SWEDISH NR 2 Maj 2026 VOL 193

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

Syd
Skåne, Blekinge
Håkan Gerdbo
Trulsbrunnvägen 6A, 236 38 Höllviken
072-7213070 hakan.gerdbo@yahoo.com

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

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

Mitt
Stockholm, Uppland, Västmanland
Torbjörn Zettergren
Älgstigen 3, 167 66 Bromma
0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@outlook.com

Norr
Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland
Jan Dahlin
Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå
073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se

Utlands-koordinator
Hans Edvardsson
Labergsvägen 7, 310 38 Simlångsdalen
+46 702 425 160 hans.edvardsson@andritz.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TR7, 8 Anders Glingesten, Kindagatan 26
582 47 Linköping, 070-493 43 38, 013140855@telia.com

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

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

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

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

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

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

Webmaster
Mats ”Wolw” Jönsson, Bettys väg 80,
218 53 Klagshamn, 070-614 03 71, info@wolw.se

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

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



Hej

Nu är äntligen våren här! Sandsopningen gjordes föredömligt redan andra veckan i april och detta i kombination med en riktigt varm söndag helgen efter gjorde att årets första provtur kunde ske redan 12:e april. Den gick, efter kontroll av slangar, vätskor, bromsar etc, precis som man önskade, dvs bra.

Vad kan vi se fram emot under detta år. Jo, självklart ett flertal TRevliga träffar både inom klubben, men också med likasinnade bilfantaster i andra klubbar, och med som brukligt årets STORA händelse – Sommarträffen på Toftaholm herrgård utanför Växjö 31/7 - 2/8. Boka rum och skicka in anmälan till detta senast 31/5! Se mer info längre fram i tidningen.

Apropå andra klubbar så tog vi tillfället i akt att vara med på Restoration show på Custom Motor Show nu i påskas tillsammans med MG Car Club och Austin Healey Club. Vi var där med en TR4 som inte hade rullat sen 1990 då den kom från Texas. Vi kunde gå igenom den och lista vad som behövde göras och vad som hade klarat sig under den långa garagevistelsen. Vi möttes av stort intresse från besökarna både avseende klubben och bilen. Detta var ett utmärkt tillfälle att träffa 92.000 motorintresserade människor som vi annars aldrig kommer i kontakt med. Det tyckte även MHRF som var där med en egen monter.

Som alltid önskar vi få in bilder och lite text från våra medlemmar nu när ni rullar fram genom vårt fagra land eller utland, eller bara besöker något spännande motorevent. För att inte tala om alla jobb ni har gjort nu i vinter eller de senaste åren och dokumenterat. Det är de underlagen som vi sen kan göra nya fräscha nummer av TR Magazine med.

Tills dess, sköt om er!

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar! 4
- Sista TR6'an 6
- British Racing Green - färgen & myten 8
- Internationella Event 11
- Garage- & Pubträff 12
- Distriktens träffar 14
- Motornummer TR5 & TR6 16
- TR-profilen – Leif Lyrenäs 18
- Succé på Custom Motor Show 24
- Cox & Buckles Spares 26
- Ny verkstad i Skåne 30
- Annons: Sommarträffen 32
- Reservdelsbranschen - Del 4 36
- Annons: Flygvapnet 100 år 41
- Köp & Sälj 42
- Redaktionens spalt 43
- Klubbshop 44

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

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

Fordonsinspektörer
Kontakta närmaste fordonsinspektör hos annan klubb enl MHRF.se.

Omslagsbild
Bengt Arvidsson

Tryckort
Multiply, Malmö 2026

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1658	Leif Bertil Lindén	Vretagatan 7	582 37	LINKÖPING	1964	TR4
1659	Henrik Westelius	Rådjursstigen 20	572 32	FALUN	1969	TR6 PI
1660	Marcus Maltéus	Vångagatan 19	256 56	HELSINGBORG	1958	TR3 A

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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

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



TR Register

Kör du på tur i Sverige eller Europa?

Ladda ner TR Register Break Down App!

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

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

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

– Hur mycket data innehåller appen?

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

– Hur använder jag appen?

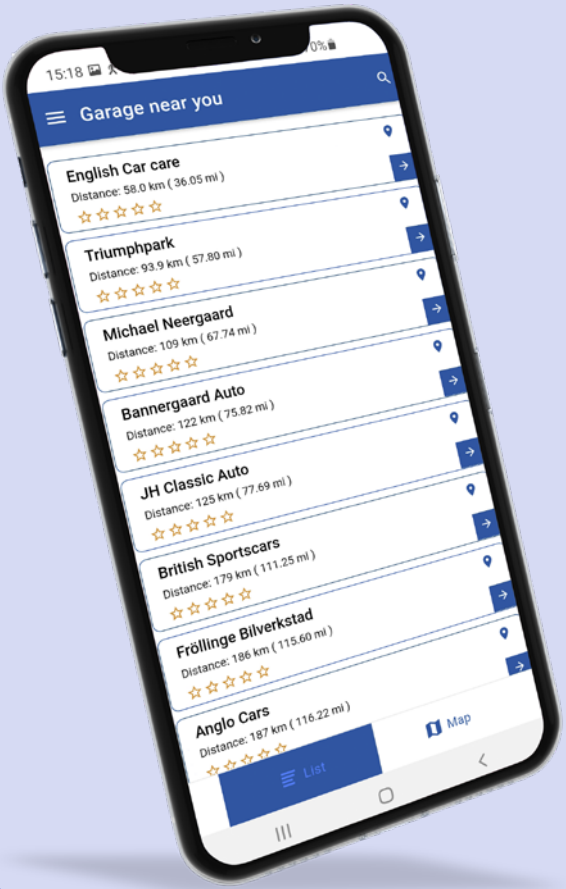
När du laddar ner den och registerat dig som kommer du till en välkomstsida. Här finns länkar till flera bra funktioner. Förutom karta och adresser till verkstäder så kan du lägga in egna data om din bil. Telefonnummer till ditt försäkringsbolag osv.

– Hur får jag tag i denna app?

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

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

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



Download on the App Store

GET IT ON Google Play



Bengt Arvidsson skriver om favoriten TR6

14 juli 1976 lämnade den sista **TR6** bandet i Coventry

Alltså 50 år sedan, tiden går... visst kan man utan att överdriva säga att TR2 och 3 är de vackraste TR-bilarna. Det står också klart att TR4 flyttade in serien bland mer moderna bilar vid produktionsstarten1961. TR5 med sin sex-cylindriga insprutningsmotor var bara ett steg på vägen.

För det var utan tvekan så att den nya TR6 1969 placerade TR begreppet bland de mest potenta och prisvärda engelska sportbilarna ”ever”. Inte minst produktionstakten med totalt nästan 95 000 byggda bilar mellan - 69 och -76 överträffade alla andra TR modeller med råge. TR6 gjorde också succé i USA dit mer än 60 000 exporterades, dock utan den ”power” som den avancerade Lucas insprutningen gav, men macho-känslan var ändå kvar.

”Fyrkantig” design från Karman

TR4:ans framgångsrika design behövde en modernisering. Triumphs kassa räckte dock inte för att ta fram en helt ny modell och Giovanni Michelotti som bl a designat TR4:an var kontraktsbunden på annat håll och kunde inte arbeta med efterföljaren.

Tyska Karman fick istället uppdraget. Med förutsättningen att man behöll mittpartiet från TR4 skapade Karman på Tyskt vis en ”fyrkantig” låda med maskulina kraftfulla drag där alltså mittpartiet från TR4 behölls. Designenen blev mycket lyckad, inte minst antalet byggda bilar visar det. Den nya TR6:an fick också ryktet som en bil för ”men with hairy chest” eller som en bil man inte ”törs vända ryggen till”.

Det var nog många världen runt som drömde sig bakom ratten på en TR6. Det gjorde jag också. Likt min inspirationskälla och namne Bengt N köpte jag en USA bil och utvecklade den på mitt eget sätt.

TR6 á la Bengt

Som ung grabb drömde jag om en snabb TR6 men kom aldrig till skott då. Först i början av 2000-talet fanns tid, plats och pengar och jag tittade på flera olika brittiska sportbilar innan jag hittade TR klubbens hemsida där Bengt N skrivet en rad spännande artiklar om köp, utveckling och trim på sin TR6 av USA modell. Då 2002 tände jag på idén och hittade en TR6 -73 till salu i Skanör faktiskt. USA import från Arizona med bra kaross och chassi men en motor som var på ”dekis” och behövde mycket hjälp för att komma i form.

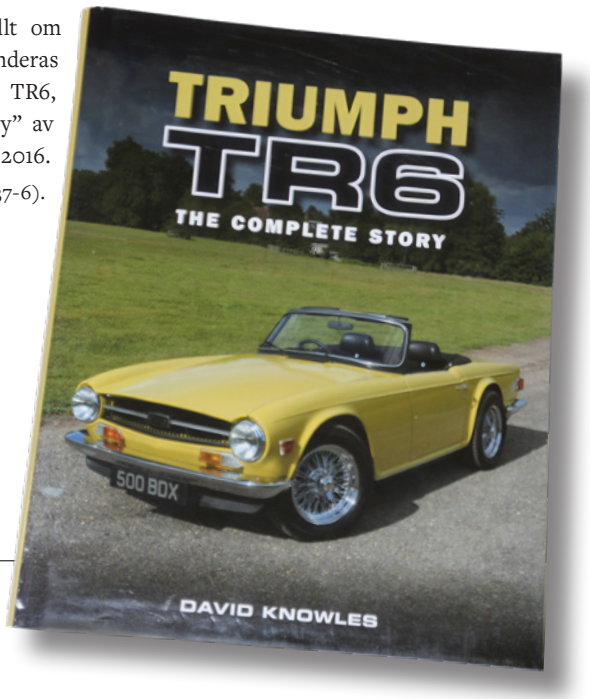
Med utgångspunkt från Bengt N´s trimartiklar har jag flera gånger byggt om motorn med hjälp av Christos på Autokinito Sport. Först med en ganska tam kam och två st SU förgasare på standard insug till dagens mer potenta motor med bl a bearbetad topp, höjd kompression och borrat block och 123 brytarlöst system. Dessutom med en alldeles ny Mazda 5 växlad låda kan man lugnt säga att effekt och prestanda gott och väl överstiger den som insprutningsbilarna har.



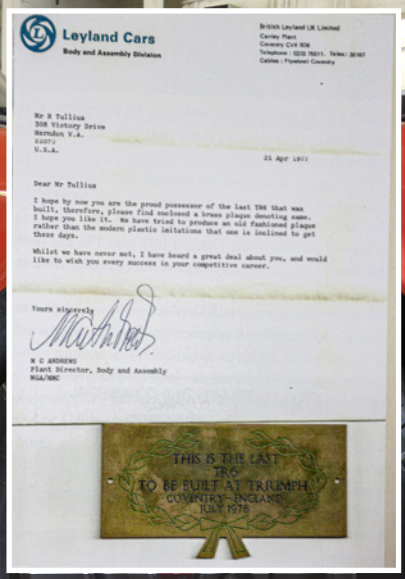
The last TR6. Den absolut sista TR6:an rullar av bandet

Modifieringsmöjligheterna på en TR6 är nästan oändliga för både motor och chassi och det är egentligen inte särskilt komplicerat att bygga sin egen tolkning av TR6. Att modellen TR6 imponerar och inspirerar ännu i dag 50 år efter produktionsstoppet kan man se på ombyggda bilar och inte minst den nytolkning av TR6 konceptet som finns på Youtube (adress, https://www.youtube.com/hashtag/2025triumphtr6).

Vill du lära dig allt om TR6 så rekommenderas boken ”Triumph TR6, The Complete Story” av David Knowles från 2016. (ISBN 978-1-78500-137-6).



Christos på Autokinito Sport byter växellåda


Leyland Cars
Body and Assembly Division

British Leyland UK Limited
Canley Plant
Coventry CV4 9DB
Telephone : 0203 75011. Telex: 31107
Cables : Flywheel Coventry

Mr R Tullius
308 Victory Drive
Herndon V.A.
22070
U.S.A.

21 Apr 1977

Dear Mr Tullius

I hope by now you are the proud possessor of the last TR6 that was built, therefore, please find enclosed a brass plaque denoting same. I hope you like it. We have tried to produce an old fashioned plaque rather than the modern plastic imitations that one is inclined to get these days.

Whilst we have never met, I have heard a great deal about you, and would like to wish you every success in your competitive career.

Yours sincerely

N C ANDREWS
Plant Director, Body and Assembly
NCA/MMC

THIS IS THE LAST
TR6
TO BE BUILT AT TRIUMPH
COVENTRY-ENGLAND
JULY 1976

Certifikat för den sista tillverkade TR6 Såld till Bob Tullius i USA som numera ägs och bevaras ömt av sonen Russel


Weber trattar ombyggda för SU väntar på montering


3 st HS 6 SU förgasare med nytillverkat insug ger med bl a bearbetad topp, borrad med nya kolvar minst samma effekt som TR6 med Lucasinsprutning



TR6 1973 Pimento red modifierad USA-import



BRITISH RACING GREEN – färgen och myten

Nations- och tävlingsfärger från bilens barndom till nutid
av Anders Glingesten, Linköping

Dagens tävlingsbilar i rallysport och olika formelbilstävlingar är rullande lapptäcken i team- eller stallfärger, ofta kopplade till en huvudsponsors färger. Dessutom är bilarna fulla med andra sponsor- eller reklamdekaler.

Vad många inte känner till i dag är att färgerna på tävlingsbilar redan tidigt i bilens barndom var relaterade till nationer i stället för enskilda bilstall, team eller sponsorer. Historien med nationsfärger började tidigt vid nittonhundratalets sekelskifte då ”Automobilclub de France” (AdF) skissade upp regelverket för en tävlingserie som döptes till ”Gordon-Bennet Cup”. Enligt reglerna fick nationella team med upp till tre tävlingsbilar delta i dessa tävlingar – om de var godkända av AdF.

De stora tävlingsnationerna med en snabb bilutveckling under tidigt nittonhundratal var Belgien, Frankrike, England, Irland, Norra Italien (Turin), Schweiz, Tyskland och USA. ”Automobilclub de France” bestämde att nationsteamen skulle lackera sina tävlingsbilar i en nationell färg för att alla, såväl publik som tävlingsledning och funktionärer, snabbt och lätt skulle kunna skilja på deltagande tävlingsbilar.

Hårda förhandlingar

Efter hårda förhandlingar enades man om ett antal nationsfärger som i regel hade en anknytning till nationalitetsfärger och nationsflaggor. Belgien valde en klargul färg, Frankrike valde en mellanblå färg, Tyskland valde en vit färg och USA valde en klarröd färg? Hur kommer det sig då att vi är vana vid att förknippa röd färg med italienska klassiska sportbilar som Alfa-Romeo, Maserati och Ferrari och silverfärg med tyska sportbilar som Mercedes, Auto-Union och Porsche? För att inte tala om att engelska sportbilar som Bentley, Jaguar, Triumph med flera ”alltid” har varit lackerade i en mörkgrön tävlingsfärg. Vad hände egentligen med dessa nationers val av tävlingsfärger? Det visade sig att de länder som inte var tillräckligt snabba att bestämma nationsfärg med AdF, helt enkelt fick ta de färger/nyanser som blev över efter de första nationernas val.

Härstammar från 1903

De första spåren efter en engelsk nationsfärg härstammar från 1903, då biltillverkaren Napier lackerade sina tre tävlingsbilar till årets Gordon-Bennet Cup-tävlingar i en slags mellangrön färg, kallad ”Emerald green”. Anledningen till Napiers färgval lär vara en hyllning till den ”gröna ön” Irland för att de framgångsrikt hade tagit över ansvaret för Gordon-Bennet Cup-tävlingarna efter det att England hade misslyckats med den tävlingsserien. Ett annat skäl kan vara att grön färg i många länder anses vara en ”lyckofärg”.

