SWEDISH NR 1 Mars 2026 VOL 192

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



Vice ordförande
Torbjörn Zettergren
Älgstigen 3
167 66 Bromma
070-968 16 12
torbjorn.zettergren@outlook.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
Håkan Gerdbo
Trulsbrunnvägen 6A, 236 38 Höllviken
072-7213070 hakan.gerdbo@yahoo.com

Väst
Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland
Göran Andersson
Ögärdesvägen 34, 436 40 Askim
0708-59 20 19 catharina.goran@outlook.com

Öst
Småland, Öland, Gotland, Östergötland, Närke, Södermanland
Håkan Jonhed
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com

Mitt
Stockholm, Uppland, Västmanland
Torbjörn Zettergren
Älgstigen 3, 167 66 Bromma
0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@outlook.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 Anders Glingesten, Kindagatan 26
582 47 Linköping, 070-493 43 38, 013140855@telia.com

TR Breakdownsservice Sweden
UMEÅ Björn Sandström
Bölevägen 17B, 904 31 Umeå, 070-520 90 12
bjorn.mofab@bredband.net

SÄFFLE Lars Brändström, Jupitergatan 48
661 33 Säffle, 070-326 01 11, brasse007@gmail.com

STOCKHOLM Göran Wennergrund,
Ekedalsvägen 24B, 177 59 Järfälla, 08-580 191 19
070-345 43 45. fam.wennergrund@gmail.com

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

Resa i din TR-bil i Europa? *Ladda ner TR Register Breakdown App! Den innehåller ca 400 TR-vänliga verkstäder i 21 olika länder.*

Gå till Apple App Store eller Google Play Store och sök på TR Register. För mer info kolla på www.TR-register.co.uk/resources/app.

Webmaster
Mats ”Wolw” Jönsson, Bettys väg 80,
218 53 Klagshamn, 070-614 03 71, 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



Nu känns det verkligen som om vintern börjar släppa sitt grepp när jag skriver detta i slutet av februari. Fåglarna kvittrar högre och stora delar av snötäcket försvann i ett nafs när plusgraderna drog in från sydväst här i Stockholm.

Vad har hänt sen sist?
Nya besiktningsregler är under framtagande av Transportstyrelsen. De hade gjort ett första förslag som fick mycket kritik, så de backade och jobbar nu på ett nytt som verkar få följande utformning:
Bibehålla den rullande 50-årsregeln för besiktningsbefrielse. Detta kan uppnås genom att veteranklassa sin gamla bil. Då kan man också slippa se den tvångsskrotas. EU har nämligen ett ELV-direktiv som går ut på att äldre bilar som har blivit stående ska skickas till skroten. Men fordon som har blivit godkända som veteranbilar klarar sig undan detta.

Transportstyrelsens definition av ett historiskt fordon är att:

1. Bilen registrerades för första gången för minst 30 år sedan
2. Bilen överensstämmer med tillverkarens ursprungliga utförande eller senast godkända utförande
3. Bilen bara får ha ”tidstypiska” förändringar.
4. Ett ursprungsintyg från Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) eller annan organisation med ”historiskt intresse och relevant kunskap” får användas som underlag för att styrka veteranbilens ursprung.

Men, kom ihåg att detta är ett förslag under bearbetning.

Själv har jag våndats mycket med huruvida jag skall såga hål i ett för övrigt fint biltak på en av mina andra engelska bilar (jämför en Triumph GTR4 Dove) då jag hittade ett aldrig monterat Webasto-tak. Åsikterna från kompisarna i mitt garage var 50/50 för eller emot. Jag bestämde mig slutgiltigt när jag såg att Bengt Åkerbloms tidigare GTR4 Dove hade ett och stämde av med honom då stack jag sticksågen i taket. Så här långt har det gått bra...
Samarbetet med MG- och Austin-Healey klubbarna är mycket gott och då bland annat avseende BSCM (British Sports Car Meet) som i år fyller 50 år. Så för att verka för fler medlemmar kommer vi att tillsammans visa upp oss i renoveringshallen på Elmia i påsk. Där kan vi visa hur vi kan renovera och underhålla våra kära engelska bilar. Elmia har runt 90.000 besökare på 4 dagar.
För första gången på mycket länge så hade Mitt-distriktet en vinteraktivitet, Garage och Pubträff, den var mycket uppskattad, mer om det i kommande nummer.

Planera nu det sista inför kommande säsong och kom ihåg att kolla allt inför första uppstart och körtur!

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar! 4
- Reportage från Europamötet 6
- Triumph Zoom 10
- Enkel service på din TR-bil 12
- Distriktsrapporter 14
- Goodwood Revival 2025 18
- Mitt garage - Bosse Strander 24
- Annons: Sommarträffen 2026 28
- Bilkyrkogården Kyrkö Mosse 30
- Tillräckligt med luft 32
- TR Register Breakdown App! 33
- Reservdelsbranschen - Del 3 34
- Annons: Nordisk träff, Danmark 2026 .. 41
- Köp & Sälj 42
- Redaktionens spalt 43
- 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
Kontakta närmaste fordonsinspektör hos annan klubb enl MHRF.se.

Omslagsbild
Ulf "Fabbe" Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2026

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
1653	Sofus Holst	Törnrosvägen 32	181 61	LIDINGÖ	-	-
1654	Göran Sundberg	Parkgatan 1	791 30	FALUN	1974	TR6
1655	Claes Appelgren	Brottkärrs Bergegård	436 56	HOVÅS	1972	TR6 PI
1656	Sten Söderlind	Starrängsringen 10	115 50	STOCKHOLM	1972	TR6
1657	Lars Lundholm	Stigbergsgatan11	582 45	LINKÖPING	1954	TR2

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!



TR Register

Kör du på tur i Sverige eller Europa?

Ladda ner TR Register Break Down App!

Den kan vara till stor hjälp om du får problem med bilen då du kör på långtur i Europa. Obs! Även Svenska verkstäder är med så även vid turer i Sverige kan denna app vara bra.

– Vad kan man få ut av TR Register European Breakdown App?

Du får snabbt reda på närmaste verkstad som kan hjälpa dig med din bil i en nödsituation. Verkstäderna är lokaliserade av medlemmar i de klubbar i Europa som TR-klubben samverkar med.

– Hur mycket data innehåller appen?

Systemet innehåller ca 400 TR-relaterade verkstäder i 21 länder. I UK är det inte mindre än 64 verkstäder!! I Sverige har vi naturligtvis inte lika många men det finns säkert fler än de som är nämnda. Känner du till en bra verkstad i din närhet så meddela vår ordf. Jan Sjögren så kan han lägga till den i appen.

– Hur använder jag appen?

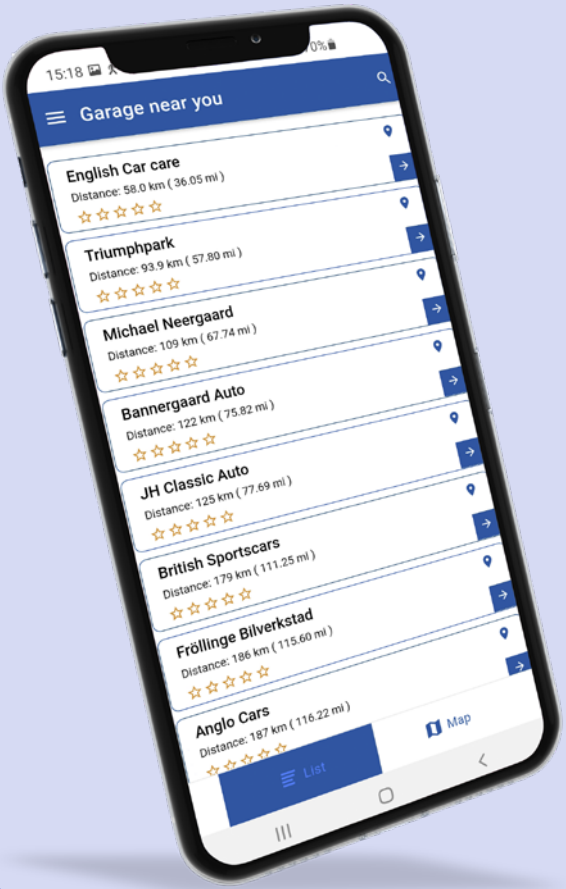
När du laddar ner den och registerat dig som kommer du till en välkomstsida. Här finns länkar till flera bra funktioner. Förutom karta och adresser till verkstäder så kan du lägga in egna data om din bil. Telefonnummer till ditt försäkringsbolag osv.

– Hur får jag tag i denna app?

Du söker efter ”TR Register” i ”Play Butik” om du har en Android-telefon eller ”Apple App Store” om du har en Iphone.

Du laddar ner appen och skapar ditt eget lösenord. Därefter kan du börja använda appen direkt. Du kan börja med att skriv in dina personliga data om du vill. Obs, dessa är skyddade av ditt lösenord. PS: Mer info om appen finns i TR Magazine 4/2025.

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



Download on the App Store

GET IT ON Google Play





Slottsbesök på lördagsturen



Text & foto: Hans Edvardsson

Europamöte

Hohenroda Tyskland 2025

Ända sedan Daniel skaffade sin TR6 så har vi talat om hur kul det skall bli att kunna åka på Europamöte tillsammans. I år blev det äntligen verklighet och vi hade laddat ända sedan vi anmälde oss i januari.

Måndag morgon, bilarna är packade och vi är laddade för en 10 dagars resa till Hohenroda. Vi har bestämt oss för att ta det lugnt på nedvägen med korta dagsetapper och möjlighet till att köra lite mindre vägar och få upptäcka lite på vägen ner mot mötet som startar på fredag em.

Morgonen bjuder på underbart väder så cabbarna är naturligtvis nere när vi ger oss iväg mot Gedser och färjan till Rostock. I Malmö stannade vi för att tanka upp bilarna och ta av oss våra tjocka jackor eftersom det började bli alldeles för varmt. Vägen till Rostock är ganska tråkig, motorväg hela vägen och en nödvändig transportsträcka för att komma till färjan.

Vi hade bokat boende i Schwerin ca 1 timme söder om Rostock där vi tänkte stanna två nätter. Eftersom vi var tre personer som skulle ha boende fick vi ibland tag i lägenheter och ibland blev det två rum på något hotell. I Schwering fick vi tag i en fin och rymlig lägenhet med bra parkering utanför. Jag och Daniel var laddade för att få äta en riktig Schweinhaxe och det var målet med kvällen. Vi googlade tänkbara ställen och hittade ett som höll stängt på måndagar!! Vi gick istället en tur i den fina gamla staden med fina gågator och gamla korsvirkeshus där vi hittade en bra restaurang med goda tyska rätter. I stan ligger ett gammalt slott som dessutom inhyser delstatsparlamentet för Meckelnburg-Vorpommeren. Slottet med anor ifrån 1000-talet fick i mitten av 1800-talet sin nuvarande form och finns med på Unescos lista. Ett besök i slottet och slottsparken kan verkligen rekomenderas. Nytt försök på tisdagskvällen att få oss en Haxe som även det misslyckades då vi av någon anledning inte kunde boka bord!!

Fina vägar

Onsdagsmorgonen satte vi kurs mot Klosterhotell Wöltigerode. Återigen fantastiskt väder och ambitionen att köra på mindre vägar. Har man inte bråttom så är dessa vägar oftast fantastiskt fina och välhållna, men det tar tid. Samhällena duggar tätt och det blir en ryckig körning med 100 km/tim på landsvägarna och 40 km i samhällena. Men dessutom många fina vägavsnitt och härliga landskap.

Vi körde en sväng om Wolfenbuttel där Jägermeister tillverkar sin dryck. Tyvärr fanns där inget besökscenter, så det blev bara ett foto utanför fabrikslokalen. Vi tog oss in i stan som även kallas ”Lilla Venedig” eftersom det förr fanns ett kanalsystem för transporter. Av detta fanns det inte mycket kvar men tillräck-

ligt för att kunna ta ett foto. Äntligen fick vi oss också en ordentlig Currywurst till lunch.

Det gamla klostret visade sig förutom hotell inhysa ett bränneri där det tillverkades diverse kryddade sprit och likörsorter. Bränneriet gick inte att besöka men butiken var öppen så det blev lite smakprov och ett par flaskor att stoppa in i något skrymsle i bilarna. Jämte Hotellet låg det en biergarten där vi åt en god Schnitzel och och öl. Efter en riklig frukost bar det iväg igen och idag var målet att ta oss ner mot Wanfried.

Nationalpark Harz

Vi körde över Nationalpark Harz med där vi hoppats få lite härliga vyer. Högsta punkten i parken låg på 1400 m. Tyvärr var all granskog helt död, oklart om den drabbats av sjukdom eller eldhärjats men dom härliga vyerna vi hoppats på fanns det inget av. En bit längre ner passerade vi den ”nya” mittpunkten i Tyskland och stannde naturligtvis till där för att undersöka. Ett ypperligt läge för en fika innan vi fortsatte till nattens stopp i Wanfried. Även här hamnade vi i en gammal stad med mycket korsvirkeshus och vårt hotell var inget undantag. Vi tog en kvällspromenad ner till floden Werra där man hade gjort om dom gamla hamnmagasinen till restaurang. Här satte vi oss på kajen i den gamla hamnen och åt en god middag ute i den underbara sommarkvällen.

På fredagen stannade vi till i Rotenburg an der Fulda för en promenad i en fantastisk gammal fin stad. Lunch intogs i form av en Currywurst, resans bästa, vid foten av den gamla bron över Fulda. Här började dessutom dom första TR bilarna dyka upp och efter en kort tur var vi framme vid hotellet. En välkomstkommite’ tog emot oss innan vi kom fram till entren och vi fick en påse med information om träffen och det bjöds även på en lokal schnaps! Bilarna kördes ner en bit nedanför hotellet och parkerades för natten medan vi gjorde oss i ordning för middag. Middagarna intogs som buffe i en lokal som var alldeles för högljudd för att kunna ha en riktigt bra konversation runt dom runda borden tyvärr. Det var inte heller helt okomplicerat att kunna komma fram och ta mat vid dom olika stationerna då alla 200 personerna verkade vilja ha mat samtidigt!

