SWEDISH NR 2 Maj 2024 VOL 185

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TR7, 8 Vakant

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

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

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

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

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

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

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

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

Hej



Nu står våren, eller i bästa fall försommaren, för dörren. Alla våra förhoppningar är fyllda till bredden med vindlande fina vägar framför oss med bara sol, värme och fantastiska utflykter utan minsta problem. Så nu håller vi vädertummarna och dansar en soldans.

Det är svårt att samla info om alla relevanta träffar med mera i tidningen då den ofta går i tryck innan all info finns framme. Så gå in på vår hemsida (kom ihåg att registrera er väl där, så kan ni se all info, inklusive medlemsmatrikel tex) och titta på evenemangssidan. Våra distriktsrepresentanter kommer att fylla på där och även samla lite info om respektive distrikt. På Facebookgruppen passar det utmärkt också att pusha för aktiviteter i närtid. Ett ytterligare bra tips är att lägga in där om man har för avsikt att åka på en träff och eventuellt vill bestämma en träffpunkt på vägen så blir man ofta några stycken som kommer i samlad tropp. Det är både kul och visar på fin sammanhållning i klubben!

Vi har under vintern fått in flera kul reportage om arbeten, renoveringar och resor som ni har gjort. Det är verkligen uppskattat. En del har gjort allt själva och en del har gjort det i samarbete med någon i redaktionskommittén. Allt går lika bra. Nu vill vi jättegärna få in reportage från den kommande sommaren. Det kan gälla korta kvällstrippar, långresor och/eller andra saker som har inträffat. Ta några foton (tex med mobilen) plita ner några stolpar och skicka till info@triumphtr.com eller kontakta någon i redaktionskommittén.

Längre fram i tidningen i detta nummer kommer ni att kunna få inspiration från lite längre resor, mekartips, historiska återblickar (inklusive träning av skolengelskan om man inte vill använda google translate-appen) samt kloka ord från MHRF.

Så med detta i bagaget (förutom verktyg och reservdelar), använd era bilar för den här sommaren kommer att bli FANTASTISK!!!

Jan

TR MAGAZINE

GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Sommarträff i Rimforsa 6
- Släpa rätt! 8
- Nordisk Treff 10
- Till Wales och nästan tillbaka 12
- Konstsamlare med en TR4 16
- Blir ELV-förordningen ett hot? 22
- Classic Cars - TR3A Rally Original .. 25
- Bränsleinsprutning på en TR2 30
- Våra verkstäder 34
- Kallelse till Årsmöte 35
- Fototävling utlyst 35
- Hallå där! 36
- Bakbromsar ALLA TR-modeller 37
- Eventkalendern 38
- Radannonser 38
- Redaktionens spalt 39
- Klubbshop 40

Försäkringskommitté (MHRF)
Försäkringssamordnare
Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.

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

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

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

Omslagsbild
Bengt Arvidsson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2024

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1624	Terese Blomén	Dalgatan 3	334 31	ANDERSTORP	1954	TR2
”	”	”	”	”	1973	TR6
1625	Henrik Oresved	Svensbodavägen 55	761 11	BERGSHAMRA/*	1974	TR6
1628	Mats Björklund	Timmermansgatan 22	118 55	STOCKHOLM	1970	TR6
1629	Anders Wassberg	Bergavägen 23	437 35	LINDOME	1973	TR6

*NORRTÄLJE

Medlemsregister

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

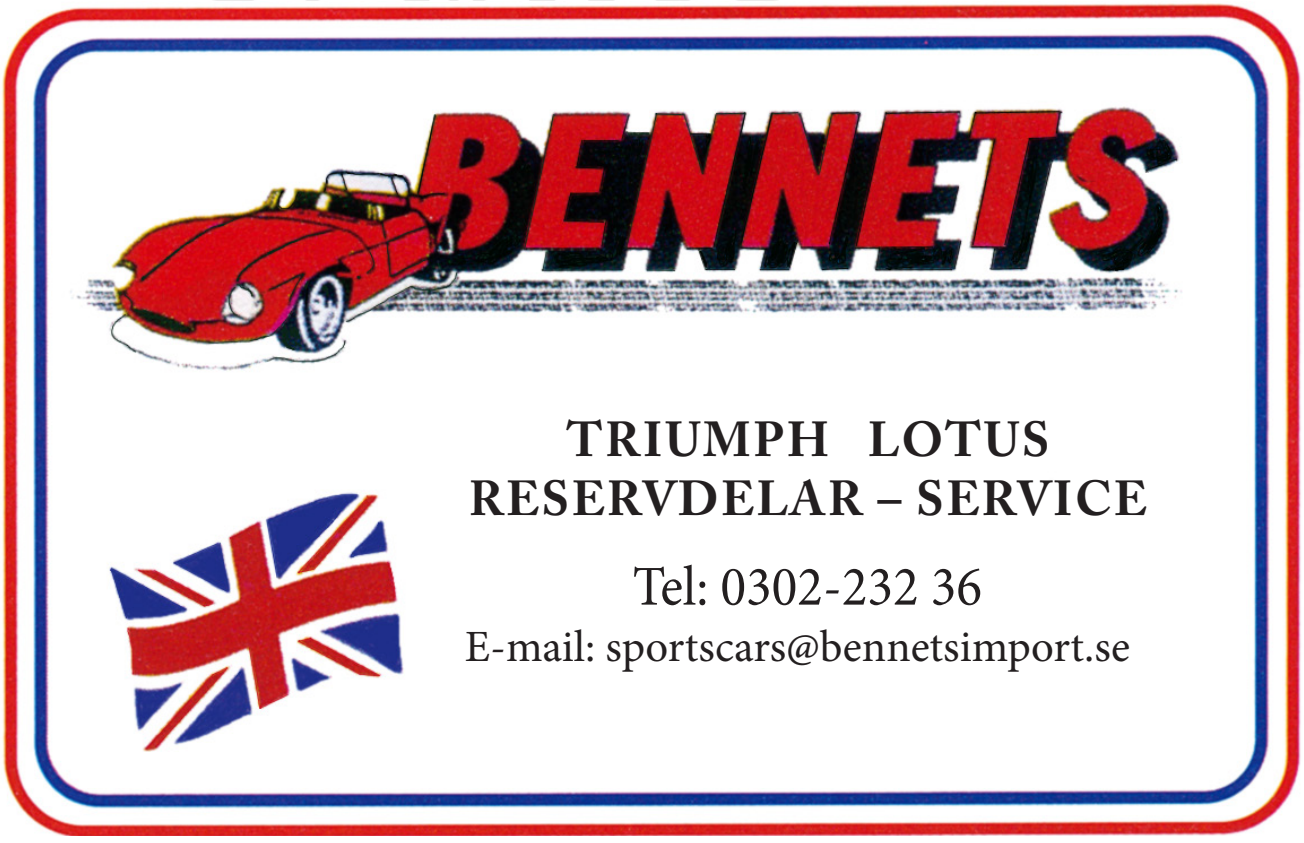
- Har du flyttat, köpt/sålt eller aldrig registrerat din bil?
- Har din bil relevanta data?
- **Har du anmält/ändrat din epostadress?**
- Har du frågor?

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



TRIUMPH

RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW
EU-FRIENDLY
ALL INCLUSIVE SHIPPING

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

ALL THE PARTS YOU NEED

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

TRIUMPH

QUALITY PARTS & ACCESSORIES

FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY

EXTENSIVE WEBSITE

VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ

KNOWLEDGEABLE STAFF

FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES
FOR ALL MODELS

PRICE MATCH

TRADE & WHOLESALE
ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A
FREE CATALOGUE



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

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

SEE OUR
SOCIAL MEDIA



Triumph TR Club

Sommarträff

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

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

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

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







PROGRAM

Fredag

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

Lördag

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

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

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

Söndag

7.00 –	Frukost
9.00	Årsmöte

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

BOENDE

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

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

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

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

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

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

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

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

BRA ATT VETA!

Text: Håkan Gerdbo

SLÄPA RÄTT!

Kommer ni ihåg tiden då man tog sitt AB kort, med rätt att köra både manuell och automatväxlad bil. Och till och med MC? Men tiderna förändras och nu gäller andra lagar och regler. Jag tänker i vårt fall på detta med att köra med släp. Ibland kanske man behöver ”släpa” sin TR. Vad gäller då? Det är faktiskt inte bara att ”haka på” och börja dra. Tyvärr.

Själv fick jag en reminder i höstas när min båt skulle upp på vinterförvaring. Kopplade på trailern, tog upp båten och skulle köra i väg. Då kom en vänlig Polis, och berättade att jag nog inte skulle ut på allmän väg med det ekipaget.

Va? Jag har ju en dragbil som är godkänd för tungt släp och maxvikten för släpet klarar jag. Helt rätt, sa han, men du har inte ett körkort som gäller för detta ekipage. Omöjligt sa jag. Med mitt ABC-kort får jag ju även köra lastbil, så det så. Men icke. Jag måste ha en sk BE-behörighet. Det var en snäll polis.

Så det blev så att svärsonen fick ta bilen med båten. Han har BE- behörighet.

För att få lite klarhet i detta kontaktade jag då Mårtenssons Trafikskola, som finns i hela landet och fick en pratstund med speciallläraren Philp Jörme.

Släpets och bilens sammanlagda totalvikt får INTE vara över 3 500 kg. Oavsett vilken behörighet du har finns det begränsningar som avgör vilken fordonskombination du får köra. Du kan läsa i bilens registreringsbevis vilken den högsta tillåtna vikten på ett släp är för just din bil. Men hur många av oss har koll på detta? Så här följer lite utbildning som även gäller oss TR människor, som kanske måste släpa klenoden ibland, – lite ”bra att veta”.

Grundreglerna.

- Lätta släpfordon: totalvikten 750kg. – Släpets och dragfordonets sammanlagda vikt får inte överstiga 3,5 ton. Så du får koppla på 750kg.
- Tunga släpfordon: alla övriga släpfordon.

B-behörighet: Rätt att köra kombinationer där sammanlagda totalvikten på bil och lastat släp inte överstiger 3.500kg.
Utökad behörighet B (tillvalskod 96): Bil och släp får inte överstiga 4.250kg
BE-behörighet: (Dragfordon får väga max 3.500kg och släp med last max 3.500kg. Således en kombination som väger max 7.000kg.

Krångligt?

Låter det krångligt? Jo, självklart var det enklare förr. Ingen som brydde sig och inget komplicerat regelverk att följa. Men kanske fler olyckor...

Vad leder då detta till? Ta och titta i din dragbils registreringsbevis. Där står alla maxvikterna angivna. Samtidigt måste du ha koll på släpets vikt och den vikt som du får lasta på släpet.

Blir du stoppad av polisen så blir det en massa studerande av dokument om de inte helt enkelt bara väger ditt ekipage. Och är det inte rätt eller du saknar rätt behörighet, så blir det dyra böter. Olovlig körning.

Samtidigt måste du se till att ha lasten riktigt surrad – men det är nog inga problem för oss eftersom vi är rädda om våra klenoder.

Var texten krånglig? Ta då en titt på Transportstyrelsens hemsida under Släpvagnskalylator, där får du hjälp.

QR-koden nedan tar dig direkt till släpvagnskalkylatorn!

Denna kombination kräver BE-behörighet! Tyvärr hittade jag ingen bild på en ”släpad” TR.







3M | PELTOR

NYHET!



5 619:-

Hörselkåpa WS ALERT XPV
Världens första solcellsdrivna hörselkåpa!
Med Bluetooth® MultiPoint-teknik och bullerreducerande bommikrofon för tydlig talöverföring i bullriga miljöer. #549462

DEWALT



3 487:-

Skruvdragare 18V, DCD791P2 med 2 st 5,0 Ah batterier & laddare
Den levereras komplett med 2 st 5,0Ah XR Li-ion-batterier och en laddare i en praktisk TSTAK förvaringslåda. Låg vikt för enkel hantering. #548450

PELA



2 495:-

Satineringsmaskin
Perfekt maskin för färg- och rostborttagning, grovrengöring, slipning och polering!
Maskinen har en kraftfull 1100W motor. Levereras med 1st slipnylontrumma. #509658

BOSCH



2 295:-

Linjelaser GCL 2-15 KIT
Flexibelt flerfunktionsfäste, snabb självnivellering, pendellåsning för stabilitet. #549537

DEWALT



2 295:-

Sticksåg 18V, DCS335NT
18V XR Kolborstfri sticksåg är det perfekta verktyget för snabba och precisa snitt i olika material. #548655

BOSCH



3 699:-

Skruvdragare GSR 18V-EC
Kompakt och hållbar borrskruvdragare från Bosch. Levereras med 18V 5,0 Ah batteri, laddare och förvaringslåda. #549466

HiKOKI



1 648:-

Vinkelslip G18ST, 2000W
Ergonomiskt vinklat sidohandtag för ökad komfort och kontroll. Spindellås för enkelt skivbyte. #549341

EJN



2 960:-

Slangupprullare för luft, 8 mm, 10 m
Bromsad inrullning för säker användning. Högt flöde för bättre verktygsprestanda. #549126

BOSCH



987:-

Avståndsmätare GLM 40
Mäter avstånd upp till 40 m. Tydlig och belyst display. Sparar de senaste 10 mätningarna. #549477

RYOBI



1 599:-

Högtryckstvätt 130 bar, RY130PWA-P
Aluminiumpump ger vattenflöde på 420 liter/min. 5m högkvalitativ högtrycksslang flexibel, stålarmerad slang. Levereras med diverse tillbehör. #542120

Hellberg



2 199:-

Hörselkåpa, Xstream MP
Avancerad hörselkåpa som är utrustad med Multipoint-Bluetooth® för parkoppling med två telefoner. #546507



HiKOKI

2 111:-

Tigersåg CR13V2, 1010W
Enkelt och snabbt bladbyte utan verktyg. Levereras med tigersågblad och förvaringsväska. #549356

Med reservation för eventuella prisförändringar, slutförsäljning samt tryckfel.

