SWEDISH NR 3 SEPT 2022 VOL 178

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hej!



Minnesgoda läsare kommer ihåg att i förra numret så såg jag fram emot att få ge mig ut på våra fina sommarvägar. När jag skriver detta så har jag precis kommit hem från ett härligt sommarmöte på södra Öland där det bjöds på fin fina möjligheter till däckssparkande, kulturintryck, ungänge och mycket god mat. Det var Inge Jonsson och Ulf Sundin & Co som stod som arrangörer och det med den är äran.

Pratar man om politik, och det gör man ju ett valår som detta, brukar man ju prata om supervalår, dvs då tex Europaparlemntsval och våra nationella val sammanfaller under samma år (sker vart 20:e år). Jag tycker man även kan kalla detta år för ett superår ur Triumphperspektiv. Dvs då både Nordisk TR-träff, vår sommarträff och Europaträff för Triumph TR-bilar sker i Sverige på ett och samma år. Hitttils har det aldrig inträffat tidigare. Men i år händer det! Utöver sommarträffen var det ett trettital bilar från Norge, Danmark och Sverige som träffades i Lidköpingstrakten. Alla var entusiastiska över även denna träff som ordnades av ”Fabbe” och Bengt-Inge samt medhjälpare. Mer om dett kan ni se längre fram i denna tidning och på vår nya hemsida samt i vår Facebookgrupp. Gå in och registrera er på vår nya hemsida så får ni access till Fabbes alla fina bilder samt kan läsa alla artiklar, tips och råd utan att nyttja lösenord. TriumphTR.com.

Men årets höjdpunkt blir ändå den Europaträff som Bengt Nylen och medhjälpare arrangerar i Båstad 7-11 September. Det blir nästan 150 bilar från 13 länder som samlas efter att ha väntat i två år på grund av pandemin. Tack vare att vi har kunnat boka ett stort hotell kan även så många som tjugofem svenska bilar delta. Men mer om detta och sommarträffen kommer ni kunna läsa om i kommande nummer.

Som ni ser så blir det många mil i år för flera av oss, inte minst Göran Johansson (se sidorna 18-29)!

Men även om ni bara gjorde en fantastisk tur i sommar eller tillbringade hela sommaren i garaget glöm inte att fatta pennan, ”framkalla” bilderna och kontakta någon i redaktionskommittén så vi kan sätta ihop artiklar om restips, mekarråd eller bara allmän inspiration!

Vi ses

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Gentlemans sportscar touring 6
- TR3B 8
- Prins Bertils Memorial 10
- Däckbyte TR 12
- Byte av topplockspackning 13
- Nordisk Triumph TR-träff 14
- Instrumentrenovering 16
- Årsmötesprotokoll 17
- TR-profilen: Göran Johansson 18
- Görans utmaning 26
- Sportvagnsmeeting på Knutstorp 30
- Vårstartsproblem 31
- Örebro Agenturaffär 32
- The Triumph History - del 2 34
- Hallå där, TR-klubbens styrelse 38
- Radannonser 40
- Ny hemsida 41
- Eventkalender 42
- Redaktionens spalt 43
- Klubbshop 44

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

Vakant. Tillfällig lösning i samråd med MHRF.

Fordonsinspektörer
Vakant. Kontakta närmsta besiktningsman hos annan klubb enl MHRF

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

Omslagsbild
Gunnar Johansson i sin TR3B
Foto: ©Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2022

MHRF
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
1568	Niklas Hägg	Rostocksvägen 3	187 41	TÄBY	1959	TR3A
1569	Steven Fletcher	Hultavägen 55	424 57	GUNNILSE		
1570	Mats Petersson	Sannerud Eklyckan	695 97	TIVED	1972	TR6
1571	Daniel Edvardsson	Videvägen 6	512 77	SEXDREGA	1970	TR6 PI

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



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

RIMMER BROS EST 1982

1982 **40TH ANNIVERSARY** 2022

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





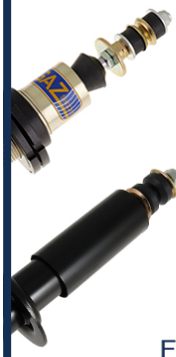

ALL THE PARTS YOU NEED

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





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





ASK US FOR A
FREE CATALOGUE





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



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

SEE OUR
SOCIAL MEDIA

Gentlemans sportscar touring

Bergslagen 2022

Text & foto: Peter Stolt

I början av mars dök det upp ett inslag om Gentlemans sportscar touring i Bergslagen på facebook, arrangemanget var begränsat till sex deltagare, det lät intressant så jag anmälde mig skyndsamt.

Onsdag 18 maj:

Nu var det dags, jag valde min Jaguar XKR som färdmedel och begav mig mot Arboga bryggerimuseum där vi skulle träffas 0930. Väl där möttes jag av Bengt Arvidsson som hade arrangerat det hela samt Leif Leander, Bo Strander och Carl-Franz Lawaczeck, de körde MGF, TR5, TR4 respektive TR6. Efter en bra guidning på museet körde vi på fina vägar till Karmansbo Lancashiresmedja där vi förplägnades med kaffe/te och smörgås, därefter visning av smedjan och smedens bostad. Efter det fortsatte touringen med förflyttning till Malingsbo herrgård. Efter lite öl på parkeringen tillsammans med lite justering på vagnparken blev det middag, ärtsoppa med timjankorv, mycket gott.

Torsdag 19:

Efter en god sömn blev det visning av herrgården, den är inte beboelig i nuläget, vi bodde i en av flyglarna. Nuvarande ägare renoverar för att kunna hålla bröllop i lokalerna i framtiden. Till lunch tog vi fika och macka i Kopparberg, efter det passerade vi Stråssa gruva på väg till nattens härbärge, Sikfors herrgård i Hällefors där vi intog en delikat middag.

Fredag 20:

Grythyttans gästgiveri för ett föredrag om gästgiveriet och fika och smörgås. Sedan ett besök på Grythyttans möbelfabrik följt av fina vägar till Karlskoga och Nobelmuseet där touringen officiellt avslutades. Bengt och jag följde med Leif hem där Annie och han bjöd på te/kaffe och smörgås innan hemfärd.

Jag kom hem 20.45 efter 74 fina mil.

Tack Bengt för bra initiativ, fina vägar, bra boende, bra förplägnad och bra guidningar, jag ser fram mot nästa års Gentlemans sportscar touring.



Kopparbergs tingshus



Visning av Karmansbo smedja



Malingsbo herrgård



Våra bilar vid Malingsbo herrgård



Grythyttans värdshus



Lunch i Karmansbo



Grythyttans möbler



Lunch i Karmansbo



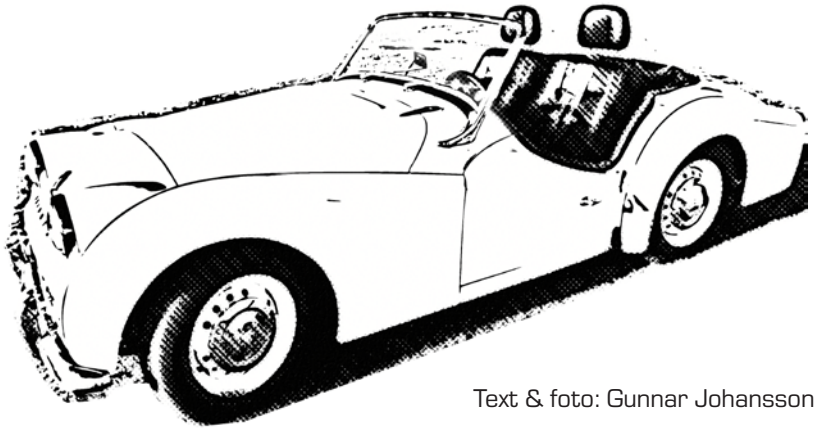
Besök vid en fors nära Malingsbo

Arboga bryggerimuseum



TR 3B

Den sista generationen med den klassiska TR-looken



Text & foto: Gunnar Johansson

Historien om vår TR3B startade redan under första halvan av 50-talet, då jag med mina föräldrar besökte en jordbruksutställning i Borås. Detta har jag skrivit om i magazinet vid flera tillfällen, t ex nr nr 1/2002 (se bild 1). Kortfattat så visade då generalagenten ANA Fergusson grålle, Standard Vanguard och den första demo TR2-an i Sverige (alla med samma grundmotor).

När farsgubben tjötade Grålle med försäljaren kunde jag inte släppa blicken från den VITA TR2-an med RÖD skinnklädsel ”en sådan skall jag ha”. Under åren 1959-62 blev det så en vit/röd TR2 (bild 2) men sedan ökade komfortkraven så livet fick rulla på utan TR-bil. I slutet av 90-talet när barnen lämnat stugan mm så började TR-idéerna gnaga på nytt efter ett tags letande dök ett bra TR- alternativ upp men racinggreen med svart klädsel. (bild 3) Efter ca 10 år när den gröna var helt i iordningsställd efter tidigare renoverare och modifierad till hög driftsäkerhet kom gnagandet igen ”vit med röd inredning”. Återfann efter omfattande letande min vita TR2 (TS311) från 50-60 talet men nu lackad röd (bild 4) och ägare bosatt i Norge och ovillig att sälja bilen. Bestämde mig då för att leta efter vit/röd av senaste generation dvs. en TR3B.

Bevakning av internationella annonser

Bevakade då främst den internationella annonseringen tex ebay hade bla. kontakt med Anders Dalgren på Door2Dorr som importerade USA-bilar. Så i september 2009 dök den upp på ebay USA vit TR3B med röd inredning och som bara gått 30000 miles (bild 5). Kontaktade då Anders som råkade befinna sig i Florida och redo att åkan hem och bilen fanns i Pennsylvania. Det fixar jag blev svaret citat, ”jag kan boka om och flyga dit upp och kolla bilen”. Så jag fick i alla hast fixa ett mail med instruktion till Anders som aldrig hade varit i närheten av en TR3 förut vad han skulle kika på. På plats hos säljaren ordnades all erforderlig hjälp tex. billyft (bild 6). Batteri, reservhjul mm plockades ut för att komma åt att fotografera och kolla eventuell rost mm. På vägen hem sorterade Anders bilderna i fem filer med total 254 bilder i alla möjliga och omöjliga vinklar. Jag kunde inte inspekterat bilen bättre själv så han fick hela uppdraget att sköta affärsuppgörelse, transporter, försäkringar, tullhandlingar mm allt så det var bara att hämta bilen i Göteborg.

Stort svart orosmoln

Men så när bilen var på atlanten på väg till Sverige dök det upp ett stort svart orosmoln, Svenska Tullverket bestämde att med omedelbar verkan ändra tullreglerna från 12% tull ingen moms till 10% tull plus moms 25%, summa 37,5 % dvs en merkostnad på ca: 50’. Jag kontaktade Tullverket likaså MHRF och protesterade mot denna i princip retroaktiva förändring då det drabbade affärer som var genomförda tidigare och objekten på väg till landet. Innan min TR3B nådde land kom det ett preliminärt besked att ändringen skulle senareläggas. Ändå var det lite nervöst att åka till hamnen i Göteborg för att hämta bilen (Bild 7) Bilen lastad å jag kunde åka utan att behöva betala extra kostnad.

Under den kommande vintern plockades all inredning ut för kontroll. Under mattor etc var plåten som ny men motorrummet och undersidan var rent ut sagt skitig men välbevarad. Bilen har av allt att döma gått i en dammig miljö och oljespillet från typisk engelsk motor hade tillsammans med dammet bildat ett stenhårt skikt som effektivt skyddat mot korrosion mm. På lite avstånd var lacken bra men vid närmare titt kunde man se att solen i USA varit stark så över allt små-små sprickor, likaså var inredningen på de mest solutsatta ytorna snarare apelsinfärgade än röd.

Våren 2010 var det så dags för registreringsbesiktning som avlöpte utan några som helst problem och bilen fick sitt svenska registrerings nr EFO055. Första turen blev till vårträffen hos Klas i Hörby (bild 8). Det blev efterhand många turer utan problem men det skitiga motorrummet störde och styrningen var så tung att Margareta vägrade köra så hon fick ha den racinggröna TR3-an.

Hösten 2016 var det så dags att göra något åt styrning och det tråkiga motorrummet så kuggstångsstyrning, växelströmsgenerator, högeffekt startmotor mm beställdes från MOSS. Fronten demonterades men som i andra projekt växte det (se bild 9) men det får bli en annan kommande historia.

Bild 10 våren 2022 nu med 36874 miles på mätaren.

DEN DAGEN I BÖRJAN AV 50-TALET SA DET ”KLICK”

Vi som kom till världen under det mörka 40-talet har verkligen haft förmånen att vara med om en fantastisk teknikutveckling. För min del började det på allvar när farsgubben plockade fram motorn till 98-kubikarn för att sätta in den i ramen, som under krigsåren använts som trampcykel.

Gunnar Johansson, Göteborg



1

SEDAN kom det snart en förkrigs-Opel, DKW, Ford o s v. Året var 1950 då Far som förste smålbrukare på västsidan av smålandska höglandet även skulle skaffa traktor. Det blev en Fergusson gräll som för sin tid var en fantastisk konstruktion och numera är ett populärt samlarfordon. Som alla TR-intresserade vet är våra TR-bilar syskon med Fergussontraktorn enär motorn i sin grundkonstruktion är den samma.

Någon gång 1952-53 var det jordbruksutställ-

Ett par dagar efter 18-årsdagen köptes första bilen, som fick bli en 6 år gammal Volvo PV. Efter 4 veckor var även körkortet fixat.