På lördagen fanns det möjlighet till olika utflyktsmål om man inte i förväg bokat gemensam utflykt. Vi bestämde att ta en tur som innehöll Nougattillverkning, vattenfall och slottsträdgård. Återigen fina vägar, vädret var lika fint och utflyktsmålen värda ett besök.



Peter äter Schnitzel

Hem igen och en öl på terassen och möjlighet att träffa lite vänner ifrån övriga länder. Middagen ikväll skulle vara en grillbuffe nere i en lokal där bilarna stod uppställda. Jag hade nog läst på dåligt om klubbens önskemål då man avböjt gåvor och istället bad oss skänka pengar till Barncanserfonden. Jag hade redan köpt en fin bok på tyska om deras favoritämne i sverige, Älgen!!! Jag kom på den lysande iden att istället för att överräcka boken till klubben så skulle jag hålla en auktion. Detta blev lyckat och det inbringade 80 EUR till kassan! Detta inspirerade även det engelska gänget som startade en insamling ibland deras deltagare och tillsammans med redan skänkta pengar ifrån andra klubbar samlades det in 3500 EUR. Efter middagen blev det livemusik av en duktig musiker på gitarr och sång.

Söndagen var det utflykt för samtliga deltagare till Eisenach och AWE (Automobil Welt Aisenach) och slottet Wartburg. Återigen körde vi dit på fina slingrande vägar genom härliga lövskogar och små byar. Väl framme parkerade vi samtliga bilar vid arbetarklubbens klubblokal där man hade en utställning av bilar som renoverats i deras egen verkstad. Vi kunde bl a se den första BMW’n men även en hel del gamla Wartburgmodeller.



Utsikt från Hotellets restaurang



Slottet i Schwerin

Vi samlades sedan för transport upp till slottet Wartburg dit vi skulle forslas i gamla veteranbussar. Vi åkte i en Omnibus typ S5 RU 1957 som utan problem tog oss upp för ganska så branta backar. Avstigning och sedan en brant promenad sista biten för en guidad tur i slottet som nog är mest känt för att i hemlighet ha inhyst Martin Luther under sin tid då han översatte nya testamentet till tyska.

Måndagen gjorde vi svenskar en liten egen tur till en ort i närheten. Lite fix med Daniels bil då kontakten till bromsarna lagt av. Detta löste vi och det kändes bra då vi skulle köra motorväg på hemvägen. Lunchen på måndagen intog vi på ett Gasthaus inte så lång ifrån hotellet, Peter försökte sig på konststycket att äta 500 g Wienerschnitzel vilket inte lyckades!!

Dags för hemfärd

Tisdagsmorgonen hade både Peter och Birgitta samt vi valt att ge oss hemåt. Vi körde autobahn tillbaka upp till Schwerin via Kassel, Göttingen och Wolfsburg, medan Peter och Birgitta körde upp till färjan i Kiel. Lite trafik och inga problem på vägarna. Väl i Schwering kunde vi äntligen boka restaurangen som serverade Schweinhaxe vilket blev en bra avslutning på resan.

Vi tog färjan Rostock-Trelleborg på hemvägen eftersom det var kortare körsträcka och mycket lägre pris än till Gedser. När vi kom iland vid 8-tiden på kvällen stannade vi till på en mack för att tanka upp bilarna och ställde oss då i jämte en gul Ferrari. När ägarna kom ut ur butiken tittade dom på våra bilar och kommenterade ”vilka fina bilar ni har” ganska kul! Vi fick ju även vi replikera och tyckte att även dom hade en fin bil om än i en lite annan prisklass.

Daniel hade fällt upp taket eftersom han beslutat sig att ta sig hela vägen hem till Sexdrega och Gittan beslutade sig att åka med honom sista biten. Jag tyckte att det fortfarande var skönt väder och fortsatte nedcabat, dåligt beslut!!! Innan Malmö öppnade sig himlen med ett kraftigt åskväder. Ingen möjliget att stanna på motorvägen och farligt att köra för fort pga av allt vatten. Äntligen då vi svängt av på E6 an så dök det upp en avfart och en mack vi kunde köra in under för att få på taket. Hemresan till Halmstad var riktigt kass då det kraftiga regnet följde oss i samma bana. Vi kände oss ganska otrygga med dom små vindrutetorkarna och halkassa belysningen. Det kraftiga regnet gjorde ju också vägarna regnfyllda.

Allt gick dock väl och samanfattningsvis körde vi ganska precis 200 mil, Daniel ca 30 mil ytterligare ifrån start. Resan gick helt utan problem för oss förutom bromskontakten. Vår bil hade en förbrukning på 0,87 l/mil vilket jag kan tycka var helt ok, Daniels låg på ca 1,1 l/mil.



Kanadabesök



Buss till Wartburg slott

Serviceteamet på plats hade en hel del större jobb att ta tag i. 4 st bilar var i behov av bogsering eller transport. 28 st olika ärenden totalt varav dom flesta var rena servicegrejor som ägarna själva kunnat fixa innan man gav sig iväg!!!

Antal rum som var bokade på förturen var 54 st, för weekend 118 st och för efterföljande turen 54 st.

Ett par ifrån Kanada deltog på mötet. Dom hade flugit ifrån Vancover till Hamburg, hyrt bil där och kört till mötet för att delta under helgen. På hemvägen skulle dom besöka släkten i England. Hyrbilen hade dom maskerat upp med lite TR text för att passa in! Hemma hade dom två tr bilar och var aktiva i den lokala TR-klubben.

Nu funderar vi på om vi skall delta på nästa års Europamöte i Belgien. Jag tror det kan bli riktigt fint då mötet skall äga rum i Ardennerna dit jag gärna skulle vilja åka någon gång, vi får se.


Lilla Venedig


Obligatorisk fika


Måndag morgon


Wartburg 5



Mittpunkt Tyskland

Triumph Zoom

Text: Bengt Nylén



Michelotti fick ju många uppdrag av Triumph. BI a fick de ett uppdrag att göra efterföljaren till TR4. De tog fram en prototyp som kallades Zest och en som kallades Zoom. Zoom hade en med 6 tum förlängd hjulbas och hade 4 tum bredare hjulavstånd.

Förlängningen gjordes mellan framhjulen och passagerarutrymmet. Förlängningen gjordes för att man lättare skulle få plats med den sk ”Sabrina”motorn. Officiellt benämnd 20X twin-cam. Den gav i detta utförande 120 bhp med två SU-förgasare. Neil Revington köpte ena prototypen 1974 och nedan följer lite om vad som hänt med denna.

Text från Neil Revington

Det har varit länge på gång, men Zoom-prototypen med reg nummer YKV260 är på väg att färdigställas!

Neil Revington köpte bilen 1974 i ett nedbrutet skick, men han hade precis avslutat sin lärlingsutbildning och var fortfarande en fattig student. Utsikten till en fullständig restaurering var utesluten, särskilt eftersom driftskostnaderna för hans TR2 var nog av vad plånboken tålde.

Giovanni Michellotti

Zoom-bilen designades av Giovanni Michellotti och skapades i stål och aluminium av Vignale i Turin under 1959. Den var en av flera prototyper som Michelotti designade. Zest är den bil som närmast liknar det som skulle bli TR4.

Zoom är dock en mycket större bil, 15 cm längre än en TR4. Man kan antaga att den här bilen var tänkt att vara en exklusiv Grand Touring-bil, som passade in i modellserien precis som Stag gjorde med TR6.

Renoveringsobjektet flyttade till Somerset när Neil Revington och hans fru flyttade dit 1979 men fick fortfarande inte mycket uppmärksamhet förutom att chassit blev målat.

Karossreparationer utfördes sporadiskt under 80- och 90-talen. Under tiden samlade Neil på delar när han hittade några. Tex reparationssatser för de bakre skivbromsarna. Man förberedde också enheter som kupévärmare, vindrutetorkare, spolare, fönsterhissar etc. så att de var redo att monteras. Detta fortsatte i årtionden tills karossen fick sin sista knuff förra året.

Så nu spolar vi fram till nutiden. Karossen är klar, och nästa del av programmet har börjat. Tänk på att den här bilen är unik, det tillverkades två, en sufflettversion med registeringsnummer YKV259 är sedan länge borta. Det finns inga referenspunkter så att måla karossen före montering är uteslutet. Det som är mer praktiskt är att bygga upp bilen i bar metall till ett körbart skick och sedan ta isär den och måla karossen, i vetskap om att allt kommer att passa ihop. Det är vad Neil håller på med nu.

Fortsättning följer...



YKV259 Reklambild från 1959



Zoom chassi



Soft Top Zoom i förgrunden, Zest i bakgrunden

Bild på motorutrymmet i Zoom.
Bild från Graham Robson



Zoom prototyp. Bild från Graham Robson



Zoom okt 2025. Karossen klar



Zoom lagrad i åratal



Karossen sandblästrad och snart klart för målning



Enkel service på din TR-bil

I nummer 2 i fjor hade vi med en del enkla tips för att slippa Break Down-problem med bilen. Vid European TR Meeting i Tyskland i september i fjor hade de inte mindre än 28 st Break Down mer eller mindre stora. Det kan vara värt att läsa nedanstående lista inför årets säsong och åtgärda där du tror det är nödvändigt för att slippa problem.

Innan du ger dig iväg på längre resa:

- Kolla oljenivån i motor, växellåda och differential.
- Kolla kylvätskans nivå och att den ser fräsch ut. Kolla samtidigt samtliga kylslangar. Slangar åldras och spruckna gamla slangar är inget som ökar tillförlitligheten. Dessutom är det ju det lättaste man kan byta på en TR-bil.
- Kolla slangar till bränslesystemet. Har du en PI-bil så är det högt tryck i dessa så de bör inte vara för gamla. Det ät lite besvärligt att byta eftersom man oftast behöver tömma tanken men det är vart fall ingen högre kostnad för att göra ett byte.
- Kolla ventilspelet så du får en tyst och fin motor. Rätt mått ger mest kraft och mindre slitage.
- Smörj på alla de punkter som servicemanualer visar.
- Kolla glappet i hjullagren. Åtgärdar du det tidigt så slipper du bli stående på vägen.
- Är dina däck mer än ca 10 år gamla så är det dags att byta även om du har mönster kvar. Gummit blir hårt med tiden och det blir sprickor i gummit. Dessutom är nya däck betydligt bekvämare att köra på.
- Kolla naturligtvis däcktrycket
- Kolla hjulbultarna så att de är dragna rätt.
- Kolla bromsvätskan. Toppa upp om det behövs – är den gammal så byt.
- Kolla bromsbeläggen.
- Kolla så alla ljusen fungerar.

Utöver detta så rekommenderar jag att du i bagaget har följande:

- En brytarkontakt och kondensator. Har du elektronisk tändning så är det bra att ha ett set konventionella grejor i reserv om den elektroniska tändningen lagt av.
- En extra rotorarm till tändfördelaren.
- Om du har en PI-bil är det ”obligatoriskt” med en extra nyrenoverad spridare i bagaget.
- Gärna en omgång nya tändstift. Behöver du inte dem själv så kan du kanske hjälpa en kompis.

Om du följer ovanstående råd innan du ger er iväg så blir färden mycket säkrare och trevligare.
Bengt Nylén



PELA®

★★★★★ (17)

ARTNR: 513923

Polersats i väska, roterande

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling. Allt detta i en praktisk förvaringsväska. Maskinen som medföljer är PELA roterande polermaskin artnr. 510891.



1 695:-

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

Kundrådgivning info@verktygsboden.se 033-20 26 50 **Butiken i Borås** Mån- fre kl. 07.00-18.00 Lör kl. 09.00-14.00

Distrikten rapporterar

Hej på er i Syd

Sten Lennbro, min företrädare, lämnade efter sig ett tips som stått mig dyrt. Men inte hans fel.

Sten valde nu att koncentrera sig på styrelsearbetet i klubben och snackade ihop sig med Bengt Nylén och Jan Sjögren och vips hade jag blivit ny representant i Skåne/Blekinge. Men det ska bli riktigt kul. Tack för förtroendet.

När Sten läst min krönika från 50-årsjubileet i Blekinge kontaktade han mig, eftersom jag var lite skraj för motorn i min TR 6 PI -69. Jag kunde inte hänga med honom på vägarna kring Ronneby. Jag döpte honom därför till Fittipaldi.

Håkan! - Jag känner en kille i Billeberga som kan testa din bil i sin bromsbänk, sa han. Lite svårt hitta dit, men jag följer med dig. Sagt o gjort.

Killen heter Jonas Pölda och jobbar även på British Car Care i Löddeköpinge, men han är också aktiv duktig tävlingsförare. Med egen "rullande landsväg" och verkstad. Supperkunnig på allt. Och riktigt trevlig. Med massor av erfarenhet av äldre bilar.

Snabbt konstaterade han att bilen bara gav ca 75hk! Oftast då på 5 cylindrar och kurvan på vridmomentet rasade snabbt och brant.

Bilen blev nu inlagd för vård och uppkopplad med slangar o klämmor som på en intensivvårdsavdelning. Apparater blinkade och diagram ritades på skärmar. Jag fattade noll men Jonas gav besked. Fel i insugen, tjuvluft och mekanik som glappar, perfekt ventilspel, och kompression, men fel i tändning, insprutning osv. Fellistan blev lång. Men bränsletrycket från pumpen helt perfekt. Det var Sten's gamla bränslepump.

Samtidigt skrev jag på artikelserien i Magazinet om reservdelar, så jag överenskom med Jonas att jag beställer reservdelarna om han monterar och justerar in allt. Och gissa om jag är nöjd nu och vad jag lärt mig om vridmoment och insprutningssystemet. Men det har kostat. Men värt varenda krona. Och att få träffa Jonas dessutom!

