SWEDISH NR 2 Maj 2023 VOL 181

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	Sten Lennbro Bragegatan 7, 274 31 Skurup 0766-27 71 35 sten.lennbro@gmail.com
Väst Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland	Göran Andersson Ögärdesvägen 34, 436 40 Askim 0708-59 20 19 catharina.goran@outlook.com
Öst Småland, Öland, Gotland, Östergötland, Närke, Södermanland	Håkan Jonhed Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors 0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com
Mitt Stockholm, Uppland, Västmanland	Torbjörn Zettergren Älgstigen 3, 167 66 Bromma 0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se
Norr Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland	Jan Dahlin Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå 073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se
Utlands-koordinator	Hans Edvardsson Labergsvägen 7, 310 38 Simlångsdalen +46 702 425 160 hans.edvardsson@andritz.com

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

Ordinarie medlemsavgift är 500 kr och familjemedlemsskap 50 kr. Familjemedlem är en stöd- och supportermedlem som delar och stärker TR-bilintresset inom familjen. Familjemedlem har ingen rösträtt och delar klubbtidning och andra utskick med den ordinarie medlemmen.

För medlemmar med adress utanför Sverige är medlemsavgiften 550 kr. Medlem blir man genom att betala in 500 kr respektive 50 kr till plusgiro 27 79 35-3 ”Triumph TR Club Sweden”. Triumph TR Club Sweden är medlem i Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF.

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

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

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

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

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

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

TR7, 8 Vakant

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

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

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

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

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

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

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

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



Hallå kultur-förvaltare!

Med risk för att bli tjatig och att upprepa mig så är det inte utan att denna text skulle kunna handla om glädjen av att möta traktorn som sopar upp vintergruset i grannkvarteren. Det känns skönt att veta att den snart även kommer till mig, precis som koltrasten som sitter i tv-antennen på andra sidan gatan och sjunger på de ljusa kvällarna. Okej, Agneta och Lennart (grannarna) har dragit in fiber men antennen siter kvar vilket glädjer koltrasten.

Antalet träffar börjar nu annonseras inför sommaren och har ni tips på trevliga sådana så skicka en blänkare till info@triumphtr.com så lägger vi in det på vår hemsida och Facebook. När vi ändå är inne på hemsidan, glöm inte att registrera er där så att ni kommer åt alla artiklar, medlemsmatrikel mm.

I det här numret kommer ni bland annat att kunna läsa om klubbens egen (och många andra klubbars) Duracellkanin, Fabbe! Det är få förunnat att vara försedd med lika makalös energi och upptäckarglädje som han sprider med hjälp av de mest fantastiska fotografier. Vi fortsätter förståss med fler teknikartiklar och historia om årets 70-årsjubilar, TR2.

Så i sann Fabbe-anda, se nu till att ha kamera och noteringsblocket med er när ni rullar längs våra fina vägar i sommar. Ta några foton på människor, bilar, utflyktsmål och plita ner några stolpar i blocket så hjälps vi åt att göra ytterligare nummer av TR Magazine!

Kör nu lungt och mycket i sommar :-)

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Teknik: Från förgasare till insprutning 6
- TR2 70 år 10
- Sommarträff 15
- TR-profiler: Ulf ”Fabbe” Fabiansson ... 16
- Nostalgi: Classic Cars 23
- Teknik: EFI för TR5 eller TR6 30
- Österlenträffen 32
- Evenkalendern 34
- Radannonser 34
- Klubbshop 36

Försäkringskommitté (MHRF)
Försäkringssamordnare
Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.
Jan Sjögren
Författarvägen 15
167 71 Bromma
070-519 02 84
jansjogren59@gmail.com

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

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

Omslagsbild
Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2023

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

Vi hoppas att ni ska få både nytta och glädje av medlemsskapet och ser fram emot att snart få träffa er på våra olika arrangemang.

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1585	Kent Arvidsson	Dåbo 662	826 68	BERGVIN	1968	Spitfire
1586	Håkan Gerdbo	Trulsibrunnvägen 6A	236 38	HÖLLVIKEN	-	-

Medlemsregister

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

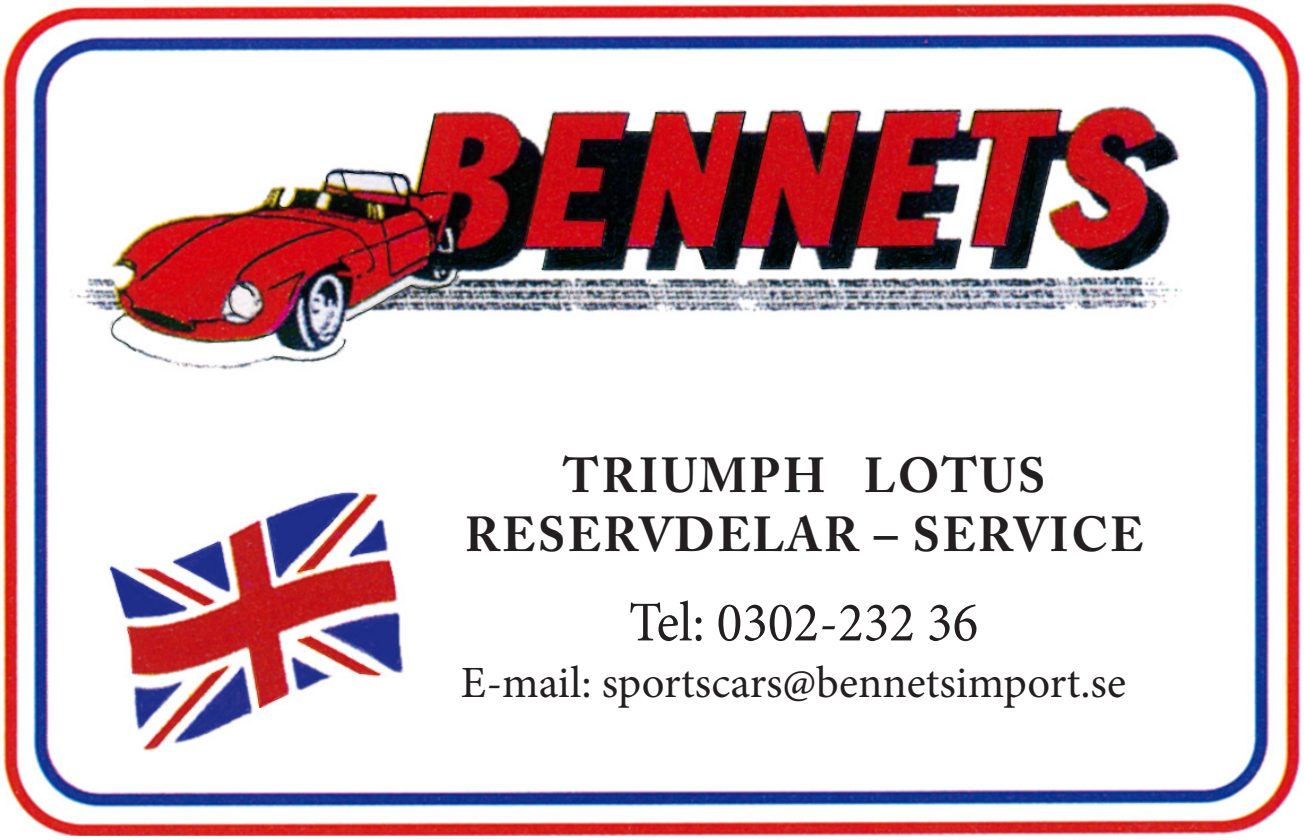
- Har du flyttat, köpt/sålt eller aldrig registrerat din bil?
- Har din bil relevanta data?
- **Har du anmält/ändrat din epostadress?**
- Har du frågor?

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW EU-FRIENDLY ALL INCLUSIVE SHIPPING

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

ALL THE PARTS YOU NEED

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

TRIUMPH

QUALITY PARTS & ACCESSORIES

FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY

EXTENSIVE WEBSITE

VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ

KNOWLEDGEABLE STAFF

FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES FOR ALL MODELS

PRICE MATCH

TRADE & WHOLESALE ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A FREE CATALOGUE





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

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

SEE OUR SOCIAL MEDIA

Text: Inge Jonsson Foto: Bernard De Gree

Konvertering från förgasare till insprutning

I december 2022 la Oddgeir Kvamme ut en kopia av en annons för ett amerikanskt bränsleinsprutningssystem för TR6 på vår Facebooksida. Eftersom vi har rätt många TR5 och 6 med mekanisk insprutning här i Sverige så har det kanske inte varit så intressant att konvertera en förgasarbil till bränsleinsprutning eller EFI (Electronic Fuel Injection) som jag kommer att kalla det i fortsättningen.

Då det trots allt finns rätt många USA-importer, så tänkte jag att det kanske kunde bli en artikel i TR-magazine om EFI i alla fall. Sagt och gjort, jag skrev ett mail till Ramtechefi och frågade om de eller någon av deras kunder var intresserade av att ställa upp med bilder och text om en konverterad bil. Jag fick svar från Ramin Mirshab, som är mannen bakom företaget, som skrev att han skulle skicka ett mail i sin tur till sina kunder, 16 stycken konverterade bilar, de flesta tr6:or, och fråga om någon var intresserad att berätta om sin bil och konverteringen. En man vid namn Bernard De Gree svarade och sa att bilder hade han gott om men inget i skrift, men en intervju skulle han gärna ställa upp på. Vi kom via mail överens om en intervju via Zoom någon gång i januari. Innan dess hade jag skickat lite frågor via mail, så att han kunde tänka igenom vad jag ville skriva om och i slutet av januari så hade vi ett ”Zoom-möte” som intervju. Bernard var pratglad och berättade gärna om sin fina TR6:a.

Bernard bor i North Carolina åt nordväst där det börjar bli lite bergigt, vilket var en av anledningarna till att han ville konvertera till EFI, förgasarna hängde inte riktigt med vid stora höjdskillnader tyckte han och bränsleekonomin var inte den bästa, ett svepskäl tror jag för att rättfärdiga det inför frun.

Bernards bil

Han blev med TR6:a för 4 år sen, när Bernard uppfyllde en ungdomsdröm (in those days the guys with TR6’s got the girls, som han sa) och skaffade en TR6:a, ett påbörjat projekt från Florida. En ”frame off/ nut and bolt restoration”, och som man ser på resultatet är ingen möda sparad. Förutom karossjobb, lack och inredning, så har han en helrenoverad motor med extraktorgrenrör, helt nytt väl avsäkrat och reläförstärkt elsystem, helt nytt tvåkrets Wilwood bromssystem med skivor runt om och bromsvåg. Lite sänkt också för det rätta stuket. Bernard kör sin TR6 drygt 1000 mil om året. Innan han bestämde sig för Ramtechefi för ett år sen, hade han kollat på en bil med ett system från Jenvey, lite osäkert där (men som jag förstod på beskrivningen liknade det Jenvey-systemet) som någon i TR-kretsen hade satsat på men inte blivit helt nöjd med. Mycket med att lyckas med ett EFI-system hänger ju på att man lyckas med inställningen av parametrarna i systemet, även om hårdvaran är hur bra som helst.

Ramtechefi som är ett enmansföretag drivet av en motoringenjör från Fiat-Chrysler. Systemet är uppbyggt av standardkomponenter från GM, Ford, Bosch och ECU (Electronic Control Unit) från Microsquirt/Megasquirt, medan Insug med spridarfästen och spjällhuset är av Ramins egen design. Systemet är sålt till 16 kunder i USA och utomlands, bl.a. till en kund i Norge. Det finns även för 4-cylindriga motorer, installerat på en TR3:a och en Spitfire, om någon skulle vara intresserad.

