SWEDISH NR 3 September 2023 VOL 182

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TR7, 8 Vakant

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

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

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

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

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

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

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

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

Hej



Tillbaka efter en semester som hade lite övrigt att önska vad det gällde väder avsett för TR-körning. Dock glädjer det mig att både Sommarträffen i Flämslätt och Hjulafton i Lidköping helgen efter lyckades pricka in riktigt bra väder. Själv kunde jag inte vara med i år men Fabbe och Bengt-Inge hade som vanligt ordnat det hela på bästa sätt med fina och kulturrika evenemang utöver fina körvägar.

Mer om detta kommer ni kunna läsa i nästa nummer av TR-Magazine.

Nästa år kommer Sommarträffen gå av stapeln i Rimforsa i Östergötland. Vi försöker ju att rotera runt i landets mellersta och södra delar för att så många som möjligt av er, klubbens medlemmar, skall kunna delta i dessa träffar.

Nu är det ju inte bara våra bilar som adderar på år på år utan även så jag. Dvs jag kommer att få oceaner av mera tid för mekande, körande samt underhållande umgänge med andra Triumph-vänner från och med oktober. Det ser jag fram emot väldigt mycket, men först skall jag även hinna med en tvåveckorstur till Europamötet i England i början av september innan jag skall gå i pension. Jag var där förra gången 2010 på det europamöte som var då. Det var en mycket trevlig träff. Det enda lilla abret var att bilen kom hem med hjälp av en kedja av olika bärgningsbilar. Detta hoppas jag inte kommer att bli fallet denna gång. Men det hade det goda med sig att jag fick lära mig hur våra motorer ser ut på insidan då jag fick ägna vintern åt en utförlig motorrenovering efter att oljepumpen hade lagt av efter en 2-timmarstur på motorvägen.

Heroiska renoveringar kan ni läsa mera om längre fram i detta nummer och det är inte utan att man är nyfiken på att få höra slutet på Rogers fina renovering av TR7:an!

Ja nu när ni läser detta så skall jag ha kommit hem från England och i nummer 4 skall ni få svaret på om TR3:an höll hela vägen ToR eller om jag måste träna på ytterligare renovering.

Fast nu har jag ju all tid i världen ;-)

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Öland Cab-tour 6
- Tjolöholm Classic Motor 2023 10
- Rädda TR7 12
- Nordiska TR-träffen i Danmark 17
- Reseupplevelser längs vägen 20
- Gärdesloppet 24
- Goodwood 26
- TR-paraply Surrey Top 30
- Fototävlingen 32
- Rackham Surprise Prize 33
- Eventkalendern 34
- Radannonser 34
- Klubbshop 36

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

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

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

Omslagsbild
Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2023

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1587	Mats Danielsson	Österbo 6	791 92	FALUN	1956	TR3
1588	Johan Åkesson	Sankt Petri Kyrkogata 11	222 21	LUND	1963	TR4
1589	Petter Ljungberg	Nederstavägen 20	137 55	TUNGELSTA	1966	TR4A IRS

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW EU-FRIENDLY ALL INCLUSIVE SHIPPING

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

ALL THE PARTS YOU NEED

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

TRIUMPH

QUALITY PARTS & ACCESSORIES

FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY

EXTENSIVE WEBSITE

VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ

KNOWLEDGEABLE STAFF

FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES FOR ALL MODELS

PRICE MATCH

TRADE & WHOLESALE ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A FREE CATALOGUE





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

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

SEE OUR SOCIAL MEDIA

Öland Cabtour,
Kristi himmelsfärdsdagen



Strandvägen, Blå Jungfrun vid horisonten

Text & foto: Inge Jonsson

I år var det dags för tredje upplagan av touren. Den är öppen för alla cabrioleter av ej amerikansk tillverkning. Antalet deltagare är begränsat till cirka 100, så det gäller att hänga på låset om man vill vara med. Bilarna är huvudsakligen 80- och 90-talsbilar, men några tidiga 50-talare är med, i fjol t.o.m. en tidig 30-tals Bentley. Ett fåtal riktigt nya Jaguar, Mercedes, Audi och Porsche brukar också luftas på touren.

Från TR-gänget var det Ulf och Lena, Mats och Annika samt jag som hade korsat bron och dragit upp till Borgholm, som är utgångspunkten. Längst tripp blev det för Mats och Annika som körde t.o.r. Vimmerby, bortåt 55 mil den dagen.

Medan det serverades kaffe och bulle innan avfärd, hade vi tid att ”sparka däck” och kolla på resten av gängets bilar. Det fanns en 2CV med besättning i baskrar och randiga tröjor, bara baguetten som fattades, i ena änden av skalan, i andra änden fanns tex en Audi R8 och en bekant från ifjol för de som var med på sommarträffen, Hotell Skansens VD med en blåskimrande Rolls. Och, så fanns det ju en BMW Z8, min drömbil som jag slog lovar kring, Z4-gänget, släng er i väggen den dag det är alternativet till TR2:an.