Omkring 1909 hade flera länder startat upp nationella motorklubbar och börjat tävla i både nationella- och internationella racertävlingar. Någon gång under 1920-talet ändrade USA sin tävlingsfärg från rött till två nya färger: Blå färg för chassiet och vit färg för karossen. Italien passade då på att ta över den klarröda färgen



som sin nya nationsfärg och sedan dess är italienska sport- och racerbilar i röd färg oskiljaktiga!

Under åren utvecklades tävlingsregelverken och i början av 1930-talet fanns endast kravet på nationella tävlingsfärger kvar vid internationella motortävlingar. Följaktligen började flera biltillverkare och raceteam att välja sina egna tävlingsfärger – eller nyanser av nationsfärger med syftet att göra sina bilar kända för publik- och press vid stora motortävlingar.

Under samma period vande vi oss att förknippa grön färg eller ”British Racing Green” som också färgen kallades, men de framgångsrika gröna Bentley racerbilarna som vann stora segrar på Le Mans under åren 1925-31. Många andra engelska biltillverkare som Jaguar, Triumph och MG valde också sina varianter av ”British Racing Green” (BRG).

Den tyska vita tävlingsfärgen sågs på många fina Mercedes SS, SSK och SSKL tävlingsbilar under samma årtionde, men det var först under mitten av 1930-talet som de två stora biltillverkarna och konkurrenterna Mercedes-Benz och Auto-Union började sin dominans på tävlingsbanorna som uttrycket ”Silverpilar” föddes. Inför en nationell biltävling ”Eifelrennen” på Nürburgring-banan 1934 var Mercedes framgångsrika tävlingsbil ”W25” fortfarande vitmålad. Vid kontrollerna och invägningen visade det sig att bilarna vägde något kilo för mycket. Då fattade den legendariska stallchefen Alfred Neubauer beslutet att snabbt slipa ner karosserna till plåtrent skick, vilket skapade de berömda ”Silverpilarna” som framgångsrikt ledde utvecklingen och i stort dominerade racertävlingarna till i mitten av 1950-talet med sina silvermålade Mercedesbilar.

Billegenden och konstruktören Ettore Bugatti som var född i Italien, men var både tysk och fransk medborgare och var bosatt i franska Molsheim där hans bilfabrik fanns. Bugatti valde en ljusblå nyans av den franska nationsfärgen till sina framgångsrika tävlingsbilar, vilket har gjort att den Bugatti-blåa färgen är minst lika känd som den ursprungliga mellanblåa franska nationsfärgen som bl. a Alpine A110 tävlade med. Renault modifierade den mellanblåa nationsfärgen till sin R8 Gordini rallybil med två vita stripes som sin tävlingsfärg i många år.

Nya nationer efter 2:a världskriget

Efter det andra världskriget väcktes frågan om nya nationsfärger för tävlingsbilar på nytt eftersom Europas karta nu hade ett antal nya nationer och nationsgränser. Många nationer började ifrågasätta värdet av nationella tävlingsfärger eftersom utvecklingen gick mot fler blandade fabriksteam samt nationella tävlingsstall med förare från hela världen.

1946 kom ett förslag som fick många engelsmän att sätta teet i halsen, då motororganisationerna Royal Automobile Club (RAC) och Federation Internationale de Automobile (FIA) föreslog att England skulle anta en mörkblå färg, kallad ”Royal Blue” som en officiell nations- och tävlingsfärg i stället för de många olika tolkningarna av ”British Racing Green” som de olika engelska fabriksstallen hade använt i många år. Efter att par veckors het-



En Bentley 4,5 litre från 1928 Le Mans tävling i "British Racing Green"



En Mercedes-Benz W-196R Silverpil från 1954



Gulf Porsche 917K körd av Steve McQueen i Le Mans filmen från 1971



En Lotus 72 Formel 1-bil med den berömda JPS-dekoren

sig debatt drogs förslaget tillbaka och efter det har ingen vågat ifrågasätta den mörkgröna/buteljgröna färgen som den engelska nationella tävlingsfärgen.

Den amerikanske stallchefen Briggs Cunningham startade 1950 en ny trend då han anmälde två modifierade Cadillac sportbilar till årets Le Mans rally. Eftersom bilarna inte längre hade separat ram och kaross, kunde man inte använda det traditionella sättet att måla de amerikanska tävlingsbilarna, blev följden att man lackerade nederdelen av karossen vit och överdelen blå. Cunningham utvecklade sedan 1951 färgerna till det numera ikoniska helvita målningen med två blåa stripes i längdriktningen av karosserna, vilket startade ett nytt ”bilmode” och samtidigt gav USA en ny nationell tävlingsmålning.

Förlorad betydelse

Efterhand som åren gick, förlorade de nationella tävlingsfärgerna sin betydelse. Det var nu mer upp till de olika tävlingsstallen att välja om de skulle använda de nationella tävlingsfärgerna eller inte. Många stall, som Lotus, Triumph, BRM, Mercedes och Ferrari fortsatte med nationsfärgerna under många år. Under 1970-talet övergick många tävlingsstall, främst inom Formel 1, till att måla upp sina bilar i olika sponsorfärger, t ex. Lotus valde John Player Special helsvarta målning med guldlinjer och Tyrell valde Rothmans blå-vita färger under flera år. Vi minns även sponsorn Gulf Oil som startade trenden med kombinationen av ljusblå/powder blue och orange färg till Ford GT40 samt Porsche 917 Le Mans tävlingsbilar på 1970-talet.

Utvecklingen under 2020-talet är en fortsatt blandning av nationsfärger, teamfärger samt sponsorfärger i alla biltävlingar, från Formel 1 till olika rallytävlingar runt om i världen. Vi kommer nog att se Ferrari tävla i den traditionella röda italienska nationsfärgen i många år till, på samma gång som flera tävlande bilföretag blandar den traditionsenliga nationsfärgen med sponsorfärger på sina tävlingsbilar. Mercedes-AMG tävlar i silver- och svart färg och Aston-Martin tävlar i en grön och svart färg. Inför 2026 Formel 1 säsong ryktas det om ett tävlingsteam i Gulf Oils läckra färgkombination av ljusblå/powder blue och orange!...

Tillbaks till ”British Racing Green (BRG) och dess olika nyanser och tolkningar från olika biltillverkare. Under åren sedan Napier lackerade sin tävlingsbil i en slags mellangrön nyans, har den engelska gröna tävlingsfärgen blivit mörkare och spännvidden ligger mellan Napiers ljusa mellangröna nyans till Triumph, MG och Lotus klargröna/buteljgröna nyans till Jaguars mycket mörka, nästan svartgröna nyans.

Triumph valde en mörkgrön/buteljgrön nyans av ”British Racing Green (BRG) när TR2-modellen lanserades 1953 och fram till den sista TR7/8-modellerna 1982 har det alltid funnits någon nyans av den mörkgröna ”nationsfärgen” att välja på bland sportbilarna.

Triumph hade under åren olika namn för den mörkgröna färgen: För modellerna TR2, TR3/3A och TR4 hette färgen ”British



Två fina TR3:or; Bengt Åkerbloms bil i "Apple Green" och P-A Nords bil i "British Racing Green".

Racing Green” utan någon färgkod. Det fanns även en ljusgrön nyans kallad ”Apple Green” under TR3/3A-serien som även användes av Triumphs tävlingsteam med tre st. TR3 1957 samt med fyra st. TR3A under 1958-års tävlingssäsong.

Nytt färgkodssystem

Under TR4-modellens tillverkning införde Triumph ett nytt färgkodssystem fr. o m chassinummer CT28807, då bytte även ”BRG” namn till ”Triumph Racing Green” med färgkod 25, men nyansen var densamma. På vissa marknader döptes Triumph Racing Green om till ”Conifer Green” med samma färgkod 25, men färgnyansen Triumph Racing Green med färgkoden 25 fanns kvar på modellerna TR4A och TR5PI/TR250 fram t o m TR6-modellens första tillverkningsår 1969, sedan kom det fler olika gröna lackfärger.

I ett kommande nummer av TR-Magazine kommer jag gå in mer i detalj om hur Triumphs färgkodsystem var uppbyggt, hur man kan tolka chassinummerplåten och hur man ska kunna se vilka olika exteriör- och interiörfärger som man kunde välja till olika TR-modellerna från 1953 års TR2 till de sista TR7/8-modellerna 1981-82.



INTERNATIONELLA EVENT

Utförligare info på hemsidan under Event/Distrikt

- **12-14/6 Nordisk träff i Danmark**
  Se separat annons på hemsidan.

- **9-12/7 Goodwood Festival of Speed**
  Sannolikt den största samlingen av exklusiva bilar i världen. Tävling längs en lång bana med viss uppförsbacke.
  www.goodwood.com

- **14-16/8 Car Club Fest på Malvern i England**
  Sannolikt den största träffen i världen för Triumph TR-bilar. Organiserad av TR Register men en rad andra Brittiska bilmärken också på plats. 40 andra klubbar deltar.
  https://www.tr-register.co.uk/

- **22-24/8 Car Fest Silverstone**
  Historisk motorsport på en klassisk motorbana. Dessutom mycket underhållning av olika slag på insidan om banan. Tyvärr satsas det nu mer på underhållning än race. Många märkesklubbar har avdelning där bla TR Register.
  https://www.silverstoneclassic.com/

- **18-20/9 Goodwood Revival**
  Racing med klassiska tävlingsbilar i mångmiljonklassen i en 50-60-tals atmosfär. Ett besök är ett måste för alla TR-ägare.
  www.goodwood.com

- **4-7/9 European TR Meeting, Belgien**
  Mer info se separat annons.

- **13-15 November NEC Classic Motor Show i Birmingham**
  Den största mässan för Classic Cars i UK. Här har bla TR Register alltid en stor avdelning.
  https://www.necclassicmotorshow.com

- **2-9/9 European TR Meeting, Norge**
  Det blir en 7 dagars tur. Ingen enbart Weekend.



”Mitt Garage”

Text & foto: Torbjörn Zettergren

Garageträff & Pubträff från region Mitt

Inspirerade av garagebesöket hos Bo Strander (se TR magasinets artikel i nr 1 2026) kom tanken att detta projekt kan nog flera i klubben vara intresserade av att se live. TR magasinet har startat en artikelserie kallat ”Mitt Garage”. Finns det intresse, och om garageinnehavaren vill, kan man följa upp artikeln med ett besök för TR-klubbens medlemmar.

Denna gång blev det Region Mitt som, via Facebook och e-mail till medlemmar i Mälardalen, kallade till garagemöte en kväll i slutet av februari, med efterföljande middagsbesök på grannskapets pub i Spånga. Utan övertalning hade Bosse tidigare givit sitt ”medgivande” till garagemötet och snabbt fick vi in 16 anmälningar.

När alla samlats gjorde vi en kort presentation av oss själva. Det visade sig att här hade vi ett helt gäng med ett utvecklat och fantastiskt motorintresse, inte bara grundat i Triumph TR bilar, utan ett stort antal färdiga och ofärdiga projekt även av andra märken. Dolda Båt-, MC- och flygintressen avslöjades också. Det bådar gott inför framtida garagemöten.

Efter presentationen gick vi alla ner till Bosses ordningsamma garage, det var tom så rent att vi kunde gå i strumplästen. Där bjöds vi på Glögg och Bosse berättade inspirerande om hur han gått till väga i förvandlingen från en skrotfärdig 50-tals Jaguar Mark V till en 30-tals inspirerad roadster. Demontering, konstruktionsritningar, tillverkande av delar, lackering och montage, allt utfört av honom själv. Imponerande tyckte vi alla. Denna eftermiddag kom Bosses röda fina TR4:a lite i skymundan, den stod i en annan del av garaget under ett skyddande överdrag. Några lockades att glänta lite på överdraget och beundra även denna bil.

Mätta i våra huvuden av intryck och inspiration men hungriga i våra magar, avrundade vi vid 19.30-tiden för att i samlad trupp bege oss till puben för middag. Väl där inne fortsatte dialogerna vid respektive bord och glöggen byttes ut mot öl. Samtalsämnena var olika och illustrerades av bilder i mobilerna. Stämningen var hög och maten god. Alla blev vi nog sugna på att göra om detta i någon annans garage, och att det sprider sig till andra regioner. Vem som helst kan dra igång och kalla till ett garagemöte, det behöver inte vara någon regionrepresentant eller någon från styrelsen som tar initiativ. Kul att lära känna andra entusiaster i regionen och hoppas att det även kan leda till något spontanmöte med bilarna någon varm sommarmånadskväll.





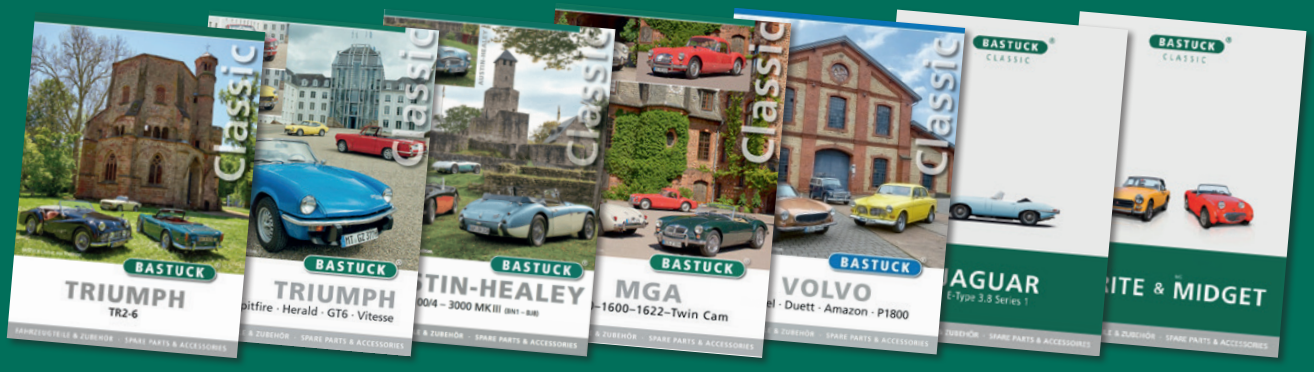
BASTUCK®

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

Distrikten – Träffar

Distrikt Väst

Aktiviteter inom västra distriktet är i mångt och mycket detsamma år för år. Jag deltager på de som är Göteborgsnära men vet att många medlemmar deltager på aktiviteter som är runt om i distriktet så jag försöker täcka även dessa.

Återkommande veckoaktiviteter:

- Tisdagkörningar i UBCC;s regi börjar 28;e april fortsätter till september, samling 18;30
  Parkeringen Nordiska Galleriet Flöjelbergsgatan Mölndal
- Torgträffen Borås på tisdagar 18;30 börjar maj
  Ansv; Sjuhäradsbygdens Motorhistoriker
  kontakt Jan Paridon 0706-355922
- Veteranbilar Kungsbacka torg söndagar med start 13/4 klockan 13:00, sen 14/6, 12/7, 9/8, 13/9 och 11/10.
  Ansv: Hallands Fordonsveteraner Arne 0705-577471
- Holmenträffen Mariestad onsdagar, 17:00 med start i maj, Ansv; Mariestad Fordonhistoriska.
  Kontakt Magnus Wennerås 0704-326054
- Slusträffar Trollhättan onsdagar start 1/6 klockan 18:00 sen hela juni, juli och aug.
  Ansv: Trestads Veteranbilklubb Kontakt Erik 0739-396790
- Motortorsdag Lidköping med start 11/6 sen 2/7, 9/7 och 16/7 samling 17:00 framför gamla rådhuset
- Veteranträff Gräfsnäs varannan torsdag med start 25/6 klockan 18:00
  Ansv Alingsås Motorveteraner Kontakt Björn Hammar 0708-715890
- Hubbes garage i Jung med start 23/6 klockan 18:00 sen 7/7, 21/7, 4/8 och 18/8

Engångsaktiviteter:

- Gothenburg CCW 30 – 31/5, se www.gccw.se
- Västkustrallyt 6/6
  arrangeras av Hallands Fordonveteraner, se webbsida
- Halmstads Sport Car Event 27/6, se www.hsce.se

British Motor Meeting Hjo 8/8, se britishmotormeet.se

Finns säkert flera som jag missat men meddela mig så kan jag komplettera på vår hemsida.

