SWEDISH NR 2 Maj 2025 VOL 189

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

50 år
TRIUMPH TR CLUB SWEDEN
1975-2025



STstyrelsen



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



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



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



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



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



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



Ledamot
Daniel Edvardsson
Videvägen 6
512 77 Sexdrega
072-240 30 88
daniel.h.edvardsson@gmail.com



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

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	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@outlook.com
Norr Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland	Jan Dahlin Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå 073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se
Utlands-koordinator	Hans Edvardsson Labergsvägen 7, 310 38 Simlångsdalen +46 702 425 160 hans.edvardsson@andritz.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TR7, 8 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 03 71, info@wolw.se

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

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

Hej



Nu är det äntligen vår och den startade ovanligt tidigt i år. I mitt närområde sopades gruset bort redan i början av april och det i kombination med några riktigt varma och härliga dagar veckorna efter gjorde att jag kunde ge mig ut på ett par längre provturer. Mina jobb från i höstas visade sig fungera mer än väl så här långt vilket gör att planeringen för olika resor och evenemang blir extra rolig i år.

Men kom ihåg att kolla bilen om du inte har hunnit göra det än. Vi har ett ansvar för de fordon vi kör och det är bra om vi kan undvika ett försmädligt driftstopp i onödan längs vägkanten. Vi har sett på europaträffarna att fler och fler slarvar med de mest basala kontrollerna innan de åker iväg. På sidorna 24 och 25 finns en utmärkt artikel om hur man kan gå till väga så läs gärna den.

Nu när vi firar vårt 50-årsjubileum vore det extra roligt om vi får in lite material från alla våra medlemmar. Ta gärna några bilder med mobilen, skriv några rader och kontakta oss i redaktionskommittén så hjälps vi åt att göra en artikel till kommande tidningar. Det gäller både dig som har varit med från början och du som kom med i klubben i år! Ja, vi har ett flertal medlemmar från startåret som fortfarande är aktiva. Detta bevisar att TR-körande håller oss unga, såväl kroppsligt som till sinnet!

Jag ser extra mycket fram mot årets stora event, Sommar- och Nordenträffen i Ronneby där vi bland annat firar vårt 50-årsjubileum och får njuta av naturen och kulturen i Blekinge och Småland! Vi har redan många anmälningar men än är det inte för sent att anmäla sig. Det finns gott om platser, se uppslag längre fram i tidningen. Det skall bli extra roligt att få träffa just Dig, för du kommer väl, samt andra nya och gamla bekantskaper.

Tills dess, sköt om er!

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Fototävling! 4
- Annons Sommarträffen 6
- PI-Blandningskontroll på höjd 8
- McLaren 10
- Touring genom Balkan 2024 12
- Rattstångens gummikoppling 20
- Bilupplevelse på senhösten 22
- Uppstart efter vintern 24
- Lubrication Charts (smörjschema) .. 26
- PA och Kerstin 28
- Redaktionens spalt 32
- Eventkalender 34
- Kallelse till Årsmöte 35
- Klubbshop 36

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

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

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

Omslagsbild
Ulf "Fabbe" Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2025

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1642	Gunnar Eriksson	Tåby 32	614 92	SÖDERKÖPING	1954	TR2
					1954	TR2
					1958	TR3
1643	Robert Örtlund	Tångåsen 20	712 95	GRYTHYTTAN		
1644	Leif Lindfors	Vingavägen 10 LGH 1303	121 32	ENSKEDEDALEN		

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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

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

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 vinnarbilder

RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW
EU-FRIENDLY
ALL INCLUSIVE SHIPPING

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

ALL THE PARTS YOU NEED

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

TRIUMPH

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

TRADE & WHOLESALE
ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A
FREE CATALOGUE





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

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

SEE OUR
SOCIAL MEDIA



Välkommen till Triumph TR Club Swedens

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

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

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







PROGRAM

Fredag

14.00 – 17.00	Incheckning och smörgåsfika
19.00	Grillbuffé

Lördag

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

Söndag

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

Utcheckning

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

BOENDE

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

Anmälningsavgift och deltagaravgift/person

Fredag-söndag 550 SEK/person

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

Anmälan och anmälningsavgift senast den 13 juni 2025

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

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

Bokningen av hotellrum görs av var och en direkt till Hotell Ronneby Brunn. Ange ”Triumph TR Club Sweden” vid bokning. Klubben har erforderligt antal rum bokade på hotellet till anmälningstidens slut som är 13 juni.

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

Boendet betalas till hotellet vid utcheckning.

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

Välkomna!

Ulf Sundin och Triumph TR Club Sweden





Författare Mick Forey, International coordinator and Vice Chairman, TR Register UK.
Översatt av Bengt Nylén. Artikel ursprungligen publicerad i TR Action Februari 2025. Foto: Leif Leander



PI – blandningskontroll på höjd

Om du läser min artikel i förra numret av TR Action om det europeiska TR-mötet i Schweiz, är jag skyldig dig en uppdatering om hur Lucas PI-bilarna klarade sig på höjd.

Utmaningen var att vi skulle klättra över mer än 12 bergspass där det högsta är Furkapasset på 2430 meter (8 000 fot) över havet. Skulle de ursprungliga Lucas PI-enheterna orsaka några problem? För de som inte är bekanta med historien, när Lucas utvecklade det ursprungliga bensininsprutningssystemet för uthållighetsracing och rallyteam hade det automatisk höjdkompensation.

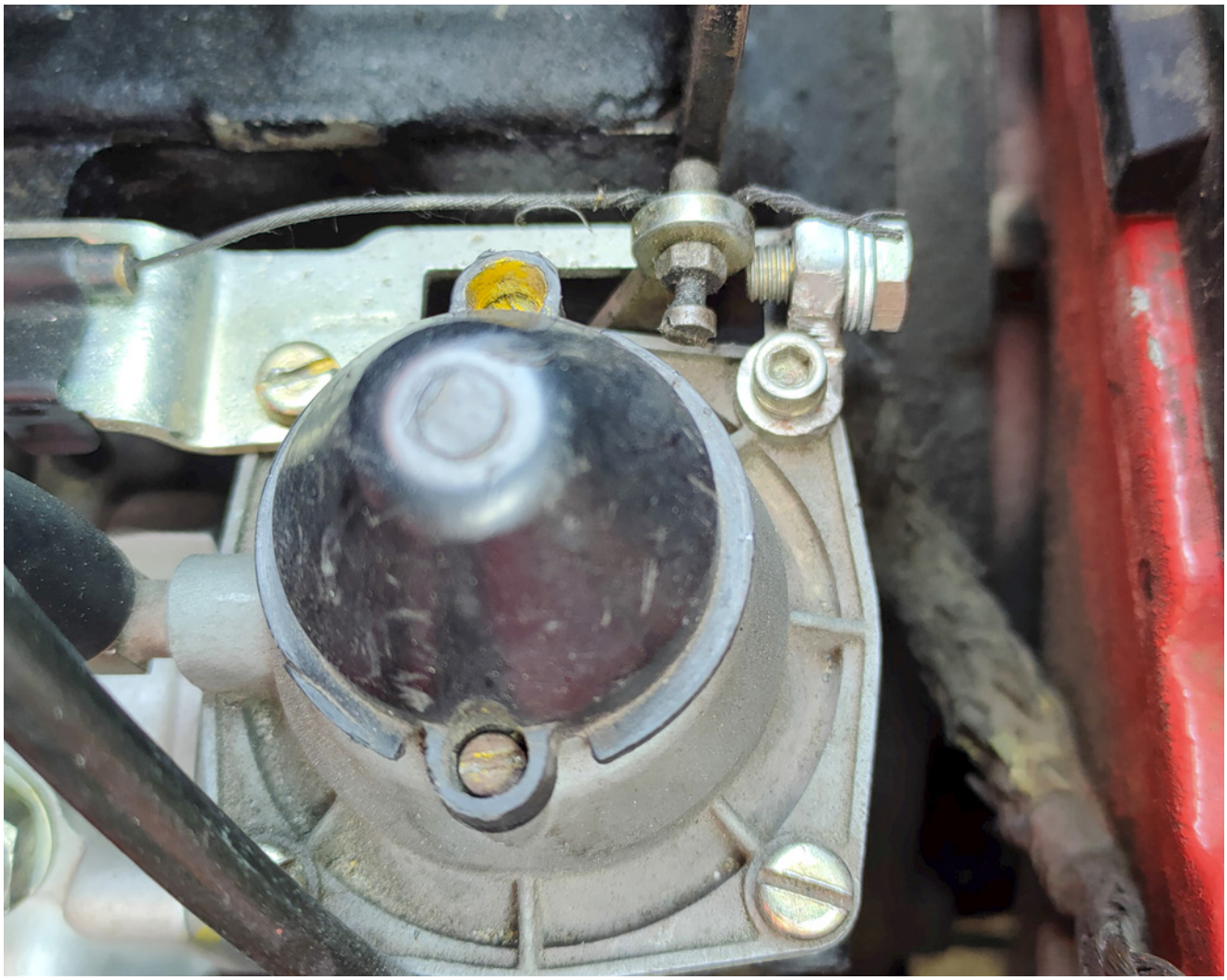
För dyrt

Hela systemet var dock för dyrt för att montera i Triumph TR5 och TR6PI så de sparade lite pengar genom att ta bort höjdkompensationen. För bilar som används nära havsnivån är enheten kalibrerad för att ge en något fyllig blandning under alla förhållanden eftersom det inte finns någon automatisk anrikning för acceleration till skillnad från SU-förgasare. Körs TR:n på hög höjd så får motorn för rik blandning, sotar tändstiften och misständer.

Alternativt om PI-mätarenheten är inställd för god ekonomi vid havsnivå, kan den ge dålig acceleration men beter sig bättre på höjden. Därav behovet av någon form av höjdkompensation eller bara acceptera en kompromiss. Den schweiziska TR-klubben rekommenderar sina medlemmar att ställa in sina mätenheter för att uppnå Triumphs rekommenderade blandning på 800 m ö.h. Därför kommer de att vara lite svaga vid havsnivån men inte allt för rika på ett bergspass: den lätta kompromisslösningen.

Brett spektrum

Så vad gjorde ägarna till PI-bilar från Storbritannien och andra havsnivåländer! Jag fann exempel på ett brett spektrum av tillvägagångssätt. Det enklaste sättet var ju att bara kör med det du hade. En brittisk bil hade verkliga problem även på blygsamma höjder eftersom hans mätenhet var inställd för att vara ganska rik på havsnivå. Därför smutsades tändstiften snabbt igen, särskilt på cylinder nr 5 och 6, vilket krävde frekvent rengöring eller byte av stift vid mycket feltändning, inte idealiskt. En annan bil hade inga problem alls eftersom hans mätenhet nyligen hade renoverats och satts upp på den magra sidan men inte av-



Muttern är fastsvetsad i plattan. Genom att använda olika mängd brickor mellan bult och bulthuvud så kan du justera bränsleblandningen.

siktligt för denna resa. Den andra ytterligheten var att några personer hade bilar utrustade EFI, en elegant lösning som gav bra kraft, bra bränsleekonomi och inga problem på höjden.