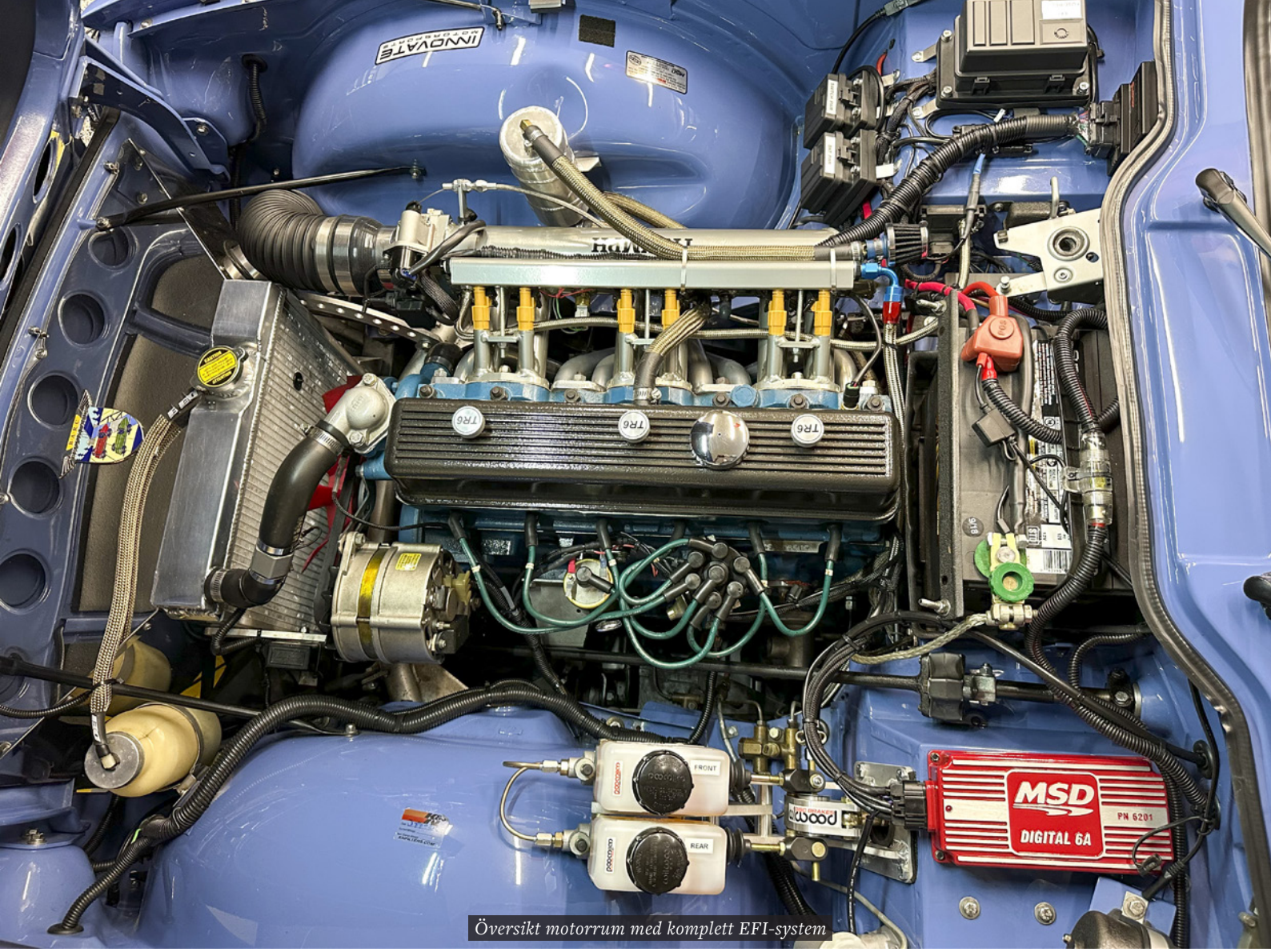
Installation

Även om Bernard beskriver sig själv som normalhändig men inte speciellt duktig på varken el eller mekanik, har han monterat systemet själv och bara behövt hjälp med optimeringen av styrenheten, vilket Ramin gör på distans genom uppkoppling via dator. Micro/Megasquirt är ett välkänt system där det även finns bra kompetens här i Sverige att tillgå. När första chocken lagt sig efter att Bernard fått se kabelhärvan som stack ut ur styrboxen, och efter att ha studerat kopplingschemat som följer med, knåpade han ihop det hela med gott resultat som man kan se på bilderna. Han valde att komplettera systemet med ett elektroniskt tändsystem från MSD, som är integrerat med Ramtechefi-systemet, vilket inte är ett krav för att EFI-systemet ska fungera. Vanlig eller andra elektroniska system fungerar också, och det enda information som plockas ut av systemet är pulserna från tändningen, vilket ger varvtalet. Bernard hade ofta en dialog med Ramin om att förbättra montageinstruktionen så att den även kunde förstås av en ”Dummy”. Det enda han behövde hjälp med var att svetsa in en anslutning för lambdasonden i avgasröret.

Optimering av systemet

Optimering eller ”tuning online” via fjärrstyrning, går till så att kunden får en grundinställning som gör bilen körklar, men för att få ut det bästa, så kopplar man upp sin dator via USB mot ECU:n (Microsquirts databox) och dess programvara, samt ger Ramtechefi tillgång via datorn till systemet. Sen följer en procedur med provkörning som loggas i ECU:n och uppkoppling samt en ändring av styrparametrarna, vilket repeteras tills man är nöjd. Bernard sa att det var en märklig upplevelse att sitta i bilen med datorn i knät och höra hur motorkaraktären ändrades utan att han rörde någonting medan Ramin styrde och ställde på distans 100–tals mil bort.

Det som behövs utöver elektronik och insug är en bensinpump och tryckreglering som ger 250 l/tim och 3 bars tryck, den pump som Bernard har är en standardpump från GM som har inbyggd tryckreglering. Beroende på vilken pump/tryckreglering



Översikt motorrum med komplett EFI-system

man skaffar kan man behöva en anslutning för returflöde på tanken, vilket förgasarbilar med mekanisk pump på motorn inte har. Rekommendationen är att man ser till att ha bra bränslefilter och kanske helst byta gamla bränsleledningar för att inte få smuts i spridarna, vilka är betydligt känsligare än ett par gamla förgasare.

Erfarenheterna så här långt är enbart positiva, bilen är lättstartad, inget behov av choke, en stegmotor sköter om tomgångsinställningen, bränsleekonomin är bättre och det känns som bilen fått fler hästkrafter.

Totalkostnaden blev ca $4000 inkluderande en ny tank för $500

Ska man vara orolig?

På en fråga jag ställde var om man skulle vara orolig för att Ramtechefi är ett enmansföretag, så svarade Bernard att det tyckte han inte, eftersom det enda unika var insug och spjällhus, resten är standardkomponenter, och det finns gott om kompetens på Microsquirtsystemet. Det finns det även i Sverige där många Rod/Seven-byggare och banåkare använder sig av det systemet.

Det större problemet tyckte Bernard var att det finns mindre och mindre kompetens på gammal mekanik, även om klubbverksamheten, klubben Bernard är medlem i heter Triumph Club Of The Carolinas, ger ett visst stöd där som här. Vi konstaterade också att grått hår är vanligt förekommande även i veteranbilshobbyn i USA. Han sa också att man inte ser så många TR-bilar på vägarna i USA, så folk är ofta nyfikna på bilen och berömmer skicket vilket han tar som kvitto på nedlagt jobb och pengar, hans bedömning var att han lagt närmare halvmiljonen på sin bil. Det kändes som Bernard hade råd med den utgiften då hans andra entusiastbil är en Corvette C8.

En liten fördjupning om Ramtechefi när det gäller utformning och givare följer:

Givare

- Som sagt tidigare kan vilken typ av tändsystem som helst användas om man nöjer sig med att bara plocka varvtalet från det. Vill man gå ett steg längre kan man som option komplettera med ett s.k. ”Trigger wheel” ett tandat hjul som man monterar på motorns remskiva och en sensor som ger pulser när varje tand passerar, en tand saknas vi övre dödpunkt och ger på så sätt möjlighet att styra tändningen från ECU:n.
- Bränslebehovet beräknas med hjälp av en tryck (eller ska vi säga vakuum)-givare på insuget, kombinerat med en temeraturgivare för luften i insuget
- En bredbandslambda (monteras efter grenröret) med egen styrbox ger feedback till systemet på hur effektiv förbränningen är.
- En TPS (Throttel Position Sensor) alltså lägesgivare för gaspjället talar om för systemet vad du förväntar dig ska hända.
- En temperaturgivare för kylvattnet ingår också i systemet.



Ramin med en laddning insug



MSD elektroniskt tändsystem

- En stegmotor för styrning av tomgångsluft finns som option, men behövs egentligen bara om man har överladdning med kompressor på sin motor.

Ingående komponenter

- Spjällhus, fördelningsrör och inloppskanaler mot topplocket inklusive spridare samt gasvajer.
- Luftfilter
- ECU, Microsquirt
- S.k ”Bung = gängad muff” för lambdasondens anslutning mot avgasröret
- Givare enligt ovan, med eller utan optioner
- Komplett egen kabelhärva som bara behöver strömmatning och jordning från befintligt elsystem
- Relä och säkringsbox
- Bränslepump, filter och tryckreglering, slangar mellan dessa, samt täckplåt för hålet efter den mekaniska pumpen.

Systemet är enligt Ramin installerat på standard-, trimmade-, och även tävlings-bilar, 5 av systemen är sålda till andra länder än USA.



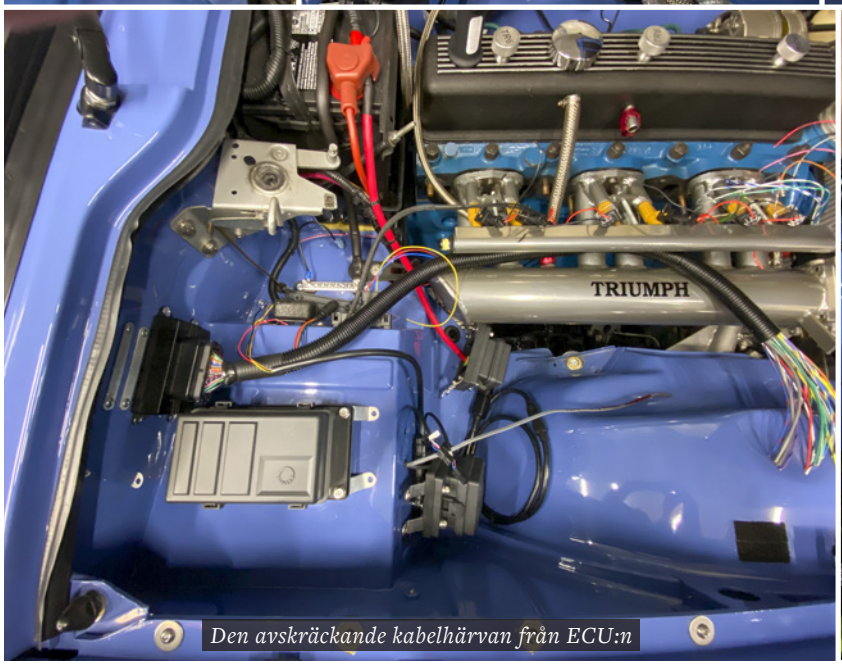
ECU samt relä och säkringsbox



Insug och spridare



Nya extrastora tanken med bränslepump och filter



Den avskräckande kabelhärvan från ECU:n



Väl vattenskyddad relä- och säkringsbox



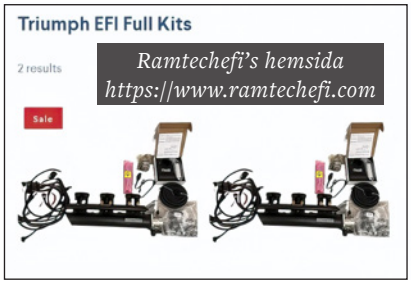
Frontvy TR6



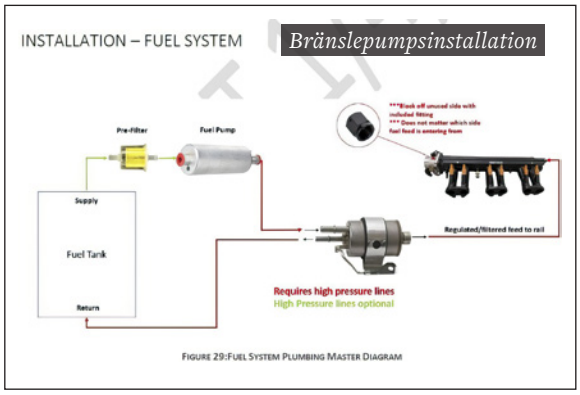
Norsk projektbil med Ramins system



”Trigger wheel” eller tandhjul med sensor



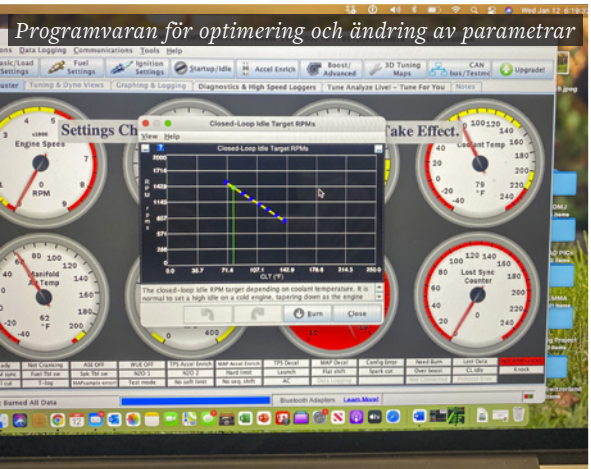
Ramtechefi’s hemsida
https://www.ramtechefi.com