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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

NORDISK TREFF 2024

23-25. AUGUST—SOGNDALSTRAND

Nordisk Treff är kompletterad med en Pre-Nordisk Treff 22-23 augusti. På vår hemsida finns mer info samt länk till anmälan.

Direktlänk till anmälan: https://shout.com/s/ddBJmxaG



Sogndalstrand Kulturhotell

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

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

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

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

Middag på hotellet lørdag.
Lunsj TBD.

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

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







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

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

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



Text & foto: Gunnar Rosén

Till Wales och

Fyrahundra mil, tolv liter olja och nästan ända hem.

Efter att ha bilat till Storbritannien (England och Scotland) 1976, i en Saab, har jag länge haft en önskan att få återvända med min TR4:a. Som ni alla vet har det bara blivit svårare för vart år som går.

Trots att klubbens Europamöte i år hölls i Wales valde vi att åka ”privat”. Att ge sig iväg genom Europa, på långtur, med lite äldre bilar är spännande. Vi (Sanna och jag) och våra vänner, Marie och Greger, beslöt att agera följebil åt varandra. Deras bil är, trots att det är en Volvo, är ändå byggd i England, på Jensenfabriken.

Avfärd skedde den 4:e September. Första lunch vid Bergs slussar och därefter direkt till Göteborg och färjan till Kiel. Vi fick naturligtvis snurra runt lite i Göteborg innan vi kom rätt.

Av ren slump hade vi tagit med lättare sommarkläder, kortbyxor och liknande. Det var tur för resan ner genom Tyskland och Nederländerna var både solig och Varm. Även i Wales visade sig vädret var långt över förväntat. Vi led dock mer än bilarna som klarade sig galant.

Efter att ha läst i flera reserapporter om lämplig färdvägar genom Tyskland valde även vi att ta ”genvägen” över Elbe, vid Gluckstadt. Köer, lång väntan på färjan, vägbyggen och ”umleitungs” gjorde att vi bestämde oss för Autobahn, för hemvägen.

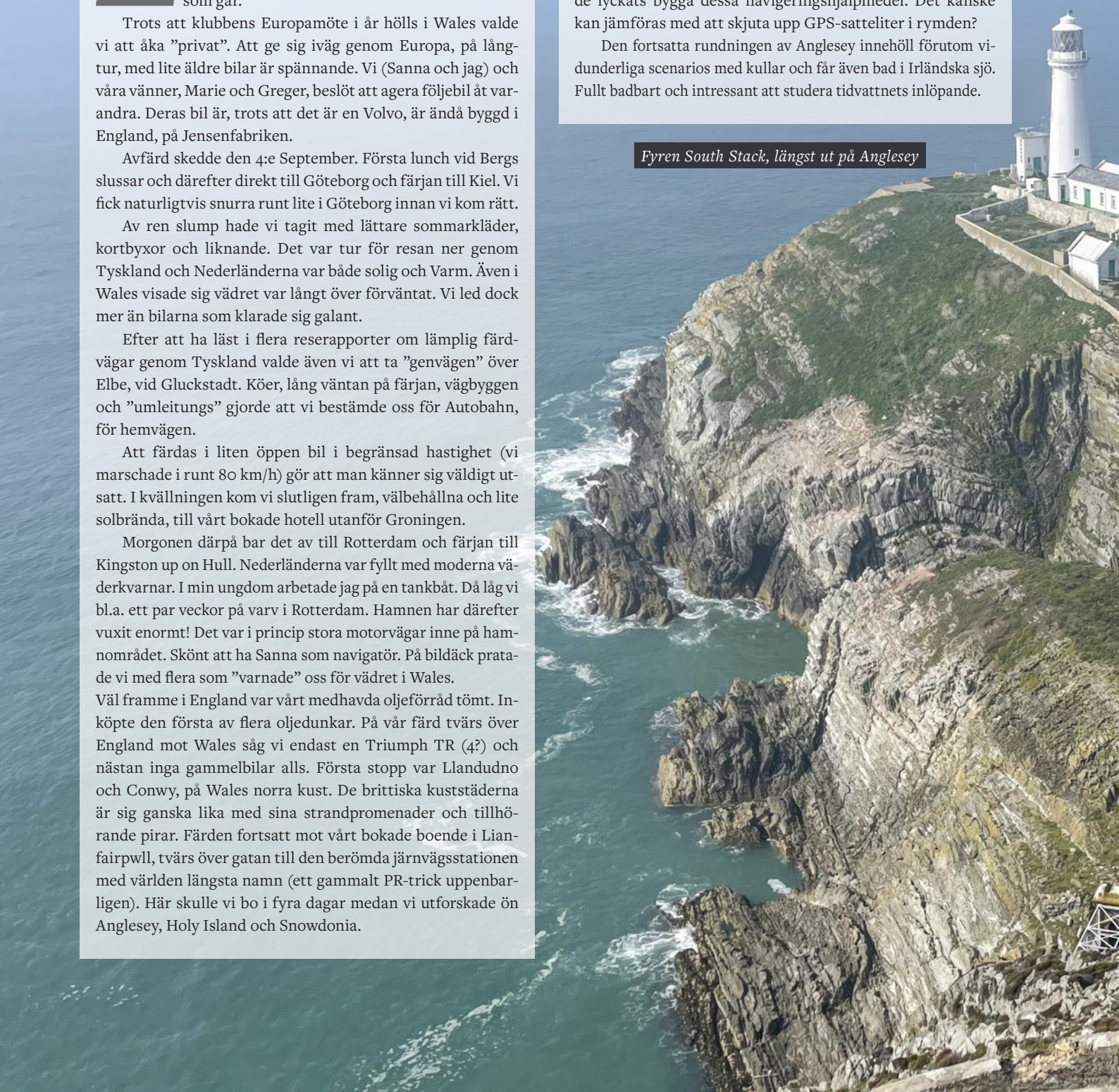
Att färdas i liten öppen bil i begränsad hastighet (vi marschade i runt 80 km/h) gör att man känner sig väldigt utsatt. I kvällningen kom vi slutligen fram, välbehållna och lite solbrända, till vårt bokade hotell utanför Groningen.

Morgonen därpå bar det av till Rotterdam och färjan till Kingston up on Hull. Nederländerna var fyllt med moderna väderkvarnar. I min ungdom arbetade jag på en tankbåt. Då låg vi bl.a. ett par veckor på varv i Rotterdam. Hamnen har därefter vuxit enormt! Det var i princip stora motorvägar inne på hamnområdet. Skönt att ha Sanna som navigatör. På bildäck pratade vi med flera som ”varnade” oss för vädret i Wales.

Väl framme i England var vårt medhavda oljeförråd tömt. Inköpte den första av flera oljedunkar. På vår färd tvärs över England mot Wales såg vi endast en Triumph TR (4?) och nästan inga gammelbilar alls. Första stopp var Llandudno och Conwy, på Wales norra kust. De brittiska kuststäderna är sig ganska lika med sina strandpromenader och tillhörande pirar. Färden fortsatt mot vårt bokade boende i Lianfairpwll, tvärs över gatan till den berömda järnvägsstationen med världen längsta namn (ett gammalt PR-trick uppenbarligen). Här skulle vi bo i fyra dagar medan vi utforskade ön Anglesey, Holy Island och Snowdonia.

Smala pittoreska vägar, omgärdade av omväxlande stenmurar eller häckar, som ibland var så smala att en ”normal” bil inte hade kommit fram. Längst ut på Holy Island låg den fantasieggande fyren South Stack. Man förundras över hur de lyckats bygga dessa navigeringshjälpmedel. Det kanske kan jämföras med att skjuta upp GPS-satteliter i rymden?

Den fortsatta rundningen av Anglesey innehöll förutom vidunderliga scenarios med kullar och får även bad i Irländska sjö. Fullt badbart och intressant att studera tidvattnets inlöpande.



Fyren South Stack, längst ut på Anglesey

nästan tillbaka

Dagens rundtur avslutades vid en närbelägen trädgård, Hidden Gardens. Vi var lite sena så personalen beklagade, upprepade gånger, att deras Tea room var stängt. Vi var dock mer än helnöjda med att strosa omkring i de otroliga omgivningarna.

Följande morgon bar det av över bron (Britannia Bridge) självklart byggd på 1800-talet, tillbaks till det Waleska ”fastlandet” och söderut till Caernarfon castle. En av alla dessa borgar/slott som byggdes av Edward I, under 1200-talet. Mycket välbevarat och fullt av (irr)gångar och trappor. Uppenbarligen är det här som, av tradition, Prinsarna av Wales dubbas. Så även nuvarande kung Charles men ej den nuvarande prinsen av Wales, William.

Därefter vidare mot llanberis, vars skifferbrott besöktes. Ett museum förstås men så är väl ”halva” Storbritannien? Det fanns bl.a. en gammal arbetarlänga (radhus). Varje separat bostad var inredda efter olika tidsperioder. Mycket intressant och tänkvärt (trångt).

Eftermiddagen innehöll en tågtur! upp till Storbritanniens högsta berg, Mount Snowdon. Ännu en av dessa Brittiska ingenjörskonters TRriumpher. De ursprungliga loken var, förstås, ångdrivna. Dessa hade senare kompletteras med dieselmotorer(!) från RR.

Vi var inte helt ensamma på toppen, då det förutom att vara helg och bra väder även samtidigt pågick en triatlontävling.

Innan vi åkte tillbaks till vårt boende hann vi med ett bad i den lokala sjön.

I vårt kvarter fanns både några pubar och en Fish & Chips-butik. De båda damerna som förestod den hade lång erfarenhet. Fyrtio år i branschen. Mycket gott och rikligt.

Tredje dagen

Piren i Bangor inledde dagen varefter vi ville röra mer på benen varför vi for till ett vattenfall, Aber Falls . Bilvägen upp till den parkeringen var av typen asfalterad fårstig och vi undrade var vi skulle kunna vända. Stor förvåning när vi såg den välordnade och förhållandevis rymliga parkeringen. Det blev några km vandring i en mycket naturskön dalgång med ett hyfsat högt vattenfall längst upp.

Dagen efter innehöll även ett stopp på Bodnant Gardens. De finns väldigt gott om dessa trädgårdar och herresäten som i större eller mindre omfattning är öppna för allmänheten. Britterna verkar understundom ha varit besatta av att skapa naturscenerier.

Eftermiddagens tea avnjöts en bit ner i Conwy-dalen vid Llkanwrst Tea house, invävt i trolskt fantasieggande vildvin och invid en mycket vacker bro. Hemvägen över Pass of LLanberis innehöll resans enda regn, fast de var mest dimma, men ändå en vacker snirklande bergsväg med mycket stenmurar och får. Ständigt dessa får.

Dags för omgruppering, österut, till Glyn Valley. Efter en lång vindlande dalgångsväg kom vi fram till ett mycket pittoreskt värdshus, där vi skulle stanna två nätter.

Härifrån tog vi oss till den gamla (1803) och höga (38 m) aqvedukten Pontscysylte, vid Llangollen. Återigen blev man



Llanwrst Tea House

imponerad av vad de kunde skapa med sten och gjutjärn. En hisnande färd med kanalbåt var självklar. Britterna byggde inte bara akvedukter utan tvingades även ta till tunnlar för att få till kanalvägen. På den platsen vi var, var orsaken att den lokale landägaren inte vill ha en synlig kanal på ägorna (Chirk Tunnel).

Nästa dag besökte vi ett lokalt slott/borg/herresäte, Chirk Castle. Slottet låg vackert placerat, högt förstås och med magnifik utsikt åt alla håll. Många får att titta på även här. Eftermiddagsfika invid forsen och järnvägsstationen i Llangollen. Hemvägen blev en genväg. GPS förslog den kortaste vägen vilket innebar klättring uppför 25% backe och lika brant utför på andra sidan. Att även denna väg var smal, med stenmurar och dolda kurvor hade nu börjat bli en självklarhet. Skönt med skivbromsar, men det blev en del blårök i uppförsbackarna.



Packad och klar, utan reservhjul

Invinkade till tullen

Återtåget mot Hull innehöll den numera traditionella kontrollen av bensin och tankande av motorolja. Vid incheckningen på färjan blev vi invinkade till tullen och fick öppna bakluckan. Vi vinkades glatt ut igen. Nederländerna visade sig från samma soliga sida som sist men de stora motorvägarna var sega. Övernattning utanför Groningen, på samma ställe som vid utresan.

Vidare på autobahn genom Tyskland. Denna gång utan någon ”genväg” över Elbe utan rakt genom Hamburg (fast det gick kanske mera under i många och långa tunnlar).

Schwedenkaj och färja hem till Göteborg, där våra vägar skildes åt. Sanna och jag skulle till vänner i Gamleby, Hallingebergs prästgård, medan Marie och Greger tog raka vägen hem.

På vägen passerades, fast vi vände, ett solrosfält med ”självplock”. Ett fång solrosor plockades och pengar swishades till Läkare utan gränser (ett lokalt initiativ). Efter Söderköping vek vi av österut för att ta färjan över Bråviken, mellan Skans och Säter. Fem km senare smäller det till, däcksexplosion höger fram. Mycket trasigt däck inget reservhjul för att ”optimera” packningen och en pöl med olja under bilen. Valet blev enkelt, ring bärgare (Veteranförsäkring Folksam). Inom en timme kom bärgaren. Han undrade om vi ville sitta i vår bil, på flaket, eller inne hos honom. Vi satt i bärgarbilens hytt.

Väl hemma backade han snyggt upp mot garageporten och med hjälp av ett par grannar rullade vi in bilen i garaget.