Höjdkompensationsjustering populärt

Däremot var vi ett stort antal som hade monterat någon form av höjdkompensationsjustering. Min variant var ett modifieringtips från Neil Ferguson som han beskriver som ursprungligen utvecklats av Lucas och Triumphs tävlingsavdelning för alpina rallyn på 2,5PI. Det var en enkel uppgift att sätta in en mutter och bult för att hålla anrikningsspaken 2-3 mm från stoppet och sedan kalibrera enheten som normalt vid havsnivån. På höjden tas bulten bort och blandningen blir som tidigare. Fungerade det? Ja, helt briljant. På det första stora bergspasset i Schweiz gick min TR6 bra tills jag kom upp på ca 1200 meter över havet, sedan började motorn tveka och misstända då den helt klart var för rik. Jag drog in på en rastplats, tog bort bulten och gav mig iväg. Eftersom de kommande 6 dagarna låg på 800 till 2400 m, lämnade jag bulten ute hela tiden och bilen gick bra.

Mot slutet av turen gick vi över Splugen-passet in i Italien och körde sen neråt till Comosjön på 200 m ö.h. Motorn gillade det inte, särskilt i trafiken, med feltändning för det mesta och den gick inte på tomgång. Jag stannade på en garageförgård och monterade om bulten och körde iväg smidigt, briljant igen. Jag var tvungen att ta bort bulten senare samma dag som vi klättrade tillbaka upp till Andermatt på 1 450m. En riktigt enkel och effektiv lösning, tack Neil. Vissa vänner som hade samma modifiering klarade sig bra, vissa bättre än andra eftersom den ursprungliga installationen fortfarande är ganska avgörande för att få motorn att fungera korrekt.

Jag kontrollerade regelbundet färgen på mina tändstift under denna resa, vilka ju visar blandningens tillstånd under olika förhållanden.

Mick Forey



Text: Håkan Gerdbo

McLaren

Vad har McLaren med Triumph att göra? Jo, nutiden hjälper dåtiden! För mig som motorsportnörd och F1-entusiast är det naturligt att reagera när man ser att ett känt varumärke nu bryter sig in på marknaden. I detta fall McLaren som lanserat ett komplett bilvårdsprogram worldwide. Någon McLarenbil har jag inte råd med, men lite schampo o polish klarar budgeten. Detta måste alltså undersökas och testas.

Kanske är det så att den senaste tekniken kan påverka våra veteranklenoder positivt? Eller är det så att man skall förlita sig på det gamla? Jag kastar mig därför över de läckra förpackningarna som påminner mig om F1 och gör mig riktigt intresserad.

Men låt oss ta det från början. Namnet McLaren förpliktigar verkligen.



Bruce McLaren

Bruce McLaren var en kille från Nya Zeeland som föddes 1937. Han tävlade i Cooper -Climax och startade sedan ett eget stall som döptes till Bruce McLaren Motor Racing.

Bruce omkom tragiskt 1970 i en krasch på Goodwood i England, när han testade en ny sportvagn. Men stallet drevs vidare i familjens regi. Till en början körde man med Fordmotorer och sedan med Honda-, Renault- och Mercedes spisar. Bruce vann själv 4 GP lopp, men hans namn överlevde honom och stallet har sedan dess tagit 185 GP vinster och 12 VM titlar för förare samt 9 konstruktörstitlar. Den senaste 2024.

Storheter har kört för McLaren

Få namn inom motorsporten är så ikoniska som just McLaren. Flera storheter har kört för stallet. Bl.a Fittipaldi, Hunt, Lauda, Prost, Senna, Hakkinen och Hamilton. Men även Kimi Raikkönen och vår egen Lill-Lövis. Även i IndyCar segrar McLaren och nu under namnet Arrow McLaren. Och som sagt även i sportvagnsklasserna.

Efter olika företagstransaktioner genom åren, ägs numera företaget av av ett värdepapperföretag i Förenade Arabemiraten, som i sin tur ägs av regeringen i Abu Dhabi. Så nog finns kapitalet i ryggraden.



Dagens McLaren F1

Man tillverkar även "gatbilar". Men de kostar som bekant mer än skjortan. Men oj vad snygga de är.

F1 verksamheten sköts från Woking, nära Silverstone i England. Har ni vägarna förbi där så gör ett besök. Hur intressant som helst och massor av bilar att dregla över. Ett minne för livet vill jag lova. Och mitt bland bilarna står Bruce McLaren i form av en bronsstaty.

Så varför tar nu McLaren som varumärke steget in på konsumentmarknaden? Att med ett superkänt varumärke etablera sig på den kemiska eftermarknaden för personbilar? Svaret är nog rätt enkelt. Man har utvecklat olika tekniker i sina labb och funnit att de kan kommersialiseras. Med det ikoniska namnet i ryggen.

Beprövat koncept

Det är ett ganska beprövat marknadsstrategiskt koncept, som är använt, för att som vi marknadsmänniskor säger: Skapa plats i hyllan hos ÅF och via ett känt varumärke förknippa produkten med kvalitet och framgång. Men ganska vågat att slå sig in bland de etablerade märkena som Turtle, Sonax, Meguiars mfl.



En väl analyserad strategi ligger bakom detta skulle jag tro. Där en av hemligheterna är att "samarbeta med de rätta distributörerna". Att få ut produkten.

Och konceptet fick ju mig intresserad. Nåt nytt bland de vanliga. Nåväl, bilkemiska produkter finns det ju som sagt massor av och de olika komponenterna i produkterna kan tyckas svårförståeliga men självklart finns det skillnader. Både i pris och kvalitet samt hur det är att arbeta med kemikalierna. Men framför allt en stark tradition. Håll dig vid det gamla, säger många.

Kanske lite väl konservativt i mina ögon, eftersom utvecklingen hela tiden går framåt. Kan man sedan med ny teknik vårda våra Triumph's är det bara bra.

Annorlunda billacker idag

Men tillbaka till detta med bilvården, som ligger oss "putsare" varmt om hjärtat. Vad behövs? Låt oss bara först konstatera att billackerna idag är helt annorlunda än de som fanns när våra Triumph tillverkades. Då var det kemiskt baserade lacker, men numera är färgerna vattenbaserade, så nya medel är mer skonsamma. Dessutom har miljöaspekten tillkommit, samt olika typer av smuts som inte fans då. Och tidigare innehöll ju dessa medel de farliga PFAS-ämnena.



Grundreglerna för en snygg o välvårdad bil är dock fortfarande:

- **Tvätta bilen.**
- **Eventuellt rubbing** eller lackrengöring för extra grov rengöring.
- **Polering.** Polera med maskin eller för hand.
- **Vaxning eller försegling.**

Lite polerfakta

En av de mest synbara effekterna av lackvården är Poleringen. Här kommer själva glansen fram. Det är ett riktigt hantverk och där finns hemligheterna. Svårt att rekommendera olika polermaskiner och polerhättor.

Polering görs för att få bort repor i lacken.Man slipar bort ett tunt lager runt repan tills repan försvunnit. Det svåra med polering är dock att sluta polera i rätt tid. I värsta fall polerar man för djupt. Sen är det också så att olika lack har olika hårdhet. Bäst resultat anser många att det blir med maskinpolering.

Det finns två typer av polermaskiner. Oscillerande och roterande. Den roterande roterar runt sin axel som en kapmaskin och den Oscillerande rör sig i en ojämn cirkulerande rörelse. Många använder först den roterande och sedan kör finischen med den oscillerande för att undvika sk rosor/hologram.

Sen finns ju de som väljer att polera för hand. Då är risken att bränna fast helt obefintlig, förutom att man bränner kalorier. Det är ju i sig mycket positivt. Rätt kul att säga till hustrun att idag skall jag ut och verkligen förbränna kalorier. Det kommer att ta tid, så du vet. Jag skall utföra karossvård.

Medel för "vanliga" människor

De moderna medlen är tillverkade för att användas av “vanliga” människor som inte vill eller kan lägga ner den tid på arbetet som de traditionella medlen kräver. Och det har kommit flera alternativ på marknaden nu. Exempelvis de “keramiska polermedlen”. Samt speciella medel för speciell smuts. Så utvecklingen går framåt och det är bara att ta till sig den, tycker jag. Men att fördöma det gamla sättet att lackvårda – det vill jag absolut inte.

Just därför har jag själv testat, förra året Sonax och nu just McLaren's produkter. Jag vill bara nämna, så inget blir fel här att jag själv betalat för mina produkter, så detta är ingen dold marknadsföring. Således inköpta på Mekonomen. En ny erfarenhet för mig som har ett förflutet som produkt/inköpschef på Biltema. Men det var på båttillbehör. Och där arbetade jag faktiskt även kemikalier o färg till båtar, så lite baskunskap har jag nog i ämnet.

Vad är då detta med keramiska lackskydd som kommit i ropet? Jo, det skyddar bättre mot yttre påverkningar, gör bilen mer lättvättad, och har extremt lång hållbarhet. Keramiska lackskydd är överlägset det bästa som du kan skydda din bil med. Utöver alla fördelar som de smuts och hydrofobiska egenskaperna, så får du även en otrolig glans och djup i lacken. Det skyddar även bilens lack mot repor, solblekning (UV), och kemikalier. Förenklat uttryckt kan man säga att smutsen lägger sig ovanpå lacken och blir lättare att ta bort.

Och det minskar ju dessutom luftmotståndet vid körningen! – Men kanske mer viktigt på en Formel 1 bil än för oss med en veteran.

Men redan vid produktvalet blir man lite överraskad. En ny värld öppnar sig. Flaskor o sprayer. För de mest skilda tillfällen. Jag fick rådet i butiken att arbeta med dessa produkter. Men det finns många fler att välja mellan. En liten djungel, men man lär sig nog.

Efter att bilen stått i vintergaraget, med lätt värme och rätt fuktighet, som vi lärde oss i ett tidigare TR Magazine, samt med täcket över sig, var det dags för att i början av mars köra ut o lufta min TR6 PI från 1969. I vinter har hon dessutom fått nya fjädrar och dämpare. Bilen kändes helt annorlunda nu, när de trötta, 50 år gamla detaljerna var utbytta.