Bränslepumpsinstallation



Installation i en TR3



Programvaran för optimering och ändring av parametrar



Bakvy TR6

TR2 70 år

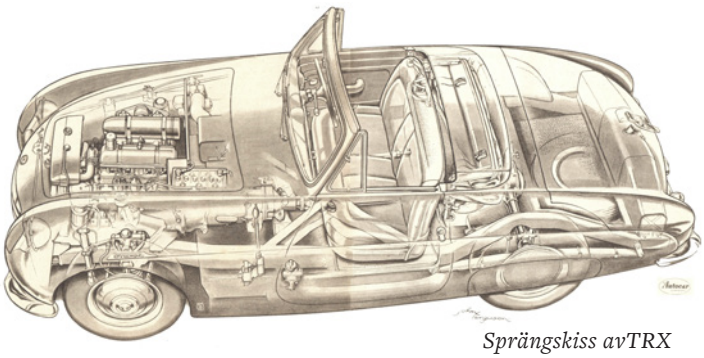
Text: Inge Jonsson Foto: Claes Lagerkrantz

Historik

Ca. 1950 insåg Triumphs ledning att de inte hade någon bil som kunde konkurrera med MG och Morgan, Jaguar hade sin XK120 vilken var både för lyxig och snabb för att ta upp kampen med. Roadstern från -46 blev aldrig någon succé, så en lyxig strömlinjeformad modell kallad TRX togs fram klar att sättas i produktion 1950 men endast 3 prototyper tillverkades, troligen blev modellen för dyr att tillverka och projektet lades ner. Nästa steg blev att försöka köpa upp Morgan, som Triumph redan levererade motorer till, men det stötte på patrull. Triumph startade då konstruktionsarbetet på 20TS, som hävdades lånat lösningar från ett hemmabygge av Ken Rawlings, bestående av diverse Standard Vanguard-delar, bl.a. motorn, kallad ”Buttercup”. Till 20TS lånades konstruktionsdetaljer från sedan-modeller som Mayflower och Standard Nine, medan motorn var en vidareutveckling av motorn avsedd för den nerlagda TRX.

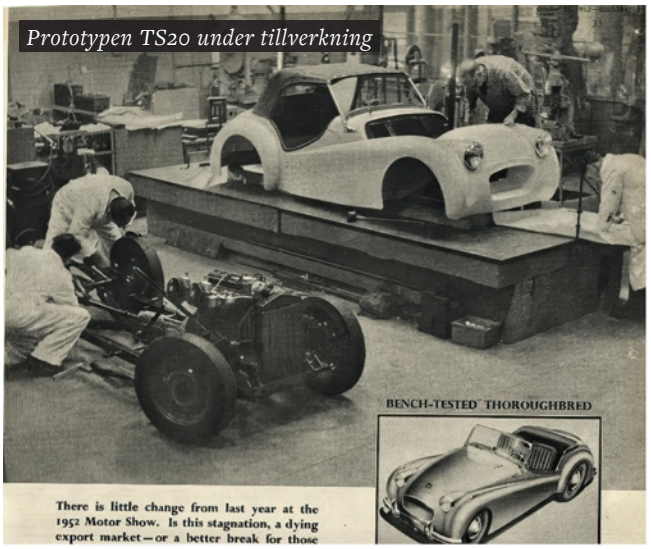


Buttercup lever fortfarande


Sprängskiss avTRX


Räddningsoperation av en TRX

20TS premiärvisades 1952 och mötte ett ganska ljumt intresse från pressen, kanske beroende på vad man ansåg vara Triumphs brist på erfarenhet av sportbilar. Triumph anlitade då Ken Richardson, som hade erfarenhet av racingbilar, för att testa TS20, hans dom blev stenhård ”a bloody death trap”, vilket ledde till att man anställde honom och konstruerade om chassi, hjulupphängningar och bakdelen av karossen, vilken förlängdes så att reservhjulet som monterats ovanpå bakdelen fick plats under golvet plus att man fick ett bagageutrymme på köpet.



Prototypen TS20 under tillverkning



Claes Lagerkrantz fina TR2:a

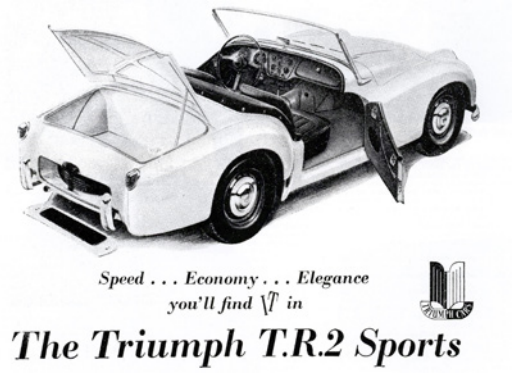
Den vidareutvecklade TS20, ibland men aldrig officiellt kallad TR1, hårdtestades av nämnde Ken Richardson vilket bl.a. ledde till vidareutveckling av motorn med vassare kamaxel, större ventiler och ökad kompression. Motorn hade då trimmats upp från ca 65-70 hk till 90 hk. Den nya bilen premiärvisades i mars 1953 på bilsalongen i Genéve, och enligt ”Triumph Cars the complete story” bidrog lanseringen av den konkurrerande Sunbeam Alpine Mk 1 till beslutet att starta serieproduktion.

Produktionsmålet var från början satt så lågt som 50 bilar i veckan, för en bil som skulle kosta samma som en Morgan och klara 90 mph. Efter uttestningen blev målet 100 mph och 100 bilar i veckan.

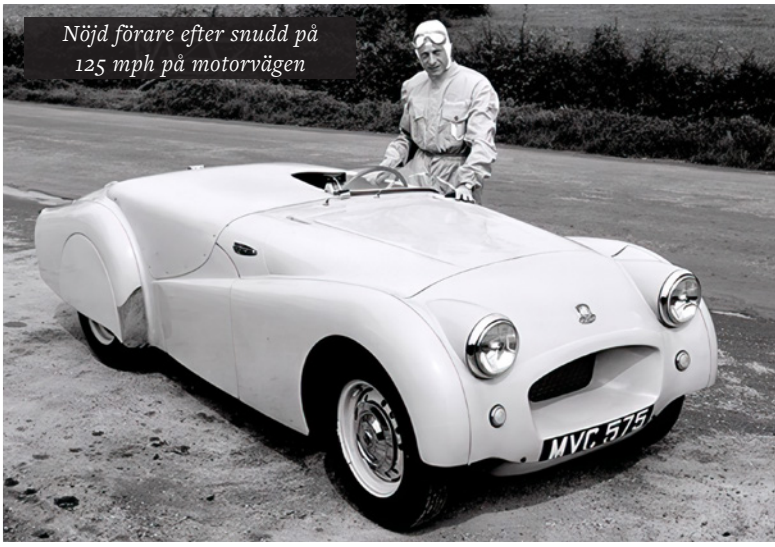
Man hade nu en bil som var nästan lika snabb som en Jaguar fast med mindre motor, bra bränsleekonomi och ett relativt lågt pris. Man bekräftade detta genom att ersätta vindrutan med en liten skärm, täcka passagerarutrymmet, sätta en slät plåt under bilen mm. och köra 125 mph på en motorväg vid byn Jabbeke i Belgien, vilken användes för rekordkörningar. Mer om detta i en särskild artikel i kommande nummer.

Bilen lanserades som TR2

Nu ska bilen säljas in senhösten 1953 och 300 bilar hann byggas under året, 2 av dessa ägs av medlemmar i vår klubb. Fram till hösten 55 då TR2 ersattes av TR3, var man uppe i chassinummer TS8636. Drygt 1800 av dessa finns med på en s.k.




3D datormodell TS20



Nöjd förare efter snudd på 125 mph på motorvägen



Max Lindblom på Knutstorp. Foto: Mats ”Wolw”

”Survivors list”, sammanställd av Vintage Triumph Register. Hur många som är körbara är osäkert, och klubben har senast jag kollade 27 TR2:or i medlemsmatrikeln. Var alla dessa är vet jag inte eftersom jag brukar vara ganska ensam i min TR2:a på träffarna, förutom Max Lindbloms racepreppade 2:a man brukar få se i klassisk racing.

Ett par 70-åringar

TS 58L som tillverkades i slutet av 1953, ägs av Claes Lagercrantz som berättar så här om sin bil, för övrigt den äldsta TR2:an i Sverige. Den hör dessutom till en av de 10 äldsta i världen. Bilen köptes som ”ladugårdsfynd” av första ägaren, en läkare som fått bilen i studentpresent av sin far. Den har rullat på flera turer långturer ner mot Europa på 50-talet. I handskfacket låg fortfarande kartor och broschyrer från franska Rivieran, allt bevarat förstås. Likaså finns orginalverktygssatsen, vilken lär vara nästan omöjlig att få tag på idag.

Bilen har flera detaljer som endast fanns i den tidiga tillverkningen. Till exempel huv, baklucka och lucka till reservhjul i aluminium.

Bilen är återställd nästan exakt som originalet med hjälp av Bengt Åkerblom. Vissa detaljer är dock förbättrade. Motor, chassit och kaross är ”matching numbers. Bilen är lackad i Pearl White som den en gång var i original. I sitt ursprungliga skick var inredningen i färgen geranium, min bil har dock en rödare nyans.



Utgångsläge









Lars-Olof Erikssons TS 249L

...firar också 70 år, tillverkad 21/12 1953, registrerad i Sverige februari -54, inköpt av Lars-Olof 1980 i Ålem (en bit norr om Kalmar) där den hade renoverats av Lars-Erik Wiktorsson.
Så här beskriver Lars-Olof sitt TR2-innehav .

Jag körde bilen några år och inga allvarliga problem inträffade. Tvåans växel ville emellertid hoppa ur ibland, så växellådan demonterades och diverse slitdelar införskaffades. Bl.a. bussningen mellan in och utgående axel, nya lager med mera. Efter montering och provkörning några mil kollade jag på växellådsoljan, det glimmade av gula metallspån I oljan. Demonteringen visade att ovan nämnda bussning saknade ett borrat hål för smörjning. Jag tröttnade på växllådsrenoveringar och nu sitter en lånad växellåda som kommer från min brors också tidiga TR2 Longdoor. Ett annat litet irritationsmoment var obalans i hjulen. Försökte hitta bättre plåtfälgar, men utan lyckat resultat, ganska mycket obalans kvarstår. Lite annat smått och gott inträffade naturligtvis under åren, men annat är väl inte att vänta på en vid den tiden drygt 30 år gammal engelsk bil. Jag upptäckte också att motoroljan förenades med kylarvattnet, den orsaken är ännu inte utredd.