Att resa med egen gammelbil till Storbritannien är en ganska lång resa. Det är ett stort nöje men också lite skräckblandad förtjusning man undrar och väntar på ? vad som skall gå sönder.

Autobahn, ja det är bara att stoppa in hörseskydden och bita ihop.

Volvon kom ända hem med ett trasigt helljusrelä och en lösskakad stötdämpare fram.

Själv har jag beställt nya kolvar, foder m.m, så vintersäsongen är säkrad. Hoppas vi ses på vägarna nästa sommar.

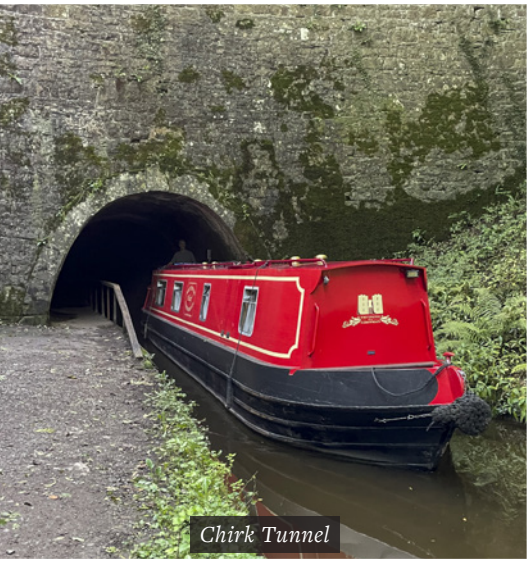
Med TRevliga hälsningar
Sanna och Gunnar



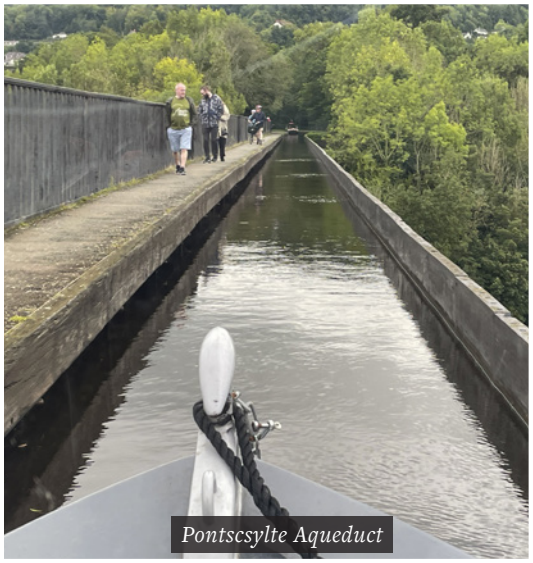
Fish & Chips, del av den lokala kulturen



Chirk Castle



Chirk Tunnel



Pontscsylte Aqueduct



Tåget upp mot toppen av Mount Snowdon



Bodnant Gardens med gruppen samlad

Caernafon Castle



Stationshuset tvärs över gatan





Ulf i garaget med den kära TR4:an

Text & foto: Bengt Arvidsson & Ulf Velander

Jag är konstsamlare och då passar ju en TR4 perfekt...

Så säger Ulf Velander som också varit gallerist och jobbat med konst sedan 1980. Allt vid sidan om jobbet som industridesigner. Hemma hos Uffe i Huddinge sitter vi och pratar konst och vackra bilar, det hör ju liksom ihop.

Hur började ditt intresse för vackra saker och konst undrar jag en söndag i början av mars innan sportbilssäsongen riktigt startat upp.

Jag är uppvuxen med konst säger Uffe och fick det med modersmjölken. Mamma var konstnär och hade gått på akademin i både Köpenhamn och Stockholm så mitt konstintresse kommer väl från henne men också min morfar och pappa var väldigt konstintresserade. Jag fick som liten tillbringa helgerna på konstutställningar och gallerier.

Jag blev inte läkare utan designer i Stockholm

Men egentligen är jag Skåning säger Uffe, född i Lund och kom till Stockholm i början av femtiotalet då pappa som var läkare ville flytta till huvudstaden. Antagligen var det bättre karriärmöjligheter här. Det var kutym i vår familj att äldste sonen skulle bli läkare och när jag fick frågan så ropade jag NEJ. NEJ jag ville arbeta med konst i nån form.

Men först var det skolgång

Så på det tolfte året, 1957 började jag på internatskola i Sigtuna där både min farbror och morbror hade gått. Då skulle jag också gå där. På Sigtunaskolan tillbringade jag nio år och det var några av de bästa nio åren i mitt liv säger Ulf och tänker tillbaka till ungdomsåren på internat. Jag fick så många vänner och vi träffas faktiskt fortfarande en gång i månaden och äter lunch. I vuxen ålder blev det ju också ett mycket bra nätverk. Min första rumskamrat var Håkan Wijkander som bor på Håtuna Gård. Han är också flygare, med gamla dubbeldäckare som specialintresse. Ibland ordnar vi bilträffar där när dom kör ”Fly-In”. Gammalt flyg och gamla bilar passar bra ihop med äldre herrar.

Konstfack i fem lärofulla år

När jag sedan skulle praktisera så hamnade jag på ett kontorsmöbelföretag, Etappsystem. Det köptes senare upp av NK inredning. Jag avböjde dock anställning för att avsluta min utbildning på Konstfack. Nu i den Högre Konstindustriella Skolan (Högskola) i två år och har ägnat stora delar av mitt liv åt kontorsmöbler.

I början så handlade det om terminalbord. Examensarbetet 1971 var faktiskt designen av världens första terminalbord i samarbete med Olivetti, det klassiska Italienska kontorsmaskinföretaget och konkurrent till vårt svenska Facit. Olivetti hade redan då en liten dator där skärmen hängde ihop med tangentbordet. Som lagringsmedia användes vanliga kassetter säger Uffe.

”Programma 101” var en slags föregångare till dagens PC.

Eget bolag tidigt

Jag slutförde min utbildning på Konstfack efter fem år och då jag fått förfrågningar under tiden från gamla datakunder att fortsätta med utveckling och tillverkning av olika terminalbord, huvudsakligen till Olivetti, Nokia Data samt Esselte System.

Det var lite nyskapande bord på den tiden, höj och sänkbara, det gick dessutom att vinkla datorn.

Jag minns säger Uffe, när den första ordbehandlingsmaskinen från Esselte kom. Då gjorde vi så att vi separerade tangentbordet från bildskärmen som satt på en svängbar arm. Själva datorn låg i en hurts under halva bordet, den andra halvan var för personliga tillhörigheter.

Kommer ni ihåg brytpunkten mellan mekaniska räknare, skrivmaskiner och ”snurrorna” till den digitala värld vi lever i idag. Kanske påminner det lite grand om dagens konkurrens mellan bensin- och elbilar.

Terminalborden jobbade jag med i kompanjonskap fram till 1980 faktiskt. Under den tiden hade jag också utvecklat ett hyllsystem för internpost till Postens industrier. Det var ett aluminiumsystem som man kunde bygga helt efter behovet. Idén var att man skulle ha ett hyllsystem på varje våningsplan för internposten. Där kunde man själv hämta och lämna sin post. En rationell lösning i stället för att postpersonlen skulle gå in och ut i varje kontorsrum.

Från hyllor och skrivbord till just elbilar

Samarbetet med Postens industrier fortsatte och 1980 började vi bygga elbilar, tidigt ute alltså. Tanken var att bygga mindre elbilar som skulle köra i villaområden där vanliga bilar inte kommer fram. I det projektet jobbade jag både med konstruktionen och designen berättar Ulf. Faktiskt samarbetade vi med det engelska företag i Birmingham som gjorde mjölkbilarna på de Brittiska öarna, du vet alla engelska mjölkbilar är eldrivna säger Uffe.

Postens industrier avvecklades 1985 och då lades elbilsprojektet ner. Ändå hade vi byggt två elbilar i form av sopbilar som gick i gamla stans gränder men mer blev det inte. Däremot tog jag själv över projektet med internposthyllorna och fortsatte producera och sälja systemet i nya lokaler i Sundbyberg.

Samlat på konst har jag gjort sen barnsben

Galleriverksamheten växte fram genom att många av mina kompisar frågade om jag kunde tipsa dom eller skaffa verk av den eller den artisten. Jag hjälpte till med det och så växte galleriet fram.

Jag hade ett jättestort galleri på Kvarnholmen i den gamla kvarnen Tre Kronor. Lokalen var på hela 350 kvm. Att driva galleri fungerar så att man samarbetar med andra gallerister och ett kluster utav gallerier och konstnärer. En del köps och en del säljs på kommission Min specialitet var utländsk och lite svensk ”contemporary art”. Det betyder, för oss som inte vet, artister som lever precis som våra TR bilar är fortsatt levande när startnyckeln vrids om.

I Galleriet var jag också återförsäljare för Kosta Boda glas men även för ett konstglasbruk från Venedig.

”Mat och konst på samma fat”

I början av nittiotalet halkade jag in på catering nog beroende på mitt matintresse och jag samarbetade med leverantörer på slakthusområdet vid Globen. Förutom catering till kunder passade det bra att använda galleriet som festvåning. Under slogan ”Konst och mat på samma fat.” Vi kunde ta upp till 90 personer och det blev mycket uppskattat med en annorlunda miljö att anordna en fest i ett galleri med modern konst. Vid senaste sekelskiftet kände jag och min fru att det blev lite mycket med tre företag och efter



att ha arbetat med kontorsmöbler i 30 år valde vi att avyttra den verksamheten och ägna oss åt konst och mat vilket hör lite ihop.

2007 sålde KF Kvarnholmen till ett byggbolag och då lade vi ner galleriet och cateringen.

Men jag arbetar fortfarande med konst fast numera bara på nätet säger Ulf. Tyvärr är det väl så att återväxten är ganska klen. Dagens ungdomar är inte intresserade av att köpa konst att hänga på väggen, där skall det vara en stor TV istället. Vi kanske alla känner igen det fenomenet från den klassiska sportbilsvärlden, där är inte återväxten heller något vidare. Resultatet är också att mycket konst exporteras utomlands precis som för våra sportbilar.

Konstiga bilar och bilkonst, Morris Eight och Bentley Streamline

Jag har alltid gillat bilar och började med att bygga modellbilar, mest Pocher i skala 1:8. I de modellsatserna finns allt med vevaxel, kammar, kolvar och motorblock, och allt rör sig. Till och med är det så att man får själv ekra hjulen säger Uffe.

En Morris Eight från 1937. till salu 1976, såg jag i tidningen. Jag slog numret som gick till Veteran Car Service i Bromma. Vi åkte ut till Ekerö. Där i en lada stod en hel rad engelska bilar det mesta som vrak. Med på inspektionen var min fru och mina svärföräldrar som tittade på Morrisen och sa ”du tänker väl inte köpa den där...?? Jo det tänker jag och det gjorde jag också skrattar Uffe. Så lastade vi på delarna i släpkärran. Ramen var förvisso hel men det mesta annat var som man säger skrot.

Grannarna trodde väl jag tappat allt förnuft när vi lastade av delarna i garaget.

Men jag byggde ihop bilen på två år. Att Uffe är en ihärdig kille det ser vi många exempel på. Du vet säger Uffe att MG betyder Morris Garage och Morris brukar kallas för urmodern till de populära sportbilarna.

Motorn är en 27 hästars sidventilare med treväxlad låda.

Vagnkorgen var gjord i ask som på de flesta brittiska bilarna på den tiden. Nu är bilen i ett härligt skick och har fungerat som både tourer och bröllopsbil.

En Bentley måste man ju ha... 1984 köpte jag min Bentley Streamline Saloon och då tog den över på nåt sätt. Den var från 1934 så det blev ju en massa skruvat på den också säger Uffe. Takluckan läckte så jag fick byta askträ runt om. Sen fick den en spricka i topplocket som var av gammalt gjutjärn, omöjligt att svetsa i.

Genom den Engelska Bentleyklubben kunde jag köpa en ny topp i aluminium för oförskämt mycket pengar. Varje gång jag sen hörde nåt ljud i Bentley´n var första tanken ”hur mycket kostar det här”. Men pratar vi Rolls och Bentley kostar allt mycket pengar och då kanske delar och renovering av våra TR-bilar känns ganska modest.

En industriman från Liverpool hade beställt bilen till sin fru med kaross i aluminium från Park Ward säger Uffe som har koll på historien om bilarna. Den gamla Bentley`n var som ett lokomotiv att köra, inte alls anpassad till dagens trafik och min fru gillade inte heller bilen. Efter annons i MHRFs tabloid gick Bentleyn till en advokat i Stockholm år 2000.

Bilgenerna kom från morfar

Min morfar hette Gerhard Nyebölle och kom från Danmark. När han som ung man skulle ta körkort i Danmark körde han sin bil själv till närliggande polis station och där bestod körprovet av att en poliskonstapel kommenderade ”KÖR FRAMÅT” och därefter ”KÖR BAKÅT”. Sen var körkortet klart och morfar kunde köra hem.

I början av 30-talet flyttade min morfar med familj till Sverige och Malmö och där införskaffades en Ford V8 som blev hans andra bil. I slutet av 30-talet byttes den ut mot en sportig Standard Swallow, William Lyons ”Start-up”-bolag som sedan blev Jaguar.

Den var utrustad med en ganska klen motor för sin modell som nog också var för liten för morfars familj så det hände varje gång vid färd till sommarstället i Ängelholm att familjen fick gå av i värsta uppförsbackarna. Nästa bil blev därför en stor Lincoln Continental Coupe V 12:a 1948.

Så blev det då en TR4

TR4 :an köpte jag 1980 för 15 000 kr, känns som rena rean i dag men det var andra tider då. Jag körde med den något år men den var så rostig på alla klassiska ställen och då tog jag beslut att renovera den.