Tack vare Sten, min företrädare. Så har jag nu så mycket material att det räcker till ett reportage om ett verkstadsbesök hos Jonas i kommande nummer. Han flyttar in i sina nya lokaler i vår. Det måste jag berätta om.

Där ser man vad ett TR Meeting kan göra. Tur att jag var med i Ronneby. Ser fram emot 2026-års möte i Småland. Med en fungerande motor med rätt vridmoment mm.

Håkan Gerdbo



Jonas Pölda kopplar upp på intensivvårdsavdelningen



Bilen på rullande landsväg, innan den fixerades i golvöglorna

Hej Triumphvänner från Mitt

God fortsättning på 2026 alla i "mitt" distrikt Mitt och övriga distrikt. Hoppas att Ni haft en bra Jul och Nyårshelg och fått påhälsning av tomten, det fick i alla fall jag.

Eller närmare bestämt var det jag som var tomten, och bytt ut renarna mot hästkrafter. Tur att inte snön kom tidigt i år, helt omöjligt att köra Triumph i snö. Skulle uppskatta att vi nu har fått minst 30-40 cm snö vilket t.o.m ger upphov till trafikkaos även för fyrhjulsdrivna elbilar. Låter nog Triumphen tryggt få stå kvar i garaget. Om sanningen skall fram så kan jag inte öppna portarna när temperaturen drar sig ner på minusgrader och tjälen lyfter marken utanför, även naturens lagar tycker att våra bilar skall hållas inne under vintern och vänta på vårsolen.

Nu har vi ca 3-4 månader på oss att fixa lite med bilarna så att dom får glänsa under vårens och sommarens olika bilträffar. För min del så blir det byte av diverse smörjande vätskor samt byte av bensinpump med tillhörande filter och slangar. Lycka till i Era garage så syns vi till våren när tjälen har släppt.

Torbjörn Zettergren



Tobbe tomte

Vintertankar i Västra distriktet

Det är ibland nödvändigt att tänka positivt när snön fortsätter att komma dag efter dag och flera gånger per dag. Vi på västkusten är inte (enl. min uppfattning) gjorda för att tåla snö och när den ligger 40 – 50 cm djup och man VET att detta skall bli till slask innan man kan säga att våren är här.

För att skapa positiva tankar får man "torrköra " i garaget och tänka på kommande körningar. Det är ju alltid soligt och torra kurviga vägar när man får bestämma själv. Vem vet, man kanske hamnar i England så glöm inte kartboken när du drömmer.

Vinterarbetet har bestått, utöver service, av att jag bytt alla lampor i instrumenten till varmvita led-lampor. Tog ett litet tag innan jag hittade E10 ledlampor med varmvitt ljus men som vanligt kommer datorn till hjälp. Ljuset från dessa ledlampor ger ett behagligt sken på kvällskörningar.

Våren och sommarplanerna är i dagsläget "bara än sa länge att" deltaga på tisdagskörningar och klubbens sommarträff. Det diskuteras i samverkan med UBCC hur och när British Car Week skall genomföras. Förra året gjorde vi utflykt i TR-klubbens regi till Essomannen utanför Morup och efterföljande lunch på Spiseriet vilket var mycket uppskattat, se foto. Information kommer när jag vet mer. Vet att det sker mer i distriktet, så ge mig info så sprider jag info vidare. Hoppas det blir fler TR-bilar som kommer på våra träffar eller tar kontakt med varandra för spontanträff, kort körning och avslut med fika. Det funkar även med andra märkeschaufförer än TR. Nu väntar snöskottning för tredje gången idag, vi ses hoppas jag.

Göran Andersson



Essomannen



Fikastund

Distrikt Öst

Hej alla TR vänner. Förra säsongen var fylld med aktiviteter för min del. I distriktet händer det mycket under en säsong och därmed mycket att besöka och delta i.

Tidig vår förra säsongen blev det äntligen gjort. Byte av drivaxlar, den uppgraderade modellen, för min del inköpta från Limora. Nu kör jag utan klonk. Dessa drivaxlar kan verkligen rekommenderas till alla med IRS bakaxel.

Med nya drivaxlar åkte vi på en glasbruksrunda med TR-vänner i maj. Sommarträffen i Ronneby som också var nordiskt träff, blev mycket lyckad. Vi firade 50-års jubileum för TR-klubben. Ett av besöksmålen var naturreservatet Korrö, som var mycket uppskattat. Brittisk afton på Linköping Flygvapenmuseum var ett mycket välbesökt evenemang i augusti. Man blir förvånad hur många gamla engelska bilar av alla märken det finns i närområdet som dyker upp på dessa träffar.

Årets absoluta höjdpunkt i TR-livet var resan till Goodwood Revival i England. Tillsammans med ett par TR-vänner gjorde vi denna oförglömda resa. Vi flög ut en torsdag i september och sen hade vi tre toppendagar på Goodwood (läs mer om detta på sidorna 18-23, reds anm). Klassisk racing med många olika klasser där ingen bil är nyare än årsmodell 1966. Förutom racingen så är hela området en försäljningsmarknad och mat/dryck. De flesta har tidstypiska kläder, så även jag. Vi var på Bonhams bilauktion en häftig upplevelse. (Köpte inget)

Ja, det var förra säsongen och återkommer i nästa nummer av TR Magazine med träffar för kommande säsong.

Håkan Jonhed



Drivaxelmontage med hjälp av Janne Pettersson

Nya drivaxlar



Grabbar på Goodwood

Distrikt Norr

”Vårrustning” i Norrland inför kommande Höga Kusten-utflykter i min TR6 PI -69 som rullat alldeles för lite de senaste åren, vilket innebär utbyte av kopplingscylinder, oljebyte Castrol Classic, läckage i anslutning till spridare, justering overdrive, byte av hårda och något orunda P6:or från 90-talet, samt detaljfix med några smärre inredningsdetaljer, och samtidigt lite båtfix på en C34.

Jan Dahlin







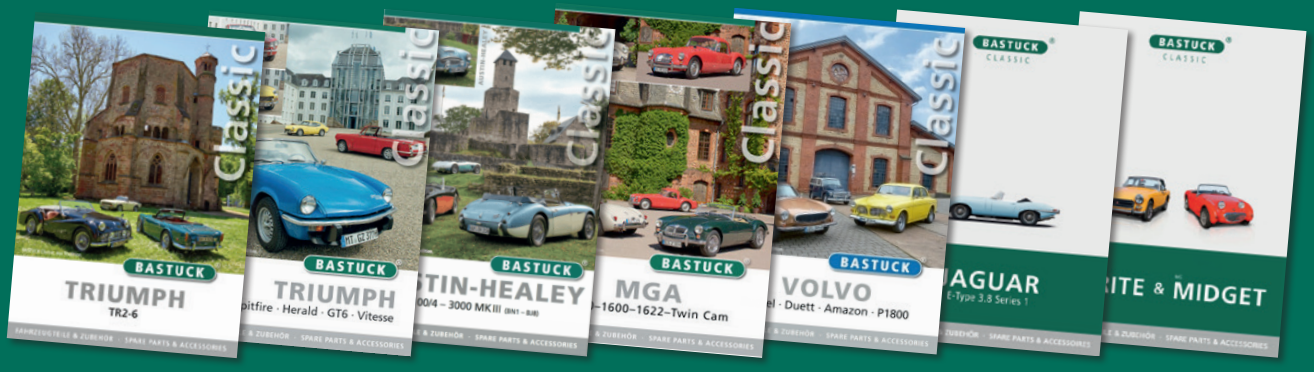
BASTUCK®

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



Text & foto: Torbjörn Zettergren & Jan Sjögren

Goodwood Revival 2025

Under några års tid hade vi (Jan Sjögren, Håkan Jonhed och Torbjörn Zettergren), som entusiaster av engelska sportbilar, gått och funderat över att besöka Goodwood Revival i England. Från andra medlemmar i vår klubb, som varit där ett flertal gånger, hade vi hört mycket gott om festivalen som en fantastisk upplevelse.

Inlevelsefulla berättelser, privata bilder och mängder av Youtubefilmer hade fångat oss fullständigt. Som nyblivna pensionärer pratade vi ihop oss och det visade sig att ett besök på Goodwood Revival stod högt på allas vår ”bucket list”. Det var med höga förväntningar vi tog tag i planeringen för en resa dit i september 2025. Samtidigt hade vi hört om svårigheter att hitta boende i närheten, få biljetter och långa köer till parkering etc. För att undvika dessa ”utmaningar” så tänkte vi att det kunde vara klokt att, som förstaårsresenärer, åka med på en arrangerad resa. Valet av arrangör föll på CAB-resor som vi visste hade gjort dessa researrangemang under många år med gott resultat. Goodwood Revival pågår i tre dagar fredag-söndag och vi ville maxa vår närvaro med alla tre dagar.

Goodwood Revival är en världsledande, tredagars historisk motorsportfestival som årligen hålls i september på Goodwood Motor Circuit i West Sussex, England. Evenemanget firar racingens ”gyllene era” (1948–1966) med autentiska klassiska bilar och motorcyklar i en totalt tidsenlig miljö, ofta med kända racingförare. Allt på området, inklusive byggnader, klädsel och fordon är utformat för att spegla efterkrigstiden. Besökare klär sig nästan uteslutande i vintagekläder från 1940-, 50- och 60-talet, vilket skapar en unik, uppsluppen atmosfär av nostalgi och glamour. Förutom racing erbjuds, historiska bilar i tidsenlig miljö, bilförsäljning, bilauktioner, vintageflyguppvisningar, modeshower, dans, musik och en ”Over The Road”-marknad med klassiska nöjen. Eventet betonar ”Make-Do and Mend”-filosofin, vilket främjar restaurering och återbruk av historiska fordon. Det är en upplevelse som kombinerar avancerad motorsport med mode och kultur, och skiljer sig från mer moderna racingfestivaler.

Detta årliga evenemang, som startade 1998, fungerar som en tidskapsel och är en av de mest prestigefyllda historiska motorfestivalerna i världen. På ägorna finns även en Rolls Royce filial,



hästkapplöpningsbana och tennisbanor. Goodwood Estate ägs av Charles Gordon-Lennox, den 11:e hertigen av Richmond. Han tog formellt över titeln och egendomen 2017 efter sin far. Egendomen har varit i familjen Dukes of Richmonds ägo i över 300 år, sedan 1697. Godset omfattar cirka 11 000 tunnland (ca 4 450 hektar) i West Sussex, England. Egendomen drivs genom företaget The Goodwood Estate Company Limited, där hertigen och hans familj är centrala figurer.

Avfärd efter frukost

Exakt kl:08.00 varje morgon, efter en english breakfast, var det avfärd från hotellet i Fareham till Goodwood. Resan med buss tog cirka en timme. Ju närmare motorfestivalområdet vi kom tätnade trafiken och åldern på personbilarna ökade runt oss. Efter köande på småvägar kantade av stenmurar och häckar kom vi fram till ett gigantiskt gräsfält upplåtet för parkering. Parkeringen var uppdelad i två delar, bilar före och efter 1966. Det var säkert tusentalet äldre bilar av det flesta märken och skick. Det otroliga var att bilarna var ditkörda från Nordeuropas alla tänkbara hörn, bilar som man inte ens visste fanns. Det var som en jättebilutställning som bara den i sig kunde ta en dag i anspråk. Om det bara tillverkats ett par bilar av en viss modell så kunde man vara säker på att en av dom fanns på plats. Parkeringsplatsens gräsmatta förutsatte egentligen ett torrt sommarväder, efter lördagseftermiddagens och söndagens ihållande regn var allt en enda stor leråker, där bilarna grävde ner sig i leran och körde fast.

God stämning

Med utdelade entrébiljetter var det bara att köa sig in till festivalområdet genom några av entréerna. Fantastisk god stämning och redan där slogs vi av att nästan samtliga hade gått ”all in” gällande vintageklädsel. Väl inne kommer vi först till den enorma marknadsplatsen där allt som har med bilar och vintage gick att köpa. Tält efter tält i långa oändliga rader. Det slog oss att det var inget skräp utan kvalitet i det mesta. Fördelat över marknadsplatsen fanns större och mindre stånd/tält med mat, autentiska pubar, tivoliattraktioner, utomhusbiograf, butiker, reservdelar, uppställda bilar till försäljning och inte minst Bonham Cars exklusiva auktionstält med fantastiska bilar som gick under klubban för miljoner. Bland alla dessa attraktioner var det fullt med besökare som var uppklädda i fantastiska vintageklädер, så gott som alla hade bjudit till för att skapa stämning. Det var som att komma tillbaka 60-80 år i tiden, som en jättemaskerad med ca 40-50.000 besökare per dag. Vi hade också gjort ett tappert försök med vintageklädер, även om det mest såg ut som vi bara hade dålig klädsmak.

För att komma till själva racingområdet fick besökare gå upp på en hög och bred gångbro över närliggande väg som delade av marknadsområdet från racingområdet. Inne på racingområdet





fortsatte det fantastiska med olika uppbyggda miljöer bl.a. ytterligare dansbanor, musikscener, hippieområde med 100-tals VW-bussar, historiskt flygfält, krigszon från första och andra världskriget, pubar, mat, olika butiker m.m. Nu började även motorljudet/”musiken” från vrålande motorer att tillta. Tur att vi tagit med öronproppar, men dessa var egentligen mot våra snarkningar nattetid på hotellrummet. Möjligen blev vi lomhörda för dom behövdes aldrig, då vi tre sött vaggade oss till sömns, efter de långa intensivt ljudliga dagarna.

Stora läktare

Motorbanan kantades av stora läktare och grässlänter. Det fanns alltid flera bra platser att stå på runt banan. På ytan i mitten av racingbanan hade deltagarna sina depåer, tillfälliga verkstäder, ytterligare utställningar och mat- och dryckesetablissemang. Det mesta var tillgängligt men för att besöka de största ”märkesdepåerna” behövdes köpta tillträdeskort. Det gällde även om man ville sitta i någon av de strategiskt placerade läktarna vid start, chikanen eller speciella kurvor. I speakerhögtalarna kunde man höra presentationer, intervjuer och kommentarer under loppens gång. Stora bildskärmar följde bilarna i racingtävlingarna, visade banans skymda delar och gav repriser.