Nu kände jag för att ge henne en tvätt och högglans inför fortsatta turer. Och då med den nyaste tekniken.

Bra tips på mclarencarcare.se

Jag tog mig tid att innan arbetet studera McLarenCare hemsida och läsa in mig – många bra tips faktiskt. mclarencarcare.se och efter en lång stund med arbete så stod det klart att jag var riktigt nöjd med resultatet. Så nu är det lite Formel 1 teknik på min TR. Och hon verkar gilla resultatet också. Så var inte rädda för att testa lite nytt! En sak till, jag har faktiskt även testat vaxen på sprayflaska också – på bakluckan. Och det blev superfint. Lite enklare att arbeta med än vanliga vaxet. Så nästa gng blir det sprayflaskan till hela bilen.

PS, jag gjorde allt arbete för hand, med microfiberdukar. OK, lite träningsvärk i armen, men det var det värt.



Produkterna jag använde



McLaren M7A, 1968, körd av Bruce McLaren. F1 för 57 år sedan! Otroligt vacker bil!

Original logga med KIVI-fågeln



Jag säger bara, vackert

Göran Johansson på touring genom Balkan 2024

Jag har som en liten ovana att med min Triumph TR 250 genomhärda lite längre resor där själva resan ofta är målet. Det blir lite som en kombinerad test av både mig och bilen, ska vi klara av det. Så säger Göran som är TR klubbens mesta ”långkörare”.

Mitt mål denna gång var att besöka alla Balkanländer och när jag ändå är så långt bort vore det häftigt att ta sig över Bosporen i Turkiet för att köra in och vända i Asien.

Noga förberedelser är ett måste

Jag konstaterade tidigt att det gäller att läsa på vad som gäller för att köra bil i dessa länder. En stor hjälp har jag haft genom mitt medlemskap i M Sverige, tidigare Motormännens riksförbund. De har samlat allt viktigt om respektive land. Detta samanställde jag i en egen lista som jag kunde repetera inför gränsöverfarterna.

Flera länder kräver ett grönt kort som visar att bilen är försäkrad och det beställs från bilens försäkringsbolag. Ett internationellt körkort är ett måste för att komma in i Kosovo, Albanien och Turkiet och det beställde jag via M Sverige och mitt vanliga försäkringsbolag tillhandahöll ett intyg på att jag hade en giltig reseförsäkring.

Resan söderut startar med färjan från Trelleborg till Świnoujście.

Den går vid fyratiden på eftermiddagen och anländer Polen vid midnatt. Efter att fått lite sömn och mat på båten startar resan på motorväg i mörkret. Det var 16 grader, vindstilla och uppehåll, skönt väder för att köra öppet.

Efter att ha tankat bilen i gryningen i södra Polen inträffade ett märkligt fenomen som sedan upprepades flera gånger under resan.

Jag blev omkörd på motorvägen i vanlig ordning eftersom jag till att börja med bara höll runt 90 km/timme, direkt efter att bilen kom om saktade den ner till lägre hastighet, jag blev tvungen att köra om igen. Efteråt kom bilen igen och la sig jämsides med mig och alla i bilen vinkade, filmade och var glada över att se mig och min Triumph. En kort stund tänkte jag att nu blir jag utsatt för vägpirater.

Jag gjorde ett kort uppehåll vid Auschwitz och såg lägret från utsidan, jag kände att det räckte. Ett riktigt besök ska nog förberedas bättre och man behöver nog en rejäl återhämtning efteråt.

Mot Slovakien Ungern och Rumänien

Färden gick vidare på småvägar mot Slovakien och Tatrabergen. En resa till detta bergsområde kan varmt rekommenderas, fina kuperade vägar i underbar grön natur. Framåt 16-tiden kände jag att nu är det dags att hitta något boende. Jag passerade några alternativ men bestämde mig för att köra in i nästa samhälle, Banská Bystrica. Med tips från Booking fann jag ett fint litet pensionat.

Efter incheckning gick jag mot centrum, hög tid för lite mat. Det var väldigt ödsligt, helt plötsligt öppnade sig ett stort torg med många restauranger och fullt med mänskor. Det var 1 maj och det firades ordentligt, jag blev mätt och törsten släktes.

Nästa dag fortsattes genom Slovakien, Ungern och med ett kort besök i Rumänien. Då jag kör har jag alltid min telefon placerad sidan om ratten med vägvisningen till nästa stopp i gång.

GPS problem i Serbien och ”felskyltat” i Makedonien

Då jag hade passerat gränsen till Serbien gick det inte att läsa in ny resväg. Det blev till att plocka fram papperskartorna. Dessvärre blev det väldigt svårt att se var jag var och vart jag skulle, efter att ha beställt en utökad tjänst från telefonbolaget vaknade vägvisningen igen och jag hittade fram till ett nytt boende. Ett litet pensionat med campingplats där jag försökte göra mig förstådd på min bedrövliga engelska. Efter att ha visat körkortet för bokningen skull, började han prata svenska, det visade det sig att han hade flyttat hem igen efter 20 år i Sverige. I Serbien passerade jag också en udda järnvägsövergång. Den var bemannad och utrustad med en manuell bom som vevades ner vid behov. Tyvärr regnade det på färden söderut genom det vackra Serbien. Jag körde på deras fina motorväg med dess imponerande broar runt Belgrad, en nybyggd infrastruktur som Kina har bidragit med.

Vid gränskontrollen till Nord Makedonien var det lite väntetid men efter att personalen gått igenom alla papper, registreringsbevis, körkort, grönt kort och pass, körde jag fram tjugo meter och stannade till för att lägga tillbaka handlingarna i väskan. Precist före start såg jag att gränspoliser sprang emot och stoppade mig. De upptäckte att mina nummerplåtar inte stämde med registreringsbeviset. Jag kör med personliga plåtar och det tog en bra stund innan jag fick förklarat och visat på handlingarna att allt är ok. Jag vet att det kan vara lämpligt att inte köra med personliga plåtar i dessa länder. Jag har alltid de vanliga skyltarna med mig, men jag ville testa hur det fungerade och jag lät de ligga kvar gömda i bilen.

Kosovo

Efter några få mil på en liten vacker väg kom jag till nästa landsgräns, jag skulle in i Kosovo. Nytt land med andra regler. Förutom den vanliga byråkratin ska man köpa en försäkring för bilen eftersom Grönt kort inte gäller och visa ett Internationellt körkort. De var fyra personer som hjälpte mig, en av de hade en bror i Landskrona, försäkringen kostade 15 Eur.

Jag körde tills jag fann någonstans att luncha, återvände sen tillbaka till Makedonien med siktet inställt på Bulgarien.

Serbien erkänner inte Kosovo som ett eget land utan att de ser Kosovo som en del av Serbien. Därför ska man avstå gränsövergångarna mellan dessa länder.

Bulgarien, en gammal charmig Öststat

Regnet kom åter i Bulgarien, landet blev ännu gråare och tristare och doften av koleldning låg tjock. Nu började även bilen visa på problem, efter långvarig användning av torkarna ville de inte längre. Regnet fortsatte komma så jag körde till nästa bensinstation med stort tak och började felsöka. Efter att provisoriskt lösgjort kablarna från varandra till torkarmotorn fungerade det igen, kablarnas isolering tålde inte denna fuktiga tillvaro.

Nästa mål hade jag hittat på https://www.automuseums.info. Här finns information om bilmuseum fördelat landsvis. Jag skulle till Cars of Socialism i sydöstra Bulgarien. Jag hittade fram efter lite felkörningar och fann till slut en parkeringsplats på gångavstånd. Väl inkommen blev det problem, inträdet kostade 8 BGN, (Bulgariska Lev). Jag hoppades i min enfald att man skulle klara sig med Euro och kort. Jag fick lämna i besvikelse, men biljettförsäljerskan kom strax efter mig och tillsammans med en kvinna



Direkt efter avfärd tog jag riktning mot söder, från Munka Ljungby till hamnen i Trelleborg.



I första startlinjen mot färjan


Jag gjorde ett kort stopp i Auschwitz, stannade utanför, ville inte riskera att förstöra resan med hemska intryck



Första boendet, bland Tatrabergen, med lokalproducerad öl

på fiket utanför blev jag hjälpt. Kvinna fick 5 Eur av mig och jag fick BGN som jag bytte till en biljett, och jag var mycket tacksam. Inne på museet som speglade livet mellan 1946 och 1989 förmedlades känslan av ett socialistiskt samhälle på ett gripande sätt.

Jag fascineras av intrycken i dessa länder. Storkar som går och plockar grodor i våtmarken, strax före hagen med ca tio hästar som betar samtidigt som hingsten gör sitt. Lite senare sitter en bonde på en marknad och säljer mjölk i begagnade Petflaskor med slitna etiketter kvar.

Med riktning mot Turkiet blev det dags att leta efter ett hotell. Jag genade via Greklands nordöstligaste hörn, här fann jag mat och hotell med euro som betalningsmedel.

Gränsen till Turkiet passerades efter fullständig genomgång av alla papper...

...men det diskuterades en stund om tillåtelse att köra över gränsen med en Oldtimer, en diskussion som jag aldrig riktigt förstod. Nu började jag grubbla över om jag verkligen ska köra de 25 milen till Istanbul. Jag hade ju hört att trafiken där är intensiv med dess ca 14 miljoner innevånare. Vid en bensinstation kom en turk fram och pratade, han imponerades av min gamla bil som kört så långt hemifrån. Han övertygade mig om att hade jag kommit så här långt skulle jag självklart köra till Istanbul och passera Bosporen för att även köra in i Asien. Jag blev övertygad.

Kör aldrig bil i Istanbul. Jag körde i kö hela tiden, trots de många körfälten, för komma över bron till Asien, efter lite felkörningar tog jag tunneln tillbaka för att stanna i gamla stan och besöka några sevärdheter. Tyvärr var det något stort arrangemang på gång i staden med massor av poliser som spärrade av vägarna jag skulle köra. I panik ändrade jag vägvisningen till Grekland, jag måste lämna storstaden i rätt riktning.

Färja till Grekland och snabbt genom Albanien

Nu kom sommarvädret och jag tog färjan till den grekiska lilla ön Thassos. Här tänkte jag stanna några dagar för att sola och bada, men det var lite för svalt så det blev bara en natt.

Vid avfärden från hotellet på Thassos kom en yngre man fram och pratade bil med mig. Han tog fram telefonen och visade mig delar av sitt bilinnehav. Förutom någon Porsche ägde han två röda Spitfire. Vi bytte telefonnummer och jag fick gärna hälsa på honom i Thessaloniki eller ringa om jag fick problem.

Färden gick vidare genom norra Greklands bergstrakter via östra Albanien, Montenegro, Bosnien till Split i Kroatien.

