SWEDISH NR 2 MAJ 2022 VOL 177

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STstyrelsen



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

Triumph TR Club Sweden grundades 1975 och är öppen för alla som är intresserade av eller ägare till TR-modeller från TR2 till TR8. Det är inget krav att äga en TR-bil.

Ordinarie medlemsavgift är 450 kr och familjemedlemsskap 50 kr. Familjemedlem är en stöd- och supportermedlem som delar och stärker TR-bilintresset inom familjen. Familjemedlem har ingen rösträtt och delar klubbtidning och andra utskick med den ordinarie medlemmen.

För medlemmar med adress utanför Sverige är medlemsavgiften 500 kr. Medlem blir man genom att betala in 450 kr respektive 50 kr till plusgiro 27 79 35-3 ”Triumph TR Club Sweden”. Triumph TR Club Sweden är medlem i Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF.

Klubbadress
Triumph TR Club Sweden
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
Internet: www.triumphtr.com E-post: info@triumphtr.com

TR International inquiries
Triumph TR Club Sweden
Hjortronvägen 6, S-589 61 Sturefors, Sweden
E-mail: hans.edvardsson@andritz.com phone +46 702 425 160

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

TR4, 4A Mikael Nilsson, Sorteraregatan 4
260 51 Ekeby, 0734-265 555
j.mikael.nilsson@gmail.com

TR250, 5PI Anders Glingesten, Kindagatan 26
582 47 Linköping, 070-493 43 38, 013140855@telia.com

TR6, 6PI Roger Nygren, Kimstadsvägen 83
610 20 Kimstad, 0705-91 31 96, s.roger.nygren@telia.com

TR7, 8 Pontus Pettersson, Pastoratsvägen 35
239 41 Falsterbo, pontus@petterssonrally.com

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

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

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

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

TR Breakdownservice är till för dig som får problem med din TR när du befinner dig långt från din hemort. Ska du resa ut i Europa, hör av dig till **Bengt Nylén**, för mer information.

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

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

Kodord för Tekniska artiklar på hemsidan: TRskruvare

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

Hej!



Nu när ni läser detta så är merparten av vårt vägnät redo för härliga sommarturer! Jag antar att de flesta av er har hunnit gå igenom era bilar, om ej läs Inges artikel längre bak i tdningen. Vilken tur att vi har många träffar i år, både egna och tillsammans med andra klubbar, för efter att ha läst om Göran Johanssons långresor i förra och detta nummer samt efter pandemin så har åtminstone jag ett STORT uppdämt behov av att få köra Triumph och träffa likasinnade.

Glädjande också att MHRF har haft framgång i dialogen med/mot Naturvårdsverket i tolkning om import/export av äldre fordon kan betraktas som handel med avfall. Naturvårdsverket fick backa på den tolkningen i en överklagan som gick vidare till Mark och miljödomstolen. MHRF fortsätter enträget att verka för tydligare tolkningsregler i bl a denna och andra miljörelaterade lagförslag.

Vidare gör nu MHRF en kraftig modernisering av försäkringshandläggningen som kommer att bli helt digitaliserad framöver och man passar även på att minska antalet fordonsinspektörer (tidigare besiktningsmän). Mer om det längre fram i tidningen.

Om ni som jag kommer att befinna er ute på vägarna i sommar, glöm då inte kameran och anteckningsboken så hjälps vi åt att göra många fina resereportage till kommande nummer. Vem vet någon av bilderna kanske vinner i sommarträffens fototävling. Skulle det klia i pekfingret alldeles väldigt så finns det gott om hjärterum i redaktionskommittén för fler att hjälpas åt att sätta ihop kommande nummer!

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Göran J.:s Europatur del 2 6
- Nordisk träff 10
- Etanolresistenta bränsleledningar ... 11
- TR3B 60 år 12
- Danskesjöträffen 13
- Nästa generation 14
- Förändringar i MHRF's försäkringar . 20
- TR Register - ny app! 22
- Triumph History 24
- Sommarträffen 28
- Hallå där!!! 30
- Vårstartsproblem 31
- Radannonser 32
- Kallelse till Årsmöte 33
- Eventkalender 34
- Redaktionens spalt 35
- Klubbshop 36

Försäkringskommitté (MHRF)
Försäkringssamordnare
Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.
Sven Erik Jeppsson, Uranstigen 1, 587 29 Linköping
0709-98 44 60, g34@hotmail.se

Fordonsinspektörer
Sven Erik Jeppsson, Uranstigen 1 587 29 Linköping, 0709-98 44 60, g34@hotmail.se

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

Omslagsbild
Per Asplunds TR7 redo för "take of"
Foto: ©Bengt Arvidsson

MHRF
Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkommen till TR-KLUBBEN

hälsar vi vår nytillkomna medlem!

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
1567	**Krister Ek**	**Ringvägen 8**	**185 34**	**VAXHOLM**	**1959**	**TR3A**

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



Ask about our new EU Shipping Rates including Brokerage, Duties & Taxes

RIMMER BROS EST 1982

1982 **40TH ANNIVERSARY** 2022

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



ALL THE PARTS YOU NEED





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

TRIUMPH



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







ASK US FOR A FREE CATALOGUE

TRADE & WHOLESALE ENQUIRIES WELCOME





TRY OUR NEW
EU-FRIENDLY IOSS SHIPPING SERVICE
SEE WEBSITE FOR MORE DETAILS



WEB - www.rimmerbros.com
EMAIL - sales@rimmerbros.com
TEL - +44 1522 568000
Rimmer Bros., Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln. LN4 2NA.

SEE OUR SOCIAL MEDIA

DEL 2



Hamnen i Monte Carlo. Ingen trevlig stad att köra bil i.

Göran Johanssons

Text och foto: Göran Johansson

Europatur 2021

Här följer sista delen av Görans äventyr på Europas krokvägar. Glöm inte att ta chansen i ”Görans Utmaning”i sommar!

Jag läste sommaren 2019 på någon internationell Triumphbaserad Facebooksida om något som kallades 12in12. Det var att man träffades vid Alperna och körde en hel dag, detta lockade mig så mycket att jag anmälde mig.

Initiativet kommer från en stor Michelotti entusiast, Tony Calo, en engelsman som bott i Italien i trettio år. 12in12 innebär att man ska köra 12 alppass på 12 timmar, men i verkligheten kan det även bli 21 pass. Körsträckan är ca 45-50 mil.

Träffen 2020 blev inställd på grund av Covid-19, så jag flyttade min anmälan till den 19 juni 2021. Intresset för denna träff har ökat så i år körs det vid fyra tillfällen, med max 20 startande bilar varje gång.

Vi var 15 bilar från 7 nationer som träffades på ett gammal underbart hotell på fredag eftermiddag, 5 bilar kom tyvärr inte på grund av reseregler mm. Alla deltagarna har sedan tidigare laddat hem en app. på sina telefoner där vi hela tiden kan se var alla befinner sig, roligt hjälpmedel.

Vi samlades till en gemensam middag på kvällen, där vi fick lite information om morgondagen. Deltagarnas starttid baseras på bilens ålder, vikt, motorstyrka och i fall man har varit med tidigare. Vår gamla Triumph med relativt få hästkrafter skulle starta som andra bil.

Väckarklockan ringde strax före fem, och vi kom snabbt på fötter. Tyvärr så var det för tidigt för en riktig hotellfrukost, vi fick nöja oss med en liten kopp italienskt kaffe och en croissant. Som tur var så åt vi en rejäl middag kvällen innan.

Fem minuter före vår start 06:05, fick vi kartan och en enkel instruktion på hur det fungerade och vilka pass som skulle prickas in. Det var inte lätt att få svar på uppkomna frågor eftersom vi fortfarande saknar kännedom om det italienska språket. Men vi knäppte jackan, startade bilen och gav oss i väg. Efter hand så fick vi kläm på kartan och började pricka av de uppställda punkterna.

På en av de mindre vägarna, långt från all civilisation hände det som inte ska hända. Kraftigt haveriljud från vänsterbakhjul. Tankar far genom huvudet, hjullager? Diffen? Bromsarna?

Snabbt av vägen och fram med verktyg och domkraft. Efter att bromstrumman kom av framgick det att den lilla brickan som håller bromsbacken var borta och att backen inte var på rätt plats. Brickan hittas i underkant och var tämligen felfri, så det var bara att återmontera och köra vidare. Tur att den hittades, för jag hade ingen annan med mig. Backar, klossar, skivor, trummor, ok, bromscylinder mm var medpackat.

Efteråt tänkte jag på, om jag inte hade löst problemet, hur skulle jag kunna förklara för en bärgare var jag befann mig. På en mycket liten väg någonstans mellan Italien – Frankrike.

Det bästa med denna träff var, förutom att träffa trevliga Petrolheads, möjligheten att uppleva Alperna från dessa små fantastiska vägar som man aldrig hade hittat själv.

Christin utryckte sin fascination över att köra med denna gamla bil 450km under 12 timmar på dessa vägar, ”Det var roligt hela tiden”.

Senare på kvällen var det ytterligare en trevlig middag. Men jag måste erkänna att jag var lite sliten, tur att Christin och jag skiftades om att köra.

Mer information finns på https://12in12en.mystrikingly.com Det finns även filmer på Youtube, sök 12in12.

Dag 13

Nu närmar det sig att Christin ska flyga hem från Nice. Vi passerar gränsen till Frankrike, kör kustvägen till Monte Carlo. Vi hade en viss oro inför gränskontrollen, men gränspolisen vinkade bara fram oss och sa ”beautiful car”, fast Christin uppfattade att han sa ”beautiful girl” och det var nog det som gjorde att vi kunde passera. Staden är storslagen med dess bebyggelse och med de många lyxbilar och Supersportbilar som finns. Vi kan bara inte förstå vad glädjen är att köra 50 km/timme med de bilarna i den täta trafiken. Här blev vi också uppmanade att köra bil med munskydd på! Efter några extra rundor kom vi ner till hamnen, så att ett fotografi kunde tas.

Vi fortsatte omgående vidare mot Nice. Jag har hört att ”Nice is nice” det stämmer tycker vi. Denna stad är den på resan som vi gärna skulle återvända till.

Dag 14

Direkt efter frukost kör vi till flygplatsen, Christin flyger hem och lämnar mig själv åt kommande äventyr.

Vid körning på motorväg så hade det varit bra med sidobackspeglar på båda sidor, jag har ingen på höger sidan, det händer att man blir omkörd i hög fart på höger sida, även vägrenen används för omkörning!

Syrsornas kraftiga sång kan till en början förväxlas med gnisslande bromsar.

Jag har ett mål att samla länder med min Triumph, så jag kör västerut mot Spanien och Andorra. Jag hittar en trevlig plats och tar in på en camping intill medelhavet i sydvästra Frankrike.

Söndag dag 15

Jag har kvar tält och en stor del av packningen på min camping, jag ska bara köra på en dagsutflykt till Spanien och Andorra.

Nu var jag snart så långt hemifrån som jag skulle, ca 10 mil norr om Andorra i Pyrenéerna i södra Frankrike. Då kände jag doften av varma belägg och bilen ville knappt rulla. Jag konstaterade att båda frambromsarna var heta. Jag körde några hundra meter och svängde in på en byväg i Verniolle där det fanns en bra plats intill vägen för att börja felsökning. En tjänstvillig Fransos som bodde intill var bilmekaniker och vi hjälptes åt för att fixa felet. Vi bytte packningarna i huvudbromscylindern (de, och mycket mer reservdelar, fanns med i bagaget) och kontrollerade andra möjliga saker.

Det är en märklig känsla att stå på den franska landsbygden och jobba tillsammans med en okänd och hjälpsam person, och ingen förstår vad den andra säger. Ytterligare en hjälpsam man blandar sig i, och han kan lite, mycket lite engelska. Samtidigt



John i sin Koja, tog färjan från England till Spanien för att kunna komma, eftersom Frankrike plötsligt hade stängt gränsen mot England. Gentlemannen var med tre lördagar i följd!



Daimler SP250


Arnold från Holland lär Christin skillnaden mellan TR5 och TR 250.



Aston Martin DBR4, en godkänd och välbyggd replika.



Omkörd av en Alfa.



Roadbooken påminde om något annat. Den observante ser att starten illustreras av min Triumph.


En fantastisk liten väg, nästan helt fri från andra trafikanter.


Ferrari 308 GTS. Vissa vägar var nog lite olämpliga för en sådan låg bil.

konstaterar vi att bromsproblematiken inte kommer att lösas på plats, utan bilen måste bärgas. Tack vara Fransos nummer två lyckas vi få tillkallat en bärgare, som kom inom tjugo minuter till rätt plats, hjälpen med det telefonsamtalet är jag väldig tacksam för. Jag ringde till MHRF och anmälde det akuta problemet, men eftersom det är söndag så blir det inte återkoppling förrän i morgon. Bärgaren som även har bilverkstad tog hem bilen till sig, men klargjorde att de inte kommer att åtgärda felet. De skjutsade mig till ett hotell och visade var restauranger och biluthyrning fanns. För deras jobb betalade jag bara 93 Eur. Spännande att se vad som händer i morgon.