Goodwood Estate

Alla tävlingsheat kördes på den gamla tävlingsbanan Goodwood Estate där det tävlades aktivt fram till 1966. Som nytt koncept under dessa årliga tre Revivaldagar körs nya tävlingar för historiska fordon fram till och med årsmodell 1966. Bilarna delas in i olika klasser och tävlar i 20-minutersheat. Uppdelningen av klasserna kan bl.a. vara åldersintervall, motorstorlek, formelbilar, tävlingsbilar, standardbilar, bilfabrikat, motorcyklar mm. Fordonen kommer från olika världstillverkare och är inte bara engelska fabrikat. Roliga och intressanta inslag mellan heaten var bl.a. trampbilsrace på startsträckan, Alfa-, VW-buss-, historisk lyxbilparad och vallning av får med vallhundar genom startuppställning för Shelby Cobror. Ett annat oväntat inslag var att Rowan Atkinson, mr Bean, deltog i tävlingarna med sin tävlingsutrustade Jaguar mark VII.









Gjorde sitt yttersta

Alla förare och team gjorde sitt yttersta och mer därtill för att vinna. I det luriga vädret med ömsom sol och ösregn tog en del i lite väl mycket och kom i närkontakt med andra deltagande bilar, hamnade i sidobarriärer eller gasade på så att motorn gick i bitar. Då bilarna är värda miljonbelopp kunde ett haveri bli nog så kostsamt.

Vi hade även glädjen att träffa Håkan G, Inge J, Mats A, Göran J och Bengt N från klubben som hade tagit sig dit var och en på sitt sätt. Det var även mycket trevligt resesällskap på CAB-resor då alla delade ett stort intresse för veteranbilar och även så den mycket duktiga reseledaren, Jöran Nielsen. Rutinerade besökare kombinerade vistelsen med en dag på något av de olika motormuseerna som finns inom en timmes radie, tex National Motor Museum i Beaulieu, Haynes Motor Museum eller Brooklands Museum & Mercedes Benz World. Utöver Goodwood Revival i september så kan man även åka på det modernare Goodwood Festival of Speed i juli eller olika Goodwood Members Meetings. Se mer på Goodwood.com

Fullmatade med intryck

Vi kom hem till Sverige fullmatade med positiva intryck, och ja, våra högt ställda förväntningar överträffades med råge! Klokt nog tog vi med oss kläder för både regn och solsken. Både regncape och stövlar för lera kom till användning. Ett besök på detta arrangemang kan varmt rekommenderas om man gillar historiska sportbilar, racing och vintage. Tror även att det är en upplevelse i sig, även om man inte är motorintresserad.







GOOD WOOD

GOODWOOD ROAD RACING COMPANY

MOTOR CIRCUIT



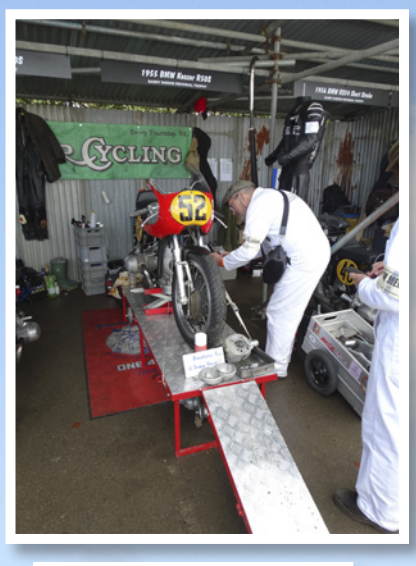





















COOL
CATS


NTG 343E





”Mitt Garage”

I linje med önskemålen från er kära läsare om mer tekniska artiklar startar vi en ny serie som vi kallar för ”Mitt Garage”. Avsikten är att besöka och skriva om garage med mer eller mindre verkstadsutrustning. Syftet är att inspirera till både spännande utrustning/maskiner såväl som lite idéer till nya utmaningar. Först ut i denna nya serie är Bo Strander, medlem sedan många år och räds inte för nya utmaningar.

Har du ett verkstadsutrustat garage i en eller annan form så hör av dig till redaktionen!

Text: Bengt Arvidsson Foto: Bo Strander & Bengt Arvidsson

Mitt Garage
– På besök hos Bosse Strander

Jan Sjögren och Torbjörn Zettergren möter upp i Sundbyberg där jag kliver av tåget från Västerås. I snövädret tar vi oss vidare med bruksbilen till Bo Strander och hans spännande garage och bilbyggande av högsta klass.

Så här löser man bygget av ett villagarage

Som byggnadsnämnden egentligen inte godkänner. Mitt i villasamhället styr kommunen det mesta och dispens kan möjligen ges för ett 20 kvm garage. Om man nu som Bosse är en seriös renoverare med önskan om ett verkstadsgarage räcker ju inte 20 kvm långt. En kompis till mig berättade att allt som byggs 0,5 m under markytan behövs inget byggnadstillstånd och det var ju en värdefull information säger Bosse. Jag fick dispens för lite med än 20 kvm och det är vad som syns på tomten. Det riktiga garaget grävde vi ur under huset. Vi hade förstås en grävare som hjälpte oss men mitt i alla leran under så stötte vi på berg. Så hustrun och jag krossade med hjälp av snigeldynamit ungefär 2 kubikmeter berg som vi sen bar upp underifrån huset. Så totalt fick vi ca 50 – 55 kvm garage år 2000.

Genomtänkt inredning underlättar arbetet

Så säger Bosse och visar lackverkstan i ett avskilt rum. Halverade oljecisterner blir som en liten lackbox med en vanlig spisfläkt fläkt över som suger ut lukten. För att utnyttja ytan fullt ut finns här också en svarv. Det är ju en mindre typ så jag kan inte svarva bromstrummor eller skivor. Men mindre grejor går bra som hållare till bilen, stänger för bromsöverföring och liknande.

På golvet i lackrummet spanar Tobbe in några nylackade blänkande karossdelar. Dom har du inte lackat här säger han lite frågande. Jodå, svarar Bosse, det har jag. Alla karossdelar har jag lackat här. Jag har använt en sträcklack säger Bosse. Det är en typ av lack som använts mest på båtar men också på flyg. Det går till så att man slipar som vanligt jag har använt ”320” papper och grundat ytorna. Sedan rollar man på sträcklacken. Innan den torkar och ”sträcker på sig” ser det rent bedrövligt ut men sedan blir ytan ganska bra och passar väl till en ”trettiotals rodster”. Jag har nog lagt åtminstone fem sex lager lack säger Bo.

Men förvandlingen började ju inte med lackering. Efter att ha baxat ner ”Mark femman” i garaget så lyftes den gamla karossen av. Jag plockade ihop det som gick att avvända och sålde till en Mark V renoverare. Resten sålde jag för 98 öre kilot till metallåtervinning.

Så går vi då in i verkstan där en uppallad Jagga under förvandling tar upp större delen av ytan.



Millimeterprecision när Mark V: an i ”originalskick” skulle installeras i Bosses underjordiska verkstad.

Bilen stod i en lada strax utanför Gnesta och jag gjorde ett avtal med en bärgare där om hemkörning och nertransport i verkstan. Inget satt ihop när vi skulle bogsera ut bilen ur ladan. Bärgaren slet en hel dag innan Jaggan till slut prydligt var på plats. En eloge till bärgarkillen säger Bo som inte ville ha något extrabetalt trots all nerlagd tid. Bilen hade fallit ur registret men Riksarkivet i Malmö hittade bilen så nu blir den registrerad som en 1950 Jaguar Mark V.

Förvandlingen av en halvrisig Mark V till en two seater sports Jaguar

Det var 2018 som jag köpte bilen. 2019 började jag bygget och sen har det hållit på med många tappade sugar på vägen säger Bosse. Här följer storyn om hur man förvandlar en Mark V:

– *Vad är det som tar tid i ett sånt här projekt* undrar vi? Ramen var ju bra svarar Bo, jag har bara behövt att laga den på några ställen

men hjulupphängningar, bakaxel och motor tog tid. Allt det har jag rivit ner och renoverat, bara att få ur lagren ur bakaxeln tog säkert en månad när allt satt fast.

Länkarmarna t ex är original bara vattenblästrade utan vidare behandling, de är ju gjorda i aluminium och blänker elegant i garaget. Bladfjädrarna är däremot nytillverkade av Göteborgs Fjäderfabrik, de gamla var nästan genomrostade säger Bosse. Stötdämparna är inte heller original utan nya och fungerar som rena stötdämpare för bilen har torisionsfädring i framvagnen. Inte heller bromsarna är kvar från 1950. Spindlar och trummor var alldeles slut så det blev ett nytt system från Willwood, dom hade faktiskt en ombyggnadssats så det vara bara att montera på. Däck och fälgar är en liten speciell historia säger Bosse. Original på Jaggan är 16 tums tallrikshjul men jag ville ha ekerhjul så jag beställde hem lite större, 17 tummare. Väl hemma gjorde jag en mock up av trä för att simulera rätt omkrets. Det visade sig dock alldeles för smått så dom gick tillbaka och jag köpte 19 tums fälgar med Blockley däck med gammalt mönster men med modern gummiblandning och vi kan samstämt intyga att det ser väldigt 30-taligt ut.

Stolarna är ombyggda original kan man säga, jag ville ju behålla ursprungsstolarna säger Bosse men dom var alldeles för stora. Så jag strippade dom och skar av stolarna både på höjd och bredd och klädde upp dom igen.

Motorn är förstås renoverad original och föregångaren till Jaguars berömda XK motor. vevstakarna i aluminium bytte jag till vevstakar i stål på rekommendation av Jaguarklubben, det är samma vevstakar som till XJ 6 faktiskt säger Bosse. Häftiga lyktor i jätteformat men olagliga. I England hade man tidigare ett system där man körde på normalt helljus hela tiden, det var ju inte så bländande på den tiden. Sedan när man kopplade om till halvljus så sitter det en solinoid på ena lyktan som vickar ner den och den andra lyktan släcks. Det är ju numera inte tillåtet i England och inte heller i Sverige, bilder.

– *Varför renoverade du inte bilen till original,* undrar Tobbe.

Du skulle ju lika gärna kunnat göra golv, skärmar och annat till en Mark V? Jaa säger Bosse och drar ut lite på svaret. Jag hade först inte tänkt att göra allt detta jobb, men jag har en gammal racingkompis från min tid som Formel Ford förare, Anders Lindskog i Helsingborg. Han har byggt några bilar så här bl a en Bugatti och han tjatade på mig och sa att du MÅSTE göra nånting roligt.

Då ser man i ögonen att Bo drömmer tillbaka till racing tiden och berättar entusiastiskt hur det startade. Jag har aldrig tävlat med TR fyran säger Bosse mer än på nån trackday. Jag körde historisk Formel Ford och det var en spännande start på den karriären. I Triumphklubben i Jönköping fanns det en annan kille som hette Bosse. En dag ringer en för mig obekant man, Bengt Ljungberg och säger ” ja tjena nu har jag hittat en bil som du vill ha”. Du ringer fel Bosse svarade jag men vad är det du vill sälja undrade jag. ”– Ja det är en Formel Ford”, säger han. Okey, jag kommer och tittar på den. Det gjorde jag och det slutade med att jag köpte bilen och startade en racingkarriär.

The buy

Det är så att min dåvarande hustru hade en arbetskamrat vars man ställt upp Jaggan för renovering på åttiotalet. Tyvärr gick han bort så frågan gick till mig om det var nåt värde i bilen och var man skull göra med den. Ägarna till ladan ville bli av med ”skrotet”. Jag svarade då att om jag får göra vad jag vill med den kan jag ta hand om den för en rimlig peng och det gjorde jag säger Bosse. Bara en framskärm skulle då runt 2018 kosta ca 70.000 kr och totalt pratar vi om delar för runt 2-300.000 kr alltså ungefär vad en renoverad Mark V var värd, alltså inget betalt för arbetet. Dessutom är det ju ingen spännande bil direkt säger Bosse och jag undrar om det inte också är på det viset att en originalrenovering är alldeles för enkel för en mer eller mindre professionell bilbyggare som Bo Strander.



Collage av verkstadsutrustning

Jag började med att köpa in lite..

När jag planerade bygget så tittade jag på vilka maskiner jag behövde och gjorde en budget. Så köpte jag bl a in en falsmaskin, krymp och sträck verktyg och ett engelskt hjul.

Maskiner och 10 kvm aluminiumplåt 240 X320 cm sen satte jag igång. Ja det stämmer 240 X 320, det är byggmått faller Tobbe som gammal byggare in med. För och lära mig att arbeta med alla maskiner gick jag en kurs på Verktygsboden. Det tror jag är en bra idé även om man vet hur det går till att t ex klippa till och forma en skärm säger Bosse.

– *Hur planerar man ett bygge som detta undrar Jan, Tobbe och jag...*

Ja, svarar Bo, min svåger Robin som är industridesigner har hjälpt mig mycket med att få fram grundformen. Är det CAD-ritat frågar Tobbe. Nej, nej svarar Bosse, det är skissat på klassiskt engelskt vis på papper med beräkningar hur det borde fungera med belastningar i olika kryss och så säger Bosse. Ett riktigt genuint hembygge alltså av en racerdriver och en designer. Sen förverkligat av en självlärd ”coachbilder” med engelsk touch.

Några nödvändiga verktyg för en karossbyggare:

Det klassiska Engelska hjulet:

Först klipper man till plåten och sen grovformar den med klubba mot en sandpåse. Sedan drar man ämnet fram och tillbaka genom hjulet tills man är nöjd med formen. Man kan alltså släta ut en grovt formad karossdel klar för lackering utan att behöva spackla. Engelska hjulet är en typ av valsverktyg med utbytbara rullar/hjul. Det sträcker och böjer plåten och gör att man kan forma både enkelkrökta och dubbelkrökta plåtar, t ex skärmar, dörrar, motorhuvar eller tankar.