Vid övernattningen i Siatista i norra Grekland var alla restauranter stängda på grund av helg. Jag beklagade mig för ägarinnan som genast rinde några samtal. Strax efterår kom det en gammal gubbe i en sliten bil för att föra mig till en genuin taverna. För



Storkbon, vanligt förekommande ända ner till Grekland



Detta var bara en dubbelsidig tavla i Slovakien, men många riktiga fartkameror har riktats mot mig. Efter någon vecka kom det ett brev på posten från Ungern cikrka 1300 Kr.



Någonstans i Serbien



Först i kön till färjan som tar mig tillbaka till det grekiska fastlandet



När jag kom in i det muslimska Nord Makedonien kändes det onödigt att ha en svensk flagga på bilen samma dag som koraner brändes i Sverige



En lastbilsparkering i Bulgarien



Doften av kol låg tjock i det grå Bulgarien



I Sverige ser vi inte att det står krigsmaterial på lekplatserna. Här i Bulgarien står en typ av kanon, på en annan var det stridsflygplan!



Cars of socialism i Peshtera

Skylten hänvisar nog till ett fikaställe, men texten är svårtydd





I första Mellanmål bestående av yoghurt och knäckebröd med mjukost, jag hade ganska mycket mat med som reservproviant startlinjen mot färjan



Framför något monument, synd att allt var obegripligt

säkerhets skull gjordes korstecknet före start, det kändes tryggt. Maten och miljön jag erbjöds var väldigt bra.

I Albanien är kontrasterna vädigt stora, lyxbilar samsas med häst och vagn på gatorna. Albanien ska upplevas nu, snart är detta förändrat.

Från Split tog jag nattfärjan till Ancona i Italien, körde småvägar bland cyklister till San Marino. Ett besök på Ferrarimuseet i Maranello är för många ett måste, jag var inom men saknar det stora intresset för dessa moderna supersportbilar.

Viva Italia

Jag fortsatte norrut mot Milano på mindre vägar, men tröttnade efter ett tag på alla rondeller så jag körde ut på Autostradan. Eftersom det är avgiftsbelagt gäller det att köra in i rätt fil för kortbetalning. Det gjorde jag inte, jag kom i filen för Autobizz. Med bilar bakom kunde jag inte backa ur. Jag tryckte på hjälpknappen och jag försökte förklara mig för en italienska mitt misstag, bommen öppnades och jag kunde köra vidare. Problemet jag nu hade var hur skulle jag lämna motorvägen. Vid avfarten upprepades proceduren med en ny italienska som inte förstod mig. Ut skrevs ett halvmeterslångt kvitto och bommen öppnades. Jag läste på lappen då jag kommit hem, de vill att jag sätter in 80 EUR på ett konto som var svårläst. Jag får vänta till kravet kommer och då även betala för påminnelsen.

Nu återstår det bara en ren transportsträcka hemåt via San Bernardino Tunnel och motorväg genom Tyskland.

En sak som jag missade med denna resa var att det inte går att betala med kort, man måste ha med sig kontanter i respektive valuta. I Serbien kunde jag betala en liten restaurant med Euro men fick tillbaka lokal valuta.

Jag upplever att alla man träffar är väldigt glada och hjälpsamma. Otroligt många som gav tummen upp och filmade mig, eller om det var min bil, särskilt i Grekland.

Ni kanske undrar varför min sambo Christin inte var med. Svaret är att hon har förståndet att avstå så många mil på så kort tid.

Blodad tand och hem genom Tyskland

Jag fick blodad tand av denna region så vi bokade flygbiljetter och hyrbil för tio dagar i Montenegro och Albanien denna höst.

Hälsningar Göran Johansson
Munka Ljungby

KÖRFAKTA

- 675 MIL
- 290 mil till vändpunkten, Bosporen
- 20 besökta länder
- 12 dagar
- 17 tankningar
- 640 l bensin



Insläppt även i Turkiet. Ska jag fortsätta de 25 milen till Istanbul eller inte. Jag började tveka, där bor ju cirka 14 milijoner invånare



I Bulgarien började smutsen tjocka till sig på bilen



Lite kul var det att även min bil har prefixet TR på registreringsskylten, som alla andra i Turkiet


Kör inte bil i Istanbul, detta var enda tillfället för ett snabbstopp


Bron som förbinder Europa med Asien över Bosporen i Istanbul


Kaffepaus i väntan på färjan för att lämna Thassos


Ensam matgäst på en liten taverna i Grekland



Drömbild, med en egen Triumph till stranden på en grekisk ö


Detta är nog en av Istanbuls paradgator


Mitt lilla pensionat i Siatista, norra Grekland intill Albanien


I Siatista fick jag ställa bilen under tak, med en egen vaktkatt


Udda varningsskylt på motorvägen i Montenegro, varning för björn


Stora kontraster i Albanien, likaså i Rumänien


Någon utan häst och vagn


Medhavd matsäck, för säkerhets skull



Ferrarimuseet i Maranello. Här en Berlinetta Vignale skapad av Giovanni Michelotti 1952. Samma man som ligger bakom många av våra Triumph


Fina på Autobahn i Tyskland. Får tummen upp av den kvinnliga chauffören


Nu har jag och min Triumph tillsammans besökt 32 länder


I trakterna av San Marino fanns det fler som var ute och lekte med sina bilar, Crazyrun



Regnet gör Bulgarien ännu gråare





Triumph TR3A på Bornholm
Fotograf: Ulf "Fabbe" Fabiansson

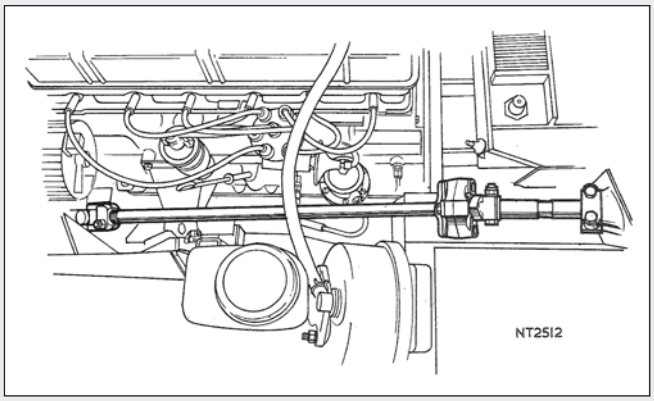
Text & foto: Anders Glingesten

Rattstångens **gummikoppling**

En viktig konstruktionsdetalj i TR5/TR6 modellernas styrning som bör kontrolleras regelbundet är gummi/metallkopplingen i den övre delen av rattstången (se översiktsskiss).

Syftet med gummikopplingen är att den ska minska vibrationerna som överförs från framvagnsupphängningen till styrningen med rattstången och ratten. Gummikopplingen löser sin uppgift väl, men påverkas samtidigt av rattutslagen, ständiga vibrationer och värme i motorrummet, vilket gör att gummit i kopplingen till sist torkar och spricker upp!

Senaste gången som jag bytte rattstångskopplingen av gummi/metall i min TR5PI var någon gång i slutet av 90-talet. Sent förra hösten upptäckte jag, tack vare barnbarnet Tim som lekte med ratten under tiden som jag kontrollerade oljan, att det var en del mindre sprickor i rattstångens gummikoppling! När jag demonterade kopplingen från rattstången sprack den sönder helt och hållet, se bild 1.



Översiktsskiss från verkstadshandboken visar gummi/metallkopplingen i den övre delen av rattstången.

Olika varianter

När jag undersökte vilka olika varianter av gummi/metall kopplingar som finns på marknaden, hade det Tyska reservdelsföretaget Limora en kampanj på delar och jag beställde deras utvecklade, förbättrade och patenterade tre-delade Hi-tec ”Hardy gummi/metall koppling” med ett mer värmetåligt gummi samt med en ”låsbricka” av höghållfast verktygsstål i mitten (Part Nr: 531165). Tack vare låsbrickan kan inte kopplingen gå sönder även om gummit skulle spricka upp – och det är en viktig säkerhetsdetalj för mig.



Den farliga, trasiga rattstångskopplingen närmast i bild.
I bakgrunden en utbyteskoppling från RIMMERS.

Besvärlig montering

Limoras Hardy gummi/metall rattstångskoppling var rätt besvärlig att montera och beskrivningen var som vanligt ganska tvetydig, förmodligen skriven av konstruktören... Tack vare en extra hand från garagekompisen Janne Peterson fick jag till slut kopplingen på plats.

Oavsett vilket fabrikat av rattstångskoppling du väljer är det viktigt att inte missa jordkabeln som ska gå igenom kopplingen för att signalhornet ska fungera. Glöm inte heller att säkra samtliga bultar till kopplingen med den viktiga låstråden! (Bild 2-3)

Limoras tysktillverkade gummi/metall koppling är mycket dyrare än de nytillverkade rattstångskopplingarna som MOSS och RIMMERS m fl. reservdelsleverantörer säljer av den Metalastic gummi/metallkopplingen som var originalmonterad i TR5/6-bilarna. Min gamla original/NOS Metalastic rattstångskoppling höll i drygt 25 år och det är väl mer än godkänt!

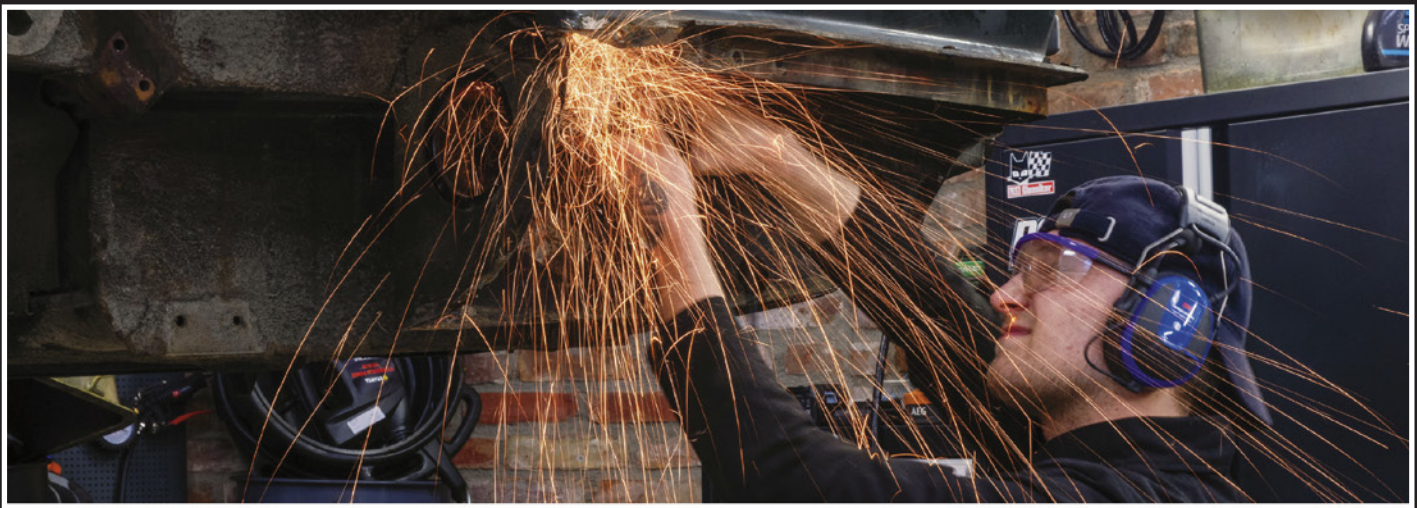
Förhoppningsvis är det samma goda kvalitet på de nytillverkade rattstångskopplingarna.