Cruising genom Borgholm

Trippen började med en ”cruising” genom Borgholm där speakern för dagen hade placerat sig på torget och gjorde några snabbintervjuer, där bl.a. jag fick säga några korta ord om TR2:an. Därefter vände vi norrut mitt på ön i vårgrönskan innan vi åkte västerut mot den pittoreska strandvägen mellan Äleklinta och Sandvik. Där gick det inte fort, en äldre herre på cykel körde glatt om bilar till höger och vänster, så i den farten gavs det tillfälle att fota och låta sig beundras av publik med glada tillrop.

Drar uppmärksamhet

Det roliga är att våra gamla bilar ofta drar mer uppmärksamhet än om du kommer i en AMG-Merca eller fetaste Porschen. Roadbooken pekade åter in mot ön och norrut, vilket gjorde att vi kom ända upp till Böda, som väl närmast idag är känt för sin camping, innan vi vände söderut mot lunch på restaurang Kalk i Löttorp, där 100 cabbar parkerades för att låta sig beundras. Efter lunchen styrdes kosan åter mot Borgholm på TR-vänliga vägar, med ett stopp efter ett par mil för glass och Quiz som ledde till intensivt googlande bland vissa, vi som litade på minnet fick väl ihop hälften av svaren rätt. Återsamling var på Kapelluddens camping som vi hade utgått från, för att konsta-



Mats, Annika och Lena planerar


Äldsten på touren i förgrunden



Snabbintervju på torget

Foto: Annika Andersson

tera att allt hade fungerat väl förutom att äldsta bilen, en MG TD från -50, hade fått problem med vattenpumpen och en rätt ny Jagga hade slut på batteriet, men fått hjälp av veterangänget som inte åker någonstans utan startkablar m.m. i skuffen. Apropå veteraner, så var TR2:an tredje äldst slagna av MGn från -50 och en Morgan från -51.

En del av deltagarna samlades sen på Hotell Borgholm för middag, medan vår TRio bilar letade sig hemåt på ännu fler slingrande vägar, nu på Kalmarsidan, under Ulfs guidning.


Startklara



Hotell Skansens tjänstebil



En drömbil för somliga, mig alltså



2CV, rattad av tre låtsasfransoser



Strandvägen



AUDI R8, ungefär så långt man kommer från 2CV



Strandvägen



Vissa åker som passagerare

Foto: Annika Andersson

Vi som var där



Roliga figurer och bra musik, allt finns på Tjolöholm.





Även klubbmedlemmar är intresserade av fina bilar.



Tjolöholm Classic Motor 2023

I år firade Tjolöholm Classic Motor 30 års jubileum och som vanligt hade TR-klubben en yta för våra bilar. Vädret var lovat varmt utan sol men vi fick varmare och med sol så förutsättningarna var perfekta för oss som gillar sol, en del tyckte det var för varmt.

Text & foto: Göran Andersson

Om vi talar om att TR-bilarna låter ligger vi i lä när vi jämför med Viggen uppvisningen som gick över våra huvuden med överflygningar på låg höjd och branta uppstigningar rätt över oss. Lika imponerande varje gång, först kommer planet över oss och sen ljudet eller skall man säga dånet. Man kan se många olika bilar och företeelser på utställningsområdet och även publiken skiljer sig åt, allt från Tweedklädda gentlemän till grabbarna med jeansen hängande ner på baken, alla lika trevliga och med bilintresse, kanske bara olika märken.

Elva TR-bilar var anmälda men tyvärr var några tvungna att lämna återbud så vi blev åtta till slut. Ytterligare en TR bil kom men p.g.a strul hos arrangören anvisades de till en allmän utställarplats, synd då denna TR6 hade hardtopp vilket hade varit kul att ha på vår yta.

Det var en blandning av bilar men mest TR6:or. Spridningen av geografiska hemorter var stor, från Vejbystrand i Skåne, Falkenberg i Halland och Alingsås och Sexdrega i Västra Götaland.

Vi som var där var FDL097, CON14F, DFU151, JGN042, RPA36S, FMT437, JGN042, PCK236.

God stämning och mycket ”tjöt” så vi uppmanar andra att besöka Tjolöholm nästa år och deltaga i klubbgemenskapen.



Om man missar detaljerna så ser man inte skillnad på 6:orna





Bilarna väcker intresse

Text & foto: Roger Larm

Rädda TR7

Tanken på ett projekt att renovera har legat o grott en tid, flera år faktiskt. Slutligen, året var 2011 hittade jag ett för mig lämpligt objekt. En Triumph TR7, vänsterstyrd drophead.

Bilen hämtade jag i Vännäs, transporterade den till mitt dåvarande hem i Delsbo, en ort väster om Hudiksvall i Hälsingland.

Började plocka ned den för att se hur mycket det krävdes att göra den körbar. Som alltid är det betydligt mer än man initialt förstod det skulle vara, vilket man egentligen visste men blundade för.

Har man nu tagit sig an detta projekt så var det bara att rensa bilen ren, transportera den till en kompis som blästrade i stort sett hela bilen. När detta var gjort tillbaka till garaget för rostlagning.