Jag köpte plåtdelar i England och hade kontakten med en äldre gentleman som var plåtslagare. Han tennspacklade allt, ingen plastic padding här inte. I Småland hittade jag en lackeringsfirma och körde TR fyran dit på en trailer. Då var bilen British racing green men nu blev den signal red i stället.

Det var en seriös lackering där ”allt” plockades isär och lackades separat. Resultatet blev ju väldigt bra och fortfarande håller lacken högsta klass. I samband med lackeringen byttes också vindrutan. Så frågade han om jag ville ha en ny instrumentbräda, den gamla hade ju sett sina bästa dagar. Min pappa är snickare sa lackeraren och han fanerade om brädan mycket elegant.

Väl tillbaka i garaget rostskyddsbehandlade jag bilen och bytte säten och så var den i perfekt skick. Men TR4:an blev ändå stående i garaget på pallbockar.

Inte förrän 2015 när Bengt Sedell kom och sa ”Nu Uffe så gör vi klart TR4:an” började nåt hända. Vi hjälptes åt att skruva på alla delar och då upptäckte jag något spännande. Lackkillarna hade klippt av alla elkablar strax efter säkringsdosan. Det tog ganska lång tid att reda ut var alla kablar skulle sitta. Det var en hel del problem som behövde en lösning, man får vara ”lite full i fan” säger Ulf och ler pillemariskt. Hur som helst fick jag med hjälp av Bengt Sedell och Lennart Gustavsson TR4:an på rull 2016. Sen dess har den rullat på utan bekymmer. Inget konstigt i det då ju allt är renoverat, utbytt och uppgraderat.

TR-medlem med nummer 8 på ryggen

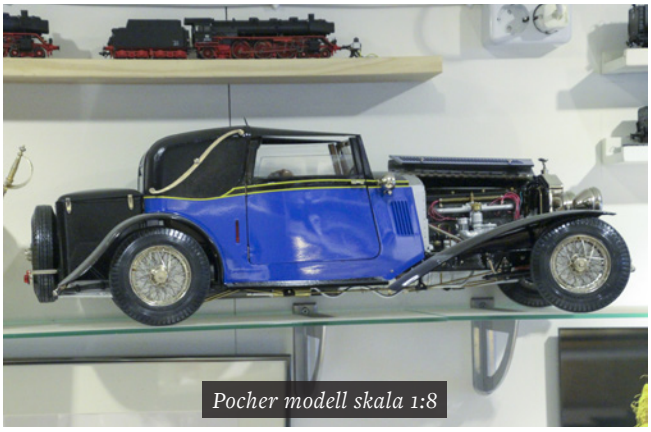
Det bara blev så. Jag bor ju nästan granne med ”Ogge” Kvamme och när jag köpte TR4:an sa Ogge: klart du skall vara med i TR-klubben och då gick jag med. Han gav mig nr 8 trotts att jag inte var med från starten på Tekniska museet 1975. Men jag har ändå varit medlem sedan 1980 och betalat min medlemsavgift. Ett år hade jag faktiskt glömt att betala och blev då uppringd av klubben där en man sa ”Du som har så lågt nummer måste ju fortsatt vara medlem”.

Aktiv i arrangemangen i Mälardalen

Det var jag som startade UBCC här uppe säger Uffe. Det var på Ångans dag i Mariefred. Tillsammans med Calle af Ugglas, Bengt Sedell och Stefan Olsson från Morganklubben gick vi där bland bilarna och spanande. Då kom tanken, varför kan man inte skapa ett forum för alla klassiska märken. Sagt och gjort började vi jobba med det. Nu fanns det redan UBCC (United British Sportcars) i Skåne och Göteborg så vi hakade på och startade UBCC Mälardalen. Vi arrangerar träffar för alla brittiska bilar under säsongen. Totalt har vi 480 medlemmar, ganska imponerande.

Ulf är också aktiv i sammanslutningen BSCM (British Sport Car Meeting) där vi varje år sedan 1976, med undantag för ett Pandemiår kör en touring från en annonserad start till ett hemligt mål med mycket däckspark och fika säger Uffe.

Tillsammans med Bengt Sedell arbetar nu Uffe att starta upp ”Sörmlandsrundan” igen. Den var tidigare en klassiker i MGKlubben. Nu kommer rundan att vara öppen för alla Brittiska bilar. Så Uffe har många strängar på sin lyra. Rör du dig i sportbilsvärden i Mälardalen träffar du säkert designern och bilkonstnären Uffe Velander.



Pocher modell skala 1:8



Den läckra huvkråkan på Morris Eight



Olivetti datamaskin



Kändisbilen TR4 i GranTurismo



Den nyfanerade instrumentbrädan



Besiktad med beröm godkänd



Assistenterna Bengt Sedell och Lars Gustavsson med motorhuven på plats





Ulf Velander i sin 1966 års TR4

Därför riskerar ELV-förordningen bli ett hot

Om EUs lagförslag går igenom riskerar du att förlora äganderätten till ditt fordon – om det blivit klassat som avfall. Ditt syfte till att behålla fordonet ska enligt förslaget inte spela någon roll när fordonet anses omöjligt att reparera.
Definitionerna på när ett fordon blir avfall är i lagförslaget snävt skrivna. Många i dag vanliga och tillåtna reparationer kommer inte längre att vara möjliga. Det föreslås också leda till avfallsklassning om kostnaden för en reparation överstiger ett fordons marknadsvärde. Import- och export av renoveringsobjekt riskerar att omöjliggöras. Sannolikheten är även stor att ditt objekt och donatorfordon vid försäljning klassas som avfall och därmed blir det även olagliga att föra över landsgränser.

Reglerna ska gälla alla fordon, även retroaktivt. Alla fordonsägare kan påverkas. Risken är att få nyare fordon kommer att överleva till 30-årsgränsen, där ett undantag föreslås för äldre fordon. Det blir sannolikt även svårare att köpa och själv laga ett billigare äldre bruksfordon.

Definitionen av ett ”historiskt fordon” är i lagförslaget mycket snävare än i dag så även entusiastbilar och veteranfordon som i dag är godkända skulle kunna dömas ut vid en försäljning eller om du får information om att det är uttjänt!

Dessa är oklarheterna med ELV-förslaget

Förutom riskerna för såväl entusiast- som bruksfordon finns i lagförslaget inte angivet vilken instans som ska göra bedömningen om ett fordon är avfall – eller när det ska ske. Det är även oklart vilka som ska få hantera och sälja reservdelar. Konsekvenserna för både privatpersoner och verkstäder som reparerar och renoverar fordon är inte redovisade.
Reglerna kring fordon i trafik är olika utformade i EUs medlemsländer. Oftast har andra länder mycket snävare regelverk än Sverige, där vi har särskiljande regler för fordon som är i originalutförande, ändrade, ombyggda, uppbyggda, amatörbyggda, tävlingsfordon samt A-traktor eller EPA-traktor.

Vi bestämmer i dag själva över våra fordons ”öde”, till exempel om de ska behållas, säljas, köpas, skrotas eller utgöra reservdelar! Inga av dessa gynnsamma svenska regler som utgår ifrån äganderätten tas det hänsyn till i det nya EU-förordningsförslaget. Ett historiskt fordon ska till exempel vara komplett, underhållet och i originalskick för att inte riskera att utgöra avfall vid en bedömning.

I förslaget är det oklart om fordonet kan vara demonterat och i så fall i vilken omfattning för att inte anses vara historiskt.



Missa inga
– följ MHRF på Faceb

Organisationer i samverkan mot ELV-hoten

MHRF samverkar med övriga berörda organisationer i ELV-frågan. Remissinstanserna, bland dem Motorhistoriska Riksförbundet, har lämnat sina synpunkter till Regeringskansliet och för en löpande dialog med dem. Samverkan sker med övriga berörda organisationer bland andra SFRO, ACCS, M Sverige, SSRA, Bilsportförbundet, SMC/Svemo.

MHRF för även dialog med riksdagsledamöter och parlamentariker som är särskilt intresserade av fordonsfrågor och arbetar tillsammans med systerorganisationer och internationella veteranfordonsförbundet FIVA för rimliga regler för fordonshobbyn.

Bilden togs efter att ovan nämnda organisationer haft ett konstruktivt informationsmöte i riksdagen i början av mars. Från vänster Jan Tägt, sakkunnig fordon och regelverk MHRF, Gustaf Ridderstolpe, ordförande SFRO, och Kurt Sjöberg, förbundsordförande MHRF.



ELV-nyheter
book för senaste nytt!



Bakgrunden till ELV-förslaget

För att minska tillverkningen av helt nya råvaror, till exempel metaller till batterier, vill EU-kommissionen öka återvinningen av fordon så att mer material kan återanvändas till nödvändiga råvaror.

Ökad återvinning skulle minska beroendet av producenter utanför EU, enligt EU-kommissionen en fördel både för unionen och för miljö- och klimatarbetet. Redan nu finns lagar som styr hanteringen av uttjänta fordon, så kallade ELV (End of Life-Vehicles), men kommissionen menar att lagen behöver stärkas för att öka återvinningstakten. Därför föreslår EU-kommissionen att definitionen på när ett fordon är i för dåligt skick – och i stället blir avfall – skärps och att ägare ska vara skyldiga att lämna sitt utdömda fordon till återvinning.

Enligt lagförslaget ska det vara straffbart att inte lämna ifrån sig sitt avfallsklassade fordon. Enligt förslaget ska ingen ersättning betalas ut.

Var med och lyft ELV-frågan!

Tänk på att verbala råsopar mot vare sig EU eller dess representanter troligtvis inte gynnar vår sak och kan istället få motsatt effekt. Det är bättre att istället använda sig av fakta som finns samlat på mhrf.se/elv.

Utöver insändare i allt från lokaltidningen till Ring P1 kan du lyfta ELV-frågan i din bekantskapskrets. Diskutera gärna med kompisarna, glöm inte de som bor i andra EU-länder som ofta är mindre insatta, men som ju också berörs.

Har du känningar bland de nedan nämnda? Uppmärksamma även dem!

- tjänstemän på exempelvis Länsstyrelsen, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Tullverket
- politiker, såväl i kommunen som i riksdagen
- mediakontakter
- verkstäder
- skrot- och demonteringsfirmor
- besiktningen
- fordonsklubbar
- försäljare av begagnade delar

Upplys så många som möjligt! Använd dig gärna av vår löpsedel som kan skrivas ut i valfri storlek! Den, såväl som denna broschyr, finns att tillgå på mhrf.se/elv.

Broschyren delas även ut på evenemangen MHRF deltar i under 2024, bland andra på Custom Motor Show i hall C, Tjolöholm Classic Motor, Power Big Meet och Classic Car Week. Övriga hittar du på se mhrf.se.



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

SPORTING TRIUMPHS

Graham Robson, who ran Standard-Triumph's competition department from 1962 to 1965, describes the first 20 years of the company's post-war involvement in motorsport

BETWEEN 1954 and 1961 Standard-Triumph's 'works' competitions department was one of the most famous in the world. Until the company's money began to run out, there seemed to be works Triumphs wherever you looked. This was the Richardson era, when a company with no motorsport experience was turned into one which set many standards and notched up many victories.

Perhaps Standard-Triumph's team was not the most glamorous in the business, but it certainly seemed to be the most versatile. If it wasn't entering TRs for the toughest rallies in the world, it was building Standard Tens for the RAC Rally. If it was not racing twin-cam sports cars at Le Mans, then it was preparing Vanguards or Heralds for the Monte Carlo Rally.

Without the Triumph TR2, I'm sure, it would never have happened, for before 1953 Standard-Triumph's range of cars had absolutely no motorsport potential. You don't believe me? Well, can you really see much use for the Standard Vanguard 'Phase' cars or the Triumph Mayflower?

For that matter, technical chief Ted Grinham did not have much interest in motorsport – there were those who worked for him, in fact, who privately wondered if he had any interest or enthusiasm for *anything*, for he was a dour and humourless figure whose main merit was to survive the periodic purges demanded by Standard-Triumph's despotic Managing Director, Sir John Black. Grinham's successor, the charismatic Harry Webster, was not only a motorsport enthusiast, but a considerably talented driver too.

In 1952, two events combined to change all this. One was that Standard-Triumph designed the Project 20TS sports car (the forerunner of the TR2); the other was that Ken Richardson was hired to develop it. Without the TR there would have been no viable motorsport department, and without Richardson there would have been no-one with motorsport ambitions to run the team.

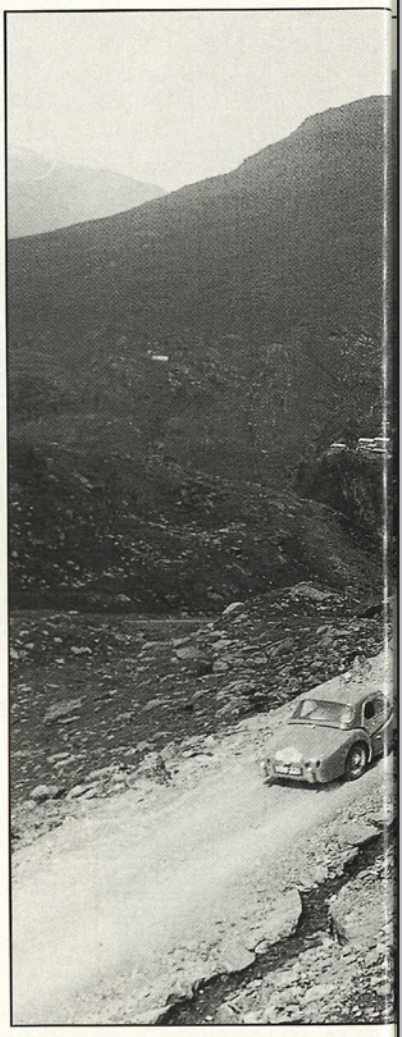
Ken Richardson was, and still is, a controversial character. A one-time senior mechanic with ERA, then with BRM during the traumatic period in which the supercharged V16 Grand Prix car had evolved, he had also tested that car, driven it in practice, and on occasion even raced it. Then, in 1952, he left BRM to join Standard-Triumph. After spending months on the project which produced the TR2, he drove a development car at 124.889mph on the Jabbeke highway in Belgium and gave the car a flying start to its career.