/Göran Andersson

Distrikt Syd

Hej TR-Vänner i Skåne /Blekinge, nu kör vi!

Jag har tagit över stafettpinnen i distriktet från Sten Lennbro, som nu koncentrerar sig på styrelsearbetet.
Det vi nu rapporterar är det som finns i planerna i skrivande stund, men det är mer på gång och har du tips om kul aktiviteter så meddela mig. Då ser vi till att förmedla budskapet. Och var inte rädda för att kontakta oss i andra TR frågor heller.
Här nere är våren i full gång och vissa av oss har redan tagit premiärturen – men med varm mössa på. Kul att testa vinterns skruvande.

Skåne / Blekinge Evenemang 2026

- Tyvärr blir det inget evenemang på Sofiero i år. Oklart varför.
- Under våren ordnar UBCC filmkvällar på restaurangen på Borgeby slott. Se UBCC south hemsida: https://ubccsouth.wordpress.com/evenemang/ för info.
- Sista torsdagen i varje månad från maj till september (17:30), är det Cars and Coffee på Skoltorget i Falsterbo.
- Och under våren kommer ett mail om inbjudan till ett verkstadsbesök, för våra medlemmar på en ny verkstad, med rullande landsväg, som ligger i Billeberga.
- Maj-sept Tisdagsträffar på Borgeby slott 16:00-20:00. https://borgebyslott.se/tisdagstraffar/
- 13 juni Söderåsrallyt. Start och mål i Perslund i Åstorp. Arrangör Åstorps Rotaryklubb. https://www.söderåsrallyt.se/
- 4-6 juli Sportvagnsmeeting på Knutstorp. På lördagen ett stort rally för sportbilar. TR-klubben medverkar i Sportvagnsavdelningen på lördag-söndag. https://sportvagnsmeeting.se/
- 18 juli Klubbkampen i regi av UBCC South. Start och mål i Brandstad (norr om Sjöbo). Mer info kommer. https://ubccsouth.wordpress.com/

TR-Hälsningar, Håkan Gerdbo, hakan.gerdbo@yahoo.com Bengt Nylen, nylen@telia.com

Distrikt **Norr**

Jag har gått igenom underlag från när och fjärran inom vårt område, och uppmärksammat följande träffar inför kommande sommarperiod, som dock ej är specifika Triumph TR arrangemang. Sådana är svåra att finna inom detta distrikt.

Norrland

- Västerbotten, Motorträffen Olofsfors Bruk mellan Umeå och Örnsköldsvik den 13/6 (kan uppgå till ca 900 fordon om fint väder)
- Västernorrland, Mittsverigebanan Motorsportdag 1/5, Norrlands Motorhistoriker;
- Örnstråket i Örnsköldsvik 6/6
- Norrbotten, Motorhistoriska dagen i Piteå 6/6

Värmland

- Karlskoga Motorveteraner, ”Påkörning vid klubbhuset” 18/4 kl 11:00
- Velodromloppet Gelleråsen och Motorveckan Karlskoga 6-14/6
- Motorhistoriska dagen ”Ut i det blå” 6/6
- Klässbols brygga ca. 3/7 (alltid en fredag)
- Snail-Race ca. 15/8 (alltid en lördag)

Dalarna

- Classic Car Week, Rättvik 24-30/6
- Dala Sportbilsfestival, Leksand 27/6

Gästrikland

- Motorhistoriska dagen, Gävle 6/6
- Frukostklubben i Högbo Bruk, 3/5, 31/5, 12/7, 9/8, 13/9

Mvh/Jan D

Distrikt **Öst**

Hej alla TR vänner. Nu ser vi fram mot ännu en spännande TR-säsong.
Denna säsong kommer det att bli en tur i maj till Dalarna med TR vänner. Sommarträffen i Toftaholm är en självklar höjdpunkt i sommar. Utöver dessa träffar kommer jag att åka på några lokala träffar. Jag kan varmt rekommendera Vadstena nostalgiträffar på onsdagar. Träffen är precis vid slottet och det kommer många bilar. Mat och musik finns att avnjuta.

Här följer ett antal träffar i distriktet för kommande säsong,

- Vadstena Slott, Nostalgiafton, onsdagar 27/5 – 26/8, brittiskt tema 8/7
- Linköping Flygvapenmuseet, första torsdagen i månaden från 7/5 – 1/10, brittiskt tema 6/8
- Nyköpingshamn, onsdagar 13/5 - 19/8, brittiskt tema 22/7
- Västervik Sportbilsdagen, lördag 12/9
- Linköping Sportvagnsdagen, Sviestad, söndag 14/6
- Kosta Glasbruksgården, lördag 9/5
- Askersund hamnen, tisdagar 5/5 – 8/9
- Eskilstuna Veterandagar, lördag - söndag 29/8 - 30/8
- Toftaholm, Sommarträffen, fredag – söndag 31/7 – 2/8

Det finns fler träffar i distriktet så håll koll på vår hemsida, facebooksida och de lokala träffarnas hemsidor.

/Håkan Jonhed

Region **Mitt**

Frukostklubben Stockholm

Arrangeras på olika platser i och omkring Stockholm
Tid: 06.00-08.00

- 18/4 Skeppsholmen
- 23/5 Sjöhistoriska Museet
- 13/6 Brostugan
- 11/7 Frihamnen, Palermogatan
- 22/8 Skogskyrkogården, parkeringen vid Gamla Tyresövägen
- 26/9 Karusellplan, Drottningholm

Fika: Ta med egen kaffekorg.
Arrangör: Motorhistoriska Sällskapet MHS

- Maj – Augusti, måndagkvällar, 17.00-20.00 AHK-träff i Årstaviken, se AHK.se
- Maj – September, onsdagkvällar 16.30 – 20.00 Nut house, Upplands Väsby, se www.lisa.se
- 10/5 kl 11.00-15.00 Classic & Dream Cars, Åkeshofs slottspark, se classicanddreamcars.se
- 30/5 kl 11.00-15.00 Cafe Rosenhill, se www.caferosenhill.se
  Se även UBCC Mälardalens Facebooksida, ytterligare datum enl nedan:
  - 4/7 kl 11-15 Cafe Rosenhill
  - 8/8 kl 11-15 Cafe Rosenhill
  - 5/9 kl 11-15 Cafe Rosenhill
- 6/6 Ångans dag i Mariefred, 40-årsjubileum
- 7/6 Gärdesloppet, se KAK.se
- 15/8 British Sports Car Meet, 50-årsjubileum, start i preliminärt Mariefred, mer info på BSCMs Facebooksida.
- Hösten 2026 Garageträff i någon av region Mitts medlemsgarage, mer info i mail och Facebook.

/Torbjörn Z

Motornummer på våra TR5 och TR6

Text & foto: Bengt Nylén

Motornumret på våra TR-bilar går ju att koppla till bilmodellen. Numret sitter på vänster sida strax bakom tändfördelaren. Väl synligt från ovan (om ni torkar bort olja och smuts). Här intill ser ni en tabell som publicerats tidigare. Motornumret startar med samma två bokstäver som chassinumret (commission no).

Min vän Sten Lennbro har en TR6 från 1973 med den sk CR-motorn. Motornumret är CR402. De bilar som hade CR-motorn var av årsmodell 1973 och 74. Toppen på dessa motorblock har en recess runt cylinderöppningen (recess=fördjupning). Alla TR6 efter chassinummer CC/CP75001 och alla CR har denna recess. Denna recess tillkom för att göra packningen hållbarare och det måste man alltså uppmärksamma om man behöver byta topplockspackning.

Sten köpte för ett tag sedan en reservmotor som ev. kan vara ”bra att ha”. Det var en PI-motor med motornummer CR1172. Sten monterade av topplocket på denna motor med avsikt att ev. göra en förbättrad variant med bättre flöde till sin bil. Då uppmärksammade Sten att det fanns ingen recess på detta block! Märkligt... det är ju en CR-motor.

Förklaring är att Triumph av någon anledning gav samma motornummer till Saloon 2,5 PI Mk1 som producerades Juli 1968-okt 1969. Det innebär att Stens motor med beteckningen CR 1172 kommer från en sådan bil. Dessa hade ingen recess.

Intressant detalj

En annan intressant detalj är dessutom följande: TR5 och TR6PI fram till 1974 med den sk CP-motorn angavs ha en effekt på 150 hk NET medan CR-motorn på TR6PI 1975-76 angavs till 124 hk DIN. Samma CR-motor i Saloon-modellen angavs ge 132 hk NET. Jag vet inte hur man mätte enligt NET men sannolikt gjordes det utan mekanisk fläkt och utan generator. Det intressant är att angivelse enligt NET ger 8 hk mer. Det innebär at den tidiga motor som angetts till 150 hk NET sannolikt hade hamnat på ca 140 enligt DIN. Även detta är dock ett högt värde. Enligt uppgifter från UK där de mätt på nyrenoverade CP-motorer har ingen kunnat visa mer än max 135 hk DIN. Så skillnaden i ”drag” mellan en TR6 med CP-motor och en med CR-motor är inte så stor.

Plant motorblock på CR 1172, Saloon 2,5 PI Mk1



Recess på blocket på Stens CR 402. TR6 1973



Cylinderhuvuden 6 cyl Topplock 6-cylindriga bilar

Model	Year	Commission no	Head no	Ratio	Head hight	Exhaust valve (mm)	Exhaust valve Ø	Narrow head	Effekt NET	Effekt DIN	rpm
TR 5	1968	CP 1 - CP 3096	516816	9,5:1	3.4"	32	1.256"		150		5500
TR 6 PI	1969-71	CP 3097-CP 54584	516816	9,5:1	3.4"	32	1.256"		150		5500
TR 6 PI	1972	CP 75001-CP 77718	218225	9,5:1	3.4"	32	1.256"		150		5500
TR 6 PI	1973	CR 1-CR 2911	218225	9,5:1	3.4"	32	1.256"			124	5000
TR 6 PI	1974	CR 5001-CR 6701	219ÊÊ015	9,5:1	3.4"	30.3	1.197"			124	5000
TR 250	1968	CD1 - CD8594	516ÊÊ323	8,5:0	3.535"	32	1.256"	x	104		4500
TR 6 carb	1969-71	CC 25003-CC 67893	516ÊÊ323	8,5:1	3.535"	32	1.256"	x	104		4500
TR 6 carb	1972	CC 75001-CC 85 737	218ÊÊ227	7,75:1	3.535"	32	1.256"		106		4900
TR 6 carb	1973	CF 1- CF 12500	218ÊÊ227	7,75:1	3.535"	32	1.256"		106		4900
TR 6 carb	1974	CF12501-25777	219ÊÊ019	7.5:1	3.56"	30.3	1.197"		101		4900
TR 6 carb	1975-76	CF 27001-CF 58328	219ÊÊ019	7,5:1	3.56"	30.3	1.197"		101		4900

OBS! Narrow head= narrow between the ports.You can not use TWM inlet manifold for Weber.

Flat top up to CC/CP75000
Recessed top from CC/CP75001 and all CR



Text & foto: Bengt Arvidsson

TR Profilen

Leif Lyrenäs

Färden till Leif och Lena bjuder på riktigt fina TR-vägar i kanten av Landsjön nära Grännas Polkagrisar.

I soffan med en vidunderlig utsikt pratar Leif och jag sportbilar i allmänhet och Triumph TR6 i synnerhet. Jag har alltid drömt om en TR6 säger Leif men det var först 2003 som jag fick äran att köpa en TR6:a och inte vilken TR6:a som helst.

Sveriges ”yngsta” tillverkade TR6 bor numera i Småland

I år är det alltså 50 år sedan tillverkningen av den kanske mest klassiska sportbilen från Britania upphörde. Leifs bil har chassinumret CF 56045U. Den är byggd i maj 1976, alltså bara ett par månader innan den absolut sista TR6 rullade av bandet. När jag ringer och berättar att Leif har den ”yngsta” TR-sexan i Sverige så blir han inte helt överraskad, jag visste att jag har en av de sista säger Leif med inte Sveriges sista byggda. Däremot blir han lite förvånad när han presenteras som nästa TR-profil. Men lite stolt och glad bjuder han in till träff i kanten av Landsjön.

Från USA via England till Sverige

I november 2003 åkte jag över till England och tittade på bilen säger Leif. Han visar fotot där den tidigare ägaren Alan Marsh stolt poserar vid bilen. Varför annonserade han i Svenska tidningar undrar jag? Jaa.. säger Leif lite eftertänksamt, det var väl för att den var vänsterstyrd kanske, Alans fru ville inte köra en vänsterstyrd bil, i alla fall inte i England.

Hur som helst åkte jag hem och funderade. Sen hade vi lite mailkontakt och i december bestämde jag mig och skickade över handpenning. TR6:an fick fira sin sista jul i England för det var först i januari 2004 som jag hämtade bilen. Den stod parkerad i Macclesfield, Cheshire där Alan Marsh bodde.

Efter att ha betalat Alan klev jag ner i sittbrunnen och körde bilen till färjan i Immingham. På den tiden gick färjan till Göteborg så där landade vi, den nyinköpta TR6:an och jag. Det var ju mitt i vintern. Snöade gjorde det också och det var ett ”jädra väder” säger Leif. Bilen hade förstås sommardäck, men jag körde ändå upp till Falköping där jag bodde då. Det var en utmaning på vinterväglag men det gick i alla fall bra.

Leif har koll på historien

Ordning och reda gäller för Leif Lyrenäs och TR6:ans arkiv är i stort sätt komplett. Bilen importerades 1976 till USA av Grantics Motors i Jacksonville, Florida. Den första ägaren hette Ed McKensy i Greeneville, Tennesse. Efter en tid sålde han den till Robert Larry Washington. Robert bodde i South Carolina, en resa på ca 70 mil, kanske inte så mycket i USA. Resan till England var dock längre, det gick till så att Mr Washington sålde bilen vidare till en dealer. Där köpte Alan Marsh från Great Britain bilen och den landade i Southhampton 23 november 1989. Där fick den det engelska registreringsnumret ”ROP528R”.

Alan Marsh var en noggrann och ordentlig herre som dokumenterade det mesta säger Leif. Alan var också en skicklig mekaniker och jobbade med att renovera bilen. Dock visste vi inte riktigt skicket på bilen när den kom till England. Alan renoverade och balanserade motorn med nya kolvar. Han renoverade också topplocket och bytte alla slitdelar. Stromberg förgasarna byttes ut mot två st SU HS 6:or för lite mer effekt. Allt arbete noterades noga och jag fick med all dokumentation i köpet. När jag sen tog över blev det inte så mycket dokumenterat fortsätter Leif och skrattar till lite, men det digra arkivet finns ändå kvar och vi kan bläddra i TR6-historien.

Hjälp från Bennets

Från Falköping var det nära till dåvarande Bennets Motor i Stenkullen. Han hjälpte mig och gick igenom och kollade hela bilen. Bennet bytte bakluckan som var rostig, plockade av skärmar och kollade all mekanik. TR-sexan var i bra skick men lacken var väl inte i superskick säger Leif. Bennet hjälpte till också med omlackeringen som skedde på någon firma som han brukade anlita, jag hade fullt förtroende för honom. Lackeringen var förstås i orginalfärgen, Russet Brown. En ganska ovanlig färg, Leif och jag funderar lite men vi kan inte påminna oss någon mer TR6 med samma färg. I USA dock kan men ibland hitta TR6:or lackade i Russet Brown till salu. Bilen fick också en ny instrumentbräda och inredning. Sen köpte jag snygga ekerfälgar och lite bredare däck som jag tycker matchar bilen bättre

Trogna deltagare på sommarträffarna

Jag kände väl inte direkt till klubben men hade ju sett tidningen för det var där jag fick se annonsen på TR-sexan och jag gick med i TR-klubben direkt efter köpet.