Jag konstaterade då jag satt i lastbilen, att från den platsen var det mycket bättre utsikt, än från en Triumph, fast det är ju inte så kul.

Hotellet jag blev skjutsad till såg stängt ut, men vi blev insläppta och jag fick Wi-Fi kod och betalade. Jag fick visat mig var jag kunde äta frukost mm. Men senare förstod jag att det inte fanns några andra gäster på det tre våningar stora hotellet, frukosten fick jag själv ta ur kylskåpet. Spännande att hamna på oplanerade platser, lite extra spännande i sydfrankrike där man inte kan prata med någon.

På måndag ringde jag Folksam, som administrerar MHRF försäkringen, för att stämma av läget. Jag fick beskedet att de återkommer före lunch. För att vinna tid så satte jag mig på ett tåg med tre byten, för att komma tillbaka till min camping. Efter ytterligare ca fem samtal blev jag så uppringd på tisdagseftermiddagen med beskedet att de tyvärr inte kunde hjälpa till, jag saknade något tillägg på min försäkring. Då blev jag irriterad och berättade för henne, att i MHRF försäkringen ingår transport till lokal verkstad och är problemet svårlöst på plats så ingår transport av bilen till min hemadress!

Två timmar senare fick jag klartecken att Triumphen får skjuts hem inom tre veckor och att jag kan boka flygbiljett.

I väntan på flyget hem så uppgraderade jag boendet till hotell eftersom delar av min utrustning var lämnad kvar i bilen. Samtidigt påbörjade jag en utrensning av min packning, för nu var jag ju tvungen att bära allt mitt bagage för incheckning på flyget. Tältet med mera hamnade i soporna.



Den högsta passagen, La Bonette på över 2800 m.


Översiktsbild efter målgång.


Felsökning pågår, båda hjulen fram är låsta.



Bensträckare på Colle Sampéyre, höjd bara ca 2300m.

Du missar väl inte Görans utmaning?

Läs mer i nr 1 2022!

Vid en sms-korrespondens på torsdagseftermiddagen kunde jag läsa att de fortfarande inte visste till vilken verkstad den skulle transporteras till. Efter ytterligare ett telefonsamtal så visades sig att den informationen var felaktig.

Efter Covidtest på flygplatsen i Montpellier var det klart att flyga till Kastrup, med ett byte i Paris. Tyvärr så var planet till Paris försenat så det blev till att springa till nästa gate, jag hann med, men inte mitt bagage.

Jag reste hemifrån med en fullastad bil, efter tre veckor så hämtade Christin mig på stationen i Malmö. Då hade jag all min packning i en liten ryggsäck.

Biltransporten samordnas från Holland dit den först togs. Därifrån hämtades den av en litauisk biltransport hem till oss. Svenska är inte heller här något gångbart språk.

Bagaget kom hem efter tre dagar, bilen efter 11 dagar, 16 dagar efter gjord anmälan. Ersättning för utlägg kom från försäkringsbolaget inom fem dagar.

Jag misstänkte att en liten backventil i huvudbromscylindern var anledningen till mitt haveri, så jag beställde hem en ny komplett. Så fort bilen anlände så blev cylindern bytt och bromsarna luftade, och allt var bra igen. Eftersom den utbytta huvudbromscylindern bara fungerade några år, så kommer jag alltid ha en extra med på kommande långresor.

Trots att det inträffade oplanerade händelser, så är det en fantastisk upplevelse att göra en sådan resa. Utan mitt kontaktnät i olika Triumphforum på Facebook så hade jag aldrig hittat denna träff, och resan hade varit ogjord.

Undrar vart det bär nästa år? Risken är stor att jag blir en återfallsdeltagare i 12in12.

Besökta länder: Polen, Tyskland, Tjeckien, Österrike, Liechtenstein, Italien, Schweiz, Frankrike, Monaco
Längsta dagsetapp 130 mil
Kortaste dagsetapp 100m
Total körd sträcka 408 mil
Missa körsträcka pga bärgning 270 mil
Antal tankningar 14 st
Vägavgifter ca 1200kr



Jag gav upp och bärgare fick kallas in. Tryggt att veta att bärgning ingår i MHRF försäkringen.



Nu äntligen blir det tågluffning, det som aldrig blev av då jag var ung.



Skönt att den kom hem, hemresan hade gått bra.

25 bilar preliminärbokade från Norge och Danmark!

NORDISK TRÄFF 2022

Lundsbrunns Resort & Spa, 1-3 juli



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

Program

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

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

Söndag: 10:00 Extrasvängen.

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

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

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

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

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

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

Välkomna, önskar Fabbe & Bengt-Inge

Etanolresistenta bränsleledningar och tätningar

Slangar för bränsle

Det är lätt gjort att man använder fel typ av bränsleledning om man bara anger ”R14”för att få en resistent ledning. I hoppas att denna korta artikel för den som skall köpa nya ledningar.

SAE J30 är serie av standard syntetiska gummiledningar för bensin och olja som används i allt utom för hydralik. SAE är inte den enda typ av standard men det är den vanligast just på detta område. En slang märkt med en viss SAE-beteckning skall hålla minst den standard som beteckningen anger men kan mycket väl vara bättre.

SAE J30 R9 är den vanligaste kvalitén för bränsleslangar som skall tåla E10. Den nyare R14 anses han ännu bättre tålighet för etanol och är lämplig som bränsleledning i våra PI-bilar som jobbar med högt tryck. SAE J30 R9 skall tåla upp till 100 pis och det är ju på gränsen. PI-bilarna har ju ett tryck på runt 105 psi i ledningarna. Det som är lite förvirrande är att det finns flera med benämningen R14.

SAE J30 R14 är av syntetiskt gummi och tål etanol bättre än R9 men tål bara ett tryck på 50 psi. Så den är inte så bra för PI-bilar men för övriga Triumph-bilar går den jättebra.

SAE J30 R14 T2 har en extra stålstrumpa och gör att den tål tryck upp till 225 pis. Den är mycket lämplig för PI-bilar och fungerar så klart till alla andra också.

SAE 100 R14 är en slang avsedd för hydralik med fasta kopplingar och har utmärkt förmåga att tåla etanol genom att den har ett inre skikt av PTFE/Teflon och är dessutom förstärkt med en stålstrumpa.

Det är alltså viktigt att ange hela SAE numret. Det finns slangar som är märkta med den Europeiska specifikation i serien BS/EN85X med varianter men dessa har inte analyserats av författaren.

Det finns rapporter om falskmärkta slangar som läkt efter bara något års användning. Det är viktigt att kolla fabrikantnamnet så man inte får tag i något med falsk märkning.

Tätningar

Viton (utvecklat av DuPont) är ett material som är lämpligt för tätningar och packningar som kommer i kontakt med etanol. Viton är ett produktnamn från Du Pont och finns i flera varianter. Det är viktigt att ha rätt beteckning. Jag har dock inte lyckats reda ut vilken beteckning som är rätt så jag rekommenderar här att ni vänder er till en seriös leverantör som vet vad som fungerar.

Viton-F är i vart fall en produktspecifikation som fungerar. Ännu bätte är det om de är märkta Viton-GF eller Viton-GFLT. Det finns Viton med märkning A och B också men de är inte lämpliga.



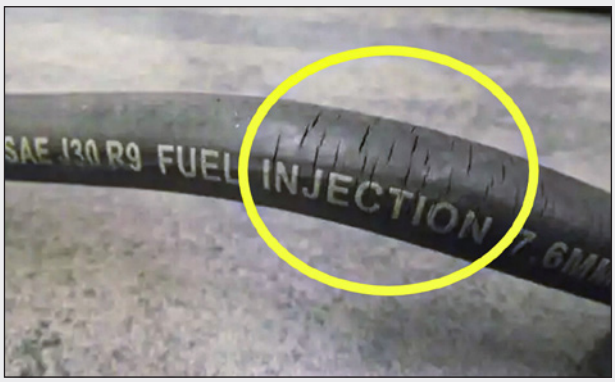
SAE J30 R14 T2



SAE J30 R9



SAE 100 R14



Dålig “falskskytad” slang som det blivit sprickor i



TR3B med ägare Pia Melke

TR 3B 60 år

Text Pia Melke
Foto Bengt Arvidsson

2022 är det sextioårsjubileum för den sista modellen av Triumphs klassiska ”Sidescreencars”. I klubben finns hela fem st TR3B. Här berättar Pia Melke om sin bil som varit i familjens ägo i många år.

För lite mer än 30 år sedan köpte min pappa Staffan en Triumph TR3B. När han berättade om den för mig så sa han att “den är i bra skick, fullt körbar. Marja (hans sambo) och jag kan använda den för att semestra med”.

Pappa och Marja brukade förr om åren alltid cykel-semestra, oftast i Frankrike, med tält, sovsäckar och massvis av bagage på pakethållaren. Den nyinköpta bilen öppnade upp för liknande fria, men lite mindre strapatsrika, semestrar.

Pappa har alltid gillat bilar, speciellt brittiska bilar från 60-talet. Bilen skulle inte stå i garage, den skulle användas och så blev det också. De åkte på många bilsemestrar, i Sverige och utomlands och tältet kunde nu ligga i bagageluckan, väldigt bekvämt och praktiskt. Efter några år så började pappa och Marja även att åka på bilträffar och träffa andra glada Triumph-ägare. Där fick de lära känna den härliga gemenskapen bilentusiaster emellan.

Med tiden så började pappa bli ordentligt fäst vid sin TR3B. Den var inte längre bara ett charmigt transportmedel, bilen i sig och dess historia började bli riktigt intressant. Hur var det nu med ratten? Hans bil hade ju inte träratt, som han sett att en del andra bilar haft på Triumph-träffarna, kanske skulle man byta till det? Och höger framskärm, den var ju av glasfiber, borde han inte byta till plåt? Långsamt växte sig intresset för själva bilen allt starkare. Vinylsätena byttes ut mot läder, motorn renoverades och blev så småningom anpassad för blyfri bensin.

Färgen är viktig

Sen var det ju det där med färgen. Jag vet inte hur många gånger han har berättat att tyska sportbilar är silverfärgade, italienska är röda, franska är blå, men engelska bilar, speciellt Triumph, gör sig bäst mossgröna. Sagt och gjort, bilen lackades om från vit till British racing green.

Under alla dessa år så har pappa alltid bjudit in mig att åka med och även att köra hans Triumph. Varje sommar åker vi på utflykter via slingriga landsvägar, ofta till något slott eller någon fin trädgård som håller öppet för turister. Vi har också åkt till Prins Bertils Memorial tillsammans.

För några år sen började pappa prata om sin bil på ett nytt sätt. Han sa saker som att "en bil kan ju hålla väldigt länge om man sköter om den" och "en gammal bil kan man visserligen äga, men man har den ju ändå bara till låns under ett antal år, fram tills dess att någon annan tar över och tar hand om den". Jag förstod vinken. Pappa ville att jag skulle få chansen att känna samma Triumph-glädje som han har känt i alla dessa år. Sen ville han förstås också säkra bilens framtid. Jag stod redo! Jag sa att jag mer än gärna kommer att ta hand om bilen när den dagen kommer. För mig är bilen inte bara en bil. Den är också en del av min pappa och hans drömmar. Det är både en ära och en stor glädje att ta ansvar för denna bil.

Pappa mekar

Pappa är förstås fortfarande den som har hand om bilen, den står i hans garage och han sköter om den. Under de senaste två Corona-åren så har vi tyvärr inte åkt lika mycket Triumph som vi brukar, men nu i sommar, då ska pappa och jag ta igen det. Vår mossgröna TR3B ska susa genom de sörmländska landskapen, och kanske, kanske, kan vi få något av mina tre barn att bli lite mer intresserad av bilen. Vi måste ju tänka framåt!

Fotnot:

Pias pappa som hon skriver så varmt om är vår mångårige medlem Staffan Olsson.

Pia och pappa Staffan mot nya utflyktsmål





”Nästa Generation”

Per Asplund och pappa Ove

Text och foto Bengt Arvidsson

Ute på gårdsplanen när jag kommer till Köping står den svarta TR 7:an och blänker i solskenet, lite elegant med guldlackade stripes som påminner om en känd Formel 1 bil från samma tidsperiod.

Jag köpte den 2006 av en kille i Kumla säger pappa Ove Johansson. Men jag hade faktiskt först tänkt att köpa en Ford Thunderbird av första femtiotalsgenerationen med reservhjulet på bakluckan. Thunderbirden översteg dock hustruns accepterade limit så jag fick inte köpa en sån säger Ove och skrattar gott år minnet när han blev TR7 ägare som andraval.