Delar från UK

Ekonomidelar köptes från UK, fick vänta en tid på detta men slutligen så dök de upp, skärmar, innerskärmar, golvplåtar m.m. Detta skedde under åren 2011 – 2012. På hösten 2012 var all rost lagad och bilen blev sedan stående i hela 8 år, varför det...jo jag sålde mitt hus i Delsbo och flyttade till min nuvarande bostadsort som ligger strax väster om Iggesund. På denna fastighet fans inget garage endast ett som vi kallar ”ligghall” ett kallförråd, TR7 blev således stående där i 8 år.

2019 började jag bygga mitt garage, ett trebilsgarage på 110m². 2020 i augusti var det så pass klart att jag äntligen kunde flytta in TR7:an, satte då upp den på min hemmagjorda bilsnurra.

All rost var fixad så nu började det dryga jobbet att spackla upp karossen för stundande lack. Förvånansvärt gick uppspacklingen rätt fort lite drygt en månad, så i slutet av augusti planerade jag för lackering. Byggde en lackbox i garaget av en partytältställning med byggplast istället för den vita plastväven. Lackade den själv med stor möda.. var lite trångt i ”boxen”, trots detta blev den lackad (helt ok lack). Rev sedan ned min tillfälliga lackbox och kände mig rätt nöjd, nu var det dags att börja planera för montera tillbaka alla detaljer som jag plockat av 8 år tidig, Hämtade alla delar, lådor, hinkar, små pytsar samt motor, låda, bakaxel, ja allt som tillhörde TR7:an från ligghallen. Min stora oro var nu... finns allt kvar, kommer jag ihåg hur allt satt, ni förstår nog.

Började med att dra in kabel-stammarna, monterade instrumentbrädan, belysning, cab-ställning och den genomgångna bakaxeln med nya fjädrar och bussningar. Fortfarande ingen framvagn på plats, varför detta inte är gjort beror på att motorn inte var monterad när jag köpte bilen, allt detta låg på sidan om.



Hämtade hem bilen från Vännäs 2011

Dags att se över motor o låda...konstaterade att den fyrcylindriga motorn var stum, hade rostat ihop, började riva ned denna men lyckades inte med detta utan att jag fördärvade en kolv. Hade tidigare innan jag rev original-motorn funderat på att byta motor till en Rover V8, nu kändes det som att det valet blev lite enklare.

Redan 2011 hade jag köpt en begagnad Rover V8 från en Rover SD1, en 3,5 liters motor som jag nu plockade fram och började renovera. Denna motor hade ju dubbla SU, vilket jag i min tanke ville byta ut mot en 4-portare. Men först renovera motorn, detta tog lite tid och kostade en del pengar men slutligen var alla delar tillbaka i mitt garage och jag kunde plocka ihop motorn.

Framvagnen (k-frame) byggdes om för att ta Rover åttan (helt andra motorfästen), började sedan på att passa in motorn på k-framen och slutligen lyfte jag upp framdelen på TR7:an men garagekranen för att motor, låda o framvagn underifrån. Motor, låda, framvagn satte jag på en EU-pall med små hjul så det var ett smidigt sätt att få allt på plats under bilen.

Motorn underkänd

Efter diverse samtal med transportstyrelsen o besiktningen konstaterades de att jag inte kan använda en förgasarmotor (min nyrenoverade motor) för detta bygge. Det fodras en motor med elektroniskt styrd (ECU) insprutning och katalysator... och det duger inte heller att bygga om en förgasarmotor till insprutning, det ska vara en komplett enhet med insprutning o kattar från början. Detta då min 7:a är en 1980 års modell och bilar senare än 1975 kräver just detta vid motorbyte.

Så min renoverade Rover 3,5 liters V8 med förgasare måste jag sälja och skaffa en annan med insprutning o katalysator. Sagt o gjort... motorn såldes och jag införskaffande en annan Rover V8, en 3,9 från en Land Rover Discovery 1996 med insprutning, dessvärre saknades ECU:n.

Rengjorde motorn, tog komp.prov (var ok) plockade iaf av topparna, kollade ram o vev lager såg ok ut så jag bytte toppackningar, toppbultar, kamdrivning o skruvade ihop allt igen.

Lyckades få tag på en ECU på skroten i Norrköping till en rimlig kostnad (betydligt billigare än att inhandla från ex. E-bay.

Februari 2022, allt är nu rengjort, målat och återmonterat, saknar svänghjul, koppling. Vidare måste nytt genoratorfäste skapas då både servopump och AC kompressor monteras bort så serpentinremmen blir bara en tredjedel så lång... Inväntar nu svänghjul som jag beställt på Ebay från UK det mesta till dessa motorer o byggnationer finns dessvärre där.

Svänghjulet kom till slut så det är monterat och även startmotorn är nu testkörd , ska nu bara montera 10,5 tums kopplingen bara jag får lamellen, har tryckplattan sedan tidigare men saknade lamellen, Ebay igen och lång väntan...