Proffs i arbete



Klara delar väntar på montering





Krymp och Sträckmaskin:

Behöver man en större böjd form använder man krymp- och sträckmaskinen. Det är ett verktyg som formar plåten genom att antingen dra ihop, krympa. Eller också töja ut, sträcka kanten på ämnet med hjälp av härdade stålkäftar.

Det finns två olika uppsättningar käftar för att skapa inre eller yttre böjar t ex för runda eller kraftigt böjda former. Eftersom kanter och veck ofta är krökta på karosser, som till exempel en skärmkant, så är maskinen ett viktigt verktyg och ett bra komplement till både engelskt hjul och sick- och falsmaskin.

Sick- och falsmaskin:

Det är en slags bockningsmaskin med utbytbara profilhjul. Den kan göra profileringar som förstärker plåtars styrka, exempelvis profilerade golvplåtar eller skärmkanter. Det går att bocka kanter som inte är raka utan som följer en kurva.

Trevlig lekstuga för vuxna pojkar

Det är en härlig förmiddag och skratten studsar i väggarna när fyra grabbar blandar allvar och skämt och tre stycken är mäkta imponerade av den fjärdes bygge och tekniska färdigheter som en efter en gås igenom med största allvar fast skratten är många.

Garaget är förstås också utrustat med både gas- och MIG svets som varje gentleman med verkstadsgarage måste ha.

Bromsarna är Bosses helt egna konstruktion

Jaguaren hade från början stående bromspedaler men det ville jag inte ha säger bilbyggaren Bo. Då byggde jag en box med bromsbalans för justering mellan fram och bakaxel. På axeln i boxen sitter en kula som man skruvar på och flyttar påverkan mellan fram- och bakbroms. Hur kom du på det undrar Tobbe. Ja svarar Bosse, jag har ju ett racingförflutet och där är det standard och



Vad skall jag göra med liket egentligen, funderar Bosse





Jan provar engelskt hjul



Den snygga Sport rodstern



Den snygga bakdelen. Här kan man spana in vad en skicklig bilbyggare kan åstadkomma

uppenbarligen fungerar det även på ombyggda Jaguarer.

Jag har haft en besiktningskille från SFRO här som inspekterat bygget och kommit med lite tipps, Ridderstolpe, pappa och son från samma by som mig faktiskt.

Nu står det snygga bygget där i garaget och börjar längta ut på vägen och planen är att det skall bli i år så vi håller tummarna. Vi har i alla fall Jan, Tobbe och jag tillsammans med Bosse haft en härlig förmiddag och det går nästan inte att ta blickarna från det läckra bygget så vi hoppas verkligen att Bosse klarar målet att få Jaguar ”Sport Tourer” ut på vägen 2026 mer än 75 år sedan den lämnade Browns Lane-fabriken i Coventry,



Sommarträffen

31/7 - 2/8 Värnamo

Toftaholm Herrgård beläget strax söder om Värnamo har anor ifrån slutet av 1300 talet. Här har många storheter övernattat genom seklerna. Huvudbyggnaden byggdes upp efter en brand 1871 men den äldsta byggnaden på gården är ”Den Gyllene Abborren” ifrån 1640 och som fortfarande används vid speciella tillfällen.

Huseby bruk har en mycket intressant historia som vi kommer att få ta del av på vårat besök på lördagens tur.
”Att komma till Huseby är som att kliva tillbaka i tiden och landa i en annan värld. Här forsar ån genom bruket, lilla brukshandeln säljer gammaldags karamellstrutar, grönsakerna frodas i kökträdgården och husan fejar på slottet.”

Toftaholm Herrgård:

Kontaktuppgifter
Telefon: 0370-440 55
Mail: info@toftaholm.se
Adress: Toftaholm Herrgård 1
341 55 Vittaryd

Hitta hit:
Herrgården ligger söder om Värnamo och nås enklast ifrån E4.
Norrifrån: Sväng av avfart 83, Trafikplats Toftaholm och fortsätt gamla E4 söderut, följ skyltning.
Söder ifrån: Sväng av avfart 82, Trafikplats Hallsjö. Fortsätt norrut på gamla E4 och följ skyltning.



PROGRAM:

Fredag

15:00
Incheckning, möjlighet till fika

18:30
Grillbuffé i Orangeriet

Lördag

07:30
Frukost

08:45
Avfärd mot Huseby bruk

10:00
Guidad tur för halva gänget

11:00
Guidad tur för andra halvan

12:00
Lunch på Huseby bruk i Mejeriet
Efter lunchen fortsätter turen
tillbaka till Toftaholm Herrgård.
Möjlighet till andra besöksmål, tex Bil o
Leksaksmuseet i Rydaholm, Vandalorum

18:30
Middag i Orangeriet

Söndag

07:30
Frukost

09:00
Årsmöte, lokal meddelas på plats

Anmälan

I anmälningsavgiften ingår inträde och guidad tur, lördagens lunch inkl måltidsdryck samt välkomst-bubbel innan lördagens middag.

Fredag-söndag 500 sek/Person

Anmälningsavgiften sätts in på PG 277935-3
Triumph TR Club Sweden

Anmälan skickas till info@triumphtr.com
med följande uppgifter.

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

Anmälan och anmälningsavgift
betalas senast 31 Maj 2026.

Även bokning av hotellrummen görs **senast 31 maj av var och en direkt till hotellet.**
Ange ”Triumph TR” vid bokning.
Max kapacitet 40 dubbelrum, 5 Enkelrum

Priser för rum och mat:

Dubbelrum 2910 SEK/person fredag-söndag
Enkelrum 3510 SEK fredag-söndag

Samtliga rum har WC med dusch på rummen.
I boendekostnaden ingår grillbuffé, 3-rätters middag samt frukost lördag och söndag.
Ingen dryck inkluderad i middagarna utan betalas av var och en (obs kontantfritt hotell).

Extranatt 1990 sek/rum och i enkelrum 1590 sek.

Ev frågor besvaras av Finnvid tel 0704335185.







Text & foto: Torbjörn Zettergren

Bilkyrkogården Kyrkö Mosse

Ett av tipsen vid 2025 års sommarmöte i Ronneby brunn var att besöka bilkyrkogården i Kyrkö Mosse. Åsikterna var många huruvida det var värt ett besök eller inte. Motargumenten var rostiga, plundrade, sabbade bilar i gyttjig miljö med regnigt väder. Något som Inger och jag egentligen förväntade oss av en bilkyrkogård. Regnet var inte ihållande utan i form av skurar och däremellan infiltreras nog vattnet i mossen, så vi gav oss i alla fall iväg mot bilkyrkogården.

Bilkyrkogården Kyrkö Mosse har en lång historia och ligger strax utanför Ryd/Tingsryd längs länsväg 119 i riktning mot Hässleholm. Åke Danielsson, som kallades för ”Åke på myren”, föddes 1914 i Småland och dog 2000. Han jobbade till en början med hårt arbete som dräng på en gård i Skåne. På 30-talet återvände Åke till Småland och köpte en bit torvmosse och en stor bredbladig spade för att ägna sig åt torvbrytning på mossen. Han konstruerade och byggde en rivmaskin av gamla bilmotorer för att klara av den ökade konkurrensen. Han byggde sig även ett hus med kök och rum på 12 kvm.

Behov av bilskrotar

I mitten av 1900-talet blev bilen ”lite var mans egendom” och fler och fler uttjänta bilar hamnade i skog och mark när dom gjort sitt. Det uppstod ett behov av bilskrotar. 1940 drog Åke igång en bilskrot som bisyssla, ”Åkes bilskrot”. Torvbrytningen minskade och verksamheten med bilarna ökade i form av bilinköp och försäljning av reservdelar. Reservdelar från olika bilar blev eftertraktade och han blev närmast en expert inom området. Omedvetet blev han en av våra pionjärer inom återvinning. 1974 köpte Åke sin sista bil och med åldern övergick verksamheten mer och mer åt reservdelsförsäljning. Verksamheten lades ner helt i slutet av 1980-talet. Sviktande hälsa gjorde att Åke Danielsson lämnade mossen 1991 för ett boende på servicehem. Bilarna blev dock kvar. En del tyckte att bilarna var ett miljöproblem med skrot och läckande gifter. Kommunen beslutade att alla bilar skulle bortforslas till auktoriserad återvinningsindustri. Ett vite utdömdes om inte allt var borta inom utsatt tid. Många blir upprörda över det hårda beslutet och engagerar sig för Åke och bilskroten. Deras åsikt var att bilvraken borde bevaras som en del av historien och området bli ett kulturreservat. Turerna och platsmötena med kommunen var många. Dock hade Åke varit miljömedveten och tömt bilarna på oljor, batterier och annat miljöfarligt. Länsstyrelsen utförde en undersökning som kom fram till att det endast förekom en måttlig mängd petroleumföroreningar i marken utöver metallskrot. Slutligen backar kommunen med sina krav och bilarna får vara kvar och ingen skulle belastas med saneringskostnader. På slutet av 1990-talet blev bilskroten skyddad under ett 49-årigt bygglov som veterankrossanläggning. En bilkyrkogård var skapad.

Lätt att hitta

Bilkyrkogården var lätt att hitta med en skyltad parkeringsplats vid sidan av vägen. Visst var det blött på marken, men inte värre än att det gick att ta sig fram försiktigt med vanliga skor längs den grusade vägen från parkeringen mot mossen. Nästan på en gång infann sig en lite tystare och dov sakral stämning. Grusvägen var snitslad med gummidäck och kompletterades sedan ytterligare med lite lösa skrotdelar. Efterhand började bilarna dyka upp längs vägen och även vid sidan längre in i skogen. Bilarna var placerade lite i grupper, och mycket riktigt sargade. Rosten och naturen hade börjat äta upp bilarna, både in- och utifrån. Bilarna är från 40-, 50- och 60-talet, och några förvandlade av naturen och tidens tand till oidentifierbarhet. Mossa, buskar och träd växte i, på och igenom bilarnas rostiga karosser. Att hitta reservdelar är uteslutet. Vi var inte ensamma, det fanns även några andra besökare som samtalade med viskande röster. Stämningen var lite läskig, och förstärktes av att vissa bilar hade inmonterade högtalare där det spelades psykedelisk musik. Huset som Åke bodde i fanns kvar och var illa åtgånget,men man kunde se hur primitivt han bott och levt.

Utspritt

Bilarna var spridda över en större yta än vad vi hade trott, och man kan undra hur bilarna kommit på plats bland all vegetation och träd. Det troligaste är nog, att då bilarna placerades ut fanns inga träd, dom slog nog rot och började växa på mossen då Åke slutade med sin torvverksamhet. Naturen visade sina krafter. Kanske det är så att bilarna lämnar tillbaka sig, återgår och blir mineraler på nytt.

Väl värt ett besök

Var bilkyrkogården Kyrkö Mosse värt sitt besök? Ja, absolut om man är i närheten och aldrig har varit på en bilkyrkogård tidigare. Att gå runt på en bilskrot är inget nöje, då vill man bara hitta sin del så fort som möjligt. På Kyrkö Mosse kan man i lugn och ro låta fantasin gå tillbaka i tiden, samtidigt som den knyts ihop med en nutid i en process som leder till bilens förintelse, och sedan återuppstå i en framtida flygande farkost som drivs av luft utan avgaser.



Nu! ska 5:an få tillräckligt med luft!

Text & foto: Ulf “Fabbe” Fabiansson

Jag har funderat på varför 5:ans & 6:ans tändstift alltid är blötare än de andra fyra.

Efter att ha pratat med x antal personer vilka efter lite funderande återkommit och sagt ” jo nu när jag tänker efter så bytte jag de bakre sist”. Och en clever kille räknade ut att dimensionen på insuget inte skulle räcka till att mata alla 6 insugen med tillräckligt med luft.

Började med en lösning med KN-filter och att dra fram kall luft till dessa. Skulle finnas KN-filter som passar till Webrar, men hittade bara ett så det fick jag lägga ner. När jag byggde min TR2 så köpte jag Piper Crossfilter och det fanns att få tag på. Sen skulle jag få dit kalluft till dessa. Alt 1-3 förkastades. Alt 4, bibehållen smock som i original håller burken till luftfiltret, köpte på mig lite häftiga silikonslangar, varav en som var trattformad. Temu har massor.

Alt 5 fick det bli:



Gjorde ju lite grejer till min TR2 i kolfiber å det var ju riktigt roligt att jobba med så nu inhandlades det Epoxy, glasfiber och kolfiberväv. Cellplastbitar (markskivor)hade jag i gömmorna. Limmade ihop dessa med PU lim för att sen forma det så det skulle passa in ända från grillen till 6:ans insug.

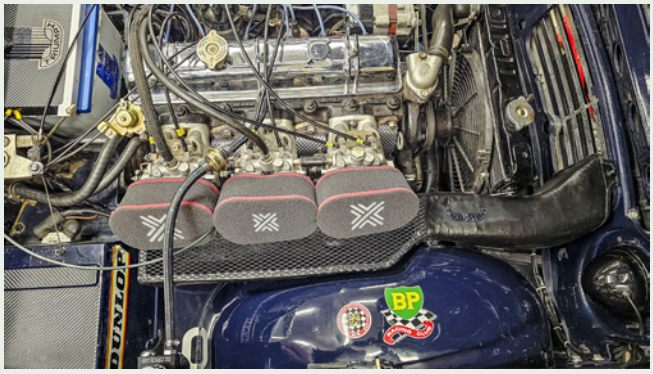




Oj vad många provningar det blev innan ett lager med glasfiber kunde läggas på. Plastade in lite fäste som skulle passa i hål som redan fanns. På med ett lager kolfiberväv. Sågade upp där sen nätet skulle sitta. Sen det roliga... i med thinner för att smälta bort cellplasten.



Hade tänkt mig att ha kolfiberlooken men när jag monterat så tyckte jag att det stack ut för mycket så demontering och matt svart blev det. Här är även slang och uppsamlingskärl för vevhusventilation



Piper Crossfiltren är nu monterade på original gummihylsor, Åååh vilket himmelskt gött ljud det blev.