Det var så att en granne till mig när jag bodde i Julita hade Bilelektro i Kumla och kom en gång körandes i TR sjuan, ägaren, en skohandlare från Kumla ville sälja så jag tänkte att den kan jag köpa och ha lite roligt med. Första vintern började jag att plocka lite med den, bl a bromsarna behövde en översyn. I garaget lyfte jag upp bilen och såg då eländet i innerskärmarna, det var inte hål men jag petade hål i dom. Någon svets fanns inte så frågan var vad man skulle göra.

Jag tänkte då att jag gör som på moderna bilar säger Ove, tog plåtar och bockade till och så popnitade jag fast dom. Sen smetade jag på asfalt under skärmarna, målade på insidan och lade tillbaka mattorna och det har ju fungerat säger Ove.

Så hade jag den att åka med fortsätter Ove som den naturligaste sak i världen på sin sjungande Västmanländska.

Jag har ju lånat bilen lite till och från men nu har jag fått låna den på heltid....

Så säger sonen Per som nu är Triumph ägare och TR7 är en skön bil att crusa i.

Den startar och går så motorn är aldrig öppnad på TR7:an. Den har ju inte gått så väldigt många mil heller. Lite elgrejor och batteri är bytt också. Glassäkringarna i original var ett problem säger Per. Nya gick inte att få tag på då pillade jag isär de gamla säkringarna och stoppade i en porslinssäkring inuti med en fjäder som utfyllnad och då passade de in i säkringsdosan.

Bilen är väl inte i perfekt skick i karossen och så säger Per. Det finns lite repor och nån bula, men den är i bra bruksskick vilket gör att man törs köra med den och inte behöver ängslas om det dammar eller sprutar lite grus från nån lastbil.

TR7:an är registrerad som en –82/83.a men 1982 tillverkades inga TR7....

Ove och Pers TR7 är såld ny i England men vänsterstyrd och alltså tillverkad tidigare. Jarl, skohandlaren som importerade bilen från England hade gjort lite efterforskningar men vi har ingen mer information säger Ove.

Det är ju lite spännande att försöka reda ut historien så jag tar kontakt med Pontus Pettersson, teknikansvarig för TR7 och TR 8. Pontus gör en research och rapporterar följande. Enligt ”The Complete Guide to the Triumph TR7 and TR8 så tillverkades den sista TR7 5 oktober 1981.

Av chassinumret framgår att Pers och Oves TR7 är av årsmodell -81. Tillverkad på Solihull fabriken före maj månad 1981 som en Limited Edition för den amerikanska marknaden och därför vänsterstyrd. Om den varit i USA vet vi inte men den importerades till Sverige 1983, därför inskriven som årsmodell 82/83.

TR7 känns ju annars en typisk -70/80talsbil med sin kilform säger Per och när man kör med den är det mest äldre män som minns bilen från sjuttiotalet som vänder sig om och tittar.

Mitt bilintresse började tidigt säger pappa Ove....

Första bilen blev jag ägare till som 16-åring. Vi var några kompisar som köpte den ihop men den blev registrerad på mig. Bilen, en Chevrolet -37:a var inte körbar. Vi släpade hem den och bytte topplockspackningen som hade gått. Jag vet ännu inte i dag hur vi lyckades få fart på bilen, vi var ju bara grabbar utan någon erfarenhet av bilar.

En kompis med körkort var chaufför när man åkte i ”stan”. Ute på landet, där kunde man köra ändå säger Ove och skrattar gått åt minnet från slutet av femtiotalet. När jag tog körkort 1960 så blev det vanliga bilar. Bl a hade jag en Ford Anglia och en Fiat 600, inga snabba bilar direkt men fungerade bra i den tidens trafik.

Folkvagnar har jag haft hur många som helst säger Ove. När vi gifte oss, jag och frugan så var vi tvungna att ha två bilar och då blev det VW 1200 i många versioner. I bilhallen såg vi en gång en Opel Kadett och tänkte att en sån skall vi spara till så vi lade en plan på ett år men redan efter sex månader blev det köp, den följdes sedan av många Kadetter den senaste en röd metallic kupé från sjuttiotalet som så många andra bilar passerat revy i Oves ägor. Passerat har också några SAAB 99 och 900 och så Volvo förstås. Hur kommer det sig att du haft så många bilar undrar jag? Jaa säger Ove och drar ut på svaret det är väl att man blir lite sugen, så är det nog.

Men sista Opel´n hade jag rätt så länge. Då höll jag på och byggde ett fritidshus i Julita så den fick hänga med i tiotalet år och var helt slut med stora hål i skärmar och så. Ja fyller Per i med det var en riktig arbetshäst. Jag minns fortsätter Per när vi åkte från Köping, mamma, pappa, jag och syrran till Arboga. Där hämtade vi mormor och morfar. Då var vi alltså sex personer i en Opel Kadett, dessutom en fågelbur som morfar satt med i knät säger Per. Packningen hade vi i ”skuffen” och så last på taket så högt det gick så bilen gick i zick-zack på Västermovägen. Så var det nog lite här och där på den tiden och visst minns man ”semesterbilarna”, fullpackade både inne och ute.

Bil- och teknikintresset har gått i arv...

Jag konstaterar när vi skall välja bilder till artikeln att Pers dator är full med bilder på bilar och flygplan. Jaa jag är väldigt teknikintresserad säger Per.

Jag köpte min första bil dagen innan jag fyllde 18. Det var en tvådörrars SAAB 99 kombi cupé. Den plockade jag ner till minsta skruv fortsätter han, dels var den lite rostig, men det var också för att lära mig och det var dessutom kul.

Farsan köpte en svets också så att jag skulle kunna lära mig att svetsa ordentligt. Ja säger Ove dom var ju där i garaget alla grabbar och jag tyckte att det var bättre att dom var hemma och höll på. Jag och frugan hade våra bilar stående på gatan i två år när grabbarna meckade i garaget.

Det höll oss nyktra i alla fall skrattar Per och när allt var urplockat så lackade jag den invändigt. Den utvändiga lacken lämnade jag bort till ett proffs. Sen plockade jag ner motorn i delar och lärde mig hur en SAAB motor ser ut på insidan. Så här i efterhand är det ju lite kul för grunden i den motorn är ju egentligen Triumphs halva V8 som SAAB utvecklade tillsammans med Triumph till den raka ”fyran” i första 99 modellen. Även om min motor var en nyare ”tvåliters” så känner man igen t ex den här aggregataxeln som går igenom och driver oljepump, vattenpumpen och fördelaren från Triumphs konstruktion säger Per.

Efter några år med 99:an så fick du ju köpa vår 900 SAAB säger pappa Ove. I den var det H-motorn i fyller Per på med. Det var SAAB och Per Gillbrands egna konstruktion även om han tog med en del lösningar från den tidigare motorn. ”Niohundran” plockade jag också ner och renoverade både chassi och motor säger Per, sen lackade vi den också.

En fjäder till ett ventilsäte hade gått av men jag hörde lite dåligt säger Ove så för mig lät den bra som helst men du sa att motorn ”fnyser” fortsätter han och tittar menade på Per som tog in bilen i garaget för att inspektera. Mycket riktigt var det en fjäder som gått av och en avgasventil öppnade inte riktigt.

-vet inte om det gjorde nåt på accelerationen säger Ove. Jaa fyller Per på med, det var ju en halv cylinder som var borta så det är klart att det blev skillnad.

Är du självlärd som mekaniker frågar jag....

...efter att ha hört alla storys om bil- och motorrenoveringar. Ja det kan man säga svarar Per, sen har vi en kille har i Köping Janne Sellholm som är en riktig guru inom rallysporten. Han började i mitten av åttiotalet att både tävla och trimma motorer, växellådor, chassin och så säger Per. Många av storfräsarna inom rally har hans komponenter. Då på den tiden hängde alla grabbar där och man fick många råd och tips, där lärde jag mig mycket.

T. ex hade Janne ett system för att väga och trycka fjädrarna så att man kunde plocka ihop de starkaste i motorn. Vi skickade kamaxlar på slipning och sen gjorde man egna lyftare som öppnade 3-4 mm högre och det gjorde ju sitt tillsammans med balansering av motorn blev det väldigt bra avslutar Per diskussionen om trim på SAAB 900 motorn. Tyvärr hade jag inte insprutning på den utan dubbelförgasare men den gick riktigt bra i alla fall. Man lär sig ju när man håller på säger Per

Han hade ju moppe också men det var en gammal pedalmoppe som jag också kört på säger Ove, den var ju efter morfar och det är väl så att Per är lite för ung för den där riktiga moppeeran. Men nästan all kompisarna hade moderna moppar men jag kunde köra fortare än dom för jag kunde ju trampa också säger Per och hade man ork kunde man köra om dom en kort sträcka

Jag skruvade förstås i den också redan från att jag var 14 år gammal. Plockade ner och satte ihop motorn på tid. Jag vill minnas att det var 14 minuter det tog allt som allt.

DAF 66 cabben....

Jag köpte en DAF 66 en gång för 300 kr, det här var precis när Volvo köpt DAF så i papperen hette den Volvo 66 men det var ändå en DAF. Den fungerade inte, därav priset. Det var bränslepumpen som var trasig.

Jag fick dra hem den säger pappa Ove. Den hade ”vuxit fast” på ett gärde här i Köping vid Schele-skolan, gräs växte det inne i bilen. Per kommer hem och säger, ”farsan, kan du hjälpa mig och dra hem en bil” skrattar Ove åt minnet. Ja fast den var inte rostig eller så. Jag skulle ha den att köra med ett tag när jag renoverade SAAB 900:an. Jag körde med den ett tag men så sprängde jag motorn på den. Då fick den stå uppställd hos en kompis på landet några år.

Sen blev det ”inne” med att bygga cabrioleter här i Köping. ”Alla” gjorde egna cabbar. Jag hade en kompis som gjorde riktigt seriösa cabbar med trösklar förstärkta av bockad plåt som han gjorde själv.

Då gav jag mig på DAF:en också och gjorde förstärkta trösklar, kryss i ramen och förstärkta A- och C-stolpar. Det blev en cabriolet av den med öppningsbara dörrar. Vi lackade den turkos, vacker färg som syntes ordentligt skrattar Per. Den var registrerad och typad som ombyggt fordon och jag körde med den några år, att åka öppet med vinddrag det var en härlig känsla säger Per

Du var ju så envis säger Ove när du sprängt motorn på Daf:en och skulle ha i en Audi A 80 motor. Jag så åt honom att ”det går inte för styrstagen tar i”. Dom kan vi böja ner tyckte Per men framvagnen gick inte att bygga om. Däremot fick jag ihop motorn med variomatic-lådan, jag gick på industriskolan då så jag hade tillgång till svarv och kunde göra en adapter till svänghjulet. I stället blev det en Volvo 343 motor på 85 hk, precis vad remmarna klarade.

När man skulle leka lite körde man in på busstorget i Köping med kullersten för att burna lite. När man varvade upp lite så började bilen att spinna, släppte man sen gasen var kraften kvar i variomatic-lådan och den fortsatte att spinna så man fick åka ut från torget igen på retursladden helt ofrivilligt säger Per.

Engelsmännen bygger inte för kvalitet utan ”They are building by love....”

..... Vi pratar Engelska bilar och teknik vilket mer och mer fascinerar Per.



Jag har äran att få varit med i en Engelsk fabrik där man bygger avancerade borrmaskiner. Jag jobbar på Volvo säger Per och är med i ett projekt som skyddsombud och tekniskt kunnig där vi köper maskiner.

Då har vi varit i England och provkört den här maskinen där man borrar halvmeter långa hål i axlar. När man kommer till fabriken så får man intrycket att vi kommit vilse. Den ser ut att ligga i ett vanligt bostadsområde med bostadshus i olika storlekar och färger i en nerförsbacke.

Så ser man ett par garageportar och går in i en reception. Fabriken ligger sedan på baksidan i ett garage där man i rum på rum i rad byggt alla produktionsenheter för att bygga dom här avancerade maskinerna som står uppställda i ett slags lastbilsgarage och är riktigt high tech. Man har ett patent för att kunna borra i kurvor/halvcirklar. Man borrar kurvt genom att trycka på utsidan med en hydraulisk press och genom att med oljetryck pressa på borröret. Det här är möjligt tack vare ett stål som går att böja. För att se var borrkronan är i ämnet har man konstruerat en djuplaser. Helt unikt och sparar mycket pengar till kunderna.

Det här är typiskt den engelska andan säger Per, när man verkligen lägger manken till så klarar man väldigt avancerade saker och det tror jag gäller engelska bilar också.