According to Ken's own words, published in *Motor* in 1973: "The first competition appearance of the TR2 was the 1954 RAC Rally in March, in which Johnny Wallwork won outright and Mary Walker the ladies' prize. This success made everyone at the works very competition-minded and they decided to start a competitions department – much to my horror, for I'd had 18 years in motoring sport and really wanted to get out of it. The next thing that happened was that Gatsonides and I drove a TR2 in the Mille Miglia. . ."

There is an element of hyperbole in this, I'm sure, for that Mille Miglia car could surely not have been prepared (nor Gatsonides hired) in the six weeks between the RAC and the Mille Miglia, nor could a fledgling team at Banner Lane then follow that up by preparing three cars for the French Alpine rally a few weeks later.

Ken, for sure, threw himself into the new enterprise and, in footballing terms, immediately became the 'player-manager'; not only did he open up the department in a corner of the Banner Lane experimental workshops, and staff it, but in the first couple of years he also drove team cars in major events. In this respect he was a great self-publicist, and this did not go down too well with some of his colleagues. It was a feature of the 'Richardson years' that there were as many people willing to denigrate his efforts as to praise them. In 1961, of course, he left abruptly, and the manner of his departure certainly had some bearing on the recent past.

From 1954 to 1960 the cornerstone





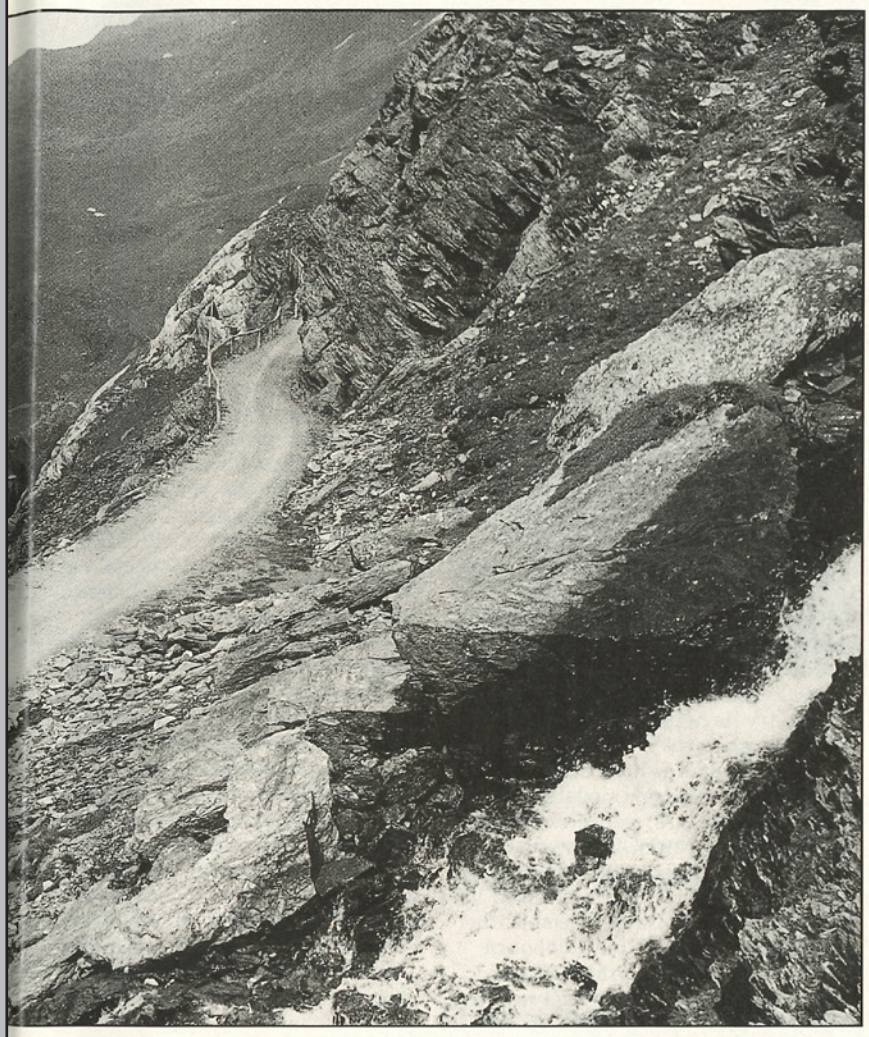


Left, Johnny Wallwork won the TR2's first major event, the 1954 RAC Rally

Below left, Desmond Titterington in VRW 221, the works TR3A featured on pages 30-34 of this issue, during the 1958 Alpine

Bottom far left, Gatsonides receives his trophy for finishing eighth overall in the 1956 Monte, driving a Vanguard III

Bottom left, the line-up of victorious Standard Tens from the 1955 RAC Rally





of Standard-Triumph motorsport was the Triumph TR, not only as a rally car, but as a production car for long-distance racing. The twin-cam machines which raced at Le Mans from 1959 to 1961 all used direct derivations of the TR3A's chassis and running gear.

In its first full year the TR2 came from nowhere to achieve star status. Coventry-registered cars (but these were *not* works machines) started winning club rallies in January; privately-entered cars were first, second and fifth on the RAC Rally in March; at Easter Bobbie Dickson would have won the Circuit of Ireland if he hadn't made a driving test error; while *Autosport's* Gregor Grant borrowed a factory car to take sixth place in the French Lyon-Charbonnières rally, also in March.

Richardson and Maurice Gatsonides drove the original works team car (OVC 276) into 27th place in the Mille Miglia, averaging 73mph in awful conditions, and the works-assisted car of Edgar Wadsworth and Bobbie Dickson finished 15th in the Le Mans 24-Hours which followed, all of which helped found the car's reputation as a rugged and reliable competition car.

The works team's first major success followed just a few weeks later when, in the French Alpine rally, the Gatsonides/Slotemaker car finished sixth overall and won a *Coupe des Alpes* for an unpenalised run on the road sections, while the team (whose other drivers were Jimmy Ray and Ken Richardson) won every possible team prize.

The crowning glory came in September when a fleet of TR2s, some works and some private, started the Dundrod TT. They finished third, fourth, fifth, sixth and seventh in the production car category, beaten only by a Frazer Nash and a Porsche, and naturally (one was already beginning to say that. . .) the cars won both team prizes as well!

Even by this time, private owners who visited Standard-Triumph were discovering that there was nothing magic about the specification of the cars. They may have been better built, certainly more solidly sprung and damped, and with a great deal of 'belt and braces' detail in their preparation, but they were no quicker than standard.

Once again, to quote Richardson from his *Motor* article: "The cars

themselves were never very special. . . [this] led to a terrible argument with a character who had asked us to prepare his car to works team standard. . . He said: 'I bet it's not like your cars'. So I told him to choose any one of the works cars which were also new, and we'd take his instead, which more or less convinced him. . ."

In those days, of course, competitions departments did not run just one type of car, and enter one type of event. In Standard-Triumph's case, this gave management the chance to encourage Richardson's team to prepare other models. By this time, too, his department had been moved to the service department building at Allesley, premises now occupied in 1990 by MGA, the independent vehicle design concern.

For January 1955 the competitions department prepared a team of Standard Ten saloons for the Monte Carlo Rally, but there was no success. The same cars then dominated the RAC Rally in March, by taking first overall (Jimmy Ray), third overall (Ken Richardson himself), and the team prize. A few weeks later Maurice Gatsonides won his class and finished fourth overall, but the cars were not used again that year.

In the following year Standard Tens won two classes in the RAC rally, while Eights finished second, third, fourth and fifth overall (plus the team prize – but everyone was coming to expect that from Standard-Triumph) on the Tulip Rally. This great achievement, of course, was on a handicap basis, and it is worth pointing out that the outright winner (an Austin A30) had an equally favourable handicap rating!

Sometimes cars were entered to gain publicity, but without any chance of winning anything. Nothing else, surely, could explain the appearance of six Standard Vanguard series IIIs in the Monte of 1956, where only the redoubtable Gatsonides (eighth overall) finished in the top 90!

For five years – 1955 to 1959 – the works TRs were formidable rally cars. It wasn't that they were so fast (outright wins were rare), but they were always rugged and reliable, always bravely and forcefully driven, and there seemed to be so many of them. The money went further in those days of course, but it was quite usual to see four, or even five works-entered cars in a major event. Most of the works TR rally cars have survived to this day, incidentally.

In June 1955, though, Standard-Triumph prepared three experimental TR2s for the Le Mans 24-Hours. In a way this was a final test for disc brake installations – two of the cars had Girling front discs, while the third had Dunlop discs all round. All three cars finished, in 14th, 15th and 19th place, the best result being achieved by Bobbie Dickson and Ninian Sanderson in the Dunlop disc-braked car, at an average of 84.4mph. It was an impressive demonstration, though it failed to provide any conclusive proof about the rival discs' performance.

"Sometimes cars were entered to gain publicity, without any chance of winning"

Here is a summary of the best works TR performances in this period:

1955 Liège-Rome-Liège	5th (Richardson/Heathcote) TR2
1956 Alpine	Class win (Gatsonides/ Pennybacker) TR3 Team Prize Five *Coupes des Alpes*
1956 Liège-Rome-Liége	5th (Leidgens/Rousselle) TR3
1957 Sebring 12-Hours	Class win (Rothschild/ Johns/Bethel) TR3
1957 Tulip	Class win (Waddington/Cave) TR3
1957 Liège-Rome-Liège	3rd (Consten/Pichon) TR3 5th (Gatsonides/Jetten) TR3
1958 Monte Carlo	Class win, 6th (Gatsonides/ Becquart) TR3A
1958 Circuit of Ireland	1st (Hopkirk/Scott) TR3A 2nd (Titterington/McCaldin) TR3A
1958 Lyon-Charbonnières	Class win (Mmle Soisbault/ Mmle Renault) TR3A
1958 Tulip	Class win (Goldbourn/Turner) TR3A
1958 Alpine	Class win, 4th (Ballisat/ Bertaut) TR3A
1958 Liège-Rome-Liège	5th(Gatsonides/Gorris)TR3A
1959 Tulip	Class win, 2nd (Ballisat/ Marvin) TR3A
1959 Alpine	Class win (de Laganeste/ Greder) TR3A Class win (Bennett/Galliford) TR3A
1959 Liège-Rome-Liège	Class win (Mmle Soisbault/ Mmle Wagner) TR3A
1959 German	Team prize
1959 RAC	Team prize

By the late Fifties the TR3A was under attack on all sides, not least from BMC's Austin-Healey 3000s, the special-bodied Alfa Romeo Giuliettas, and the best of the Porsche Carreras. Standard-Triumph diversified in two ways – one was to return to Le Mans, the other to try its hand with the latest saloon car models.

Four of the dumpy little Standard Pennants (another new model which needed the exposure) were entered for the RAC Rally of 1958. The weather was wintry in the extreme, and thanks to the impressive driving talent Ken Richardson could always assemble, the cars finished second (Ron Goldbourn and Stuart Turner) and third overall (Tom Gold and Willy Cave). Naturally the team, aided by Paddy Hopkirk's Pennant, also won the team prize.

By 1959 the Triumph Herald had been launched and a works Coupé was duly entered for the Alpine rally, where 'Tiny' Lewis won a Coupe des Alpes and finished ninth overall. As you might expect, the 'Tiny' nickname was coined because the genial Westcountryman was very large indeed. . .

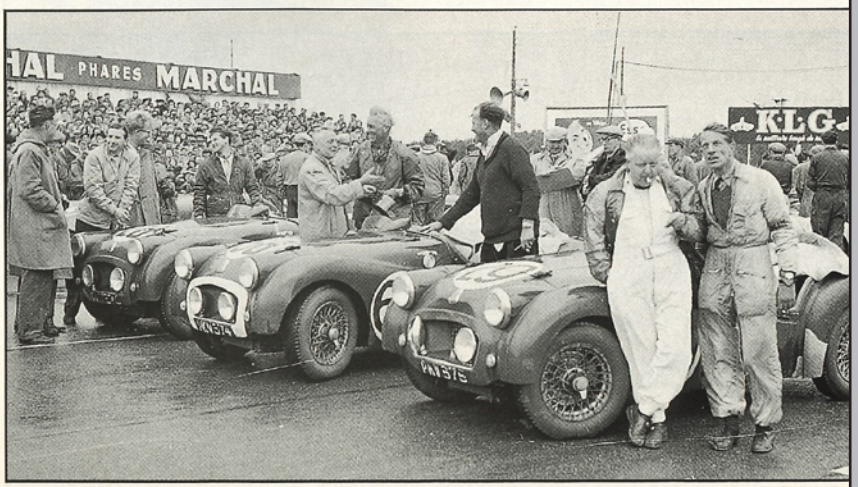
'Tiny' repeated his Herald success in 1960, with class wins on the Tulip Rally and the RAC Rally, but in most events the smart little cars were outpaced by the two-stroke DKWs.

The most surprising Herald win of all came in the following year when Geoff Mabbs' own Coupé won the event outright. But it wasn't simple, and the victory was really to 'Tiny' Lewis' credit. Throughout the event Mabbs and Lewis had battled closely, with Mabbs just ahead. Tulips of the period were still run on a handicap (actually a 'class improvement') basis and, just before the end of the rally, Lewis realised that by retiring from the event he would present Mabbs with an unassailable score. Accordingly, he arrived at the finish in Noordwijk-aan-Zee, stepped out of his car, and refused to hand in his final time card.