Inköpsställen:

Epoxy, glas- och kolfiberväv, thinner, Biltema
Piper Crossfiltren, Speeding AB
Slang-uppsamlare vevhusvent, nät, kantlist, TEMU
Plåster, Apoteket



SCAN THE QR CODE TO SIGN UP TO OUR EMAIL NEWSLETTER

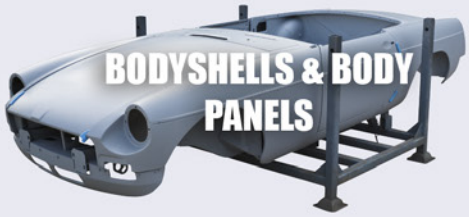
Be the first to know about sales and offers from Moss Europe, as well as new and back-in-stock items, our latest blogs about classic car ownership, and much more.



PRINTED CATALOGUES

BODY & CHASSIS | ENGINE | BRAKES | STEERING & SUSPENSION | INTERIOR | PERFORMANCE & TUNING | & MUCH MORE













FULL RANGE OF PRODUCTS AVAILABLE ONLINE AND BY PHONE.

MG · TRIUMPH · AUSTIN HEALEY SPRITE · MORRIS · MINI · JAGUAR · MX-5

SPECIALISING IN MG, TRIUMPH, AUSTIN-HEALEY, MORRIS, CLASSIC MINI, JAGUAR, MX-5, AND UNIVERSAL PARTS

moss
PARTS · ACCESSORIES · TOOLS

moss-europe.eu | +33 (0)1 30 80 20 30

PRESS STOPP
Samma dag som vi har manusstopp, kommer ett mail: Moss och Rimmer går samman i ett gemensamt bolag. Företagen kommer att få större resurser och möjligheter.

Text: Håkan Gerdbo

Reservdelsbranschen för "oldtimers". Del 3

Rowan Atkinson, mer känd som Mr. Bean, sa en gång; Att köpa reservdelar till min Rover som jag tävlar med, innebär att man kommer till en butik, framför sitt ärende, killen vid disken blir borta en halvtimme, kommer tillbaka och konstaterar; Aj fan, det var en del som skulle vara till en vänstersida – och här står jag med en del till en högersida, men jag kommer tillbaka om en halvtimme... Riktigt så illa är det nog inte för oss, men det belyser på ett komiskt sätt att man är lite utlämnad till "killen bakom disken".

Jag såg förresten Mr. Bean förra året på Goodwood i sin Rover. Han körde rätt bra.

Den artikelserie jag gjort, kan inte belysa alla situationer och inte heller alla företag vi kan använda oss av, utan fastmer belysa att vi har olika alternativ när det gäller att fixa fram våra reservdelar när vi skall meka själva. Och till slut gäller den egna erfarenheten och kundnöjdheten som det viktigaste. Tipsa gärna redaktionen om era egna upplevelser. Alla tips är välkomna. Däremot har vissa händelser, som t ex Brexit medfört att vi som EU-medborgare nu premieras ekonomiskt av att handla inom EU och "straffas" när vi köper från UK. Samtidigt påverkas våra reservdelspriser av både brist och prissituationen. Samt sist men inte minst av att de företag vi köper av agerar olika på marknaden. Dessutom har detta med reservdelar till entusiastbilar blivit en globalt intressant marknad som blir större för varje år.

Gör nu själva en liten studie av katalogerna och hemsidorna och jämför. Vi i redaktionen är neutrala vad gäller val av leverantörer och vill bara komma med tips. Just hemsidorna finner ni även på klubbens hemsida under rubriken LEVERANTÖRER, en sida som vi skall försöka hålla uppdaterad. Hoppas att dessa tips hjälpt er lite.

I artikelserien fortsätter vi nu med några andra företag som är intressanta för oss. Startar med det kanske mest kända.

RIMMER BROS. (Rimmer Brothers)

Jämte Moss är nog Rimmer det mest kända företaget i Sverige. Ett begrepp och ett "måste". De är väl etablerade på marknaden. Och det går bra för dem. Rimmer omsatte år 2024 över 200 Milj SEK.

Jag vågar påstå att i de flesta garage ligger det en Rimmers katalog, som en typ av uppslagsbok. Man känner sig liksom lite hemma i den katalogen. Färgbilder och förklarande texter i A4-format.

Hur startade då Rimmers? Det har skrivits massor om detta, så jag fattar mig kort här. Den som vill läsa mer kan studera https://rimmerbros.com/c/rimmer-bros-history.

Men som i de flesta fall i denna bransch, var det alltså entusiaster som lät sitt brinnande intresse övergå i företagsform som sedan utvecklats med tiden. Och i Rimmers fall har utvecklingen aldrig avstannat. Den bara fortsätter.

Två unga bröder, Bill och Graham Rimmer var biltokiga och köpte var sin Triumph på 70-talet. Det var begagnade bilar i stort behov av underhåll och service. Föräldrahemmet hade ett garage där de kunde meka. Bröderna lärde sig det mesta via "trial and error". Något vidare kapital hade de inte då. Men ett otroligt stort intresse för bilmärket Triumph. Och att skruva på sina bilar.



Rimmers HK i Lincoln där numera även Moss-UK lager finns

Kunden kan fortsätta handla som vanligt och mer detaljer kommer efterhand. Egentligen fullt logiskt om man följt den senaste utvecklingen och situationen med EU.

1980 började det!

Deras far bytte jobb och familjen flyttade till en äldre men större gård. Denna nya situation utnyttjade bröderna för sitt fritidsintresse, där man fick mer garageplats. Men redan året efter blev de uppsagda från sina ordinarie jobb. De fick då ta flera olika "extraknäck" för att klara sin ekonomi. Samtidigt föddes tankarna på en egen verksamhet med bilar och då givetvis Triumph. De ville arbeta med service och reservdelar. För det behärskade de.

Men det blev inte så lätt som de trodde, För att få ihop kapital fick de sälja sina egna bilar. Men de hade nu startat firman Rimmer Bros. Det var bära eller brista.

Tre år senare 1983, hände det saker på ön

Många Triumph handlare bytte under detta år från att sälja Triumph till att i stället sälja Austin – Rover och helt plötsligt blev det en massa reservdelar och verktyg "över". (Känner ni igen historien från Al Moss?). Det var på den tiden då brittiska staten fick för sig att driva den inhemska bilindustrin i ett nationellt nätverk. Och det experimentet blev ju som bekant en gigantisk flopp. Statligt ägda bilfabriker har aldrig fungerat.

När då Triumphhandlarna efterhand försvann blev Triumphägarna utan delar och service. Denna situation snappade bröderna upp och såg en möjlighet till business. Så stor att de till och med vågade anställa personal. Man arbetade med både service och reservdelar, men nu med lånade pengar från en "nervös" bank. Som ändå trodde på dem. Bröderna satsade målmedvetet vidare i sin vision.

Lagret blev som det blev – engelskt rörigt, stökigt men välfyllt. Så tog man ännu ett stort beslut. Satte in en annons om sin verksamhet i en tidning för sportbilsentusiaster i England Och då tog det verkligen skruv minsann.

Efter den annonsen blev inget sig likt mer. Efterfrågan ökade och man utökade även med postorder. Att sända delar runt om på öriket via Royal Mail. För oss idag är det inget nytt, men på den tiden var det banbrytande.

Så har det fortsatt. Rimmers har utvecklat och utvecklats. Bröderna har målvedvetet arbetat vidare. Investerat i nya lokaler, flyttat och byggt ut. Adderat fler bilmärken och gett ut ännu fler kataloger. De insåg nämligen tidigt att nyckeln till framgång låg i bra kataloger. Och att satsa offensivt. Kunden skulle se vad som fanns att köpa.

Ett ungt företag, bara 42 år!

De bägge bröderna är fortfarande djupt engagerade i bolaget. Numera ett internationellt etablerat företag med kataloger spridda i flera länder och ett team som vuxit hela tiden. Postorder, butiksförsäljning, telefon, mail order, egna återförsäljare och nu att sälja via nätet.

Idag är de ca 60 anställda. Man har fortsatt expandera och när det sedan saknats gamla reservdelar har man konsekvent använt sig av engelska tillverkare som leverantörer. Men med den nya tidens ekonomi måste även Rimmer köpa in produkter från fjärran östern. Kostnaderna för att tillverka i England är tyvärr, tack vare Brexit, mycket höga. Men konkurrensen hårdnar. Produktions och transportkostnaderna i England stiger. Rimmers har också satsat på att renovera delar som kunderna skickar in för utbyte och detta gör man i England.



Grundarna, bröderna Rimmer

Blev Rimmer Bros för stora som varumärke?

Absolut inte, men så pass stora att de blev intressanta för investerare. Kapitalet fanns nu på andra sidan Atlanten. Samtidigt sökte bröderna själva en bra succession. Så tiden var mogen för dem att ta nästa steg.

En väl utvecklad kundkrets, väl renommerat varumärke, bra företagsledning, bra lagerlokaler och ett engelskt underleverantörsled kopplat till förmodade vinster i bolaget, gjorde det intressant för uppköp. Allt fanns ju klart för investeraren. Bröderna hade krattat manegen noga. Dessutom har samtidigt marknaden och intresset för reservdelar till äldre bilar ökat konstant runt om i världen de senaste åren.

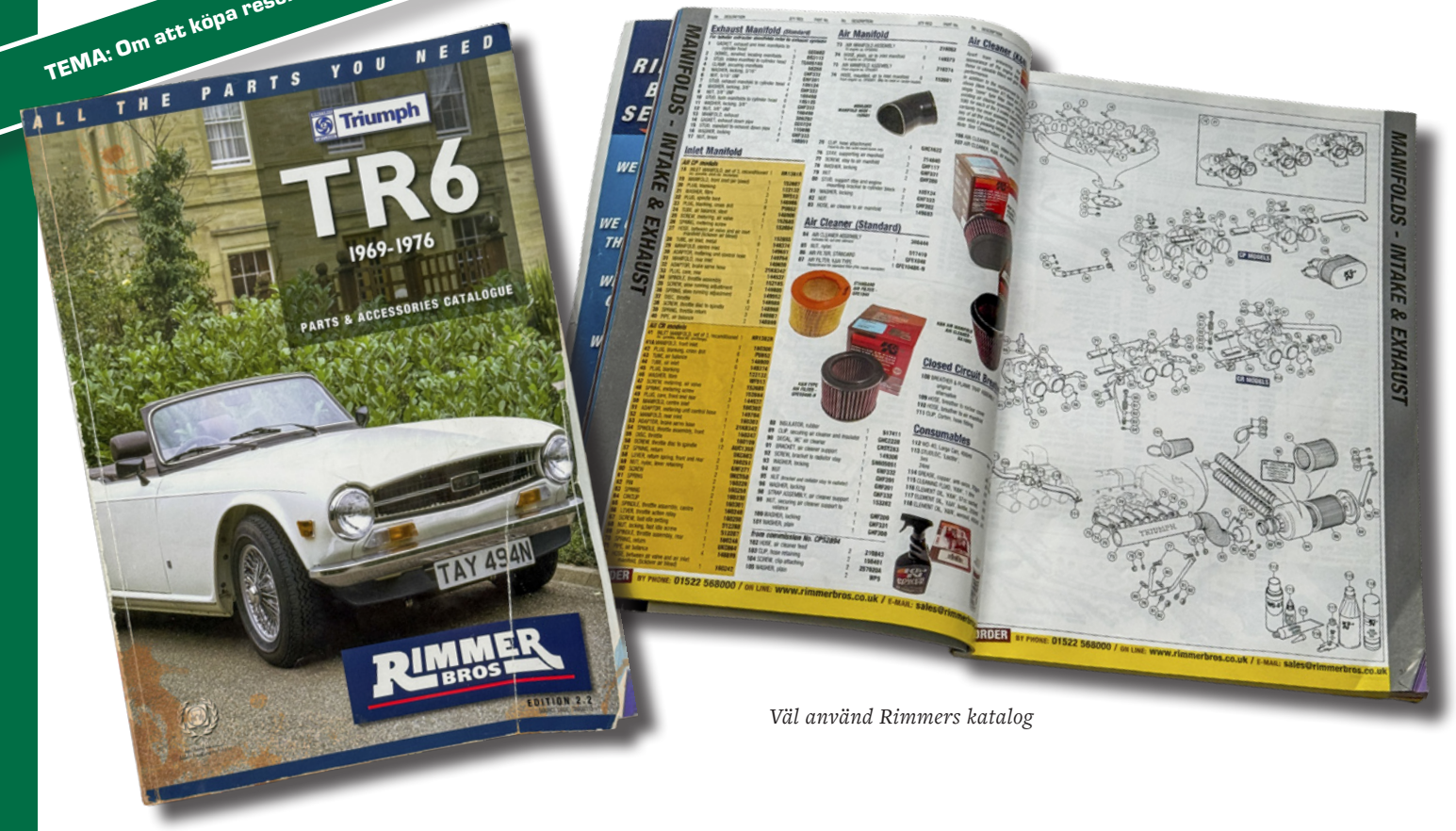
Utveckling kostar kapital

De två företagen Moss och Rimmers slås nu alltså ihop med företaget SNG Barret, som är en riktig gigant inom varumärket Jaguar. De bildar ett nytt bolag inom finansgruppen Radial Equity Partners, med huvudkontor i New York, USA. För den som vill studera mer om detta och se vilka övriga bolag som finns i den portföljen rekommenderas: https://www.radialequity.com/news

Vår reservdelsförsörjning får då en ny dimension. Kanske inte den utveckling som bröderna skissade på i början, när de skruvade hemma i garaget, men en logisk följd av deras hängivna arbete och satsningar. Samt ett bevis på att marknaden för reservdelar är lönsam om man gör rätt. För att utvecklas ytterligare så behövde man få in mer kapital. Så egentligen hade de nog inget val. Helt normalt i dagens businessvärld.