Eftersom jag under större delen av 80-talet höll på att renovera en SAAB Sonett -68 som blev klar 1989 räckte inte energin till för TR2:an och den ställdes av i september 1988. Tyvärr har den fått vila sedan dess och det har den nog inte blivit fräschare av. Återstår alltså en hel del arbete för att få den på vägen igen.

Ingemar Johansson

Jag såg i AHK's Autohistorika 2015 nr 5 att boxningsvärdsmästaren Ingemar Johansson körde en vit TR2 long door, visserligen med ekerhjul, men min bil var ju vit med geranium (laxrosa!) inredning och sufflett. Kunde vara spännande om min bil hade en sådan proveniens. Jag lyckades via Riksarkivet få fram ägarhistoriken på min bil. Den verkar dock aldrig ha varit i närheten av västkusten, så sådan tur hade jag inte.

Att Lars-Olof gillar sportbilar, visas av att han även har Lotus Elan, MGA och en gammal Caterham i garaget. Intresset för Triumph går tydligen i familjen, då brorsan Gunnar Eriksson (mer känd som Förgasarteknik) också har en gammal TR2 (TS 528) som han nyligen omstartat renoveringen av, motorn t.ex. är i England för totalrenovering just nu.



BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

CERTIFIED COPY OF A FACTORY RECORD

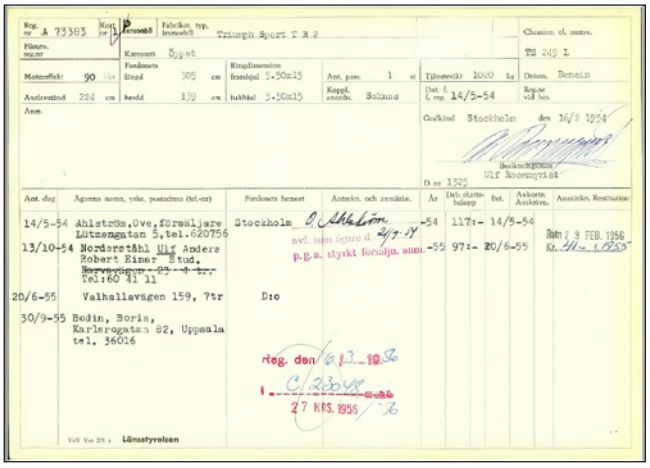
BMIHT certifies that the details given below are a true copy of an entry in the original factory records for the vehicle with the chassis number quoted.

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

Certificate Number: **2015/2694**

1. Make & Model	**TRIUMPH TR2**
2. Car/Chassis Number	**TS/249-L**
3. Engine Number	**Not Recorded**
4. Body Number	**726349**
5. Specification	**LHD, Export**
6. Colour a) exterior	**Pearl White**

Heritage Certificate



Reg. nr A 73383 — Fabrikat, typ, årsmodell: Triumph Sport T R 2 — Chassinr. el. motornr: TS 249 L

Färgnr. reg.nr — Karosseri: Öppet — Fordonsnr — Ringdimension fram/bak: 5.50x15 / 5.50x15 — Ant. pass. 1 — Tillåten vikt 1040 kg — Drivm. Bensin

Motoreffekt 90 hkr — Axelavstånd 224 cm — Längd 385 cm / bredd 139 cm — Koppl. anordn. Saknas — Dat. f. i reg. 14/5-54 — Reg.nr vid bes.

Anm.

Godkänd Stockholm den 16/2 1954

Besiktningsman Ulf Rosenqvist

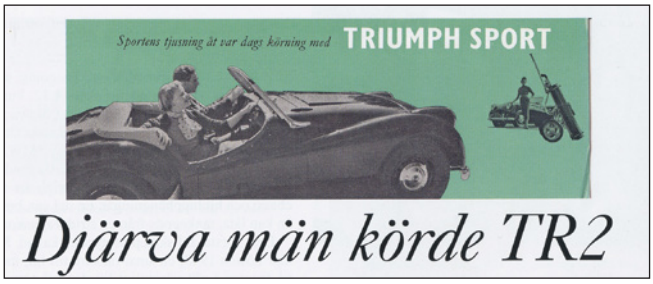
D nr 1225

Ant. dag	Ägarens namn, yrke, postadress (tel.-nr)	Fordonets hemort	Anteckn. och anmärkn.	År	Deb.skatts-belopp	Bet.	Avkortn. Avskrivn.	Anmärkn. Restriktion
14/5-54	Ahlström,Ove,försäljare Lützengatan 5,tel.620756	Stockholm	O Ahlström 2/5-54 svd. sedn signat d. p.g.a. styrkt försäljn. anm.	-54	117:-	14/5-54		Rätt 2 9 FEB. 1956 Kr. 117:- t.BSS
13/10-54	Norderstähl Ulf Anders Robert Einar Stud. Norrvägen - - - - Tel:60 41 11			-55	97:-	20/6-55		
20/6-55	Valhallavägen 159, 7tr	D:o						
30/9-55	Bodin, Boris, Karlsrogatan 82, Uppsala tel. 36016							

Reg. den 6/12 1954 — C/23xx — 27 MRS. 1956

VAV Ve 25:1 Länsstyrelsen

Registreringsbevis



I Autohistorica nr 5 från 2015 finns en bra artikel av Peter Haventorn om TR2 och hur den kom att bli importerad till Sverige

Sommarbild



Nulägesbild





Bakgrund hamnen i Oskarshamn. Foto: Bengt Arvidsson

Min egen ”tvåa”

TS3093, är nästan ett år yngre än Claes bil, men fortfarande en “Longdoor”. Själv brukar jag köra mellan 400-500 mil per år i min 2:a, och jag får säga att det är inga problem med att hänga med i dagens trafik, inte ens på 120 km/h motorväg, fast det är med moderna fälgar, de 70 år gamla stålfälgarna är både lite skeva och orunda, så runt 100 km/h blir det lite skakigt. De flesta av dessa gamla bilar har någon form av uppdatering förutom de extremt noggrant renoverade exemplar man läser om ibland, och som aldrig ses ute på vägarna.

Min bil har t.ex. motorblock från en TR3 då originalblocket är i stort sett oreparerbart. Växellådan är inte original heller (originalet står på en pall) då min bil inte hade optionen overdrive, så nu kör jag med låda från en tidig TR3, osynkad 1:a vilket inte är roligt, men med overdrive vilket är mycket trevligt på långresor. Jag har monterat ett eftermarknads servo för att få lite bättre klipp i trumbromsarna, många TR2:or har fått skivbromsar fram från senare TR3-modeller.

Elsystemet är heller inte orört, då jag har växelströmsgenerator och minusjord samt en lite piggare startmotor och en elektrisk kylfläkt som hjälp till den mekaniska. Kylaren är ersatt med en utan hål för startveven för att kylaren ska få lite mer effekt, det gör 10-15 % skillnad.

Fler säkringar

Elsystemet har också fått lite fler säkringar så att felsökning är möjlig, som original finns bara 2 säkringar, jag har också monterat några relän så att all ström inte behöver gå över instrumentbrädans gamla brytare. Utöver det så finns det väl lite originalplåt som inte rostat bort kvar i karossen, mest original är antagligen ramen och hjulupphängningarna, även om styrningen fått lite modifierade styrarmar från Revington för trevligare beteende när det svänger rejält.



Utgångsläge, på sin första bilträff 2016



Så här såg den antagligen ut vid leverans 1954

Lite nörd-fakta

Dessa gör att man kan grovt identifiera när en TR2 är byggd.

- Fram till TS600 hade bilen motorhuv av aluminium
- Från TS1200 nytt termostathus och kylare
- TS4000 var slutet på Longdoor
- TS4229, då övergavs låsning av huven via vajerlås och ersattes av 2 Dzuz med T-nyckel
- TS6157, nu får bilen ventilationslucka
- TS7220, kromade gångjärn till motorhuven

Alla uppgifter har hämtats från Original Triumph TR2/3/3A av Bill Piggott, samt från Triumph Cars the complete story av Graham Robson och Richard M Langsworth



Sommarträff & Årsmöte 2023

Flämslätts Stifts- & Kursgård, Skaraborg 4-6 augusti

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

Program

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

Under kvällen genomgång av lördagens aktiviteter.

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

Söndag:
09:30 Årsmöte.

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

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

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

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

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

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

Välkomna, önskar Fabbe o Bengt-Inge

https://.flamslatt.se. Lat N 58.46063 Lon E 13.68164









TR-profiler:
Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Självporträtt i en ”hammock” över Lidköping

Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Text: Bengt Arvidsson

Jag är så priviligierad och fått vara med om så många spännande saker...

Så säger Fabbe som upplevt såväl landsättning på en öde Söderhavsö som 7g i en JAS Gripen och varit kunglig fotograf på land och i luften.

I det pittoreska Lidköping där patriciervillorna står på rad mellan vackert beskärda allétråd landar jag hos Fabbe och Siw i kalla vintern, däremot är mottagandet mycket varmt och speglar gästvänligheten.

Att Fabbe har ett stort motorintresse vet väl alla i TR-klubben. Men alla känner kanske inte till att Siw också är riktigt sportbilsintresserad. Jag har nog fått det från Fabbe och första MG´n säger Siw. Sportbilarna är så snygga, var och en på sitt sätt. Att åka med cabben nere en sommardag på små vackra vägar är en härlig upplevelse. Dessutom träffar vi så många trevliga människor tack vare bilarna.

Ofta kör vi en en runda på sommarkvällar och fikar med andra sportbilsentusiaster. Vi har skapat en Facebook-grupp där vi lägger ut när vi åker och vart vi stannar. Det kommer alltid några andra bilar och det blir också en social samvaro med bilen. Jag har hellre TR5’an före en sommarstuga säger Siw.

Vi har alltid åkt bil Siw och jag och kört massor

Fabbe och jag träffades på yrkesskolan här i Lidköping när vi var 17 år och sen har vi hängt ihop säger Siw.

Vi har sovit i bilen också för det var vad ekonomin tillät. Vi körde överallt och fotade men vi levde sparsamt. Det var i ungdomen då krav på bekvämlighet och komfort var mindre än suget på upplevelser. Numera är vi kanske lite mer bekväma säger Fabianssons.

”Gripen” av Foto, Flyg och Fart

Motorintresset har alltid funnits.

Farsan kunde inte ens laga en punktering så jag lärde mig tidigt att mecka och börja skruva med cyklar. Senare blev det förstås många moppar som jag skruvade och trimmade sönder. Numera står en renoverad Yamaha FS1 i garaget.

Skruv- och meckandet

Ja säger Fabbe jag har alltid skruvat och är helt självlärd på gott och på ont. Men jag är ju elektriker från Yrkesskolan och du vet säger Fabbe, en elektriker måste kunna allt från att skarva kablar till att uppfinna saker. Jag visste ju inte det men tänker att det beror på en teknisk begåvning. Något som många kan avundas tänker redaktören.

Jag hade också en Ford Escort GT som var lite av en skogsbil

”Ja va polisens hatobjekt här i stan me mine biler” säger Fabbe på sin härliga Västgötska och fortsätter ”I å mä att ja lackade dom som jag gjorde så fick ja ju väldigt ont utå dä mä”.

Den orange Cortina GT´n hade jag satt på så breda däck att dom stod utanför skärmarna och då stoppade dom mig hela tiden. Men i dag har det gott över då Fabbe är en av arrangörerna på många entusiastträffar i Lidköping och kanske också är något mer seriös än på ungdomens glada sorglösa dagar.

Bilar i massor...

Första bilen var en MG Midget som jag köpte 1968 som sjuttonåring med finansiering av Siws pappa men jag var noga med återbetalningsplanen.

Jag hade en kompis som hade en sportbil och vi hittade MG´n i Mariestad och köpte den. då efter körkortet var den både vinter och sommarbil med dubbdäck på vintern

MG´n satte jag i räcket vid TV kurvan på Kinnekulle och fick en massa plåtarbete efter det.