Under tiden jag väntar på lamellen så hoppade jag på detta med nytt generatorfäste, tillverkade fästet och beräknar(mäter) multiremmens längd, kapade org.remmen och testade mig fram till längden 1190mm. Problemet med denna motor (serpentin driven) är att vattenpumpen går åt fel håll därav den bakvända konstruktionen. Väntar nu bara på den nya lamellen så jag kan montera ihop motor o låda.

Lamell från UK kom och jag monterade ihop kopplingen och försökte montera ihop motor å låda.....gick inte...kunde inte få grejerna att komma ihop tog stopp någonstans... hittade felet nästan genast, den 10,5 tums tryckplattan jag hade sedan tidigare


TR7:an monterad på hemmagjord snurra


Kablage, en minnesbild


På snurran inför blästring


På väg till garaget efter 8 års väntan i ligghallen



Nylackad i tillfällig lackbox

och till vilket jag införskaffat en 10,5 tums lamell var från en Land Rover, Land Rover svänghjulskåpa är uppenbarligen vidare för tryckplattan tog i min svänghjulskåpa (från Rover SD1). Googlade lite och fann till slut att det ska nog var en 9,5 tum tryckplatta till denna växellåda/svänghjulskåpa . Detta bygge är ju ett hopkok från Triumph TR7/TR8, Rover SD1 och Land Rover Discovery. Återigen ut på Ebay beställer en 9,5 tums tryckplatta med tillhörande lamell. Ny väntan på leverans.

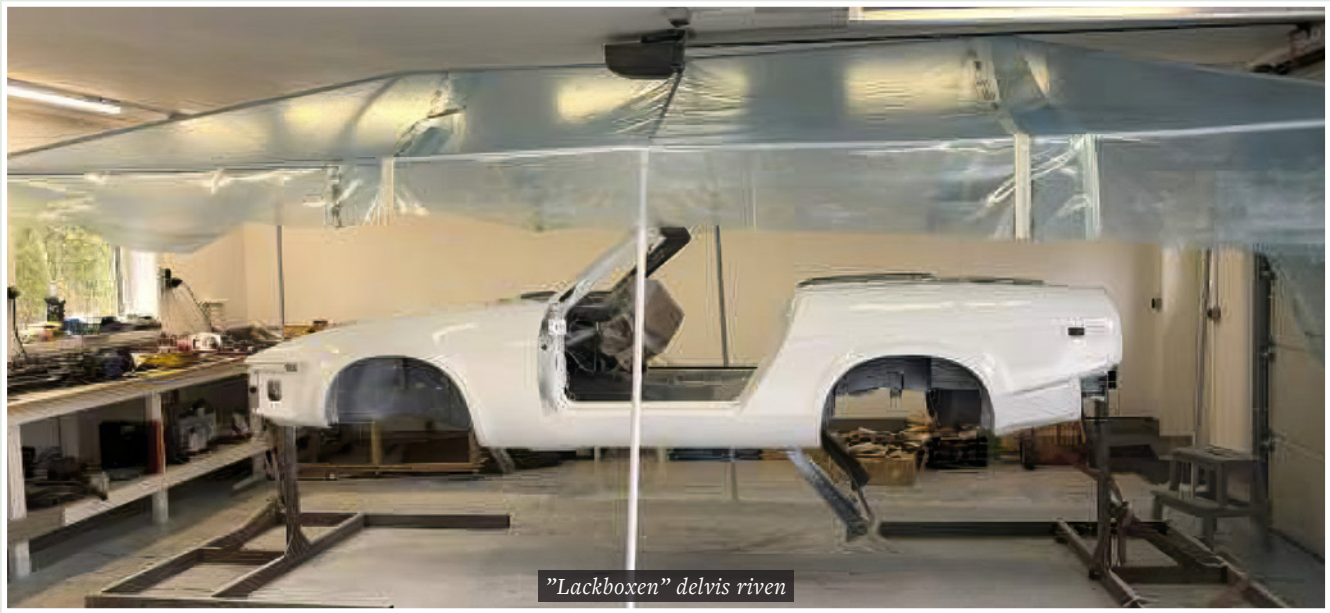
9,5” koppling

Svänghul borrades om för att ta 9,5 tum koppling, allt är nu monterat, koppling, växellåda och motor äntligen på plats i bilen. Elen på motorsidan är klart återstår nu att koppla ihop ”motorn” med resten av bilen via ECU, kan bli spännande. Saknar även kylare, kortare kardanrör, headers, avgassystem samt större bromsar. Väntar f.n. på nya spindelleder och ljusinsatser från James Paddock U.K.

Juni 2022, motor på plats, fjäderben o hjulen på plats..dock utan frambromsar. Kabelhärvan (motorns) är nu indragen i kupén ska nu anslutas till bilens kabelhärva.

Januari 2023, elen nästan helt klar, inredning på plats... det tar sig. Effektivare bromsar fram är monterade med vent. bromsskivor inkl adapter för att passa 7:an samt nya 4-kolvsok (Austin Princess).

