SWEDISH NR 1 Mars 2025 VOL 188

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

50 år
TRIUMPH TR CLUB SWEDEN
1975-2025



STstyrelsen



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
t.zettergren@icloud.com



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
Daniel Edvardsson
Videvägen 6
512 77 Sexdrega
072-240 30 88
daniel.h.edvardsson@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 t.zettergren@icloud.com
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



Det är med stor glädje och stolthet som jag hälsar er välkomna till ett alldeles speciellt nummer, och år, av vår klubbtidning. Det är ännu en milstolpe i vår klubbs 50-åriga historia, Triumph TR Club Sweden. Ständigt ung!

För ett halvt sekel sedan bestämde sig en handfull Triumph-entusiaster, tvingade av nödvändighet (eftersom reservdelar i Sverige blev allt mer sällsynta), att grunda vår klubb för Triumph TR-bilar. Det som började som en liten grupp har sedan dess utvecklats till ett stort nätverk av likasinnade entusiastiska individer.

Under de senaste fem decennierna har vi inte bara tillryggalagt oräkneliga mil på hisnande fina vägar utan också byggt vänskap och skapat minnen som sträcker sig långt bortom körglädjen. Många av våra medlemmar har bidragit passionerat till att hålla arvet från Triumph-fordonen vid liv – oavsett om det är genom restaureringar, bilresor eller utbyte av teknisk kunskap. Det är också ett mycket uppskattat inslag i trafikmiljön när vi är ute och luftar våra fordon.

Detta jubileumsår ger oss en möjlighet att både reflektera över det förflutna och blicka framåt. Vi minns början, utmaningarna och framgångarna som har tagit oss dit vi är idag. Samtidigt blickar vi framåt, fast beslutna att föra vår passion vidare till nästa (eller till och med den efterföljande) generationen. Här vill jag också gärna nämna den europeiska TR-gemenskapen och samverkan med andra klubbar för engelska bilar. Det är omöjligt att skapa en framtid för våra bilar på egen hand, men vi måste fortsätta att arbeta tillsammans för att hålla våra bilar rullande - och det är också mycket roligare!

Jan

PS. Vi håller nu även på och startar upp en youtube-kanal där vi lägger in gamla och nyare filmer. Gå in på vår hemsida och logga in för att se vad som finns. DS

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Annons Sommarträffen 6
- Österlenträffen 8
- Distrikten rapporterar 10
- TR-Profilen 14
- Triumph TR7 50 år 18
- UBCC South 26
- TR Register Europamöte 2024 28
- Lubrication Charts (smörjschema) .. 32
- Triumph - ett märke för framtiden ... 34
- Historien om Castrol 38
- Redaktionens spalt 40
- Nordenträff i Norge 2024 29
- Hjulafton i Lidköping 32
- Triumph TR Club Sweden 2025 36
- Eventkalender 42
- Klubbshop 44

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
Privat

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2025

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
1638	Lars Svensson	Förlösa kyrkby 727	395 90	KALMAR	1970	TR6 PI
1639	Nils Anderson	Storbergsgatan 31	192 42	HÄGERSTEN	1968	TR5
1640	Marcus Van Der Vliet	Morabergsvägen	133 33	SALTSJÖBADEN	1973	TR6
1641	Göran Anderberg	Floravägen 46	291 43	KRISTIANSTAD	1966	TR4A IRS

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.

Kolla gärna att dina uppgifter i medlemsmatrikeln är aktuella!
Skapa konto på hemsidan och logga in så hittar du matrikeln där!



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW
EU-FRIENDLY
ALL INCLUSIVE SHIPPING

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

ALL THE PARTS YOU NEED

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

TRIUMPH

QUALITY PARTS & ACCESSORIES
FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY
EXTENSIVE WEBSITE
VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ
KNOWLEDGEABLE STAFF
FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES
FOR ALL MODELS
PRICE MATCH

TRADE & WHOLESALE
ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A
FREE CATALOGUE





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

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

SEE OUR
SOCIAL MEDIA



Välkommen till Triumph TR Club Swedens

Sommarträff, 50-årskalas och **Nordenträff 2025**

1-3 augusti 2025 i Blekinge, Ronneby, på hotell **Ronneby Brunn**

Ronneby ligger i det naturfagra Blekinge. Vi bor på det fina Hotell Ronneby Brunn där vi även hade Europaträff 2008. Här ryms många gäster så det finns gott om plats för alla! Då vi firar 50 år som klubb tar vi tillfället i akt och samordnar detta med våra systerklubbar i Danmark och Norge till en gemensam Nordenträff. Vi samlas under fredagen och avnjuter en gemensam grillmiddag. På lördagen kör vi traditionsenligt rally/tur genom naturen till Kårrö Naturresarvat där vi äter lunch och får en berikande föreställning. På kvällen samlas vi för bubbel och en härlig tre-rättersmiddag samt festligheter. Efter frukost på söndag hålls som vanligt ett kort årsmöte. För de som har rest långt finns utmärkta möjligheter att lägga på ytterligare besök i närområdet eller på väg till/från Ronneby. Alla vi har fri tillgång till hotellets SPA och SPA-trädgård.







PROGRAM

Fredag

14.00 – 17.00	Incheckning och smörgåsfika
19.00	Grillbuffé

Lördag

6.30 - 9:00	Frukostbuffé
Ca 9.30	Gemensam tur genom Blekinge till Korrö Naturreservat
12.00 alt 13.00	Lunch respektive Guidad tur
14.30	Tur tillbaka till Hotellet
18.30	Samling med dryck och sedan 3-rätters middag serverad i Brunnsrestaurangen

Söndag

6.30 - 9:30	Frukostbuffé
9:00	Årsmöte för medlemmar i Triumph TR Club Sweden

Utcheckning

Inträden, samlingsdryck på lördag och lunch ingår i anmälningsavgiften. I boendekostnaden ingår även smörgåsfika, grillkväll, frukostar samt 3-rättersmiddag. Dryck till maten betalas av var och en.

BOENDE

Hotel Ronneby Brunn, Brunnsparken, Box 135, 372 22 Ronneby
Tel: +46 457 750 00, www.ronnebybrunn.se

Anmälningsavgift och deltagaravgift/person

Fredag-söndag 550 SEK/person

Anmälningsavgiften sätts in på PG 27 79 35-3 Triumph TR Club Sweden (norrmän och danskar betalar anmälningsavgift till respektive klubb som sedan gör en betalning till den svenska klubben).

Anmälan och anmälningsavgift senast den 13 juni 2025

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 Hotell Ronneby Brunn. Ange ”Triumph TR Club Sweden” vid bokning. Klubben har erforderligt antal rum bokade på hotellet till anmälningstidens slut som är 13 juni.

- Dubbelrum med WC och dusch, 1.345 SEK/person/natt
- Enkelrum med WC och dusch, 1.995 SEK/natt

Boendet betalas till hotellet vid utcheckning.

Frågor besvaras av Ulf Sundin,
(+46) 070-512 30 24, ulf.sundin@telia.com

Välkomna!

Ulf Sundin och Triumph TR Club Sweden





Distrikten rapporterar



Brittisk kraftsamling 2024 på Borgby slott

Hej TR-vänner i Syd

Hoppas era bilar börjar bli eller är klara för säsongen. Jag är övertygad om att det blir ett varmt och bra TR-väder i år också. Själv har jag inte tillbringat så mycket tid i garaget i vinter som i fjor. Bara lite service som oljebyte och oljefilter.

Som de flesta redan känner till fyller TR-klubben 50 år i år. Det kommer bla att firas på vår Sommarträff i Ronneby 1-3 augusti. Träffen ligger ju bra till för oss sydlänningar i år och det blir ju extra trevligt med 50 års jubileum.

Borgeby Slott

Borgeby Slott startar sina tisdagsträffar den 7 maj kl 16:00 och de pågår tom september. UBCC South kommer att arrangera en Brittisk Kraftsamling där den 6 juni på Nationaldagen och vi hoppas få se många brittiska bilar som möjligt då.

Sofiero Classic

UBCC South slår även ett slag för Sofiero Classic som pågår 14-15 juni. Vi kommer att satsa på söndagen den 15 juni. Det regnade bort 2024, men i år blir det fint väder (hoppas vi, kan nog inte bli sämre än i fjor)

Sportvagnsmeeting

Den 4-6 juli arrangerar MSCC Sportvagnsmeeting på Knutstorp. Årets höjdpunkt för de som gillar racing med ”riktiga” bilar som mullrar gott. På lördagen arrangeras ett fint rally där de som deltagit gratis kommer in på Knutstorp. På lördagen och söndagen kommer TR-klubben att vara med i det klubbtält som MSCC håller och representeras av 2 TR-bilar.

Nostalgimuseum

Nostalgimuseet i Tryde kan vara trevligt att besöka, många gamla prylar och bilar som man känner igen från ’gamla tider’. På hemsidan (https://nostalgimuseum.com/) ser man vilka bilmärke som kommer att vara där olika datum t ex engelska bilar 19 juli. Det kan kanske vara kul att titta även på andra fabrikat än Triumph?

Klubbkampen

Den 12 juli, har vi Klubbkampen i UBCC South. I år i samarbete med Byalaget i Brandstad. Brandstad ligger lite norr om Sjöbo på vägen mot Hörby och det blir start och mål i Brandstad. Vi passerar bla Fritjof Nilsson Piratens museum och byalaget kallar därför turen för Piratenrallyt.

Andra träffar att besöka kan vara Johannamuseet utanför Skurup, varannan torsdag eller skoltorget i Falsterbo sista torsdagen i månaden under maj tom sept kl 17:30.

Sten Lennbro / Bengt Nylén

Hej! Från Norrland...

...kan rapporteras att min TR6 PI -69 nu har vilat i garaget under de 2 senaste somrarna och haft familjens 944:a som extra innertak. Ovanstående bil har inte heller varit utomhus på ett tag.



Är bilen i gång så ansluter familjemedlemmar genast till nedcabbade turer, och bilen har varit i min ägo sedan 1983.

En farhåga är förstås om den kommer att starta utan problem till våren eller om gammalt bränsle och insprutare kommer att bråka. Åldrad kopplingscylinder behöver i alla fall bytas ut.

Under höst- och vinterperiod håller vi i Umeå sportbilsdiskussionerna igång inom en grupp, ca 20 st något äldre sportbilserfarna gentlemen som träffas varje månad, äter middag och inte minst diskuterar sportbilsämnet och olika bilevenemang. Tyngdpunkten i gruppen ligger på engelska bilar, ett antal TR6:or, MG, Jensen, E-types, XKR, Aston, Bentley cab mm.

En av huvudpersonerna i gruppen är Björn Sandström, Umeå och som utgör Break Down Service för TR bilar i norr. Han kan dessutom fixa det mesta på alla bilmodeller.

Jan Dahlin



Hej från Väst

Jag heter Göran Andersson och har tagit över stafettpinnen som distriktsansvarig för väst efter Sune Gustavsson.

Mitt TR intresse startade redan 1969 när jag första gången såg Triumph TR6. En ”rå riktig sportbil” men ack så svårt att förverkliga då studier och segling upptog all tid. Så en sommardag 1998 när vi satt ute i skärgården med våra danska vänner frågade Tommy Larsen som köpt en Jaguar XK8 ”i vilket liv skall du köpa din TR6:a?”. Min hustru Catharina höll med Tommy, detta resulterade i att jag dagen efter letade och ca tre veckor senare köpte ”min TR6:a” och gick med i TR-klubben (Medl.nr 999).

Denna vintersäsong har jag klarat mig från att meka, vanligtvis skruvar man isär och sätter ihop igen bara för att få skruva lite. (Vet att man inte skall röra det som fungerar men det är kul att skruva.)

Så, nu längtar jag verkligen att få komma ut och lufta TR-bilen. Senaste tiden har varit i blötaste laget, jag är en gammal seglare så vatten är jag van vid, men regn på tvären är inte kul.

Aktivitetslista:

Det blir inte Tjolöholm Motor Classic då denna samling har lagts ner. Istället har Gothenburg Classic Car startats, 24 – 25 maj, en samling med utställningar och fordon centralt Lindholmen/Göteborg. Klubben har inte anmält några bilar men om intresse finns kan detta göras. Notera är att man är tvungen att närvara båda dagarna om vi anmäler oss.

- **British Motor Meet**, Hjo 8-9 Aug.
- **Hjulafton**, Lidköping 7:e Aug. Populärt bland klubbmedlemmarna och stort engagemang av bl. Fabbe.
- **Tisdagskörning med UBCC** start 29:e april. Samling 18:30 Flöjegatan 20A Mölndal
- **Hubbes Garage**, Ljung. Datum ej fastställt ännu. www.hubbesgarage.se
- **Torgträffar**, Borås tisdagar 18:30- 20:30 smhboras.se/torgtraffarna
- **Slussträffarna**, Trollhättan. onsdagar 18:00-21:00
- **Frukostklubben**, Götaplatsen Göteborg. 10 maj, 7 juni, 5 juli, 16 aug, 20 sep klockan 06 -08.

Göran Andersson

Distrikt Öst

Hej alla TR-vänner, här kommer information från distrikt ÖST. I detta distrikt finns det många TR-bilar och vi har också fått nya medlemmar till klubben som bor i detta distrikt, vilket är mycket glädjande.

Förra säsongen inleddes med brittisk afton i början av maj på Linköping Flygvapenmuseum. Senare i månaden var vi på rundtur i Sörmland med TR-vänner. I juni arrangerade Östgöta sportvagnsklubb en sportbilsutställning på torgen i Linköping. Jag ställde ut min TR6:a ett mycket välbesökt event av Linköpingsborna. I augusti arrangerade vi sommarträffen i Rimforsa med besök på flygvapenmuseet, trevlig grillkväll på fredagen och finmiddag på lördagen. Sportbilsdagen i Västervik i september avslutade min TR6 sommar.



Denna säsong kommer det att bli en tur i maj genom glasriket med TR-vänner. Sommarträffen i Ronneby är en självklar höjdpunkt. För första gången kommer jag även att besöka Goodwood Revival i England i september. Det ska bli häftigt. Utöver detta kommer jag såklart och åka på några lokala träffar.

Här följer ett antal träffar i distriktet för kommande säsong:

- **Vadstena Slott**, Nostalgiafton, onsdagar 7/5 – 24/9
- **Linköping Flygvapenmuseet**, första torsdagen i månaden från 8/5 – 2/10, Brittiskt tema 7/8
- **Nyköpingshamn**, onsdagar 14/5 - 20/8, Brittiskt tema 23/7
- **Västervik Sportbilsdagen**, lördag 13/9
- **Linköping Sportvagnsdagen**, Sviestad, lördag 31/5
- **Kosta Glasbruksgården**, lördag 10/5
- **Askersund hamnen**, tisdagar 22/4 – 9/9
- **Eskilstuna Veterandagar**, lördag - söndag 23/8 - 24/8

Det finns fler träffar i distriktet så håll koll på vår hemsida, facebooksida och lokala träffarnas hemsidor.

Håkan Jonhed, 0724 412 626



Rapport från Mitt

Hej alla Triumphvänner i distrikt Mitt (Stockholm, Uppland och Västmanland och övriga landet.

Som distriktsrepresentant i en del av mellansverige finns jag tillgänglig för olika slags frågor från medlemmar eller dem som är intresserade av att bli. Det har visat sig att jag inte har svaren på allt, (speciellt inte Triumph motorcyklar), men försöker hjälpa till efter bästa förmåga eller skicka frågan vidare, ofta sitter någon annan medlem inne med svaret. De vanligaste frågorna är gällande klubben, kring träffar, vad man skall tänka på när man köper en Triumph (klubben har ju en mall), om jag känner till någon bra bil som är till salu eller om jag vet någon köpare av garagefynd i form av delar eller hela bilar. Avancerade tekniska frågor hänvisar jag vidare till våra duktiga medlemmar i teknikpoolen.