Meanwhile, Triumph's reliable but unspectacular performance at Le Mans in the mid-Fifties had inspired Managing Director Alick Dick. With his eye on the prestigious team prize, he instructed technical chief Harry Webster to build a set of special cars for the 24-Hours event, for Richardson's department to race.

To do this Webster's engineers had to design a new engine. After consulting the 'Coventry mafia' and taking a close look at engines like the Jaguar D-type and Coventry Climax FPF units, they evolved a new two-litre twin-cam which, because of its prominent cam covers, was immediately nicknamed 'Sabrina' (who was a very busty, and popular, showgirl of the period!). With a reliable 150bhp on tap, these engines were mated to long-wheelbase versions of the TR chassis for an assault on Le Mans.

In 1959 three glassfibre-bodied TR3A lookalikes, named TR3S, started the



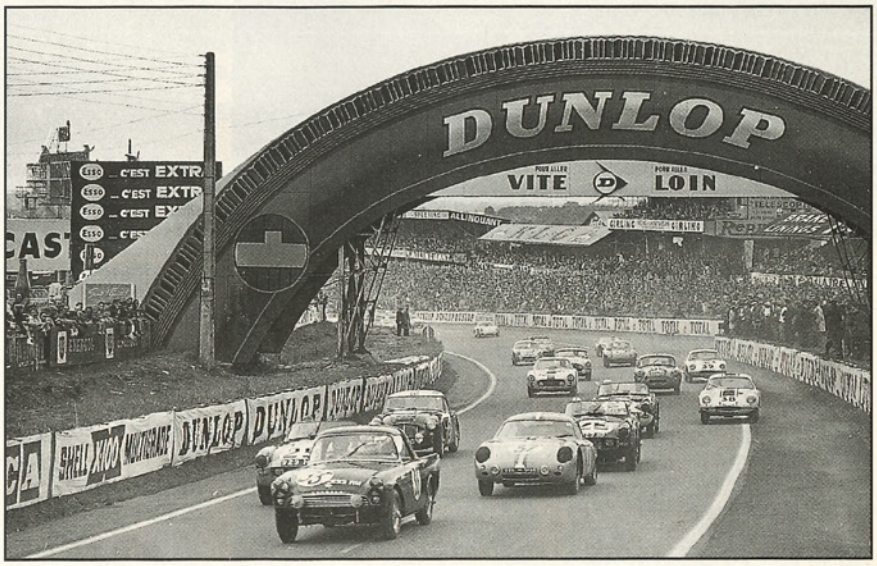
Three TR2s were entered for the 1955 Le Mans 24-Hours and came 14th, 15th and 19th overall. Leslie Brooke in the middle car, no. 68, finished more than 230 miles behind the other two after spending 1½ hours digging himself out of a sandbank!





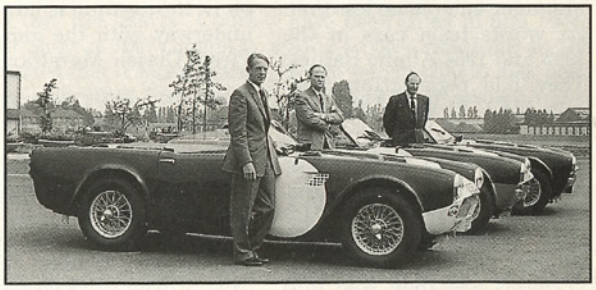
Above, 'Tiny' Lewis piloting his Herald coupé to a class win in the 1960 RAC

Top right, just to prove it wasn't all TRs. . . Heralds galore in the Brands Hatch section of the '60 RAC



Above, TRS cars 926/7/9 HP can just be picked out in this view of the Le Mans start in 1961

Right, the 1960 Le Mans TRS cars with Ken Richardson, manager of the competitions department from 1954 to '61, in front



race, but two retired when fan blades flew off and punctured radiators, and the other suffered a failed oil pump after 22 hours, when in seventh place overall. In 1960 the cars received new-style GRP bodies and were renamed TRS; all three finished the race, though not fast enough to qualify on distance.

Even though the cars only ever raced at Le Mans, it meant that there was little spare time or money for the team to go on rallying, so the team's Alpine Rally appearance in 1960, where David Seigle-Morris' car won its class, was a final fling for the red TR3As. Richardson's department was moved yet again, this time to the transmissions factory at Radford, in north Coventry.

By the end of 1960 Standard-Triumph was in deep financial trouble, and was eventually taken over by Leyland Motors. The motorsport budget was cut right back, but Alick Dick personally ensured that the 1961 Le Mans effort would continue. His persistence was rewarded when all three cars finished the race once again, this time in ninth, eleventh and fifteenth places, and this time winning the team prize. The best lap speeds were at 105mph and the fastest of the cars averaged 98.91mph for the 24-hour race distance.

The Le Mans effort, however, had been a very expensive three-year programme, and immediately after the race the company's new owners, Leyland, decreed that all motorsport activity should end. A special TRS car, jointly schemed up by Harry Webster and stylist Giovanni Michelotti, and built by Conrero of Italy, was finished in 1961 but never used (though it still exists, as do the Le Mans TRS cars). With virtually no notice Ken Richardson's department was closed down, Richardson himself was made redundant, and the Le Mans cars were sold off.

This was not the end of motorsport at Standard-Triumph (a new department opened up in 1962), but it was certainly the end of the 'Richardson era'.

The works TRs – by registration number

No fewer than 41 different TRs were rallied, raced, or used in record attempts by Ken Richardson's competitions department between 1953 and 1961. Here they are, listed by registration number:

TR2: MVC 575*, OVC 276*, PDU 20*, PDU 21, PKV 374, PKV 375, PKV 376. (these last three were Le Mans race cars in 1955; one is thought to have survived), PKV 693*, PKV 697, PKV 698, RHP 557.

TR3: SHP 520, SRW 410, SRW 991, SRW 992, SKV 656*, TRW 735*, TRW 736, TRW 737.

TR3A: VRW 219, VRW 220, VRW 221*, VRW 223, VHP 529*, VWK 610, WDU 712, VVC 672, VVC 673, WVC 247*, WVC 248, WVC 249, WVC 250, XHP 259.

TR3S: XHP 938, XHP 939, XHP 940. These three cars were used at Le Mans in 1959.

TRS: 926 HP*, 927 HP*, 928 HP*, 929 HP*. This quartet of cars was used at Le Mans in 1960 and 1961.

Conrero-TRS: 3097 VC*.

Note that several other cars carried Coventry registration plates (such as the 1954 Le Mans car) but were not true works machines.

* Cars marked thus are definitely known to have survived. Other cars are thought to have been scrapped, or sold abroad. In particular the 1959 TR3S Le Mans cars were broken up and their components used during the build of the 1960 TRS models.



I det fria för första provturen, 3 mars och +4 grader

Text & foto: Inge Jonsson

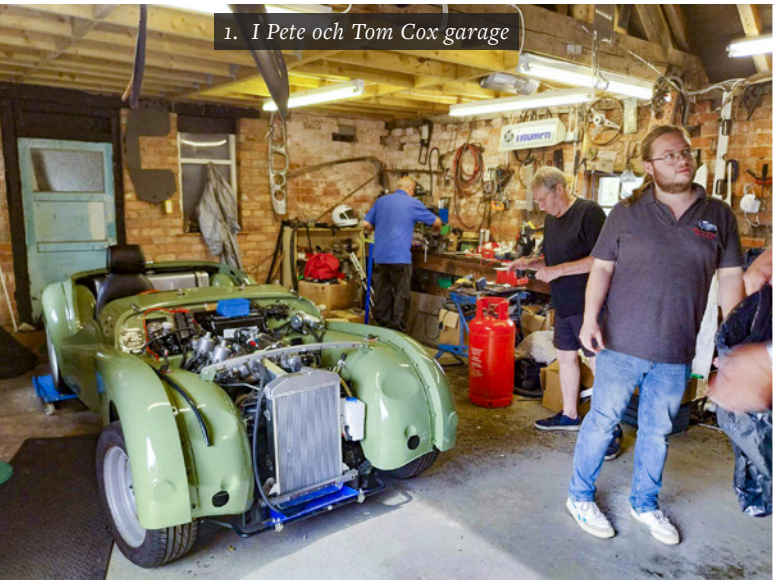
Bränsleinsprutning på en TR2

Varför ändra på saker som fungerar? Min TR2:a har efter diverse förgasarskruvande fungerat bra och stadigt inte dragit mer än 0,8 l/mil och jag håller minst samma tempo som övrig trafik. Ändå så föddes en idé när jag hämtade upp min renoverade overdrivelåda hos Pete Cox & Son Sportscars. Hemma hos dem stod nämligen en breddad TR2, på ramen från en TR4:a, och om jag fattade rätt, en motor från en TR3, men det intressanta var att motorn hade bränsleinsprutning.

Hösten kom och för ovanlighetens skull hade jag inget projekt i garaget, så tanken fanns väl där i bakhuvudet och jag skickade en fråga till Tom Cox (= & Son i firman ovan) om de hade knåpat bränsleinsprutningen jag hade sett själva, men svaret var att de köpt bitarna från Classic Fuel Injection (https://www.classicfuelinjection.co.uk/). Bild 1, 2

Vad behövs och var kommer delarna ifrån då?

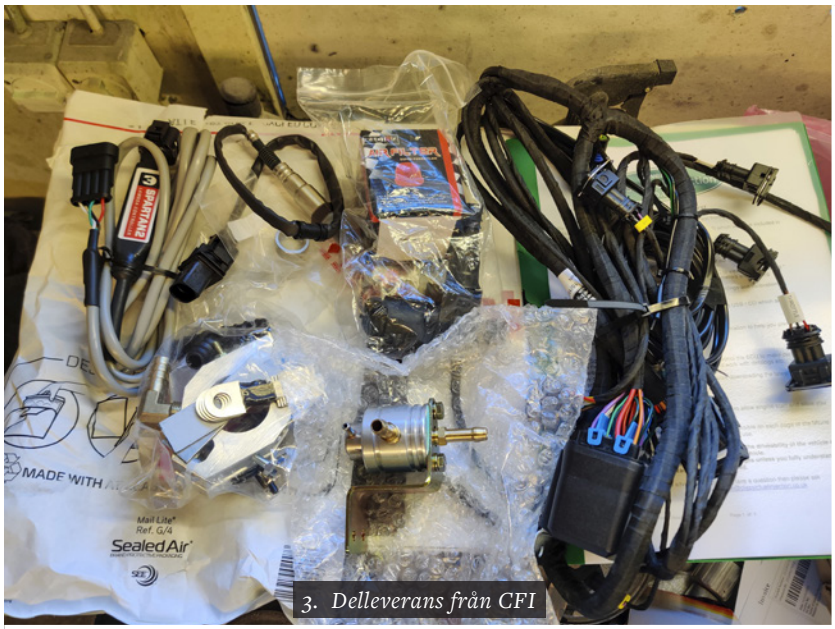
Sagt och gjort, jag kontaktade CFI och det visade sig att de hade levererat rätt många kit till diverse klassiska bilar, och sen var det kört, vinterprojektet fixat. Efter diverse mail hade vi hittat en lösning för att hålla ner prislappen, de är väldigt öppna med vad det är för komponenter som ingår i deras paket. Det blev en 3-stegsraket, för att slippa en del av frakt, tull och importavgifter köpte jag bensinpumpen, spridarna, filter och lite högtrycksslang från Finnjector (https://www.finjector.com) i Finland. Lite tyngre saker som dessutom är tillverkade av eller för CFI, som kabelhärva, hållare för spridarna och tryckregulator blev skickade som export, dels för att de är skrymmande och dels lite tyngre än elektronikdelarna. Elektroniken som blev tredje delen av leveransen, kom nämligen i handbagaget hos en besökande engelsman. Jag upptäckte senare att den dyraste delen, nämligen ECU:n är svensktillverkad av MaxxTuning (https://www.maxxecu.com) och som också med fördel hade kunnat köpas hemmavid. Men, man måste ju låta CFI få lite intäkter också, dessutom ingår ju en



1. *I Pete och Tom Cox garage*



2. *TR2-4 med bränsleinsprutning*



3. *Delleverans från CFI*


4. *Leverans från Finjection*



5. *Rörkopplingsdetaljer från ESSKA*


6. *Tillverkning av bränslerör, 8 mm kopparrör från Biltema*

ingångsmappning på en USB-sticka, dvs. de parametrar för motorstyrningen som passar Triumphs TR2-4 fyrcylindriga motor. Bild 3,4

Lite övrigt som också ingår är Spartan2 Lambda kontrollstyrning från 14Point7 (https://www.14point7.com) kopplat till en Bosch LSU4.9 bredbands lambdasond.

Tomgångsmotor från Webcon (https://www.webcon.co.uk), en motorstyrd luftventil som regleras att släppa in lagom med luft för att hålla tomgångsvarvet, styrdonet kommer liksom ECU:n från MaxxECU. Från Webcon kommer även tändmodulen och bränsletrycksregulator. Från Rover kommer TPS (Throttle Position Sensor) lägesgivare för gasspjället Ett Powerspark Electronic Ignition Kit för Lucas 25D, är det brytarlösa systemet för originalfördelaren. Andra okända komponenter är den extra vattentemperaturgivaren och lufttemperaturgivaren, men både MaxxECU och Webcon har sådana.