Vad händer nu då?

Som utomstående är det svårt att sia. Och strategiskt så måste ägarna tiga. Men redan nu har Moss Europe UK flyttat hela sitt varulager till Rimmer i Lincoln. Alltså till Rimmers huvudkontor, eftersom deras lokaler var bättre. Vi vet också, efter dialog med Rimmer, att de måste utveckla sin stora lagerhantering ytterligare och skära kostnader. Helt enkelt utnyttja samarbetet med Moss optimalt. De har redan börjat samordna trycknigen av nya kataloger. Koncernen är inte heller omedveten om Brexit och dess



Väl använd Rimmers katalog

konsekvenser för den ökande marknaden som nu finns inom EU. Brexit har i stort sett gjort det hopplöst att konkurrera med UK priser till EU. Engelska skatter, frakter, moms och framförallt höga tullar är ett stort hinder. Koncernen startade därför snabbt upp Moss- Europa för att finnas inom EU. Men mer förändringar lär komma. Det senaste är att Rimmer nu erbjuder ett speciellt EU Paket som heter:

EU All Inclusive Service.

Detta innebär i korthet, lägre UK priser, EU moms. Dörr till dörr leverans. Och att det priset som offereras innehåller samtliga kostnaderna för tull och frakt. Så i princip betalar man då "bara" extra för tullkostnaden och clarering för att skicka från UK till EU.

På detta sättet anpassar sig Rimmer till de nya förutsättningarna med Brexit. Men detta måste man läsa mer om på deras hemsida. För som sagt, tullhindren kvarstår tyvärr. Och det är ju egentligen bara följden av att UK lämnade EU.

Rimmers och Moss återkommande kampanjer!

Ingen har väl heller undgått att notera de många och tidsbegränsade priskampanjerna från Rimmer och Moss sedan September 2025. Det följer efter samgåendet och är nog ett strategiskt sätt att hålla intresset hos kunderna uppe. Något som vi kan dra nytta av. Samtidigt möter man konkurrensen från EU. De som säljer utan Brexit-tullar. EU vill ju skydda sin inre marknad helt enkelt.

Med ett gemensamt lager har nu Moss och Rimmer alltså allt under samma tak i UK. Detta underlättar leveranserna för kunderna som söker delar från bägge företagen. Och som man själva säger, så kan kunden nu beställa från bägge företagen med att endast kontakta Rimmers. Men självklart kan man även beställa från Moss Europa i Paris om man vill ha det som kallas kontinental leverans.

Detta med att nytillverkade delar från exempelvis Kina inte riktigt passar ihop med de gamla enheterna, är ett problem för de flesta leverantörerna. Nutid och modern tillverkningsprocess passar helt enkelt inte alltid med det gamla. Det kommer vi att få leva med tyvärr. Det problemet är inte Rimmer ensamma om.

Vår kontakt på Rimmer Bros är mycket tydlig med att svenska kunderna är riktigt viktiga

Första annonsen


RIMMER BROS. (0400) 72046 any time

STAG TR6 TR7

A comprehensive range of new and secondhand spares. Nationwide delivery by Securicor/Post/C.O.D. Export enquiries welcome.

STAG Front wing £65; arch repair panel £25; door skin £25; sills, boot lid £110; sill trim kit £50; bumpers £45; alloy wheel £35; r/lights £15; badges, trim, stripes, door seals, hoods, engine (re-con) £575; head (complete, new) £135; timing chain kit £36; oil/water pump £28; s/s exhaust £145; re-con steering rack £75; gearboxes, diffs, radiators, brakes, clutches, hoses, suspension, gaskets, service items in stock.

TR6 Front/rear wing £79; door shell £65; sill £15; front valance £45; f/bumper £40; r/bumper £55; door top pull £9; headrests £15 pair; s/s exhaust £125.

TR7 Front bumper (complete) from £60; covers £9 to £25; USA rear bumper £40; headlamp motor £25; bracket £20; alloy wheel trims, cruise lights; spoilers, trim, seats, wings, doors, sills, bonnets, boot lids, panels at discount, radiator (new) £40; short engine (new) £195; head (re-con, complete) £100; gearbox (re-con) £110; diffs, suspension, propshafts, steering racks, strut.

The above is a sample of our wide range of stock items, for full details please send s.a.e. for price list, or telephone. All prices plus VAT.

Trimmer Bros. Dept. SCM, Digby House, High St., Brant Broughton, nr. Lincoln. Tel (0400) 72046 any time

CARS WANTED ANY CONDITION

BARCLAYCARD VISA

S·N·G BARRATT
moss
RIMMER BROS
From British Legends to Modern Icons
mpg

för dem och de bjuder gärna in besökare att göra studiebesök hos dem i Lincoln.

Vi är alltså skyldiga bröderna Rimmer ett stort tack för vad de åstadkommit.

Rimmers styrka

Katalogen är ett utmärkt exempel på tydlighet och faktaspäckad information. Varvad med intressant annan läsning. Tydliga bilder och förklarande text.

Hemsidan är ett område där man ständigt utvecklar sig. Den är lättnavigerad.

Den rymmer otroligt mycket bra information. Allt från ren fakta till filmer om montage mm. Mycket lägger de dessutom ut på Youtube. Men jag rekommenderar att studera deras nya leveranssida speciellt. EU All Inclusive Service är inte så enkelt att förstå.

Snabba leveranser, Rimmer är otroligt snabba på att leverera.

Priserna får man kolla på nätet. Deras kundservice är mycket bra. Så tala med dem om vad som ingår i priset och vad som tillkommer.



Rimmers lager, långt ifrån det röriga lager bröderna startade med

www.rimmerbros.com
www.moss-europe.eu

BRITISH MOTOR HERITAGE

Vad jag nu tar upp är ingen reservdelsaktör i egentlig mening, men en otroligt viktig aktör att känna till i vår bransch. Få av oss har haft kännedom om versamheten, trots att den funnits länge och är helt offentlig. Själv fick jag vetskap om BMH när jag forskade kring varifrån Moss, Rimmer, Anglo Parts och Bastuck köpte sina karossdelar.

Ingen nämnde vart man köpte, mer än att delarna kom från samma ställe. Det gjorde mig nyfiken. Samtidigt som jag borde förstå att dessa delar i sig är otroligt kostnadskrävande att tillverka i mindre volymer. Men svaret fanns i England.

Jag talar nu om **British Motor Heritage,** (**BMH**), som bildades redan 1975 för att supporta ägarna till det gamla arvet från engelsk biltillverkning. Man tog till vara de flesta pressverktygen till karossdetaljer i originalutförande och dessutom de flesta originalritningar till dessa. Samt de juridiska rättigheterna, som få trodde vara värda något just då. Man mer eller mindre dammsög UK på verktyg, patent och ritningar.

Företaget har sedan haft flera ägare fram till att den sista, som var BMW, år 2001, sålde av verksamheten. BMW var ägare till BMH genom sitt tidigare köp av Austin Rover och man tillverkade faktiskt karosserna till MINI på den fabriken i England, som idag finns kvar och pressar plåtar.

Vem som egentligen är ägare till BMH idag är tyvärr inte möjligt att få reda på eftersom det i handlingarna talas om olika stiftelser i UK. Och de vill heller tyvärr inte tala öppet om detta, trots idoga försök att få klarhet från dem.

Störst i världen

BMH är störst i världen inom sin specialnisch, med tillgång till ett ofantligt arkiv av ritningar, patent och pressverktyg. Idag tillverkar man och sätter samman ca 7.000 nya kompletta karosser per år till MGB, MGB V8, MG Midget, Triumph, Austin-Healey, Sprite, Mini, Rover, Austin, Morris, Riley, Vanden Plas, Wolsele och Mini Clubman. Detta visar att marknaden för gamla bilar är intressant.

Några nya företag har kommit till inom BMH sedan 2007.

Powerstop Brakes LTD. De tillverkar i princip allt inom segmentet bromsar.

TEX Automotive LTD, som tillverkar backspeglar, torkararmar, blad mm och allt enligt de gamla specifikationerna.

Coventry Hood & Tonneau, är tillverkare av soft - toppar mm till Triumph , MG och Austin Healey med flera.

Concours Carpets, som fabricerar figursydda mattor till flera veteranbilar.

Men man har också ett aktivt ägarförhållande i en stor distributör som finns i Belgien. Mer om detta i separat artikel.

BMH har en intressant hemsida som man kan studera och få många tips ifrån. Samtidigt som man säljer via utvalda återförsäljare runt om i världen, kan man även som privatperson köpa av dem. Men troligtvis är priset högre eftersom återförsäljarna nog inte vill ha konkurrens från sin tillverkare. Dessutom tillkommer ju det faktum att det kostar engelsk moms, tull och dyr transport.

MADE IN BRITAIN®

Alla dessa företag finns samlade under en intresseorganisation som heter Made in Britain, som i sin tur vårdar just den inhemska brittiska tillverkningen. Något av en förening som skyddar England och Nord Irlands produktion, samtidigt som den vill uppmuntra till att utöka den inhemska tillverkningen. En typ av "kvalitetsstämpel" som tillverkarna skall följa. Ett sätt att mota Kina vid gränsen. Kanske är inte Triumph deras största kassako utan MG och Austin samt Jaguar och Land Rover känns som de mest prioriterade.

England är fantastiskt på många sätt. Via den stolta och patriotiska organisationen Made in Britain, med flaggan i topp, vurmar man för det genuina brittiska som en helig gral. Men samtidigt är man alltså aktiv ägare i ett reservedlsföretag i Belgien, inom EU, som jag beskriver separat. Detta företag säljer förutom det brittiskt tillverkade även andra välkända märken, som inte är "made in Britain". Kanske är det just det som gör England så speciellt. Men eftersom det företaget inte ligger i UK så är det nog helt OK för dem. Made in Britain, in Britain.

www.bmh-ltd.com

ANGLO PARTS. Vi konstaterar direkt att även detta företag startats av entusiaster och sen utvecklats vidare. År 1982 var det två MG fantaster, Chris och Bruno Van Gestel, som i Belgien drog igång företaget. Egentligen på ett likartat sätt som de övriga reservdelsföretagen vi har idag. Men här är det en väsentlig skillnad i företagsstruktur. Och hur de bearbetar marknaden.

Anglo Parts arbetar, förutom direktförsäljning, även med enskilda distributörer i olika länder och anser med detta att de kommer närmare sina kunder och deras behov. Och som namnet anger arbetar de med engelska bildelar. De flesta märken.

Spännande ägarförhållanden

Nu blir det lite spännande eftersom huvudkontoret tyvärr "duckat" våra frågor inför denna artikelserie, men detta blir då mer intressant att utforska. Så nu kan vi slå fast att det faktiskt är så att BMH är den nuvarande ägaren till Anglo Parts. Om BMH kan ni läsa i artikeln ovan. Detta är således det företag i Belgien jag hintar om i artikeln om BMH.

Tar vi denna situation vidare så förstår man mer och mer hur komlicerad och intressant detta med reservdelar till våra engelska bilar är för företag och samarbeten. Samtidigt som detta med "made in Britain" påverkar det mesta och faktiskt i sig gör det helt omöjligt för andra aktörer att inte söka alternativ till de dyra engelskproducerade produkterna.

Tillbaka till Anglo Parts

Ett kontinentalt företag med huvudkontor och centrallager i Mechelen, Belgien.

De har som policy att leverera i princip samma dag som ordern kommer in men i praktiken är det nog inte helt korrekt eftersom den lokala distributören ofta tar emot varorna i en "batch" och sedan packar om och levererar ut till kunden. I praktiken har det tyvärr visat sig att just det som Anglo vill bli kända för, snabba leveranser, inte är deras största kännetecken. Men ser man det krasst ur distributörens synvinkel är det helt rätt. Distributören måste samla sina beställningar och leveranser så att inte fraktkostnaderna skenar iväg.

Men på några sätt skiljer man ut sig mer positivt. Anglo Parts har en mycket stor och komplett reservdelskatalog, eller kataloger och dessutom är det så att man via sina distributörer, i idag 13 länder, har shoppar på 11 platser i Europa och det är bra. Så när det gäller distributionsmöjligheter är det få som konkurrerar med dem.

I Sverige är det numera företaget Arese Parts i Eslöv som är distributör och representant. I det Alfa Romeofyllda garaget, är det Per Wadén som har hand om det mesta. Intressant att en "italienbilsfrälst" svensk expert är den som representerar Anglo produkterna. Att besöka hans garage är som att komma in på ett bättre Alfa-bilmuseum. Bara detta är klart värt ett besök, Men ring Per innan ni kommer dit.

En liten kuriosa är samtidigt att i Pers garage så kanske redan din eftersökta reservdel finns. Det gäller bara att hitta den. Sagt med glimten i ögat. Per är en rolig kille.

En otroligt stor fördel med Per på Arese Parts är att förutom att vara en expert på bildelar så talar han svenska. Så ringer ni Per så är det bara att prata på med honom så fixar han fram det ni behöver. Att det då tar lite tid med leveransen kan det vara värt.

Hemsida på svenska

När det gäller Anglo Parts hemsida så är det så att den kräver ett visst mått av inlärning, men efter detta kan man verkligen botanisera bland produkterna. Och hemsidan finns på svenska! Dessutom är den full av filmer och tips.

Själva den stora fysiska katalogen finns givetvis för den som vill bläddra, och den kan man beställa, men den kostar pengar. Bättre då att ladda ner den som PDF. Den tryckta katalogen är dock på Engelska. De debiterar 21% moms på priset men levererar frakftritt inom EU.

Anglo Parts åtar sig även vissa renoveringsarbeten och är riktigt bra på att fixa till tex hastighetsmätare. Kolla upp vad de kan erbjuda. Ta ett snack med Per om detta.

I deras produktsortiment finns även många bra och välkända andra varumärken.