Ett halvår senare, sommaren 1960, var två pojkar från Örebro på väg till Halmstad i en vit TR2:a med röd skinnklädsel. Väl i Halmstad ”small

Med fyra avgaspipor gick det inte **om i mörker att åka anonymt**



2



3



4



5



6



7



8



9



10



Gärdesloppet

och Prins Bertils Memorial söndag 5 juni 2022

Text: Per Settergren Foto: Privat

Tidig morgon, redan 7:30, samlades vi ute vid Drottningholms Slott i härligt sommarväder. Det var premiär för Drottningholm som startplats för kortegen in till Djurgården. Totalt var drygt 350 bilar anmälda till Gärdesloppet. Vi, som senare skulle vara med och tävla i Prins Bertils Memorial, placerades i en egen kö. Detta för att hamna långt fram i kortegen genom Stockholm, som skulle starta drygt en timme senare.

Längst fram i kön stod Gunnar Rosén med sin gröna TR4A, ett par bilar bakom en röd TR4A med Per Opland från Göteborg och bakom honom hamnade vi med vår röda TR4A. Vi kändes nästan överrepresenterade... Totalt deltog en TR2, en TR3A, tre TR4A och en TR5'a i tävlingen.

I PBM brukar 60 bilar få vara med men i år firades 100-årsjubileum av första Gärdesloppet, som genomfördes 1922, och därför höjdes antalet till 100 deltagare i år varav 90 kom till start.

Kortegen startade någon timme senare med Hovstallets bilar i täten följda av oss, som senare skulle tävla, och sedan alla övriga fina gamla bilar. Via Norr Mälarstrand, en sväng in i Gamla Stan, rundade Blasieholmen och därefter via Strandvägen vidare ut på Djurgården.

Själva tävlingen Prins Bertils Memorial innebär att man ska köra ett varv på en bana som är ca en engelsk mile på 190 sek. Man kör tre varv i en enda följd och varje varv mäts separat, dvs om man kör för fort ett varv kan man inte kompensera genom att köra för sakta nästa varv. Alla avvikelser summeras.

Inte speciellt svårt om det nu inte var för att tidsdifferenserna mäts med 1/100 sek.

8 bilar i varje heat

I varje heat tävlade 8 bilar, totalt kom 90 bilar till start. Därefter fick alla en ny chans och nya heat genomfördes. Det heat som man presterade bäst i var det som räknades. Man lär sig ganska bra att hålla sig inom en dryg halvsekunds felmarginal per varv men sedan är det svårare att kapa de sista 1/10 och 1/100-delarna.

Bilarna är uppdelade tre åldersgrupper: Pre War fram till 1944, Post War 1945 – 1959 samt Classic 1960 – 1972. Vi tävlade med andra ord i Classic-gruppen, som var största gruppen med 43 bilar.

När alla heat var genomförda utsågs de tre bästa i varje klass och vi vann Classicgruppen med en sammanlagd tidsdifferens för alla tre varven med 0,57 sek.

De totalt 16 bästa bilarna, vi var nr två av 90 bilar, gjorde sedan upp om totalsegern i en final. Där lyckades vi tyvärr inte lika bra utan hamnade utanför prispallen. Till finalen hade även Sören och Anita Huzelius kvalificerat sig, inte med sin TR utan med sin MG Racing Special 1937.

Efter genomförd final var det dags för prisutdelning till de tre bästa i varje grupp för att sedan avslutas med de tre bästa i finalen.

En lång och trevlig dag, först 17:30 kunde vi åka tillbaka till vårt hotell.













DÄCKBYTE TR

Text & foto: Bo Strander

Jag har i flera år haft en irriterande obalans i hjulen på min TR4. Nya ekerfälgar och däck monterades härområdet (hmm, tiden går fort, det visade sig att däcken var tillverkade 2004.... och fälgarna köptes och monterades för 14 år sedan). Trots byte mellan fram och bakhjul blev resultatet inte bra.

Det har blivit värre med åren och liksom smugit sig på, nästan så man vant sig vid att det skakade rejält i framvagnen när man körde mellan 85 – 95km/h. I samband med en längre utflykt i maj bestämde jag mig för att göra något åt saken. Väl hemma monterades hjulen av och kördes till Idhs gummi i Stockholm för att utröna var felet eller felen låg. Det visade sig att en fälg var både lite skev och hade dessutom en run-out. Samtliga 4 däck var lätt ovala och lite ojämna.

Fälgarna lämnades till Ekerhjulsspecialisten i Bromma för justering och däcken beslöt jag låta få nytt liv via återvinningscentralen.

Ekerhjulsspecialisten gjorde en bra insats och fixade fälgarna på 1 dag! Snyggt jobbat. Dessbättre var det bara en fälg som behövde justeras.

Däcken beställde jag direkt från Blockely Tires i England. Det blev deras klassiska stålradialdäck i originaldimension 165-15. Dessa däck tillverkas med modern teknologi och gummiblandning men med ett däcksmönster som är hämtat från de klassiska Pirelli Cinturato CN36 däcken. Helt rätt utseende på den gamla Trajan alltså.

Blockely Tires har en mycket bra service och efter en snabb mailconversation där mina frågor besvarades inom 5 min så fick jag en faktura, betalade med kort och samma dag skickades däcken!

Mina befintliga däck var av typen Dunlop SP i dimensionen 175/65-15, en dimension som man då tyckte skulle vara ”lite tuffare” än originalet. Idag ser dom mest ut som några smala släpvagnsdäck, men, som det skulle visa sig, gjorde ett helt annat jobb på bilen. Förutom ojämnheten i rundhet som visade sig mer och mer under åren så gjorde den mindre diametern att motorvarvet ökade och bredden att bilen blev extremt tungstyrd vid parkeringsmanövrar.



Resultatet

En helt (nåja, det är ju en Triumph) vibrationsfri bil som går mjukare och är mer lättstyrd i låga farter och där varvtalet vid ca 100km/h sänktes från knappt 3000 till ca 2500varv!

Svensk moms och hantering: 2023kr.

TOTALT ca 13100kr = 3275kr/hjul. (Pirelli CN36 kostar ca 3-3500kr/st)

Konklusion:

Varför gjorde jag inte det här tidigare!?

Kostnader:

- **Kalibrering och justering av fälgarna: 2000 kr**
- **4 nya däck: 436 pund, ca 5385 kr**
- **Frakt + försäkring (snabbaste varianten): 2280 kr**
- **Montering, balansering: 1400kr**

Byte av topplockspackning

Text & foto: Bengt Nylén

När jag satt och skrev artikeln om Sportvagnmeeting och nämnde att TR5:an kokade på väg till Knutstorp så tänkte jag att det kanske är en bra idé att beskriva hur jag tycker man bör göra när detta händer.

Bakgrund

Min TR5:a köpte jag 2007 och jag vet att bilen helrenoverades 1991-92. Redan 1988 renoverades motorn och fick då bla ny vevaxel, nya lager, kolvringar osv. Renoveringarna gjordes av Gunnar Eriksson i Linköping som beskrivit hela renoveringen i TR Magazine 2/1993. Motorn har gått fint sen 1988 vilket inte är illa. Mätaren stod på 97527 vid bilbesiktningen 1992. Nu står den på 52345 km. Hur mycket den rullat sen 1988 vet jag inte men kan väl anta att det kan vara ca 7-8000 mil.

Reparation

Veckan efter Knutstorp lyfte jag av toppen och kunde då konstatera vissa spår av läckage på packningen vid 1:ans och 2:ans cylinder. Vad gör man då? Det snabbaste sättet är ju att köpa en ny topplockspackning och montera tillbaka allt igen och sen be en bön att allt blir bra. Allt kan då vara återställt på några timmar.

Så gjorde jag dock inte. Jag följde istället råd från Tord Gullstrand som byggt min motor till TR6:an. Har motorn gjort tjänst sen 1988 och fått bilen att rulla 8000 mil så kan det vara dags för ordentlig renovering av toppen så att den kan fungera ytterligare många år.

Jag monterade av toppen och plockade av alla detaljer. Lämnade den till Malmö Motorrenovering i Malmö som rengjorde toppen och sen provtryckte den för att kolla att det inte uppstått några sprickor i den. De provtrycker i ett varmt 70-gradigt bad. Det fanns inga sprickor! Därefter mätte de hur plan den var och fann att den var fel på 15/100-delar. Max är 5/100-delar kan accepteras. Så de planslipade toppen så den blev perfekt plan. När man ändå har av toppen är det lika bra att få den perfekt innan återmontage.

Toppen lämnades sedan till Tord på TG motor för en riktig ventilrenovering vilket innebar en rejäl rengöring av ventiler, förbränningsrum och kanaler från gammalt fastbränt sot. Alla ventiler har blivit slipade i en ventilslipmaskin och alla ventilsäten har blivit frästa och alla ventilstyrningar har blivit kryss-honad för att säkerställa en bra smörjning till ventilskaften. Tord provtrycket till sist alla ventilerna för att kolla att det tätade som de skulle.

Nu var det dags att montera tillbaka toppen. Toppen drogs åt med momentnyckel till 110 Nm. Därefter monterades vipparmsbryggan och ventilerna injusterades. Övriga delar monterades på och när detta var klart så varmkörde jag motorn. Därefter in i mitt garage igen. Av med vipparmsbryggan och fram med momentnyckeln. Nu kunde bultarna lätt dras ytterligare lite med samma moment inställt. På med vipparmsbryggan igen och en ny justering av ventilerna. Drar du inte toppen efter att ha kört motorn är det stor risk för att du kör runt med en topp som är för dåligt fastsatt.

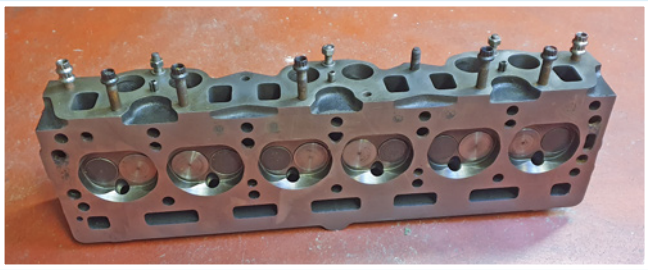
Visst är det lite extra jobb att montera av och på vipparmsbryggan men det är det garanterat värt.

Nu bör TR5:an kunna rulla många år till.

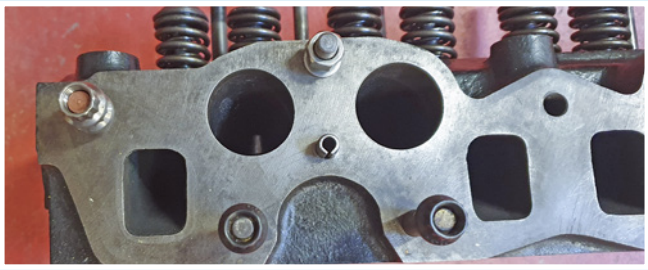
Nämnda företag:

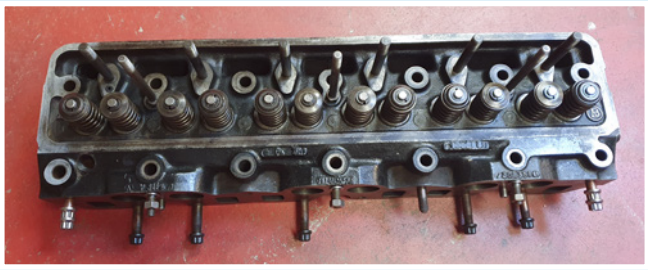
- Tord Gullstrand, TG Motor https://www.tgmotor.com/
- Malmö Motorrenovering https://www.mmr.se/

Toppen klar för återmontage











Parkering vid hotellet i Lundsbrunn

Text: Leif Leander & Jan Sjögren
Foto: Ulf ”Fabbe” Fabiansson & Jan Sjögren

I ARN´s FOTSPÅR

eller Nordisk Triumph TR-träff 2022

Efter två års pandemiväntan hände det äntligen! Där man säger att Sveriges kungarikes vagga låg vid ca 1000-talet, ägde det tredje Nordiska TR-mötet rum första helgen i juli. Området där allt detta hände ligger mellan de två stora sjöarna Vänern och Vättern (runt Lidköping, Kinnekulle och Valle härad). Läget är mycket väl lämpat då det är ca 35 mil från både Stockholm, Oslo och Köpenhamn.

Vi var 28 TR från Norge, Danmark och Sverige. Bra väder och massor av natursköna landsvägar och mängder av intressanta historiska platser gjorde helgen inspirerande för vidare upptäckter. Sammankomsten avslutades på söndagseftermiddagen på ett mycket intressant skotermuseum. Alla vände hemåt och var mycket tacksamma för den väl planerade och genomförda träffen av Ulf ”Fabbe” Fabiansson, Bengt-Inge Larsson & Co.

Vi ser alla fram emot nästa år då det är Danmarks tur igen.


Läckö Slott


Skotermuseum





Vem vill/hinner titta på fina slott...



Full fart i den lummiga grönskan



Husaby kyrka och TR6



Husaby kyrka



B-E Bergmans fina TR2 framför Mariedals Slott



Ida's Café i Brobys gamla skola



Risk för några droppar vid Varnhems klosterkyrka

Text & foto: Bo Strander

Renovering av instrument

I min lilla övning att bygga en egen bil, nåja – jag utgår från en gammal jaguar från 1950 så någon helt egen konstruktion är det ju inte, har jag nu kommit till instrumenten. Inte besiktningsinstrumenten utan dom där runda sakerna som skall sitta i instrumentbrädan.