Så om man har lust kan man ju plocka ihop allt till systemet på egen hand, fast då har man inte supporten som är utlovad av CFI. Jag har faktiskt köpt på mig några reservdelar genom att söka runt på nätet, tex hittade jag en kopia av Walboro-pumpen för en tredjedel av priset på Aliexpress, där fanns även kopior av luftventilen, tempgivarna för luft och vatten. TPS-givaren hittar man hos en firma som säljer reservdelar till Rover. Att jag kollat runt beror på att jag vill försäkra mig om att det finns reservdelar till systemet, även om CFI skulle gå i konkurs t.ex.Det jag direkt köper på mig, är sånt som rör sig mekaniskt och därför utsätts för slitage.

I övrigt är Biltema leverantör av kopparrör och rörklammer, aluminiumplåt, ytterligare ett bränslefilter mm. småkrafs. ESSKA är min leverantör av obskyra rörkopplingsdetaljer med lite olika gängsystem. Jag använder 8 mm kopparrör för bränslesystemet utom där det behövs mjuka övergångar p.g.a. rörelser mellan t.ex. motor och kaross eller pump och tank. Bild 5,6

Hur gjorde jag?

Första steget var att tömma den inför vintern välfyllda tanken, drygt 40 liter där det mesta kunde sugas ut med en liten extern pump, sista litrarna togs ut via den dränering, med ventil, som jag vis av tidigare äventyr installerat i botten av tanken. Därefter demonterades förgasare med insug och diverse bränsleledningar.

Nästa steg var att ställa motorn i 10 grader före TDC alltså Övre Dödpunkt, ta bort fördelaren och steloperera den. Detta för att framgent kommer ECU:n att sköta styrningen som balansvikterna och fjädrarna gör för att justera tändningen vid ändring av



7. Stelopererad och brytarlös fördelare



8. Nya hål i adaptern för spridarna



9. Klockan i förgasaren ersatt av gjuten plugg



10. Längst ner i bild, stegmotor för tomgångsluft

varvtal och även vakuumkontrollen tas bort som annars justerar tändningen vid gaspådrag, vakuumslangen leds numera till ECU:n och mäter vad som kallas MAP (Manifold Air Pressure), i detta fall undertrycket i insuget. Stelopereringen gjorde jag genom att låsa ihop vikterna med hjälp av fjäderpinnar jag borrade hål för och pressade in i balansvikterna. Fördelaren byggdes sen om med att montera en magnetring på axeln och en Hall-sensor på brytarspetsarnas plats. Utifrån sett ser man ingen skillnad förutom att vakuumledningen är borta. Bild 7

Steg 2

var att fixa till insug och spridararrangemanget. De levererade adaptrarna passade inte riktigt en TR2, så jag fick borra lite nya hål för tomgångsluft och vakuumuttag. Jag fick även göra en anpassning av spridarfästena och sen gjorde jag ett värmeskydd bakom för att ta bort lite strålning från grenröret. Sen fick jag masstillverka packningar mellan insug, adapter och förgasare, alla lika. Själva SU-förgasarna är rensade från vakuumklockor och nålar. Jag göt faktiskt ett glasfiberlock där klockorna suttit för att få lite snyggare geometri för luftflödet. För tomgångsluft finns en stegmotor som styrs från ECUn, och som justerar en ventil som släpper in mer eller mindre luft, jag gjorde ett fäste för den mitt emellan luftfiltren, där sitter även sensorn som mäter temperaturen på insugsluften IAT, (Inlet Air Temperature). Spjällaxeln försågs med en lägesgivare (TPS, Throttle Position Sensor), termostathuset fick en extra temperaturgivare och efter grenröret hamnade en lambdasond. Bild 8 ,9,10,11,12,13

Steg3

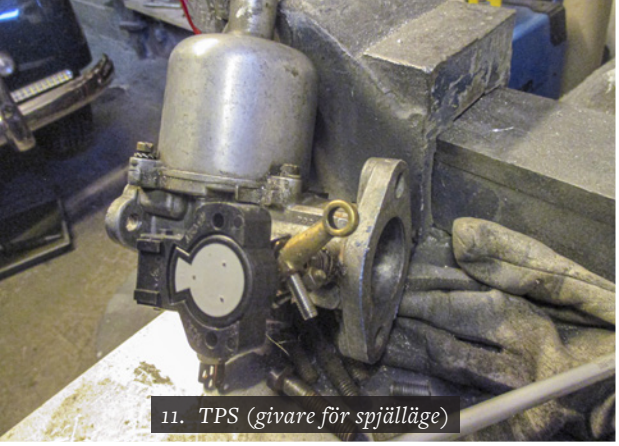
var tillverkning av bränsleledningar, mallar av TIG-tråd är guld värda när man ska klura ut bockningsriktningar på kopparröret. Avstängningskran, vilket jag lärt mig är oumbärligt när det börjar läcka eller man ska byta något i bränslesystemet, grovt förfilter (100 my) och bränslepump är placerat under tanken i utrymmet för bakaxeln, montageplåten är upphängd i gummidämpare. Jag kanske ska ge det en dusch tunn underredsbehandling när jag vet att allt fungerar. Bränslepumpen ger lite högre tryck och flöde än vad systemet behöver, därför har man en PRV (Pressure Regulator Valve) alltså tryckregleringsventil som håller trycket konstant på 3 bar, i det här fallet, och släpper överflödet av bränsle tillbaka till tanken. Jag kopplade returen till avluftningsuttaget på tanken. Det fungerar i mitt fall eftersom tanklocket är ventilerat och förhindrar vakuum i tanken. Jag monterade även en liten manometer på inloppet till PRV:n så jag kan verifiera att bränsle och tryck kommer fram. Om man vill ta det ett steg längre skaffar man en elektrisk tryckgivare och kopplar den till ECU:n. Bild 14,15

Steg 4

är att koppla in kabelhärvan som faktiskt är bland det enklaste i ombyggnaden, eftersom den redan är försedd med alla kontaktstycken. Det finns lite överlängd på några ställen, då den är lite av ett universalkit som passar flera bilmodeller samt varianter som höger- och vänsterstyrt. Bild16,17,18

Steg 5

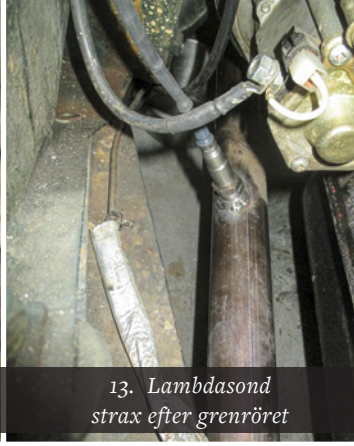
är att förbereda ECU:n via uppkoppling via USB-kabel till en dator och MAX ECU´s programvara och CFI:s förberedda programmering. Jag köpte faktiskt en billig 13 tums laptop på Trade-



11. TPS (givare för spjälläge)



12. Extra temp.givare i termostathuset



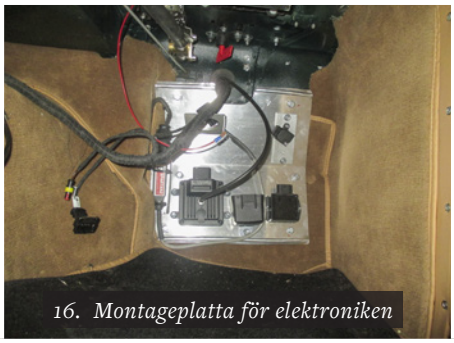
13. Lambdasond strax efter grenröret



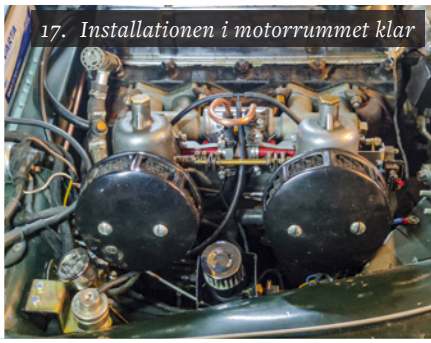
14. Montageplatta för bränslepump och förfilter



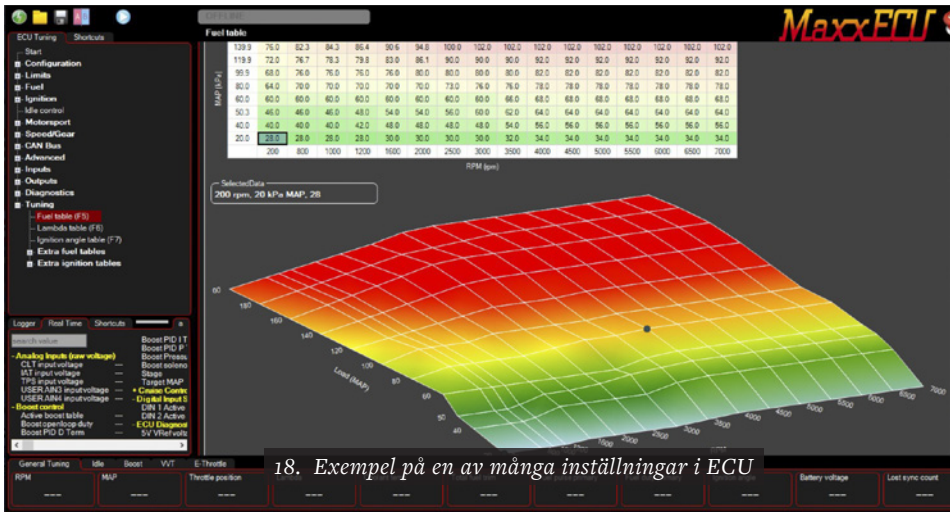
15. Förfilter och pump på plats (sett underifrån)



16. Montageplatta för elektroniken



17. Installationen i motorrummet klar



18. Exempel på en av många inställningar i ECU

ra enbart för ändamålet. När laptoppen inte är kopplad till bilen sköter den underhållning från Spotify i garaget.

Slutligen provstart med hjärtat i halsgropen. Det gick ju så där. Jag hörde att bensinpumpen gick igång men inte en tändning i motorn, sen började det dofta bensin också. Det visade sig att jag hade en läcka i en lödd skarv på röret mellan spridarna och sprejade bensin över hela motorn. Fixade det och började felsöka, konstaterade ganska snart att jag inte hade någon gnista. Såg samtidigt i loggen från ECUn att det inte registrerades något varvtal så felsökningen fokuserades på kablarna närmast fördelaren där jag hittade en lös kabel i ett kontaktstycke. Fixade det och motorn startade, lite hackigt men det fanns liv. Nästa överraskning var en vattenpöl under bilen som visade sig bero på dåligt packningsarbete vid termostathuset som jag hade loss för att montera en extra temperaturgivare.

Jag varmkörde bilen i garaget några gånger och kommunicerade med CFI via loggar från ECU:n. Fick tips på åtgärder och även uppdaterade program.

Därefter ut och köra för att låta ECU:n sköta den s.k. Autotuningen, dvs ECU:n läser av lambdasondens värden och justerar tändning och bränsleflöde allteftersom tills den hittar bra värden. Förbränningen måste ju styras m.h.t. gaspådrag, belastning, motortemperatur, lufttemperatur i ett stort antal kombinationer. Max acceleration på ettan eller segdragning på fyran ger ju rätt skilda förutsättningar för styrsystemet.

Resultat

Första provturen gick förvånansvärt bra, lite spikningar vid full acceleration. Men störande var att tomgången inte fungerade som den hade gjort i garaget, när jag släppte gasen i en korsning eller vid ett stoppljus bara dog motorn. Ny uppsättning loggar skickades till CFI med förklaring hur provturen gjordes. I retur kom en reviderad setupfil, ut och provköra, logga och skicka logfilen igen till CFI. Reviderade filer kom igen om inte samma dag, så dagen efter. Till dags dato, mitten av mars, har det blivit drygt 10 mil provkörning, lite snålkallt har det varit då suffletten fått ligga kvar i förrådet. Jag har ingen aning om det gjort något på bränsleekonomin, vilket egentligen är underordnat för hobbybilar, men motorn går väldigt jämnt och det känns faktiskt som det finns några hästar till under huven. Man måste ju få tro det i alla fall.

Är det inte att häda?

Det är en fråga jag fått. Ska inte en så gammal bil hållas original? Nja, blir väl svaret, det är ju min bil och jag gillar teknik och små utmaningar, så varför inte försöka sig på bränsleinsprutning. Jag har ju behållit alla gamla delar så det går att återställa, ja fördelaren kanske inte är OK med sin steloperering, men jag har en reservfördelare och ”propparna” istället för kolvarna i förgasarna bör vara enkla att ta bort.

Jag tror inte det skulle ta mer än en dag att återställa till förgasare och gammaldags tändning. Ett par extra skruvhål i karossen efter de nya grejerna får man väl stå ut med. Och notan då, knappt 30.000 gick det på till slut, grovt räknat 15000 för elektroniken, 10000 för mekanik och 5000 för diverse rör, kopplingar, plåt och andra montagedetaljer, samt reservdelar.



Anders Persson, Union Jack Motors



Anders Hegart försöker rädda stoppningen i en dyna, Bromma Bil & Båtinredning

Våra verkstäder

Text & foto: Jan Sjögren

I vår serie om olika verkstäder så har nu turen kommit till Stockholmsområdet. Den här gången gäller det inte bara en utan två verkstäder, Union Jack Motors och Bromma Bil & Båtinredning.

Union Jack Motors drivs sedan 1988 av bil- och motorfordonsentusiasten Anders Persson. Det han inte vet om motorer, chassin och karosser är knappast värt att veta. Engelska äldre bilar är hans specialitet. Han är även mycket väl påläst om historien bakom både utvecklare, racerförare och andra anekdoter.

Han jobbar både med reparationer, viss renovering samt en del försäkringsjobb. Mekaniska och plåtjobb görs i lokalerna i Täby kyrkby. Lackjobb görs hos en samarbetspartner i Västberga. Anders är också en fordonsallätare av klass då både äldre mahognybåtar och en och annan motorcykel finns i lokalerna. Anders gör inga jobb utan att förklara vad som behöver göras, är gjort och varför. Det känns tryggt.