Sedan dess har jag nog varit med på sommarträffarna i alla år säger Leif, numera är också Lena med i sittbrunnen. Det är trevliga träffar och man möter många bekanta på sommarträffarna. Bland de första träffarna som jag deltog i var någonstans på Västkusten och det var ganska spartanskt tyckte jag. Men numera har det blivet mycket trevligare säger Leif sedan vi i klubben graderat upp oss med bra hotell och mat.

Sedan tyckte jag i början att det var ganska enkelspårigt med bara motorsnack och ”alla” stod med sina huvuden i motorrummet. I dag är programmen mycket bättre med t ex museumbesök och intressanta sevärdheter.

Lena och jag ordnade för några år tillbaka en träff som vi kallade ”I Arns hjulspår”. Den gick runt på vägarna i ”Västra Götaland” genom bl a Varnhem, Gudhem och runt Kinnekulle. Vi gillar mixen av TR-körning med lite spännande upplevelser säger Leif

Sportbilsintresset har alltid funnits där

Leif, undrar jag är TR6 din första sportbil eller har du haft sportbilar tidigare. Nej inte direkt säger Leif och drar ut på svaret lite, men jag har ju kört SAAB turbobilar under många år. Först på Atlas Copco och sedan på andra företag där jag jobbat. Jag hade ju förmånen att köra tjänstebilar och kunde då välja de lite sportiga-

re SAAB turbobilarna. Som SAAB fan vid sidan av TR-bilar måste jag ju göra tummen upp för Leifs bruksbilsval.

Internationell karriär

Min pappa som var överingenjör på Atlas Copco tyckte att jag skulle lära mig Tyska ordentligt säger Leif och jag var väl inte så där överdrivet språkbegåvad i skolan. Så pappa skickade mig till några verktygsfirmor i Tyskland för praktik och språkutbildning. T ex Adolf Walrich i Coburg och AD Weiser & Söne i Swartzvald. Jag jobbade där tre månader varje sommar under några år och lärde mig Tyska ganska bra säger Leif.

Efter ett antal år på Atlas Copco i Sverige så kom jag till Atlas Copco i England. Där jobbade jag under några spännande år. Man måste ju följa strömningarna i landet man jobbar i säger Leif lite skämtsamt så i England körde jag en Morris Mini Cooper. Det var en rolig bil och den kändes som en riktig sportbil faktiskt.

På samma tema när jag jobbade i Spanien så körde jag Seat 1430, en populär bil där och är samma bil som Fiat 124 S. I Spanien kördes den också en hel del i rallysamanhang.

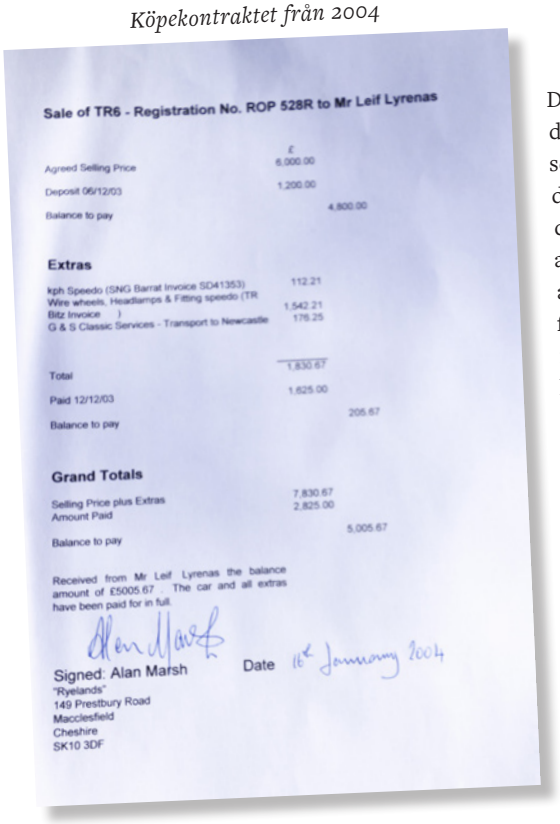
Så småningom flyttade jag hem från Spanien. Det var 1974 och då köpte jag en Volvo 144 GL fullutrustad med insprutning, skinnklädsel och taklucka. Den hade jag i över femtio år och sålde faktiskt först förra året. 144:an stod i mitt garage på Ingarö och var mest i vägen, man kan inte ha kvar allting även fast den var i mycket bra skick säger Leif.

Tillbaka i Sverige jobbade jag på Atlas Copcos HK med administrationen av serviceverkstäderna.



En stolt Leif visar den kompletta dokumentationen från England

Köpekontraktet från 2004



Sale of TR6 - Registration No. ROP 528R to Mr Leif Lyrenas

	£
Agreed Selling Price	6,000.00
Deposit 06/12/03	1,200.00
Balance to pay	4,800.00

Extras

kph Speedo (SNG Barrat Invoice SD41353)	112.21
Wire wheels, Headlamps & Fitting speedo (TR Bitz Invoice)	1,542.21
G & S Classic Services - Transport to Newcastle	176.25
Total	1,830.67
Paid 12/12/03	1,625.00
Balance to pay	205.67

Grand Totals

Selling Price plus Extras	7,830.67
Amount Paid	2,825.00
Balance to pay	5,005.67

Received from Mr Leif Lyrenas the balance amount of £5005.67 . The car and all extras have been paid for in full.

Signed: Alan Marsh Date 11th January 2004

"Ryelands"
149 Prestbury Road
Macclesfield
Cheshire
SK10 3DF

Det var på den tiden när bilden av service förändrades från nödvändigt ont till en affärsidé. Att ta ansvar för och följa produkterna hela livscykeln med service och reparationer var på den tiden lite nytänkande. Det jobbade jag med både i Norden och ut i Europa. Precis samma utveckling av servicetänkandet som bilindustrin har gått faktiskt.

Jag tycker ju om att köra bil...

I min profession har jag haft förmånen att få arrangera lite events med säljarna säger Leif . Då var vi ett flertal gånger på Mantorp Park. Vi körde t ex standardbilar för att prova på ABS bromsar när de kom ut på marknaden. Men vi körde också racing med säljgruppen, en gång körde vi slut på en omgång däck på bara en dag.

Vi var i Sälen och körde på vintervägar också. Jag tyckte att det var bra att säljarna som var ute på vägarna mest hela tiden fick prova på och lära sig att hantera bilarna i olika situationer. Säkerhetstänkandet är viktigt för Leif.

Men det var inte bara standardbilar, på SAABs bana i Linköping körde vi en gång Formula Renault. Då satt man ju nästan på backen och körde. Det var en tvådagars kurs där allt från teori, kurvtagning till själva körningen ingick. Det där var ju verkligen roligt när man kör i 200 km på raksträckorna.

Jag var faktiskt där en gång med min son och körde formelbil, han gick baskursen och jag körde upp för licens. Så jag är eller kanske var, för det är ett tag sen licensierad racedriver.

Drömmen om en TR6

Man läste ju Teknikens Värld och andra motortidningar som ung och där fanns många spännande bilar att sukta efter. När jag bodde i Borås så hade jag en hylla i hobbyrummet med Dinky Toys bilar men de har nog barnbarnen lagt beslag på numera

Men jag alltid drömt lite om en sportbil och just TR6. Det kom sig bl a av att jag ville ha en sexcylindrig bil och då passade ju TR6 förträffligt bra. På min TR6 har jag ju ”meckat” på så sätt att jag alltid skött om service och så men jag har inte lyft ur och skruvat isär motorn. Är du självlärd undrar jag, njaa svarar Leif jag är ju ingenjör och produktionstekniker ursprungligen så teknik i sig är inget främmande. Volvon jag hade stod under ganska många år uppställd i ett garage i Borås där jag bodde. På den behövdes tvärbalkarna bak, stötdämpare och framaxel bytas och det gjorde jag.

Efter några trevliga timmar med Leif och Lena är det dags att åka vidare. I bilen hem funderar jag över de öden och bilintresse som fört samman så många trevliga medlemmar i vår klubb och vi hoppas att får träffa Leif och Lena på många sommarträffar framöver.



Engelsk ”field renovation



Mot test certificate, inspektion chart, Engelska skattekvitton. Leif pekar på certifikatet



Snyggt och rent. Det skall vara lika fint i motorrummet som i sittbrunnen tycker Leif



TR6 på väg ut från vinterförvaringen



I garaget står TR6 som snart skall startas och få komma ut i solen



Alan Marsch poserar stolt över sin TR6 i Macclesfield



Leif Lyrenäs

i Sveriges ”yngsta” tillverkade TR6

TR6 1976 CF 56045U


TR6



Text: Torbjörn Zettergren Foto: Våra klubbmedlemmar

Succé på

Eller hur vi når ut till 92.000 motorintresserade människor

Custom MOTOR SHOW • EST. 1971 •

Vår TR-klubb jobbar mycket med att behålla och få nya medlemmar samt att attrahera yngre medlemmar. En metod är att synas, höras och verka i olika sammanhang. Att medverka i olika mässor utöver våra olika bilträffar är ett sätt. I år fick vi chansen att tillsammans med MG- och Austin Healey-klubbarna delta i restaureringshallen under Verktygsbodens ”vingar” i Custom Motor Show på Elmia i Jönköping. Det ville vi inte missa.

Ett lämpligt objekt fanns i ett sportbilsgarage i Linköping, en Triumph TR4 1964 som stått orörd i 36 år efter importen till Sverige från Texas USA.

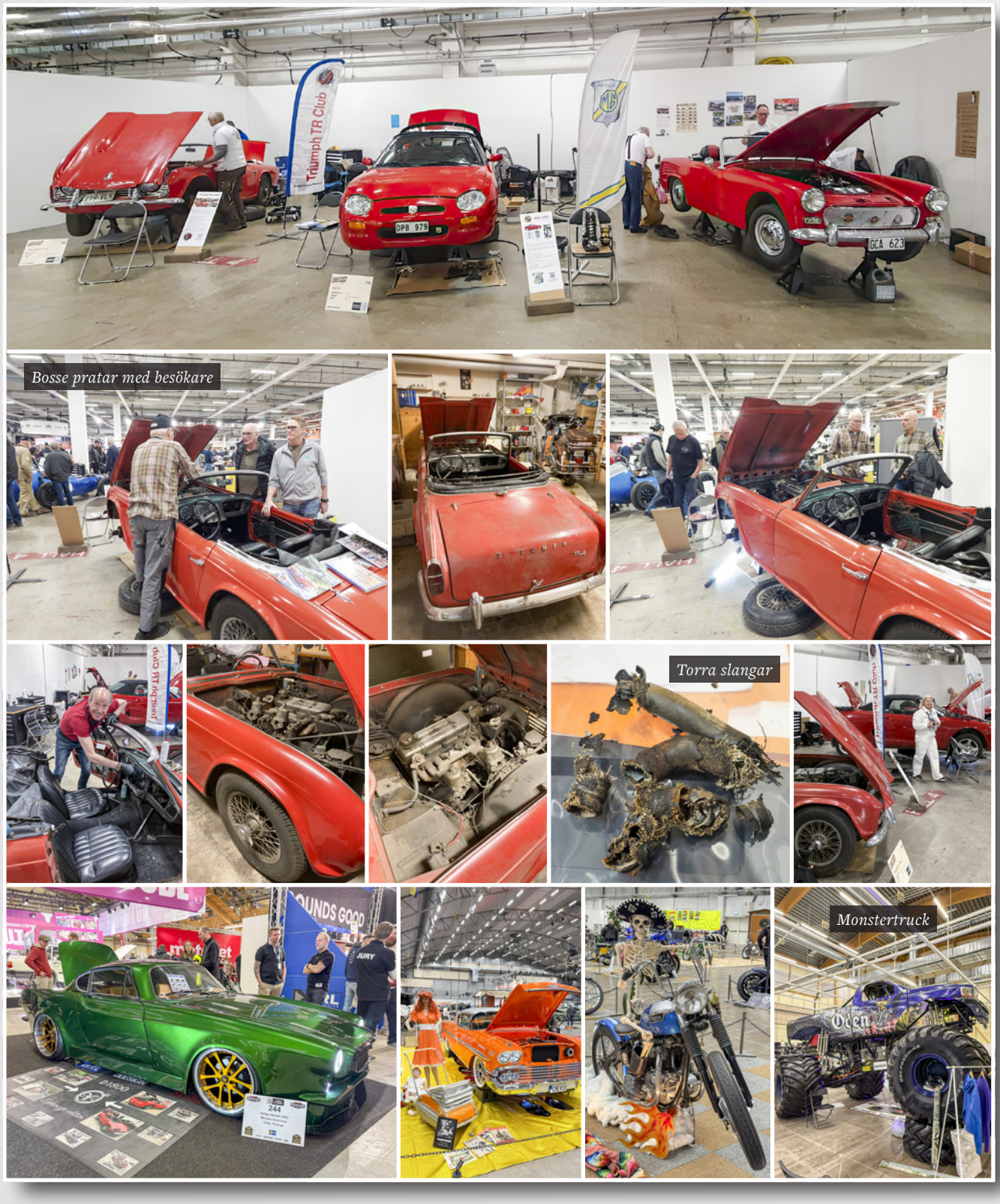
Onsdagen den 1/4 hämtades bilen med trailer från Linköping till Gränna för övernattning. På torsdagen 2/4 transporterades den till Elmia i Jönköping och rullades tryggt in genom porten till Hall C i montern tillsammans med en MG F och en Austin Healey Sprite. Dagen ägnades åt att iordningställa montern och montera alla hjälpmedel samt verktyg tillhandahållna av Verktygsboden. Otroligt att se den febrila aktiviteten i mässans alla montrar.

Mässan var öppen under Påskens alla fyra dagar från långfredag 3/4 till måndag annandag Påsk 6/4. Vårt projekt bestod i att väcka liv i den gamla TR4:an i ett projekt kallat ”Törnrosa”. Tvätta, polera, inventera, byta vätskor, kolla funktioner etc. Att få den körklar var inte att tänka på då den var alltför ”medtagen”. Lite fix och åtgärdslista för reservdelsinköp och renoveringsstrategi tillsammans med att marknadsföra TR-klubben och engelska sportbilar var målsättningen. Tisdagen 7/4 fraktades bilen och allt materiel tillbaka till garaget i Linköping.

Stort intresse

Våra tre engelska bilar i montern tilldrog sig ett större intresse än vad vi hoppats på, både äldre och yngre, killar som tjejer. Fäder som berättade för sina barn om Triumphbilar dom ägt i sin ungdom. Dom stod även och drömde om att kunna köpa sig en bil som gemensam hobby. Verkar som att alla nya ”retrobilar” skapat ett intresse för originalen, både gällande våra bilar och andra bilar i samma tidsålder. Några nya medlemmar värvades men framför allt kunde vi presentera våra Triumphbilar och vår fina Triumph TR klubb. Till vår hjälp hade vi, utöver vårt eget kunnande, tagit med oss presentationsmaterial genom sammansatt mässpärm, våra jubileumsupplagor, böcker, utdelande av klubbtidningar och naturligtvis vår bil på plats. Vårt erbjudande var gratis medlemskap för resten av 2026. Mässchefen berättade att renoveringshallen i sin helhet aldrig tidigare haft så många besökare som i år.

Mässan som sådan vänder sig dock inte främst till renoverade historiska bilar i original även om dessa var representerade med många fina objekt. Den är otroligt bred och rymmer de flesta intresseområdena men med tyngdpunkt på muskelbilar, fantastis-



ka byggen och styling samt mängder av montrar med putsmedel, skyltar, tröjor och ljudanläggningar. Även MHRF deltog med en egen monter. Ombyggnadsfantasin och lackeringar verkar inte ha några gränser, många objekt är rena bilkonstverk. Inne på mässan var stämningen god. Trafik- och parkeringskaos hör nästan till. Det stök och bråk som sker på kvällarna har inget med oss bilintresserade att göra.

För att ro detta i hamn var vi ett tiotal personer från TR-klubben som trotsade Påsken och turades om med de olika momenten och bemanning på mässdagarna enligt tidigare upprättad plan.