Hastighetsmätare, varvräknare (motsols gående - coolt), bränslemätare och ett kombi vattentemp/oljetryck fanns i bilen när jag övertog den. Samtliga av Smiths fabrikat och samtliga i ett ganska bedrövligt skick. När jag tog tag i problemet hösten 2021 fanns inte den svenska instrumentmakaren JIDE Instrument i Leksand i full verksamhet varför den möjligheten var stängd. Då återstod två alternativ: Reparera och rekonditionera själv eller skicka till någon lämplig firma utomlands.

Renovera själv?

Att renovera själv gav jag ganska snart upp efter att ha konstaterat att hastighetsmätarens visare inte rörde sig en millimeter, vare sig man skakade på den eller satte en borrmaskin på drivwiren. Dessutom var flera skruvar ordentligt fastärgade. Som om inte det räckte behövde hastighetsmätaren byggas om för att passa mina nya, fina och väldigt stora ekerhjul och några sådana drevsatser fanns inte i min bra-att-ha låda. Sammantaget med hur mycket tid jag skulle behöva lägga på en egenrenovering och att skaffa delar så blev beslutet att leta upp en lämplig renoverare och skicka instrumenten.

Speedy Cables

Efter lite letande hittade jag ett företag i England vid namn SPEEDY CABLES Ltd i Swansea. Speedy har en riktigt bra hemsida med både bilder på före/efter, bilder från verkstaden och prisexempel. Efter ett samtal med firman kom jag fram till att låta dom göra en komplett översyn och service av instrumenten utan att printa nya mätartavlor.

Tanken är att bilen jag bygger inte kommer se ut som om den kom från utställningslokalen utan en viss patina kan till och med vara en fördel.

Beställningen blev således: Total genomgång av 4 instrument med rengöring, uppsnyggning av mätartavlorna, byte av slitna och trasiga delar samt kalibrering och justering.

Ganska snart uppstod ett problem då bränslemätaren var helt fel och inte gick att anpassa till den nya givaren. Inte nog med att jag bytt tankgivare till en med andra elektriska data, jag hade dessutom svetsat om tanken och nästan halverat bränslemängden. SPEEDY meddelade att originalmätaren inte gick att ändra efter förutsättningarna utan att dom föreslog att bygga om en modern mätare genom att montera på den gamla visartavlan och visaren och använda en originalsarg. Resultatet blev otroligt bra, från framsidan går det inte att se att det är ett nytt instrument. Till och med lampan för låg bränslenivå sitter på samma plats som originalets.

Instrumenten skickades till Speedy i början av november. (Bara pappershanteringen för att förhoppningsvis slippa betala fel tull och moms både på frakten till fabriken och returen till Sverige är värdas en egen artikel).

I början av maj meddelade Speedy att instrumenten var klara för retur. Man kan inte beskylla dom för att vara snabba men efter lite strul med FEDEX kom äntligen paketet i slutet av maj. Julafton!!

Superbt jobb

Väl uppackade kan jag bara konstatera att dom gjort ett superbt jobb. Samtliga mätarhus är glasblästrade, skruvar utbytta, mätartavlorna och visarna mycket snyggt rengjorda och små färgskador på mätartavlorna är åtgärdade. Dessutom beställde jag en specialgjord hastighetsmätarwire eftersom originalet inte längre passade i längd.

Vad kostar då kalaset? Frakten till Speedy kostade 325kr inkl. försäkring. Speedys faktura inkl. frakt var på 685 Pund (ca 8500kr) och FEDEX tull, svensk moms och hanteringsavgifter gick på 2500 kr. Totalt knappt 11500kr.

Dyrt? Nej, med tanke på omfattningen av arbetet med nya delar och ombyggnation så tycker jag det är en skälig kostnad. Funderar du på att skicka till Speedy så kan jaga rekommendera dom men räkna också med att det tar lååång tid.







TRIUMPH TR CLUB SWEDEN

Protokoll, fört vid ordinarie Årsmöte, 2022 08 07 i Färjestaden, Öland

Deltagare, från styrelsen:

Jan Sjögren, ordförande
Håkan Jonhed, kassör
Bengt Arvidsson, sekreterare
Sten Lennbro, ledamot
Bengt-Inge Larsson, ledamot
Ulf Sundin, ledamot
Marcus Larsson, ledamot

Frånvarande:

Torbjörn Zettergren, V.ordförande

Övriga deltagare:

13 stycken medlemmar utöver styrelsen, samt 4 stycken familjemedlemmar (ej röstberättigade) (se bilaga 1)

§ 1 **Mötets öppnande**
Jan Sjögren öppnade mötet och hälsade alla välkomna till årsmötet för verksamhetsåret 2021.

§ 2 **Val av ordförande och sekreterare för mötet**
Val av sittande ordförande Jan Sjögren för mötet.
Val av sittande sekreterare Bengt Arvidsson för mötet

§ 3 **Val av rösträknare och två justeringsmän**
Val av Anders Glingesten och Bengt Olsson som rösträknare tillika justeringsmän.

§ 4 **Årsmötets stadgenliga utlysande**
Mötet förklarade utlysningen av mötet skett i enlighet med stadgarna.

§ 5 **Godkännande av föreslagen dagordning**
Föreslagen dagordning godkändes av mötet.

§ 6 **Föredragning av verksamhetsberättelse och dagordning**
Bengt Arvidsson föredrog verksamhetsberättelsen för 2021 (bilaga 2).
Håkan Jonhed föredrog årsredovisning för 2021 (bilaga 3).

§ 7 **Föredragning av revisorernas berättelse**
Håkan Jonhed föredrog revisionsberättelsen utfärdat av revisor Thomas Palm som förordande ansvarsfrihet för styrelsen avseende 2021, vilket godkändes av mötet. (bilaga 4).

§ 8 **Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen 2021**
Mötet förklarade ansvarsfrihet för styrelsen för 2021.

§ 9 **Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner**
Inga motioner har inkommit till styrelsen, i övrigt inga förslag.

§ 10 **Val av styrelse för verksamhetsår 2023**
Valberedningens förslag av val till styrelsen antogs av mötet

Omval

Sekr	Bengt Arvidsson	Västerås	Omvald för 2023-2024
Led.	Torbjörn Zettergren	Bromma	Omvald för 2023-2024
Led.	Marcus Larsson	Linköping	Omvald för 2023-2024
Led.	Ulf Sundin	Rockneby	Omvald för 2023-2024

Kvarstår

Ordf	Jan Sjögren	Bromma	Vald för	2022-2023
Kassör	Håkan Jonhed	Linköping	Vald för	2022-2023
Led.	Sten Lennbro	Skurup	Vald för	2022-2023
Led.	Bengt-Inge Larsson	Lundsbrunn	Vald för	2022-2023

Styrelsen har från 2023följande utseende

Ordförande	Jan Sjögren	Bromma
V.rdförande	Torbjörn Zettergren	Bromma
Kassör	Håkan Jonhed	Linköping
Sekreterare	Bengt Arvidsson	Västerås
Ledamot	Sten Lennbro	Skurup
Ledamot	Bengt-Inge Larsson	Lundsbrunn
Ledamot	Marcus Larsson	Linköping
Ledamot	Ulf Sundin	Rockneby

§ 11 **Val av två revisorer för 2023**
Mötet godkände styrelsens förslag och till revisorer valdes Thomas Palm som ordinarie och Gunnar Johansson som suppleant.

§ 12 **Valberedning 2023**
Till valberedning inför 2023 valdes Bengt Nylén, Per Settergren. Bengt-Inge Larsson vald av styrelsen och tillika sammankallande.

§ 13 **Fastställande av årsavgifter**
Mötet fastställde medlemsavgiftför 2023 till 500 kr för medlemmar boende i Sverige och 550 kr för medlemmar boende utanför Sverige. Familjemedlemsavgiften behålls oförändrad till 50 kr.

§ 14 **Fastställande av inträdesavgiften**
Mötet fastslog inträdesavgiften till 0 kr.

§ 15 **Sommarträff och årsmöte 2023 och 2024**
Sommarträffen 2023 kommer att vara i Västergötland med Ulf ”Fabbe” Fabiansson och Bengt-Inge Larsson som arrangörer.
2024 års sommarträff avhålls i Rimforsa Östergötland med Håkan och Eva Jonhed som arrangörer.

§ 16 **Övrig planerad verksamhet 2023**
6-8 juli, Nordisk TR träff med Danmark som arrangör

European TR Meeting
September 2023 Warwick, England. 2024 hålls Europaträffen i Schweiz

§ 17 **Övriga frågor**
- MHRF försäkringskoordinator, Sven-Erik Jeppsson avgår som koordinator. Morgan Hultgren, Bennets kvarstår som besiktningsman. Jan Sjögren undersöker om klubben har behov av en ny koordinator.

- Hemsidan har genomgått en uppgradering för att anpassas till ny teknik. Ny webmaster är Mats Jönsson som layoutar TR Magazine. Tidigare webmaster Katharina Arvidsson avtackades.

- Bengt Nylen efterlyser ny redaktionsmedlem då nuvarande redaktion har en vakans. Tre aktiva redaktionsmedlemmar finns för närvarande.

§ 18 Mötets avslutande
Jan Sjögren tackade deltagarna för ett väl genomfört möte och avslutade detsamma.



Göran Johansson:

Text: Bengt Arvidsson Foto: Privat

Jag skall visa att jag kan...

När jag tidigare åkte i Europa med min förra fru så skötte hon pratet och jag stod bredvid. Men nu måste jag... och det är kul att bevisa för sig själv att jag kan. Jag förstår engelska rätt bra men har svårare för att prata. Fast i år i Italien så kunde jag i alla fall prata och förstå en italienare som hjälpte mig när jag hade lite problem.

Jag har varit för blyg och för dålig på språk, aldrig läst min engelskläxa avslöjar Göran och vi har väl alla våra ”hang-ups” som måste övervinnas.

De flesta ”bonnapågar” här omkring åkte och jobbade i Australien, USA eller Canada och jag ville gärna men vågade inte. Jag tågluffade heller aldrig för jag var för feg.

Men det tar jag igen nu säger Göran väldigt bestämt, FÖR JAG KAN, jag bara kör. Då är det bra att köra själv också för då måste jag prata med alla för att kunna få det jag behöver.

Men det började med pappa som samlade på gamla traktorer och jordbruksredskap.

Jag är ju ”bonnapåg” och mina föräldrar hade ett litet lantbruk där man fick hjälpa till säger Göran. Det var att underhålla och reparera både maskiner och hus så man har ju ”vart ute alltid” avslutar Göran utläggningen om sin barndom där respekt och disciplin inpräntades redan från början i det Skånska ”bonnahemmet”.

Jag och pappa medverkade på många skördedagar med en Farmall A från 1939 utrustad med en självavläggare, Pappas BM Victor från 1955 är kvar och den använder jag och Christin fortfarande att harva ridbanan med.

Då när jag var ung tyckte man det var synd att pappa inte köpte någon gammal bil i stället för traktorer. Men jag slutade aldrig att köpa leksaksbilar, särskilt var det s.k minibilar föreställande vanliga bilar. Sen har det blivit några Triumph också.

Så 1980 när jag var femton år prenumererade jag på tidningen Signalhornet som sen blev Classic Motor, inte många femtonåringar gör det. Med generna kom intresset och jag har alltid varit intresserad av gamla bilar säger Göran och läste väl nån annan tidning till men det mesta handlade om amerikanska bilar så det-



En ung Göran med Yamaha 125 cc på väg till High Chaparral



BMW 2002 -72

var Signalhornet som gällde. Numera är ju mina bilar gamla men jag har aldrig haft nån riktig gammal bil typ -tjugotalare

Det blev förstås moped direkt vid femton, en Yamaha FS1 – 76. Körkort för MC 125 cc tog jag -81 och köpte MC vid 16. En sliten Yamaha RD125 1977. Den varvade 13 000/min, det höll ju inte lagren för så den skar och jag fick skruva isär motorn. Det var den första reparationen som jag gjorde. Jag försökte följa en reparationshandbok på engelska. Det har med åren blivit många fler sådana handböcker.

När vi var 15 körde jag och min MG kompis moppe till Lolland i Danmark för att titta på Aalholms bilmuseum så det var en slags första långtur kan man säga. När jag sen var sexton blev det motorcykel, södra Sverige runt i ensamt majestät. En tältsemester i Småland, och Västergötland. Besök på High Chaparall och hos Svedino i Ugglarp Halland.

BMW 2002 var första bilen...

Det var en -72:a Agavegrön. Det var en väldigt fin bil säger Göran lite drömmande. Den köpte jag direkt efter att ha fått körkortet. På Klippans trafikskola tog jag körkort. Det var uppkörningar där på tisdagar och jag fyllde år en tisdag så jag fick inte köra upp förän tisdagen den 29 november och då var jag 18 år och en vecka. Göran höll fast vid BMW och köpte senare en orange 2002:a men den var avsedd som reservdelsbil och ställdes upp bakom maskinhallen. Bland annat fick den bidra med dragkrok och oljepump. I BMW´n var vi faktiskt ute på husvagnssemester så det blev ju en hel del mil men inga längre rundor som dagens långkörningar.

Bilbytena kom tätt för jag hade också en Toyota Celica -79 som jag körde runt i Österrike och Italien med så träningen med långresor började tidigt för Göran.