Nu börjar det faktiskt märkas att dagarna blir längre även om solen mestadels har lyst med sin frånvaro. Själv tänker jag byta ut garagebelysningen för att lysa upp tillvaron innan vårsolen tittar fram. På något sätt känns det som att bilvåren startar i garaget redan i januari.



Jag vet inte om det är fler som har lite dåligt samvete över att vissa saker inte har blivit utförda på bilen under vintern. För mig har det varit längre än så, bilen har blivit stående orörd i garaget på tok för länge. såg häromdagen att en spindelfamilj hade slagit bo i avgasröret med ett stiligt spindelnät. Känns lite pinsamt, rent av mycket pinsamt! De senaste åren har problemen hopat sig och föranlett en del byten och renoveringar. Ny huvudkopplingscylinder, ny bromscylinder, renoverade bromsok, ny slavcylinder, läckande bränsleslangar och lite till. Under denna vinter samlar jag nu krafter för att fixa vevhusventilationen, byta fjädrar, stötdämpare, styrleder, slangar samt lite lull lull. Grejorna är beställda och har börjat komma mig till hands i små bruna pappkartonger från olika delar av europa. Nu tusan skall den röda TR-6an bli körklar. Borde bli tid över för mekande nu när jag blivit pensionär eller... Bilen måste på något sätt komma i drift till sommaren 2025.
Tittar vi tillbaka i tiden så brukade entusiastsäsongen hos oss som bor i Stockholm starta med veckoträffar kvällstid på något trevligt café med plats för uppställning av bilarna, men stockholmstrafiken tillåter inte det. Att på tidig kvällstid ta sig från ena sidan staden till den andra är nästan stört omöjligt, aktiviteterna självdog. Väntar spänt på förbättring med öppnandet av förbifarten. Ett tips kan vara att kontakta någon närboende medlem och göra en liten spontanrunda på eget bevåg med något trevligt fikastopp.

Men kan man tänka sig en tur lite utanför storstaden kommer här några tips om schemalagda möten/träffar.

Frukostklubben / Bil & Bulle

Lördagen 26/4-2025 kl:06.00-08.00 samling vid Skeppsholmen Stockholm. Njut av att glida genom Stockholm i morgonljuset. Medtag egna bullar och fika.

Gärdesloppet söndagen den 8/6-2025.

Uppställning på Gärdet mitt emot Filmhuset. Det är fritt att titta på bilarna som finns på uppställningsplatsen. Mer info på kak.se/gardesloppet.

United British Car Clubs Mälardalen norr

Alla entusiaster av engelska bilar och europeiska sportbilar inbjuds till bilträffar vid Skuggans Café, www.skuggansgrona.com, ligger några hundra meter från Långtora kyrka strax norr om Enköping. Söndagsträffar från kl:12.00 följande dagar 8/6, 13/7 samt 3/8.

United British Car Clubs Mälardalen syd

Alla entusiaster av engelska bilar och europeiska sportbilar inbjuds till bilträffar vid Café Rosenhill, www.caferosenhill.se, ligger i korsningen väg 225 mot Nynäshamn och väg 227 mot Tungelsta, även kallad Slingerbulten i Grödinge. Lördagsträffar från kl:11.00 följande dagar 14/6, 26/7, 23/8 samt 20/9.

Ångans Dag i Mariefred

Offentligt evenemang lördag 7/6 kl:10.00

British Sports Car Meeting lördagen den 16/8-2025

Starten för BSCM är i år är mellan kl: 09.30-11.00 vid Rosenhill. Träffen är som vanligt öppen för alla engelska sportbilar och bjuder på ca 8-10 mils körning. Beroende på väder brukar vi vara 20-60 bilar. Mer info kommer.

Med dessa rader önskar jag Er alla en riktigt bra start på Triumphåret 2025.

Varma Hälsningar
Torbjörn Zettergren

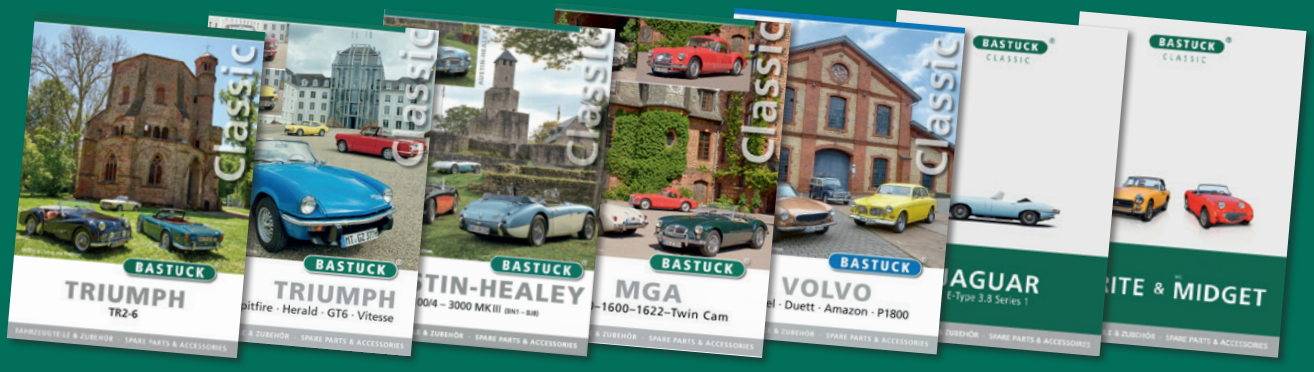
BASTUCK®

CLASSIC



CLASSIC VEHICLE PARTS & ACCESSORIES

FREE SPARE PARTS CATALOGUES – Simply request or download as PDF!



Further articles for all our brands and article prices are available in our online shop, by phone at +49 6881-9249101 or via e-mail service@bastuck.de

AUSTIN-HEALEY · JAGUAR · MG · TRIUMPH · VOLVO | BASTUCK.COM

anniversary of Triumph TR7

The shape of things to come

Text & foto: Magnus Fällmar

Så stod det i reklamen när Triumph TR7 först visades upp för amerikanska motorjournalister i Januari 1975. Det är ingen slump att bilen premiärvisas just i USA då den till största delen är framtagen för den stora amerikanska marknaden. Under denna tidsperiod diskuterades säkerhetskrav som kunde förbjuda cabrioleter så valet blev att ta fram en bil med täckt självbärande kaross. Även energikriser påverkade bilens specifikation så den raka 6:an från TR6:an övergavs för en mindre 4-cylindrig motor på 2l med, beroende på marknad, moderata 92 - 105hk.

Intrycken från lanseringen var blandade då bilen skiljer sig ganska mycket mot vad Triumph tidigare lanserat. Av försiktighetsskäl bibehölls TR6 som alternativ för kunder fram till juli 1976 då den sista TR6:an byggdes och avslutade sin 7 åriga produktion med 94619 sålda bilar. Borta var skinnsäten och instrumentpanel i trä som nu i stället ersatts av vinyl och plast. Bilen kom snabbt att kallas för ”the wedge” eller ”bullet” som associerar till bilens spetsiga front och avhuggna bakparti. En modern sportbil på 70-talet skulle givetvis ha dolda framlampor som skulle fällas upp vid användning, snyggt men egentligen inte så praktiskt när det krånglar. Även om 70-talet ändrade designen för många bilar så var inte alla med på det tåget och det då moderna formspråket skapat av Haris Mann uppskattades inte av alla. Oavsett tycke och smak så tog försäljningen fart och alla producerade bilar fram till maj 1976 gick till den viktiga amerikanska marknaden. England och övriga Europa fick vänta till maj/juni 1976 innan bilar rullade ut på dessa marknader.



Äntligen kommer en öppen variant.

Uppgraderingar följde och 1976 fanns möjlighet att få automatlåda som tillval likväl som den nyutvecklade 5 växlade lådan som den delade med Rover 3500. Även inredning förändrades och kom att erbjudas med det klassiska tartan mönstret, inte helt olikt det som även fanns i Volkswagen Golf under denna tidsperiod. Utvändigt var förändringarna små men viss anpassning skedde succesivt för att förbereda introduktion av fler varianter och på så sätt kunna använda samma delar. Motorhuv och tanklock är exempel på denna anpassning för att möjliggöra användning på både cabrioletversionen och även TR8. Den tidigare farhågan om att av säkerhetsskäl behöva så kallat ”roll over protection” visade sig inte införas vilket möjliggjorde en introduktion av en cabrioletversion i början av 1979. TR7 Drophead Coupé som den kom att kallas ritades av Michelotti med bibehållna drag från ursprungsdesignen av den täckta varianten.

Äntligen en öppen TR igen efter nästan 3 år av täckt variant som enda TR alternativ. Även om cabrioletversionen var ett bra tillskott så drogs modellen med ett problem. Bilen hade ambitionen att vara en sportbil men var undermotoriserad och om Amerika skulle vara huvudmarknad så krävdes en V8 som drivkälla. Detta löstes genom att 1979 introducera TR8 på den amerikanska marknaden med den beprövade 3,5 liters Rover V8 som drivkälla. Effekten steg till mellan 133 – 137hk beroende på utförande och gav ett imponerande vridmoment. TR8:n delar det mesta av mekaniken med TR7 men ökad motoreffekt kräver uppgraderade bromsar och en ny lättmetallfälg introduceras och ger en tydlig identifikation. Ett annat alternativ som erbjöds om mer effekt önskades var TR7 Sprint. Denna variant utrustades med en 16v topp från Triumph Dolomite och ökade effekten till 127hk. Då denna motor inte klarade avgaskraven i USA så blev upplagan låg då den inte såldes på alla marknader. För att försöka hålla liv i intresset så förekom också ett antal specialversioner, ett exempel är TR7 Spider som introducerades 1980 av importören i USA. Detta var en svart TR7 med röda stripes, aluminiumhjul från TR8, grå matta och totalt så såldes 1070 förgasarbilar och 548 med insprutning från Bosch i detta utförande. Specialversioner för att

INTRODUCING THE TRIUMPH TR7 SPIDER



Black, beautiful, and bewitching.

The TR7 Spider is an elegant new version of the famous TR7 convertible. Quick in its response, sleek in its lines and altogether entertaining to drive, the Spider is a special, limited edition with custom features. The TR7 Spider is immediately identifiable by its custom black paint, double red pin striping and hood badge and alloy wheels.

Full of fun . . .
and elegantly equipped.

Its interior, specially created for this limited edition, features black and grey upholstery, power-colored carpeting, black facia and instrumentation and a black padded competition-type steering wheel. In addition, the TR7 Spider is fitted out with air conditioning, AM FM stereo radio and cassette deck.

The Spider is captivating.

One test drive and you'll be caught! When *Road & Track* tested the TR7 convertible they said (among other favorable things) that it is "comfortable, practical and, best of all, entertaining." The car is quick to respond, with rack and pinion steering, five-speed stick shift and a positive combination of disc and drum brakes. The engine is a lively 1998cc four. The feel for the road is sure-footed and positive, yet the ride is comfortable, due to a well-tuned suspension system that combines coil springs, MacPherson struts up front and anti-sway bars. The overall experience is pure pleasure.

bibehålla intresset och öka försäljning känns lika aktuellt i dag och är inget nytt påfund.

Olika marknader ger olika utrustning

Vi känner igen allt sedan TR2 att det är olika krav för olika marknader. Mestadels så har det handlat om säkerhet eller avgaskrav och detta är heller inget undantag när det gäller TR7/TR8. Exteriört så har amerikaversionen kraftigare kofångare för att klara krocktester och sidomarkeringsljus är en annan skillnad. Att USA var huvudmarknad var tydligt, och med det var avgaskrav viktiga att klara. Detta medförde att bilar för Amerika utrustades med dubbla Zenith-Stromberg förgasare medan övriga marknader utrustades med dubbla SU HS6 och fick då ytterligare 13hk. Även insprutning från Bosch fanns som alternativ.

Avgasrening med katalysator var också en naturlighet för bilar sålda till Amerika. Som jämförelse hade vi i Sverige vid denna tidpunkt inte ens blyfri bensin. Varning för att bälte inte används, ljudsignaler om en dörr öppnas och tändningen är på, är andra finesser som följer med. Varken TR7 eller TR8 såldes nya i Sverige även om generalagenten tog hem en cabriolet för visningar men beslutade att inte introducera modellen. Denna bil finns kvar i Sverige och betecknas som den enda Svensksålda bilen enligt Trafikverket. I dag så finns flertalet TR7 och även TR8 i Sverige, men de får nog ändå ses som ganska ovanliga i jämförelse med andra TR modeller.

TR7 i motorsport

Triumph har en gammal historik av att deltaga i diverse motorsport och hastighetsrekord. TR7 var inget undantag och mellan1976 -1980 så drev British Leyland ett fabriksteam i rally med blandade framgångar. Från början var det Sprint motorn som ärvde det 16-ventilade topplocket från Dolomite som användes men kom ganska snart att ersättas av TR8. Redan innan TR8 lanserades som modell så förekom bilar med Rover V8 och kallades då TR7 V8. Inte helt ovanligt så driver motorsport utvecklingen framåt och för Triumph inget undantag. Sprint motorn var homologiserad i TR7 redan 1975, långt innan TR7 Sprint fanns. Det samma med att montera en V8 i en TR7 vilket gjordes långt innan TR8 kom att lanserades som modell. Även flera mindre stall och privatpersoner kom att använde Triumph TR7/TR8 i rally och bantävlingar på asfalt vilka skördade vissa framgångar. Den kanske mest kända svenske rallyförare som tävlat med Triumph är Per Eklund. Han tävlade i brittiska mästerskapen och körde även flera VM rallyn med en TR8 under slutet av 70-talet. Än i dag så är modellen aktiv inom motorsport men nu mest inom historisk racing.



Magnus TR7 Sprint

Uppgång och fall

Det finns nog få modeller som har så dåligt ryckte, hatade och kanske älskade som Triumph TR7. Vad detta beror på kan i många fall härledas till den engelska bilindustrin och totala avsaknad av organisation och kvalitetstänk. Lägg också till diverse strejker som bättrar på osäkerheten för kunden så börjar vi förstå vart det är på väg. Tillverkningen av TR7 startade i september 1974 i dåvarande British Leyland Motor Corporation, BLMC, fabrik i Speke, Liverpool. Kvaliteten var bristfällig och styrningen knapphändig. Bristande kvalitet medför att mycket behöver göras om vilket försämrar produktiviteten och kundnöjdheten. Förproduktionsbilar blandades med ordinarie produktion vilket försvårar ytterligare att göra rätt när det kommer till kvalitet och utrustning. För att öka kvalitet tog British Leyland, (har bytt namn nu), beslut att flytta tillverkningen till Canley, Coventry som genomfördes 1978. I Canley producerades TR7 med en ökad kvalitet fram till 1980 då produktionen flyttade till Rovers fabrik i Solihill. I denna fabrik byggdes den sista bilen i oktober 1981 och med det avslutade en epok av Triumph TR som modell. Totalt kom 112 363 TR7 och 2 722 TR8 att produceras och är med det den mest sålda TR bilen.