Jag var inte med på sommarträffen förra året men hade fått ett tips om att ni skulle ställa upp bilarna vid bil-museet. Jag körde dit och parkerade så TR7:an fick träffa sina artfränder säger Per. Det fanns ingen mer TR7 men väl en TR 8 som vi kunde spana in på parkeringen.

Glassbil

Numera är TR7:an lite av en glassbil säger Per. Det vi gör jag och min fru är att åka runt till olika glasställen runt här i trakten. Här finns många bra glasställen. Vi önskar Per med fru och pappa många sköna glassturer framöver i den snygga TR7:an.





DAF 66 Convertible, one of a kind
Made in Koping

”Ägarbyte” Överlämning av nycklar till nästa generation




TEW 565



TR7 1981 Limited Edition, ägare Per Asplund

MHRF
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad • våren 2022 • nr 1 årgång 30

PåVäg

Obs!

MHRF på Elmia?

MHRF hoppas åter fira påsk på Bilsport Performance & Custom Motor Show. Årets ”påskmässa” i Jönköping pågår 15 till 18 april. Oss hittar du som vanligt i hall C. Om pandemin tillåter (läs mer när det närmar sig på mhrf.se).

GS

Ansvarig utgivare:
Kurt Sjöberg
Redaktör:
Göran Schüsseleder

MHRF
Motorhistoriska Riksförbundet
Stenkilsgatan 5 B.V.
126 52 Hägersten
Tfn: 08-30 28 01
E-post: kansli@mhrf.se
Hemsida: mhrf.se



Årets fordons- och presentationsskylt finns att skriva ut på mhrf.se /6juni. Här hittas även annonsen i olika format för fri spridning på exempelvis sociala medier och i klubbtidningar.

Fira Motorhistoriska dagen den 6 juni!

Dags att planera årets firande av Motorhistoriska dagen som traditionsenligt firas på nationaldagen den 6 juni.

Var med och fira Motorhistoriska dagen enskilt eller tillsammans med andra fordonsentusiaster. Oavsett pandemins utveckling blir det ett gemensamt firande på Facebook under hashtaggen #motorhistoriskadagen2022.

Läs mer om kommande – och tidigare – firanden på mhrf.se/6juni där du även hittar årets presentations- och fordonsskyltar!

Göran Schüsseleder
kommunikatör MHRF



För gårdagens fordon på morgondagens vägar. Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas. Bland våra medlemsförmåner finns marknadens ledande försäkring för historiska fordon.

Viktig information om förändringar i MHRF-försäkringen våren 2022 (roller och ansökan)

MHRF genomgår just nu ett omfattande förändringsarbete. Det innebär nya interna rutiner och arbetssätt inom MHRFs kansli, utvecklade rutiner för samarbetet med klubbarna avseende MHRF-försäkringen samt framtagande av ny hemsida och digitala verktyg.

Ny hemsida mhrf.se

Under våren 2022 kommer den nuvarande hemsidan att ersättas av en helt ny och modern. Det innebär att såväl publik information som inloggade vyer för klubbar och försäkringsansökan kommer att få en tydligare och förenklad utformning.

Rollförändringar och nya namn

Nytt namn för Försäkringsansvarig blir Försäkringssamordnare. Rollen förtydligas och utvecklas till att vara kontaktperson till MHRF samt samordnare i klubbens försäkringsarbete. Försäkringssamordnarna får en behörighet på hemsidan att se klubbens alla ansökningar och kan göra ändringar och tillägg för att hjälpa medlemmen innan ansökan skickas för slutlig handläggning på MHRFs kansli. Denne kan också lägga in ansökningar från icke digitala medlemmar.

Nytt namn för Besiktningsman blir Fordonsinspektör. Namnbytet sker för förtydligande då det idag används olika namn i olika

MHRF begär remiss på rapport om lagskydd av det rörliga kulturarvet

I dag saknas en lagstiftning som skyddar det rörliga kulturarvet – de historiska transportmedlen på väg, vatten, räls och i luften – mot problem skapade i modern myndighetsutövning. Ett konkret förslag har utan remittering lagts på is och i väntan på en lösning tvingas MHRF släcka bränder, senast gällande historiska fordon som vid import klassades som avfall.

Motorhistoriska Riksförbundet har genom samarbetet Transporthistoriskt Nätverk (ThN) arbetat för ett stärkt lagskydd för historiska transportmedel. 2017 gav det resultat när riksdagen gav regeringen i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett lagskydd. Uppgiften lämnades till Riksantikvarieämbetet (RAÄ), som i en rapport 2018 föreslog en hänsynsregel i kulturmiljölagen. Lagförslaget innebar att myndigheter ska ta hänsyn till intresset att bevara och använda historiska transportmedel. Rapporten går på djupet i komplexiteten kring möjligheten till ett levande bevarande i relation till moderna lagkrav. MHRF ansåg att uppdraget var väl genomfört och en revolutionerande bekräftelse.

Ett ja i riksdagen skulle innebära ett stort steg för de myndigheter vars beslut påverkar möjligheten att hålla det rörliga kulturarvet just rörligt. Men ett nedslående besked kom 2020. Regeringskansliet bedömde att alltför många problemställningar lyfts fram för att hänsynsregeln skulle bli verkningsfull och inte ge upphov till nya frågor. Man valde därför att inte gå vidare och därmed skickades inte rapporten ut på remiss. MHRF var inte tillfreds med detta utan ansåg, och anser fortfarande, att så bör ske.

För att komma vidare valde regeringen att ge RAÄ ett nytt uppdrag. I samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) samt det civila samhällets organisationer, däribland ThN, skulle RAÄ verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av kulturarvet. MHRF ansåg att det nya uppdraget var bra, men inte hade samma substans. Dessutom nämndes inte användningen av transportmedlen. Om synliggörandet och kunskapsspridningen om funktion och användning inte beaktas begränsas möjligheten att utveckla kulturarvet.

Strax före jul kom en rapport som redovisar det senaste uppdraget. I den uppmärksammas civilsamhällets och föreningars ideella arbete för att äldre transportmedel ska kunna användas. Det ingår även en sammanställning över projektbidrag samt information om att pandemin påverkat möjligheten att utföra studiebesök och temadagar.

Även om MHRF ser positivt på den nya rapporten anses den ha för stort fokus på bidrag. Kunskap och kunskapsöverföring nämns, men en vägledning saknas. Vägfordonsområdet beskrivs också kortfattat och övergripande.

Det ges en bild av en ökad medvetenhet bland svenska myndigheter, men denna gäller främst RAÄ och SMTM. Inom fordons- och miljöområdet brottas MHRF fortsatt med svåra frågor och kommer att få göra det tills det finns ett lagskydd eller annan lösning där kulturarvsaspekten beaktas. Det har inte minst visat sig i samband med de amerikanska 50-talsbilarna som stoppades i Göteborgs hamn efter att ha klassats som avfall – allt på grund av en otydlig vägledning från Naturvårdsverket. MHRF liksom ACCS, importörerna och deras ombud fick lägga ned ett omfattande arbete under 2021 för att försöka lösa situationen. Ett arbete som fortsatt pågår.

Läs mer på mhrf.se/begar_remiss_lagskydd_rorliga_kulturarvet.

Malin Erlfeldt *kanslichef MHRF med ansvar för rullande kulturarvsfrågor*

Utfärdande av ursprungsintyg dröjer. Tidigast i höst kan MHRF åter utfärda ursprungsintyg. Anledningen är nya föreskrifter som inväntas från Transportstyrelsen. Läs mer under mhrf.se/fordon.

GS

klubbar. Det är också en signal om att det inte handlar om att värdera utan enbart beskriva fordonets skick. Vi vet också att namnet idag förväxlas med bilprovningens besiktningsmän. Slutligen har Folksam framfört önskemål om ett nytt könsneutralt namn. Det kommer bli möjligt att på den nya hemsidan söka på inspektör utifrån namn och geografi. Protokollen förändras med tydligare frågor och de blir också anpassade till olika fordonstyper.

Vår Försäkringssamordnare kommer även fortsättningsvis vara Sven-Erik Jeppson. Han och Morgan Hultgren kommer vara klubbens två fordonsinspektörer framöver. På andra orter kommer man att kunna anlita andra klubbars inspektörer vid försäkringsansökningar. Totalt sett kommer antalet inspektörer minskas rejält då många inte har utfört 10 eller fler inspektionerper år.

Vi vill ta tillfället i akt och tacka alla våra tidigare besiktningsmän Jhonny Meldgård, Kil, Mikael Nilsson, Ekeby, Olof Stark, Sköndal och Bengt Nylén, Falsterbo!

TR Register UK har lanserat en mobiltelefonapp som kan vara till stor hjälp om du får problem med bilen då du kör på långtur i Europa.

TR Register

TR Register i UK tog för många år sedan fram ett häfte innehållande en massa verkstäder i hela Europa som kunde stå till tjänst om någon bilägare fick problem. Den har dock inte uppdateras på länge och blivit lite föråldrar. Nu har man som första bilklubb i Europa tagit fram en fantastisk app som du kan ladda in i din telefon helt fritt.

Med denna app så kan du lätt hitta närmaste verkstad stort sätt i hela Europa. Detta har kunnat uppnås genom vårt samarbete i nätverket för European TR Meetings. Representanter för varje TR-klubb har fått göra en lista på verkstäder som är användbara och dessa har sedan app-utvecklaren lagt in.

Förutom att få tillgång till verkstäder så kan du i appen lägga in din egen profil med personliga uppgifter, uppgifter om din bil, vilket försäkringsbolag du har och vilket telefonnummer du skall ring om behov uppstår.

Det finns även en funktion där du kan lägga in de resor du gjort kallad ”My trips”.

Hur får jag tag i denna app.

Du söker efter ”TR Register” i Google Play store om du har en Andriod-telefon eller Apple appstore om du har en Iphone.

När detta skrivs så är appen färdig att ladda ner på Androidtelefoner medan appen till Iphone ännu ej finns på plats. Det beror på att administratörerna på Iphone jobbar långsamt. Förhoppningsvis är den klar när du läser detta annars är det till att vänta lite. 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.

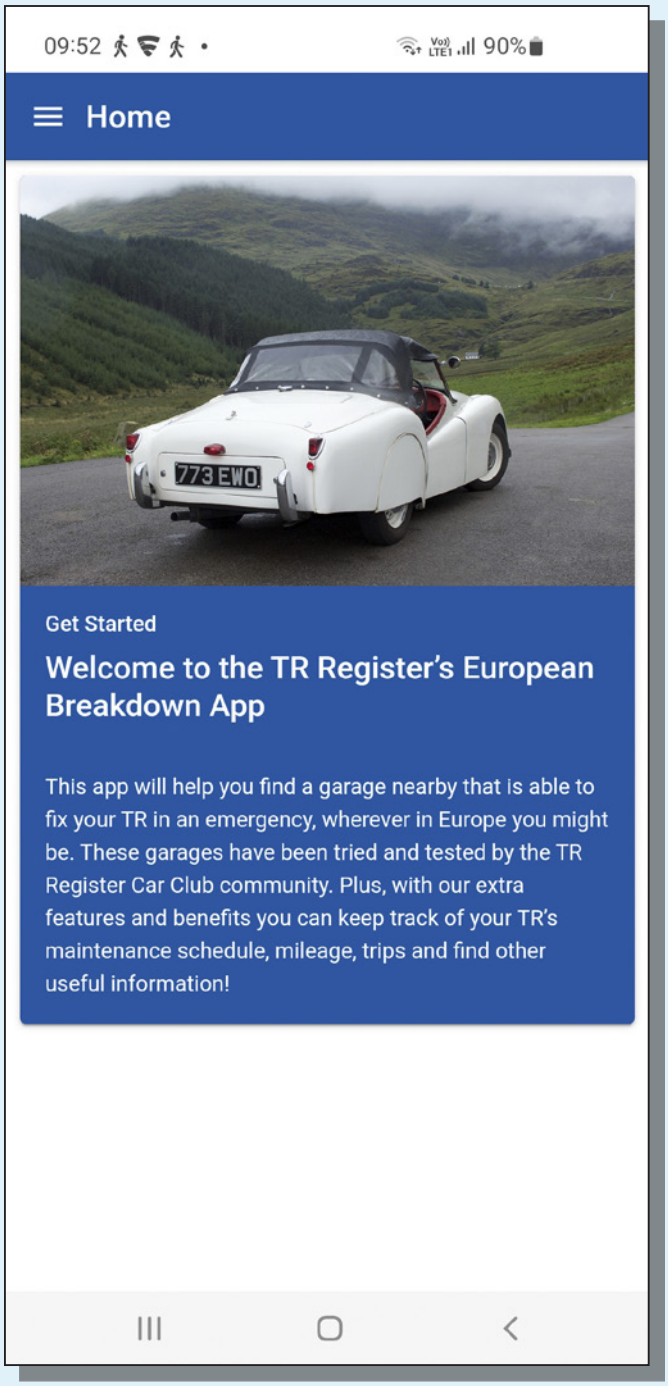
Hur mycket data innehåller appen?