Ett par år hade jag en Datsun 280 ZX, på många sätt var den fantastisk men ingen kul bil att köra på småvägar med utan den krävde stora breda vägar för att komma till sin rätt. Triumphbilarna som är små och nätta är ju väldigt trevliga att köra på småvägar med som jag gillar säger Göran

Tillfällighet

Att det blev just en Triumph var av ren tillfällighet.

Jag hade inte varit i närheten av eller sett en Triumph under min uppväxt. Senare runt 2004 skaffade min bästa kompis en risig MGB. Då satte han fart på mig för jag blev lite avundsjuk säger Göran och skrattar lite. På den tiden visste jag inte om blocket ens fanns men i lokaltidningen var en bild på en Triumph Spitfire till salu.

Den ville jag ha, så min fru och jag åkte och tittade på den. Jag blev ”rätt så nellad” på den säger Göran och för oss som inte förstår skånsk slang betyder det att man ”var såld på bilen”.

Det förstod hon som sålde den fortsätter Göran. Jag hade ju tänkt att pruta på priset men då kontrade hon med att många hade tittat och flera hade bjudit över det utannonserade priset på Spitfiren. Jag hade bestämt mig och skulle ha den så jag gick i fällan och fick betala nästan 10 000 kr mer för bilen än annonspriset.

Det var en Spitfire 4 1964 med glasfiberhuv och nylackad och snygg men redan efter ett år krackelerade lacken på hela huven.

Numera är det ok och jag har haft jätteroligt med Spitfiren. Tack vare den kom jag alltså in i Triumphvärlden. Det är ingen skönhet precis men den är kul att köra med och motorn är renoverad och den är fortfarande kvar.

När jag köpte ”Spitten” gick jag med i vår systerklubb Triumphklubben för alla Triumph och var på några träffar. Där kunde men titta på andra bilar och få lite kontakter. När jag så behövde lite hjälp med Spitfiren så var det en gammal farbror som haft en verkstad tidigare som hjälpte mig. jag behövde ingen större hjälp men det var kul att prata bil säger Göran.

Där vid verkstaden hade han en röd Triumph TR250

Det var en väldigt udda bil förstod jag och inget jag hade sett tidigare. Vi pratade lite om den bilen men själv körde han nästan aldrig med den.

Ett par år efter det mötet klev han in till min sambo Christin som jobbade alldeles bredvid hans verkstad och sa:

– Är Göran intresserad av bilen så får han höra av sig omgående för att jag skall sälja den. två dagar senare var bilen min och det här var 2017. Bilen var någorlunda ok men växellådan behövde renoveras för tvåan ramlade ur och överväxeln gick inte i. jag skruvade ur lådan och lämnade den till Bertil Karlsson som bor strax bredvid mig, han är en välkänd transmissionsrenoverare och gör bra jobb.

2018 fick jag span på en Triumph Stag...

Det var en man jag hade pratat med innan som skulle sälja så då passade jag på att köpa den också. Jag har ju två döttrar som började bli ”giftasmogna” och vill man kunna erbjuda bröllopsskjuts



På väg till Hanna och Johans bröllop

så är det bra med en bil med ett baksäte och då passar det mycket bra med en Stag. Min äldsta dotter Hanna och hennes man kände sig nog lite tvingade att pappa skulle köra dom till bröllopet i Stagen.

Jag har väl kört några studenter också, dom sitter där i baksätet bakom bågen och jag fram förstås och kör, det är väldigt roligt

Stagen är en högerstyrd automatväxlad vagn med originalmotorn. Triumphs egen V8 som inte finns i någon annan bil. Den är väl ingen sportbil men väldigt trevlig att köra. Det finns ju många uppfattningar om den är snygg eller inte men jag tycker att det är en stilig modell och den är samtidigt snygg slår Göran fast.

Jag kom och tänka på min kompis som kör MG, dom har ju inte alls det modellutbudet som Triumph hade. Det finns ju väldigt många modeller av Triumph med olika karaktärer och prestanda. Triumph bilarna är dessutom väldigt lätta att arbeta med och det finns delar till hyfsat pris ganska lättillgängligt.

Jag suktar lite efter en TR2 eller en trea...

I veckan på bilträffen i Borgeby där jag var funderade jag på ”vad skall jag ha i stället”, ”skall jag köpa en till”, ”eller ett annat märke” ??? jaa möjligen en Morgan.

Men jag är nog mer sugen på att köpa en TR2 eller en TR3 för jag vill vara kvar i märket Triumph funderar Göran högt så att vi kan skriva ner tankarna som denne långkörande bilman filosoferar över

Nu när jag varit i Italien så stöter man på en del Lancia eller Alfa Romeo modeller. Men dom är dyra att köpa och svåra att hitta delar till så jag tror inte att jag vågar ge mig in på nåt sånt.

En bekants bekant som jag känt kanske i tjugo år är också en bilsamlare. Han har bland annat en TR2, och senast jag hälsade på honom startade vi upp TR2:an och jag var ute och provkörde den. Jag bearbetar honom lite smått men han har ännu inte bestämt sig för att sälja, men man kan ju drömma säger Göran och man kan se att han suktar efter en genuin och vit TR2.

Två av mina Triumphbilar är röda så jag har bestämt att inte ha fler röda Triumph säger Göran som har en liten åkomma att samla på sig bilar.

Vi äger en bil gemensamt

Jag och min sambo Christin. Det är en Morris Minor som står på gården som en installation med ett träd som växer upp i motorhuven och helt ”patinerad”. Ja när man tänker efter vad man håller på med så är man nog lite nördig säger Göran med glimten i ögat för visst måste man ha humor om man parkerar en Morris på gården och låter träd och buskar växa upp runt den.

2014 flyttade jag till Christin och vi byggde nästan omgående ett bra uppvärmt garage med billyft. Det var viktigt för Christin att jag fick det bra och trivdes i garaget, så hon kunde vara i sitt stall med hästarna.

Åseda Typ 3 garage 1957, mer nördigt kulturbevarande....

På 50-talet byggde Åseda Träindustri ett garage som ser ut som en ostkupa i masonit.

Garaget har en dörr på sidan som måste öppnas för att kunna öppna bildörren, som port så viker man upp hela kortändan med hjälp av kraftiga fjädrar..

Det var ett sånt garage som stod i Klippan som jag såg under några år. Jag hade lite kontakt med garageägaren Johan men det blev ingen affär för han hade det som cykelförråd. Nästa gång jag pratade med honom så hade hans pappa tagit över det för att använda som hönshus. Det var ju synd tyckte jag säger Göran men inget att göra åt just då. Sen dröjde det ytterligare några år så kom Johan till mig och sa ”du pappa skall bygga ett riktigt hönshus så vill du ha garaget så får du komma och hämta det”, så jag ordnade med lastbil med kran för att kunna ta hem det.



Garaget är klätt i aluminium, det är därför det finns kvar. Dom flesta av Åsedagaragen var i oljad masonit och har med åren ruttnat och försvunnet.

Väggar och tak var i bra skick men jag fick byta ut reglar och golvstockar och ställde upp det på tomten i Klippan där jag bodde då. Sen inför flytten till Christin så tog jag självklart garaget med mig och Spitfiren har sin plats där. Garaget står på bra grund och det kommer faktiskt inte upp någon fukt någonstans så bilen mår bra i det kitschiga Åsedagaraget.

Vi konstaterar att det inte kan finnas många sådana garage kvar då de flesta numera återbördats till naturen.

När jag renoverade garaget så gjorde jag faktiskt en artikel om renoveringen som jag skickade in till tidningen. Sen tog Classic motor upp artikeln 2011 så det är över tio år sedan.

Långresorna har blivit Görans signum

..men Christin vill inte åka med hela vägen. Hon är med en åtta – tio dagar säger Göran. Då brukar hon ta flyget t. ex till England där vi varit ett par gånger. Jag måste säga att det är en väldigt bra kombination, dels gillar jag att köra själv långa sträckor sen är det ju roligt att åka tillsammans lite också. Vi turas om att köra, Christin tycker mycket om att köra de gamla bilarna.

Det är fascinerande att köra till de stora flygplatserna i Europa med många angöringar och man vet inte om man hittar, det är spännande säger Göran. Där hämtar och släpper jag av Christin och jag kan åka till bilmuseum och andra nördiga grejor och Christin slipper åka flera hundra mil transportsträckor.

Nästa år funderar vi på att köra till Skottland och då är det mitt mål att göra det i en vit TR2 säger Göran och menar förstås den, som ännu inte riktigt är till salu men Göran är en man som får saker att hända så han lyckas säkert med det köpet också.

Jag grovplanerar alltid långturerna.

Det blir att man samlar lite tips här och där säger Göran. Facebook tycker jag är rätt bra där finns olika grupper om turer i Europa och lite spännande vägar. Ser jag någonting där så lägger jag in det i min kartguide i telefonen.

Iphone har en reseguide där man kan lägga ut resmål och sevärdheter så jag har nu en guide över Skottland som är nästa mål och en över Norge för där vill jag också köra. Sen hade jag förstås en guide om Italien där jag var i somras.

Men jag planerar inga resvägar eller hotell i förväg utan kör ad hoc till de sevärdheter jag vill uppleva. Så jag bara kör. En halvtimma innan kvällsvilan letar jag upp ett hotell eller B&B som ser bra ut. Det enda jag planerar i förtid är om jag måste vara på en viss plats en viss tid annars kör jag bara.

Fast jag vet ju ungefär vilken rutt eller mål jag skall åka till. Körvägen väljer jag efter hand säger Göran som alltså till fullo ut-

Åseda Garage Typ 3 nyrenoverat till nyskick





TR250 1968, ägare Göran Johansson


PCR 483

nyttjar sociala- och andra digitala medier för sina resor. Här möts alltså sextiotalets sportbil med tjugotalets IT teknik, en spännande tanke där två kulturer förenas i ett sammanhang.

När jag kör själv så lämnar jag aldrig bilen för långt bort och åker aldrig in i städer för att titta på något, jag tycker om landsbygden säger ”bonnapågen”, köra på småvägar, genom byar och stanna på ett lokalt fik i nån liten by, det är härliga upplevelser.

Jag gillade verkligen Slovenien från i somras med små fina vägar och gamla gemytliga samhällen. Dom kanske inte var fattiga precis men dom levde verkligen enkelt och nära naturen.

På fälten arbetade dom en hel del manuellt utan större maskiner och det var fantastiskt att se. Allt det här kan man ju uppleva i sittbrunnen på en öppen sportbil säger Göran

– Vad är kicken att köra så många mil som 50 – 60 mil en dag undrar jag?

– Jaaa säger Göran och drar ut på svaret dom sträckorna är väl inte så farliga det är värre när jag kör över 100 mil eller 130 mil som är mitt rekord

Nu i somras t ex så hade jag kört igenom Paris och in i Luxemburg där jag bodde över. När jag vaknade och åt frukost vid åta-tiden dagen innan midsommarafton hade jag 105 mil hem. Då funderade jag lite varför skulle man dela upp detta på två dagar. Jag hade lite hemlängtan och upplevt det jag ville så jag tänkte, ”näää jag kör” säger Göran.

Det är samma längtan när man kör ut på en resa. Då vill jag snabbt ner till det området jag skall köra i så det blir långa transportsträckor och jag tycker inte att det är så farligt.

Man blir imponerad av att det går att sitta och köra så länge. Nu när jag körde ner till Italien satt jag 17 timmar i bilen den första dagen. Men visst är man lite trött när man kommer fram.

Imponerande är också att bilen som trots allt är en gammal, mestadels original sextiotalare med bara slitdelar utbytta fungerar så bra, men det gör det. TR250 är ju en väldigt körduglig bil konstaterar Göran och han borde ju veta, det kan inte finnas många långkörare av TR bilar i världen som når upp till Görans nivå.

Du vet jag har köpt nya mer moderna stolar från Rimmerbros anpassade för TR4-6 med bättre nackstöd, sidostöd och ställbart ryggstöd. Jag sitter jättebra i dom och ryggen tröttnar inte i första taget säger Göran.

Min TR är inte direkt i mint condition, tittar man lite närmare syns den lite slitna lacken och skicket kan väl kallas patinerat original men det gör också att jag törs köra med bilen på det här sättet med bara uppgraderade bromsar som nyper bättre. Så beskriver Göran sin körmaskin som turnerat i snart sagt hela Europa på långfärder.

Vi önskar Göran och Christin lycka till med nästa års långkörning i Skottland och håller tummarna för att det blir i en vit TR2.

Morris Minor som trädgårdsinstallation





Farmall A 1939 på skördefest


Tidigt fick man lära sig att mecka


Moppesemester på väg till Lolland, Danmark


Typ 3 som hönshus



TR250 inte bara överallt utan också i alla väder


Barnbarnet Valter vill gärna åka TR250



Görans Utmaning 2022
Den enda TR medlem som antog utmaningen var Göran själv. Vi bugar oss för en ”långkörare” som Göran och önskar honom lycka till med flera spännande resor nästa år

I TR Magasin nr 1, mars 2022 kan man läsa om ett galet spektakel, ”Görans utmaning”. Detta är något som styrelsen har hittat på för att uppmuntra medlemmarna att använda sina TR-bilar till långkörningar. Utmaningen består av att köra 250 mil på sju dagar.

Text & foto: Göran Johansson

Görans utmaning



Det är spännande att göra långturer med en gammal Triumph, det är inte frågan ”om något händer”, utan alltid, ”vad händer och när”.