Mellan 1975 – 1981 då bilen byggdes så kantades den av ekonomiska problem. Bilmodellen var inte speciellt lönsam och med en svajig ägastruktur så togs många tvivelaktiga beslut under konstruktion och produktion. Undermotoriserad redan från början tvingade fram fler varianter som kostade tid och pengar att implementera. Att byggkvalitet var så låg att flytt av produktion genomförs inte bara en gång utan två under en ganska kort livscykel påverkar inte heller situationen positivt.

Triumph hade fram till slutet av 1960-talet mest konkurrerat med märken inom egen koncern eller andra engelska modeller på den ganska smala sportbilsmarknaden men när Nissan lanserade S30 1969 så dök det upp ett nytt hot från Asien. Denna bil







Magnus på rull med ny motor monterad



1979 Mintex International Per Eklund/Mike Broad

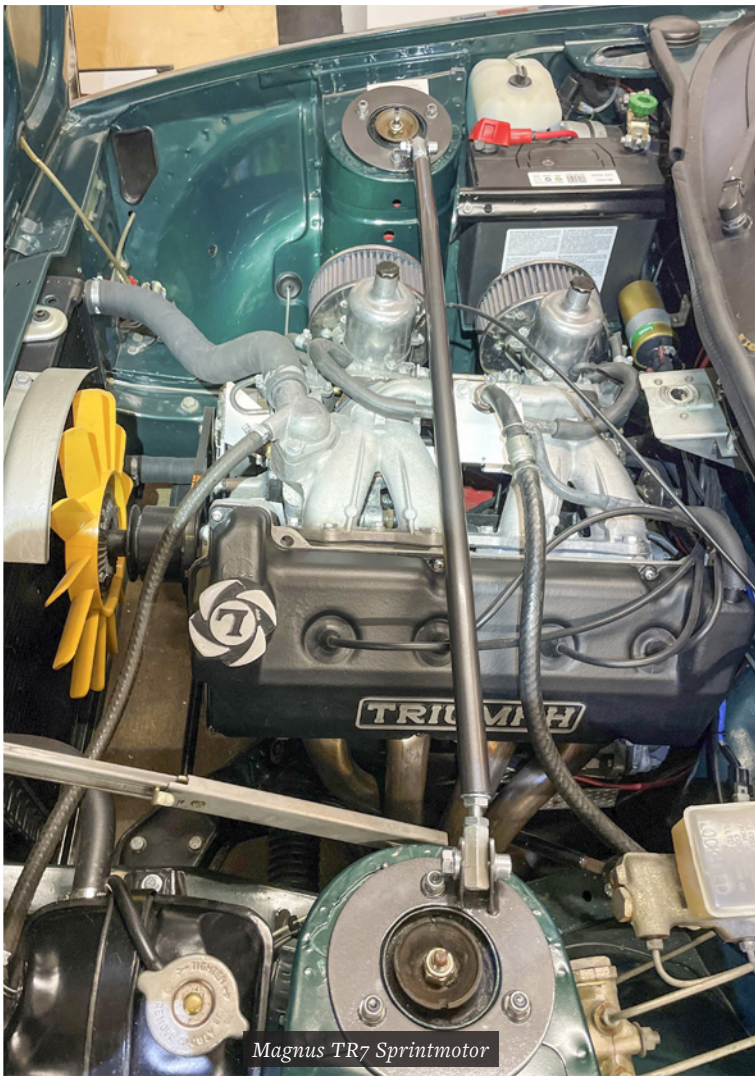
var utvecklad för och sålde bra i Amerika under namnet Datsun 240Z. Även Porsche ville vara med och ta en bit av försäljningen och lanserade 1975 en specialmodell för Amerika som hette 912E. Förutom dessa så fanns många fler alternativ från Europa och en starkt växande bilindustri från Asien. När så Mazda 1989 lanserade MX5, eller Miata som den kom att heta på vissa marknader, så var detta ett tydligt arv från Triumph Spitfire, MGB, Honda S800 och framför allt Lotus Elan som påverkade designen av första modellen. Mazda hade förstått efterfrågan från marknaden och lyckats skapa en 2-sitsig roadster med ett fördelaktigt pris, körglädje och inte minst god kvalitet. Mazda MX5 har rekordet i Guinness rekordbok över mest tillverkade sportbilen med mer än 1,5 miljoner bilar tillverkade. Även om Triumph inte längre var en konkurrent så får vi vara tacksamma att viss del av arvet lever kvar i andra modeller.

Varför det blev en TR7 för oss

Jag och Marie har haft flera Triumph-bilar från 50 och 60-talet och under denna tid så hade vi ingen ambition att köpa en modernare Triumph. TR7 fanns inte på kartan då.

Sakta men säkert så ändrades uppfattningen om bilen. Vi ville ha något som var någorlunda bekvämt att åka i, lätt att packa och få med bagage, en kompromiss mellan klassiker och modernitet. Även om det mesta med äldre bilar är dyrt så är TR7 ett prisvärt alternativ och har påbörjat sin resa med att öka i pris, en blivande klassiker. När jag växte upp så var Fiat X 1/9 något som hägrade och visst är den ganska lik en TR7:a. Så för några år sedan så gjorde vi slag i saken och köpte oss en TR7 och har inga planer på att byta. Vi använder denna bil betydligt mer än tidigare bilar och den är ofta med oss som extrabil i sommarstugan. När vi köpte bilen så kändes påståendet om undermotoriserad igen och i vårt fall så blev det införskaffade av en Sprint motor som ger bilen prestanda för att kunna kallas sportbil. Kvaliteten är inte sämre än i någon annan Triumph vi ägt och visst knakar det lite i plasten, men det hör till. Vi uppskattar åkandet och tycker att denna bil väl tillgodoser detta på ett enkelt, kul och lite spännande sätt. Den kanske inte är så vacker men den är av sin tid, en tidskapsel från när plasten gjorde entré, färgsättningen blev djärvare, kromade emblem som ersätts med klistermärken, hurra för 70-talet och grattis till en pigg 50-åring.

För den som vill läsa mer om denna bil så finns en artikelserie I TR Magazine 1 och 2 2015 av Anders Glingesten som då tar upp 40-årsjubileet, nu 10 år äldre men lika aktuell.



Magnus TR7 Sprintmotor



Texten från vårt 40- års nummer
I nästa nummer kommer bl a intervjuer från de som var med!

När TR klubben kom till

HISTORIK
1975 –1995

13 augusti 1975
startades klubben

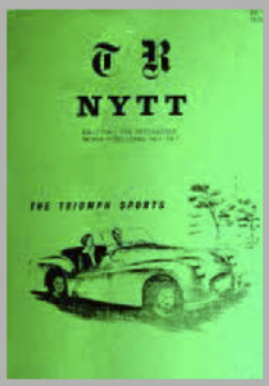
ODDGEIR ”OGGE” KVAMME

Klubben grundades av Oddgeir Kvamme även kallad Ogge / Ågge / Oggi. Klubbens första namn var ”TR Centre Club” vilket ändrades 1976 till ”Triumph TR Club Sweden”. Klubbens tidning hette först ”TR Nytt”, de två första numren, sedan ändrades namnet till ”Swedish TR Magazine”. 2015 har mer än 150 nummer av TR Magazine publicerats sedan start.

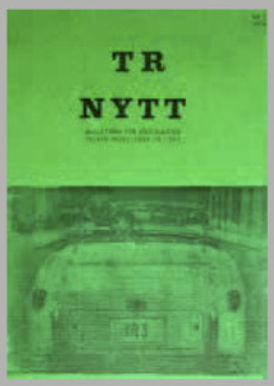




NR 1



NR 2



NR 3



HUR DET HELA BÖRJADE FÖR 40 ÅR SEDAN

Mitt intresse för engelsak sportbilar började då några av mina kompisar hade engelska/italienska sportbilar. Jag hittade en TR4 i Stockholm på en bilfirma. Vill minnas att den var lime-grön. För säkerhets skull ringde jag en polare som hade en Healey 3000 och vi bestämde att vi skulle åka dit tillsammans och titta. Vi blev upplockad av en annan polare i en Maserati Mistral och sen bar det av till bilfirman. Då vi såg TR4an... ett renoveringsobjekt! När man lyfte på mattorna kunde man se marken. Bilen var i ett mycket dåligt skick. Men själv var jag så sugen att köpa den. Modellen tilltalade mig med sina sköna linjer och den rätta "looken". Mina polare fick nästan dra mig därifrån, som tur var, bilen var för dålig.

Sådan gick det en tid tills jag hittade en annons i DN, det var där man hittade alla bilar på den tiden, typ från 1970 och framåt. I annonsen kunde man läsa Triumph TR5 PI vit med surrey top, överväxel, ekerhjul, högerstyrd. Med anmärkning att växellådan behövde fixas, bilen gick att köra. Bilen fanns i Blåsut, Stockholm, så jag ringde och bestämde träff med ägaren. Väl framme var det mer eller mindre klippt, den bilen skulle jag ha. Vi tog en provsväng med TR5an och nog behövde lådan fixas. 2:an hoppade ur när man motorbromsade och jag vill minnas att det var svårt att få i någon växel också. Men här skulle handlas och köp blev det, nu på egen hand till ett pris av 8 500 kr.

Så skulle växellådan fixas, jag började leta runt, (glöm internet, det fanns inte då). Till slut hittade jag en firma som höll på med engelska bilar i Bredäng. Vill minnas att Hund-koja var deras grej. Jag lyckades få ur växellådan ur bilen och körde över den till Bredäng. Efter några dagar ringde de och ville att jag skulle komma över och titta, de undrade hur jag överhuvudtaget hade kunnat köra med denna låda i bilen. Det fanns inte en enda del i lådan som var hel eller kunde återanvändas, till och med höljet var paj. Så nu var det bara att försöka hitta en annan växellåda. Vi pratar alltså om 70-tal. På den tiden fanns inte någon Triumph klubb vilket skulle ha underlättat mitt letande efter en ny växellåda. Så vad gör man, jo jag började ringa runt till bilskrotarna och lyckades hitta en TR6 låda till slut vilken inköptes.

Jag kommer ihåg att jag själv hittade en TR4-63, ett renoveringsobjekt med O/D, Surrey, HT samt en liten skada fram på huv, grill och kofångare. Fick syn på bilen från en bro och svängde ner och tog reda på ägaren via Bilregistret. Åkte tillbaka och ringde på hos ägaren till TR4an. Frågade om det var hans bil och om han ville sälja den. Han såg lite förvånad ut och sa att det kunde han tänka sig. På min fråga hur mycket han ville ha för bilen svarade han, ja vägskatten är ju betald så jag vill ha nog ha 200 kr. Ja, du läste rätt och bilen var inregistrerad dessut-om. Jag blev så paff, så jag sa högt 200 kr, varpå han sa, ja du kan få med en hardtop också om du vill. Jag tog i hand och accepterade direkt. När jag sedan ställde av bilen fick jag tillbaka 150 kr så det blev en billig bil. På den tiden hittade man ofta TR-bilar på bilfirmorna runt om i stan. Blev vid ett annat tillfälle också erbjuden att köpa en Healey 100/6 som stod parkerad på en bensin-mack i Stockholm för ett par tusen då ägaren tröttnat på bilen, det var tider det.



Ogges garage i Uttran söder om Stockholm. TR3A, TR3B, TR5 PI och en Austin J40 trampbil i bakgrunden.

KLUBBEN

Tänkte det kunde ha varit bra att få kontakt med andra TR ägare så jag började fundera på hur detta skulle gå till. Efter en del funderande kom jag på den brillianta iden att sätta in en annons i DN under bilar säljas. Jag satte in en annons: TR Centre Club, du som är intresserad av Triumph TR hör av dig, (eller något liknande). Mycket snart började folk ringa. De tyckte det var en väldigt bra idé att samla TR-ägarna.

Den 13 augusti 1975 startade vi klubben och den 14 december 1975, en rå och mulen decemberdag, samlades vi i Tekniska Museets filmsal i Stockholm för att hålla vårt första möte i vår nya TR klubb. Totalt kom 16 personer inklusive respektive till mötet. Medlemsavgiften bestämdes till 50 kr/år. Nu var klubben startad med namnet "**TR Centre Club**" vilket senare kom att ändras till "**Triumph TR Club Sweden**".

TR5 prototype



Tobias Hildebrand

En röd TR 250 tur och retur...

Text: Bengt Arvidsson Foto: Privat

1996 köpte pappa Torleif den röda TR 250´n. Bilen tillverkades 1968 och registrerades i Sverige första gången 1969. En spännande fråga är om den överhuvud tagit exporterades till USA eller om den kom direkt från England till Sverige. Läser man litteraturen så slår böckerna fast att alla TR 250 gick till USA.

Jag vet inte, säger Tobias som nyss har köpt tillbaka bilen. Kom den kom från USA eller inte. Men jag skall ta reda på det och vill veta hela historien om bilen. Efter en lång utflykt till en annan känd TR medlem är den nu alltså i familjen Hildebrands ägo igen.

Allting började dock med en blå TR4A. Redan på sextiotalet hade Torleif en TR4A. Kanske var det som substitut för motorcyklarna han kört tidigare. TR4 :an var i Torleifs och mamma Katarinas ägo också på sjuttiotalet. Det skulle sedan passera nästan 30 år innan nästa sportvagnsköp genomfördes.

Så blev det en TR igen...

Jag kommer i håg det säger Tobias och han var faktiskt med när pappa köpte bilen. Det var 1996 och först var vi i Harley Davidson butiken för pappa funderade på en motorcykel. Han hade tidigare kört mycket MC. Men, hur än det var där bland motorcyklarna så stämde det inte riktigt.



Inspektion av Triumphs sexa



Sommar sol och bad—dit tar man sig med fördel i en TR 250

Plötsligt sa pappa, det finns en Triumph till salu så vi åker och tittar på den. Sagt och gjort vi åkte och tittade på TR 250:an och det blev affär i stället för en Harley. Det var ett mycket bra val säger Tobias och skrattar lite. Kul så här i efterhand är att säljaren sa att bilen är i ett jättebra skick, bara att tuta och köra. Jag minns säger Tobias att pappa tittade lite snett på säljaren men sa ändå att ”jag köper bilen av dig”. Som så ofta visade det sig att skicket inte helt stämde med säljarens beskrivning.

Självklart gick Torleif med i TR klubben med medlemsnumret 1205. Han deltog också på träffarna kanske främst i Stockholmsområdet.

Min pappa gillade verkligen att skruva och mecka med bilar och motorer. Vi hade en verkstad där Norra Djurgårdsstaden bakom Östermalm ligger idag. På den tiden var det inget bostadsområde utan bara en massa verkstäder av olika slag. Pappa meckade mycket med bilen där och vi lyfte bl. a ut motorn. Men instrumentpanelen som var i dåligt skick skruvade jag ur, slipade och lackade. Den kompetensen kommer från allt arbete med vår segelbåt, en Vindö 40 i trä från 1976. Jag köpte också träratten på Moss i England när jag var där och spelade tennis. Pappa tog alltid med mig till verkstan och ville väl att jag skulle ärva mekanikerintresset säger Tobias. Tyvärr kommer jag inte ihåg så mycket så jag får lära mig mecka på nytt.

Tennisproffs och globetrotter

Jag började spela tennis av ”någon anledning” som väldigt ung och när jag var junior var jag rankad tvåa i Sverige och topp 30 i världen för 18-åringar. Jag var nästan aldrig hemma då Tobias som på den tiden var tennisproffs. Då på åttio- och nittiotalet var ju Sverige väldigt bra i tennis och var man rankad bland de bästa så var det naturligt att bli proffs. Under nio år reste jag världen runt och tävlade. Efter tenniskarriären började jag plugga på Handelshögskolan i Stockholm och nu jobbar jag inom finans plus att jag och min fru Nina har ett eget modemärke, HILDEBRAND SWEDEN, som tillverkar framförallt väskor och skor. Då först fattar jag varför Tobias ville träffa mig i Kungliga Tennishallen. Premiär för mig då jag aldrig tidigare beträtt den klassiska arenan som faktiskt färdigställdes mitt under kriget 1943.