Cox & Buckles Spares

Av Bengt Nylén



Foto på Pete Buckles i viloläge publicerat i TR Action. Engelsmännens sinne för humor är på en annan nivå.

För er som haft er TR-bil sen 90-talet och innan dess så känner ni igen namnen på rubriken. Firman Cox & Buckles var ursprunget till det som sedan blev Moss i UK. Cox & Buckles grundades av Pete Cox och Pete Buckles på 70-talet.

Pete Buckles var affärsmannen och Pete Cox teknikern. Tyvärr är båda döda nu. Pete Buckles dog 2023 och Pete Cox 2025. Pete Cox son driver dock vidare ett eget bolag som sysslar med växellådor, OD och diffklumpar till TR-bilar. Det heter Pete Cox & Son Sports Cars. Kan varmt rekommenderas.

Jag köpte min TR6 i augusti 1995 och behövde genast lite reservdelar. Dessa beställde jag i dec 1995 från Cox & Buckles Spares, Richmond, Surrey. Namnet hängde med fram till 1999 då det ändrades till Moss London.

Här nedan kommer en artikel om hur starten såg. Den är skriven av Pete Cox och publicerad i TR Action i maj 2024 som en krönika över Pete Buckles.

Var ska man börja en historia som varade i 54 år?

Jag var laboratorietekniker på läkarutbildningen vid Birminghams universitet och en dag 1969 knackade Pete Buckles på dörren till min lilla verkstad jag som använde för att sätta ihop prylar för labbet. ***”Du skulle vara Pete Cox, och jag vet att du äger en TR2, så kan du laga min TR-växellåda?”*** Logiken bakom hans tänkande var ok, förutom att man kunde fråga sig varför han inte kunde göra det själv. Jag kunde inte motstå utmaningen och en vecka eller så senare var jobbet klart, och jag befriade Bob från 3 pund och 10 shilling, varav 1 pund täckte de få delar som användes. Han gick därifrån som en fattigare men lyckligare man, och jag hade en del kunskap som kanske kunde komma till nytta en dag.

Maj 1970, och min (dåvarande) fru kom hem från sin arbetsplats på RAC:s högkvarter på Hagley Road i Birmingham och meddelade att det höll på att bildas en klubb för Triumph TR-bilar och hon gav mig detaljerna. Jag hade inte sett annonsen om detta i Motorsport Magazine. Samma kväll stoppade jag en check i ett kuvert med formuläret ifyllt, och nästa dag var det på väg till Terry och Val Simpson. En vecka eller två senare kom det lilla kortet tillbaka med mitt namn och nummer 55 handskrivet på, mitt medlemskap hade börjat. Ytterligare information var att det skulle bli ett möte på The Holt, och detta var det andra klubbmötet, i augusti, tror jag.

Dagen före mötet på Holt gick jag och fyllde bagageutrymmet på min TR2 med ett urval av reservdelar från Hughie (H E Hill), och nästa dag anlände jag till Holt, utan att veta vad jag kunde förvänta mig. Det fanns 20-30 TR-bilar där och när jag öppnade bagageutrymmet blev jag chockad över det omedelbara intresset som visades, och bagageutrymmet var tomt innan jag ens hann köpa mig en pint. Jag åkte hem den eftermiddagen som en glad, rik man, förmodligen med en vinst på 10 pund.

Nästa klubbmöte tre månader senare, på samma plats, gjorde jag likadant, men den här gången blev jag överfallen av den här slarviga killen som lät som en Cockney och önskade köpa allt, eftersom han kunde ”tjäna riktiga pengar” på reservdelarna och att han skulle sköta försäljningen i framtiden. Snacka om att bli pressad.

På den tiden hade jag ingen telefon, så Pete och jag skötte allt via post. Jag köpte vad jag kunde och vid framtida möten överlämnade jag godsakerna åt honom att sälja, varefter jag fick en procentandel av vinsten. Det var, som man säger, en matchning gjord i, ja, Canley för att vara exakt.

Jag fick nog 20 brev om dagen som jag var tvungen att svara på och ge offerter till kunder. Jag slösade bort ett par månader på att försöka få ett jobb på ett laboratorium och fick sedan ett erbjudande från en vän som ville att jag skulle starta ett däckförsäljnings-/monteringsföretag på verkstaden han drev med sin bror, vilket jag accepterade, och även om det gick trögt till en början i slutet av det första året, gick vi hyfsat med vinst. Jag använde verkstadens skåpbil för att besöka London (och leverera till Pete) och besökte en välkänd däckförsäljare för att köpa däck. Vårt företagsmöte var fullt av lovord för de goda framstegen, men , de två bröderna behövde mig inte längre, så jag blev nervös igen och telefonsamtalet till Pete den kvällen blev katalysatorn för framtiden för oss båda. Pete sa att han skulle hitta en verkstad, vilket han gjorde rekordsnabbt, och över julen 1974 flyttade han in, så att vi kunde öppna som Cox and Buckles Spares i januari 1975, på High Street i Mitcham.

Mönstret var snabbt satt. Jag byggde ihop några växellådor och upptäckte att man kunde lasta 4 till 5 i en TR4, dock färre om överväxel var monterad. Jag kunde tom få plats med TR4-motor och placera den där passagerarsätet borde vara, men det innebar mindre plats för växellådor. Det fanns ett par motorrelaterade lager i Birmingham där jag kunde köpa varor som kromade luftfilter, oljefilter och packa dessa runt ljuddämpare, bladfjädrar etc. En TR4 fylls snart. Man måste komma ihåg att på 70-talet fanns det ingen M40, så jag var tvungen att använda A34 genom Stratford och Woodstock och sedan genom de trafikerade vägarna i norra London för att komma till Mitcham.

Allt eftersom 1971 fortskred var Pete mitt i händelsernas centrum och nära klubbkontoret. Vi pratade om hur man genererar pengar och kom på idén att bilda en ny reservdelsfond, till vilken deltagarna lånade ut minst 3 pund, vilket de fick 10 % rabatt på de annonserade reservdelarna. Samtidigt kompletterade klubbens nyhetsbrev alternativa nummer med ett reservdelsnyhetsbrev som

mestadels skrevs av Pete. Detta skedde efter överenskommelse med klubbkommittén, så Pete och jag blev reservdelssekreterare.

Vår stora framgång 1971 var att övertala ett lokalt företag (Tyre Sales Ltd) att se vad de kunde få ut av en affär med Dunlop för ekerhjul. De kom tillbaka med 100 lackerade hjul i storleken 4,5J X 15 för 3,10 shilling (3,50 pund) styck. Dessa åkte till mitt garage på Clapgate Lane i Bartley Green och såldes snart för 4,50 pund styck. Jag tror mig minnas att våra föräldrar var tvungna att hjälpa till att finansiera den här ”affären”.

Detta fortsatte i ungefär ett år, sedan bestämde vi oss för att starta en butik i Birmingham och 1976 flyttade vi in på Fairfax Road. Verkstaden fungerade bra eftersom jag kunde spendera måndag och tisdag med att bygga växellådor (mestadels), leverera till Londonverkstaden på onsdag och sedan öppna min verkstad från torsdag till lördag med en sen torsdagskvällen. Vid det här laget hade vi en Escort-skåpbil, 1100cc, och jag kunde leverera mycket mer i den. Arbetsbördan började ta ut sin rätt på oss båda och efter en särskilt sen torsdag somnade jag på vägen till Rowney Green och körde rakt in i en ek och avskrev skåpbilen. Vi ändrade dock saker efter det och stängde klockan åtta på torsdagskvällarna.

Pete växte snart ifrån Mitcham-verkstaden och flyttade till Harberson Road i Balham, inte det vackraste stället i London. Här fanns försäljningsdisken på övervåningen och nedanför en verkstad och butik. C&B London började tillverka en del av sina egna växellådor och axlar. Pete Wigglesworth anslöt sig till oss under den här perioden och tog över en del av kundbördan från Pete. Vi flyttade snart in i en annan enhet som Pete och jag ägde, och den låg på Market Road i Richmond. En fin enhet, men vi växte snart ur den med.

1977 beställde vi våra första ”verktyg” för att producera TR3-golvtråg och sidopaneler, och dessa var banbrytande för oss. Samtidigt fick vi Sabre Automotive i Bicester till att producera innertrösklar och delvis färdiga yttertrösklar, vilket var enkla vik- och svetsjobb. Petes granne på Crossways Road var verktygsmakare och Pete lockade honom att bli partner hos oss.

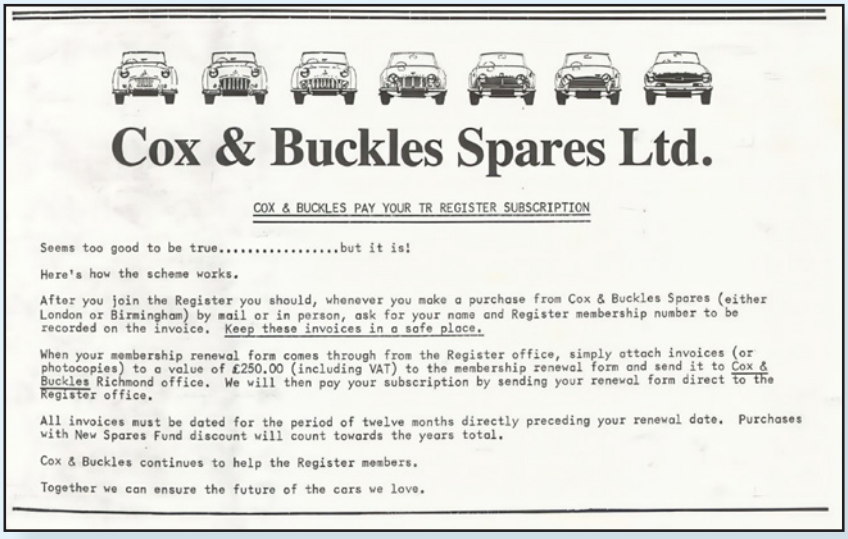
1979 omsatte vi vår första miljon, till stor del tack vare Petes marknadsanalysförmåga, även om jag gärna tror att den hjälp jag gav med att leverera varorna och producera enheter för försäljning bidrog mycket till att uppnå detta. Vid slutet av året slog Pete och jag oss samman med Graham Paddy och Neil Aldred från Sprite och Midget, vilket krävde ytterligare en flytt till Manor Road, som tidigare var hemvist för en Jaguar-återförsäljare. Det fanns en tunnel genom och under byggnaden som ledde till verkstaden på Grana Road, så vi kunde nu erbjuda en komplett service och ibland använda verkstaden för att reda ut problemdelar. Vår tredje partner drev verkstaden och London kunde producera alla växellådor etc. som behövdes internt. Det är ingen överraskning att vår sammanlagda omsättning snart var över 3 miljoner per år.

Livet fortsatte så i flera år till, med de tre partnerna som hade månatliga möten på kontoret på Manor Road, ofta tillsammans med vår revisor Philip Neilson, en supervän som vi förlorade tidigt när han drabbades av matstrupscancer. I början av 80-talet producerade vi många fler karosspaneler, inklusive TR4-skärmar fram och bak, bagagerumsgolv till TR3 och tillhörande innerpaneler. Bakre skärmar för båda karossformerna. Vi tillverkade även skärmar för båda karossformerna och dessa var en mycket större utmaning. Vi tillverkade även yttertrösklar till TR4-6, även om dessa var sänksmidda. Pete var drivkraften bakom verktygen och panelerna, men han visste vad kunderna begärde, men vi fick åtminstone regelbundet betalt eftersom verksamheten var självförsörjande.

Jag träffade Paul Cromton 1976 och han föreslog att vi skulle lägga ett bud på några delar som skulle kasseras från Mulliner-fabriken i Bordesley Green i Birmingham, återigen med ”klubben” som den främsta anledningen till att vi ville ha dem. Det fanns bara en lagerplats och de saker som fångade min uppmärksamhet var TR5-kamaxlar, kanske 50 stycken. Paul föreslog att vi skulle erbjuda 400 pund för pallplatsen. Pete gick med på det direkt och lämnade sakerna till mig och när jag såg storleken på lagerplatsen sjönk mitt hjärta. Det tog 3 skåpbilsresor att rensa lagret eftersom det fanns massor av andra delar i lagret, och vi VAR TVUNGA att ta hela partiet. Jag hade bara varit i vår verkstad några månader så det fanns fortfarande gott om plats och jag bara staplade allt på golvet. Nästa morgon, fick jag ett skrämmande samtal från Triumphs säkerhetspersonal som berättade att jag hade gått iväg med delar jag inte borde ha tagit bort. Att förklara att jag var tvungen att ta allt fungerade inte och de sa ”vi kommer och tar tillbaka det ni inte borde ha tagit bort”. Ett par timmar senare anlände ungefär fem säkerhetsvakter och tog bort det de behövde (som tur var inte TR5-kamaxlarna) och kastade alltihop i bakluckan på en lastbil på väg till skrotgården, sa de till mig. Konstigt resonemang. Vi hade gärna betalat mer. Pete var inte imponerad. Det fick oss att registreras som agenter för framtida affärer.

Pete var inte så förtjust i dessa affärer eftersom de aldrig gick enligt plan och förstörde hans kassaflöde. Nästa affär, ungefär ett år senare, innebar att köpa 100st TR6-motorblock för 8 pund styck, med en vikt på cirka 70 kg. Han lämnade valet till mig och jag var snart iväg längs A34 till nära Witney efter att ha hyrt en 7,5-tons lastbil. Blocken packades, bandades, 9 i taget, på pallbaser och smörjdes in och lindades in i papper. Vi kom till 9 pallar och föraren ropade ”whoa”, när lastbilens flak stod på bakdäcken.

Annons i TR Action 1983



Cox & Buckles Spares Ltd.

COX & BUCKLES PAY YOUR TR REGISTER SUBSCRIPTION

Seems too good to be true.....but it is!

Here's how the scheme works.

After you join the Register you should, whenever you make a purchase from Cox & Buckles Spares (either London or Birmingham) by mail or in person, ask for your name and Register membership number to be recorded on the invoice. Keep these invoices in a safe place.

When your membership renewal form comes through from the Register office, simply attach invoices (or photocopies) to a value of £250.00 (including VAT) to the membership renewal form and send it to Cox & Buckles Richmond office. We will then pay your subscription by sending your renewal form direct to the Register office.

All invoices must be dated for the period of twelve months directly preceding your renewal date. Purchases with New Spares Fund discount will count towards the years total.

Cox & Buckles continues to help the Register members.

Together we can ensure the future of the cars we love.



Annons i TR Action 1989

Jag körde tillbaka till Fairfax Road i snigelfart och undrade hur jag skulle lossa det som bekvämt var över 7,5 ton. Jag ringde Pete när jag kom tillbaka, och sympatisk som alltid sa han: ”Du kommer på något och jag hämtar tillbaka den förbannade lastbilen före klockan 17, annars får du betala för den extra dagen från din lön”. På något sätt lyckades jag lossa lasset. Pete tog resten av blocken till London med den pålitliga Transiten.

Den slutliga affären var till Canley 1981 och vi blev tillsagda att bjuda cirka 1200 pund för växellådor och cirka 60 generatorer. Vi fick för samma pris över 1000 kugghjul också avsedda för olika växelådor så vi var redo för livet, trodde vi.