Men som min äldsta dotter skrev till mig ”glöm inte njuta av platserna och inte bara köra hela tiden” det är viktigt att ha med sig.

Italien tur och retur

Årets långresa blev lite som en repris av förra årets, med den väsentliga skillnaden att jag och min Triumph följdes åt hela vägen hem.

Jag startade med att köra de 12 milen till Trelleborg för att ta kvällsfärjan till Swinoujscie. Båtresan tog 6.5 timmar och där jag fick möjlighet till att sova/vila 5 timmar i hytten innan det var dags för att gå till restaurangen och äta köttbullar med potatismos. Maten var ingen höjdare och aptiten vid 23-tiden var nog inte på topp.

Vi angjorde hamn vid midnatt och då startade resan på riktigt, rakt söderut genom Polen. De första timmarna var vädret lite kallt och fuktigt, men det fungerade att köra öppet tack vara vinterjacka och pappas gamla fårskinsfodrade skinnluva från 50-talet, då han körde motorcykel. Mina intryck från Polen den natten var att det luktade kemisk industri och djurgårdar med regelbundna intervall, tyvärr såg jag inte så mycket. Vädret bättrade sig tillfälligt och jag mötte soluppgången vid den första tankningen. Färden gick vidare in i ett regnigt Tjeckien mot Brno. Där vid en rondell kunde man se på en vanlig trafikskylt, vägvisning till tre huvudstäder i närområdet, Prag, Wien och Bratislava. Jag kör mot den slovakiska huvudstaden som ligger vackert uppe på en höjd och jag möts av den härliga sydländska värmen. Sedan kör jag genom den ungerska landsbygden, ser storjordbruk som står förfallna sedan kommunismens glansdagar, vidare in i Slovenien österifrån.

Nu efter 17 timmar bakom ratten kändes det skönt att hitta ett hotell i ett litet samhälle där det dessutom fanns en restaurang. Så här nära Ungern smakade det väldigt gott med en Gulasch.

Mitt boende serverade ingen frukost utan jag körde på fastande mage några mil söderut, till de frodiga vindistrikten i bergen runt Jeruzalem. Där bryggde jag svenskt kaffe och åt frukost, med en vidunderlig utsikt.

Jag var nu alldeles intill gränsen till Kroatien, jag passade på att ta en liten sväng dit. Här var nu den enda gränsövergången där jag behövde visa pass. Först för den slovenska myndighetspersonen, sen efter två meter satt där i samma hus, men i en annan lucka en kroat som också skulle registrera mitt pass. Efter en kort runda i landet var det samma rutin tillbaka igen. Inom två timmar fick jag visa passet fyra gånger.

Jag uppskattade Slovenien mycket, fina vägar, vacker natur och inga turister. Nu tar jag sikte mot Dolomiterna i Italien, anger en ort i nordvästra Slovenien på telefonens vägvisning och kör. Det blir ofta spännande, helt plötsligt hamnar man på små ensliga grusvägar. Från dessa små vägar ser man ofta fina miljöer, som till exempel nu när höskörden var i full gång med mycket manuellt arbete och användandet av lustiga små maskiner.

Det var inte bara jag som hade planerat att köra bland de mäktiga bergen i Dolomiterna, överallt var där nu andra trafikanter i vägen, på vägen. Det kryllade av motorcyklar och cyklister, som körde i små eller stora grupper, det gällde att ha full uppsikt åt alla håll. Mitt mål för dagen var nu ett bokat hotell intill sjön Lago d´Idro.

Vid utförsbackarna vid Gardena började jag känna att bilen inte svarade vid gaspådrag utan bara långsamt ökade farten, det gick att köra, men jag tog det lugnt och samtidigt funderade på vad det kunde vara. Det var soligt och temperaturen var över 30gr så jag letade, och fann en skuggig parkering där felsökningen påbörjades. Jag har hört att på mina Strombergförgasare finns det membran som kan spricka och som då inverkar negativt på gången. Jag hade nya med mig och till min glädje såg jag att det ena membranet hade tre skador. Jag bytte och startade glatt för att köra vidare. Men tyvärr så gick det lika dåligt fortfarande, jag körde försiktigt vidare medan jag funderade.



Kör hemifrån söndagen den 12 juni. Karthållaren är förberedd.



En ödegård i Kroatien



Felsökning och byte av förgasarmembran i Cortina d`Ampezzo

Jag läste i den senaste TRMagasin om en ny app, TR Register´s European Breakdown App där verkstäder och reservdelsfirmor som är erfarna av att serva TR-bilar finns utsatta. Klockan var nu ca 19.00 och jag ringde till den som låg närmst, British Racing Green vid Brescia, ca 20 mil bort. Jag pratade länge med Franco, en trevlig och hjälpsam man som kom med tips och lovade att hjälpa mig följande morgon. Efter ytterligare några mil kollade jag återigen om jag hade fått monteringen av membranet rätt, och det såg bra ut. Samtidigt ringde det en icke engelsktalande man från mitt bokade hotell för att höra när jag skulle checka in. Jag försökte förklara för honom med alla sätt jag kom på att min auto var kaputt och jag tyvärr inte kunde komma. Samtidigt kom det en kraftig åskskur, så suffletten skulle på samtidigt som verktyg plockades undan, jag förstod att italienaren inte fattade vad som hände, utan jag blev uppring igen lite senare av en som kunde lite engelska.

Jag har hela tiden kört på småvägar, men med bilens problem bestämde jag mig för att fortsätta försiktigt i jämn fart på en betalmotorväg. Efter tio minuter började det bildas köer och räddningsfordon släpptes fram. Det blev till att vänta 70 minuter innan allt kom på rullning igen. Skönt att det inte var min bil som var med i olyckan, men denna väntan med en bil med problem var inte rolig. Jag körde av vid första bensinstation, efter tankningen bytta jag alla tändstiften, och nu plötsligt fungerade allt perfekt och jag tog in på det första hotell som fanns. Då var det skönt att vid tio-tiden, få duscha, äta och gå och lägga sig.

Följande morgon körde jag och besökte Franco i sin butik med ca 18000st olika artiklar i lager till engelska sportbilar. Innan jag lämnar butiken får jag Francos privata mobilnummer som jag lovade att ringa, ifall jag får nya problem med bilen. Han hade ju kontaktnät över hela Europa.

Med nyinköpta reservtändstift har jag bara 25 mil till mitt B&B söder om Turin, där jag i värmen ska tillbringa eftermiddagen vid poolen.

12in12, en träff i Alperna för oss som gillar att köra, en utmaning för bil och förare.

Nu är det fredag den 17 juni och idag ska vi samlas på hotell Castello Rosso i Saluzzo som ligger i anslutning till Alperna. 12in12 är ett arrangemang som jag och Christin var med på förra året. Tony som är en engelsk-italiensk bilentusiast arrangerar flera liknande träffar varje år. Jag hittade hit tack vare Facebook där Tony bjöd in via internationella Triumph och Michelotti grupper. Vi träffas till en gemensam middag med genomgång om upplägget på fredagskväll, och får en starttid. Jag får en tidig start 07:15, det baseras på bilens ålder, vikt och motorstyrka. I samband med starten får vi en karta där 21 alppass är utmärkta och ska prickas av före målgång.

Jag tankade i Gemona och flera Italienare kom för att prata, bara synd att språket inte förenade oss. Men de verkade vara glada för att se mig och min gamla Triumph som kört ända från Sverige



På 2100m höjd, Col Gallina i Dolomiterna





Franco Franchini, innehavare av British Racing Green som är återförsäljare för Moss och lagerhåller reservdelar till bland annat Triumph och MG

Lördag morgon. Jag får min karta och ser att det är ungefär som förra året, men på grund av en cykeltävling blir det delvis i omvänd ordning. Jag tar hjälp av telefonens vägvisning och slår in några pass i förväg. Alla andra har Co-drivers med i bilen och Tony tyckte bestämt att jag skulle ta emot en lokal person som hjälp. Jag tackade artigt nej, jag kör hellre ensam än försöka samtala med en okänd italienare under 12 timmar på engelska. Det är ett fantastiskt landskap att få köra i, många pass är över 2500m, högsta vägen, La Bonette, är över 2800m. Allt gick bra, jag hittade runt men efter 12 timmar och 52mil så kände jag mig nöjd och lämnade tre pass obesökta. Jag fick höra att många bilar får problem med driften på höjder över 2500m på grund av den tunna luften, särskilt de med insprutning. Allt ihop avslutas med en gemensam middag på italienskt vis, dvs att förrätten kommer in efter 22:00.

Det blir stor gemenskap mellan deltagarna, många är aktiva i den gemensamma Facebookgruppen och hälften av deltagarna har varit med flera gånger.

Mer information om arrangemanget finns på https://12in12.mystrikingly.com/

Nu var jag nöjd med serpentinvägar

Jag hade planerat och bokat hotell för ytterligare alpkörningar längre söderut, men jag kände mig nöjd på serpentinvägar för stunden. Så efter att intagit en riklig hotellfrukost på söndagen tog jag sikte på Grenoble i Frankrike. Det var fortsatt högsommarväder och temperaturen steg till 39gr och det medförde kraftiga vindar mellan bergen, det var svettig. Vid ett längre köstillestånd körde jag till sidan och öppnade huven för att kyla, till min förskräckelse saknades oljepåfyllningslocket. Jag glömde visst att sätta tillbaka det efter morgonens service, till min stora lycka så hade det fastnat mellan motorn och batteriet.

Efter en natt i tält tog jag mindre vägar till Paris. Jag har länge drömt om att köra med en Triumph till Triumfbågen och Eiffeltornet. Även efter nio på kvällen är trafiken intensiv med många turister runt dessa platser.

Nästa dag körde jag via Champagne till Luxembourg. Vägarnas kvalitet här var det bästa på hela resan.

Då jag vaknade på mitt lilla hotell i Luxembourg började hemlängtan märkas av, ska jag köra de drygt 100 milen på en eller två dagar. Jag bestämde mig för autobahn och siktade på att komma hem ikväll, dessutom hade ju grannen hemma ett 50-årskalas med öppet hus.

Vädret blev behagligare och milen avverkades, min bil kom in som sista bil på färjan i Puttgarden. Jag var hemma vid 20:30, kramade Christin, duschade och gick på uppvaktning.
Och i år fick jag min Triumph med mig hem för egen maskin.

Jag bokade mina hotell via booking.com ca en timme i förväg. Jag valde de billigare alternativen med priser mellan 500 och 1200 kr. Billigast var det i Slovenien och dyrast i Paris.

På bensinstationerna i Europa finns ofta 98 oktan och även ibland 102, i Alperna finns dock bara 95 okt. Ofta kan man välja antingen 5 eller 10 % etanolinblandning. Då jag tankade 95 oktanig använde jag en Boostertillsats.

På många platser börjar det bli förbjudet att köra med äldre bilar, inte bara i de äldre centrala delarna i storstäder. Många mindre orter i Italien, stora delar av Ruhrområdet och hela Paris har begränsningar som jag drabbades av. Bilarna ska vara uppmärkta med Miljödekaler, och det finns automatisk avläsning som skickar böter till de som kör olovandes. Att dessa regler finns har man har en skyldighet att känna till. Jag uppfattade att veteranbilar är undantagna på de flesta platserna, men att registreringsbevis och ett medlemskort i en bilklubb ska ligga synligt i vindrutan.

Resans längd: 10 dygn
Jag tankade 17 ggr, totalt 582 L
Körd sträcka: 5330km
Längsta dagsetapp: 1090km
Kortaste dagsetapp: 90km
Medelsträcka: 533km/dygn

Min sambo Christin följde tyvärr inte med i år på grund av att hon har köpt ytterligare en häst som måste tas om hand och lära sig veta hut. Hon gjorde ett inlägg på sin Facebooksida med bild på mig och bilen med texten att jag var på väg till Italien.

Följande dialog ”Åker han hela vägen ner med den bilen!”

Christins svar ”Ja, han har en övertro på sin engelska bil

Det är nog en fördel att inte fördjupa sig i alla risker som finns. Jag kör efter devisen ”det ordnar sig”.

Mycket verktyg och reservdelar är med i bagaget: Förutom bromscylinder, bromsskiva, bromsok, bromstrumma, bromsbackar och bromsklossar hade jag med en extra huvudbromscylinder. Detta trots att den andra bara varit med sedan förra året, men jag vill inte återuppleva samma problem som i fjor då den strulade och det blev bärgning hem från den spanska gränsen. Dessutom hade jag med lite lager, en drivaxel, förgasarreparationskit, tändstift och en mängd diverse bra att ha saker.

Lite ödsligt på macken kl 04:40, men vackert





La Bonette i Frankrike, resans högsta punkt. Förra året var här fem turister vid samma tidpunkt, i år ca 100st



Tony informerar om hur 12in12 går till



Fin samling av klassiska sportbilar inför starten



Inför resan laddade jag hem en ny användbar App ” TR Register” till min telefon. En komplett beskrivning av den med dess funktioner står att läsa i TRMagasin nummer 2 2022. Den är framtagen via ett samarbete i nätverket för European TR Meetings som har sammanställt över 400 st TR-verkstäder i 21 länder i Europa. I Appen ser man även vilka som lagerför delar. Bilden visar anläggningar i området som jag befann mig i, jag är den blå.



Rätt nöjd med placeringen.