Torleif meckar 1996 med TR 250 i verkstan på Norra Djurgården

Däremot är baksidan och källaren bekant för de flesta brittiska sportbilsägare i Stockholmsområdet. British Motors och Thomas Brandt har väl de flesta handlat delar av.

Att Tobias är lite av en tenniskändis märks omgående då var och varannan kommer fram och hälsar där vi sitter i kaféet med varsin kaffe och pratar bilar bland servess och lobbar.

Det var tyvärr så att pappa Torleif blev sjuk och fick diagnosen Alzheimers. Han kunde då inte ta hand om bilen, så den fick då stå under en presenning på vårt sommarhus i Lysekil under många år. Det var mycket tråkigt säger Tobias och jag startade faktiskt en insamling för Alzheimerdrabbade tillsammans med Hjärnfonden och vi fick ihop några miljoner.

Till slut blev det ju ändå så att vi bestämde oss för att sälja bilen, den kunde ju inte stå så i all evighet och förfalla. Jag hade som sagt inte tid med 250'an. Fast egentligen ville jag ju inte sälja bilen, den stod ju för så många minnen och upplevelser. När jag kom hem från tennistävlingarna var pappa snäll och jag fick alltid låna bilen. Så jag körde mycket med den.

Lasse Daborn tar över den röda TR 250

Så annonserade vi till slut ut bilen. Innan det så tog vi upp den till Stockholm på släp, marknaden kanske är större där än i Lysekil. Det här var sent 2013 och Lasse kom och tittade. Han slog till och jag minns att jag sa till honom ” att om du nån gång funderar på

Sextiotalscharm med TR4A, Torleif och Katarina poserar för fotografen









Ägarbyte Lasse kliver ur och Tobias in



Familjen Hildebrand på väg

att sälja vill jag ha första tjing ” säger Tobias. Det lovade han och så blev det också.

Jag hade haft en TR6 tidigare säger Lars. Efter det köpte jag en TVR men den gick alldeles för fort. Jag och Kajsa ville ha en bil att toura i fortsätter han. Jag gillar ju att jobba med bilar, skruva och mecka är kul. Det var lite av varje att göra med bilen, en hel del rost efter att den stått ute i fem år. Efter all rostlagning så fick bilen en ny lack som fortfarande blänker i garaget. Motorn fick också en översyn, bl a planade jag toppen säger Lasse. När bilen kom ”på rull” igen så var Lasse och Kajsa trogna deltagare på träffarna i Stockholmstrakten och TR klubbens sommarträffar förstås. Du vet, säger Lars med åren, är det svårare och svårare att kliva i och framförallt ur TR bilen och när Tobias ringde så kändes det rätt att sälja.

Tillbaka till familjen Hildebrand

Lars och jag hade lite kontakt genom åren. Så jag visste att den var väl omhändertagen. Sommaren för ett par år sedan så blev jag lite sugen på en veteranbil och jag kollade runt lite säger Tobias. Jag tittade först på en Volvo duett. Du vet pappa hade ju en verkstad och på femtio- och sextiotalet stod det en Duett på nästan alla företagares gård och den användes till allt från semester till veckohandling. Den ångrar jag att vi inte har kvar, men man kan ju inte ha allt filosoferar Tobias. Jag kollade faktiskt på en Amazon också men har ju alltid älskat Triumph´en. Då det var några år sedan jag hade kontakt med Lars så kom tanken att jag måste kolla med honom, har han kvar bilen, kör han med den fortfarande. Jag ringde upp Lars och kollade att bilen var kvar, –är du intresserad undrade Lars. Och ja... det är klart att jag var intresserad, det är ju min gamla älsklingsbil.

Kom ut och titta på den så kan vi snacka lite svarade Lars och det gjorde jag. Väl där hos Lars och den kära TR 250´n i Älta så säger Lars att ” ja jag skulle kunna tänka mig att sälja den” och vi kom överens om ett pris och så kom bilen tillbaka. Det här var den 17 november 2023. Jag tror fortsätter Tobias att Lars också tyckte det bra och kul att bilen kom tillbaka, min gamla älsklingsbil. Nu kommer den att vara kvar i familjen och vårdas ömt.

Det skall bli roligt att ta hand om bilen nu

Så säger Tobias som har många planer. Nu har jag satt dit stripen som alla 250 hade på motorhuven, inte lackad men snyggt tejpad av proffs. Min ambition med 250´n är att hålla den i så bra originalskick som möjligt.

TR 250 var USA versionen av TR5 med förgasare i stället för Lucas mekaniska insprutning. Den tillverkades i en liten serie, 8438 ex för att vara exakt, under bara 14 månader mellan 1967 och -68. Alla bilarna gick på export till USA vad vi vet. Numera har det importerats ett flertal TR 250. I TR klubben har vi i skrivande stund 9 st 250 med Tobias bil.

Tobias är ju förstås också TR medlem och kan nu återuppleva ungdomsåren igen i den röda TR 250:n tillsammans med fru Nina. Lika spännande är forskandet av bilens hela historia och reda ut om bilen verkligen varit och vänt i US eller smugit sig hit från England.



Tobias och Nina på väg att toura i den kära TR 250'an



TR 250

Foto: Privat





Parkering framför Autoseum i Simrishamn

Text & foto: Per Grimshorn

Österlenträffen

Söndagen den 25 augusti 2024 anordnade familjerna Åkerblom (TR-klubben) och Sallstedt (Triumph-klubben) för fjärde året i följd Österlenträffen. Mötesplatsen i år var Bollerups slotts parkeringsplats som ligger lite söder om Tomelilla.

Bara ett stenkast från vår start i Bollerup ligger även ett känt slott från TV-serien Kockarnas kamp nämligen Thosterup slott. I år blev vi tolv bilar som möttes upp i ett lite grålulet Skåneväder med regnet hängande i luften. Det blev en blandning av olika modeller även i år som TR3, TR4, TR4A IRS, TR250, TR6, TR7, Stag och Vitesse 6. Några av deltagarna hade korsat Skåne från Väst till Öst för att vara med på dagens tur. Den som kom längst ifrån var en lila TR6 från Vetlanda. Ägd av Detlef och Regina Broncard. De hade kört en sträcka på runt trettio mil. Innan avfärd gick vi igenom färdvägen fram till slutdestinationen som i år var Autoseum i Simrishamn som anses vara ett av Europas förnämsta motormuseum. Modet var ändå på topp trots att det kom lite regn vid avfärden.

Eftersom vi inte var så många bilar körde vi i någorlunda samlat gäng. Färden fortsätter på småvägarna förbi många byar och stora gårdar som finns på Österlen. Efter ett tag passerar vi som alla känner igen förmodar jag från TVs trädgårdsprogram Karl-Fredrik på Eklaholm med sitt uttryck Fluff, Fluff. Ett tag senare stannar vi till vid Simris strandängar för att titta på gamla hällristningar. Vi kör sedan sista biten in till Autoseum där personalen ville att vi skulle parkera på deras gräsmatta framför entrén, vi fick alltså pool position. Innan vi börjar rundvandringen börjar vi med en välbehövlig fika i deras cafeteria. Därefter försvinner alla ut i de många olika hallarna som finns med en otrolig blandning av objekt. Hörde av personalen att Stefan ”Lill-Lövis” Johanssons formel 1 utställning försvinner till nästa år och ersätts då tydligen av en motorcykelutställning. På Autoseum körs också varje år en tävling med förkrigsbilar runt augusti månad som ett trevligt inslag runt museet.

När jag och Margareta körde från Autoseum skulle vi som vanligt mot en gård som säljer frukt och grönsaker utanför Simrishamn. Åkte först ner till hamnen där vi knappt hann och parkera för att köpa glass då en man kom med full fart på en elsparkcykel och stannade hos oss. Det visade sig att han kom från USA och hade varit och hämtat en lyxyacht i Polen. Han hade en TR 250 hemma i USA som han visade en massa bilder på, jättefin. Han tog en hel del bilder på vår bil (TR4A IRS) från alla håll. När jag berättade varför vi var i Simrishamn blev han lite besviken. Hade ju gärna velat se alla bilarna men han fick se lite bilder vi tagit, ett gott slut på Österlenträffen.

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

//Per o Margareta
TR4A IRS


TR6 ägd av Detlef och Regina Broncard. Foto: Bengt Nylén

PS från redaktionen (Bengt Nylén). Bilden på den lila TR6an tog jag vid annat tillfälle. Det är kul att denna bil dök upp igen för den har inte synts till alls de senaste 10 åren. Den ägdes tidigare av Jan-Erik Palm i Glumslöv som var mycket aktiv för 15 år sedan och bland annat var en av dem som hjälpte till med arrangerandet av European TR Meeting i Ronneby 2008. Del lila färgen heter Magenta. Den är ovanlig och får väl anses vara ganska djärv. Speciellt idag då 90 % av bilarna är svarta eller vita. Denna TR6 har årsmodell 1973. Färgen fanns bara på årsmodellerna 1973 och 74.



På väg



Fika i Autoseums cafeteria

Utsikt över Östersjön



Jag skall här berätta lite hur UBCC South fungerar som inspiration till att även i andra delar av landet dra igång något liknande.

Vi har här nere i Skåne arrangerat en klubbkamp mellan de brittiska klubbarna sen 2001. För att formalisera arbetet lite bättre så bildades UBCC South ca 2004. (Ursäkta men jag kommer inte ihåg exakt år). Jag själv och två andra killar, som varit aktiva med klubbkamperna, fick samlat representanter för de brittiska klubbar vi kände till på en pub i Malmö. Vi bestämde oss då för att fortsätta samarbetet och UBCC South bildas. I Göteborg hade redan UBCC (United Brittisk Car Clubs) bildats något år tidigare och vi tyckte det var en bra idé.

UBCC South är ett nätverk och ingen registerad klubb. Idag är 12 klubbar med i UBCC South. Vi har en hemsida som heter https://ubccsouth.wordpress.com/



Samlingsplatsen efter Klubbkampen 2023 hos Kalle Puur

Det har varit några fler klubbar med men tre har tyvärr utgått. Lotusklubben ville inte vara med längre men deras medlemmar kommer gärna till våra träffar!!! Svenska Morris & Wolsleley Klubben har dött ut om jag förstått det rätt och Cortinaklubben har inga aktiva medlemmar här nere längre.

Vad gör vi då i klubben? Vi har möte med representanter för ingående klubbar 4-6 gånger per år. Då träffas en eller två representanter per klubb för att planera för framtiden. Kommittén leddes under många år av en representant för Jaguarklubben men han steg av för något år sedan av ålderskäl och som vanligt är det få som känner sig kallade att leda något. UBCC South, som jag var med och drog igång, fick inte dö ut så jag tog på mig rollen som sammanhållande. Från TR-klubbens sida medverkar Sten Lennbro och jag i kommittén. Kommitténs sammanträde brukar vi försöka lägga en timme innan någon annan aktivitet (tex filmkväll) för att förenkla det för deltagarna.

Vad gör vi då under ett år?

Vi genomför en klubbkamp. Detta arrangemang är nog det viktigast för UBCC South. Klubbkampen består att en tur på 6-7 mil med några kontroller. Kontrollerna kan bestå av frågor eller pilkastning eller vad som helst. Alla ekipage får ett formulär där den som är ansvarig för kontrollen lägger in det antal poäng vederbörande fått. Vid målgång räknas allt samman och den klubb vinner som har bäst genomsnittlig poäng. Målgången arrangeras alltid intill en restaurang så att deltagarna kan ”spise” som danskarna säger medan de väntar på tävlingsresultaten. Vinnande klubb får sitt namn ingraverat på en vandringspokal. Dessutom har vi ett antal individuella priser. Vi tar ut en lämplig startavgift för täckande av omkostnader och priser. Priserna är i de flesta fall dock skänkta från något bilreservdelsföretag eller från någon privat. Vi brukar ha ett deltagande på 50-70 bilar.

Vi drar alltid samman så många brittiska bilar vi kan på Sveriges nationaldag den 6 juni. Träffen har de senaste åren förlagts på Borgeby slott. I fjor var vi runt 80 Brittiska bilar varav ca 10 TR-bilar.

Vi kör film/föredragskvällar ca 4-5 gånger under vintermånaderna. Vi är då på Borgeby slott i en lokal bakom restaurangen. Varje deltagare måste anmäla sig i förväg och betala in den avgift vi beslutat om. Restaurangen där håller oss med fika och någon smörgås. Det brukar komma 30-40 personer. Det finns ju massor med bra bilfilmer på nätet som man kan ladda ner och visa. Som fördragshållare har vi bla haft en kille från KAK som informerade om ELV och en som berättade om hur han bygger bilar.

Vi arrangerade i fjor våras en utflykt med buss till ett nyöppnat bilmuseum och garage i Köpenhamn. Det är mycket sevärt. Classic Car house https://www.classiccarhouse.dk/

Vi samlar de Brittiska bilarna till en speciell plats på Sofiero Classic på våren. Ett mycket välbesökt arrangemang. Vi ser till att varje klubb har sin flagga där och dessutom naturligtvis har vi UBCC Souths banderoll.

OBS! Grejen med UBCC South är ju att det är lättare att få till många bilar/person till ett arrangemang om vi alla hjälps åt än att en enskild klubb gör det. Genomförandet av resp arrangemang delas upp mellan klubbarna.

Ja ovanstående korta presentation är tänkt för att inspirera andra medlemmar i landet till att försöka få igång något liknande. Att tex dra samman vänner av Brittiska bilar till en filmkväll är ju inte så svårt. Det är ju betydligt roligare att arrangera tex en filmträff om det kommer 35 personer än att göra det för några få ägare av en TR-bil. Det är ju ungefär samma jobb.

Bengt Nylén



Sten Lennbro tar emot Vandringspokalen 2023 eftersom vår klubb var bäst!!!!



PELA



Verkstadsinredning Profi, svart 42 900:-

En verkstadsinredning för er som behöver det lilla extra! Ett komplett inrednings-set i stilrent svartlackerat utförande med silvriga detaljer. Skåp och hurtsar av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. #509665

PELA



19 900:-

Verktygsvagn med överskåp

Verktygsvagn med 8 st lådor och topplåda, försedd med robusta hjul som gör den är enkel att flytta runt. Inuti den övre förvaringslådan finns gott om förvaringsutrymme och möjlighet till upphängning av verktyg eller datorskärmar. #546211 & #546212

PELA



1 295:-

Starthjälp med multifunktion

Multifunktions-starthjälp för bil och andra fordon som hjälper till att starta motorn när den strejkar p.g.a. för låg spänning i batteriet. #541942

PELA





Garageinredning 2.0 21 500:-

En fullständig garageinredning inkl. verktygsvagn i elegant grå-svart färgsättning. Inredningen består av helsvetsade hurtsar och överskåp som med verktygstavlor enkelt byggs ihop till en enda stabil modul. #546213 & #546214

PELA



1 695:-

Polersats i väska, roterande

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering!

Väskan innehåller roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar & lackförsegling. #513923

Pratts



495:-

Keps, brun

Stilren keps av 50% ull och 50% polyester. Skärm: 6 cm. Levereras i en snygg Pratts plåtlåda.