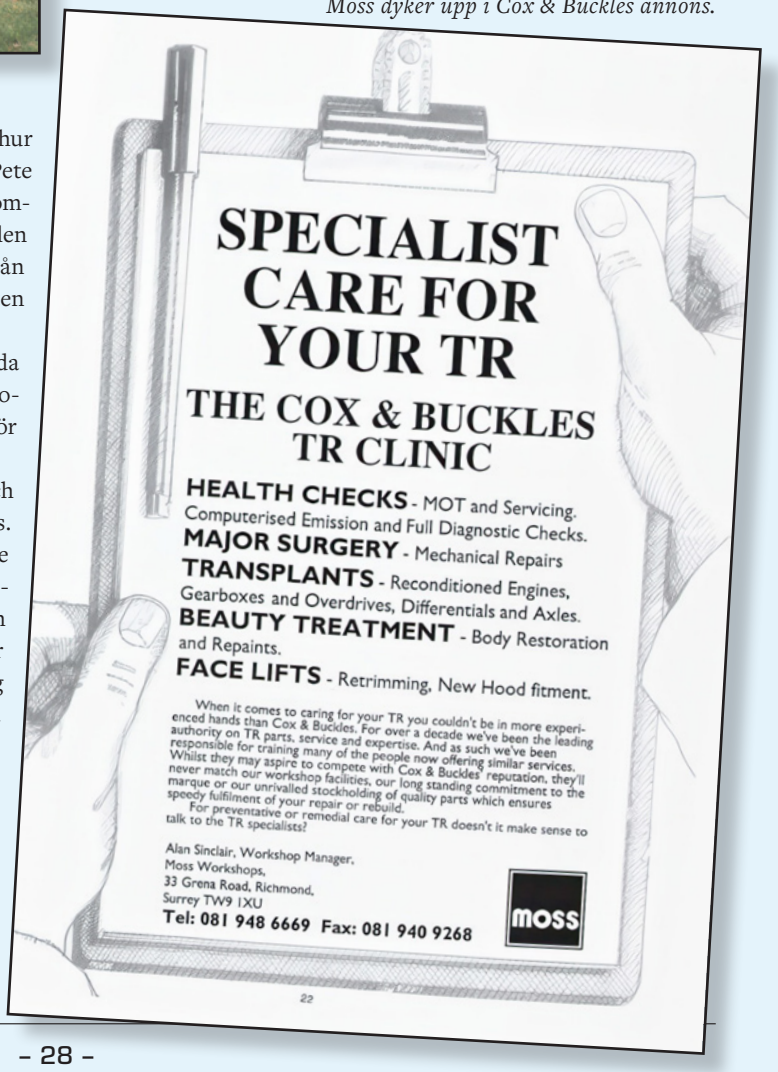
Den 1 januari öppnade jag ”Peter Cox Sports Cars”, och Londonbutiken öppnade som Classic British Sports Cars. PCSC gick bra och det gjorde CBSC också, men 2 1/2 år senare ringde jag Pete efter att knappt ha pratat under mellanperioden för att få ett affärsmöte, främst för att berätta för honom att jag var redo att lämna klassiska bilar för gott, kanske för mycket tid i frontlinjen. Pete och hans fru Marsha skilde sig 1992, i godo, verkar det som, eftersom hon fortsatte att vara hans frisör.

Jag insåg väldigt snabbt att Pete hade förändrats till en mycket lugnare och trevligare man att umgås med, och under de kommande 15 åren tillbringade vi många nätter med att diskutera arbetsrelaterade frågor, medan Petes nya hustru, Irene lyssnade intensivt. Hon gav oss alltid bra mat, och det är nog ingen överraskning att samtalet de flesta nätter dog ut när en (eller alla tre) av oss somnade.

År 1990 försökte Moss framgångsrikt få filialerna online med ett datorsystem de hade utvecklat. Jag skaffade en fungerande Nokia-mobil. Allt den gjorde var att man kunde ringa och ta emot samtal. Perfekt och tillräckligt för mig i alla fall. Det saknades fortfarande något, och det kom i form av www, vilket bland annat gjorde det möjligt för en att slå upp saker man ville veta något om.

År 2002 föreslog Pete att vi skulle gå ut och äta tillsammans på hans favoritrestaurang, och att han skulle betala för måltiden om vi andra betalade dryckesräkningen (som var mycket mer än maten). Familjen Pete bestod av mig, Buckles, Wigglesworth, Taylor, Beadle och heders-Petes Andy Turner och Mark Greer. I förekommande fall bjöds även fruar/partners in. Dessa möten fortsatte årligen tills covid förändrade saker och ting, för alltid som det visade sig. I augusti 2023 föreslog Pete att vi skulle träffas, han, jag och bara våra partners, för middag, som han gärna kallade kvällsmåltiden, på sin favoritrestaurang på Broadway, Russell’s. Och så njöt vi av en fish and chips-middag som visade sig vara vår sista måltid tillsammans, som han bjöd oss på som sina gäster.

Tre dagar före jul åkte Pete till British Motor Heritage Center för en middag med personalen i sin senaste och mest utsökta Bentley. Han ursäktade sig tidigt, körde hem och lade sig. Irene ringde ambulans samma kväll och det verkar som att han hamnade i koma samma natt, och vaknade inte ur den, och gick bort på julaftonsmorgon. I sann Buckles-stil på en dag ingen av oss kan glömma.



Annons i TR Action 1992. Här ser man att Moss dyker upp i Cox & Buckles annons.



PELA®

★★★★★ (17)

ARTNR: 513923

Polersats i väska, roterande

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



1 695:-

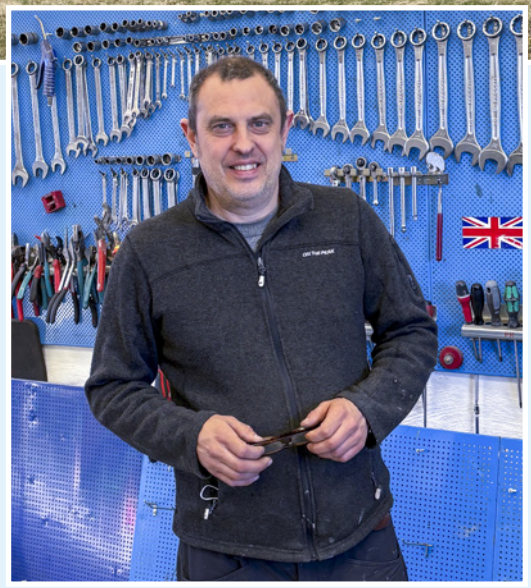
VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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



Jonas Pöldas nya verkstad ligger vackert på slätten



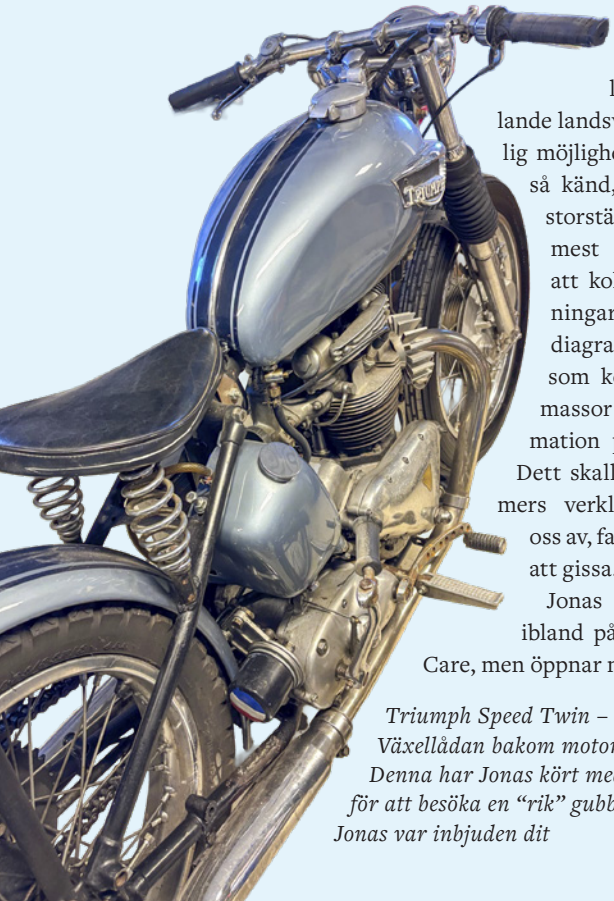
Jonas framför en av verktygstavlorna i lyfthallen

Text & foto: Håkan Gerdbo

Ny verkstad i Skåne!

Källsborg 1774. Lägg in platsen på GPSen. Orten ligger lite söder om Svalöv, vid Källs Nöbbelöv och 1,5 mil från Knutstorp. Egentligen rätt centralt i Skåne. Och jag vill samtidigt tipsa om alla dessa underbara TR-vägar som finns där. Vackra vägar i dalgångar och över slätter.

Där finns den nya verkstaden med "rullande landsväg" eller "bromsbänk," där du kan få din motor undersökt, felsökt och justerad. Verkstaden drivs av Jonas Pölda, en erfaren bilmekaniker och hängiven racerförare med massor av vinster med sin Mini.



Triumph Speed Twin – 1953. Växellådan bakom motorn till höger. Denna har Jonas kört med till Monaco för att besöka en "rik" gubbe på en båt. Jonas var inbjuden dit

Detta med att köra bilen på en rullande landsväg är en otrolig möjlighet som inte är så känd, utom i vissa storstäder, där den mest används för att kolla olika trimningars resultat. De diagram och kurvor som kommer ut ger massor av hälsoinformation på din motor. Dett skall vi med oldtimers verkligen använda oss av, fakta i stället för att gissa.

Jonas Pölda arbetar ibland på English Care Care, men öppnar nu på allvar sin nya moderna anläggning i den nyrenoverade anläggningen på skånska slätten. Jag och styrelseledamoten Sten Lennbro, gjorde ett besök hos Jonas innan allt var klart, så när ni läser detta är allt iordningställt för att ta emot hjälpsökande.

På en rullande landsväg utförs optimering, utveckling, felsök och effektmätning. En annan anledning kan vara ren nyfikenhet på hur många hästar som finns under just din motorhuv. Därför har Jonas många tävlingsförare som kunder.

I höstas körde Jonas min TR6:a i den gamla verkstaden. Jag kom dit med konstaterade 75hk och ett taskigt vridmoment. Fick hem bilen med en uppmätt effekt på ca 135hk. Så jag kan själv rekommendera ett test på en rullande landsväg...

Det finns mycket att berätta efter ett besök där men vi låter bilderna tala. Och vill dessutom påpeka att hela den nya verkstadsbyggnaden är totalrenoverad. När allt är klart så kommer nog Jonas att kunna visa några av sina tävlingsbilar och unika motorcyklar också. Jonas Pöldas verkstad kommer dessutom att finnas i vår BrakeDown APP. Och vi skall ordna ett gemensamt TR-besök där senare iår.

Jonas når ni lättast på mobil; 076- 007 0127



Den rullande landsvägens innanmäte – här döljer sig sanningarna





Krigsminne, MC raritet från 1942. En 750 BMC, (C står för Canada, A stod för Amerika, men det var samma hoj), med vapehölster. Det finns inget kopplingshandtag på vänster sida – det skulle hindra skyttet!



Motorblocket till den motor som "rasade" för Jonas i ett lopp. Det var en vevstaksbult som gav sig och gjorde så att hålet i blocket blev så stort. Enligt uppgift gav 1000kbm Mini Motorn då 100+ HK



Styrelseledamoten Sten Lennbro i sin fina TR6. Jag har döpt honom till Fittipaldi



Sommarträffen

31/7 - 2/8 Värnamo

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

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

Toftaholm Herrgård:

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

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



PROGRAM:

Fredag

15:00
Incheckning, möjlighet till fika

18:30
Grillbuffé i Orangeriet

Lördag

07:30
Frukost

08:45
Avfärd mot Huseby bruk

10:00
Guidad tur för halva gänget

11:00
Guidad tur för andra halvan

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

18:30
Middag i Orangeriet

Söndag

07:30
Frukost

09:00
Årsmöte, lokal meddelas på plats

Anmälan

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

Fredag-söndag 500 sek/Person

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

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

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

Anmälan och anmälningsavgift
betalas senast 31 Maj 2026.

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

Priser för rum och mat:

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

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

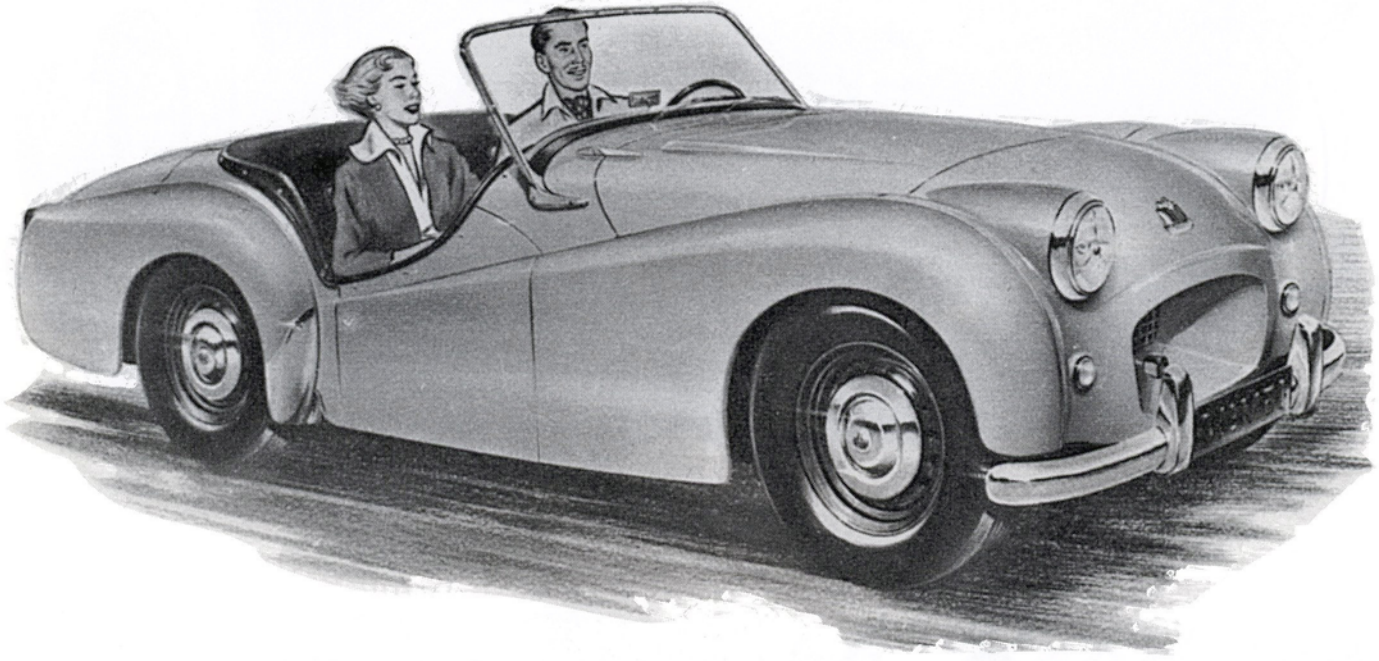
Extranatt 1990 sek/rum och i enkelrum 1590 sek.

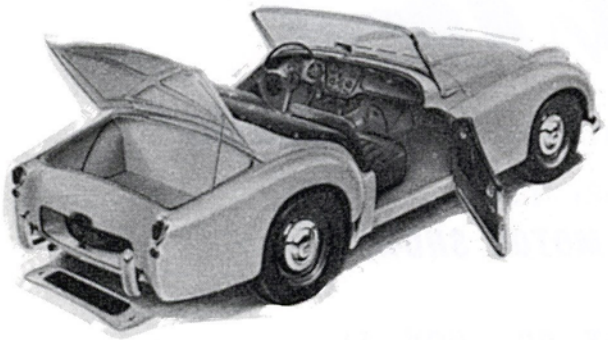
Ev frågor besvaras av Finnvid tel 0704335185.





Brings a new inspiration to motoring!





For the sporting motorist the Triumph T.R.2 Sports Car opens up exciting new possibilities. It has already given proof of its outstanding performance — timed by the Royal Automobile Club of Belgium it reached a speed of 124 m.p.h. in speed trim on the famous Jabbeke Highway. In its standard form and without overdrive it is capable of over 100 m.p.h. It is fitted with a 2 litre engine and a four-speed gearbox. At the same time the clean, handsome lines of the Triumph Sports Car make it attractive as a fast touring car with ample room for luggage. Although powerful and speedy it incorporates every device to provide the maximum safety and comfort on the open road. The Triumph Sports Car does indeed offer in its design and performance the finest possible value for money to-day.