På väg över Alperna mot Grenoble



Dessa skyltar med efterföljande fartkameror är väldigt vanliga i Italien. Undrar när och hur många inbetalningskort som är på väg till mig



Parkeringen efter målgången



Visst syntes vi i ”röran”

Sportvagnsmeeting på Knutstorp

Text: Bengt Nylén Foto: Mats ”Wolw” Jönsson om ej annat anges

Den 2-3 juli var det äntligen dags för Sportvagnsmeeting på Knutstorp. Det var efterlängtat. Traditionsenligt så anordnade MSCC ett stort klubbtält där några bilklubbar med sportbilar fick visa två-tre bilar var och göra PR för sin klubb. Ett genreröst erbjudande men som förhoppningsvis gynnade även MSCC genom att publiken hade något att kolla på i pauserna mellan racen.

På lördagen ställde Jan-Olof Grönhult upp med sin gula TR6 PI och jag med min TR6. På söndagen ställde Sten Lennbro upp med sin TR6PI samt även Inge Jonsson med sin TR2 och jag med TR6:an. Min tanke var att jag skulle vara där med min gröna TR5 vilket ju blivit ett bra komplement men det ville sig inte riktigt. På väg till Knutstorp på lördagens morgon kl 08:00 så började den koka 15 km hemifrån! Jättekul! Topplockspackningen hade antagligen gått sönder. Så det blev till att ringa svärsonen och få bogserat hem bilen. Bytte till TR6 och blev 1,5 timme försenad till Knutstorp men det var ju inget jätteproblem. Det enda tråkiga var ju att det blev två TR6:or där men ingen visste ju att det var fel mer än jag.

Tyvärr kunde jag konstatera att det var betydligt färre tävlingsbilar än normalt. Det känns som om pandemin tagit på de presumtiva deltagarna. För några år sedan var det alltid + 300 tävlande bilar men i år var det nere i 226 st. Detta trots att man inbjudit BMW och Club Alfa att vara med. De körde ett välbesatt heat tillsammans med 18st Alfa Romeo och 7st BMW. För några år sedan var dessa inte med alls. Fortsätter denna trend blir det svårt för motorsporten.

Vädret var dock strålande och ganska många kom fram till oss och pratade om våra TR-bilar och kollade på utställda bilar. Antalet besökare verkade faktiskt vara större än normalt. Det berodde kanske på att folk hade hemester istället för att flyga utomlands. På lördagen arrangerade MSCC ett rally för allehanda sportbilar som hade slutstation Knutstorp. Så efter lunch kom det en del klubbmedlemmar på besök som hade kört rallyt. Kanske lockade det att vi hade gratis fika?? Lite prylar från vår klubbshop blev också sålt.

En trogen TR-bil deltog i tävlingen, nämligen Max Lindbom som i många år tävlat i Roadsport B med sin TR2. Bilen är försedd med en Volvo B20-motor men den ser i alla fall ut som en TR2. Nästan i vart fall. Bilen har gått som tävlingsbil i nästa hela sitt liv.



1



2



3



Foto Bengt Nylén

4

1. *Några av de TR-bilar som deltog i rallyt. Foto Bengt Nylén*
2. *Lite av vår avdelning med besökare*
3. *Från vänster Ulf Sundins grabb, Ulf, Bengt, Peter Bäckström och Sten.*
4. *”Undrar vad det är för motor”?? Foto Bengt Nylén*
5. *Ett fint fikaställe!*
6. *Max Lindbom på gång!*



5



6



Håkan Johansson utanför sin butik

Örebro Agenturaffär

Text & foto: Björn Cagner

Örebro Agenturaffär ligger inte i Örebro som namnet antyder. Affären låg en gång i Örebro men sedan mars 2020 ligger den i Holmestad utanför Götene. Anledningen till flytten är att i mars 2020 efter ett snabbt beslut så övertog Anders och Camilla Johansson Örebro Agenturaffär som då var till salu.

Då de bor i Holmestad så flyttades affären dit. Kanske var det inte vid bästa tidpunkt med tanke på pandemin som just brutit ut men de fick tid att flytta hela lagret till Holmestad där de också inrett en butik. Även hemsidan behövde uppdateras, både med kontaktuppgifter och produkter.

Anders hade tidigare ett plåtslageri specialiserat på tak och ventilation. Han hann också med en tid i entreprenadbranschen. Anders har dock alltid haft ett intresse för bilar och då främst amerikanare. Några traktorer har också hunnits med, bland annat har Anders helrenoverat en BM T 15 och en Ferguson T-35. Alltså passade Örebro Agenturaffär hans intressen.

Men, vad säljer då Örebro Agenturaffär?

Jo, gummilister, fästdetaljer, inredning, elkabel, elartiklar, kromdetaljer, reservdelar till amerikanare och biltillbehör. Kanske låter det inte så märkvärdigt men läser man noggrannare så blir man förvånad! I lager finns närmare 200 olika sorters gummilister i olika kvaliteter och utformning som fönsterlister och tätningslister. Här finns till och med tygomspunna lister!
När det gäller inredning till bilar finns både vinyl, tyger och mattor i olika mönster och färger. Även material för ljuddämpning.

Fästdetaljer omfattar mycket, inte bara skruv och mutter som här finns i både millimeter och tum, både UNC och UNF, utan också plåtmutter, korgmutter och clips i alla möjliga former. Till suffletter och kapell finns alla typer av fästen och vred. Ja, säkert finns det här 100-tals olika clips.

Elsidan omfattar allt som rör bilelektriskt. Glödlampor, både 6 och 12 volts, strömbrytare i olika utföranden och till och med fotomkopplare. Självklart säkringsmaterial i olika utföranden som säkringsdosor, porslinsäkringar, glassäkringar och kopplingsplintar. Här finns även 6 volts tändspolar. Elkabel finns både plastisolerad och tygomspunnen. För den som vill ha sin veteranare riktigt original så finns det tygomspunnen tändkabel i olika färger. Självklart finns också gammaldags vävda kabelstrumpor i olika utföranden.

Att här räkna upp allt som finns är omöjligt. Gå istället in på hemsidan, yourvismawebsite.com/orebro-agenturaffar-bilkladselspecialisten-ak, eller besök butiken och grotta ned dig bland alla godsaker. Innan du besöker butiken så se efter på hemsidan att den inte är stängd. Anders och Camilla åker nämligen på många marknader. Kalendern finns på deras hemsida och har du tur så kanske de kommer till en marknad nära dig.

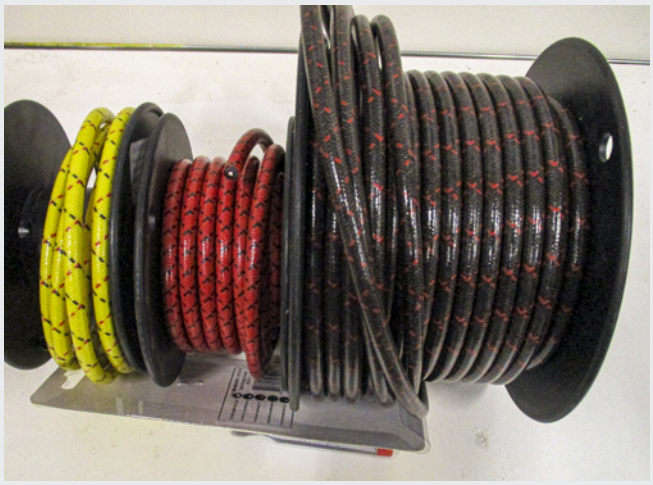

Gummilist i långa banor


Clips och låsmutter i alla dess former

Till höger bult och elartiklar. Till vänster gummidetaljer och mer elartiklar



Ännu mera lister. Tygomspunna lister och dammtätningslister



Tygomspunnen tändkabel



Text: Bengt Arvidsson

Triumph Company

from the start del 2 (av 3)

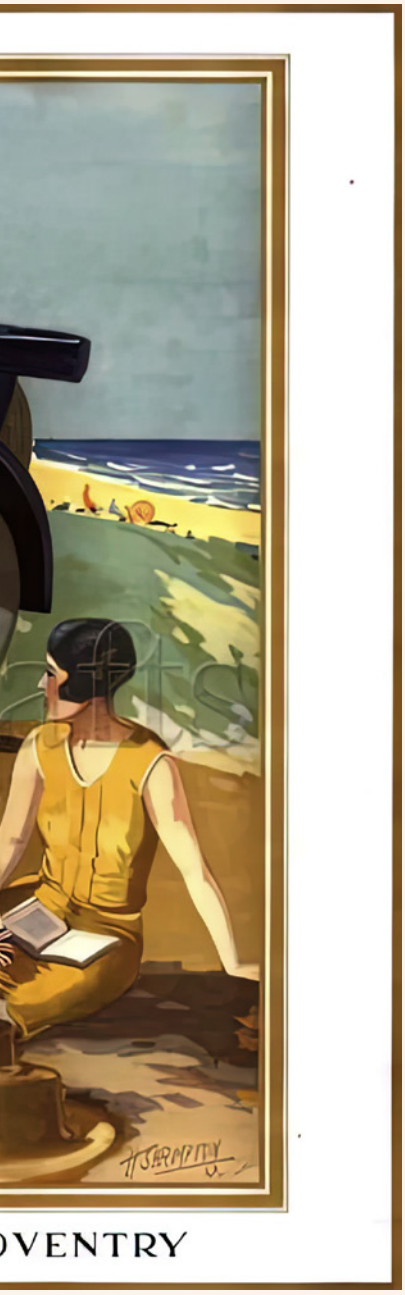
Mångt och mycket har skrivits om Triumphs succé med TR- och övriga sportbilar världen runt. Men hur startade Triumph egentligen och vad ledde fram till femtio- och sextiotalets framgångar? Det skall vi fortsätta att beskriva under 2022, så häng med.....

Triumph var nu den ledande motorcykeltillverkaren i England och samarbetet med British Army service Corps under Första världskriget hade också fyllt på bolagets kassa ordentligt.

Siegfrid Bettmans kontakter med CV Holdbrook, Army Captain hade lett till både vänskap och respekt. ”Jag blev så imponerad av Mr Holdbrook att jag frågade mina partners om vi kunde anställa honom” skriver Bettman i sina memoarer. Han fick accept för idén och CV Holdbrook började som VD på Triumph Company 1919. Senare skulle CV Holdbrook vara en av de ledande personerna i Triumphs utveckling som biltillverkare.

Egentligen började steget till biltillverkning med en motorcykelmotor...

Sir Harry Ricardo som hade en framträdande roll i Triumphs etablering som bilproducent hade efter kriget utvecklat en motorcy-



kelmotor med överliggande kamaxel och fyrventilsteknik. Den motorn hjälpte Triumph att behålla och ytterligare fastställa sin plats som den ledande motorcykeltillverkaren. Det skapade grunden att våga satsa på utvecklingen av en egen bil.

Sir Ricardo drev en konsultfirma och stod för många innovationer när det gällde motorteknik. Han var så sent som under sextiotalet med att utveckla den raka fyrcylindriga motor som var SAAB´s första fyra sprunget ur Triumphs V8.

Men den som drev på steget till biltillverkning var som vanligt Mauritz Johann Schulte. Precis som han lett övergången från cykel- till motorcykeltillverkning knuffade han nu Triumph över kanten till den förmodade lukrativa och växande bilmarknaden.

Han hade först varit drivande för utvecklingen av de första motorcyklarna och sedan tagit fram en ”Tricar” som dock aldrig kom i produktion. Men nu 1919 var kriget över och ekonomin tog fart igen såväl som efterfrågan på både motorcyklar och bilar. I USA och England tog många företag steget in i bilindustrin i början av tjugotalet så också Triumph. Av de ca 250 biltillverkarna på båda sidorna av Atlanten i början av 1920 återstod ett decennium senare bara ett 50-tal.

Planerna börjar att ta form

Men först måste Siegfrid Bettman övertalas som ansåg att först måste motorcykelproduktionen komma. Det fanns dessutom ingen ledig kapacitet för tillverkning av något så platskrävande som en produktionslina för biltillverkning. Triumphs fabriker var till sista millimetern upptagna av den allt mer expanderande motorcykelproduktionen.

Den nya VDn CV Holdbrook var lika entusiastisk som Schulte att ge sig in i bilmarknaden så planeringen fortsatte. En konstruktion av en sidventils 2-liters saloon byggdes som en första prototyp redan 1919.

Under 1921 rapporterade tidningen The Autocar att Triumph Cycle Company Ltd köpt inkråmet i Dawson Car Company vilka tillverkade en 12 Hp liten sk ”Light Car” i Stoke bara en knapp kilometer från Triumphs Priory Street fabrik. Vidare skriver tidningen att inget tillkännagivande kommit från Triumphs ledning. Förväntningarna var dock stora då Triumph var kända för sin höga kvalitet i material och tillverkning och så även väl utbildad och kompetent personal.

Tidningsstoryn kom förmodligen från Siegfrid Bettmans diskussioner med AJ Dawson under hans tid som chef för Hillman om ett ev köp av Hillman. Det visade sig senare att Triumph verkligen köpt Dawson men inte för dess konstruktioner utan enbart för att skaffa sig en produktionsanläggning för biltillverkning

Schulte lämnar företaget

Den stora innovatören som gått i bräschen för Triumphs utveckling till ledande motorcykeltillverkare fick inte vara med i etableringen på bilmarknaden. Han lämnade bolaget 1919 efter en uppgörelse med Siegfrid Bettman. ”Det var bara naturligt att två så olika personligheter som arbetat tillsammans under lång tid skulle skiljas åt” skrev Siegfrid i sin dagbok. Nu låg Triumphs utveckling som bilproducent i händerna på CV Holdbrook den nya VDn för bolaget.