Pratts



799:-

Verkstadsoverall, brun

Verkstadsoverall med bälte av 100% bomull. #512049

PELA



685:-

Mekanikerpall med förvaring

Arbetspall på hjul med mjuk PU-skumvadderad sits, utdragbar förvaringslåda och fack på sidorna för rengöringsverktyg, sprayflaskor, slipmedel, mikrofiberhanddukar, svampar och detaljborstar. #546242

PELA



4 718:-

Inverterelverk, 3200 W

Inverterelverk i traditionellt utförande med öppen ram, där i sitter en luftkyld fyrtakts motor som levererar pålitlig och ren ström när du behöver den som bäst! #542073

PELA

Portabel saxlyft, 2500 kg

Just nu bjuder vi på två stycken lyftkuddar värde 1690 kr!

En smidig portabel billyft som passar fint både i depån och garaget. Två ramper placeras under bilens trösklar och höjs med hjälp av ett elektriskt hydraulaggregat som ansluts till ett vanligt 230 volt vägguttag. #513949



12 950:-

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

Kundrådgivning info@verktygsboden.se 033-20 26 50 **Butiken i Borås** Mån- fre kl. 08.00-17.00 Lör kl. 09.00-15.00



Svenskar i Schweiz på TR-träff

TR Register Europamöte 2024

TR-parken am Berg

Text: Leif Leander Foto: Bengt-Inge Olsson m fl

Förberedelser och krångel... Hur förbereder man sig för en längre resa med den gamla bilen? En Triumph TR5 från 1968. Jag hade ju hela vintern på mig för att planera och genomföra alla förmodade behov av reparationer och förbättringar.

Bland annat bytte jag med hjälp av Fabbe till nya bakaxlar, CV, ”BMW-typ” levererat från Rimmers. De har fungerat perfekt. När väl våren kom och bilen började att köras uppdagades att det trots allt behövdes fler åtgärder.

Bromsarna var inte bra under -23 trots ny huvudbromscylinder och servo och med byte till nya bromsslangar. Men ingen förbättring. Skivbromsbelägg och trumbromsbelägg var nya för ytterligare något år tidigare. Jag lät svarva skivorna för det fanns en liten vibration. Blev av med vibrationen men bromsverkan lika dålig. Bilbesiktningen underkände bromsarna också.

Två veckor före avresa monterade jag, Bengt-Inge och Fabbe 4-kolvsok fram, expresslevererat från Rimmers. Det gjorde susen men nya problem uppstod senare under resan.

Ingen overdrive

Nya problem för en härdad TR5 ägare. Vid test av bromsarna dagarna före avresan så slutade overdriven att fungera! Tackar för hjälpen av Thomas Brändström som hittade en kabel som gått av. Med en ny kabel så var allt ok igen.

Av någon anledning blev det sedan krångel med spridarna, först en sedan två. En kan spöka någon gång men två samtidigt? Det löste sig, men att köra på 4 o 5 cylindrar rubbade antagligen tändningen? för nu gick inte bilen bra alls plus att den eftertände. Lars Brändström kom till undsättning. Det finns ingen gradering på skivan förutom TDC så lite sökande behövdes för att hitta det rekommenderade måttet och den bästa motorgången. Det blev bra med en ytterligare justering på vägen mot Schweiz. Allt var nu perfekt med sol och en härlig körning ner mot färjan i Göteborg. Vi var nu två bilar. Bengt-Inge Larsson med sin reservbil, Jaguaren. Hans TR6 gick tyvärr inte att få klar innan resan.

Äntligen på väg

Kielfärjan har en lagom ankomstid. Frukost i lagom tid och sedan är man ute på vägarna vid halv tiotiden. Vi körde ner mot en förutbestämd träff i Lüneburg för fikastopp. Tre övernattningar på vägen söderut var lagom dagsetapper.

De ökända Kasselbackarna var för en gångs skull riktigt trevligt att köra i, det vackra vädret bidrog förstås till en härlig touring. Ovanligt lite trafik genom Tyskland trots en vanlig vardag, skönt för gamla bilar och förare.

Technik Museum Sinsheim besöktes dagen före Schweiz-träffen. På det det stora museet finns mycket spännande att titta på, bilar, flyg, tåg, militärt, orglar och allt möjligt annat. Det krävs egentligen mycket mer tid i museet än vad vi unnade oss.(läs mer på https://sinsheim.technik-museum.de/)

Här i Sinsheim fick vi efter tre dagar det första lilla regnet.

Så kör vi då in i Schweiz

Att komma till de nedre delarna av Tyskland och vidare in i



Häftig bergbana

Schweiz är lite speciellt. Karaktären på vägarna med branta backar uppför och utför gör att man måste ha ett helt annat körbeteende än vad man har vant sig vid, speciellt med den gamla bilen. Mycket mer aktivitet med att växla och motorbromsa framför att bara trycka ner pedalen i mitten.

Förträff till Europamötet var på berget Stoos, skidort på vintern men också paradisvackert på sommaren. För att ta sig dit åker man världens brantaste bergbana Toos Railways funicular, 47 graders lutning, jämför med Göteborgsbacken utanför Jönköping och backen upp för Hallandsåsen är på ca 12% lutning .

Hotellet ligger på en platå 1305 m ö h. Kvällens middag serverades ca 1900 m ö h, alltså nästan lika högt upp som Kebnekajse efter en härlig färd i en sittlift. Det gick åt varma kläder och regnkläder på hög höjd.

Alphornsblåsare

Här uppe möttes vi av sju alphornsblåsare. Det är ett mäktigt ljud i de långa trä/näverlurarna. Nerfärden gick i regn och mörker. Lite annorlunda mot vad vi är vana vid som vid soliga skiddagar.

Nästa morgon var det ett fantastiskt vackert klart väder. Efter en liten promenad så var det dags att åka tåget ned till bilarna som dagen innan parkerats i ett stort bevakat P-hus.

Från staden Schwyz gick den fortsatta färden mot TR-träffens egentliga träffpunkt, Brunnen.

Framme till slut

Finnvid och Elisabeth Prescher hade varit tidigt ute med att boka in ett besök på Victorinox-fabriken (https://www.victorinox.com) på vägen till Brunnen. Victorianox kanske är mest känt för de Schweiziska arméknivarna, men man tillverkar också kockknivar av högsta kvalité, det var en fantastisk upplevelse att se vilket hantverk som ligger bakom tillverkningen i det gamla familjeföretaget med nu 900 anställda.

Vi anländer Brunnen som ligger vid Vierwaldstättersjön och det kändes väldigt speciellt efter drygt två års längtan, att få köra hit i TR-bilen. Vädret var fantastiskt och sjön obeskrivligt vacker med de höga bergen omkring. Sol och varmt.

Vi var den enda TR-bilen från Sverige. Preschers fick också ta till sin reservbil i sista stund trots alla förberedelser. Så vi var tre bilar totalt från Sverige, bland 108 andra bilar från 11 länder.

Vid extraturen efter weekenden var det 83 bilar och det fungerade och flöt på mycket bra. Inga köbildningar eller parkerings-



Ich sage nur Goldfinger



Gammal är äldst och leder över de ”moderna” bilarna på alpvägarna

problem vid de olika träffpunkterna. Arrangörerna hade dessutom anlitat ett serviceteam som hade en hel del att göra. De utförde under veckan 60 olika reparationer, mer eller mindre avancerade.

Vi fick också mycket utförliga roadbooks. Det är ett måste bland alla möjliga alternativa vägar för att hamna på rätt topp och rätt dalgång. Hela arrangemanget var av absolut bästa klass.

Att med ord beskriva en sådan här tur är omöjlig att göra. Vägarna var av mycket hög standard oavsett vilken höjd vägen gick på. Vädret var varierande som det alltid är, med mest uppehåll och sol och lite regn och sedan snö på slutet. Som varmast var det 32 i Lugano och som kallast några minus med 10 cm snö i Andermatt.

I bergspassen var det som det skall vara, kallt. Passen som vi var uppe på var bland annat Klausen 1952 m, Albula 2315 m, St Bernhard 2066 m, St Gotthard 2091 m. Upp o ner med sina serpentiner gör det roligt och spännande att köra. Trafiken bestod ofta av andra entusiastgrupper, Ferrari, Porsche, motorcyklar och vanliga cyklister! Preschers och Bengt-Inge samt ett 10-tal TR-bilar trotsade vädervarningarna och körde en rundtur över Sustenpasset (2260 m), Grimselpasset (2163 m) och Furkapasset (2429 m). På det sistnämnda finns Hotel Belvedere och Bond-kurvan och har figurerat i James Bond-filmen Goldfinger. Vädervarningarna var något överdrivna och det var inga problem för någon av de tappra som vågade ta sig an passen.

Full snöstorm

Dagen därpå, näst sista dagen, skulle vi köra över Furka pass och Grimselpasset fast i motsatt riktning jämfört med dagen innan, men det blev inställt på grund av att det var full snöstorm såväl i passen som i Andermatt där vi bodde i två nätter. Passen var stängda. På nyheterna berättades det om att ett gäng Porschar och motorcyklar var insnöade i 30 cm tjock snö och var tvungna att övernatta på Grimselpasset. Vi hade trots allt tur med vädret för några mil österut i Österrike och Tjeckien var det kaos med översvämningar mm.

Vi skulle trots vädret ta oss från Andermatt till nästa hotell för avslutningen. Sommardäck i snöglopp var inte trevligt men



vi kom ner. Vi körde mot en alternativväg genom en tunnel. På andra sidan var det mycket bättre väder med plusgrader. Hotellet i Andermatt erbjöd, för extrapris, extra övernattning för de som inte tyckte om att köra i det dåliga vädret.

Före resan informerades det om att våra insprutningsmotorer skulle kunna få problem på de höga höjderna. Min motor fungerade dock perfekt! Däremot fick jag problem med bromsarna andra dagen. Som tur är använder jag mycket motorbroms sedan gammalt. Bromsarna har ju aldrig varit riktigt bra. Godkänt men inte bra.

Nu slutade det nästan att fungera helt i en utförslöpa. Jag fick hålla masken för Annie, min fru och perfekta codriver. Det kändes som all bromsvätska hade försvunnit, Pedalen var lealös. Vi tog oss till mekanikerna som fanns vid ett lunchstopp. All bromsvätska var där den skulle vara! Mekanikerna misstänkte att något i huvudbromscylindern inte var tätt? Vi bytte till en ny, från deras rikhaltiga lilla lager i sin buss.

Till att börja med så verkade det vara ok men senare så uppstod samma konstiga fenomen. Njutningen av körandet avtrubbades något förstås. Problemet kommer o går. Vi har tagit oss hem och fortfarande när detta skrivs så har jag eller någon annan inte exakt kunnat lista ut vad bromsproblemet orsakats av. Troligtvis så är det ett internt läckage i huvudbromscylindern orsakat av en dålig kvalitet på produktionen.

Summa summarum

Sträckan som vi körde blev ca 370 mil. För en gångs skull adderade jag bensinåtgången och det blev 382 liter till en kostnad av 8621:- alltså en dryg liter / mil vilket sägs att det bör vara på min insprutnings-motor.

Som jag tidigare har skrivit så är det en fantastiskt härlig känsla att köra den här gamla bilen. Den egna känslan och de uppskattade blickarna från omgivningen såväl i trafiken som när man har parkerat. Vägunderhållning!

Det går aldrig att vara helgarderad från tekniska problem. Man får försöka att ha ett normalt underhåll. Med det kommer man långt.

Ett stort tack till nämnda och alla icke nämnda för teknisk hjälp och goda råd som alltid behövs.

Leif Leander, Finnvid Prescher, Bengt Inge Larsson



S:t Gotthard och TR2



Leander och TR5 utan bromsar över bron



Hoch oben, in den Schweizer Alpen



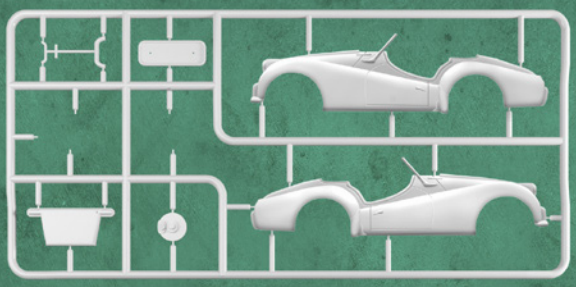
Familjen Prescher på sommarmöte, i snön



Gammal är äldst och leder över de ”moderna” bilarna på alpvägarna



Slut för i dag och god natt

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

Lubrication charts #2

(smörjschema)

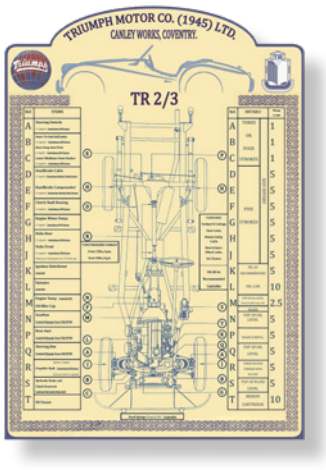
Keith Fox, som är medlem i TR Register i UK, har tagit fram 3 st schema på hur man bör smörja TR-bilar.

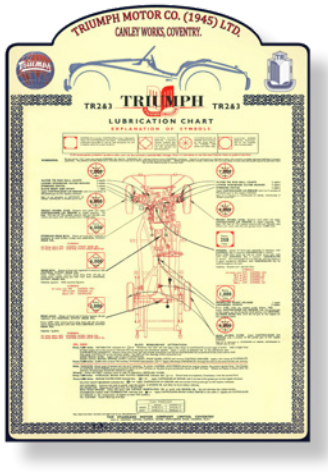
Än finns inte alla men det finns för TR2, TR3 och TR4. Det mesta av det som gäller TR4 kan ju användas även för TR5 och TR6. Texten är ganska liten så det är svårt att se vad det står i texten här i tidning såvida vi inte fyllt tre helsidor. Jag har fått tillåtelse att publicera dessa och dessutom sända ut dessa till de medlemmar som är intresserade. De som är intresserade kan sända ett E-mail till mig så skickar jag över en pdf på de diagram som önskas. Skicka e-mail till nylen@telia.com.

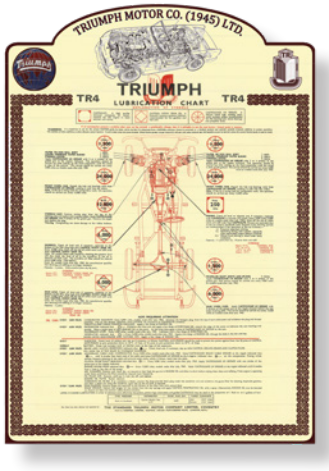
Vi kommer att publicera den sista i kommande nummer av TR Magazine

De är även publicerade på vår hemsida under teknikavsnittet och kan laddas ner om man är inloggad.

Bengt Nylén







TRIUMPH MOTOR CO. (1945) LTD.
CANLEY WORKS, COVENTRY.