Mars 2023, saknar i skrivande stund headers, har kontaktat TS Imported Automotive i USA (Ted Schumacher), han gör dessa headers men leveranstiden verkar vara lång... kontaktade honom redan innan jul och nu är det mars och fortfarande inga headers. Har däremot införskaffat en alu.kylare som nu är monterad, kräv-



”Lackboxen” delvis riven

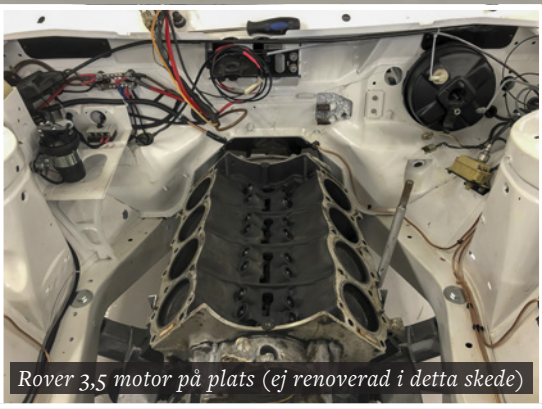




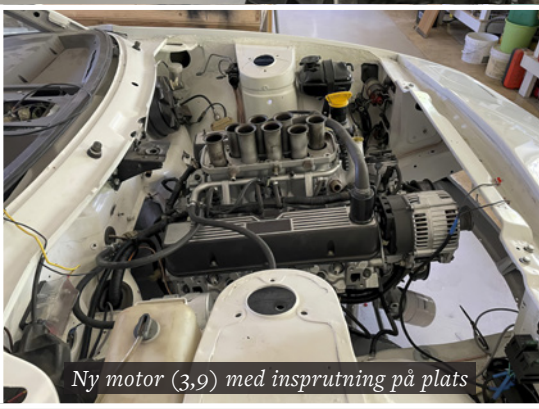
Står nu på egna bakben



Dags att testa om framvagn med nya motorfästen passar i karossen



Rover 3,5 motor på plats (ej renoverad i detta skede)



Ny motor (3,9) med insprutning på plats

de givetvis att tillverka nya fästen och jag valde att montera en el-fläkt, har även monterat två termostater till el-fläkten, en på toppen av kylaren samt en på botten av kylare (vill gärna veta hur varmt vatten som även går in till motorn). Dessa tempgivare är kopplade till en styrenhet som jag kan reglera från kupén samt även kunna se temperaturerna på både topp o botten av kylaren. Detta då dessa motorer har en tendens att gå varma, vill gärna veta om detta är fallet o isf varför.

Just nu (mars) kan jag bara vänta på svar från Ted ang. headers om inget händer snart får jag beställa från någon annan leverantör. Jag har även frågat på andra delar av Ted därav mitt stora tålamod, delar som inte går att få tag på i UK (allt är höger-styrt där), dessutom har Ted tävlat med dessa maskiner på 80-talet TR7-V8 så han besitter kunskaper och erfarenheter som jag gärna vill ta del av.

När jag får hem headers och monterar dessa kan jag provstarta vilket jag med stor förväntan längtar till, funkar då allt?. Finns ju en liten oro då det mesta styrs från ECU:n, tändning, bränslepumparna (ja det är två pumpar monterade), funkar den ombyggda varvräknaren (ombyggd för 8 cylindrar istället för fyra), imobilizer bortkopplad (gjorde jag rätt där?). Ja det är en del saker som kan gå fel... så det är en spännande tid även framöver.

/Roger



Komplett motor, inredning, nya fälgar och bromsar



Tranekærs slott

Text: Leif Leander Foto: Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Nordiska TR-träffen i Danmark

I år var det Danmarks tur att arrangera den Nordiska TR-träffen. Det blev ett stort deltagande totalt, med 18 bilar från Norge, 12 från Danmark och men endast 8 från Sverige. Träffen hölls på södra delen av ön Fyn. Närmare bestämt på en liten ö, Tåsinge, utanför Svendborg.

Hela arrangemanget arrangerades av Karin och Peter Jörgensen. De hade gjort ett enastående förberedande program med roadmap, instruktioner, läckert designade klistermärken, mm. Hotellet låg fint i den lilla byn Troendse med fin utsikt mot havet. Utsikten liknade mer en insjövik ibland alla skyddande öar.

Rundtur i Svendborgs vattenomgivningar

På ankomstdagen/kvällen fick vi en fin tvårätts middag. Efter middagen blev vi bjudna ombord på en gammal passagerarbåt, MS Helge, för en rundtur i Svendborgs vattenomgivningar. Kvällen var helt stilla och varm och vattenytan var näst intill helblank och det passade en del av sällskapet väl.

Nästa dag, lördagen startade med ett fint frukostbord/ morgonmad och för en del kanske den lille, den danska morgonsnapsen? Efter en lagom sen start tog den planerade turen oss ut på Langelands krokiga vägar. Förslagen på sevärdheter efter vägen var många och tyvärr missade vi något här och där. I sydänden, Dovns Klint, på Langeland, samlades alla för att se på naturen och de vilda hästar. Här smakade det bra med det medhavda kaffet.