Vägen till första Triumphbilen fortsätter ändå

Nu var plötsligt Bettman övertygad om bilmarknadens stora potential och fast besluten att etablera Triumph där som en ledande tillverkare. Han hade ju köpt Dawsonfabriken och där skaffat Triumph den nödvändiga produktionskapaciteten men konstruktionen och konceptet för bilen återstod. Siegfrid Bettman marknadsförde att Triumph kunde utveckla en ”liten enkel bil”

Samarbetet med Sir Harry Ricardo fortsatte och han konstruerade motorn till den första bilen.

En 1393 cc 4 cylindrig maskin i gjutjärn med separata cylindrar och sidventiler. Den presterade 23,5 Hk vilket var ett bra effektuttag för tiden

Triumph 10/20

Designen och skapandet av produktionslinan av den nya bilen anförtroddes Triumphs designer Arthur Alderson som arbetat i bolaget sedan 1921. Arthur hade tidigare arbetat på Singer men varit uthyrd till Lea-Francis. Faktiskt var det så att Arthur Alderson blev Lea-Francis anställd och arbetade för Triumph Cycle Company hela perioden av modell10/20 designen. Till sin hjälp hade han Alan Lea och Arthur S Sykes som senare blev Triumphs chefsdesigner.

Den Alderson-designade Triumph 10/20 var en helt traditionell konstruktion med växellådan monterad efter motorn i en hjälpram. Bromsarna var också traditionella för sin tid med ”trummor” verkande på bakhjulen. Först på nästa modell skulle Triumphs hydrauliska bromssystem för alla fyra hjulen monteras.

Triumph erbjöd tre olika karosser, två- och fyrsitsiga ”touringmodeller” och en fyrsitsig ”saloon”. Priset var beroende på modell mellan 430 – 460 £ vilket är ca 230- 245000 kronor i dagens penningvärde, ganska modest alltså.

Ganska snart efter lanseringen kom Triumph’s sportversion ”Sports 10/20” med ett bearbetat topplock för bättre andning och flöde samt en sportig aluminiumkaross med en ”ankstjärt” akter. Sportversionen var lättare än standard och med förbättrat flöde gjorde ”Sports 10/20” nästan 90 km/h. På Brooklands flygraka nådde en Sports 10/20 100 km/h, inte illa för en 1393 cc motor 1923. 10/20 modellen hade potentialen att bli en framgångsrik tävlingsbil. Triumph saknade dock eldsjälen för att utveckla en racerversion som t ex MG gjorde på tjugotalet, men ett decennium senare skulle allt bli annorlunda.

Så här skrev tidningen Autocar 1923 om Triumph Cycle Companys första bil:

”.....en kvalitetsprodukt som är väl utrustad och kommer att



Triumph Super Seven

fungera problemfritt år efter år utan ständiga reparationer. Bilen har extra kapacitet för att köra över backig terräng. Den är bekväm att köra både i stan och på landsbygden. Gången är raffinerad, bilen har en hög finish och en väghållning som imponerar...”

Det finns inga officiella siffror på hur många 10/20 bilar som producerades under åren 1923 – 1926 men fabrikskapaciteten var knappast mer än ett dussin per vecka. Siegfried Bettman slog fast att Triumphs första bil var en stor succé och öppnade dörren for fortsatt bilproduktion, inte minst Triumphs Dir CV Holdbrook var övertygad om fortsatt utveckling och tillverkning av bilar.

Nästa steg blev Triumph 13/35 och 15/50 eller Light 15

Av någon anledning skrev Bettman var CV Holdbrook aldrig nöjd utan ville ständigt ändra och förnya allting. Så redan 1924 på Olympia Motor Show lanserades Triumph 13/35 som var en klassisk design med en större femsitsig kaross. Motorn var också ny på 1873 cc. Om konstruktion och design i sig var konventionella var det nya hydrauliska bromssystemet nyskapande. 13/35 var den första engelskproducerade bilen med Lockheeds hydrauliska bromsar på alla fyra hjulen. Den nya motorn på 36 hk gav bilen en toppfart runt 80– 90 km/h. Efter bara några år efterträddes 13/35 av en uppborrad version där motorn nu var på 2149cc. Chassit var också förlängt med ökad spårvidd och vikt vilket gjorde att prestandan inte förbättrades. Det gjorde däremot vridmomentet. 15/50 kunde accelerera från ca 16 till 50 Km/h på 15 sek på högsta växeln och 12 sek på tvåan, bra siffror 1924. 15/50 hade förstås också Lockheeds bromssystem som på drygt 30 m kunde stoppa bilen från 65km/h.

Både 13/35 och 15/50 eller Light 15 som den senare kom att kallas var relativt lyxiga vagnar om än inte överdådiga men sålde klart mindre än den framgångsrika 10/20 och 1929 var det sista produktionsåret för dessa modeller

Quality Light Car is the future

10/20 modellen hade övertygat både Siegfried Bettman och CV Holdbrook att Triumphs framgångar skulle nås på marknaden för lätta små bilar. Triumphs ledning var fast övertygad om bilens framtid och att snart väldigt många Britter skulle ha råd med en egen bil. så nu gällde det att ta fram en liten bil som inte direkt konkurrerade med den stora succén Austin Chummy

På väg mot den största succén hitintills: Triumph Super Seven

I slutet av 1925 börjar designchefen A.A Sykes och hans team på sjunde våningen på Priory Street fabriken att skissa på en liten och lätt bil som skulle vara billigare än 10/20 men lika välutrustad. Den skulle också ligga över Austin Chummy i pris och på så sätt skapa en egen klass.

Då under 1925 – 26 under arbetet att konstruera den nya lilla bilen kunde inte ens de mest optimistiska i företagsledningen inse vilken fantastisk succé den nya bilen som var på väg att lanseras skulle bli. Det skulle komma att bli den överlägset mest sålda Triumphbilen och en mycket viktig kugge i Triumphs image som tillverkare av tuffa sportbilar. I sin lätta öppna version blev den Triumphs första modell som med rätta kunde kallas för sportbil och en av de allra bästa i sin klass, Triumph Super Seven.

A.A Sykes konstruerade den 832 cc lilla motorn efter Harry Ricardos 10/20 motor. Gjutjärnsblock och topplock med trelagrad vev- och kamaxel presterade den lilla motorn 21 hk vilket var nästan dubbelt så mycket som Austin Chummy. Motorn kopplad till en treväxlad låda monterad på en stegram med Lockheeds hydrauliska bromssystem överglänste den nya Super Seven alla konkurrenter. Redan vid lanseringen 1927 erbjöd Triumph sex olika karossmodeller. Från två eller fyrsitsiga öppna tourer till tre varianter av täckta saloons. Priserna sträckte sig från drygt 80 000 kr till ca 110 000 kr i dagens penningvärde.

Fristående karosstillverkare erbjöd framförallt sportiga karosstyper till Super Seven. Morgan Harris i London, en av de största återförsäljarna av Triumph erbjöd t ex en Arrow two-seater med vinklad framruta och both-tail för runt 100 000 kr.

1929 lanserade Triumph modellen Special Sports 2/2 med aluminiumkaross och duck-back. Den blev en populär bil att tävla med i alla sammanhang. 1930 körde Donald Healy in som sjunde bil i Monte Carlo, för övrigt den första engelska bil som fullföljde rallyt.

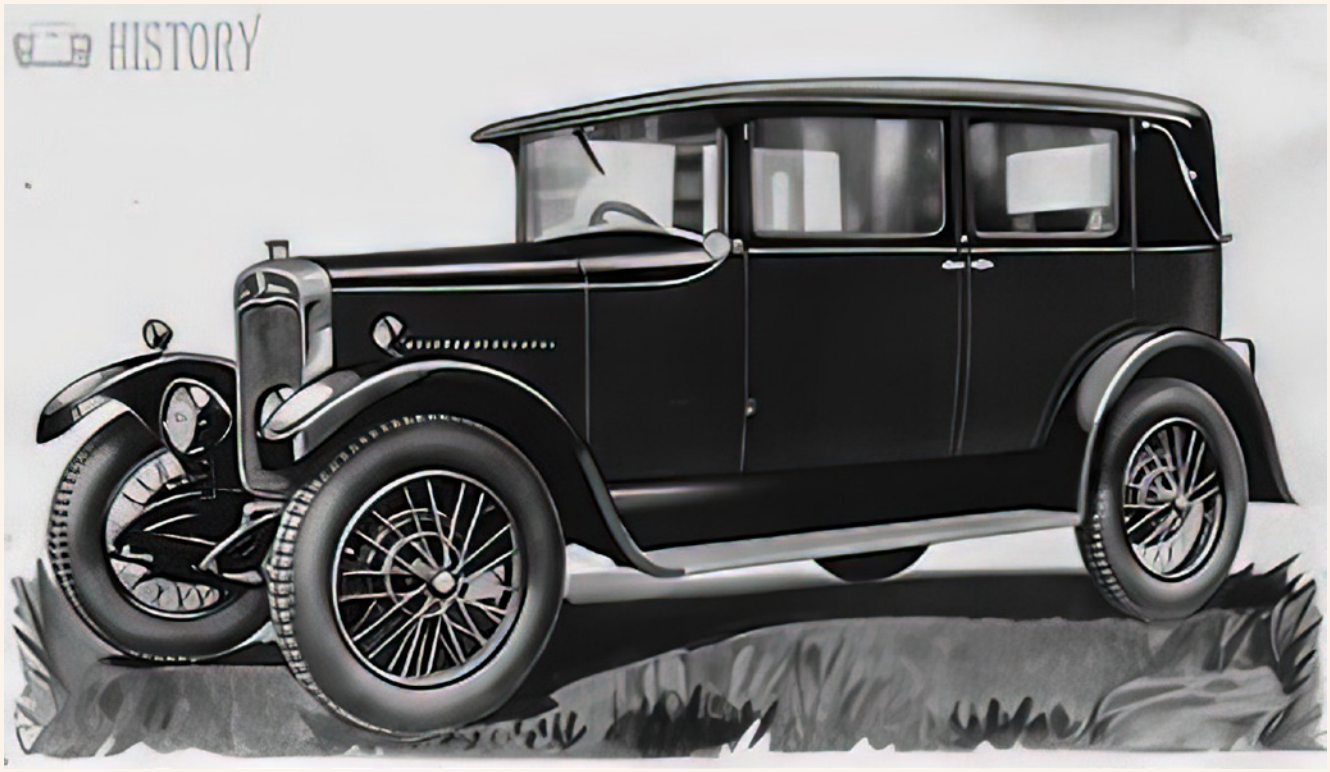
1932 ändrades namnet till Super Eight och bilen fick en fyrväxlad låda men i övrigt var bilen lika. Den totala produktionen av Super Seven/Eight 1927 – 34 uppgick till över 17 000 ex, en riktig storsäljare alltså.

Trettiotalet ökar kraven på bilarna och Triumph Scorpion och Southern Cross blir Triumphs svar

Den tidens chaufförer gillade inte att växla ner i backar eller gat-

Triumph 10/20 2-seater sports från tjugotalet





Triumph Fifteen 4 dörrars Saloon 1930

hörn utan segade de små motorerna till snigelfart i stigningarna. Bilindustrin förstod problemet och började att utveckla mer lättväxlade lådor och motorer med mer vridmoment. Likaså började trenden gå mot fler cylindrar och de flesta tillverkare utvecklade nu sex-cylindriga motorer under två liter. Fler cylindrar i stället för större cylindervolym på en fyra var konsekvensen av skattesystemet i England. Siegfrid Bettman hakade på trenden med sexcylindriga motorer men hans mantra ”The quality light car” gällde fortfarande. Han deklarerade att det inte var någon idé att vidareutveckla 13/35 eller Light 15 med större och törstigare fyror utan i stället konstruera en mindre sexcylindrig motor. Med bara 14 cm längre hjulbas än Super Seven men en större betydligt starkare sexcylindrig motor.

Så lanserades Triumph Scorpion med en 1203 cc sexcylindrig motor i de traditionella karosstyperna 2 seater sports, 2 eller 4 dörrars tourer och 4 dörrars saloon. Året efter kom en variant Twelve-six med samma motor men denna fanns bara som 4-Door 6-Light Coachbuilt Saloon. Totalt gjordes inte mer än ca 1400 ex av dessa bilar under 1930 – 33. Scorpion och Twelve-six var prissatt mellan 200 – 240 £ vilket motsvarar ca 120- 145 000 SEK i dagens penningvärde

Kanske Bettman hade rätt för när Super Nine nådde marknaden 1931 med Triumphs första Coventry Climax motor, en toppventilad fyra på 1018 cc med en fyrväxlad låda med ett pris på runt 180 £ sålde den på bara två år ca 3500 ex. på samma stegchassi och med samma motor skapade Triumph en 2 eller 4 seater sports, Triumph Southern Cross för dom som ville synas i en modernt ”designad sportscar”. Triumph Cycle Company hade nu i mitten på trettiotalet etablerat sig som en kvalitetsproducent av både salooner och tourers/sports. Man hade nått framgångar i tävlingar både lokalt och i större sammanhang ex Monte Carlo rallyt och framtidsförhoppningarna var stora när vi lämnar Triumph för denna gång.

Följ den spännande fortsättningen i nästa nummer av TR Magazine när Triumph etablerar sig ordentligt på Sports-marknaden och samarbetar med Alfa Romeo.