TR2&3 TRIUMPH TR2&3

STANDARD TRIUMPH

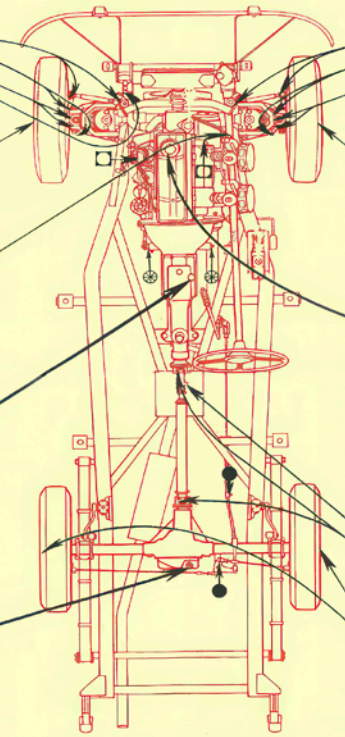
LUBRICATION CHART

EXPLANATION OF SYMBOLS

CASTROL XL in summer. CASTROLITE in winter. High-quality motor oils recommended for the engine. CASTROLITE being a balanced multi-grade oil, may be used throughout the year in engines which are in good condition.	CASTROL HYPOY GEAR OIL. A powerful extreme pressure gear oil for use in the hypoid rear axle, gearbox and steering gearbox.	CASTROLEASE LM GREASE. Recommended for the chassis lubrication. Propeller shaft splines and wheel hubs.	CASTROL HI-PRESS GEAR OIL. Recommended for the propeller shaft universal joints.

If oil consumption presents a problem after your car has covered a considerable mileage, then it is advisable to use the next heavier Castrol grade in summer

WARNING. Do not ask for "XL" when you require **CASTROL XL**. Ask for "CASTROL XL" and see it drawn from a **CASTROL** container. Castrol is marketed as a finished product and contains carefully balanced additives in precise quantities. The addition of other additives or diluents cannot improve it and in some cases can prove harmful. While Castrol grades (except Castrol R) will mix with other mineral oils, full benefit cannot be derived unless the correct Castrol grade is used by itself.



Every 1,000 miles

OUTER TIE ROD BALL JOINTS 2 nipples
LOWER WISHBONE OUTER BUSHES 2 nipples
STEERING SWIVEL 2 nipples
SLAVE DROP ARM PIVOT 1 nipple
Apply **CASTROLEASE LM GREASE** with 3 or 4 strokes of the grease gun at the nipples indicated.
Note: As an alternative to CASTROLEASE LM GREASE, CASTROLEASE CL GREASE may be used.

Every 6,000 miles

FRONT WHEEL HUB. Remove nave plate and apply **CASTROLEASE LM GREASE** at nipple exposed. On later TR2 and all TR3 models remove hub and liberally coat rollers and races with new grease every 12,000 miles.

Every 6,000 miles

STEERING GEAR BOX. Check oil level and replenish if necessary to level of filler orifice with **CASTROL HYPOY GEAR OIL.**

OVERSEAS
Air Temp. above 10°F. CASTROL HYPOY GEAR OIL
Air Temp. below 10°F. CASTROL HYPOY LIGHT GEAR OIL

Every 6,000 miles

GEAR BOX. Check oil level and replenish if necessary with **CASTROL HYPOY GEAR OIL.**
Every 12,000 miles, remove drain plug, drain off old oil while warm, replace plug and refill with fresh **CASTROL HYPOY GEAR OIL.**
Capacity 1½ pints. With overdrive 2¾ pints.

OVERSEAS
Air temp. over 70°F CASTROL XXL
10°F to 70°F CASTROL XL
Below 10°F CASTROLITE

Every 3,000 miles

REAR AXLE. Check oil level and if below bottom thread replenish with **CASTROL HYPOY GEAR OIL.**
Every 6,000 miles remove drain plug, drain off old oil while warm replace plug and refill with fresh **CASTROL HYPOY GEAR OIL.**
Capacity: 1½ pints.

OVERSEAS
Air temp. above 10°F CASTROL HYPOY GEAR OIL
Air temp. below 10°F CASTROL HYPOY LIGHT GEAR OIL

Every 1,000 miles

OUTER TIE ROD BALL JOINTS 2 nipples
LOWER WISHBONE OUTER BUSHES 2 nipples
STEERING SWIVEL 2 nipples
Apply **CASTROLEASE LM GREASE** with 3 or 4 strokes of the grease gun at the nipples indicated.
Note: As an alternative to CASTROLEASE LM GREASE, CASTROLEASE CL GREASE may be used.

Every 6,000 miles

FRONT WHEEL HUB. Remove nave plate and apply **CASTROLEASE LM GREASE** at nipple exposed. On later TR2 and all TR3 models remove hub and liberally coat rollers and races with the new grease every 12,000 miles.

Every 250 miles

ENGINE. Check oil level and replenish if necessary with **CASTROL XL** in summer **CASTROLITE** in winter.
Every 3,000 miles drain off old oil while warm and refill with fresh **CASTROL XL** in summer. **CASTROLITE** in winter. If a multi-grade oil is preferred, and the engine is in good mechanical condition, then **CASTROLITE** may be used throughout the year.
Capacity: 10 pints and 1 pint for filter.

OVERSEAS
Air temp. over 70°F. CASTROL XXL
40°F. to 70°F. CASTROL XL
10°F. to 40°F. CASTROLITE
−10°F. to 10°F. CASTROL Z
Below −10°F. CASTROL ZZ

Every 1,000 miles

PROPELLER SHAFT SPLINES 1 nipple
UNIVERSAL JOINTS 2 nipples
Every 6,000 miles on models made before 1960.
Apply **CASTROLEASE LM GREASE** with the grease-gun to the nipple on the Propeller Shaft Splines and **CASTROL HI-PRESS GEAR OIL** with the oil gun to the nipples on the universal joints.

Every 6,000 miles

REAR WHEEL HUBS. Apply **CASTROLEASE LM GREASE** with 5 strokes of the grease gun at the nipples indicated.
Note: As an alternative to CASTROLEASE LM GREASE, CASTROLEASE CL GREASE may be used.

OIL CAN

ALSO REQUIRING ATTENTION

Every 6,000 miles. DISTRIBUTOR *Indicated thus* □→ Withdraw the rotor arm and apply a few drops of CASTROLITE around edge of screw. Add a single drop of clean engine oil to the pivots to lubricate the cam bearings and distributor spindle. Apply a smear of ENGINE OIL to the distributor cam.
CARBURETTOR DASHPOTS. Remove brass plug from the top of each carburettor and top up with ENGINE OIL to the level of the inner hollow shaft. Also apply CASTROLITE to the throttle intake. Do NOT oil the bearings of the transverse rod.
HAND BRAKE LEVER. Apply a few drops of CASTROLITE.
DOOR LOCKS, HINGES, BONNET SAFETY CATCH, BOOT, SPARE WHEEL LOCKS and various CONTROL LINKAGES. Apply a few drops of CASTROLITE.
Every 12,000 miles. (6,000 miles on later TR3 models). DYNAMO *Indicated thus* □→ Apply a few drops of ENGINE OIL through the hole in the centre of the rear end cap.

Daily. RADIATOR. Check level of coolant and top up if necessary. In winter, CASTROL ANTI-FREEZE should be used to protect the system against frost. Use 3¾ pints of CASTROL ANTI-FREEZE to give protection down to 47°F. of frost, or 4½ pints to give protection down to 60°F. of frost. Where no heater is fitted, then the quantity of anti-freeze should be reduced by ½ pint.
Weekly. Check BATTERY maintain level to tops of separators—DISTILLED WATER.
Every 1,000 miles. HYDRAULIC BRAKE AND CLUTCH RESERVOIR *Indicated thus* ▷→ Check level and replenish, if necessary, with the correct fluid.
Every 6,000 miles. ENGINE WATER PUMP *Indicated thus* ⊛→ Apply CASTOLEASE LM GREASE with 5 strokes of the grease gun to the nipple indicated.
CLUTCH SHAFT BEARINGS *Indicated thus* ⊛→ Apply CASTROLEASE LM GREASE with one stroke of the grease gun at the nipples indicated.
AIR CLEANERS. Remove and wash in petrol, soak the gauzes in ENGINE OIL and allow to drain before refitting.
OIL FILLER CAP. Remove, swill cap in fuel, dry off and refit.
REAR ROAD SPRINGS. Clean and spray with CASTROL PENETRATING OIL or paint with ENGINE OIL. Do not lubricate the rubber bushes.
HANDBRAKE CABLE AND COMPENSATOR *Indicated thus* ●→ Apply CASTROLEASE BRAKE CABLE GREASE to the cable (1 nipple) and CASTROLEASE LM GREASE to the compensator (2 nipples on later TR3 models.)
OIL CLEANER. Renew filtering cartridge.

TYRE PRESSURES			
	DUNLOP	MICHELIN "X"	
FRONT	22 lbs./sq. in.	24 lbs./sq. in.	
REAR	24 lbs./sq. in.	28 lbs./sq. in.	

This Chart has been checked and approved by the Manufacturers:—

THE STANDARD MOTOR COMPANY LIMITED, COVENTRY

Issued by CASTROL LIMITED, CASTROL HOUSE, MARYLEBONE ROAD, LONDON, N.W.1.



Text: Håkan Gerdbo Foto: TR Register UK, Makkina UK.

TRIUMPH

– ETT MÄRKE FÖR FRAMTIDEN - OCKSÅ!

Hur ett bilmärke uppstod och försvann för att nu finnas "dolt" i ett annat bolag.

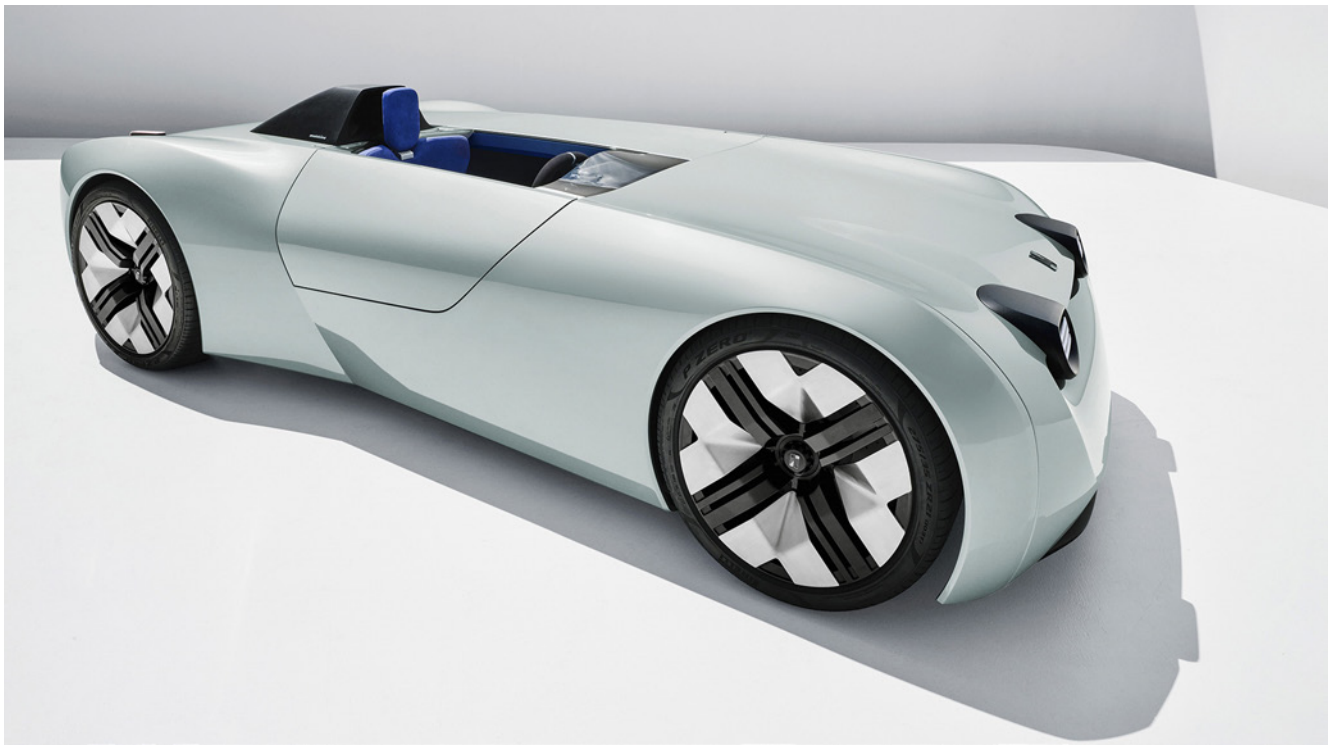
De flesta i vår TR-krets känner säkert till historien om vårt bilmärke i stora drag, men för att sätta dåtiden mot eller i nutiden är en uppdatering på sin plats.

Bilmärket Triumph's historia startar egentligen redan år 1885 då två tyska herrar börjar sälja cyklar i London av märket Triumph. Företagsnamnet blev, Triumph Cycle Company. 1902 började man även tillverka och sälja motorcyklar. Efter första världskriget hade de sålt så många motorcyklar till engelska försvaret att man var största märket i England. Man expanderade verksamheten och satsade även i Tyskland, men sålde senare av det tyska bolaget till företaget Grundig som faktiskt la ner MC tillverkningen, men fortsatte med symaskiner, som man också tillverkade på den tiden.

I England startade man 1921 med att tillverka bilar. De köpte helt enkelt upp ett företag som hette Dawson Car Company. Första modellen kallade man för Triumph 1020. År 1930 döptes bolaget om till att heta Triumph Motor Company. Man sålde då av MC enheten och blev således ett rent biltillverkande företag.

Bara några veckor innan 2:a Världskriget startade, fick företaget finansiella problem och gick i konkurs. Ett bolag som hette Standard Motor Company köpte då upp vissa delar av konkursboet. Standard tillverkade även flygplan åt försvaret. Ett segment som ju var framgångsrikt under kriget. Direkt efter andra världskriget så köpte Standard sedan upp resten av bolaget Triumph Motor Company.

Standard återupptog inte förkrigsmodellen utan presenterade istället en helt ny bilmodell som hette Triumph 1800 som de





TRIUMPH TR2 - den modell som fick stå som grund för Triumph 25



TRIUMPH 2000 Roadster1949, 68HK. 2.000 tillverkade

lanserade år 1946. Det var stålbrist i England efter kriget, så bilen byggdes i aluminium eftersom man hade bättre tillgång till det efter den framgångsrika flygplanstillverkningen.

Samarbete ned Giovanni Michelotti

En viss herr Harry Webster var den som låg bakom utvecklingen av TR-sportbilarna. Han var teknisk chef under modellerna TR2, TR3, TR4 och TR5. Och samarbetade då med formgivaren Giovanni Michelotti.

I början av 1950 -talet beslöt företaget Standard Motor Company att använda namnet Triumph på sportbilarna och namnet Standard på sedanmodellerna. En milstolpe i Triumph,s historia.

År 1953 presenterades modellen TR 2, som den första i en serie TR bilar som tillverkades till och med år 1981. TR 2:an hade en för dåtiden unik och utstickande design och vann massor med hastighetsrekord. En riktig Roadster.

1959 startade Standard Motors en ny sammansättningsfabrik för Triumph i staden Speke utanför Liverpool. Men redan 1960 köpte företagsgruppen British Leyland upp Triumph Motor Company. Nu skulle brittisk bilindustri bli samordnad och konkurrenskraftig, även utanför ön. Man skulle effektivisera all produktion. Samordna inköpen och marknadsföring på brittiskt vis. Brittiska regeringen låg bakom planerna för sin bilindustri. Här såg man potentialer.

Sen är det ju så att verkligheten kanske ibland inte går parallellt med planerna. Detta kanske gäller i synnerhet för ett ö-land som England, där man är vana att klara sig själva... No further comments.