Jag hade också en Sprite som jag byggde om med Fordmotor och växellåda från Ford

Så kom en riktig Lotus Cortina med dubbla överliggande kamaxlar självklart också en vinterbil. Den renoverade jag och körde mycket med. Vi var på semester i Danmark bl a. Cortinan gick också på bana i Gelleråsen och Dalslands ring men jag tävlade aldrig med den.

En Cortina GT byggde jag med hemmabreddade skärmar. Jag kapade fälgarna mitt i och svetsade dit valsat bandjärn så blev dom breddade. Sen trimmades den ordentligt med racingkam och Weber förgasare. Vi har också haft en Escort och en Skogs-Amazon. Peugeot, som vi köpte när barnen kom och vi skulle flytta.

...så började SAAB-eran..

säger Fabbe lite entusiastiskt och visar bilden på en -68 SAAB 99 med frihjul och Triumphmotor. Totalt har vi haft 12 SAAB:ar vilket är mer än de flesta SAAB entusiaster har haft inklusive artikelförfattaren som bara kan skryta med några stycken.

Efter några ytterligare 99:or köpte jag en 900 som jag byggde om med Aero-vinge fortsätter han som inte kan låta bli att ”pilla” och ”förbättra” sina bilar och alla SAAB:ar har jag satt spoiler på. En chipstrimmad 9000 Aero som varit med i Teknikens Värld kom jag över. Den hade chefen för SAAB rattat och, ”dj---ar vad den gick”, skrattar Fabbe.

SAAB försvann ju sen så då fick vi köpa det näst bästa, Volvo. Du vet jag kallar ju dom här bilarna för ”råttsoffor”, alltså bruksbilarna som aldrig kan konkurrera med t ex TR.

-97 blev det så en Triumph TR5

Men startsträckan var lång. vi hade ju en MG Midget men fick höra talas om en grön Triumph TR 4 till salu på Sportvagnsimporten, Sven Andersson i Särö utanför Göteborg. Det här var redan 1969 och vi åkte ner dit. Väl på plats står där en annan TR 4 spekulant och funderar, till slut så köpte han den tyvärr så vi fick åka hem igen med MG´n.

Det där med Triumph malde ju lite i huvudet ända till barnen flyttat hemifrån och vi funderade på en sportbil. Fast då hade jag kört fast på Morgan säger Fabbe och var helt inställd på en sån. För länge sedan hade jag lovat mig själv en Morgan innan jag blev



MG på hal is. Fabbe på vinterracing



Siv pustar ut efter en specialsträcka i ”Lotus” Cortinan



En ung Ulf Fabiansson i sliparbetet



SAAB 99 1968 men ingen nöjd passagerare



Ulf Fabbe Fabiansson i garaget med Rackhams surprise price på bordet



Siw och Fabbe 1968

pensionär. Det skulle vara en Plus 8 och den skulle helst vara röd. Varför då undrar jag? Jo du vet, i alla de här broschyrerna om att resa runt i England var det alltid en röd Morgan på framsidan, antingen på bild eller tecknad, man är ju lite skadad alltså.

Jag och Siw åkte land och rike runt och tittade på Morgan till salu men de bilar som var i bra skick hade vi inte råd att köpa, så det blev inget säger Fabbe.

Sen var det så att vi skulle åka ner till badet här i Lidköping och då köpte jag en biltidning som jag fortfarande har kvar och där fanns en svart TR5 med mycket krom till salu. Vi tittade på annonsen flera gånger så sa vi att nu blir det till att åka till Göteborg. Vi ringde till säljaren som fanns i Mölndal och åkte ner på en gång. Siw sa till mig på vägen ner att nu tar du det lugnt, går igenom bilen noga och utforskar skicket, sen åker vi hem och funderar.

The buy...

Sen visade det sig när vi fick se bilen att den var blå—ja mörkblå. Nu lyser Västgötskan igenom igen när Fabbe passionerat beskriver köpet.

”han var ju görfin Royalblå”. Killen i Mölndal hade själv renoverat TR5’an mellan -94 och 96 men kunde inte ha kvar den då han ärvt en Pagoda cab och inte hade plats för två bilar. Vi gör så här sa killen att vi börjar fram ifrån så beskriver jag bilen och vad som är gjort. När vi kommit till framdörren säger Siw ”Vi köper den, vi köper den”

Det gick ju inte att pruta då och han begärde hutlöst mycket för den. så sa han att ja den är dyr men jag har köpare ifrån Tyskland som jag kan sälja till när jag vill men säger du ja får du ta den. Vi fick ändå tiotusen i rabatt och köpte TR5’an med förbehållet att om vi skulle sälja ville han ha första tjing. Det visade sig att han tidigare hade renoverat flera TR femmor till Tyska ägare så det är klart att han var duktig.

Vi körde hem med bilen och njöt av vridet och farten i en British sportbilsikon. Efter ett tag ringde han och frågade om vi trivdes med bilen. Det han egentligen ville det var att köpa tillbaka TR5’an, du vet sa han att ingen stannar och pratar med mig eller beundrar Pagodan som man gjort med Triumph TR5. Men vi var väldigt nöjda Siw och jag så det blev inget tillbakaköp.

”Klubbandet” redan från början...

Vi var på en träff med Triumph Club of Sweden och hade väldigt trevligt men jag hade hört talas om TR-klubben med bara riktiga sportbilar så jag ringde till dåvarande ordföranden Anders Jönsson. Vi blev bjudna på en TR träff i Båstad på Norrvikens Trädgårdar. Vi hade jättetrevligt och blev så väl mottagna av alla medlemmar, så det var första mötet med TR-klubben säger Fabbe.

Tycker du att det är nån skillnad på klubben i dag mot för 25 år sedan undrar jag?

Fabbe funderar lite och drar ut på svaret lite ”jaa jag tycker nog att den har blivet bättre och bättre faktiskt och utan att säga för mycket så är det en stor skillnad mot Morganklubben där det är väldigt få som pratar teknik, det är mest vin och golfklubbor. I TR-klubben så skruvas det och vi får hur mycket information som helst bl. a från en fantastisk hemsida. Tidningen är magisk säger Fabbe och visst känner vi väl lite till mans att TR-klubben har nåt för alla.



MIG JAS under mina vingar

Garaget fick vänta många år på Morgandrömmen

Inte förrän år 2000 kunde vi köpa bilen som jag haft på lut i tio års tid. Vi letade ju en Morgan i många, många år. En kille uppe på Kinnekulle hade den här Plus 8 och jag hade sagt att ska du sälja nån gång så ring mig. År 2000 ringde han och skulle sälja. Vi hade ju TR5'an så jag sa till Siw att nu får vi väl sälja Triumphen. "ALDRIG sa Siw, Aldrig så säljer jag den" . I efterhand så var det väl en dj---a tur säger Fabbe. Vi lyckades i alla fall finansiera det hela och köpte Morganen. Den har vi förstås kört mycket med och haft så roligt bl a i England och på Bornholm så den har fått rullat ordentligt den också. Det är ju lite kult med Morgan på ett annat sätt.

Så blev det på det viset att Siw tyckte det var mycket roligare att åka Triumph där man fick med sig packning och kunde veva ner sidorutorna så Morgan blev till salu den också.

Fabbe tillhör TR-klubbens Z4 gäng

BMW Z4 är en riktigt bra reservbil. I somras gick den 600 mil så den får också rulla ordentligt. BMWn känns väldigt ombonad och säker. Men den har mindre bagage än TR5. Jag har bestämt mig för att inte sätta tänderna i Z4´an inget trim eller uppdatering av motorn, den skall få vara som den är. Visserligen har jag satt på bredare hjul och stripat den men inget mer.

TR 2 och 3 är ju bara så oerhört läckra....

När man tittar på bilder och särskilt racingbilder på tvåan och trean tar dom nästan andan ur en och jag måste ha en sån tänkte jag. Vi åkte och tittade på en som var för fin att bygga om. 2017 hittade vi i Göteborg en TR 2 -54 nr 511 som var lite "buskig" och med rätt pris. När vi gjort klar affären så skulle jag sätta mig i



Fabbe har fart också i bilderna. Kenneth Hansen i rallycross

bilen för att köra hem. Det får du absolut inte göra sa ägaren, den är alldeles får dålig. Det tyckte inte jag men han envisades och vi åkte hem och tog den sen på en kärra, tur var väl det för det var inte mycket som fungerade, men jag skruvade i ordning den och vi körde några somrar med TR 2:an fast nu är den såld.

Hjulafton

Fabbe är en av arrangörerna på detta klassiska evenemang i Lidköping som kan stoltsera med 22 träffar i rad. Fast jag har inte varit med alla år säger Fabbe

Det var egentligen "Frasse" Fransson som sen blev kommundirektör och Thomas Källström som drog igång Hjulafton, då i början var det bara motorcyklar som gällde.

Så småningom blev jag en del av organisationen säger Fabbe. Jag sköter Västra sidan av älven där jag skyltar upp för olika klub-



TR2 Longdoor 1954

Fd ägare Ulf “Fabbe” Fabiansson


LUCAS
TOW
EJY765

bar som TR och Triumph, Lotus, VW Sportvagns-klubben och flera andra, där delar jag också ut pris till finaste bil i alla klasser. På andra sidan älven är det muskelbilar som Camaro, Mustang och så som gäller.

Vi har omkring 25 000 besökare i Lidköping på Hjulaftonskvällen och fyller hela torget med motorcyklar. Dom kommer i en kortege som tar nästan en timme att köra genom stan.

Sen har vi allt från racing med modellbilar till drifting och veteranmotorcyklar uppställda framför Stadshotellet.

Allt är gratis men genom insamlingar har vi faktiskt bidraget med imponerande 2.000.000 SEK till cancerfonden. På Hjulafton ordnar vi ett särskilt ”race” för medlemmar i TR-klubben.

Fotografen Fabbe, från bilar, racing till flyg

Redan som tioåring hade jag köpt min första kamera en Ilford Sport. Jag gick med i fotoklubben här i stan och det blev mer avancerade kameror och bilder med tiden.

1984 började jag att fota rallycross och höll på med det till 2006. När det gäller rallycross är det på första varvet man skall fota innan bilarna ser ut som en lersörja. Jag har fotat åt Kenneth Hansen, Christer Bolin. Per Eklund och Stinsen. Så jag flög ut i Europa på fredagen och kom hem efter helgens tävlingar på måndagen. Jag var ju med hela eran när också Gunde Svan var med. Vi bodde ihop några gånger, han var en rolig kille privat.

Jag gillar verkligen att fota och tävla med bilder. Visst har det blivit mycket bilbilder genom åren men också bilder ”från ovan” tack var jobbet på Skaraborgs flygflottilj. Jag har varit på Cypern, Grönland, i Israel och på många fler ställen med flygvapnet och fotat, så man kan säga att jag haft en väldigt rolig och spännande tid med kameran runt världen säger Fabbe.

En gång på nittiotalet fick jag en inbjudan till Washington att komma över och visa bilder, resa och hotell betalt. Det var världens alla flyg-fotografer samlade och en riktig upplevelse.

På TR-klubbens möten får jag mitt lystmäte och ta bilder på olika passager. Siw och jag åker ofta lite genvägar för att få rätt omgivning när bilarna kommer.



Utflykt efter sommarträff

Flyg och far...

Jag var ju elektriker och ansvarade för brand och säkerhet på Skaraborgs flygflottilj F7.
Som entreprenör gjorde jag så många jobb på F7 att dom 1987 måste anställa mig för att rätta till alla fel jag gjort skrattar Fabbe och ser lite pillemarisk ut bakom mustascherna. Ingen ville sköta brandlarmet på flottiljen så sist anställd, jag, fick ta hand om det. Vidare har jag utvecklat brandskydd och larm och i dag jobbar jag som konsult med brandsäkerhet.