Vid lanseringstillfället innehåller appen 409 TR-relaterade verkstäder i 21 länder. I UK är det inte mindre än 64 verkstäder!! Lyckliga TR-ägare där!!!!

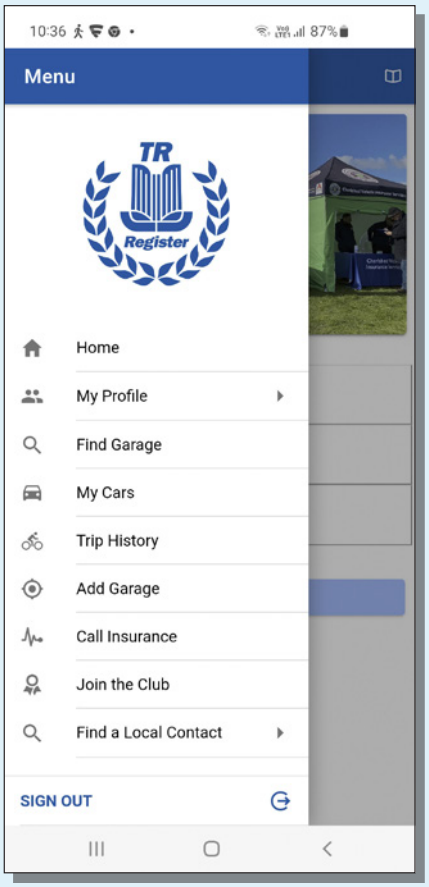
Administration

För att administrera appen så kommer varje TR-klubb i Europa att utse en person som tar ansvar för sitt land och den info som läggs ut om verkstäderna. Känner du själv till en verkstad som borde var med i listan så bör du kontakta ansvarig person inom TR-klubben. Vår ordförande Jan Sjögren har åtagit sig att administrera den svenska delen. Så vill du ha in en verkstad kontakta Jan. Det är inte så många svenska verkstäder på listan idag men det finns säkert fler att mata in efterhand. Obs! Det behöver inte vara verkstäder som har TR-delar på lager. Det är det få som har. Vad de har för resurser i form av kunskap, delar och öppettider osv står i texten där varje verkstad presenteras.

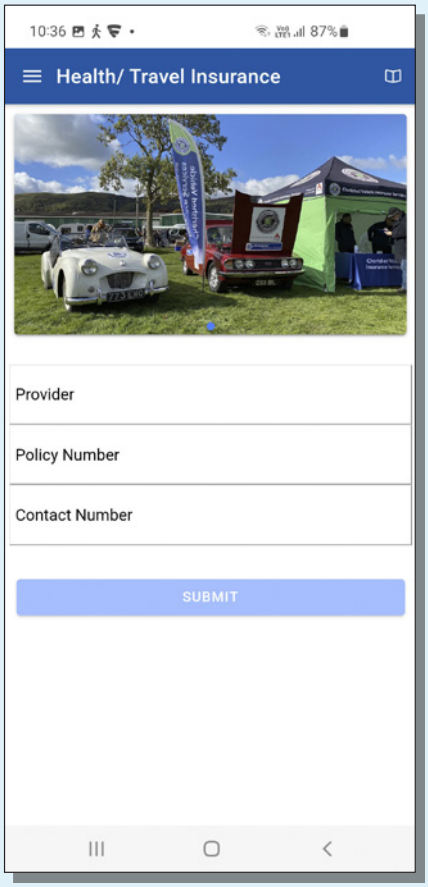
Vad väntar du på?? Ladda ner appen och njut av funktionerna!!!



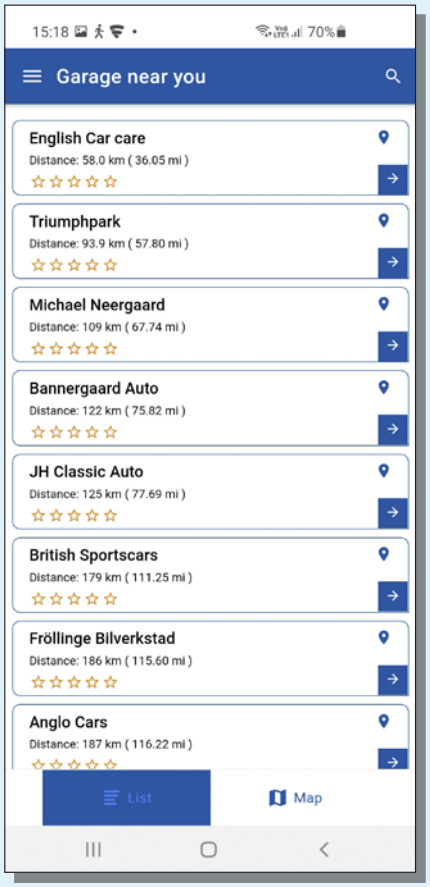
När du laddat ner appen så blir du välkomna av denna bild. Här kan du välja att trycka tex på My Profile



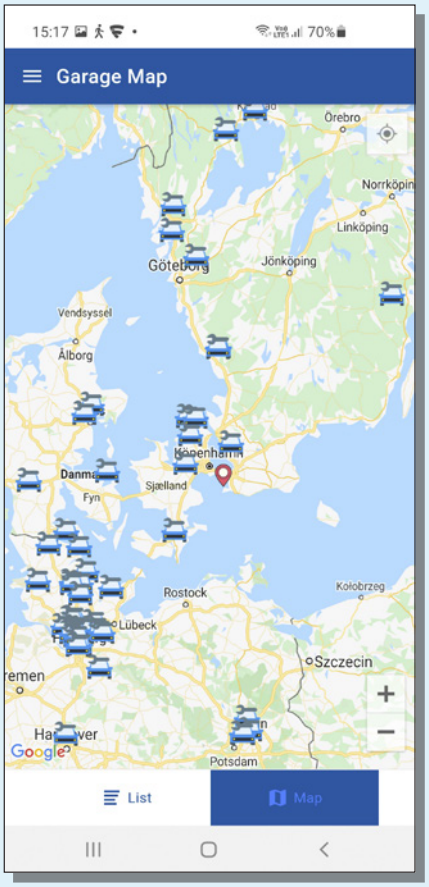
Då får du upp denna sida. Här kan du välja vad du vill titta på.



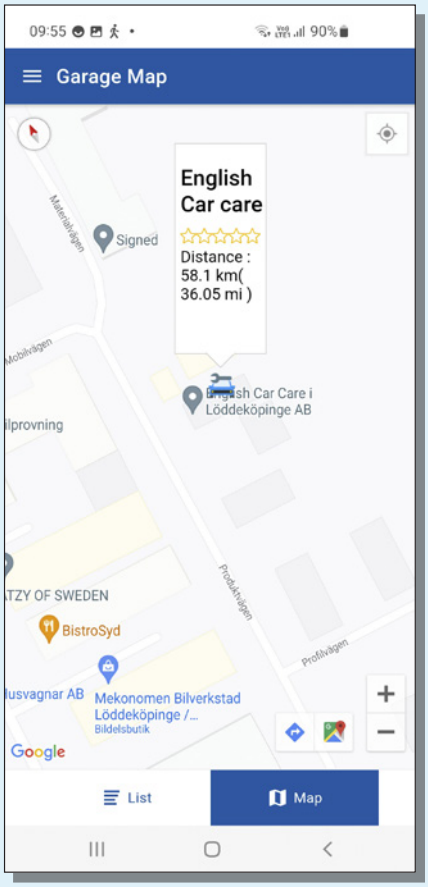
Trycker du på ”Health/Travelinsurance” får upp denna sida. Här kan du mata in ditt försäkringsbolag och kontaktuppgifter.



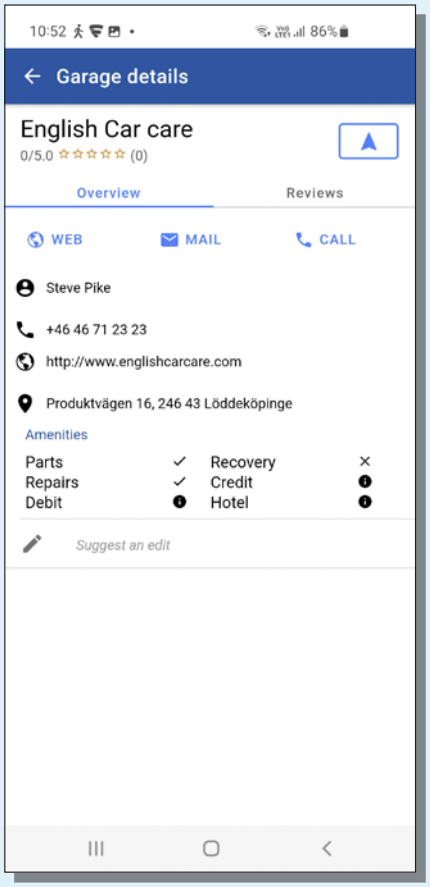
Trycker du på ”Find garage” får upp en lista på de verkstäder som ligger närmast.



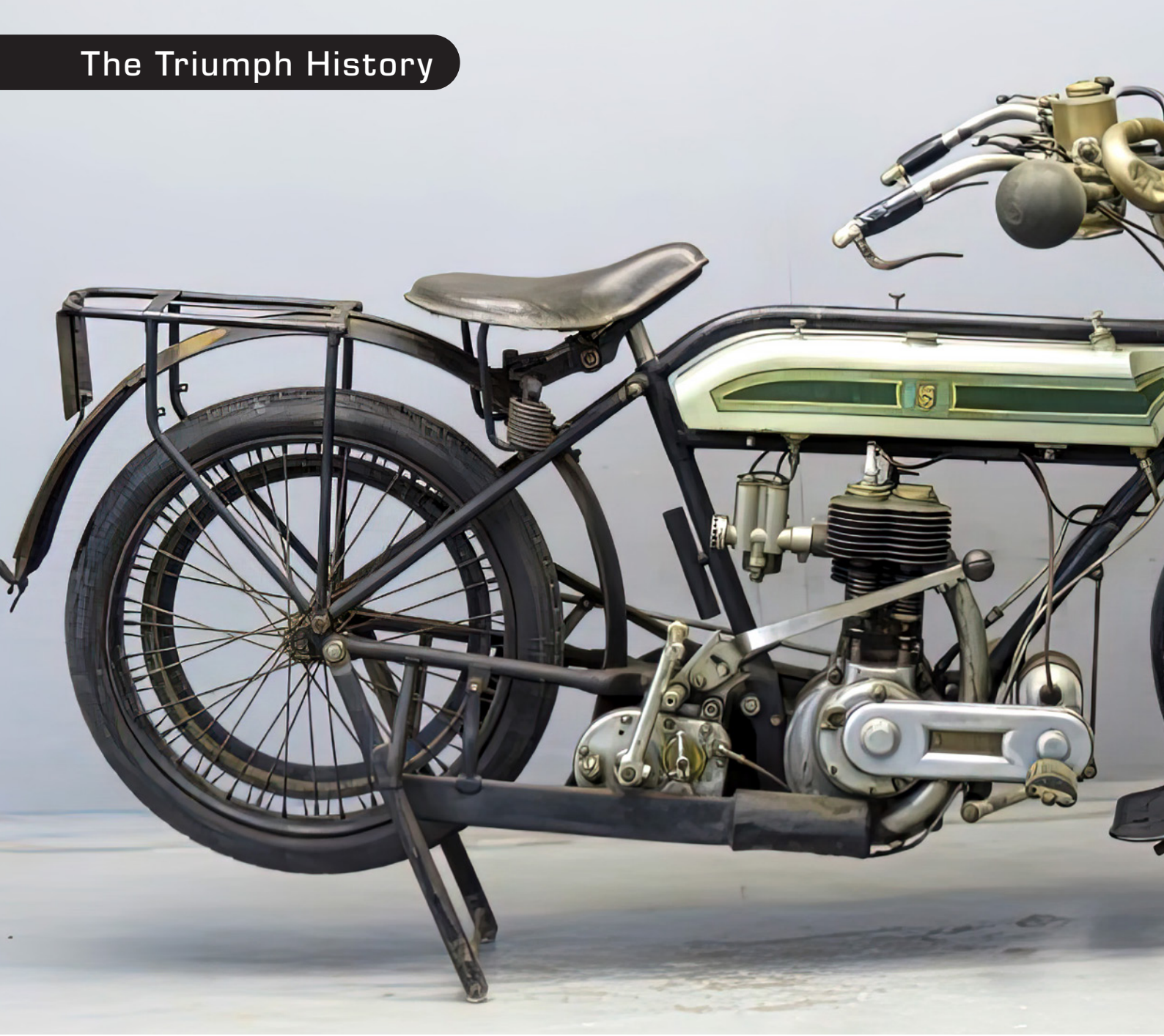
Längst ner i samma bild kan du skifta till kartläge genom att trycka på ”map”.