Gå nu ut i garaget och kontrollera din rattstångskoppling innan åksäsongen börjar!





Rattstångskopplingen från Limora är monterad, säkrad och klar.
Notera den kraftiga låsbrickan i mitten



PELA



38 500:-

4.8 av 5 (5)

Enpelarlyft, flyttbar, elspärrar

Flyttbar hydraulisk enpelarlyft med elektriska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelarlyft. Perfekt lyft som man enkelt flyttar till bilen man ska jobba med – fungerar precis som en palldragare. ARTNR: 546067

VB



19 900:-

4.8 av 5 (23)

Tvåpelarlyft, 4-ton

Upplev fördelarna med en hydraulisk tvåpelarlyft i ditt hem eller verkstad. Utrustad med en 3-fas 400V gjutjärnsmotor 2200 W. Manöverboxen har ett 24 V styrsystem. Lyftarmarna är symmetriska och är även utrustade med klämskydd. ARTNR: 543628

PELA



45 900:-

4.3 av 5 (3)

Saxlyft, höglyftande, 3000 kg

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. 24 volts kontrollsystem med en varningssignal som ljuder när lyften sänks ner. 4 st lyftkuddar ingår! ARTNR: 511754

PELA



32 500:-

4.7 av 5 (9)

Parkeringslyft, fyrpelare, för 2 bilar

Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasten. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppskydd för att skydda bilen under. Levereras med 3 st droppskydd. Behöver inte skruvas fast i golvet. ARTNR: 85268



Mutterdragare 1/2", inkl 10 hylsor

Ställbar i tre olika momentlägen framåt samt ett bakåt. Levereras med 10 st 1/2"-hylsor en 125 mm förlängare. Hylsor i storlekar: 9, 10, 11, 13, 14, 17, 19, 22, 24 och 27 mm tillverkade av krom vanadiumstål. ARTNR: 505183

1 175:-



4.9 av 5 (12)

1 644:-

Polermaskin oscillerande, inkl väggfäste

Lämplig vid polering av mörka lacker för att få bort hologram. Mjukstart förhindrar stänk av polermedel vid start men är även skonsamt för handledema. ARTNR: 510892



4.6 av 5 (12)

2 648:-

Bänkpolermaskin, 750W

Polermaskinen levereras med 2 st lappolerskivor samt koniska spindlar för fastsättning av polerskivor med 6 mm hål. ARTNR: 511962

NYHET!





20 498:-

Metallbandsåg G5018WA

Halvmanuell metallbandsåg för kapning av profiler, fyrkantrör och rundstänger. Justerbara kullagrade bladstyrningar. Utrustad med geringsbart skruvstycke 0-45°. Nedsänkningshastigheten av sågarmen regleras hydrauliskt via ventil. ARTNR: 50640

PELA



5 av 5 (3)

21 178:-

Metallsvarv, mini 210 mm

Metallsvarv lämplig för hobbyarbeten. Vridstyv, förstärkt bädd med V-prisma ger exakt styrning av släde och dubbdocka. Levereras med 3 och 4-backschuck 125 mm, drevsats för gängskärning, en fast dubb MK3, diverse nycklar, stänkplåt samt stativ. ARTNR: 86943

PELA

NYHET!



3 995:-

Verktygsvagn med 7 lådor, LIMITED EDITION

Verktygsvagn med 7 st lådor i samma design som våra storsäljande vagnar med verktyg. Lådorna är kullagrade och försedda med gummimattor så inte verktyg och annat innehåll inte ska glida runt och skramla. Alla lådor har en spärr i sidan och är låsbara.



21 500:-

Garageinredning 2.0, LIMITED EDITION

En fullständig garageinredning inkl. verktygsvagn i elegant grön-svart färgsättning i matt finish. Inredningen består av helsvetsade hurtsar och överskåp som med verktygstavlor enkelt byggs ihop till en enda stabil modul. Verkstadsinredningen har en mängd funktionella skåp, lådor och förvaringsmöjligheter som hjälper dig att organisera dina verktyg och tillbehör i garaget.

PELA

Läs mer och handla på verktygsboden.se

Utmärkt ★★★★★ baserat på 18 084 omdömen ★ Trustpilot

VERKTYGSBODEN

Text & foto: Leif Leander

Bilupplevelse på senhösten

Nu skulle det äntligen bli utav. NEC, National Exhibition Center, i Birmingham har en årlig stor utställning i november för bilar, speciellt entusiastfordon och allt vad som kan höra dit. Det inkluderar gamla och nya bilar, en stor begagnatmarknad av reservdelar och en stor bilauktion på bilar i alla prislägen.

Jag tror nog att det är den största i Europa men oavsett storlek så är det stort med övervägande engelskrelaterat.

Vi reste dit med en tom resväska för alla eventuella inköp. Den blev ganska fylld.

Det blev mycket promenerande i tre dagar då vårt hotell låg endast 25 minuters promenad från NEC plus tre dagar på mässan. Tre dagar var nästan vad som behövdes för att hinna med allt. Trots mycket folk så var det lätt att ta sig fram.





Nästan alla TR-modeller

Triumphbilar var presenterade i många sammanhang och framförallt i TR Registers monter. Här var nästan alla TR modeller och derivat presenterat.

En händelse som gav ett känslomässigt intryck var på söndagen då det påannonserades om en ceremoni angående Remembrance Day, egentligen 11 november. En minnesdag för 1:a och 2:a världskrigen. ´We remember those who died so we can live´. 12 klockslag och sedan klockan 11-slagen. Det blev knäpptyst i många minuter. En fantastisk känsla bland alla aktiviteter i hallarna. Nästan alla bar dessutom den röda Poppy, en vallmoblomma. De blommorna växte och växer bl a i Flandern.

Det här är en långweekend som kan rekommenderas i höstmörkret.



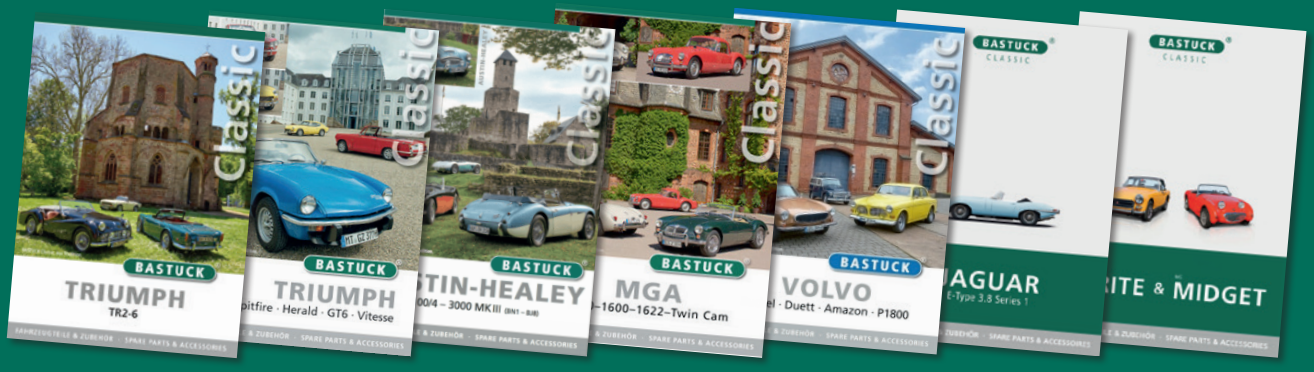
BASTUCK®

CLASSIC



CLASSIC VEHICLE PARTS & ACCESSORIES

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



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

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

Text & foto: Per Ask, ÖSK (Östgöta Sportvagns Klubb) | *Vissa kompletteringar av TTRCS*

När du **startar upp bilen** efter vintern

Ofta står ju våra entusiastbilar stilla under vintern men när solen tittar fram på vårkanten och det torkar upp vill vi gärna ut och köra en sväng med våra gunstlingar.

Du har väl några gånger under vintern laddat upp batteriet så att det inte åldras i förtid? Alltnog, börja med att ladda batteriet så att det är fulladdat. Kolla vätskorna, det vill säga att det är tillräckligt med motor-, växellåds- och differentialolja samt broms- och kylarvätska.

Motorolja

När du kollar oljan på mätstickan får den inte se mjölkig ut för då är det vatten som har trängt in. Att oljan blir lite svart är normalt. På mina entusiastbilar som jag kör kanske 100 mil eller mindre så byter jag inte olja och filter varje år utan ca vart annat. Luktar oljan bensin är det inte bra, då detta tyder på att bilen går med för rik bränsleblandning, varvid oljan späds ut av oförbränd bensin.

Kylvätska

Passa på att kolla att du inte bara att systemet har rätt mängd utan också har rätt glykolhalt. Det bör vara 50 % glykol och resten vatten vilket ger en fryspunkt på -37 °C. Den höga glykolhalten är till för att få låg korrosion. Men öka inte på glykolhalten ytterligare, för då försämras kylningen. På de äldre bilarna bör vi ha blå glykol men på bilar säg från 90-talet och framåt är röda long-life glykolen bra. Du kan kolla kylvätska genom att suga upp lite med en testare som på bilden. Kolla även slangar generellt det gäller både kyl-, bränsle- och bromsslangar så att de inte är torra och spruckna. Om så är fallet, byt!

Bromsvätska

Förutom att kontrollera nivån på bromsvätskan är det också viktigt att kontrollera dess kvalitet. Bromsvätska är hygroskopisk, det vill säga den tar åt sig vatten. Vid för hög vattenhalt sänks kokpunkten radikalt. Vid bromsning kan bromsvätskan då förångas. Detta leder till att bromsverkan upphör. Detta är inte roligt kan jag av egen erfarenhet upplysa om! Vatten i bromsvätskan kan göra att bromscylindrarna korroderar och då kan kärva. Vattenhalten kan undersökas med en bromsvätsketestare som indikerar om vattenhalten är ok eller om du måste byta bromsvätska. Du kan köpa en bromsvätsketestare i en del biltillbehörsbutiker.