Sedan bar det iväg norrut för lunch/frokost på Tranekær slott och vägen dit var även här varierande, krokig och vacker. Vägkvaliteten var mycket bra så även en gammal bil uppförde sig som vilken modern bil som helst, det vill säga jag saknade skramlet.

Den danska lunchen bestod av fantastiskt fina smörebröd som mättade allas våra magar. Så olika våra mat-traditioner är bara med ett litet vatten mellan länderna!

Mätta och belåtna körde vi tillbaks till hotellet.

Kvällen bestod av en god komponerad drink och en tre rätters middag. Karin och Jörgen avtackades för den fint arrangerade träffen och efter det blev det musikunderhållning.

Från Svendborg till Egeskov slott

Vädret på söndagen fortsatte att vara varmt och vackert. Åter en lagom sen starttid för nästa fint upplagda tur nordväst ut från Svendborg till Egeskov slott med motormuseum, trädgårdar och mycket annat. Här avslutades vår fina träff med att vi åt geniaLiskt paketerade smörrebröd som varje bil fått med sig från hotellet. Åter en god lunch/frokost som vi stod oss gott på för färden hemåt.

Tack för en fin nordisk träff. Nästa år är det Norges tur att arrangera Nordiskt TR-möte.

Bildkollage på nästa uppslag

De svenska deltagarna vid Nordisk träff 2023:

Ulf och Siw Fabiansson	TR5
Finnvid och Elisabeth Prescher	TR6
Lars och Barbro Brändström	TR6
Leif Leander och Annie Carlsson	TR5
Sten Lennbro och Cecila Ryne	TR6
Thomas och Kerstin Brändström	TR3A
Richard och Kim Mårtensson	TR6
Bengt och Britt Olsson.	”reservbil”



Traneskærs Slott



Båtfärden



Söndag morgon med lite handpåläggning



Svenska deltagare



Samling för middag



De vilda hästarna



På gång för utfärd



Vi trycker i oss en rejält tilltagen lunchlåda


Sten lämnar över vår gåva



Vi kör igenom Valdemars Slott



I solnedgång åter till hotellet


Smart med olika flaggor- blev en lyckad blandning av nationer


Dovsklint


Egeskovs utställningar


Vårat TR Magazine gick åt som smör



Karin och Peter Jörgensen som arrangerade träffen



Text: Leif Leander Foto: Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Reseupplevelser längs vägen

När den Nordiska Träffen kom på tal så bestämde vi, Annie, jag, Siw och Fabbe, oss för att göra resan till och från lite mer innehållsrik. Träffen skulle hållas i södra Danmark i Svendborg.

Ofta hör man att det är så långt till de olika arrangerade träffarna. Vi har ju trots allt valt våra speciella fordon för att vi tycker det är kul och spännande att kör dem. Det var utöver oss några fler som anammade körlusten.

Jag och Annie körde i härlig sol från Karlskoga till Lidköping för att nästa dag tillsammans med Fabbes köra till Helsingborg-Helsingör i regnväder.

Allt utan problem förutom att ena spridaren, trodde jag, började krångla i Helsingborg. Det visade sig senare att det var något med mätfördelaren. Den saknade lite olja i bensinen, kanske, för efter den åtgärden började den att fungera utan anmärkning. Är det de nya bensinkvaliteterna som är en orsak?

Konstmuseet Louisiana

I Helsingör hade vi bokat in oss på det lilla förträffliga Hotell Villa Brinkly i Snekkersten. Efter att vi hade installerat oss körde vi till det närbelägna konstmuseet Louisiana där de alltid har mycket intressanta utställare. Denna gång var det bland annat en konstnär från Georgien från förr-förra sekelskiftet representerad, Pirosmani. För oss okänd men så bra. Förutom utställningarna har museet i sig självt en mycket vacker miljö.

Nästa dag körde vi söderöver i sol och värme på småvägar ner mot Stora Bältbron. Trots fredag så var trafiken ganska lugn och hanterbar. Våra bilar är ju åt det mindre hållet men trots allt kan vi hålla bra trafikfart så det är ju bara att flyta med. Väl på Fyn så hade vi siktet inställt på en ganska ny Whisky och gintillverkare, Mosgaard. Efter lite småsnacks och information om tillverkningen så körde vi till resans huvudmål, den Nordiska TR-Träffen i Svendborg. Som har fått sin egen berättelse.

Efter den avslutande lunchen på söndagen började vår förlängda hemresa.

Vi körde västerut på Fyn mot färjeläget, Böjden, och färjan som tog oss mot södra Jylland. Färjan tog 50 minuter vilket sparade oss ett antal mil från vägarna runt Lilla Belt plus att vi kunde få en fika under färden. Från hamnen Fynshav på ön Als körde vi till Tönder för natten. Boendet var mitt i byn med den gamla motellstilen med bilen parkerad utanför dörren. Men innan vi knoppade körde vi till Mögeltönder några kilometer västerut. Den byn är gammal med en mycket kullrig kullerstensgata, vackra gamla hus med halmtak och en fantastiskt fint restaurerad kyrka med mycket speciella målningar. Förr var byn känd för att ha storkar på taken vilket Fabbe hade ”lovat”. Vi var alla besvikna för vi såg inte en enda.