Låg produktivitet och ständiga konflikter på arbetsplatserna gav återkommande strejker och andra problem som fick följdverkningar på produktionen. Just anläggningen i Speke blev då symbolen för alla problem och tillverkningen började läggas ner där 1978. Helt nerlagd blev den först 1981. Modellen TR7 fick tyvärr bli den bil som symboliserade dåligt byggda bilar med ständiga kvalitetsproblem. Problemen berodde nog på att Speke fabriken var så ineffektiv i sitt arbete.

Den sista Triumphbilen som producerades hette Triumph Acclaim och den byggde man faktiskt i samarbete med japanska Honda.

Triumph namnet försvann i och med att Acclaim ersattes av Rover 200 som egentligen var en Honda Ballade under nytt namn. Nu börjar således namncirkusen.

Så somnade alltså ett sportbilsnamn och bilmärke in och levde sedan vidare enbart tack vare de bilar man tidigare producerat. Samt tack vare att entusiasterna som ägde gamla bilar vårdade dessa och därigenom namnet. Men ryktet om sportbilarna fanns ju kvar. Nu även i USA.

Pressen skrev ju t.ex om TR 6: an: Den sista riktiga “machobilen” och myterna växte.

Men inga nya Triumph byggdes.

De stora drakarna inom bilvärden fortsätter leva. Uppköp sker ständigt och varumärken kommer och går. En del försvinner och andra lever vidare. En del lever vidare i tysthet. En del via de juridiska hanteringarna inom bolagen.



TRIUMPH 1800 Roadster 1948, 65 HK. 4000 tillverkade



Så, gott folk. Nu till nutiden och framtiden. Som egentligen var avsikten med denna artikel.

1994 köpte tyska BMW group upp Rover. Man sålde sedan bilmärket Rover vidare. Men behöll varumärket TRIUMPH själva, man kan undra varför? Vad ser BMW i varumärket Triumph? Kanske ett ikoniskt namn på en sportbil, en roadster som med ett historiskt namn kan vara användbart som varumärke att plocka upp en dag. Marknadstaktik helt enkelt. Klart är att det finns en strategi bakom valet att äga varumärket.

BMW säger ingenting

Kanske för att namnet i sig är superstarkt och att det platsar i BMW paletten i framtiden. Men om detta säger naturligtvis inte BMW ett dugg. Inget bilmärke vill ge konkurrenterna information om sina planer.

Första gången BMW yppade något i frågan om namnet Triumph, var när dåvarande VD drog upp riktlinjerna fram till år 2020. BMW ägde redan Mini och Rolls Royce och behövde ett fjärde märke, sa man. Och genast satte motorjournalisterna iväg med spekulationer om att det redan fans ett etablerat varumärke i organisationen. Det ikoniska namnet Triumph. Varför inte plocka fram det igen? Det gamla sportbilsmärket som dog sotdöden 1984. Det skulle kunna komplettera Mini. Men detta var före biltillverkarna började satsa på elbilar.

Konceptbil

Vad händer då med namnet Triumph inom BMW-Gruppen? Jo, hösten 2023 presenterades en helt ny konceptbil som heter TRIUMPH TR 25. Det ä ren roadster och den är till 100% eldriven.

Det var engelska bildesignföretaget Makkina som firade 25 år på marknaden och samtidigt med att Triumph firade 100 års jubileum ville manifestera med en helt ny Triumph. Med godkännande från BMW så byggde man en helt ny conceptbil på BMW i3S plattan. Och visade upp den helt officiellt i England. Flera av våra medlemmar har sett den live.

En futuristisk design som ska ha likheter med just Triumph TR2. TR2 som ansågs vara starten på TR bilarna och som slog massor av fartrekord på den tiden. En banbrytande Roadster. Samtidigt en hyllning till varumärket Triumph. Tittar man noga på bilen så syns faktiskt historien i designen.

-"Using the BMW i3S platform allow us to create a blend of old and new with the TR2-inspired body shape and the versatile and adaptable powertrain, creating a seamless, fully electric experience". Michael Ani, Director Makkina.

En ny Triumph Roadster var född. Som sk. konceptbil visserligen.

Vi får nog aldrig ett svar på frågan varför BMW gör denna satsning. Eller hur man kommer att gå vidare från en konceptbil till en produktionsbil. I detta fall en nischbil som inte kommer att sälja i volymer och kostar multum att placera på marknaden. Men man visar på ett tydligt sätt att bilnamnet TRIUMPH är ett intressant varumärke att vårda. Och kanske använda i framtiden.

I och med att nu alla motorjournalister kastar sig över denna nyhet så sprids namnet Triumph vidare igen, samtidigt som då BMW kan mäta reaktionerna och dra slutsater av detta för framtiden. Men helt klart vill man vårda ikoniska namnet TRIUMPH. Det är vi Triumph fans glada och stolta över.

Jag har faktiskt försökt att komma sanningen lite närmare om varumärket Triumph inom BMW group. Men ingen i ansvarig ställning vill yttra sig. Marknadsstrategi kallas det.

Detta är något att tänka på när nu vi i Triumph TR Club Sweden firar 50 år.

Tack vare BMW i bakgrunden, så lever vårt älskade varumärke vidare. Om än i någon advokats byrålåda inom BMW Group. Kanske kommer snart en ny TR att älska. En modern TR, men är det en eldriven Roadster så vågar nog ingen meka med den, jo jag vet en person, han bor i Falsterbo, äger två Triumph och älskar detta med el och elektronik. Så han Kanske har skrivit massor av artiklar om Triumph El-bil till vårt 100 – årsjubileum.

Vi tackar alltså BMW för att de hjälper oss vårda vårt älskade varumärke TRIUMPH.






TRIUMPH


Electric power to drive the past into the future
Makkina chose to use the electric vehicle powertrain from the BMW i3S reflecting its commitment and admiration of the multi-award-winning, zero-emission BMW EV.
After a test drive at the 2013 Frankfurt Motor Show, Makkina founder Michael Ani was so impressed with the capabilities and vision of the EV that he bought one. In fact, he has been driving one ever since.
Director at Makkina, Michael Ani, said: "Our aim was to capture the true sporty feel of the original record-breaking 'Jabbeke' TR2 with our design, both interior and exterior. Using the BMW i3S platform allows us to create a blend of old and new with the TR2-inspired body shape and the versatile and adaptable powertrain, creating a seamless, fully electric experience. The i3S platform proves that driving an electric car can be fun! The combination of instant torque, acceleration, agility and silence are as compelling now as ever."
Blending design with state-of-the-art functionality
For Makkina, using the BMW i3S offers the perfect base for a fun-to-drive British roadster. Together with its low centre of gravity and compact proportions, the TR2S promises a new level of driving excitement. It all made sense on paper, on CAS, and in the real world.
Sporting 21-inch alloy wheels all-round with Pirelli P ZERO 255/35 R21 tyres, the TR2S will have a pronounced presence on the road, with a focus on the proportion, stance, and balance of the car. The optimised weight distribution thanks to its near 50:50 balance offers superior handling on the roads it's designed to tackle.
The front face of the car offers a fresh take on the original. The headlamps echo the character of the '50s car, integrating a signature '25' in the headlamps, as a nod to Makkina's 25th Anniversary. The rear lamps act additionally as an aerodynamic aid. Both the LED front and rear lamps are animated when the car is switched on.
The falling line on the side of the car, stemming from the front wing, and culminating in a pronounced rear haunch, has been reimagined in a contemporary way.
TR2S's electric powertrain has allowed the designers to develop the original grille motif into a modern, aerodynamic front end.
The single-seat layout, so much a part of the original car's identity, has been retained, emphasizing the fact that this car is about pure driving pleasure, first and foremost. Should it be necessary, a removable top panel and flip-out jump seat allows a co-driver to be carried over shorter distances.
The buttress behind the driver's head affords roll-over protection, whilst discreetly incorporating a rear view camera. A flush-fitting door release helps maintain the car's purity of form.
Whilst the driver's head is exposed, to enhance the open-top driving experience, a small fly screen helps direct the air flow above their head.
As a final detail, the 1950s Triumph Motor Company's emblem has been transformed into a cleaner, more modern interpretation of the original.
"Using the BMW i3S platform allows us to create a blend of old and new with the TR2-inspired body shape and the versatile and adaptable powertrain, creating a seamless, fully electric experience."
Michael Ani, Director Makkina
52
53

Text & bilder: Håkan Gerdbo

Med lite **Ricinolja** blev det **Castrol,** redan år 1899!

Ni har säkert hör talas om varumärket, i synnerhet som det så ikoniskt sammankopplats med våra veteranbilar. Låt mig djupdyka lite i denna olja och dess historik.

Castrol är ett varumärke på smörjmedel för fordon och industri som idag ingår i BP-gruppen. Men resan började långt tidigare. "Castrol" grundades av Charles Wakefield under namnet "CC Wakefield & Company" i England år1899.

Man hade ingen egen oljeproduktion utan köpte in olja från Pennsylvania USA, under en viss herr Rockefellers storhetstid, samt från Ryssland, Azerbajdzjan-området där svenska Nobel-bröderna som bekant investerade avsevärda pengar.

Wakefield var personligen mycket intresserad av två nya sportiga företeelser under den tiden. Bilar och flygplan. Företaget började därför utveckla smörjmedel för dessa nya motorer som behövde oljor som var tillräckligt lättflytande för att fungera från kallstart och tjocka nog att fortsatt fungera vid mycket höga temperaturer.

En aning ricinolja

Man upptäckte att det gick bra att klara detta genom att tillsätta en aning ricinolja, en vegetabilisk olja som utvinns från ricin, (castor). De kallade den nya produkten som man fått fram helt enkelt för "Castrol". Och sen har det bara fortsatt. Frågan är om inte varumärket i sig är nästan lika känt som Coca Cola.

För mig som marknadsförare är detta fenomen superintressant. Man måste ju som tillverkare få ut sitt budskap på marknaden för att få produkterna att sälja. Wakefield var en mycket progressiv person, unik för sin tid. Han insåg tidigt att man måste våga att satsa för att vinna. Ta till nya grepp och vara först. Han började helt enkelt med något vi idag kallar för sponsring. Namnet Castrol skulle exponeras tydligt i olika sammanhang. Man skulle lägga märke till produktnamnet. Vid flyguppvisningar och biltävlingar, där folk samlades kring det nya och innovativa. Helt enkelt synas där det händer. Det folk talade om. Man gav nog bort en hel del olja på den tiden. Men resultatet blev lyckat. Man etablerade ett varumärke som lever starkt än idag. Och numera även på andra planeter. Det är minsann få företag förunnat. Mer om detta längre fram.

Stor del av brittisk bilhistoria

Castrol har varit en stor del av den brittiska bilhistorien i över 125 år. Den första produkten för bilar lanserades redan 1906, och sedan dess har man blivit en av världens mest välkända tillverkare av smörjmedel. Och alla vet vi ju historien om engelsk racing.

Att namnet har stått sig starkt genom åren är till stor del tack vare märkets rika historia. Man har varit med och slagit många rekord i över ett sekel. Dessutom har företaget fortsatt vara en framträdande sponsor inom olika racingevenemang, vilket har bidragit till bilden av Castrol som ett varumärke för vinnare. På senare tid har Castrol även etablerat sig på andra marknader, som industri, flyg och rymd. Och de flesta elbilar idag använder Castrol. Visste ni förresten att månbilar och fordon på Mars smörjs av Castrol? Nu vet ni det. NASA är en stor kund.

Det är inte förvånande att Castrol har gått hand i hand med många brittiska bilmärken. Som ett brittiskt varumärke, precis som Triumph, är det naturligt att deras samarbete började tidigt. Genom åren har Castrol varit partner med många brittiska biltillverkare och racingteam.

Ikoniska Castrol GTX

År 1968 lanserades den kanske mest ikoniska produkten för personbilar – Castrol GTX. Produkten levererades till över 140 länder och blev snabbt en självklarhet för många bilägare. För entusiaster lever minnet av Castrol GTX kvar än idag, och den har fått en nästan kultliknande status, särskilt bland oss ägare av veteranbilar. Ni har väl noterat att Rimmer/Moss säljer massor av Castrol-prylar. Nostalgi är på modet. Och för den delen även med Triumph's historia.

Min egen första kontakt med Castrol var när jag tävlade i karting och stod som så många andra i depån med en plåtburk Castrol R och blandade med min 100 oktaniga bensin. Alternativet BARDAHL kunde man inte använda, den brände kolvringarna så motorn skar. I och för sig skar kartmotorerna ändå, men att skylla på Castrol, det vill jag inte. Dessutom luktade den oljan så gott.

Castrol och motorsport hänger alltså tätt ihop. De sponsrar idag olika team i World Rally Championship, Formel 1, Formula E, Moto GP mm. Inom Formel 1 sponsrar de idag Renault (Alpine). Och 2026 är man stor samarbetspartner både genom BP och Castrol, till Audi Formel 1 i deras storsatsning.

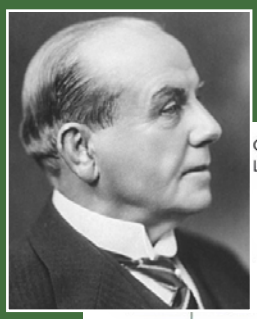
Idag satsar man framåt inom bl.a. metallbearbetningsvätskor för att minska vattenanvändningen där och växellådsoljor till de senaste elbilarna, så utvecklingen stannar inte upp.

Själva loggan har förändrats genom åren och haft flera olika design. Men färgerna har varit desamma. Grönt, rött och vitt. Fortfarande sager man Castrol – det räcker. Alla vi vet. I synnerhet nu.

Och tänk på vad en persons idéer och visioner betytt för så många under så många år. Och fortfarande betyder.

2026 syns man även på Audi Formel 1

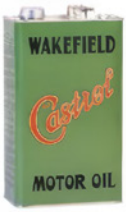




Charles Cheers Wakefield (1859-1941)

1899

Charles Wakefield founds CC Wakefield & Co Ltd, and the Castrol story begins



1900 1905 1910 1915 1920 1925 1930 1935 1940 1945 1950

1909

The 'Castrol' brand is registered, its name derived from its castor oil ingredients

1917



1922-1939



CC Wakefield is a pioneer of sponsorship; the World Land Speed Record is broken 23 times, 18 of them using Castrol, including Henry Seagrave and Malcom Campbell in Bluebird

1929



1946





The company pioneers engine oils enhanced with additives, and the first semi-synthetic racing oil is developed

1953



Castrol GTX becomes Castrol's first global product launch

1968



1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000

1958



1967

Queen Elizabeth II, the world's largest ocean-going liner, is launched... powered by Castrol lubricants



1978

Castrol wins its first World Rally Drivers Championship (followed by many other World Championship victories)

1992



Castrol pioneers intelligent molecules with Castrol MAGNATEC



1996

1997

Castrol and Thrust SSC break the sound barrier on land; and Castrol wins the first Formula 1 ® title with Williams





Castrol EDGE, a new range of synthetic engine oils, is launched

2005



Castrol returns to Formula 1® with Renault

2017



Castrol launches new 5l packaging with a 20% plastic saving compared to the previous 5 litre bottle

2019

Castrol

2023

2000 2005 2010 2015 2020 2024

2005

Castrol

2012

Castrol lands on Mars with NASA's Curiosity Rover, one of many historic missions

2016



FORD GT wins Le Mans with Castrol EDGE technology

2021

Castrol ON launches, an advanced range of Transmission, Thermal Management and Grease EV Fluids





1

Redaktionens spalt

Text & foto: Jan Sjögren

Då var det dags för lite avrapportering från garaget då det inte bara är klubbarbete och tidningsredaktion som utgör del av fritiden.