Hur startade ditt flygfotograferande då undrar jag: Ja säger Fabbe, det var inte svårare än att jag tjatade till mig en flygning med en spetsig kärra och det blev ju bra bilder. Efter det frågade dom mig om jag kunde följa med och ta lite bilder i luften. Jag var så engagerad och kom med förslag om hur fotovinklar och planens rörelsemönster skulle gå till. Flottiljchefen och piloterna gillade det så det ena gav det andra. Ett tag jobbade jag halvtid med fotograferandet och halvtid med brandskydd.

Jag har ju haft förmånen att flyga det mesta, SK 60 förstås men också Lansen och Viggen, mycket Viggen har jag flugit, en gång fick jag flyga 6G och det är ju obarmhärtigt. Man väger sex gånger mer, kinderna åker ner och man kan inte hålla uppe kameran. Sen fick jag ju flyga Gripen också men fick inte flyga över 7G för då måsta man först ha testat i en ”slunga”



Så mycket har jag fått uppleva med flyget t ex ett luftstridspass med fyra Viggen i 52 minuter där man verkligen fick spänna magen, g-dräkten smet åt benen och man var precis genomsvettig. Dagen efter värkte varje muskel och jag fick ligga på golvet och krypa i kläderna men ”häftigt” var det säger Fabbe. Nästan som med en optimerad TR5 alltså.

Det är så dj—la härligt att flyga de här kärrorna säger Fabbe men dom har släckt ljuset för mig några gånger, du vet när färgerna försvinner och man tuppar av om man inte är stridspilot.

Så är det dags att lämna Fabbe och Siw fast inte i Gripen utan i en 95, bästa ”råttsoffan”. Vi hoppas få se Fabbe och Siw flyga lågt i TR5’an på sommarens träffar.

MAY 1990
£1.90 USA $4.95
Denmark DKr. 49.50
Eire IR £2.90
Germany DM. 12.50
Greece Dra. 750.00
Holland DFl. 10.90
Italy L. 7,000
Singapore M$13.90
Spain Ptas. 550.00

THOROUGHBRED &

Classic cars



TR3A RALLY ORIGINAL

ASTON'S FAMOUS ZAGATOS

PHIL HILL: RACER/RESTORER

PLUS JAGUAR TRIUMPH FORD & 200th ISSUE ARCHIVE SPECIAL

05
0 74470 74520 4

Triumph Tuned

Graham Robson drives a works Triumph TR3A rally car which competed in the European events of 1958



THERE was something uncanny, something quite eerie, about the sight. Here was a genuine 'works' Triumph TR3A rally car booming its way up and down the Derbyshire hills, looking as if great events were afoot, and time was short. Was the next RAC Rally time control just around the corner? Was team manager Ken Richardson waiting to see his cars at the next garage?

On this bleak February day, the sight and sound almost brought tears to my eyes. It was so right, so typical, and so appropriate that I felt I was in a time warp. I'd tackled many a rally, as a co-driver, in cars like this, and the memories came flooding back. Yet this was 1990, the beautifully preserved apple-green TR3A was more than 30 years old, and its driver's next urgent appointment was with lunch in Matlock.

Like many Classic competition cars, Martyn King's ex-works Triumph TR3A, registered VRW 221, has a fascinating history. It was one of four new cars allocated to Standard-Triumph's competitions department at the end of 1957, one of four used in rallies all round Europe in the 1958 season. Like all such TR3 team cars of the late Fifties, they were prepared by Ken Richardson's mechanics. TR team cars set standards which other British 'works' teams tried to match.

These were the cars, don't forget, which humbled the BMC team of Austin-Healey 100/6 cars in 1958 (2.2 litres beat 2.6 litres), and again in 1959 (when 2.2 litres beat 2.9 litres). With attention to increasing power and saving weight, that sequence could have been extended, but by this time Triumph had turned to the Le Mans TRS project instead.

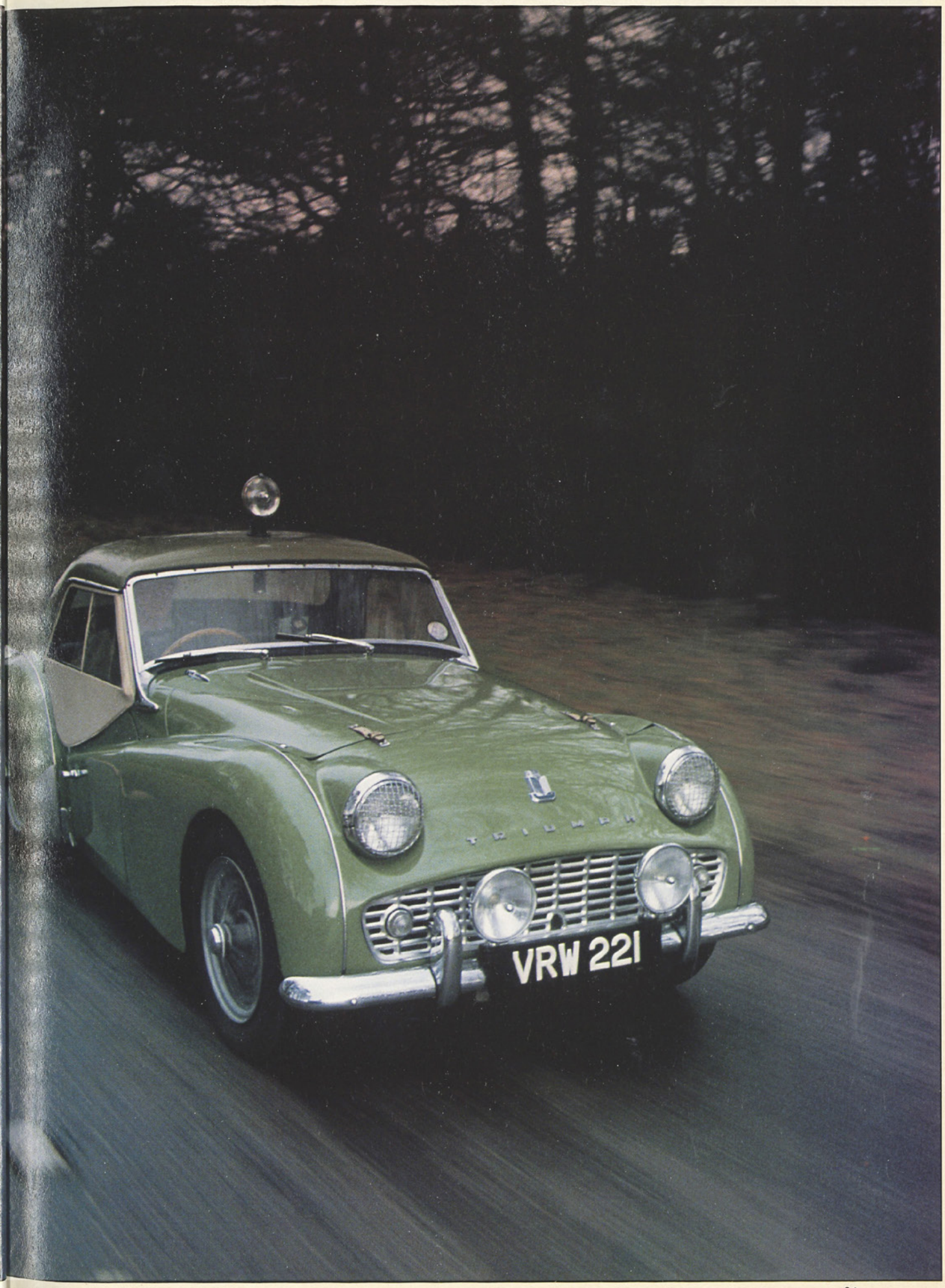
The four cars, registered VRW 219, VRW 220, VRW 221 and VRW 223 (very strange – VRW 222 was never allocated to a TR3A; whatever happened to that identity?), were all apple-green hardtop models, and had a busy works career spanning a single season. In that year, they were entered in eight major events, almost always winning their classes and finishing in the top six overall.

At the end of the year the green cars were sold off, to be replaced by the red cars in the 'WVC . . .' sequence which were campaigned in 1959 and 1960. Unless someone out there knows better, this is thought to be the only 1958 team car to survive. Even though it has passed its 32nd birthday, Martyn King's car is still astonishingly original. As far as is known, it still has its original chassis frame, basic body shell, and cylinder block, and many of the obvious 'works team' signatures are still present. As Martyn points out. "We know that the car has only ever been this particular shade of green. Other cars tend to get resprayed in other colours, but restoration of this car showed the same green, right back to bare metal."

VRW 221 was an overdrive model, with a 4.1:1 axle ratio, built in November 1957, delivered to the competitions department at Allesley, and immediately prepared for John Waddington to drive in the Monte Carlo rally. That year a blizzard put paid to many efforts, and this was one of the cars to be submerged in the storm, but its record improved as the season wore on.

It came second overall in the Circuit of Ireland (driven by Desmond Titterington, when Paddy Hopkirk's team car won the event), won its class in the Tulip rally (Ron Goldbourn), finished second in class in the French Alpine (Titterington – Keith Ballisat's team car won its class), but retired in the Liège–Rome–Liège (Roger de Lageneste). After that it was used briefly as a 'recce' car, then sold off.

Specifications of the team cars varied from event to event: disc wheels were used at first, but later in the year some cars (but not all) did some events with wire-spoke wheels; while 2.0 litre engines were used at the beginning of 1958, but new 2.2 litre engines fitted for the Alpine and Liège–Rome–Liège events. In almost every case the engines were in near-standard tune, but the suspensions were set very hard, and the cars usually showed impressive reliability.


TRIUMPH
VRW 221

Martyn King, a maths teacher who had previously concentrated on classic Lancias, bought the car in 1982:

"The body had been sent away for restoration, and the chassis had already been done. The owner then decided that competition was beyond him, and I liked the look of it, so I took it on. I knew what it was and I loved it because of its continuous history. We were both delighted to see it put back to a near-new state.

"I've traced its ownership back to 1961, and I think I'm the eighth owner from new. The factory sold it off in 1959 to team-driver Ron Goldbourn (he was a motor trader in the Stoke-on-Trent area), Betty Haig used it for a time, sprinting it and rallying it, then Philip Bolton had it twice in the Sixties.

"The wings on the restored car are new – though I've kept the old ones, which were in a terribly rusty state – as is one of the doors. We had to get a hardtop, too. The suspension, now, is standard (not as hard as it would once have been), but I've tried to restore everything else to its 1958 condition."

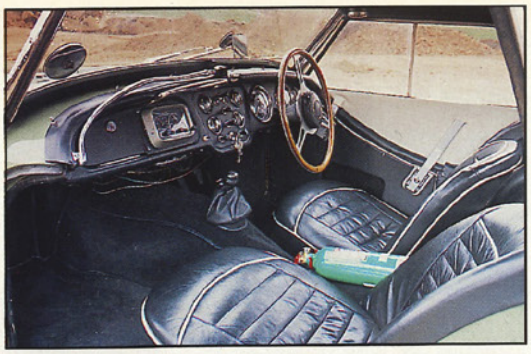
And so he has. The car has Alfin brake drums showing through the wire wheels at the rear. The engine bay is not yet to 'ex-works' condition, for the carburettors have light-alloy trumpets which were certainly not standard, and there is an alloy tappet cover which did not figure on the works cars, but there's no doubt that all the usual 2.2 litre power, and all the torque, is intact. The cooling system needs some attention, perhaps, for Martyn has installed an electrically-driven fan to help keep water temperatures in check.

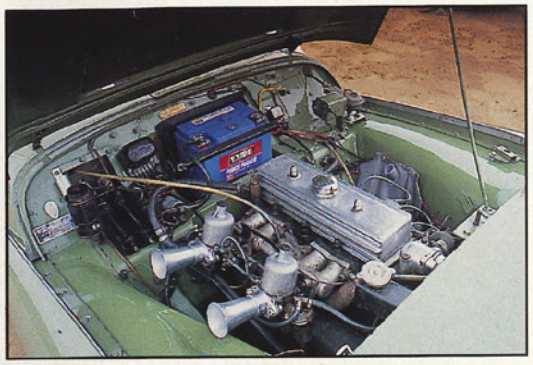
There are twin seven-inch Lucas driving lamps mounted on the front bumper, protective chrome grilles over the headlamps, a large Lucas fog lamp on a rear overrider used as a reversing lamp, and that charming period fitting, a swivelling roof-mounted spot lamp. "From time to time I've had to explain to policemen that the car was originally built like that, and once they see the pictures they believe me," says Martyn.