När du valt verkstad så kan du ändra förstoringsgraden på kartan så att du lätt hittar dit.



Klickar du i listan på en specifik verkstad så får du upp uppgifter om den verkstaden. Telefonnummer, öppettider osv.



Triumph Company
from the start

Text: Bengt Arvidsson

Det har ju både i vår tidning och mångt och mycket i övrig press skrivets om Triumphs succé med TR- och övriga sportbilar världen runt. Men hur startade Triumph egentligen och vad ledde fram till femtio- och sextiotalets framgångar? Det skall vi försöka att beskriva i 3 artiklar under 2022, så häng med...

”To begin at the beginning” måste vi gå ända till november 1884 då en ambitiös 21-årig Tysk vid namn Siegfrid Bettmann kom till London för att söka lyckan. Hans far som förvaltade ett stort gods i Bayern hade gett Siegfrid en gedigen affärsutbildning hemma i Tyskland. På väg till England gjorde han ett långt uppehåll i Paris för att känna av affärsmöjligheter. Det hör till saken att Siegfrid var mycket språkbegåvad och behärskade förutom modersmålet också både franska och engelska. Väl på plats i London sökte han arbete där hans kunskaper kunde vara till nytta.

Siegfrid fick jobb hos en förläggare i London vilken letade efter någon som behärskade Tyska och här följer Siegfrids egen berättelse från sin dagbok:

”Jag blev anställd av Messrs. Kelly & Company med en veckolön på 25 shillings. (Kelly & Company publicerade, London Dictionary och flera andra kommersiella handelslistor med Europeiska



Den framgångsrika Modell H med egen konstruerad 4 Hk motor

företag som kunde vara intressanta partners till Brittiska affärsmän) Mitt arbete bestod i att utvärdera utländska handelslistor och hitta företag som var intressanta för London Dictionary."

Flerspråkig som han var passade jobbet Bettman bra men med sin stora ambition tröttnade Siegfrid snart på knogandet som kontorsråtta.

Symaskiner blev Siegfrids nästa affär...

"Efter sex månader hade jag turen att bli anställd som kommunikationsagent av White Sewing Machine Company of Cleveland, Ohio. Bolaget hade ett kontor på Queen Wictoria street i London. Här vill jag påstå att historien om Triumph Company började avslutar Siegfrid sina anteckningar om första tiden i London."

"Efter tre- fyra månader övertalade jag bolagets direktör Mr George Sawyer att anställa mig som exportchef. Det här blev starten till att lära mig den Europeiska marknaden men också en stor del av den Nordafrikanska."

"Jag lyckades hitta många nya kunder och flera av dem blev mina vänner för livet. Men efter ungefär ett år hade vi, Mr Sawyer och jag flera meningsskiljaktigheter. Det påverkade inte vår vänskap, men jag beslutade mig för att starta upp en egen verksamhet skriver Siegfrid vidare."

"Jag sökte och fick agenturen för några Tyska företag, bland annat Biesolt & Lock i Meissen, Sachsen som också tillverkade symaskiner. Mitt bolag etablerades som S.Bettmann & Company men affärerna var inte särskilt lyckosamma."

...över till cyklar som var en förestående transportrevolution....

Problemen med importdelen av Siegfrids affärer gällde inte exportdelen som snabbt blev oerhört framgångsrik tack vare cykeln som nu hade introducerats i England och upptäckts av alltfler män och en del kvinnor (kom ihåg att detta är före förra sekelskiftet, långt före den kvinnliga frigörelsen). Det handlade förstås om de första höghjulingarna eller på engelska "Penny Farthing" som väl mest var nöjesmaskiner precis som våra TR bilar är i dag.

Siegfrid bestämde sig för att exportera cyklar till övriga Europa och skrev kontrakt med William Andrews Company i Birmingham om leveranser av "Penny Farthings". Kunderna som var från hela Europa kallade först cyklarna för "Bettmanns". Siegfrid insåg dock att de måste marknadsföras under ett mer slagkraftigt namn.

"Jag letade efter ett namn som kunde förstås och ha ett bestående värde i alla länder, så jag gav helt enkelt cyklarna namnet Triumph skriver Siegfrid"

Tidigt var alltså exporten en viktig del för Triumph och Siegfrid Bettmann. Då i slutet av 1800-talet kunde han förstås inte veta att Triumph, namnet han gav cyklarna och symaskinerna skulle så småningom bli ett av Great Britains mest respekterade varumärken inom transportsektorn i hela världen.

Bettmann möter Schulte och Triumphs framgångssaga startar...

Trots snabb att identifiera en marknad och att marknadsföra sina produkter på ett smart sätt var ändå Siegfrid Bettmann ingen som drömde om stora globala framgångar i världsledande företag. Hade han inte mött den hårt arbetande och oerhört kompetente Mauritz Johann Schulte 1887 och tagit honom som sin partner, hade sannolikt Triumph med Siegfrid Bettman varit en liten anonym cykelsäljare. Schulte kom att bli motorn för Triumph Companys framgångar under början av 1900-talet. Han planlade och genomförde expansionen tvärs över kontinenten. Bettmann lade till att "Om vi skall bli framgångsrika på allvar måste vi börja att tillverka produkterna själva. Vi började leta efter lämpliga fabrikslokaler i Coventry."

Bettmann och Schulte fick hjälp av A.S Tomson, borgmästare i Coventry. Han ägde en lämplig industribyggnad i Earls court på Much Park Street. S.Bettmann & Co hade en del framgångar med cykeltillverkningen där det mesta gick på export men man satte ändå upp ett kontor i London som sköttes av en annan tysk, Philip Schloss. Det största problemet för vidare expansion var dock bristen på kapital, Siegfrid hade av sina föräldrar fått 500 £ och Sculte hade köpt in sig för 150 £. Philip Schloss investerade hela sitt sparkapital om 100£.

1£ motsvarade ca 18,20 svenska kronor omkring sekelskiftet 1900. I dagens penningvärde blir det 1121 kronor. Det samman



Tidig symaskin från Triumph. Antagligen tillverkad av Hermann Köhler, Altenburg

lagda kapitalet för S.Bettmann & Company om 750£ blir alltså runt 840,000 SEK i dagens penningvärde, inte mycket att starta och expandera en fordonsindustri med.

Det insåg Siegfrid, Schulte och Schloss. Man kom fram till att bolaget behövde förstärkas till ett aktiekapital om 2000£. Till detta bidrog A.S Tomson och en textilhandlare i Coventry Alfred Friedlander. Siegfrids förre chef Mr George Sawyer som han fortfarande hade en bra relation med blev också en av investerarna. Bolaget registrerades som aktiebolag med namnet ”Triumph Cycle Co Ltd”. Nu hade man alltså tillräckligt med kapital för att sätta i gång på allvar och timingen var perfekt, cykelboomen världen runt hade precis startat.

Triumph hade en hel del framgångar med cykelförsäljningen men var ändå för små och led brist på kapital för att kunna etablera sig som en dominerande cykelfabrikant.

Hjälpen skulle dock komma, kanske från oväntat håll....

Harvey Du Cros från Dunlop Rubber Co trädde in på arenan. Dunlop som börjat tillverka luftfyllda gummihjul i slutet av 1800-talet insåg förstås att ökad cykelförsäljning också skulle främja försäljningen av däck. Han bjöd över Siegfrid Bettman till Dublin och erbjöd sig att investera ett ”relativt stort belopp” I Triumph Company. Siegfrid var självklart entusiastisk över idén. Det nya bolaget med Dunlop som storägare hade nu ett kapital om 45,000£ och tillräckliga muskler för att expandera till en ledande tillverkare. En av styrelsen i Dunlop Mr John Griffith köpte på inrådan av Harvey Du Gros upp en mängd cykelhandlare runt om i England där naturligtvis Triumphs cyklar marknadsfördes.

Nu hade cykelmarknaden nått sin topp och dippade, dags för nästa steg...?

På den här tiden, 1800-talets sista år började världen motoriseras och många experiment med både två- tre- och fyrhjulingar gjordes, så också hos Triumph.

Schulte föreslog 1897 att ta över de Engelska rättigheterna till Hildebrand & Wolfmuller motorcykel och demonstrerade HW motorcykeln genom att köra den själv runt omkring i Coventry. Inget avtal blev dock skrivet. Året efter försökte sig Siegfrid Bettmann på ett samarbete med Thomas Humber och hans tillverkning av Beeston Humber två- och trehjuliga motorcyklar men inte heller denna gång kom man till någon överenskommelse.

Kanske berodde de spruckna samarbetsplanerna på den stagnerande ekonomin för Triumph Company. 1899 visade Triumph, som nu var börsnoterat, röda siffror i bokslutet, om än bara med ca 1500£. Dock ifrågasattes Siegfrid Bettmanns ledarskap och flera aktieägare på den röriga bolagsstämman krävde hans avgång. Siegfrid klarade sig dock tack vare en etablerad finansiär John Rotherham, som på styrelsens uppdrag konstaterade efter genomlysning att Triumph Companys verksamhet och finansiering var väl skötta och i bra skick.

Så blev det äntligen en motor på cykeln....

Från Londonkontoret fortsatte försäljningen av symaskiner men cykeltillverkningen tog allt större plats och Triumph blev en av de ledande Brittiska cykeltillverkarna och varumärket stod för ingenjörskonst av hög klass.

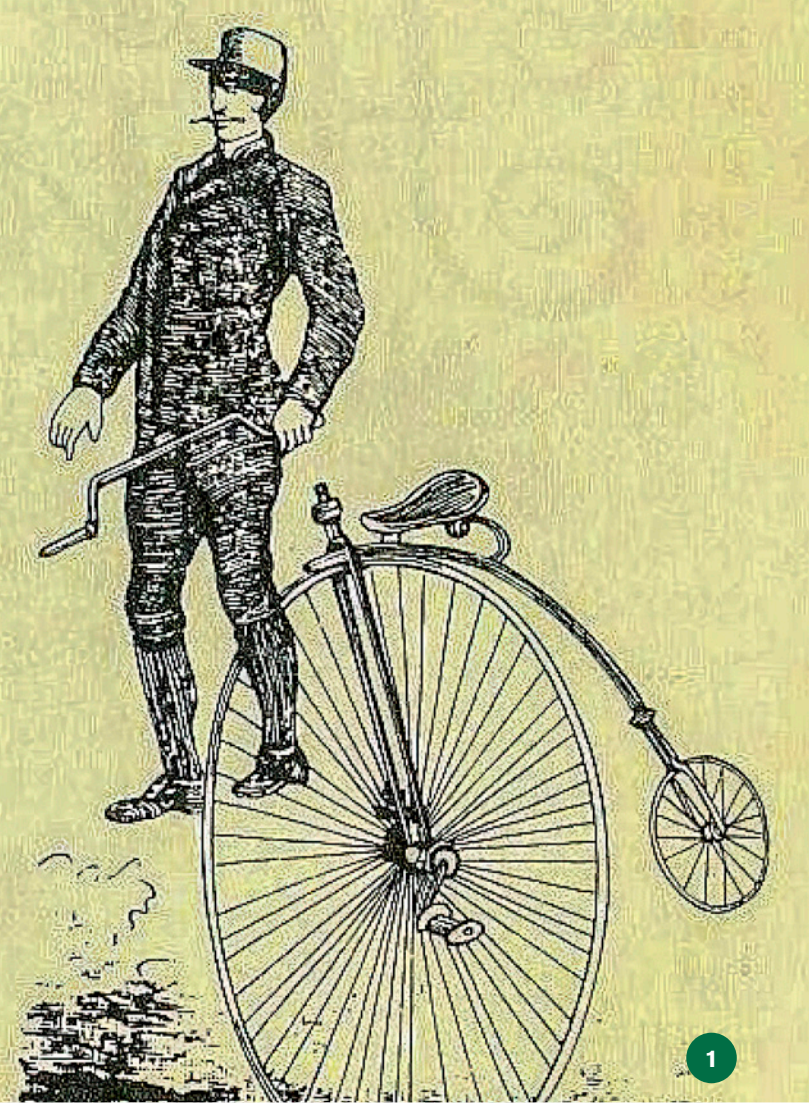
1902 startade tillverkningen av motorcyklar genom att montera en Minervamotor på 2,5 HK på en modifierad och förstärkt cykelram med pedalstället kvar. Efter att testat både JAP och Fafnir motorer kunde den första egna konstruerade motorn monteras 1905 och därmed kan man väl säga att Triumph tagit det första steget till den klassiska Brittiska fordonstillverkare vi känner i dag. Produktion och försäljning ökade drastiskt och 1907 såldes 1000 motorcyklar, 1908 2000 st och under 1909 3000 st.