THE TRIUMPH

2 LITRE SPORTS CAR

£595 (P.T. £249 0s. 10d.)

TRIUMPH MOTOR CO. (1945) LTD., COVENTRY, ENGLAND. London Showrooms: 15-17 Berkeley Square, W.1. Tel: Grosvenor 8181

TRIUMPH CARS · STANDARD CARS · STANDARD COMMERCIAL VEHICLES · FERGUSON TRACTORS



SCAN THE QR CODE TO SIGN UP TO OUR EMAIL NEWSLETTER

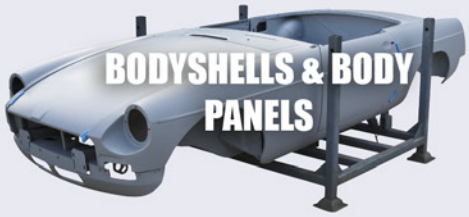
Be the first to know about sales and offers from Moss Europe, as well as new and back-in-stock items, our latest blogs about classic car ownership, and much more.



PRINTED CATALOGUES

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













FULL RANGE OF PRODUCTS AVAILABLE ONLINE AND BY PHONE.

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

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

moss
PARTS · ACCESSORIES · TOOLS

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

Text: Håkan Gerdbo

Reservdelsbranschen för “oldtimers”. Del 4

Reservdelsbranschen, sista avsnittet.

När vi planerade denna artikelserie var det inte meningen att den skulle bli så omfattande. Men ämnet i sig, med Brexit som utgångspunkt och att det under artiklarnas tidsperiod, hände mycket i branschen, gjorde intresset större. Inte minst genom att de två giganterna Moss och Rimmer nu officiellt gått samman.

Det skall sättas i perspektiv på att de också, enligt egen utsago, skall förbättra sina inköp av nyproducerade reservdelar.

Ett ämne vi diskuterat mycket, detta med kvalitet är något vi kunder uppskattar extra mycket. Och faktiskt kräver.

Vi som relativt liten klubb i Triumphvärlden, har nog också öppnat ögonen för vår verksamhet och tidning, hos flera aktörer, i takt med att vi kontaktat dem. Det visar intresset som de flesta leverantörerna gett oss med fakta och material.

Tullar, fraktkostnader och de sk, “hanteringskostnaderna” är ett aktuellt ämne och ställer till det för oss som varit vana att köpa direkt från UK. Nu finns det alternativ.

Köpbeteendena förändrades med BREXIT och företagen fick anpassa sig. En del snabbare än andra. Samtidigt måste man konstatera att de företag som har verkstäder i UK och saknar den säljorganisation som de renodlade reservdelsbolagen har, får det svårare på marknaden, eftersom deras reservdelar blir klart dyrare för oss.

Reservdelarna i sig är nog mycket identiska så priset och kvaliteten blir viktigare. Samtidigt som företagens service, utbud och prisstrategi, samt inte minst deras marknadsföring blir mer offensiv.

Jag vågar, efter denna studie, påstå att de företag som har sin distribution inom EU och att vi som kunder då slipper tull, hanteringskostnader, UK-skatter och dyra frakter är de som kommer vara ledande i branschen länge. Exempelvis Bastuck, Moss/Rimmer, SC-Parts, Anglo Parts och Limora Men det exkluderar inte de andra. I synnerhet inte specialistföretagen. De har alltid sin plats.

Jag tror samtidigt att de ledande företagen kommer att utvecklas ännu mer vad gäller just kvalitet på de produkter som nytillverkas. Att vi helt enket får mycket bättre produkter. I takt med detta så försvinner då de sämre “kopiorna”.

Reservdelsbranschen blir alltmer global och intressant för investerare, men vi som kunder måste trycka på med att kvalitet måste gälla.

Mitt enkla tips till läsaren blir att kolla upp marknaden noga, studera utbudet och bilda er en egen uppfattning. Var inte heller rädda för att använda er av flera olika leverantörer.

Nu vet ni att det finns många aktörer att kontakta.

Lycka till.

PRESTIGE INJECTIONS

Nu talar vi om ett riktigt specialistföretag, som endast ett fåtal medlemmar känner till, men ni har kanske sett eller hört namnet. Ett mycket litet företag som nischat sig på Lucas MK2 mekaniska inprutningssystem. De utför reparationer, service och diagnoser. Hit skickar man det som Lucas uppfunnit och inte fungerar längre, eller köper nytt av dem.

Carl Fitchett heter mannen som “brottas” med och löser de problem som de flesta med TR5, TR6 någon gång svär över när det gäller insprutningen.

Företaget är inte lätta att nå via hemsida, men mail till Carl fungerar. Vill ni besöka dem så har de en klar policy: Endast bokade möten måndag till torsdag, så det så.

För att överleva har företaget nu gått upp i ett annat bolag som heter TR Trader. Och de säljer gärna till svenska kunder. Det är enkelt säger Carl, kunden betalar ingen UK skatt utan alla kostnader, som EU moms, transport och tull, står kunden för. Och de anlitar UPS, så deras administrationskostnader tillkommer också. Självklart är det inget “drama” detta med kostnaderna, sager han – det betalar kunden. Så kan man resonera när man har en rätt unik marknadssits. – Men detta med insprutningsproblemen, det kan de! Och mer om TR Trader kan ni läsa om på deras hemsida.



Lite av deras utbud

Carl Fitchett når man enklast via mail: trtrader@icloud.com
pi@trtrader.com
www.trtrader.com

Text: Håkan Gerdbo Foto: Håkan Gerdbo & Bengt Nylén

TR Shop London

– en nostalgisk fyndhörna, guldgruva eller tidskapsel

Detta är den nostalgiska expertbutiken. Som funnits sedan 1974, och har fortfarande samma öppetider. Tunnelbanan stannar nära.

TR Shop är en unik handlare. De annonserar frekvent i Engelsk TR press och hemsidan är sedan mycket länge under uppdatering. 2020 hade de en stor kampanj och 2024 planerade man att uppdatera den tryckta broschyren, Men det har man inte hunnit med än. Men man poängterar att produkterna troligen finns kvar men att priserna ändrats.

Logga in där ändå, låt det ta sin tid, då öppnar sig en liten "oas" av prylar och delar. Deras syn på snabbhet är unik, eftersom de inte verkar ta ordet på allvar. Trots att de i sin reklam säger att de är snabba. Men har man funnits i samma lokaler i 52 år så får man ha viss förståelse. De jobbar i sin takt. De säger själva att de nog servat fler Triumph's än det tillverkats.

Ring eller skicka mail till dem!

När ni letar runt på hemsidan blir ni snabbt varse att detta med att lägga en order också är under konstruktion, så de ber därför kunden att maila eller ringa in sin order.

När man kommer i kontakt med dem, så upptäcker man att i denna gamla shop finns massor av både prylar och guldkorn. Det mesta är begagnade eller renoverade delar. Men faktiskt även mycket fabriksnytt. Jag testade själv att köpa ett nytt kit till mina bakbromsar och kvaliteten var utmärkt – men tyvärr blev totalpriset lite väl högt, även om grundpriset var bra. (Fy för Brexit). Det var ett kit med delar som ingen av de andra kunde erbjuda. Tillverkat i England dessutom.

Det är faktiskt en upplevelse i sig att tala med dem. Jag frågade samtidigt om en ventilkåpa. Självklart hade de en sådan, lätt använd, med några bucklor. Nu blev det ingen deal där, eftersom jag istället själv fixade till den befintliga.

En kort sammanfattning och rekommendation är att testa dem, de har nog det mesta, men ta reda på frakt, tull och momskostnaderna. Och framför allt förbered dig på en inte alltför snabb leverans. Det är säkert helt annorlunda att handla direkt i butiken. Ett shop besök är säkert i sig en upplevelse bara det.

Jag har inför för denna artikelserie, sökt dem sedan oktober 2025, om ytterligare företagsfakta, men tyvärr har de inte återkopplat. Men mitt nya bromskit kom fram ändå. Och jag är nöjd med det. Men man blir lite sur när det några veckor efter leveransen dimper ner en faktura på tull o hanteringskostnader från FedEx. Och de tog tyvärr rejält betalt.

info@trshop.co.uk
www.trshop.co.uk

Butiken som den såg ut 1998 när fd ordf. Anders Glingesten och Bengt Nylén besökte den. Ser likadan ut idag.




Bromskit tillverkat i UK



Gary Bates, grundare och ägare

Text: Håkan Gerdbo Foto: TRGB

Ni som är med i engelska TR Register och då får tidningen TR ACTION, en utomordentligt informativ tidning förresten, har säkert sett annonser från detta företag. De finns även med på vår hemsida under leverantörslänkar. Denna delen av vår hemsida vill jag särskilt rekommendera. Massor att hämta hem därifrån för oss medlemmar.

TRGB finns, grovt skalat, på en plats i en triangel mellan London, Cambridge och Birmingham. Alltså norr om London. En bit från Silverstone. Men en "bit" i England kan ta lång tid att köra. Ni som kört bil i UK vet vad detta innebär.

Naturligtvis är även TRGB grundat av en enthusiast, Gary Bates år 1986. Han drev företaget först hemifrån, men 1992 flyttade han verksamheten till nya lokaler, där hans kompis Steve Brocklebank sedan länge drivit en verkstad. Speciellt inriktad på Triumph.

Egen högklassig verkstad

Verkstaden utvecklades mer och mer och snart fyllde man på sitt lager med reservdelar som såldes inte bara i UK utan även utomlands.

Verkstaden anses mycket välrennomerad och är flitigt använd för både renoveringar och restaurering. Men man måste boka tid där. De har alltid mycket att göra.

Alltså ännu ett företag som utgår från sin egen verkstad med allt vad detta innebär i form av erfarenheter och kunskap. Och sedan kompletterar med reservdelförsäljning. Kanske inte det första man tanker på när det gäller reservdelar, men dessa företag har en helt annorlunda syn och erfarenhet än de "rena" reservdelsförsäljarna. Man skall absolut inte vara rädd att kontakta dessa.

I verkstaden, som verkligen är en sk fullserviceverkstad, utför man allt som tänkas kan från renoveringar till specialarbeten. När det gäller stora arbeten så gäller det då att ha alla resurser "in house", och det har man

TRGB reservdelar

Rob Cains och Sam Huskinson heter männen som driver den speciella reservdelsavdelningen. Dessa båda herrar har både en mekanisk utbildning och en stor erfarenhet av att arbeta och skruva på olika Triumphs.

Man har ett stort lager av både nya och renoverade delar. Vid samtal med dem kommer det fram att de numera även köper nytillverkade produkter från hela världen, men de är mycket noga med att de produkter som tas in skall vara av högsta kvalitet och motsvara de krav som de själva ställer. I deras urvalsprocess framhåller de att mycket som erbjuds dem tyvärr inte är av sådan kvalitet att de kan sälja vidare och mycket förkastas därför på ett tidigt stadie. Det finns tyvärr idag många "kopietillverkare" i fjärran östern, som det gäller att undvika. Dessa säljer enbart på priset, tyvärr.

De testar alla nya produkter i sin egen verkstad innan man saluför dem till kund. Det faktum att det numera finns tillverkare som i princip bara kopierar utan att se till exempelvis materialval, gör inköpsarbetet svårt. Här kan man inte bara se till inköpspriset utan den gamla klyschan "man får vad man betalar för" gäller absolut.

TRGB har märkt en ökande efterfrågan från olika håll i världen idag. I takt med att intresset för att vårda sina bilar ökar och att en välhållen bil numera är en investering.

Katalogen på hemsidan är lite annorlunda uppbyggd än man kanske är van vid, men där finns onekligen mycket delar som är intressanta. Ta er tid att botanisera här och lär er hur sidan är uppbyggd, då finns här mycket att hitta .

Katalogen beställer man enkelt via mail. Eller studerar på hemsidan direkt.

Säljer även bilar!

Inte nog med att TRGB är en verkstad och reservdelsförsäljare, de har dessutom bilförsäljning på programmet. Ofta då bilar som de själva renoverat åt kunder, men även ren förmedling av bilar. Så de har många strängar på sin lyra. Lite kul att kunna kolla dagspriset på sin bil via dem.

Priser i svenska kronor på hemsidan

Kollar ni in deras katalog på nätet så finner ni att det är svenska priser som anges. Just detta kanske inte innebär det exakta produktpriset landat i Sverige, eftersom kurs, frakt och tull ju påverkar. Så ta för vana att kontakta dem om det aktuella priset på delen och samtidigt vad de själva föreslår. De är pigga på att prata och delar gärna med sig av råd och tips som de samlat på

sig under åren.
Ett annat bra tips är att om man skall göra större inköp via TRGB så skall man absolut ta ett samtal med dem och begära offert. De är faktiskt mycket bra på att ge kvantitetsrabatter när det gäller större inköp. Inte så att man kan "kohandla", men få fram ett bra och konkurrenskraftigt pris helt enkelt. Jag tror personligen att denna detalj har att göra med deras erfanhet från både renoveringar, verkstadsarbeten och vad just reservdelarna betyder i sammanhanget. Det kanske är så att deras erfarenhet ger vid handen att man även skall kolla upp om just den reservdelen man vill köpa kanske även medför att man man måste addera vissa andra produkter för att allt skall bli bra.

Detta med Brexit är något man absolut kan prata med dem om. För tull och fraktkostnader är ju som sagt inte roliga i dagens Brexit.

Hemsidan:

Lätt att navigera på och tydliga bilder i färg. De har även en avdelning med Second Hand prylar, men där är det rykande åtgång, så mycket är redan slut i lager. Men det fylls på.

Ta sen gärna en titt på deras flik "Gallery". Där finns intressanta fakta och detaljer om renoveringar som de gjort och även bra beskrivet i både text och bilder. Här kan "fixaren" få massor av tips och råd. Ring dem så har de mer att visa.

En annan liten kul detalj är att det finns bilder på de medarbetare man kontaktar, så det känns lite mer personligt.

www.trgb.co.uk



Text & foto: Håkan Gerdbo

I första numret av artikelserien studerade vi det engelska företaget SC-Parts. Ett då, för oss i Sverige lite okänt företag. Men med en otrolig pamflett av produkter och ett engagemang utöver det vanliga. Dessutom ett genuint engelsk företag med etablerad distribution, till och inom EU. Med andra ord; beställ i UK och få leverans från Tyskland inom EU.

På det sättet undviker de Brexit. Bättre kan det knappast bli. Det var spännande att upptäcka och dessutom är katalogerna otroliga. Nu kommer förklaringen till hur detta hänger ihop och som gör att vi som kunder verkligen kan dra nytta av ett väl utvecklat samarbete mellan två företag. En "variant av Moss/Rimmer", som nu bildats för att tillgodose EU marknaden.

Företaget som SC-Parts i UK samarbetar med inom EU heter Limora och är i sig en väl etablerad "gigant" inom EU, med ett lager och verksamhet som täcker det mesta. Ännu ett företag som personifierar frasen "tysk kvalitet". Limora finns på en ort som heter Buchholz, strax väster om Bonn i Ruhrområdet. Där man även har egen tillverkning av vissa produkter. De utför även renoveringar i egen regi. Tillsammans med SC-Parts i UK, bildar de gruppen SC-Group Ltd.

Naturligtvis är även Limora en gång i tiden grundat av en bilentusiast, för lite över 30 år sedan. Man säljer reservdelar och tillbehör till framför allt MG, Triumph, Austin-Healey, Jaguar, Land Rover, Alfa Romeo, Fiat och Mini.

Katalogen, eller katalogerna, med sina tydliga illustrationer, är föredömligt gjorda med tysk kvalitet och finns på engelska. Formatet är lite annorlunda men lätthanterligt. Det finns för oss med Triumph, olika kataloger, beroende på vilken modell man har och varje katalog är på 600 sidor. Skickas kostnadsfritt. Det enda man kanske kan anmärka på är att texten i vissa fall är lite liten, men det finns ju glasögon som gör sådana problem överkomliga. De aktuella priserna finns på deras hemsida. En finess är dessutom att vid varje illustration finns en QR-kod som förenklar order.