Bromma Bil & Båtinredning, som ligger vägg i vägg med UJ Motors, drivs av Anders Hegart som dessutom är kusin med ovan nämnda Anders. Anders H har ägnat sig på heltid åt detta sen 2006. Det är mycket suffletter, bilinredningar, båtdynor och kapell som både monteras och även görs helt från scratch om så erfodras. Man kan alltid diskutera fram de bästa lösningarna på små och större utmaningar med Anders.

Ja, jag har nyttjat båda Anders till diverse jobb och det har fungerat mycket väl.

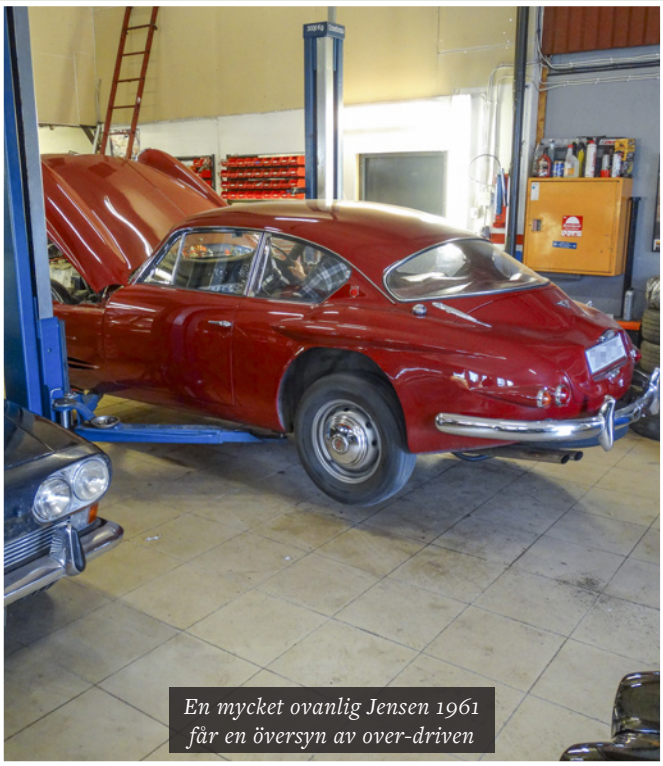
Unionjackmotors.se respektive brommabilobatinredning.se



TR6:a har fått en ny mohair sufflett med blixtlåsbakruta



Både en förgasarbestyckad Lotus och en insprutningsförsedd Triumph på besök



En mycket ovanlig Jensen 1961 får en översyn av over-driven

Kallelse till årsmöte 4 augusti

Årsmötet kommer som brukligt att ske på söndagen i samband med årets sommarträff som i år är på Rimforsa Strand, söder om Linköping. Årsmötet blir preliminärt kl 09.00 och du är naturligtvis välkommen till årsmötet även om du inte varit med på sommarträffen. Stadgeenliga punkter kommer att behandlas och hur stadgarna ser ut kan du läsa på vår hemsida.

En viktig punkt är valet av styrelse för 2025. Alla väljs på två år. Ca halva styrelsen väljs varje år.
Nuvarande styrelse:

Ordförande	**Jan Sjögren**	**Bromma**	**vald tom 2025**
Vice ordförande	**Torbjörn Zettergren**	**Bromma**	**vald tom 2024**
Sekreterare	**Bengt Arvidsson**	**Västerås**	**vald tom 2024**
Kassör	**Håkan Jonhed**	**Sturefors**	**vald tom 2025**
Ledamot	**Bengt-Inge Larsson**	**Lundsbrunn**	**vald tom 2025**
Ledamot	**Sten Lennbro**	**Skurup**	**vald tom 2025**
Ledamot	**Ulf Sundin**	**Rockneby**	**vald tom 2024**
Suppleant	**Marcus Larsson**	**Sturefors**	**vald tom 2024**

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

FOTOTÄVLING på Sommarträffen

Som brukligt även i år har vi en fototävling. Bilderna bör helst medtagas till Sommarträffen och inlämnas som färdigprintade foton. Om någon inte har möjlighet att fixa detta så kan ni skicka bilderna i format jpg till Bengt Nylén senast en vecka innan Sommarträffen. Då kommer Bengt att printa ut dem på papper i lämpligt format.

E-mail: nylen@telia.com

Jury är de som deltar i middagen på lördagskvällen.



Förra årets vinnarbild

Text: Bengt Arvidsson & Bengt-Inge Larsson 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 Bengt-Inge Larsson”

Berätta lite om dig själv:

Är 63 år och har 3 barn. 1/3 har bilintresse och jobbar med IT, 1/3 del är 210cm i strumplästen och bilskollärare den sista 1/3 delen gillar mest hobbyarbeten och arbetar med försäljning av sådant. Jag har ett kanske lite obegripligt jobb, men jobbar med styr och regler och energibesparing. Försöker styra värme och ventilation på det mest ekonomiska och energibesparande sättet.

Sportbilar har det inte blivit förrän på senare år. Första bil Mercedes 200D 1966, 56hk 2,5 ton en riktig racer. Har haft ett par Oplar, Ascona o Manta som var lite roligare.

Första sportbilen köptes 2008. En vit TR6:a. Körts ganska många mil genom åren, mest nedcabbat. Renoverats mekaniskt en del under årens lopp. Motor, bakaxel m.m. samt hållit rosten utanför garaget.

Det har passerat 2 amerikanska ”sportbilar”, men nu står det en annan elegant engelsk sportbil bredvid TR6:an. Tänker inte byta då jag har det bästa av det bästa redan. Garaget har inte plats för fler och får inte bygga ut för byggnadsnämnden. Så det blir nog inte fler. Har kanske inte det renaste garaget, men som min mormor sa ”bättre lite skit i hörnen än ett rent helvete”

Vad brinner du mest för och vilka frågor driver du i styrelsearbetet?

Att vi skall få fortsätta med vår hobby och sprida intresset för detta. Vi måste stötta MHRF i deras arbete för vår sak.

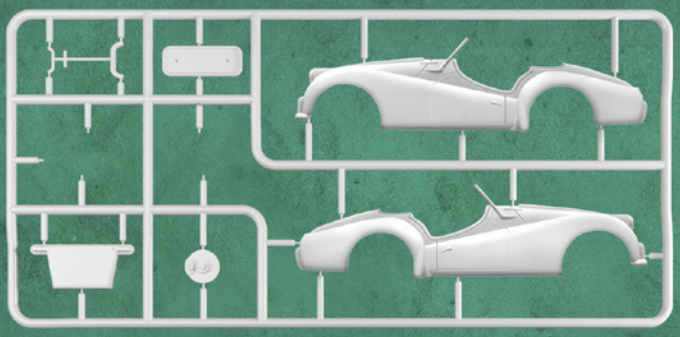
Det mesta av mitt arbete för klubben är att sköta om medlemsregistret. Det är nya medlemmar som skall registreras. Medlemsavier som skall ut, och betalningar som skall jagas in. Har även varit med att arrangera några sommarträffar samt Nordenträff med Fabbe.

Hur ser du på klubbens och veteranbilarnas framtid?

Jag tror att klubben har en framtid. Klubben har alltid haft en god sammanhållning och mycket vänskap. Vår tidning gör också att många får se vad vi håller på med. Så sprid era reservnummer omkring er.

Veteranbilar är jag övertygad om att det finns en framtid för, trots EU:s desperata försök. Det har blivit en ganska stor industri med reservdelar och tillbehör så det finns många som vill fortsätta. Även den yngre generationen visar tendenser för detta, tyvärr mest amerikanare. Detta får vi försöka råda bot på.



anglo PARTS
Do You miss some parts?
100% BREXITPROOF

Arese Parts AB
Teckomatorpsvägen 7A, 268 33 Svalöv
We are specialized in TRIUMPH, MG, JAGUAR, AUSTIN HEALY, MORRIS MINOR & LAND ROVER
www.angloparts.se info@arese.se 0708-150193

Bakbromsarna alla TR-modeller

I nummer 1/2023 skrev jag om det problem jag haft med bakbromsarna på min TR6.

Ena fjäderblecket som skall hålla fast en sprint som i sin tur håller bromsoket på plats på höger bakhjul hade hoppat av i ett väg-gupp. Jag rekommendera att göra en enkel ombyggnad gällande fastsättningen av sprinten.

Jag tror fortfarande att denna ombyggnad är bra men jag har nu uppmärksammat en detalj som gäller vid montering av fjäderblecken i originalutförande. I den ”bruna bibeln” står det på sheet 2 70.40.03 i punkt 14. ”Fit the shoe-steady pins and springs. Note that the open end of the springs should lead in the direction of wheel rotation”.

Alltså, den öppna delen av fjädern skall peka i hjulrotationsriktningen. Detta har jag inte uppmärksamma förut och det kan ha varit detta som gjort att ena fjädern hoppade av i ett gupp på min TR6 i fjor.

Det är värt för alla att kolla tycker jag!



Vänster bakbroms med rätt monterade fjäderbleck

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

Triumph TR4 1964, LHD, orginalkulör BRG + hardtop
Chassi blästrat och målat samt nya bussningar m.m. färdigt med motor och växellåda monterat, står på hjul. Div. karossarbeten kvarstår i form av rikt och förberedelser inför lackering, många nya delar finns. Avställd sedan många år men kvar i registret.

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

BILDELAR SÄLJES

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

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

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

EVENTKALENDERN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sommarträff Triumph TR Club Sweden
2-4 augusti
Rimforsa Östergötland

British Sports Car Meeting
Bro
17 augusti

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

Silverstone Festival
23-25 augusti
https://www.silverstoneclassic.com/

Goodwood Revival
6-8 september
www.goodwood.com

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

NEC Classic motorshow i Birmingham
8-10 november
https://www.necclassicmotorshow.com/

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

Redaktionens spalt

Ny i redaktionen!

I förra numret debuterade jag i TR Magazinet. Skrev om hur jag blev med TR och lite kring hur och varför jag har ett brinnande intresse för bilar, motorsport och att lära mig mer. Det kändes också helt rätt att få delge andra den erfarenheten som man som ny medlem fått via klubben.

Jag berättade i den artikeln om min TR 6 PI som jag är lycklig ägare av men inget om att jag faktiskt gillar detta med att kommunicera och skriva. Så när jag kom med i redaktionen för TR Magazinet så följer nu lite mer info.

Jag har i mitt yrkesverksamma liv alltid arbetat med marknadsföring, reklam och just kommunikation. Började min bana som projektledare på reklambyrån Ogilvy o Mather för Pepsi-Cola, när de introducerades i Sverige och lämnade dåvarande Novia (MER), för Spendrups. Helt av distributionstekniska orsaker. Att lära sig konsumentstrategi var nyttigt. Och att skriva blev ett intresse. Sedan följde flera olika byråuppdrag med allt från Studsvik kärnteknik till Alfa Laval.

Därefter blev det arbete på den andra sidan med olika uppdrag som Marknadschef och exportchef, men alltid med kommunikation som ledord. Att försöka förstå helheten och kedjan. Att skapa mervärde helt enkelt.

Min yrkesverksamma del avslutades på Biltema som produktchef/inköpschef för avdelningen BÅT. Ett mycket kul uppdrag. Biltema har en riktigt proffsig organisation. Lite likt Apple om jag förstår det rätt. Otroligt resultatinriktad.

Numera är det arbete med Bullerplank i Sverige som gäller för företaget Bra Bullerplank. Och här kommer man alltid i kontakt med den gigantiska byråkratiapparaten Trafikverket. De som beslutar, men håller sig på avstånd när det gäller ansvaret.... – I denna mening ser ni vad det skrivna ordet kan innebära och tolkas... (statliga kravspecifikationer är en helt annan värld – utom för de som skriver dem).

Tipsa oss!

Nu skall jag försöka bidra i ett i mitt tycke, riktigt bra Magazin. Försöka finna intressanta artiklar som är till nytta för medlemmarna. Självklart har jag vissa idéer men tar gärna emot förslag på ämnen som ni vill att vi skall avhandla i vår tidning. Och på nätet, för jag tror att vi kan ta ett steg fram på den sidan. Det är ni som skall tipsa oss – kommunikation är alltid dubbelriktad.

I garaget står min TR och längtar efter att få komma ut. Lite mer uppdaterad än i höstas. Men det finns alltid saker att göra i garaget. Och att skriva om.

Ha det bäst och keep on TRying.

Håkan Gerdbo, hakan.gerdbo@yahoo.com



Mina fötter är för stora, med skor på, när jag kör TR. Så bäst är då att vara barfota. Eller i strumplästen som andra säger. Men nu har jag beställt nya röda smala "racing-pjuck"... lagom till säsongstarten.

Swedish TR Magazine

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

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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 2024	Manusstopp fre 26/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2024	Manusstopp fre 18/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2025	Manusstopp fre 7/2 Utgivning vecka 12, mars
Nr 2 2025	Manusstopp fre 21/3 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 Jan Sjögren som säljer vid träffar. Om du har frågor, kontakta Marcus Larsson, tel 0766-22 55 05, e-post mackanpost@gmail.com.



Keps

Svart (med röd kant) eller grå (med svart kant) keps med broderat klubbmärke.
Pris 145 kr

Pin med klubbmärke





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



Buff

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

Pikétröja



Pikétröja i hög kvalitet. 100% bomull och med klubbens logo broderad på tröjan. Färg svart eller röd. Finns i storlekarna S-XXL. Pris 350 kr
OBS Tröjan är ganska liten i storlekarna, ta gärna en storlek större än du brukar.



Vagnsmärke

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

Stort paraply



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



Broderat tygmärke

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



Väska

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



Klistermärke för vind- eller sidoruta

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

Äldre TR Magazine

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

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