Framvagn och leder

Känsligast för glapp är framvagnen med dess lager och leder. Styrlederna kontrollerar du genom att vrida ratten fram och tillbaka. Hör du då ljud av glapp så kan det just vara en styrled/p-ände som glappar. Kryp under bilen och känn på leden och är den glapp skall den bytas ut. Permanentsmorda p-ändar som torkat upp och slits relativt fort.

Hos de äldre bilarna som inte har permanentsmörjning är rundsmörjning en viktig del av underhållet, där fett pressas in i leder och lager för att minska slitage. Har du en bil som behöver rundsmörjas, kontrollera när rundsmörjningen senast gjordes. På en entusiastbil som brukas försiktigt behöver inte rundsmörjning göras varje år. Men när det görs är det viktigt att fettet verkligen har trängt in där det behövs. Det är i framvagnen som rundsmörjningen är som mest kritisk, särskilt i styrleder, spindelleder och kulleder. Fördelen med rundsmörjning är att rätt skött håller leder nästan hur länge som helst. Kolla även glappet i hjullagren. Åtgärdar du det tidigt så slipper du bli stående längs vägen.

Starta en insprutningsmotor

Oavsett vilken sorts motor du har, kolla ventilspelet så du får en tyst och fin motor. Rätt mått ger mest kraft och mindre slitage. Bensin blir gammal mycket snabbt. Efter 2-3 månader har den helt fel sammansättning. Om du kan så fyll på lite färsk 98 oktan. Har du en bil med insprutning hör du när du vrider om tändningsnyckeln oftast ett surrande ljud från en elektrisk bränslepump. Denna sitter nära tanken och matar fram bränsle till själva insprutningen. Hörs inget, kolla först säkringen till bränslepumpen och sedan att det är spänning fram till pumpen. På nyare bilar är det dock inte säkert att du hör pumpen även om den fungerar eller att det bara hörs ett pumpljud en kort stund när tändningen slås på.

Starta en förgasarmotor

Om din bil har en förgasare och mekanisk bränslepump gäller det att få bensin fram till förgasaren. Har du en bil från 50-talet är det normalt möjligt att manuellt med en liten spak pumpa fram bränslet. På bilar från 60-talet och framåt saknar bränslepumpen normalt denna möjlighet. Då får du låta startmotorn dra runt motorn ett bra tag tills bränslet pumpats fram och bilen startar.

Jag brukar i det här läget underlätta starten genom att spraya startgas direkt in i förgasaren efter att jag tagit bort luftrenaren. Det är bra att vara två, en som sprayar och en som sköter tändningsnyckeln och gasen. Var försiktig med gasen, för mycket gas kan leda till baktändning och ger då en rejäl puff.

Tändsystemet

Om motorn inte startar trots att bränsletillförseln fungerar kan problemet ligga i tändsystemet. Här är några steg för att felsöka tändsystemet om du har en äldre bil med tändspole, fördelare och åtkomliga tändstift:

Kontrollera anslutningar: Börja med att undersöka att lågspänningsledningen är ansluten till tändspolen och att tändkabeln sitter som den ska och är korrekt ansluten till fördelaren.

Kontrollera gnista: Ta bort tändstiften ett i taget. Håll stiftets bas mot till exempel ventilkåpan med en isolerande handske. Använd isolerande handskar för att undvika elektriska stötar. Dra runt motorn på startmotorn och kontrollera om det finns gnista. Om du inte ser någon gnista, rengör stiftet noga med en stålborste och rengöringsmedel och upprepa testet. Det kan vara läge att byta stiften.

Om det är svårt att se gnistan kan du använda en tändstiftsprovare. Ta bort tändstiftshatten och anslut ena änden på tändstiftsprovaren till stiftet och den andra till tändstiftshatten. Om lampan på tändstiftsprovaren blinkar när du drar runt med startmotorn har stiftet spänning.

Om motorn inte startar trots att du har kontrollerat tändsystemet och bränsletillförseln, kan du försöka starta den genom att spruta in startgas direkt i insuget eller förgasaren. Var försiktig. Om motorn startar med startgas men inte går utan, tyder detta på problem med bränslesystemet som kräver mer ingående åtgärder. Om motorn startar och går utan problem kan du förbereda dig för en provkörning.

Provturen

Kolla först att alla hjulbultar är rätt dragna, kolla däcktrycket och kolla alla lampor inklusive vindrutetorkarna. Nu är det dags att ta en rejäl tur men inte för lång innan du vet att bilen fungerar som det ska. Stanna efter några kilometer och känn på hjulen för att säkerställa att inget bromsbelägg ligger på. Fortsätt köra och bromsa kraftigt några gånger för att kontrollera bromsarnas funktion. Om bilen drar snett vid inbromsning, kan du motionera bromsarna genom att köra på låg växel och bromsa med vänsterfoten. Har du en modernare bil med ESP måste denna vara bortkopplad. Kvarstår bromsanliggning eller sneddragning behöver detta åtgärdas.

Under provkörningen, efter att motorn blivit varm, noterar du om den går jämnt och svarar på gaspådrag som den ska. Efter provkörningen, låt motorn gå på tomgång och öppna motorhuven. Kontrollera att motorn går jämnt.

På äldre bilar med åtkomliga tändstift och tändkablar kan du testa varje cylinder genom att försiktigt ta bort en tändstiftshatt i taget med en isolerande handske. Motorns gång ska försämras när du tar bort hatten. Om ingen förändring sker, kan det finnas ett problem med den cylindern som kräver vidare undersökning.

Om motorn går bra och reagerar som förväntat när tändstiftshattarna tas bort och sätts tillbaka, kan du vara nöjd med din motor.

Så jag hoppas att din premiärtur bakom ratten nu blir så härlig som den kan vara när motor och bil går fint!



Jag testar här kylvätskan. Här har vi röd glykol men glykolhalten är för låg då fryspunkt är -22°C



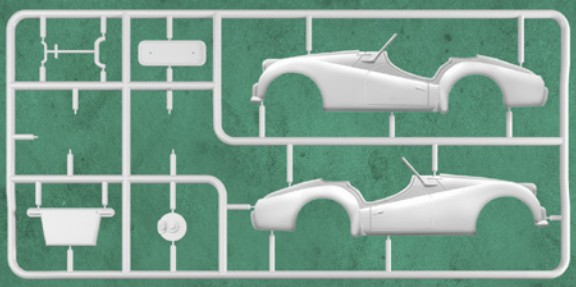
Bromsvätsketestare placerad i bromsvätskebehållaren. Här är vattenhalten i bromsvätskan för hög eftersom den översta röda lampan lyser



Tändstiftsprovare ansluten mellan stiftet och tändstiftshatten



Testa hur gången på motorn ändras när du tar bort tändstiftshatten på en cylinder i sänder

anglo PARTS
Do You miss some parts?
100% BREXITPROOF

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

Lubrication charts #3

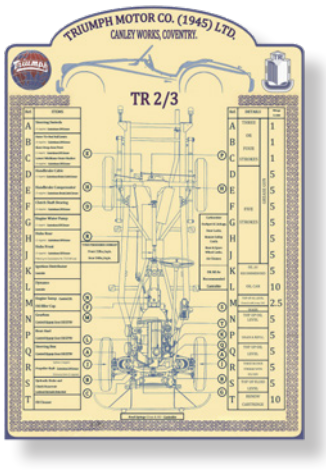
(smörjschema)

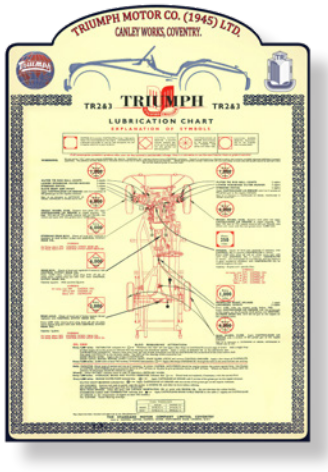
Keith Fox, som är medlem i TR Register i UK, har tagit fram 3 st schema på hur man bör smörja TR-bilar.

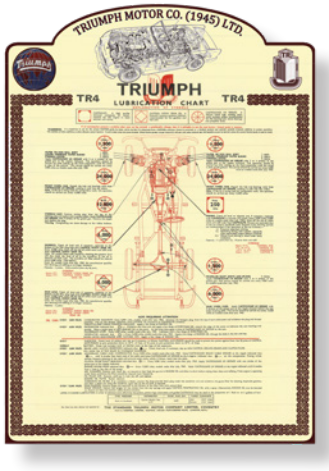
Än finns inte alla men det finns för TR2, TR3 och TR4. Det mesta av det som gäller TR4 kan ju användas även för TR5 och TR6. Texten är ganska liten så det är svårt att se vad det står i texten här i tidning såvida vi inte fyllt tre helsidor. Jag har fått tillåtelse att publicera dessa och dessutom sända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

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

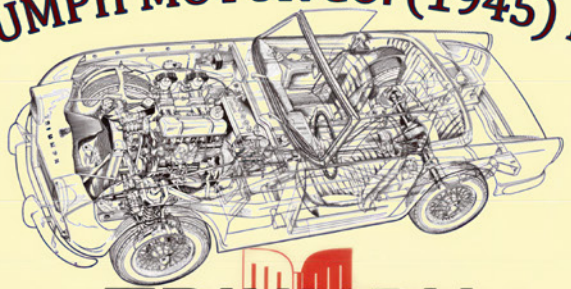
Bengt Nylén







TRIUMPH MOTOR CO. (1945) LTD.



TRIUMPH TR4 LUBRICATION CHART TR4

EXPLANATION OF SYMBOLS

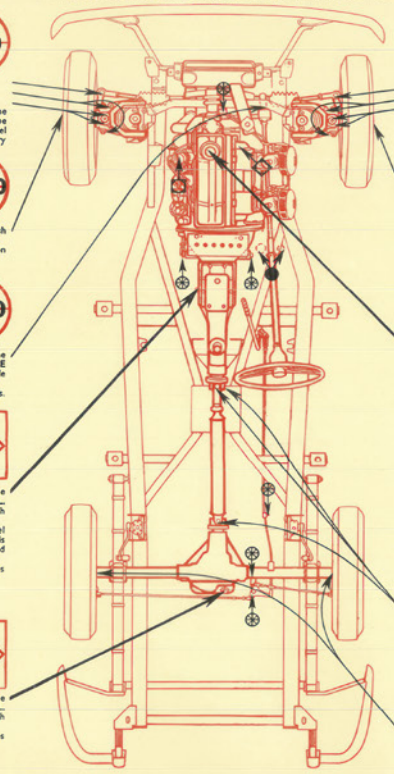
CASTROLITE. A high quality balanced multigrade oil recommended for the engine in both summer and winter.