Inside the car the standard seats have been retained (Richardson's cars did not have special seats in those days, in spite of what the drivers might want), there is a Halda Speedpilot mounted on the glove-box lid, facing the passenger, and there is a large-diameter wood-rimmed/alloy-spoked steering wheel, the sort which *every* young blood hastened to fit to his sports car in the late Fifties!

Having bought the car, Martyn and his wife Paula had to store it until they amassed the funds to complete a rebuild. It wasn't actually finished until May 1988, was put on display at the Classic Car Show at the NEC in 1989, and is now used for selected Historic competitions. "I'm still very gentle with it," Martyn admits, "but I'm improving all the time."

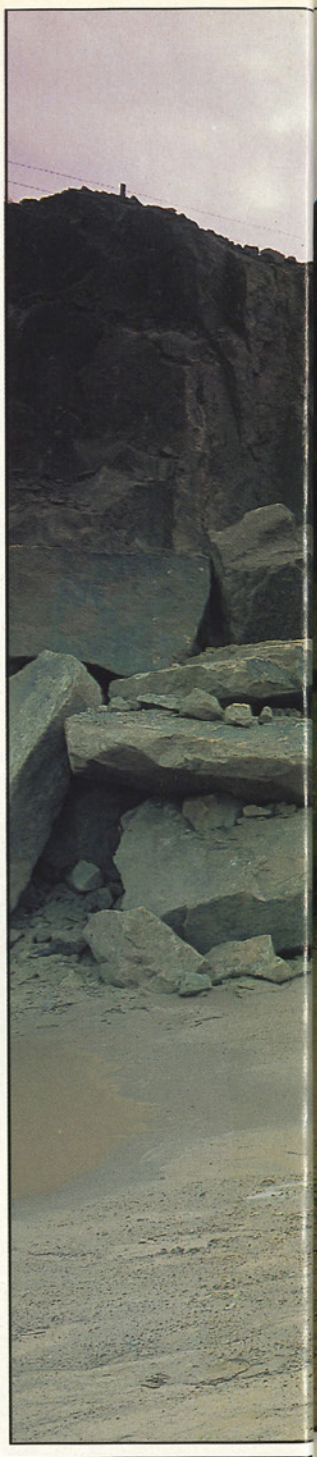
Clearly Martyn and Paula love the car, for it completes as high a mileage as the 'restricted use' insurance policy will allow – already, in two years, it has covered another 12,000 enjoyable miles.

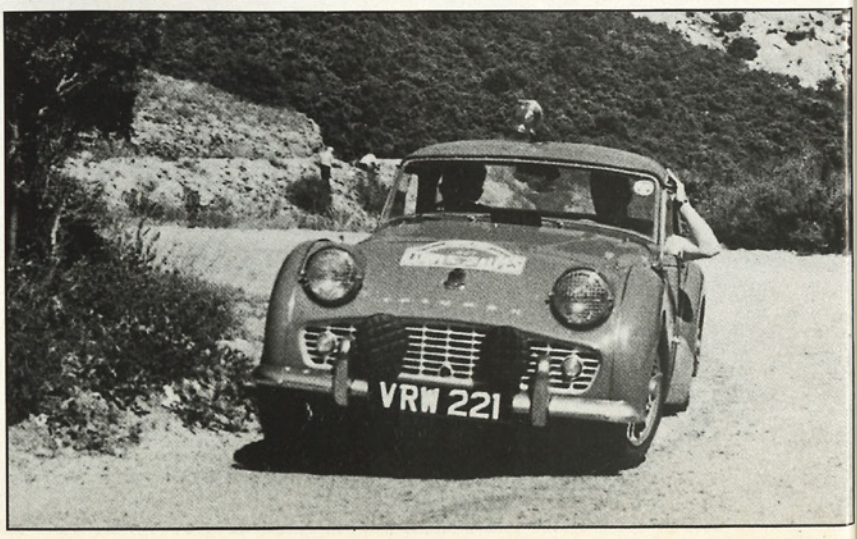












Above, the restoration of VRW 221, seen here in colour today, is a remarkable achievement: a thorough job yet owner, Martyn King, has paid due respect to the TR3A's unique 'works' history

Left, VRW 221 on the 1958 Coupe des Alpes, *when Desmond Titterington finished second in class and eighth overall. Team mate Keith Ballisat was first in class, fourth overall, behind three Alfas*

Right, team line-up at Marseilles on the '58 Alpine: VRW 221 (Titterington/McCaldin) and VRW 220 (Hopkirk/ Scott) which retired with head gasket failure



Martyn re-introduced the car to Ken Richardson (who is now living in retirement in BRM country, at Bourne in Lincolnshire) at the TR Register annual meeting in 1988. He was delighted to see it, obviously quite proud to see one of the cars which cemented his reputation in the Fifties.

In those days, of course, rally drivers were brave (you might even say foolhardy), for safety belts were not fitted, and naturally there was no roll cage. Martyn flatly states that if new rules require a cage to be fitted, then he will stop using the car in motor sport.

VRW 221, above all, is not a car to be looked at, and cosseted, but one to be driven. It looks solid and meaty, and is clearly in robust good health. Sometimes when I'm invited to drive a much-loved car, I'm afraid to go very quickly, just in case old age has made it frail, and just in case I'm going to be disappointed. There's no danger of this with the TR3A.

A quick walk-round confirms what I tend to forget – that the TR3A is a very small car. Getting into the cockpit, even with a hardtop in place, is easy enough, but once installed, with the door closed, the interior begins to feel small. Maybe I've been spoiled by modern rally cars, but this TR seems to have seats which are too bulky, and a steering wheel which looks far too large.

Firing up was instant, and the engine then settled down to a steady, and throaty, burble. Even before moving off, it was time to remember all the joys, and the minor irritants, of 'side-screen' TR motoring.

The view ahead, of course, is quite unmistakable, with the headlamp bulges showing at the front of the car, the bonnet safety straps just visible and the bonnet cooling slots pointing cleverly towards the windscreen. Every control but one was close to hand – the exception being the handbrake lever, tucked well forward alongside my left leg.

". . . one of those cars which looked absolutely right. . ."

The driving position was fine, but if I had been a regular works driver I would have insisted on adding foam padding to the side-screen supports (they tended to chafe my knee). I might also have asked for an outside mirror to improve rear visibility, and I would have wanted a smaller steering wheel. In the late Fifties, maybe, I would not even have noticed the lack of seat belts; this car, after all, was a hardtop sports car, which had to be a lot safer than the open variety.

Although the gearlever of such a TR is hidden away under the centre of the instrument panel, it is mere inches away from the steering wheel rim. Old-style testers would have written that it 'falls readily to hand' – and so it does! The gearlever was short, with a very stubby action, and the gearbox, plus its synchromesh, was clearly in prime condition. Just about the only non-standard feature I noticed was the overdrive switch located in the top of the gearlever knob.

"Yes, I admit to that," Martyn told me. "That's a Dolomite Sprint gearlever knob. Luckily I've now found one of the authentic toggle switches which fit to the right side of the facia panel."

Right away, after moving off, it was clear that this was a very healthy TR indeed. As always, the torque chimed in lustily above 2,000rpm, and within minutes I had rediscovered the easy way to drive such a TR. Fast motoring, without fuss and without histrionics, was all a matter of keeping the needle of the big rev counter between 3,000 and 4,000rpm. There was no need to scream up to 5,000rpm and beyond, because there was always another gear.

That's easy enough with an 'overdrive' TR, which effectively has a seven-speed gearbox. For slipping through busy towns, second and overdrive-second were ideal. For belting around the lanes, third and overdrive-third did a great job. With a well-adjusted overdrive like this one, the change was as smooth as silk, only signified by an alteration in the exhaust note and a dip in revs.

The TR always was a car which was difficult to ignore. From the outside there was a crisp deep-noted exhaust noise which resonated confidently at about 3,000rpm; inside, that sound was overlaid by a subdued hiss from the carburettors. Even though the works team cars used flame-trap air cleaners, I recall that inlet noise was always present in these machines, which had no sound-deadening between engine bay and cockpit.

It was in the handling and steering that the TR3A showed the age of its design. The springs *and* the dampers were hard, which meant that the bonnet bobbled up and down over every bump and undulation. There was little 'feel' at the steering wheel (the TR4, with its rack and pinion steering, would be much better in that respect), and on corners I am sure I could feel a bit of 'fight', a bit of a dispute between the road wheels and the driver's wishes. The steering was quite firm, but lightened up as speed rose.

It was certainly a car which didn't run arrow-straight at high speed, and it was one which was always ready to let me know that its rear suspension movement was limited, and that it might like to skip sideways on bumpy corners. No matter, for it was also a car which positively enjoyed getting back up to 80mph and beyond, one whose new-fangled disc brakes could handle any situation (not many sports cars had discs in 1958), and one which could tackle loose surfaces, bad roads, mountains and twisty *selectif* stages without letting the side down. In most conditions, it seemed, it could swing along at 60 to 80mph so that arrival at the next control was unhurried.

Most of all, it was one of those cars which looked absolutely right when prepared for rallying. In the same period, cars which were nominally faster and more suitable sometimes could not beat the TRs. An MGA looked game, but was outgunned, and until the end of the Fifties even the Big Healey looked too low-slung, and too delicate. The TRs could even beat the 'sexy'-looking Porsche 356s and standard-bodied Alfa Romeo Giulietta Sprints, though the Porsche was one of the most successful rally cars of the Fifties in terms of outright wins.

The works TR3As, however, always looked macho, always looked tough, and always looked like the sort of machine which would struggle to the end of a car-breaking event without falling to pieces. From 1954 to 1960 the TR was Britain's most successful rally car; looking at VRW 221, still purposeful at 32 years of age, you can see why.



Desmond Titterington waits his turn to tackle Corkscrew Hill, Co Clare, on the 1958 Circuit of Ireland Rally: he finished second overall to team mate Paddy Hopkirk



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

42.900 KR



KAMPANJ

5.595 KR
~~9.081 KR~~

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



12.990 KR

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



4.703 KR

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



KAMPANJ

6.999 KR
~~9.826 KR~~

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



2.999 KR
~~3.995 KR~~

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



22.500 KR

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



21.400 KR

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



16.680 KR

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



21.500 KR

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



9.500 KR

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



6.999 KR
~~11.013 KR~~

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

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

EFI-system för
TR5 eller TR6,
Emerald och Jenvey Dynamic Ltd

Text & foto: Bengt Nylén

När jag var på The International Meeting arrangerat av TR Register i England den 20 augusti så träffade jag Harry Dent. Harry Dent har en TR5 som han modifierat en hel del bla med ett modernt elektroniskt styrt insprutningssystem av fabrikat Jenvey Dynamic Ltd. Harry hade tidigare en TR6 som han sålde 1994.

Under några år ägde han sedan några TR7 som han också sålde av och 1998 köpte han en TR5 i TR Bitz i Warrington som i stort sätt var ett vrak. Denna bil renoverade han noggrant under många år och 2004 var den klar. Den var då utrustad som en standard TR5 med Lucas bränsleinsprutning. Just när den var klar så läste han en artikel om EFI(Electronic Fuel Injection) skriven av Mike Plumford. Den artikel låg och gnagde i huvudet på honom under tiden han körde med sin TR5. Han körde med TR5:an i standardskick i 6 år men kunde inte få det härmed med EFI ut ur huvudet.