Som jag har nämnt tidigare har jag haft problem med att styrningen har kuggat över och trots att jag har dragit åt skarvhylsan på rattaxeln för kung och fosterland, så pass att jag har dragit av bultar, så kom problemet tillbaka vid låga farter och tunga rattmanövrar. Så i höstas rev jag ner styrningen för att se om det var läge för renovering eller byte. Som synes var splinesen helt slut på den övre delen av den nedre rattaxeln (Bild 1). Då jag även hade mycket spel i själva styrväxeln så blev valet att byta till en ”rack and pinion” styrning. Det finns ju ett otal olika konverteringssatser hos de olika leverantörerna så nu inleddes utredandet vilken de skulle bli. Jag ville inte svetsa vilket minskade det hela med minst en. Jag ville behålla svängradien i möjligaste mån och även behålla blinkers och tuta i rattcentrum. Detta sammantaget gjorde detta att valet föll på Bastuck. Deras sats verkade hålla hög kvalitet och själva släpkontakten för blinkers och tuta ingick i priset för satsen (Bild 2).

Då jag skulle demontera delar av bilen så köpte jag även en krämningshämmarsats samt en konvertering från Armstrong-dämpare (dörrstängartyp) till teleskopdämpare bak då en av dem läckte och lät illa.

Snabb leverans från Tyskland

Sakerna kom snabbt från Tyskland och jobbet kunde börja. Ett tips så här i efterhand är att kolla alla skruvsatser som följer med då en var av fel typ och en var inkomplett. De skickade nya delar omgående utan knorr. Delarna passade bra. Det enda som behövde justeras något var den nya fläkten som behöver bytas då den gamla plåtfläkten inte längre får plats. Det visade sig bero på att det satt en konvertering till smal fläktrem sen tidigare. Detta löstes med en anpassning av en aluminiumskiva (Bild 3).

12" fläkt från Biltema

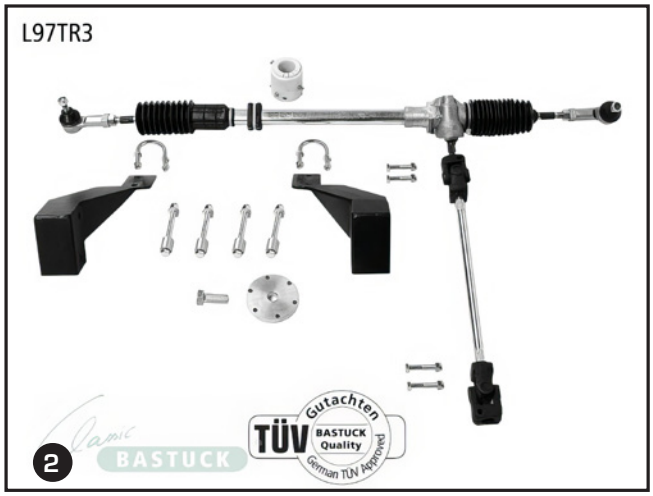
När jag ändå höll på monterade jag även en 12”-fläkt från Biltema framför kylaren som back-up (Bild 4). Givare och rör för anslutning av den köptes från Bastuck i samband med övrigt. De montageanvisningar man fick med var av lite blandad kvalitet. De flesta var mycket utförliga och gick att ladda ned från nätet. Den för själva styrsatsen var dock lite äldre och mindre komplett. Dock fick jag svar på de frågor jag hade via deras support. Styrarmarna på respektive sida byttes från vänster till höger och tvärt om då de är något s-formade. På så sätt får man till ett bredare mått mellan styrningens olika ytterläge vilket är positivt för svängradien (Bild 5). Släpkontakten på plats på rattstången (Bild 6). Krängningshämmaren monterades av bara farten när det övriga arbetet på framvagnen gjordes (Bild 7).

Utan problem

Konverteringen till teleskopdämpare bak gick utan problem. Det var bara 2 nya hål på var sida som behövdes borras i fästplattorna (Bild 8). U-klammern för de nya brickorna på bladfjädrarna var lite luriga då de fjädrade ut lite för mycket för att lätt passa in i hålen. Detta löstes dock med en tving och sen buntband vilka skars av när väl plattan var på plats (Bild 9).

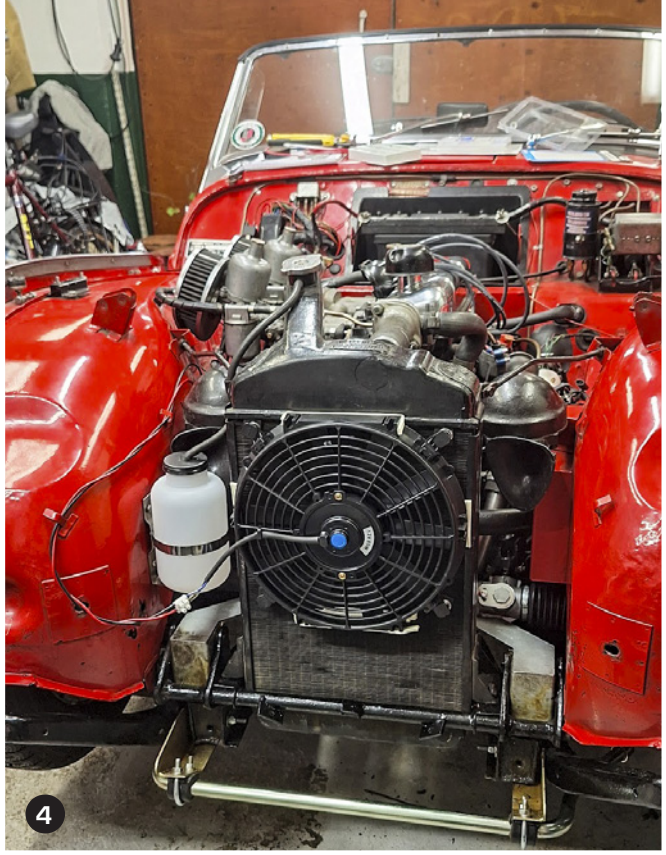
Efter att allt detta gjordes så har jag gjort en enkel inställning av styrningens toe-in med en tunn lina och måttstock. Då var det smart att fixera ratten med en lång regel och tvingar.

Nu kvarstår bara att hoppas att allt fungerar väl i vår då vädret tillåter en första provkörning. ”fingers crossed”.

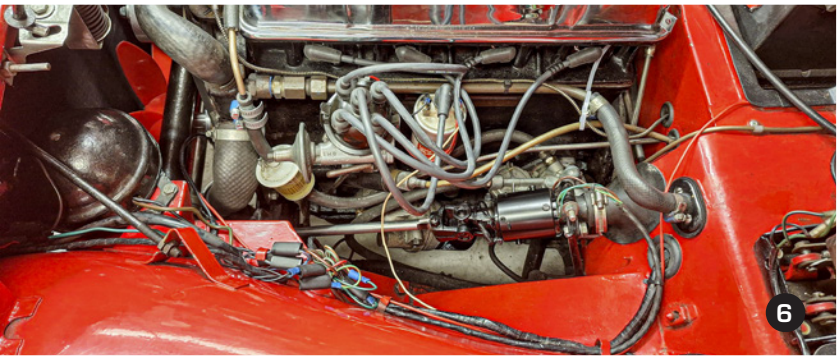


2


3


4


5


6


7


KONI
CLASSIC
8


12"-300MM QUICK RATCHETING BAR CLAMP
PUSH BUTTON TO RELEASE AND SLIDE IN
ENTRANCE
9

EVENTKALENDERN Nationellt

För mer info se hemsidan under Köpes/säljes resp. Eventkalender

Tisdagsträffar på Borgeby slott
Maj-sept
16:00-20:00
https://borgebyslott.se/tisdagstraffar/

Tisdagskörningar I UBCC:s regi I Göteborg
April-okt .
Samling 18:30 på Flöjebergsgatan 20 Mölndal. Parkeringen vid Nordisk Design.
Se mer info på www.ubcc.se

Gothenburg Classic Car Weekend (GCCW)
24-25 maj
Göteborg.
https://www.gccw.se/

Öland cabtour
29 maj
Alla typer och årgångar av cabbar, men inte amerikanska fordon, föranmälan tidigt på året https://olandcabtour.se/

Götaström Classic Motor
01 juni
Vaggeryds travbana.

Gärdesloppet
8 juni
I KAK:s regi. Mer information om Gärdesloppet kommer på www.kak.se

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

Sofiero Classic
14-15 juni
På söndagen den 15 juni satsar UBCC S
detagande.

Nostagia Festival i Ronneby
28 juni
Föranmälan krävs. https://www.nostalgiafestival.se/

Sportvagnsmeeting på Knutstorp
4-6 juli
På lördagen ett stor rally för sportbilar. TR-klubben medverkar i klubbtältet på lördag-söndag.
https://sportvagnsmeeting.se/

Klubbkampen i regi av UBCC South
12 juli
Start och mål i Brandstad (norr om Sjöbo). Mer info kommer.
https://ubccsouth.wordpress.com/

TR-klubbens sommar-, norden- och 50 års-träff med årsmöte den 3 augusti
1-3 augusti
Se separat annons.

Hjulafton 2025
7-9 aug

British Motormeet i Hjo
9 aug
www.britishmotormeet.se

British SportsCar Meet
16 aug
Starten för BSCM är i år är mellan kl: 09.30-11.00 vid Rosenhill.

EVENTKALENDERN Internationellt

Bremen Classic Motorshow
31/1-2/2
https://www.classicmotorshow.de/

MG & Triumph Show and Spares day
9/2
www.mgandtriumphsparesday.co.uk

Techno Classica, Essen
9-13/4
https://technoclassica.de/

Inter-Club International på Malvern
Denna stor bilträff blir inte av 2025. Återkommer 2026.

Goodwood Festival of Speed
10-13/7
www.goodwood.com

Silverstone Festival
22-24/8
https://www.silverstoneclassic.com/

European TR Meeting, Tyskland. TR IG Südwest 50 år.
4-9/9
Long weekend Hohenroda, Hessen.9-13/9
Tur Wurzburg+Sinheim.
Se presentation på annan plats i detta nummer.

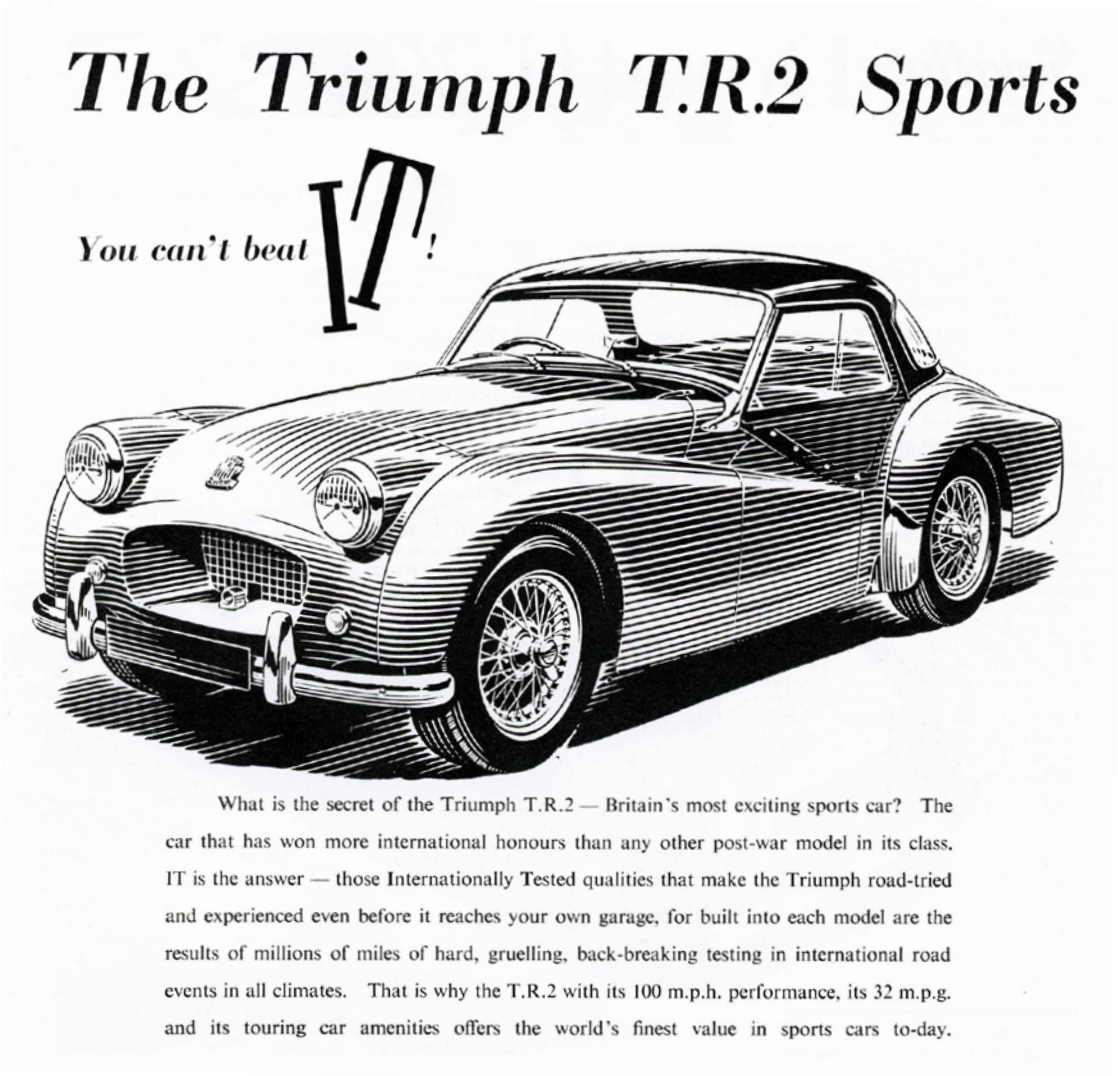
Goodwood Revival
12-14/9
www.goodwood.com

NEC Classic motorshow i Birmingham
7-9/10.
https://www.necclassicmotorshow.com/

2026

European TR Meeting, Belgien
4-7 september

Inter-Club International på Malvern
14-16/8
https://www.tr-register.co.uk/



Annonsen är modifierad

ÖVRIGT

Går ni i renoveringstankar? Säljer en kaross snurra passande Triumph TR5/6.	Se bilder på hemsidan under Köpes/säljes. Pris 2500 kr	Tel 0703 93 67 47 Tomas Ljungby

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

Håkan Gerdbo
0727-21 30 70 hakan.gerdbo@yahoo.com

Anders Glingesten
0704-93 43 38 013140855@telia.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 2025	Manusstopp fre 21/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2025	Manusstopp fre 25/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2025	Manusstopp fre 17/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2026	Manusstopp 30/1 Utgivning vecka 13, mars

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

Tryckeri
Exakta Print, www.exakta.se

Layout
www.wolw.se

KLUBBSHOP

Nu när vi har en ny shop för tröjor, kepsar med mera rear vi ut våra kvarvarande lager av tröjor, kepsar och väskor med minst 40% rabatt på redan låga priser. Kontakta Daniel för din order. Först till kvarn.....

Profilprodukter med logotyp beställs av Daniel Edvardsson via e-post. 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 Daniel Edvardsson, tel 0722-403 088, e-post daniel.h.edvardsson@gmail.com. Se även vår nya shop på sportfabriqen.se



Keps

Svart (med röd kant) eller grå (med svart kant) keps med broderat klubbmärke.
~~Pris 145 kr~~
Reapris 85 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~~
Reapris 195 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~~
Reapris 25 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