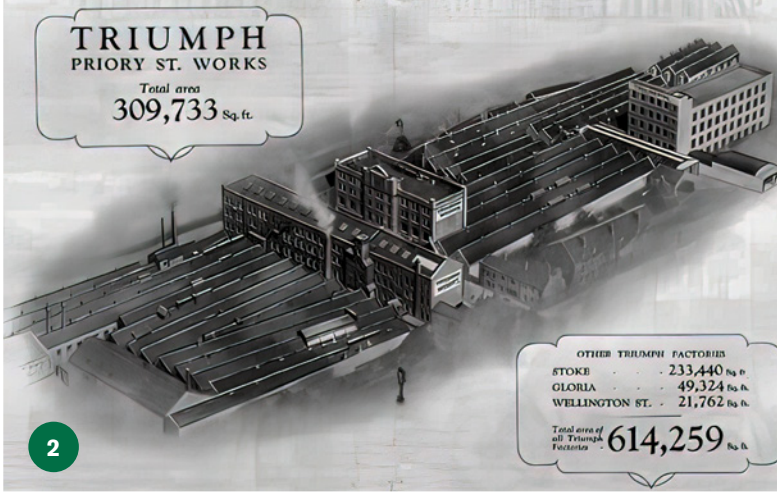
Redan 1907 hade man växt ur lokalerna på Much Park Street och flyttade verksamheten till ett kvarter om nästan 30,000 kvm på båda sidor om Priory Street.

The Great War gjorde Triumph till ledande MC-tillverkare...

I början av första världskriget kallade krigskontoret till möte med industrimän från Coventry i St Mary’s Hall och bad dem att ställa sina resurser till militärens förfogande. Två veckor efter att Storbritannien hade förklarat krig mot Tyskland fick Bettmann ett telefonsamtal från kapten CV Holdsworth från Army Service Corps med en beställning på hundra Triumph-motorcyklar till BEF som skulle gå till Frankrike. Trots att det var en lördagseftermiddag arbetade Bettmann och hans personal oavbrutet för att packa de nödvändiga motorcyklarna och på söndagskvällen levererades de till Coventrys järnvägsstation i tid för kvällståget. Den brittiska armén gjorde därefter stora beställningar på Triumph 550 cc Model H och 1918 var Triumph Storbritanniens största motorcykeltillverkare. 1923 producerade Triumph 15,000 mc per år en siffra som redan 1929 skulle fördubblas. Framgångarna inspirerade till nya utmaningar och vi börjar nu närma oss nästa stora steg för Triumph Cycle Co Ltd när man ger sig in i bilindustrin.

Läs den spännande fortsättningen i nästa nummer av TR Magazine där Triumph etablerar sig på den växande bilmarknaden.











1. *Penny Farthing Triumphs start i den "rullande marknaden"*

2. *Triumphs nya "stora" fabrik på Priory Street i Coventry*

3. *Den första Triumph motorcykeln från 1902 med en 2,5Hk Minerva motor*

4. *Triumph Three Weeler- långt före Morgan*

5. *Modell H med sidovagn, undrar vad Autoliv skulle säga om den flätade säkerhetskorgen*

Källor:

- **Triumph Cars, the complete 75-year history. Rickard Langworth, Graham Robson, 1979**
- **Siegfrid Bettmann & Triumph Bicycle museum, Wordpress.com**
- **Thomas Mcgrah, Sewning Machine Manufactor, Orchard St, Sheffield, 1879 directory**



Triumph TR Club Sommarträff

5-7 augusti 2022 på Öland, Hotell Skansen

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

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

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

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

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





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

Program

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

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

Söndag
07:00 - Frukost
09:30 Årsmöte

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

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

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

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

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

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

VÄLKOMNA!
Anmälan och anmälningsavgift senast 5 juni 2022

Text: Bengt Arvidsson & Håkan Jonhed Bild: Privat

Hallå där, TR-klubbens styrelse

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

”Ett ögonblick Håkan Jonhed”

– Berätta lite om dig själv Håkan...

– Jag är nybliven pensionär och kan nu ägna all min tid åt bilar, hus, trädgård och friluftsliv.

– Min fru Eva och jag bor Sturefors utanför Linköping. En stor del av min yrkeskarriär jobbade jag som controller på Siemens Industry som ligger i Finspång som tillverkar samt underhåller gasturbiner. Lägger även mer energi på min frus inredningsbutik.

Bilintresset har alltid funnits där säger Håkan som vid sidan av stolt Triumph TR 6 ägare också är lite av en ”Audi freek”. Ja, jag har haft Audi sedan slutet av sjuttiotalet. Under 80-talet hade jag en Audi GT för att sen göra ett längre uppehåll med sportbil.

Det tog rätt många år innan jag kunde förverkliga drömmen om en äldre sportbil. Min gode vän Magnus Larsson tipsade om en röd TR 6:a. Det blev affär och därmed blev Magnus nästan bofast i mitt garage under renoveringen. Året var 2005 och då blev jag även medlem i klubben. Sedan dess har Eva och jag varit med på varje sommarmöte och två Europaträffar. Vi värdesätter också mycket alla fina vänner vi har fått via klubben.

– Vad brinner du mest för och vilka frågor driver du i styrelsearbetet...

– Jag blev styrelsemedlem för drygt tio år sedan och något år senare kassör. Som kassör blir man inblandad i många frågor, då pengar oftast är en del av de flesta händelser i klubben. Jag trivs bra med den uppgiften säger Håkan, rollen ger en bra insikt i hela klubbens verksamhet. Jag försöker också engagera mig i helhetsfrågor för klubben avslutar Håkan.

Redaktörens kommentar, ”vi är många som känner oss trygga med Håkans engagemang och kompetenta hantering av ekonomin vilket ger TR klubben en stabil ekonomi”.

– Hur ser du på klubbens och veteranbilarnas framtid...

– Jag tror att TR klubben har en ljus framtid. Vi är ungefär lika många medlemmar i klubben nu som när jag gick med. Det är ett rimligt mål att vi minst ska vara lika många över tiden.

– Jag tror vi inte får vara främmande för att vi en dag kommer att behöva konvertera våra bilar till eldrift. Det är viktigt, säger Håkan att vi värnar om våra bilars bevarande och inte hur de drivs. Den utvecklingen tror jag kommer att skapa intresse även från yngre grupper.

Vi tackar Håkan för intervjun och önskar honom många mil i TR-sexan och många ytterligare år som kassör i klubben.



Vårstartsproblem

Text: Inge Jonsson

– Varför vill det sig inte?

Våren har kommit och nästan gått och de flesta har säkert gjort premiärturen med gott resultat. Men, så har vi de olyckliga få som kämpar med pärlan och tänker, jag har ju inte ändrat på någonting sen i fjol. Nej, säkert inte, men naturen har sin gång och material åldras.

Men, som det sägs, har man soppa och gnista ska det fungera, så här kommer några enkla tips.

Det absolut troligaste är bensinen, det har ju skrivits i tidningen både i det här numret och tidigare om den etanolblandade bensinens nackdelar som flyktig och som lösningsmedel.

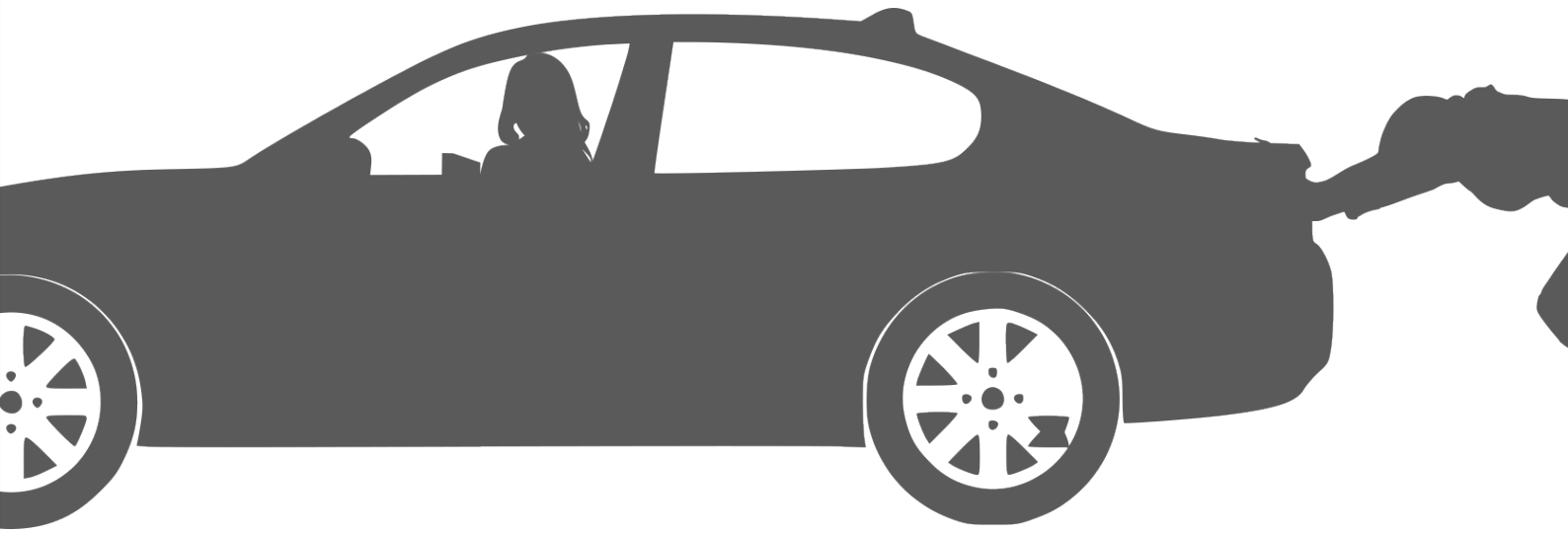
Om inte tanken var full över vintern, fyll på med färsk 98-oktan som har lägre etanolinblandning. När du försöker starta igen så tänk på att det tar en stund innan den färska soppan har ersatt den gamla i förgasaren.

- Bensinslangarna kan ha tagit stryk och ”geggat” igen.
- Flottörer av plast kan också ta stryk av bensinen med påföljd att förgasaren flödar, eller så motsatsen att ingen soppa kommer fram pga. att nålventilen sitter fast.
- För lite olja i dämparna i klockorna på SU-förgasare kan ge ojämn gång/svara konstigt på gasen, motsvarande gäller för trasiga membran i Strombergare.
- Kolla att bensinfiltret inte är igensatt
- Upprepade misslyckade startförsök kan ge sura tändstift, byt eller elda bort sot och olja med en gasolbrännare från de du har, borsta gärna med stålborste också och kolla elektrodavståndet.

Det elektriska brukar vara nästa stora orsak till startproblem

- Är batteriet fulladdat, polerna rena och med god kontakt? Ibland kan det var skäl att kolla att motorns jordfläta mot karossen också har bra kontakt.
- Säkringarna, den gamla typen av säkringar som hålls på plats av fjädrande bleck kan korrodera, då brukar det hjälpa att snurra på säkringarna.
- skarvdosor/bulletkopplingar kan också behöva motioneras, enklast genom att dra isär och sätta ihop igen.
- Brytarspetsar i dålig kondition eller med felaktigt avstånd ger också problem, liksom riktigt smutsigt eller sprucket fördelarlock.
- Kontrollera också fläktremmens spänning så att generatorn laddar ordentligt.

Ändå problem? Använd en livlina, kontakta en klubbmedlem eller lämplig medlem i Teknikpoolen.



RADANNONSER

BILAR SÄLJES

Svensksåld TR4 1963

Avstannat bra renoveringsprojekt. Senast i trafik 1973. Har dock körts efter det. Säljes av dödsboefter klubbmedlem. Bilen förvärades 1982 och en renovering påbörjades.

Det mesta finns och motorn går runt (ej startad). Surrey top med både plåt- och soft-topp. Hastighetsmätare saknas.

Ingen rost.

Pris: 80.000 kronor

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

TR 4 A IRS -65

Bilen avställd 1975 när jag köpte henne för att byta bakskärmar m.m. Hade sufflet, men jag monterade bakruta och hardtop som jag tog från min tidigare krockade TR4.

Bilen har stått uppallad de senaste 35 åren i min 20 footsstålcontainer på min tomt. I nuläget inte synbar då mycket bråtestår inhyst, som jag börjat avyttra.

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

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

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

BILAR KÖPES

TR3, TR5 eller TR6

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

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

TR4 eller TR4A

En rostfri bil i fint skick. Gärna med surreytop.