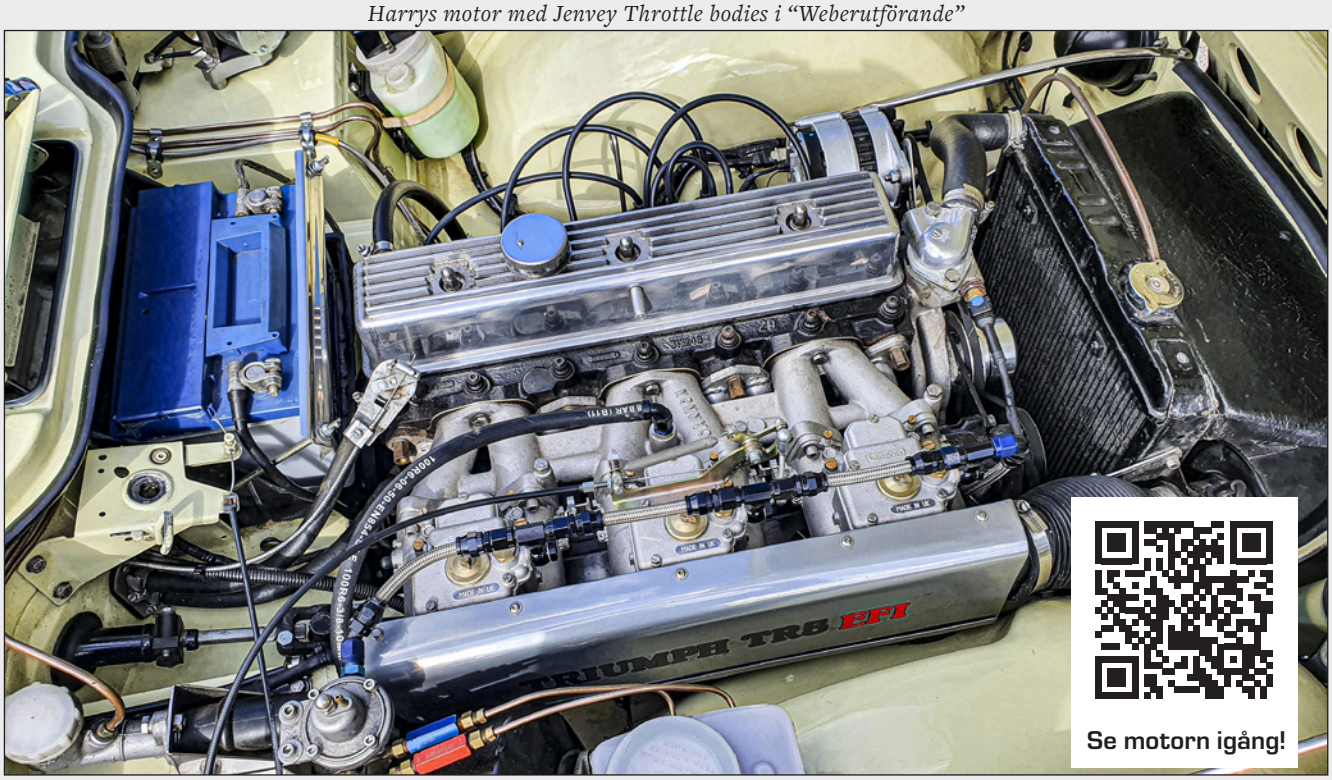
2011 gjordes första installationen för EFI men Harry blev inte helt nöjd med detta utförande. En ombyggnad av motorn gjordes 2016 enligt nedanstående korta specifikation.

- Smidda större kolvar för att öka cylindervolymen (50 thou dvs 1,27 mm större diameter)
- Smidda vevstakar
- Kamaxel typ Newman PH2
- Stage2 head, portat och optimerat för bättre flöde
- Allt balanserat

2020 revs dåvarande EFI-system bort och ersattes med **Jenvey Dynamics** Throttle bodies och injektorer i ett kit levererat av **Emerald**. Emerald har de sk Throttle bodies i två varianter. I den ena varianten har injektorerna byggts in i ett hölje så att det ser nästa ut som om det är Weber-förgasare. Denna variant använde Harry.

De tidiga US-bilarna (TR250 och TR6 1969-71) hade ju ett topplock med mindre avstånd mellan portarna. Emerald kan leverera Inlet Manifold som passar båda dessa tidiga bilar och de senare. Om man redan har Weberförgasare på sin bil är det troligt att det sitter en Inlet Manifold (insugningsgrenrör) från TWM. Då kan man använda detta.

Harrys motor med Jenvey Throttle bodies i "Weberutförande"



Se motorn igång!



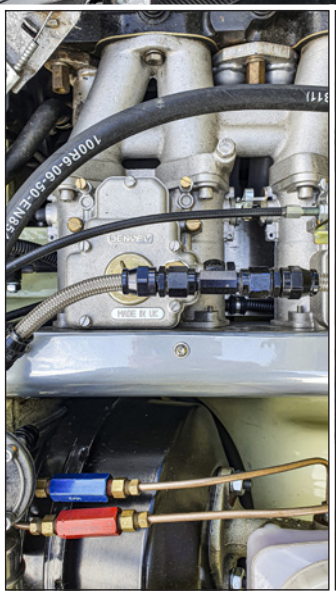
Även instrumentbrädan har byggts om. Snyggt även om ”original”-freaksen får kramp.

Harry monterade själv hela ”kitet” som köptes från Emerald-M3D. Kitet består bl a av:

- Emerald K6 Engine Management ECU (databoxen som styr allt).
- Jenvey Throttle bodies THT45i. 3 st
- Injectors
- Jenvey Air horns
- Jenvey Fuel Rail
- Throttle linkage
- Fuel pump
- Fuel filter
- Fuel pressure regulator
- Crank position Sensor
- Air Tem Sensor
- Coolant temp sensor
- 36-1 Crank Trigger Wheel (Pulse generator Wheel)
- Inlet Manifold
- Lambda sensor
- Kabelstam
- Samt lite smådetaljer

Kitet kostar totalt idag £4273 exkl VAT. Det blir väl ca SEK 70 000 innan det är i Sverige så billigt blir det inte. Då ingår passande Inlet Manifold. Har du redan ett typ TWM manifold avgår £814. Dyrt ja men å andra sidan kan man ju jmf med vad 3xWeber DOCE 40 + manifold kostar idag. Det rör sig om ca 30 000 inkl linkage.

Efter att Harry monterat alla delarna, efter den instruktion som medföljde, Databoxen var förprogrammerad för att passa motorn på ett ungefär så motorn gick igång direkt. Databoxen måste ju programeras rätt vilket jag tror att det finns ett antal verkstäder även i Sverige som kan göra. Det är inte annorlunda än att ställa in värdena på en modern bil som ju har liknande utrustning, Harry hade dock fördelen av att bo hyfsat nära Emerald så han körde dit och fick deras tekniker att ställa alla parametrarna rätt viket de gjorde på sin rullande landsväg. Motorn ger nu all



Jenvey Throttle body i “Weberutförande”



Sensors för kylvätskans temperatur samt Crank position sensor

den kraft som är nödvändig och beter sig som en modern bilmotor vilket gör att Harry är mycket nöjd. Han har kört mycket med bilen bla flera turer till Europa. Jag harförstått att det finns ganska många i UK som gjort samma ombyggnad.

Kanske något att fundera på speciellt om du har en slö TR6 carb och just vunnit på Lotto!

Nämnda leverantör:
Ett komplett kit kan köpas från
EmeraldM3D
https://www.emeraldm3d.com/

Jenvey Dynamics Ltd
https://www.jenvey.co.uk/products/

Österlen-TRÄFFEN

Text & foto: Bengt Nylén

Söndagen den 14 augusti i fjor anordnade Kia & Bengt Åkerblom (TR-klubben) och Lill & Gunnar Sallstedt (Triumph-klubben) en liten tur på Österlen.

Vi träffades i Tryde och körde sedan på fina vägar till Lövestad och besökte här ”Spiken i kistan”. ”Spiken i kistan” är ett eldorado för dem som behöver renovera gamla hus och vill återanvända äldre prylar av alla slag. Allt från gångjärn till hela dörrar. Det fanns även radioapprater och gamla kameror. Det är nog lättare att räkna upp vad här inte fanns. Det är helt otroligt vad mycket antikviteter Emil har samlat på sig. Här fanns även ett helt Målerimuseum som tidigare fanns uppe i Stockholm men som Emil tagit över. Vi var nog här ca 1 timme men skulle man kollat noga kunde man säkert varit här längre. Emil bostadsdel i samma hus, som vi tyvärr inte fick gästa, är också lite speciell. Den har varit med i TV-programmet ”Vem bor här?”.

Därefter körde vi vidare mot Andarum och Kaffestugan Alunbruket nära Christinehofs slott. Det var ett mycket ”mysigt” ställe där Barbro och jag aldrig varit förut. Här avnjöts en stor räkmacka i kombination med kaffe. Intill ligger Christine Hofs slott som också besöktes.

Vi var bara 7 bilar på rundan vilket var synd. Den hade varit värd att uppmärksammas av fler men vi har ju flest medlemmar i västra delen av Skåne och många tycker väl det är långt till östsidan. Vägarna är dock mycket trevligare på Österlen än på västra sidans platta jordbrukslandskap. Om arrangörerna orkar följa upp med en tur även under 2023 så hoppas jag att fler vill hänga på.



Del av antikviteterna



Del av målerimuseet



Fika vid Kaffestugan



Vid entré av ”Spiken i kistan”. Ägaren Emil berättar sin story.

Startstället med deltagande bilar

EVENTKALENDERN

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

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

Bilträff i Årstaviken, Stockholm
Träff på måndagar från kl 17, startar 1/5,
mer info se AHK.se

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

Tjolöholm Classic Motor
21 maj
Tjolöholm
tjoloholmclassic.se

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

Sportvagnsmeeting på Knutstorp
30/6-2/7
Mer info på vår hemsida under Eventkalender

Sommarträff
4-6 augusti
Flämslätt, Västergötland

BSCM (British Sport Car Meet)
UBCC Mälardalen, blir 19 augusti på södra sidan av Mälaren.
Mer info senare.



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

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

Nordisk TR-träff i Danmark
7-9 juli

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

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

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

Goodwood Revival
8-10 september
Goodwood Estate England

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

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

2025 European TR Meeting, Tyskland

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

TR7 1982
silvermetallic, öppen kaross, RHD,
4500 mil, 70 000:-

John Hedlund, Bromma
Telefon 0702 36 45 95

BILDELAR KÖPES

Gångjärn
Dörrgångjärn till TR4 köpes.

Bengt Persson
arvac@telia.com

TR6
V8, cobra låda och jaguar bakaxel. Chassi med drivlina är nästan klart. Karossen är svetsad men skall slipas och lackas. Jättemycket delar medföljer. Bilen finns i Huddinge, Stockholm. Har tänkt mig 150.000:- Mer info och bilder på vår hemsida!

Ogge Kvamme
0733-229960



Swedish TR Magazine

är Triumph TR Club Sweden's medlemstidning. Varje skribent ansvarar själv för framförda åsikter. Eftertryck tillåtet under förutsättning att källan uppges. TR Magazine utkommer fyra gånger per år. Alla bidrag till TR Magazine är välkomna.

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

Ansvarig utgivare
Jan Sjögren, Författarvägen 15
167 71 bromma 070-519 02 84
jansjogren59@gmail.com

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

Jan Sjögren
070-519 02 84 jansjogren59@gmail.com

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 3 2023	Manusstopp fre 28/7 Utgivning vecka 37 september
Nr 4 2023	Manusstopp fre 13/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2024	Manusstopp fre 2/2 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2024	Manusstopp fre 22/3 Utgivning vecka 20, maj

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

Tryckeri
Exakta Print, www.exakta.se

Layout
www.wolw.se

KLUBBSHOP

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



Keps

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

Pin med klubbmärke



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



Buff

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

Pikétröja



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

Vagnsmärke

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

Stort paraply



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

Broderat tygmärke

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



Nyhet – Väska

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

Klistermärke för vind- eller sidoruta

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

Äldre TR Magazine

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

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