CASTROL HYPOY GEAR OIL. A Powerful extreme pressure lubricant recommended for the gearbox and rear axle.

CASTROLEASE LM GREASE. A lithium based high melting point multi purpose grease recommended for the steering unit, wheel bearings and propeller shaft.

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

WARNING. It is important to ask for the correct CASTROL grade, by name, and to see that it is dispensed from a CASTROL container. Castrol is marketed as a finished product and contains carefully balanced additives in precise quantities. The addition of other additives or other diluents cannot improve it and in some cases can prove harmful. While Castrol grades (except Castrol R) will mix with other mineral oils, full benefits cannot be derived unless the correct Castrol grade is used by itself.



Every 1,500 miles

OUTER TIE ROD BALL JOINT 1 nipple
LOWER WISHBONE OUTER BUSHES 2 nipples
STEERING SWIVEL 2 nipples
Apply CASTROLEASE LM GREASE with 3 or 4 strokes of the grease gun at the nipples indicated. This operation should be carried out after jacking up the front suspension until the wheel is clear of the ground. This service should be carried out every 3,000 miles on models made after July, 1963.

Every 24,000 miles

FRONT WHEEL HUB. Repack the hub and bearings with fresh CASTROLEASE LM GREASE, working it well into the rollers.
Note. If the car is being used for competition work, this operation should be carried out every 12,000 miles.

Every 12,000 miles

STEERING UNIT. Remove sealing plug from the top of the steering unit and replace with a grease nipple. Apply CASTROLEASE LM GREASE with 5 strokes of the grease gun. Remove the nipple and replace the plug.
Warning. Overgreasing can cause damage to the rubber bellows.

Every 6,000 miles

GEARBOX. Check oil level and, if necessary, replenish to the bottom of the filler plug hole with CASTROL HYPOY GEAR OIL. Every 12,000 miles, drain off the old oil while warm and refill with fresh CASTROL HYPOY GEAR OIL.
Note. On models fitted with overdrive, checking the gearbox level will also check the level of oil in the overdrive, as the oil is common to both units. The overdrive oil filter should be cleaned every 6,000 miles. (See below).
Note. On models made after July, 1963, the manufacturer specifies that draining and refilling is no longer necessary.
Capacity : 1¼ pints. With overdrive from dry 3¼ pints.

OVERSEAS
Above 0°C. CASTROL HYPOY GEAR OIL
Below 0°C. CASTROL HYPOY LIGHT GEAR OIL

Every 6,000 miles

REAR AXLE. Check oil level and, if necessary, replenish to the bottom of the filler plug hole with CASTROL HYPOY GEAR OIL. Every 12,000 miles, drain off the old oil while warm and refill with fresh CASTROL HYPOY GEAR OIL.
Note. On models made after July, 1963, the manufacturer specifies that draining and refilling is no longer necessary.
Capacity : 1½ pints.

OVERSEAS
Above 0°C. CASTROL HYPOY GEAR OIL
Below 0°C. CASTROL HYPOY LIGHT GEAR OIL

Every 1,500 miles

OUTER TIE ROD BALL JOINT 1 nipple
LOWER WISHBONE OUTER BUSHES 2 nipples
STEERING SWIVEL 2 nipples
Apply CASTROLEASE LM GREASE with 3 or 4 strokes of the grease gun at the nipples indicated. This operation should be carried out after jacking up the front suspension until the wheel is clear of the ground. This service should be carried out every 3,000 miles on models made after July, 1963.

Every 24,000 miles

FRONT WHEEL HUB. Repack the hub and bearings with fresh CASTROLEASE LM GREASE, working it well into the rollers.
Note. If the car is being used for competition work, this operation should be carried out every 12,000 miles.

Every 250 miles

ENGINE. Check oil level on dipstick and, if necessary, replenish with CASTROLITE in summer and winter. Every 3,000 miles (6,000 miles on models made after July, 1963), drain off the old oil while warm and refill with fresh CASTROLITE. Owners are reminded that in the car maker's handbook more frequent sump draining periods are recommended if the operation of the car involves:—
i) Frequent stop/start driving.
ii) Operating during cold weather, especially when appreciable engine idling is involved.
iii) Where much driving is done under dusty conditions.
Capacity : 11 pints from dry. 10 pints drain and refill.

OVERSEAS
Above 21°C. CASTROL XXL
4°C. to 21°C. CASTROL XL
–12°C. to 4°C. CASTROLITE
Below –12°C. CASTROL Z

Every 1,500 miles

PROPELLER SHAFT JOINTS AND SPLINES 3 nipples
Apply CASTROLEASE LM GREASE with 3 or 4 strokes of the grease gun. This service should be carried out every 3,000 miles on models made after July, 1963.

Every 6,000 miles

REAR WHEEL HUBS. Apply CASTROLEASE LM GREASE with 5 strokes of the grease gun at the nipple situated behind the rear brake backing plate. This service should be carried out every 12,000 miles on models made after July, 1963.

ALSO REQUIRING ATTENTION

OIL CAN. EVERY 3,000 MILES. CARBURETTER DASHPOTS. Every 6,000 miles, models made after July, 1963. Unscrew the hexagon plug from the top of each carburetter and withdraw the plug and damper assembly. Top up the damper chambers with CASTROL XL (summer) or CASTROLITE (winter).
THROTTLE AND CHOKE CONTROL LINKAGES. Apply a few drops of ENGINE OIL.

EVERY 6,000 MILES. DISTRIBUTOR indicated thus —□— Withdraw the rotor arm and apply a few drops of EVERYMAN OIL around the edge of the screw to lubricate the cam bearings and spindle. Place a single drop of clean ENGINE OIL on the pivot. At the same time apply a trace of CASTROLEASE LM GREASE to the cam.
HANDBRAKE LEVER. Every 3,000 miles, models made after July, 1963. Lubricate with a few drops of EVERYMAN OIL.
GENERATOR indicated thus —□— Every 12,000 miles, models made after July, 1963. Apply a few drops of ENGINE OIL through the hole in the rear end cap.
DOOR LOCKS, BODYHINGES AND CATCHES, ETC. Apply a few drops of ENGINE OIL.

DAILY RADIATOR. Check level of coolant and top up if necessary, in Winter CASTROL ANTI-FREEZE should be used to protect the system against frost. Use 3¾ pints of CASTROL ANTI-FREEZE to give protection down to 26°C. of frost, or 4½ pints to give protection down to 33°C. of frost.

WEEKLY BATTERY. Check and maintain level of distilled water to the tops of the separators.

EVERY 3,000 MILES. BRAKE AND CLUTCH RESERVOIRS indicated thus —●— Check level and, if necessary, top up with CASTROL GIRLING BRAKE AND CLUTCH FLUID.
Any undue loss of fluid should be investigated immediately.

EVERY 6,000 MILES. HANDBRAKE CABLE AND COMPENSATOR. Every 3,000 miles, models made after July, 1963. Inject CASTROLEASE BRAKE CABLE GREASE at the nipple indicated thus —⊛— until it exudes from both ends of the cable, and inject CASTROLEASE LM GREASE to the 2 nipples indicated thus —⊛— on the compensator. During winter months frequent greasing of the cable will prevent water entry, which, if frozen, could lock the cable.
CLUTCH CROSS SHAFT BEARINGS indicated thus —⊛— Every 3,000 miles, models made after July, 1963. Apply CASTROLEASE LM GREASE with one stroke of the grease gun at the nipples indicated.
ENGINE WATER PUMP indicated thus —⊛— Every 12,000 miles, models made after July, 1963. Inject CASTROLEASE LM GREASE at the nipple indicated until it exudes from a hole in the side of the pump.
AIR CLEANERS. Remove and wash the air cleaners in fuel. Soak the gauzes in ENGINE OIL and allow to drain before wiping them clean and refitting. If the engine is operating under dusty conditions the filters should be cleaned more frequently.
OIL FILLER CAP. Remove, swill cap in fuel, dry off, and replace.
ENGINE OIL FILTER. Renew element.
OVERDRIVE OIL FILTER. If an overdrive is fitted, unscrew the large knurled drain plug under the overdrive unit and withdraw the gauze filter for cleaning. Replenish gearbox, and after a short run using the overdrive, again top up the oil level if required.

EVERY 12,000 MILES. REAR DAMPERS. Remove plugs and replenish to the bottom of the filler hole with correct fluid.
ROAD SPRINGS. Relieve the weight of the vehicle from the rear springs and apply CASTROL PENETRATING OIL with a spray. Alternatively ENGINE OIL may be brushed on. Ensure oil does not contact rubber-bushed shackles.

UPPER CYLINDER LUBRICATION. In order to lubricate more effectively the pistons, piston rings, valve stems, and guides CASTROLLO may be used in the proportion of 1 fluid oz. to 2 gallons of fuel.

TYRE PRESSURES	DISTRIBUTOR	SPARK PLUG GAP	TAPPET CLEARANCE
Refer to Handbook.	Contact Breaker Gap .015"	.025"	Inlet .010" (cold) Exhaust .010" (cold)

This Chart has been checked and approved by : **THE STANDARD TRIUMPH MOTOR COMPANY LIMITED, COVENTRY**

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



TR Magazines tidningsredaktion på andra våningen i Enskede

Text & foto: Bengt Arvidsson

P-A och Kerstin

– Det strävsamma paret som klev in och ”lyfte” TR Magazine

”I dag vill jag säga att vi har den bästa och mest läsvärda klubbtidningen" säger ordföranden Jan Sjögren. Han får medhåll av tidigare ordföranden Bengt Nylén som tog första steget till den tidning vi har i dag.

Visst har det funnits ett TR Magazine alltsedan starten 1975, då Ogge startade TR Nytt som då var en bulletin. Innehållet färdigställdes på en skrivmaskin och duplicerades på en stencilapparat, ett riktigt hantverk alltså. Det berättar Torsten Lundberg för P-A, Kerstin och mig. Torsten var sekreterare och redaktör i klubben under en stor del av sjuttiotalet. Om någon yngre läsare undrar vad en stencilapparat och skrivmaskin är för nåt, så Googla på det säger P-A och Kerstin lite skrattande.