En personlig erfarenhet var att när jag försökte beställa färg till min "lilla röda" så var det bara via Per på Arese som det lyckades. England var uteslutet eftersom de inte fick skicka kemikalier och flera andra saknade den signalröda färgen jag behövde just då. Köpte även en Moto Lita ratt därigenom till ett bra pris. Självklart distribution inom EU utan tull o extra moms. Men leveransen tog lite tid. Och som smålänning jag är, så hämtade jag sedan själv i Eslöv men fick då samtidigt en guidad tur bland de italienska fordonen av Per. Men italienska bilar, Per får ursäkta, är det inte Ferrari så får det vara. För mig är det ändå Triumph som gäller.

www.angloparts.com
Svensk distributör: www.arese.se
Telefon till Per: 0708-150193

Ett företag som kanske inte är så känt här hemma för den breda TR-kretsen ännu, men som däremot i UK är välkända, framförallt för sin utomordentliga verkstad.





Neil Revington, han är vanligtvis inte speciellt intresserad av att framhäva sig själv utan betonar att det är hans kunskap och bra medarbetare som tar saker framåt

Dessutom handlar flera verkstäder runt om i världen från dem. Jag vet också att flera av våra medlemmar med expertkompetens handlar härifrån. De har en tuff slogan.

"Every part you need for your TR, new or second hand, standard or improved!"

Skillnad på företagen

Det är faktiskt stor skillnad mellan de renodlade reservdels företagen och den typ som Revington representerar. Den största skillnaden är att Revington utgår i sin verksamhet från sin egna verkstad med allt vad detta innebär och adderar sedan försäljning av reservdelar i sitt utbud. De tillverkar även nya delar själva och bygger sin produktkunskap på egna erfarenheter från exempelvis racerbanan. Men allt är inte racing. Det mesta är superfina standardprodukter. Med – det där lilla extra.

1981 startade Neil Revington upp verksamheten på en liten cottage med en lada ute på landsbygden i sydvästra England, som dessutom är otroligt naturfagert och faktiskt mycket präglat av att Romarna var där och försökte lägga under sig Britannien. Det var mellan åren 43 ek och 400 år framåt. Alltså långt för TR tiden.

1987 flyttade han verksamheten till en gård som heter The Home Farm, som är från 1700 talet. Man använde sedan en annan gård på andra sidan vägen till lager och kontor. Först hette de TR Spares South West. Alltså ytterligare ett företag som startats av en enthusiast.

En liten extra finess är att man har flera kunder som kommer med sina bilar och samtidigt passar på att njuta av det fantastiska landskapet och omgivningarna. Man rekommenderar dem att hyra in sig i närheten. Kul idé. Kom med din bil, vi renoverar eller lagar den medan du upptäcker omgivningen. Och kanske hinner med en pint. Eller flera?

Jag kan faktiskt själv rekommendera denna del av England eftersom jag har viss erfarenhet efter att ha jobbat i Swindon några år. Men då visste jag inget om vare sig TR eller Revington. Det ångrar jag idag.

Mycket utvecklad verksamhet

Samtidigt med att erbjuda reservdelar har man alltså en full-service verkstad som erbjuder, vanligt verkstadsarbete, service, ombyggnader, rullande landsväg upp till 800 Hk, optisk hjul och fjädringsinställning, chassiarbeten och motortrimning,

Det lite mer unika med Revington är att man kan ta ett samtal eller en mailkonversation med dem om sitt behov och gemensamt komma fram till vad man skall köpa. Lite som att tala direkt med sin egen verkstad hemma i Sverige.

Neil Revington, som fortfarande är aktiv både i företaget och på racerbanorna, startade sin karriär som kvalitetsingenjör inom flygindustrin. Han arbetade speciellt med militära plan och överljudsplanet Concorde. Han var specialist inom det elektromekaniska området. I 50 år har han alltså själv tävlat med olika TR och testat fram detaljer som kunderna nu drar nytta av. Och dessa finns på hemsidan.

Precis som många andra i branschen köpte man upp stora lager från Leyland, när det visade sig att brittiska staten absolut inte var lämpade att bygga bilar under 80-talet.

Second hand delar också

Man säljer faktiskt även begagnade delar, som då får ett suffix i katalogen som SH. (Second Hand). Det står då efter själva produktnumret, Riktigt kul att kolla vad som finns där. En liten guldgruva att plocka ifrån.

Brexit

Nu blir det mer intressant. Jag har haft flera konversationer med Neil Revington inför denna artikel och han hävdar bestämt att egentligen påverkar inte Brexit dem så mycket. Kunden vet ju värdet. De merkostnader som Brexit medför ligger ju endast som skatter, tull och transport. Detta är faktiskt det som gör att deras kunder kommer tillbaka. De betalar för kvalitet, service och leveranssäkerhet, säger Neil stolt. Men självklart är priset viktigt. Det är kö för att få en verkstadstid där. Man har således placerat sig själva i ett speciellt segment.

Jag tog upp frågan med Neil om de nya reservdelar som nu tillverkas i fjärran östern och problemen man kan råka ut för med detaljer som inte passar ihop, när man monterar dem. Ett riktigt allvarligt problem. Här kommer Neil med den nakna sanningen och jag väljer att låta den engelska texten vara kvar eftersom annars kan själva essensen i hans svar gå förlorad, men han träffar ”spot on” tycker jag.

Neil Revington förklarar betydelsen av kvalitet;

”– What most customers don’t realise is that comparing classic car products with those on a BMW is pointless as the classic car manufacturers do not have the same economy of scale. However, that does not excuse poor products. Readers need to understand that quality and excellence are two different things.

Quality is ‘a product made to the specification at the correct price, delivered at the right time’.

Excellence is something different. A gold-plated door hinge, when the specification asked for it to be bright zing plated (BZP) and cost twice the price is very poor quality. In essence the specification must be correct and then the manufacturer or its agents must ensure the specification is adhered to.

What often happens, is that a spare part is given to a manufacturer in the far east who are asked to copy it. Materials are not specified and the use to which the product is to be put is unknown to the manufacturer. Add to that a language barrier and poor product will result. In this case, the person asking for the product is to blame, not the far eastern manufacturer. We do have parts made in India and the far east, but we ensure we have an agent on the ground, who is an engineer, understands the specification and can assure the quality is correct on our behalf.

We ensure the product we sell are fit for purpose as best we can. If we have no control over manufacture, we must use what everybody else supplies. And accept it is better than nothing.”

Jag tycker att dessa rader täcker in de flesta frågor vi har gällande ”nytillverkade reservdelar” och de problem som uppstår ibland. Är det en äkta reservdel eller en kopia? Vem som sedan levererar dessa spelar nog mindre roll, men köparen bör veta hur det borde fungera. Och vara medveten om den verkligheten.

Handlar man av Revington tillkommer således EU moms, tull och fraktkostnader. Men dessa debiteras separat av fraktföretaget. Se därför till att välja billigaste fraktsätt.

Hemsidan

Revingtons hemsida kan vid en första anblick verka lite rörig och kräver att man tar sig tid att leta på den. Exempelvis finns grundläggande info nederst på sidan. En finess är dock att man redan i inledningen högst upp, anger vilken bilmodell man söker på och sedan fixar hemsidan urvalet.

Det är mycket faktatext och ibland är det därför bäst att kontakta dem och då blir det genast lite lättare att förstå.

De är som sagt inte billigast på marknaden, men det utger de sig inte heller för att vara. Men en otrolig guldgruva att ösa ur för den som tar sig tid att studera allt. Och jag kan garantera att det är rätt enkelt att beställa från dem via hemsidan.

www.revingtontr.com



Revingtons kontorsentré



Biltävlingar har alltid varit en betydande del av utvecklingen i de produkter vi tillverkar själva. Neil i sin TR2 TKR49. Han har bilen kvar och använder den regelbundet. Den lär ha gått över 1 miljon km.

Nordisk träff 12-14 juni 2026 i Ringkøbing, Danmark

I år är det Danmarks tur att ordna en gemensam träff.
Mer info och anmälningsblankett finns på vår hemsida triumphtr.com under Event.
Anmälan senast 10 april till den danska klubben.

Hotel Ringkjøbing



För den som har allt redan i garaget så kan lite extra pyssel vara på plats i form av detta pussel. Finns att köpa hos t ex pusselfantasten.se för 179kr + frakt.



BILDELAR SÄLJES

För mer info och bilder se hemsidan under Köpes/säljes

Differential förstärkningssats Revington TR
Oanvänd med instruktioner 65 GBP, ny

Pris: 500 Kr

Kenlowe Cooling Fan
Aldrig installerad!

Pris: 900:-

1969 TR6 Dash
Gott skick, inga sprickor

Pris: 900:-

Jeremy Mark Thompson
jeremy@thompsonstockholm.com
0703-765505

Bilder finns på hemsidan!

4 st Ekerhjul (TR3 m fl)

Storlek Standard 4,0 x 15´
Antal ekrar 48 st Däckens dimension 165/80R15.
Fälgarna är som synes ett renoveringsobjekt. Kan ses och hämtas på Kantarellv 8 i Enskede, Stockholm.

Pris 800 kr

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Hastighetsmätare

1. Hastighetsmätare MPH till TR2-3
2. Hastighetsmätare MPH till TR2-3, begagnad
Pris 950 kr. se Anglo Partsartikelnr SN6307/04

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

BIL KÖPES

TR5 köpes
Söker en vänsterstyrd TR 5 PI i fint skick.

S. Holst
070-5655347
Sofus@webdisplay.com

BIL SÄLJES

Triumph TR3A, årsmodell 1959
En "Perfekt bil", enligt Morgan Hultgren på Bennets Import!

Pris 280.000 SEK

Jesper Moberg
jesper.moberg@gigantoskop.se
070-5434313

Hjuldolly TR3

Kan ses och hämtas i Enskede, Stockholm. (Kan även ses på hemsidan).

Pris 950 kr

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Störtbåge passar TR5/TR6

Kan ses och hämtas på Kantarellv 8 i Enskede, Stockholm. (Kan även ses på hemsidan).

Pris 1 100 kr

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Garageloppis

1. Kromad ytterbackspegel Pris 100 kr Ny, ej använd.

2. Kromade ytterbackspeglar Pris 100 kr Storlek 12 x 7 cm. Kan fästas i rutramen på TR2-3.

3. Kromade extraljus Pris 350 kr se Moss artikelnr GAC4610 Pris 500 kr för ”allt”, kostnad för frakt tillkommer. Kan hämtas i Enskede.

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Läderkoffert
En kraftig koffert i riktigt läder. Passar perfekt på bagagehyllan. Storlek 76x46x26 cm.

Pris 600,- kan skickas.

Björn Cagner
bjorn@cagner.se
0727-11 10 18

BILDELAR KÖPES

Startmotor
Startmotor eller bara solenoiden.
Den som sitter i bilen är en M418 G med nr. 76878E, tand 9 medurs.

Ulf Lindow
ulfur19@gmail.com
0706-350256

BORTSKÄNKES

1969 CP Kolvsats & Diverse Delar
Gratis upphämtning. Finns på Ljusterö

Div TR6 Delar
En låda med delar gratis till ett bra hem 1969 CP

Jeremy Mark Thompson
jeremy@thompsonstockholm.com
0703-765505



Redaktionens spalt

My Generation, talkin' 'bout my generation

(The WHO 1965)

I min generation gick vi på ungdomsgården och körde moppe. The Who var säkert en av "vinylen" som spelades på skivspelaren. I bland på lördagarna var det dans med tryckare som en av höjdpunkterna. Moppe, tjejer, killar diskuterades tillsammans med fotboll, hockey och bilar förstås, ljusa tider och minnen.

Lite senare fick man det efterlängtade körkortet och bil skulle inhandlas. Mitt kompisgäng i Eskilstuna/ Västerås var redan då anglofiler och MGB dominerade fast både Triumph och Jaguar fanns, men också en och annan Alfa. Den gemensamma nämnaren var SPORTBILAR. Min första bil blev en P1800, ingen riktig "sportbil" kanske men den hängde i alla fall med MGB och tjejerna gillade den. Vi hängde på puben och drack mellanöl eller Cola. Fredag och lördag var det disco och bilen parkerad utanför redo för hemtransport av ev. erövringar. Killsnacket handlade mycket om bilar och motorsport, Ronnie och Reine var idolerna i F2 och F1. De Brittiska sportbilarna dominerade intresset. Nya TR 6 var drömbilen för många i vårt gäng.

Men hur är det med "Next generation"? Inte finns det så mycket Brittisk sportbilskultur i de generationerna som nu har relativt färska körkort. Inte så konstigt egentligen då den kulturen dog med den Brittiska bilindustrin och Japanska turbos tog över. Hur får vi nästa generation att uppskatta TR bilarna.

Marknadsföring är vad det handlar om.

Vi planerar just nu för en klubbmonter på Elimia mässan, Custom Motor Show 3-6 april i Jönköping. Det gör vi tillsammans med MG och Austin Healey klubbarna. I en gemensam monter ställer vi ut bilar och marknadsför våra Brittiska sportbilar till en större publik som vi kanske inte når annars.

Du kan hjälpa oss genom att låta 2026 bli året när du jobbar för att hitta nästa generation för våra fantastiska TR bilar. Ta varje tillfälle att visa upp din bil och "sälja in" känslan bakom ratten på en Triumph TR och nyttan av ett medlemskap i TR-klubben

Bengt Arvidsson

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 2026	Manusstopp fre 20/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2026	Manusstopp fre 24/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2026	Manusstopp fre 9/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2027	Manusstopp 29/1 Utgivning vecka 13, mars

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

Tryckeri
Exakta, www.exakta.se

Layout
www.wolw.se

Scanna QR koden för att besöka shoppen

SPORT Fabriqen
www.sportfabriqen.se

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN'S WEBBSHOP



BASIC ZIPTRÖJA MED BRODYR 529 SEK



VÄST MED BRODYR 649 SEK



ROUNDNECK MED BRODYR 379 SEK



PIKÉ MED BRODYR 449 SEK

Vår tidigare interna klubbshop erbjuder fortfarande kvarvarande lager till rabatterade priser, kontakta Daniel Edvardsson, daniel.h.edvardsson@gmail.com för beställning