Nästa dag var det regnigt och blåsigt men det lättade frampå förmiddagen. Nu körde vi ut till Ballum Sluse. Ett intressant arrangemang för att förhindra översvämningar när högvatten och västliga stormar ligger på mot kusten. Här blev vi också fascinerade av hur en sorts svala kunde mata sina ungar i flykten, som satt på rad på en tråd.

Nästa stopp blev i Höjer med sin udda väderkvarn, en holländsk modell. Den var mycket stor och helt intakt. Det är intressant



Höjers Mölle med en Holländsk jättekvarn


Hemresan Grenå-Halmstad



Maersk Tower och 2xTR5

vad man kunde förr med vindens kraft få fart på alla variationer av kvarnar som fanns på de olika våningarna i kvarnhuset. Direkt-verkande axlar, växlar och kugghjul av trä som man kunde variera kvarnarna med. En av få kvarnar som inte har brunnit. Här smakade förmiddagskaffet gott med nybakade tårtbitar. Dags för sol och sufflett ned.

Fin utsikt från Maersk Tower

På vägen till Ribes kyrktorn, som fanns på önskelistan, stannade vi för att se ett knepigt torn, Marsk Tower, 25 meter högt. Det har en udda utformning och byggt helt i Cortenplåt. Härifrån får man en fin utsikt över marsklandet som är ett naturskyddsområde. Väl uppe i tornet såg vi två personer vid våra bilar som var helt upptagna med att fotografera dem. De kröp och fotade från alla möjliga vinklar. De var fortfarande kvar när vi kom ner. Våra bilar är verkligen väg-underhållning! Väl i Ribe smakade en Fish and Chips på torget gott innan vi gick upp i kyrktornet. Därifrån var det en enastående utsikt över det ganska platta landskapet.

I Hvide Sande hade vi bokat rum för natten. Det visade sig bli det trevligaste hotellet på denna resa. Det var helt nyrenoverat. Ett udda frukostpaket erbjöds som man själv plockade ut ur kylskåpet på morgonen. Men det räckte väl för en god start på dag. Solen sken och ingen vind, här kan det annars blåsa rejält. Det är ett annorlunda landskap man kör igenom och som fiskebyn Hvide Sande ligger på. Allt ligger på en sandremsa med hav på båda sidor. Det fanns gott om restauranger och turister.


Vi njuter. Annie, Siw och Fabbe


Silkeborg


Första röe pölsan



Balum sluss

Nästa dag kunde vi inte motstå att besöka en vacker fyr, Lyngvig. Den klättrade vi upp i, 260 steg. Turligt så var vi ensamma vilket gav många möjligheter för fina bilder för Fabbe. Det blev åter bra träning för knäna.

Fabbe har ju gamla relationer med Danmark så nu ville han visa och återuppleva gamla minnen också i Silkeborg. Vi skulle bland annat köpa ost och korv i matvaruhuset Fötex. Det låg där det alltid har legat men service med manuell ostdisk och liknande diskar var bortrationaliserat. Tiden förändrar.

Efter lunch tog vi småvägar österut mot Grenå. Det är en mycket vacker natur runt Silkeborg med kullar, fina lövskogar och vatten. Tyvärr var vi tvungna att ha mössorna på. Det regnade rejält och med häftig åska ända fram till 11-tiden nästa dag.

Hotell Marina ligger praktiskt till för vår avfärd med färjan nästa dag men ingen höjdare för övrigt.

Kattegattcentrum med sina akvarier med olika vattenmiljöer var mycket givande och speciellt blev den stora behållningen bassängen med en art av pingviner, Gentoopingvin. Där var det en ganska kall miljö, till och med med snö och de föreföll trivas väl?

Färjan över Kattegatt till Halmstad var en perfekt dag på sjön med sol, varmt och ett blankt hav. God mat och sedan vila inför den fortsatta färden hem från Halmstad. Det blev en fin tur på rätt sida av kanten av en molnfront. Köra öppet i kvällsljuset var behagligt.

Det blev en rundtur i Danmark som smakade mer speciellt Fyn.

180 mil blev det från dörr till dörr i Karlskoga.



Oj vad de fotade



Fabbe på gång



Lämplig dryck. Lyngvig fyr på etiketten


Louisiana


Mögeltönders kyrka


Lyngvig fyr


Mosegaard Wiskey & Gin


Akvariumet i Kattegatt värt var enda krona



Per Opland i en TR4A från 1965

Text & foto: Jan Sjögren
(om inget annat anges)

Gärdesloppet
och Prins Bertil Memorial 2023

Sitter nu och tänker tillbaka på den härliga dag som den 4 juni i år var. Ute strilar regnet ner och har det inte regnat så har det blåst småspik. Den härliga början på sommaren som juni var försvann på västkusten till juli och semester. Men nog om detta nu.