Visst utvecklades tidningen genom åren och följde väl den tekniska nydaningen i teknik såväl som i layout och innehåll. Efter att flera redaktörer arbetat med TR Magazine tog P-A och Kerstin över redaktör- och layoutansvaret från Peter Nyberg 2012 med start av nr 3. Då fick TR Magazine för första gången en professionell layoutare i form av Kerstin. Hon jobbade på Bonniers förlag som grafisk formgivare och formgav böcker och trycksaker, väl insatt i hur man utformar och redigerar ett magasin för bästa läsvärde och kvalité. P-A hade helt andra arbetsuppgifter men en nyfiken och social P-A hade lärt känna ”nästan alla” i brittiska bilvärlden så ett stort kontaktnät fanns alltså.

Det började redan -94

Fast det började egentligen redan -94 när jag gick på bilmässan i Älvsjö säger P-A. Där hade TR klubben en monter och visade en bil som var ett fullständigt vrak, en bil under renovering och så till sist en renoverad bil. Där stod bl a Ogge som varit med och byggt montern. Jag tog en klubbtidning, ett inbetalningskort och blev medlem nr 846 i TR klubben, så det var ett tag sen skrattar P-A. Jag fattade att om man skall köpa en TR måste man vara medlem i klubben och få lite feedback och hjälp.

Senare på året åkte jag till Mantorp för att titta på biltävlingar. Där träffade jag Anders Glingesten, dåvarande ordförande som



PA och Kerstins första- och sista nummer av TR Magazin



hade en TR5. Jag fick en checklista med 50 punkter av honom vad man skulle kolla på om det dök upp något TR5 objekt. I Bilbörsen 1995, papperstidningen som var den tidens Bilweb och Auto-Uncle kunde jag läsa om en TR5 till salu i Umeå som efter en tid blev vår bil.

Blandad mottagning

Genom åren kom TR Magazine troget i brevlådan och vi hade lite idéer kring hur man skulle kunna utveckla tidningen ytterligare. 2011 presenterade vi lite utkast till tidningens utveckling med blandad mottagning av styrelsen. Dåvarande ordföranden Bengt Nylén såg väl kanske potentialen säger P-A och Kerstin då han bad oss ta över TR Magazine. Vi flyttade direkt över layout och utformning till InDesign och fick på så sätt både bättre verktyg och mer proffsig utformning. Det är klart att vi var lite spända när första numret levererades till brevlådorna.

Mycket jobb

Som tur var fick vi många positiva feedbacks och fortsatte att försöka göra varje nummer bättre. Jag jobbade mycket med att få in artiklar om allt möjligt säger P-A, från renoveringar till reseberättelser och lite historiska glimtar. Det var väldigt mycket jobb med tidningen säger både P-A och Kerstin i kör. Vi lade inte bara vår själ utan väldigt många timmar på tidningen. Insamling av material, korrektur läsning, layout och ibland jagande av artiklar som utlovats. Men samtidigt var det väldigt roligt och vi fick många kontakter, inte bara i TR klubben utan också och genom samarbete med andra brittiska bilklubbar.

Allt har ett slut

Men allt har ett slut och 2020 kände vi att det är dags att lämna över till nya krafter. Totalt gjorde vi 24 tidningar genom åren. Det är vi stolta över och får vi säga det själva lyckades vi utveckla och förbättra tidningen till dagens alltmer professionella TR Magazine. Självklart måste vi ge en stor eloge till P-A och Kerstin och jag är säker på att alla läsare uppskattar deras arbete.

Numera har vi ett samarbete med Wolw Datagrafik AB och Mats ”Wolw” Jönsson fortsätter utvecklingen av layout i nära samarbete med TR klubbens redaktionskommitté.




TR2-1953
TR3-1955
TR3A-1957
TR4-1961
TR4A-1965
TR5-1967
TR250-1967
TR6-1968
TR7-1974
TR8-1978
TR2
TR3
TR4
TR5
TR6
TR7

”Nygammal” redaktionsmedlem till **TR Magazine**



Anders Glingesten från Linköping blir en ny medlem av TR-Magazines redaktion

Jag är medlem i TR-klubben sedan 1979 och har tidigare varit aktiv i klubben som biträdande redaktör för TR-Magazine 1989-96. Under åren 1994 till 2003 var jag först sekreterare och sedan ordförande i klubben. Efter 45 år som officer i Försvarsmakten är jag nu deltidspensionär och får mer tid över till familjen, mina olika bil- och flygintressen och fritidsaktiviteter.

Meckat TR-bilar sedan 1985

Mina Triumph-bilar är en röd TR5PI, årsmodell 1968 samt en silverfärgad TR8 EFI av den sista årsmodellen 1982. Jag har kört- och meckat TR-bilar sedan 1985 då jag köpte min första bil, TR5:an, vilken har gått igenom en rullande renovering och som jag fortfarande har kvar. TR8:an är en modern, säker och rymlig sportbil med en härlig V8. Under åren 1993 till 2011 ägde jag även en riktigt rolig ”busbil”, en ljusblå TR3A, som mina föräldrar Sofia och Jan-Olof/Joje ofta körde med på många TR-träffar.

Agneta Glingesten är Anders co-driver både i livet och på bilträffar



Otrolig teknisk och digital utveckling

Jag har varit med sedan ”klipp och klistra tiden” då klubbtidningen gjordes på ett enkelt och lite primitivt sätt, genom att klistra in maskinskriven text, rubriker med gnuggbokstäver och fotografier i tryckoriginalen. Sedan dess har det varit en otrolig teknisk och digital utveckling!

Tack vare många duktiga redaktörer som Erik Kvamme, Martin Bargel, Lars-Åke Magnusson, PA och Kerstin Nord samt flitiga redaktionsmedlemmar har TR-Magazine ständigt utvecklats och förbättrats genom åren. Tidningen är till innehållet och med Mats Jönssons formgivning/layout, bland de bästa klubbtidningarna i Sverige!

TR-Magazine, klubbens viktigaste tillgång

Jag har alltid ansett att klubbens medlemstidning TR-Magazine är den viktigaste tillgången som klubben har! Medlemstidningen är tillsammans med klubbträffar och olika evenemang det ”kitt” som binder ihop klubbens alla medlemmar runt om i Sverige.

Innehållet i dagens TR-Magazine håller en bra blandning av ”Triumph bilhistoria, TR-sportbilar, tekniska tips, medlemmarnas bilar och reportage från bilträffar”, tycker jag, och det ska vi absolut fortsätta med! Några förslag till kommande artiklar och reportage:



Triumph-historia: Utveckling och tillverkning av TR2-TR8 bilarna från början 1953 till slutet 1981, drygt 30 års spännande sportbils- och tävlingshistoria.

”Meckartips/Tekniska tips”. Det är viktigt att fortsätta sprida på kunskaper och erfarenheter som kanske inte finns med i verkstadshandböckerna, eller hur man kan lösa olika tekniska problem med ny teknik.

Nya/nytillverkade reservdelar samt utvecklade delar/tillbehör till din TR-bil.

Tips om bra verkstäder, mekaniker och reservdelsleverantörer över hela landet – En god hjälp till medlemmar som behöver stöd med service och reparationer.

Reportage – Såväl från klubbens träffar som övriga ”Brittiska bilevenemang” och medlemmarna med deras bilar på utflykter och äventyr.

Medlemsrekrytering! Hur gör vi för att attrahera ungdomar och andra intresserade av TR-bilar så att klubben kan fortsätta in i framtiden?

Kom gärna med förslag till redaktionen om vad ni vill ha för innehåll i TR Magazine, eller skriv gärna ett eget bidrag till landets bästa klubbtidning!

Anders Glingesten

BRITISH SPORTSCAR MEETING
2025
Södertörn

Välkommen till British Sports Car Meeting 2025

lördagen den 16:e augusti

Starten för BSCM är i år vid Sundby gård i Huddinge. Sundby ligger längs väg 259 vid sjön Orlången. Väg 259 nås från Huddingevägen (väg 226) i Huddinge eller från Nynäsvägen (väg 73) i Länna.
Starten sker mellan kl 09.30 och 11.00.
Vi ser fram emot ca 8-10 mils körning på det vackra Södertörn.
Träffen är som vanligt öppen för alla engelska sportbilar.
Kostnad: 150 kr/sportbil.

Frågor besvaras av
Ulf Velander 070 - 827 95 85
Tommy Lyngborn 0708-700 454

VÄLKOMNA!

EVENTKALENDERN Nationellt

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

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

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

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

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

Götaström Classic Motor
01 juni
Vaggeryds travbana.

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

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

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

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

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

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

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

Hjulafton 2025
7-9 aug

British Motormeet i Hjo
9 aug
www.britishmotormeet.se

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

EVENTKALENDERN Internationellt

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

Goodwood Festival of Speed
10-13/7

www.goodwood.com

Silverstone Festival
22-24/8

https://www.silverstoneclassic.com/

European TR Meeting, Tyskland. TR IG Südwest 50 år.
4-9/9

Long weekend Hohenroda, Hessen.9-13/9
Tur Wurzburg+Sinheim.
Se presentation på annan plats i detta nummer.

Goodwood Revival
12-14/9

www.goodwood.com

NEC Classic motorshow i Birmingham
7-9/10

https://www.necclassicmotorshow.com/

2026

European TR Meeting, Belgien
4-7 september

Inter-Club International på Malvern
14-16/8

https://www.tr-register.co.uk/

Kallelse till årsmöte 3 augusti

Årsmötet kommer som brukligt att ske på söndagen i samband med årets sommarträff som i år är i Ronneby, Blekinge. 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 2026. 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 2026**
Sekreterare	**Bengt Arvidsson**	**Västerås**	**vald tom 2026**
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 2026**
Ledamot	**Daniel Edvardsson**	**Sexdrega**	**vald tom 2026**

Förslag på personer för nyval eller omval tas gärna emot av någon i valberedningen
Göran Andersson 0708-59 20 19
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



Radannonserna hittas på hemsidan!

Swedish TR Magazine

är Triumph TR Club Sweden's medlemstidning. Varje skribent ansvarar själv för framförda åsikter. Eftertryck tillåtet under förutsättning att källan uppges. TR Magazine utkommer fyra gånger per år. Alla bidrag till TR Magazine är välkomna.
Instruktioner för materialinlämning via QR-koden eller länk: https://triumphtr.com/trmagazine2/

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

Anders Glingesten
0704-93 43 38 013140855@telia.com

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 3 2025	Manusstopp fre 25/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2025	Manusstopp fre 17/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2026	Manusstopp 30/1 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2026	Manusstopp fre 20/3 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

SPORT Fabriqen

https://sportfabriqen.se

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN'S WEBBSHOP



DENIMSKJORTA MED BRODYR
999 SEK



PIKÉ MED BRODYR
449 SEK

KEPS MED BRODYR
229 SEK



PARAPLY MED TRYCK
399 SEK



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