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

TR6a köpes

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

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

BILDELAR SÄLJES

A-type 4 växlad växellåda

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

Pris enligt överenskommelse.

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

Hardtop till TR5 1968

Bertil Uhlin
070 545 68 00
bertil@stegared.se

Växellåda i delar TR4-TR6

Har rensat garaget och tänkte göra mig av med växellådan som suttit i min TR4. Nållagret i main shaft rasade och det blev skador på kugghjulet på main shaft. Jag rev ner lådan för att byta men vi hittade ingen main shaft som var så grov som till tidiga TR4:or. Det slutade med att jag skaffade en annan växellåda och originallådan fick ligga isärplockad.

Pris 1 000 kr.

Mikael Nilsson
j.mikael.nilsson@gmail.com
073-426-55-55

Böcker om TR

The Triumph TR:s (Collectors guide) av Graham Robson, 128 sidor med mycket matnyttigt.
TR for Triumph av Chris Harvey, drygt 200 sidor med Triumphs historia. Pris enligt överenskommelse.

Anders Gustafsson
372gustafsson@telia.com

Flygarjacka

Strl 54, kan byta mot strl 56

Thomas Astler
070-71 43 766

Dörrfästen till TR2

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

Pris 3000:-

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

TR2 – Diverse delar

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

Pris vid förfrågan.

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

Diverse delar TR6

Alla från 1969.

- RHD Dashboard.Kenlowe
- Fan Unused.
- Disc pads little wear
- Set Steel wheel nuts
- Timing Chain cover
- Oil Filter Housing
- Diff Mounts/rubbers
- Petrol Filler Cap
- Water pump
- Gearstick assembly & Triumph Knob
- Original Hornpush
- Hardtop bolt mount & Softop Handles
- Spare wheel retainers
- Seat retainer plate
- Throttle Butterfly links
- Floor deck grommets
- Brake pipe retainers
- Rear brake adjuster NOS
- Rear wheel cylinders
- Air manifold hoses 2
- Body to bracket shims front
- Speedo trip Wiper wash switches
- Ignition switch & key
- Dashlight resistor
- Bootlamp
- Clutch thrust bearing NOS
- Diff mounts NOS
- Clutch slave cylinder + rubbers
- Injector retainer plates
- Bottom Trunnions, no wear
- Rear suspension links NOS

Jeremy Thompson
070-376 55 05
jeremy@thompsonstockholm.com

Delar till TR6-74

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

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

BILDELAR KÖPES

Differential enhet

Söker en differential (hela enheten) till en Triumph TR4A IRS. Vad jag förstår sitter det samma diff på TR6 men med ett annat bakstycke, även detta kan vara av intresse.

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

Bagagelucka till TR6

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

Delar till TR3

Bakaxel TR3 Girling oavsett skick.

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

Bakskärmar till TR6

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

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

Topplock till wetliner-motorn (4 cyl)

Det skall vara ett highport-topplock.

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

Delar till TR6 – 1973

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

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

Diverse delar till TR4 1962-63 (LHD)

Begagnade, i gott skick:

- Fördelare
- Samtliga Vevhusventilationen på insuget
- Luftfilter (SU)
- Värmekran
- En strålkastarring
- De små tunna sargarna runt främre blinkers
- Parkeringsljus, H & V
- Extraktorrör

Johan Åsberg
joberg_se@yahoo.se

Delar till TR7

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

Magnus Fällmar
magnus.fallmar@gmail.com

Kallelse till årsmöte 7 augusti 2022

Årsmötet kommer som brukligt är att ske på söndagen i samband med årets sommarträff på Hotel Skansen, Färjestaden Öland. Årsmötet börjar kl 09.30 och du är naturligtvis välkommen även om du inte varit med på sommarträffen. Stadgeenliga punkter kommer att behandlas. Stadgarna finns tillgängliga på klubbens hemsida och i matrikeln.

En viktig punkt är valet av styrelse för 2023. Alla väljs på två år. Ca halva styrelsen väljs varje år.
Nuvarande styrelse:

Ordförande	Jan Sjögren	Bromma	tom 2023
Vice ordförande	Torbjörn Zettergren	Bromma	tom 2022
Sekreterare	Bengt Arvidsson	Västerås	tom 2022
Kassör	Håkan Jonhed	Sturefors	tom 2023
Ledamot	Bengt-Inge Larsson	Lundsbrunn	tom 2023
Ledamot	Sten Lennbro	Skurup	tom 2023
Ledamot	Marcus Larsson	Sturefors	tom 2022
Ledamot	Ulf Sundin	Rockneby	tom 2022

Förslag på personer för nyval eller omval tas gärna emot av någon i valberedningen.
Per Settergren 0706-74 97 20
Bengt Nylén 0705-28 78 81
Bengt-Inge Larsson (representant för styrelsen) 072-531 61 81

Motioner till årsmötet skall vara ordföranden eller sekreteraren tillhanda senast fyra veckor före årsmötet. För sent inkomna motioner behandlas under övriga frågor.

Välkommen till årsmötet
Jan Sjögren

Måndagar i Årstaviken 2022
Maj- september 2022
Stockholm

Tisdagsträffar vid Borgeby Slott 2022
Maj- september 2022
Borgeby

Veteranfordonsmarknad
7 maj 2022
Västerås

Tjolöholm Classic
22 maj 2022
Tjolöholm, Fjärås

Öland Cab Tour
26 maj 2022
Öland

Lotus Bandagar
5 juni & 6 augusti 2022

Gärdesloppet
5 juni 2022
Stockholm

Sportbilsträffar på Säby 2022
5 juni-28 augusti 2022
Strängnäs

Motorhistoriska dagen
6 juni 2022

Sofiero Classic
12 juni 2022
Helsingborg

Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp
1-3 juli 2022

Nordisk träff
1-3 juli 2022
Lundsbrunns Resort & Spa, Skaraborg

TR-klubbens Sommarträff
5-7 augusti 2022
Öland

British Motor Meet i Hjo
6-7 augusti 2022
Hjo

Hjulafton
11-13 augusti 2022
Lidköping

Touring med BSCM
20 augusti 2022
Uppsala

European TR Meeting
7-11 september 2022
Hotell Riviera Strand, Båstad

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

Techno Classica 2022
23-27 april 2022
Essen Tyskland.

Internationell utställning med vintagebilar, klassiska och historiska bilar, prestige- och sportfordon. Motorcyklar, delar mm.

Donington Historic Festival 2022
30 april-1 maj 2022
Donington England.

En av de större tävlingarna med utställning och race med historiska och klassiska bilar.

Goodwood Festival of Speed 2022
23-26 juni 2022
Goodwood Estate, England.

Här kommer du riktigt nära bilarna, motorcyklarna och förarna som gjort dem kända.

Inter-Club Triumph Weekend 2022
19-21 augusti 2022
Stafford, England.

Ett Triumph-event i samarbete med The Triumph Sports Six Club och engelska MG-klubben.

Silverstone Classic 2022
26-28 augusti 2022
Silverstone England.

En weekend för hela familjen där bilar och racing är i fokus. Över 100 bilklubbar och med cirka 10000 bilar deltar under helgen. I tillägg till Goodwood Revival är det här det största evenemanget för historisk racing i England.

Goodwood Revival 2022
16-18 september 2022
Goodwood Estate England.

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

European TR Meeting 2023
1-4 september, touring 4-8 september 2022.
England.

European TR Meeting 2024
3 februari
Schweiz.

Mer information närmare eventdatumet.

European TR Meeting 2025

Troligen i södra Tyskland.

Mer information närmare eventdatumet.

För mer och senaste information om eventen, se hemsidan!



Redaktionens spalt

Precis som för alla andra med bilintresse har vårvintern känts lång även för mig, fina dagar med vårkänsla redan februari och hoppet spirade innan Bore klippte till och menade att det nog inte var dags att lufta pärlan än.

På den här kanten av landet, ostkusten, lär första träffen bli Öland Cabtour i slutet av maj. En rundtur på norra Öland med allt som har sufflett, från fetaste Ferrari, till smalaste Singer. På västkusten lär Tjolöholm Classic hägra helgen innan.

Under året som gått har jag fått vara med och se TR Magazine växa fram gång på gång, och även fått bidra med några små artiklar, men de som imponerar på mig är Bengt och Bengt (Arvidsson och Nylén) som är riktiga idésprutor som producerar artiklar på löpande band. Mittuppslagen med djupintervjuerna gjorda av Bengt A är mina personliga favoriter.

Som medlem i redaktionsgruppen har jag ju förmånen att se tidningen växa fram och ta del av innehållet före alla andra, men trots det är det lite av en högtidsstund när det färdiga alstret dimper ner i brevlådan och känslan att sen bläddra i tidningen slår det digitala mediet med hästlängder, IMHO (In My Humble Opinion)

Min egen TR, en 2:a, har fått lite av ett mellanår då ett annat projekt i garaget har fått prioritet, men den har i alla fall fått oljebyte och allmän tillsyn samt byte av eftermarknads bromsservo. På väg hem från sommarträffen i Hallstahammar blev jag stående med rykande glödheta bromsar i närheten av Arboga, vilket jag antog berodde på för tight justerade bromsbackar, och med bromsbackarna tillbakajusterade så var allt frid och fröjd, trodde jag. Det upprepades senare och medtrafikanter påpekade att bromsljuset lyste hela tiden. Eftersom bromsljuskontakten är hydraulisk fattade jag då att trycket låg på hela tiden och felet kunde avhjälpas genom att öppna luftningsnippeln på servot och släppa påtrycket. Enklaste åtgärden blev att skaffa ett likadant servo igen på Ebay (890 kr) och hoppas det har bättre livslängd.

Så nu ska vi ut på vägar och träffar för att skapa nytt intressant material för kommande nummer av TR Magazine.

Inge Jonsson

Swedish TR Magazine

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

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

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

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

Tryckeri
Exakta, www.exakta.se

Layout
www.wolw.se

KLUBBSHOP

Profilprodukter med logotyp beställs av Marcus Larsson via epost. 15 kr för porto tillkommer vid beställning av Tygmärke, Plastdekal, Pin och Buff, 30 kr vid beställning av Väska, 50 kr vid beställning av Vagnsmärke och Keps, 75 kr vid beställning av Pikétröja. Beloppet sätts in på klubbens plusgiro 27 79 35-3. Detta gäller dock inte Paraplyer som endast säljs vid träffar. Profilprodukter finns även hos Bengt Nylén, Sune Gustafson samt Torbjörn Zettergren som säljer vid träffar. Om du har frågor, kontakta Marcus Larsson, tel 0766-22 55 05, e-post mackanpost@gmail.com.



Keps

Svart (med röd kant) eller grå (med svart kant) keps med broderat klubbmärke.
Pris 100 kr

Pin med klubbmärke



Vårt klubbmärke i emalj, i färgerna rött och svart. Försett med ett s k ”butterfly”-fäste, dvs en kort nål med ett litet clips som är spärrat med en fjäder. Ingen risk att det lossnar och faller av.
Diameter 16 mm.
Pris 30 kr



Buff

En mössa, en halsduk eller ett pannband? En BUFF med klubbens logo blir vad du gör den till. Skyddar effektivt mot vind, kyla, snö och sol. Självklart matchar du BUFF´en med en fin TR keps.
Pris 80 kr

Pikétröja



Pikétröja i hög kvalitet. 100% bomull och med klubbens logo broderad på tröjan. Färg svart eller röd. Finns i storlekarna S-XXL. Pris 295 kr
OBS Tröjan är ganska liten i storlekarna, ta gärna en storlek större än du brukar.

Vagnsmärke

Klubbmärke i emalj, rött och svart. På baksidan finns en ca 30 mm lång M5-skruv inkl mutter så att man lätt kan montera det i grillen eller på plåt.
Diameter 80 mm.
Pris 250 kr

Stort paraply



med TR-klubbens logo.
Diameter ca 130 cm. Täcker sittbrunnen vid plötsligt regn.
Pris 250 kr

Broderat tygmärke

Kan värmas fast på tyg med ett strykjärn. Diameter 55 mm med klister på baksidan.
Pris 25 kr



Nyhet – Väska

Stor väska, ca 10 liter, som hoppackad inte är större än en tennisboll.
Pris 50 kr

Klistermärke för vind- eller sidoruta

Klubbens märke i självhäftande plast. Svart och vitt. Märket klistras på rutans utsida.
Diameter 50 mm.
Pris 10 kr

Äldre TR Magazine

Tidigare nummer av TR Magazine kan köpas för 50 kr plus porto. Vissa nummer har tyvärr tagit slut och nytryck kan inte göras.

Vid förfrågan och beställning kontakta Bengt Nylén, tel. 0705-28 78 81, nylen@telia.com