Det märks att Limora lärt sig hela läxan när man nu på allvar tar sig an den växande marknaden world wide. Jag vet att flera av våra medlemmar redan hittat Limora och handlat av dem.

Smart samarbete med SC-Parts i UK

Den som noterat att det faktiskt är mycket stora likheter mellan katalogerna från Limora och SC Parts, är på rätt spår. Så vi som beställer från SC-Parts i UK, och vill ha EU leveranser, får alltså dessa från det jättestora lagret hos Limora i Tyskland. På så sätt löser SC Parts alltså problemet med Brexit. Den för oss i Sverige mest ekonomiska lösningen. Det är enkelt att handla. Både via UK men även direkt från Limora.

Personligen har jag bara goda erfarenheter av detta. Behövde snabbt en nyrenoverad MU – enhet, eftersom den förra i



bromsbänk testen visade sig strypa bränsletillförseln vid ca 4500 rpm på en cylinder. Kontaktade därför SC Parts i UK och talade med dem om problemet. Beställde enheten en måndag morgon via SC-Parts och leveransen, från Limoras lager, kom på onsdag kväll via UPS standard. Inget expresstillägg. Det är service! Klart imponerande. Dessutom var den renoverade MU enheten i toppskick.

Sen var dealen att jag returnerar den felaktiga gamla MU enheten, som Limora sedan lagar och renoverar, och lägger i sitt lager och jag får en kredit. En helt acceptabel lösning, som samtidigt tryggar att någon annan kund kan få tillgång till en topp renoverad reservdel. Det kallar man återanvändning.

Hemsidan är en riktig guldgruva att ösa ur med fakta och tydliga bilder, illustrationer samt en uppsjö av tips. Ju mer man studerar sidorna ju mer hittar man. Inte bara hårdvaror utan även kläder, tillbehör och till och med verktyg gjorda av choklad. Alltså lite presentartiklar.

Dessutom har de en riktigt bra personlig support om man har frågor. Köper ni via SC Parts i UK, så får ni även där riktigt bra personlig service.

Förutom själva centrallagret finns Limora med fysiska butiker i Düsseldorf, Spanien, Portugal, Italien, Frankrike, Holland och Polen. Bara att kolla efter adresserna på hemsidan om ni har vägarna förbi där de finns.

Författarens kommentar: *Limora har erbjudits att kommentera denna artikel, men avböjt. Det tycker jag är lite tråkigt eftersom deras samarbetspartner SC-Parts i UK säljer via dem och är mer samarbetsvilliga. De borde visat större intresse för vår klubb tycker jag.*

www.limora.com/de



Den viktigaste exportmarknaden för Triumph var USA. Man påstår t,ex. att cirka 9 av 10 TR6 exporterades dit. Det är därför som många av dagens "svenska TR6" är importerade därifrån.

I USA finns fortfarande många TR och behovet av reservdelar är minst lika stort där som i Europa. Samtidigt ökar intresset för "oldtimers". Därför kan det vara intressant att kolla lite "over there". I synnerhet som dollarkursen i skrivande stund är bra för oss. (Feb. 26). De bilarna som gick till USA var "förgasarmotorer", av miljöskäl och det är helt naturligt att de bilarna som kommer hit även förses med "europeiska" reservdelar. Men det är skillnad på reservdelarna i US och Europa, främst vad gäller utbudet.

Moss US är den överlägset största aktören i USA och Canada. Jag bara måste få rekommendera deras hemsida: www.mossmotors.com Där hittar ni delar, prylar och till och med Moss egen tidning i pdf, *Moss Motoring*. En fantastisk hemsida att grotta ner sig i. Massor av tips o råd. Katalogerna är riktigt bra. Jag har talat med Moss i USA och de säljer gärna direkt till svenska kunder. Men ni måste registrera er som kunder innan, men det är inte svårt. Vid köp tillkommer naturligtvis svensk moms och de nu så aktuella tullavgifterna. Jag kan inte idag skriva om vilka tullsatser som gäller eftersom de skiftar beroende på deras presidents humör och dagsform, men på Tullverket finns alltid aktuella regler. Så kolla där. Det finns lite andra "amerikanska" delar hos MOSS US som inte marknadsförs i Europa.

Good Parts US

Triumph ägarna i USA kan delas i tre kategorier; De som vill modifiera och uppgradera. De som vill behålla originalet samt de som vill vara så nära originalet som möjligt och bara uppgradera där det är nödvändigt. I den sista kategorin hittar vi företaget Good Parts. Ett lite mindre bolag som även själva tillverkar premium och high quality "performance kit" till framför allt TR6.

Udda logga i US, med den engelska flaggan och företagets namn. Grundaren och ägaren, Richard Good är en riktig Triumphentusiast med över 30 år i branschen, främst då med TR 6. Med vilka han även tävlar. Men de arbetar även med TR4A, TR5/250, och GT6. Efterfrågan på deras produkter i kategori 3, har ökat så mycket på senare tid att de numera koncentrerar sig på att enbart sälja reservdelar.

Logga in och studera deras intressanta hemsida. En bra katalog som kan laddas ner. Tydliga beskrivningar och bilder. Har ni frågor är det enklast att kontakta dem via deras mail; goodparts@verizon.net där de svarar snabbt.

Liten möjlighet att sälja direkt till svenska kunder, men...

EU och importreglerna från USA gör det kostsamt för dem som liten aktör att satsa på europamarknaden. Men det finns ändå möjligheter att handla därifrån. En svensk kund kan köpa från Good Parts, via en privatperson i USA, som sedan sänder vidare till Sverige. En typ av "tredje parts handel", där privatpersonen sänder via exempelvis DHL, som tyvärr inte kan erbjuda denna tjänst själva. Men tull o skatter kommer man ändå inte ifrån och fraktkostnaderna från US kan vara höga. Detta sätt att handla gäller endast privatpersoner och inte för de med bolag.

Men är ni på besök i USA, eller har goda kontakter där, så kolla upp. Här har de massor av produkter som inte säljs i Europa.

www.goodparts.com

Trots den engelska flaggan är det ett amerikanskt företag



Anders Glingesten, Linköping

FLYGVAPNET 100 ÅR

– VETERANFLYGPLAN, HELIKOPTRAR, MODERNA JETFLYGPLAN, DRÖNARE OCH RYMDFART PÅ MALMENS FLYGBAS

2026 fyller Flygvapnet 100 år vilket kommer att högtidlighållas med flera evenemang under året. Den 22–23 augusti kulminerar firandet med Jubileumsflygdagar på Malmen i Linköping.

Jubileumsflygdagarna blir pricken över i:et på Flygvapnets omfattande 100-årsfirande som pågår under hela 2026. Efter att olika delar av landet har uppmärksammat jubileet välkomnas du till Malmen i Linköping där flygbaronen Carl Cederström startade en flygskola för över hundra år sedan och där grunden till det svenska flygvapnet lades.

Evenemanget kommer att bjuda på både flyg- och markutställningar från både det militära och civila försvaret. Flygdagarnas tema är ”Dåtid – Nutid och Framtid”. Se- och upplev veteranflygplan från flygets barndom med sina ricinoljedoftande stjärnmotorer och bräckliga farkoster till den snabba utvecklingen av andra världskrigets stridsflygplan som Spitfire och Mustang med sina tolvcylindriga motorer. Stora transportflygplan som DC-3 och amfibieflygplanet Catalina som fanns i Flygvapnet visar upp sig på marken och i luften med mullrande fjortoncylindriga stjärnmotorer.

Jetflygplanens utveckling från 1950-talet fram till dagens kraftfulla multirole flygplan som JAS39 Gripen och utländska flygplan kommer visas upp på marken och i luften i fina uppvisningar. Helikoptrar ur Försvarsmakten deltar i flyguppvisningarna tillsammans med andra flygande delar av totalförsvaret för att visa olika sätt att stödja det civila samhället.

Den snabba utvecklingen av drönare/UAV:er och rymdfart i nutid och framtid kommer att visas upp på olika sätt under flygdagarna.

Lär dig mer om det arbete som görs för att försvara Sveriges luftrum från kränkningar och din frihet att leva som du själv väljer. Ta även chansen att träffa soldater, piloter, tekniker och annan personal från Försvarsmakten, totalförsvaret samt många civila organisationer på Malmens utställningsområde.

Det kommer att bli två fullspäckade dagar med spännande aktiviteter för alla, hela familjen och flygfantasterna! Jubileumsflygdagarna genomförs under två dagar med samma program och fri entré. Flygprogrammet kommer att genomföras för- och eftermiddag med en bullerpaus i mitten av dagen.

Dagarna kommer att bjuda på flyguppvisningar med både svenska och internationella flygplan där de fantastiska uppvisningsgrupperna Frecce Tricolore från Italien och Red Arrows från England är några av de stora stjärnorna.

Information om evenemanget uppdateras kontinuerligt, håll utkik på Försvarsmaktens hemsida.

Om du har möjlighet, lämna bilen hemma och åk kommunalt! För dig som åker bil, kommer det finnas stora parkeringar med matarbussar från områden runt om E4:an. Följ skyltning!



KÖP & SÄLJ

För mer info och bilder se hemsidan under Köpes/säljes

BILDELAR SÄLJES

Växellåda för renovering

För överväxel, följer ej med.

500kr

Bo Strander
070-810 02 83

Baklucka

1 st begagnad baklucka (ej ram) i glasfiber.

Mycket bra skick. 500kr.

Bo Strander
070-810 02 83

Backspeglar

Två stycken Bullit backspeglar, har varit monterade.

Pris: 300 SEK

Göran Sundberg
gosuagde@gmail.com
070-319 99 69

Hastighetsmätare

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

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

Hjuldolly TR3

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

Pris 950 kr

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

Störtbåge passar TR5/TR6

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

Pris 1 100 kr

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

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

Pris 600,- kan skickas.

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

Helt ny cab till TR4

Sprillans ny vinyl topp i originalkartong från Moss. Komplett med påse med knäppen.

Nypris idag 429 euro.
Ditt pris: 2000kr.

Bo Strander
070-810 02 83

Kuggstång till TR4

Sliten behöver renoveras.

Pris 250kr

Bo Strander
070-810 02 83

ÖVRIGT

1969 CP Kolvsats & Diverse Delar

Gratis upphämtning. Finns på Ljusterö

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

En låda med delar gratis till ett bra hem 1969 CP

Gratis upphämtning. Finns på Ljusterö

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

BILAR SÄLJES

Unik Triumph TR4A IRS 1966
Bilen finns i Åhus i Skåne.

Vill du veta mer?
Kontakta Göran Anderberg
telefon 070 – 624 83 55.
goran.anderberg@gaco.se

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

Pris 280.000 SEK

Jesper Moberg
jesper.moberg@gigantoskop.se
070-543 43 13

Vill Du som medlem annonsera här och på hemsidan så finns det ett formulär under Köpes/säljes på hemsidan som Du ska fylla i och skicka in! *(Kräver att Du är inloggad).*

Annonserna ligger kvar i 4 månader.

The New TR5 PI

First British production sports car with Petrol Injection

THE latest model in the TR series is the TR5 PI. It has a new 2½ litre, 6 cylinder engine – a big rise in size and power.

But the *really* big news is in the letters PI – Petrol Injection.

Up till now Petrol Injection has been a fuel system used almost entirely by racing cars. Now it is available on one of the world's finest sports cars.

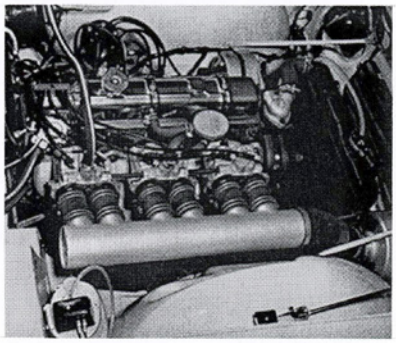
Fuel, under controlled pressure, is supplied to a very precise distribution and metering unit and then injected directly into each cylinder. With ordinary carburettors the petrol/air ratio varies not only between cylinders, but also according to operating conditions – but with P.I. the fuel supply to each cylinder is controlled with absolute precision under all operating conditions.

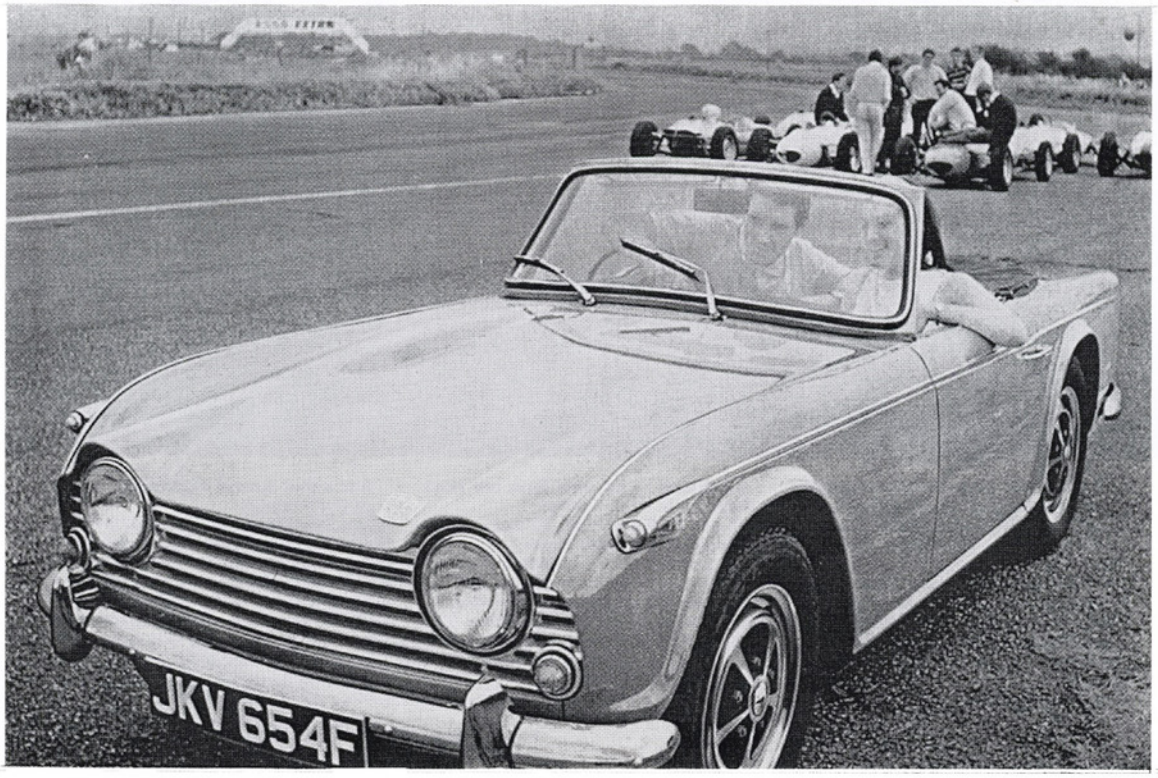
The result ? A more efficient and economic fuel system. Instant throttle response. No hesitation. No 'flat spots'. Just smooth, surging, effortless power.

To match this performance the TR5 PI has massive servo assisted front disc brakes, radial tyres on extra wide 4½ inch rims for real grip in the wet. In the cock-pit there is more padding than ever before. A new dash gives you instant information. The bucket seats are specially contoured to hold you firmly.

The TR5 PI has all the features which put it ahead of every other sports car on the road. It is another first for Leyland engineering.

Top speed 125 mph (U.K. specification) 0–50 in 6.5 secs. Standing ¼ mile in 16.5 secs.





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 2026	Manusstopp fre 24/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2026	Manusstopp fre 9/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2027	Manusstopp 29/1 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2027	Manusstopp 19/3 Utgivning vecka 20, maj

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

Tryckeri
Multiply, Malmö 2026

Layout
www.wolw.se

Scanna QR koden för att besöka shoppen

SPORT Fabriqen
www.sportfabriqen.se

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN'S WEBBSHOP



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