Källor:

- **Triumph Cars, the complete 75-year history. Rickard Langworth, Graham Robson, 1979**
- **Siegfrid Bettmann & Triumph Bicycle museum, https://triumphbicycles.wordpress.com**
- **Pre 1940 Triumph Motor Club**

Donald Healy tar en tupplur innan målgången på Brightons rally 1929. Super Seven med specialkaross utan dörrar



Text & foto: Jan Sjögren

Hallå där, TR-klubbens styrelse

Fortsättningen på artikelserien om styrelsearbetet i Triumph TR Club Sweden och hur styrelseledamöterna ser på sin roll i styrelsen och i klubben, vilka framtidsvisioner som finns och hur vi skall nå målen.

Den här gången är det ordföranden Jan Sjögren som skriver och berättar om sig själv och visionerna med TR Klubben.

”Ett ögonblick Jan Sjögren”



– Berätta lite om dig själv:

– Jag är född och uppvuxen i Stockholm. Gift och med utflugna barn. Jobbar på ett stort svenskt telecombolag sen lång tid tillbaka och är en sann ingenjör, dvs jag har gillat fordon sen unga år. Gärna äldre så man lättare förstår hur det fungerar. Intresset begränsar sig inte bara till bilar (företrädesvis engelska) utan äldre träbåtar och gamla hus fyller även min fritid. Gillar både att skruva och att köra och då gärna med andra från klubben på någon av alla våra fantastiska utflykter/resor som inte bara innehåller bilar utan även intressant kultur och umgänge.

Har varit med i klubben sen 2005 då jag köpte min tredje Triumph (2 Spitfire tidigare). Den TR3A:n är den som jag fortfarande äger. 2011 blev jag sekreterare och från 2018 är jag ordförande.

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

– Som ordförande är det viktigt att verka för en klubb som är till för våra medlemmar. Vi har lyckats bibehålla antalet medlemmar då andra klubbar har haft svårt att bibehålla medlemsantalen. Det har vi gjort genom bl a att fråga våra medlemmar och icke medlemmar vad de vill få ut av klubben. Tidningen är det som allra flest värnar om, men även träffar, råd och tips med mera. Viktigt också att vi når ut till intresserade vilket vi gör genom tidningen, hemsidan men också vår facebookgrupp. Samarbetet med andra engelska bilklubbar är också angeläget för att vårda ett brett intresse för våra fordon.

– Hur ser du på klubbens och veteranbilarnas framtid:

– Vi har en mycket aktiv klubb och en god återväxt. Ärligt skall dock sägas att de riktigt unga inte hyser riktigt samma intresse som många som växte upp på 40- till 70-tal. Viktigt då att vi syns och att det bevarandearbete som MHRF driver gör att vi på ett eller annat sätt kan fortsätt nyttja våra fordon i samklang med utvecklingen.

Detta kan vi bara lyckas med i nära samarbete med andra som delar samma intresse som vi!





#508658
SATINERINGSMASKIN
Satineringsmaskin är ett ytkonditioneringsverktyg för färg- och rostborttagning, grovrengöring, slipning, satinering, mattering och polering av ädelstål, trä och andra material. Maskinen har flera fördelar och genom ett enkelt byte av trumma kan du skifta mellan grovrengöring, slipning och polering. Perfekt maskin för ytrostborttagning och preparation av plåtar före svetsning, och mycket mer!

1.883 KR
~~2.495 KR~~



3.928 KR
~~4723.KR~~

#496487
KOMPRESSOR 3 HK OCH SLANGVINDA
Stark och stryktålig 1-fas helautomatisk oljesmord kompressor med tvåcylindrig pump, hög luftkapacitet och rymlig 50 liters tank. Perfekt för alla slags arbetsuppgifter i hemmet och verkstaden



4.479 KR

#520630
HYDRALISKA HJULRAMPER, 1500 KG
Börja med att hissa upp bilen på ramperna och höj upp med hydraulpumpen. Passar utmärkt till låga bilar då ramperna endast är 125 mm i nedfällt läge. och 400mm i toppläge. Försedd med mekanisk spärr för hög säkerhet

KAMPANJ



1.995 KR
~~2.895kr~~

#511962
BÄNKPOLERMASKIN, 750W
Bänkpolermaskin för verkstad och industri med kraftig 750W induktionsmotor. Polermaskinen levereras med 2 st 250x20x20 mm lappolerskivor samt koniska spindlar för fastsättning av polerskivor med 6 mm hål.

KAMPANJ



5.995 KR
~~9.826 SKR~~

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



19.995 KR

#506545
SAXLYFT, 2800 KG, 1330 MM
Saxlyft med hydraulaggregat och två kraftiga hydraulcylindrar. Ger perfekt arbetshöjd vid reparationer, däckbyte, plåtjobb, tvätt m.m. Kräver ca 8 liter hydraulolja, medföljer ej. Max. fordonsbredd 2400 mm. Max. hjulbas 3000 mm. Används med fördel till veteranbilar.



28.470 KR

#506475
TVÅPELARLYFT MED FRITT GOLV, 4-TONE
Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar och fritt golv som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för verkstaden, de smidiga

KAMPANJ



999 KR
~~1.293 KR~~

#489247
KONINGSVERKTYG TILL BROMSRÖR
Hydrulisktkoningsverktyg för bromsrör som kan användas direkt på stående fot under bilen. För bromsrörsdimensioner 1/4" och 3/16" med konformer 3/16" DP1, 3/16" DIN, 3/16" 1/4" DP2, 1/4" DP1 och 1/4" DINa

NYHET



2.475 KR

#533428
MATTVÄTT / TEXTILVÅRDSMASKIN, 1200W
Mattvätt och textiltvätt – en dammsugare för effektiv rengöring av mattor, billklädslar och soffor men även en gravdammsugare på andra ytor.
Maskinen löser och suger upp smutsen och levereras med två munstycken i olika bredd, båda är försedda med sprayfunktion. Rengöringsmedlet blandas i en separattank för att sedan sprayas på det som skall rengöras därefter sugs det upp till den andra större tanken tillsammans med den upplösta smutsen. Rengör mattor, billklädslar och soffor ända in i fibrerna.



37.500 KR

#498004
ENPELARLYFT, FLYTTBAR MANUELLA SPÄRRAR
Flyttbar hydraulisk enpelarlyft med mekaniska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelarlyft. Inga installationsbekymmer med för klen betongplatta eller värmeslingor som ligger i vägen vid fastsättning.



895 KR

#50845
HJULDOLLY 2 ST
Skålad vagn som passar de flesta bilhjul. 35 cm bred. Alla hjul är vridbara 360°. Varje vagn tål 500 kg. Hjulen är tillverkade i nylon för att inte lämna spår på golvet. Säljs i 2-pack.

KAMPANJ



3.995 KR
~~5.385 KR~~

#513169
SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L
Paket med oscillerande enhandsslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhands-slipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor.

KAMPANJ



9.995 KR
~~13.718 KR~~

#532070
BLÄSTERSKÅP MED UTSUG
För bästa möjliga blästring är detta blästerskåp försett med 2 st. blästerpistoler, 1 st. fast monterad med fotpedalstyrning samt 1 st. handhållen för manuell blästring. Kabinen är försedd med en stor dammsugare för att man ska se in i kabinen när den är igång.

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

Svensksåld TR4 1963

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

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

Ingen rost.

Pris: 80.000 kronor

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

TR 4 A IRS -65

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

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

Endast seriösa TR entuiaster som vill ta sig an och renovera den körbart skick.

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

BILAR KÖPES

Välvårdad TR 6 köpes kontant

Bo Mattsson
baraboab@outlook.com
0705-92 34 24

TR3, TR5 eller TR6

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

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

TR4 eller TR4A

En rostfri bil i fint skick. Gärna med surreytop.

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

TR6a köpes

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

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

BILDELAR SÄLJES

Kofångare till Triumph TR6

Mittsektion, utan hål för nummerskyltsbelysning. Längdmått: ytter 119cm, inner 118cm och 118cm. Köpt hos Rimmer Bros, ny och ouppackad.
Nypris ca. 5.000kr, Pris: 3.000kr

Jonas Lundbergl
0706-70 02 31
cjonas.lundberg@gmail.com

A-type 4 växlad växellåda

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

Pris enligt överenskommelse.

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

Hardtop till TR5 1968

Bertil Uhlin
070 545 68 00
bertil@stegared.se

Växellåda i delar TR4-TR6

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

Pris 1 000 kr.

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

Böcker om TR

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

Anders Gustafsson
372gustafsson@telia.com

Flygarjacka

Strl 54, kan byta mot strl 56

Thomas Astler
070-71 43 766

Dörrfästen till TR2

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

Pris 3000:-

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

TR2 – Diverse delar

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

Pris vid förfrågan.

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

Diverse delar TR6

Alla från 1969.

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

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

Delar till TR6-74

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

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

BILDELAR KÖPES

Söker TR6 15” stålfälg

Don Hopper
073-96 69 436
dg.hopper@telia.com

Differential enhet

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

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

Bagagelucka till TR6

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

Delar till TR3

Bakaxel TR3 Girling oavsett skick.

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

Bakskärmar till TR6

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

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

Topplock till wetliner-motorn (4 cyl)

Det skall vara ett highport-topplock.

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

Delar till TR6 – 1973

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

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

Diverse delar till TR4 1962-63 (LHD)

Begagnade, i gott skick:

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

Johan Åsberg
joberg_se@yahoo.se

Delar till TR7

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

Magnus Fällmar
magnus.fallmar@gmail.com

Text: Mats ”Wolw” Jönsson

TR Club Sweden
har en ny hemsida!

Tiden och tekniken hade sprungit ifrån den gamla hemsidan, så därför var det tvunget att göra en ny baserad på ny teknik.



Med den nya sidan är det lite annorlunda att komma åt artiklar och handböcker som förut var skyddade av ett lösenord: Nu gör du så att du registrerar dig på hemsidan (samma adress som tidigare), och när vi har godkänt dig i systemet så har du åtkomst till allt innehåll på hemsidan! Använder du QR-koden härintill så kommer du direkt till registreringssidan!

När det gäller annonser så fyller du i formuläret som finns för detta på hemsidan, bilder om du har sådana skickar du direkt till info@wolw.se - stora filer kan du skicka via Sprend eller WeTransfer, men jag kan ta emot filer på 50Mb direkt i mailen.
Annonser kommer att tas bort efter 4 månader om vi inte hör annat.

Vi hoppas att du gillar den nya hemsidan, om inte får du gärna skicka ett mail till mig på info@wolw.se med dina synpunkter, så ska jag se om det är något som går att fixa.

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

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

För mer och senaste information om eventen, se hemsidan!

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

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

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

European TR Meeting 2024
3 februari
Schweiz.

Mer information närmare eventdatumet.

European TR Meeting 2025
Troligen i södra Tyskland.

Mer information närmare eventdatumet.





Redaktionens spalt

Överraskningar kommer alltid från flera håll

Vi som kör de gamla klassiska sportbilarna vet att överraskningar alltid är att räkna med. Själv har jag blivit överraskad många gånger och värst är de otrevliga överraskningarna som oftast innehåller en massa besvär. Min senaste otrevliga överraskning inträffade på Ulvsundavägen precis utanför Bromma flygplats.

Lördagen den 4 juni på väg till Prins Bertil Memorial bestod det otrevliga av att den ena flottören på TR3:an plötsligt gav upp och bensinen rann i en vid stråle ner under bilen. Ni som kört på Ulvsundavägen en lördagseftermiddag vet att man inte direkt är ensam vid rödljusen. Moderna suvar tätt inpå framför och bakom morrandes åt den där gamla högen som läcker miljöfarlig bensin mitt på vägen.

”Kross my fingers” att soppan inte skall rinna på grenröret och liksom lysa upp lördagseftermiddagen fortsätter TR3, frustande och spottande med bensinen rinnande med ett tydligt spår efter sig. Ivrigt kommenterat av med/mot-trafikanter når vi ändå fram till hotellet.

I stället för att studera hundratals spännande exklusiva bilar på Djurgården fick vi två dagars härlig sightseeing i soliga Stockholm till överraskande glädje för fru Katharina. Så en otrevlig överraskning kan också vändas till en trevlig, som dessutom toppades av en mycket serviceinriktad bärgare som körde bilen ända hem med Katharina och mig i sittbrunnen på flaket.

Den trevliga överraskningen var att flottörer i mässing fanns i Sverige och på bara någon dag kunde levereras av lantbrevbäraren. En annan trevlig överraskning var att efter flottörmontering kördes TR3 upp på den rullande landsvägen hos Autokinito i Uppsala där Christos till slut kunde plocka fram alla de 125 hk som motorn trimmats till för några år sedan. Den absolut ultimata trevliga överraskningen var sedan hemkörningen från Uppsala där vrid och speed nått oanade höjder.

Kontentan blir att trots en del otrevliga överraskningar tar de trevliga över och slutet gott, allting gott.

Er redaktör Bengt A

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

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 4 2022	Manusstopp fre 14/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2023	Manusstopp fre 3/2 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2023	Manusstopp fre 24/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2023	Manusstopp fre 28/7 Utgivning vecka 36

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

Tryckeri
Exakta, www.exakta.se

Layout
www.wolw.se

KLUBBSHOP

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



Keps

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

Pin med klubbmärke



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



Buff

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

Pikétröja



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

Vagnsmärke

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

Stort paraply



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

Broderat tygmärke

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



Nyhet – Väska

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

Klistermärke för vind- eller sidoruta

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

Äldre TR Magazine

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

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