Har ni möjlighet att vara i Stockholm i början av juni skall ni inte missa att besöka dessa event som sker koordinerat. Det hela är en dag som kallas GÄRDESLOPPET och har kommit att bli en tradition och riktig folkfest för alla som gillar att köra och titta på spännande och vackra fordon. I år lockades tiotusentals besökare. Namnet kan för en del uppfattas som missvisande, då evenemanget egentligen är en heldag med olika aktiviteter med olika fordon i fokus. Dagen börjar med en kortege genom Stockholms city. I år startade Gärdesloppskortegen i Hagaparken och avslutas på ängarna längs Manillavägen på Djurgården. Nytt för i år var att Gärdesloppskortegen var öppen för fordon som är 30 år eller äldre. Tidigare åldersgräns har varit 40 år. Under dagen arrangeras också regularity-tävlingen Prins Bertil Memorial, vilken har fått sitt namn efter den motorintresserade prins Bertil, farbror till Sveriges nuvarande kung.

Regularitytävling

En regularity-tävling är en tävling som körs på avlyst bana där det gäller att hålla en given medelhastighet under tävlingen. Tävlingen är öppen för alla historiska sportbilar från årsmodell 1973 och äldre, dvs minst 50 år gamla. I den festliga tävlingen Concours de Charme gäller det för ekipagen att på bästa sätt matcha mode med fordon. Det är imponerade att se så många bilentusiaster som lagt ned tid och kreativitet för att hitta kläder och accessoarer från samma tidsepok som bilen. I år fyllde Gärdesloppet 101 år och KAK (Kungliga Automobil Klubben som arrangerade) firar samtidigt 120 år. Gärdesloppet är en mötesplats och en träffpunkt för bilintresserade - både förare och besökare. Vidare kunde de yngre förmågorna ägna sig åt lådbilsrace och de som ville kunde även betrakta fina gamla båtar passera förbi i Djurgårdskanalen.

I år hade vi många som deltog från klubben och ännu fler Triumphbilar.

TR3A	1960	Bertil Larsen
TR4A	1965	Per Opland
TR4A IRS	1965	Gunnar Rosén
TR4A IRS	1967	Per Settergren
TR5	1968	Nils Anderson
samt		
TR6	1972	Anders Moberg

(i kortegen och utställningen)





I väntan på start



Ordentligt upphottad och välbyggd MG Midget



Per och Lotta Settergren forsar fram



Nils Andersson i en av Ogges tidigare TR5:or. Blåröken kommer från en Saab Sonett som låg precis framför.



Gunnar Rosén i en TR4A IRS från 1965



Bently från 1924 i full fart

Foto: Per Settergren



Bertil Larsen i sin TR3A från 1960. I bakgrunden syns ytterligare en medlem, Kenneth Andrén, i en Arnolt-Bristol från 1954


The Duke of Richmond, Charles Henry Gordon-Lennox

Text & foto: Bengt Nylén

Goodwood

Just hemkommen från en weekend på Goodwood Festival of Speed så fick jag frågan. Vad skiljer Revival från Festival of Speed? Vad skall jag välja? Jag har varit på Revival två tidigare år. Vi börjar med lite historia.

Kort historia

I år firade Goodwood 75 år inom Motorsporten. Festival of Speed har körts i 30 år och Revival i 25 år. Goodwood ägs av Duke of Richmond, Charles Henry Gordon-Lennox och familjen bor på slottet som ligger alldeles intill tävlingsbanan. Goodwood och består av 12000 tunnland mark. Ett engelskt tunnland är 4070 kvm. Alltså totalt 48 840 000 kvm (Det blir en yta på ca 7 km x 7 km). Det finns även två golfbanor på godset och ett stort hotell med 94 rum. Totalt har Gordon 750 personer anställda! På godset finns även Roll Royce motor cars, ägt av BMW med fabrik och högkvarter med 1700 anställda.

På Goodwoods tävlingsbana kördes F1-lopp från 1948 till 1966. Gordons farfar var tvungen att stänga ner tävlingsbanan 1966. Gordon var då 11 år gammal och han blev mycket besviken. Farfar var mycket motorintresserad. På ägorna fanns då och finns fortfarande en galoppbana som var hans fars stora intresse. Tidigt 90-tal var Gordon ordförande i BARC (The British Automobile Racing Club) och han började fundera på om det inte skulle gå att skapa det som blev Festival of Speed och 1993 arrangerades Festival of Speed första gången. Det blev succé och Gordon funderade vidare på om det skulle gå att även få igång tävlingsbanan igen. Anläggningen rustades upp och återöppnande 1998 med Goodwood Revival vilket var 50 år sedan hans farfar öppnande tävlingsbanan första gången.

Festival of Speed och Revival har två helt olika upplägg och arrangeras på två helt olika platser på godsets ägor på var sin sida om slottet.

Goodwood Festival of Speed

Arrangemanget pågår i 4 dagar, vanligtvis i mitten på juli. Torsdag-söndag. Man tävlar på en 1890 m lång bana uppför en svag sluttning med i snitt 4,9 % stigning. Därför kallas det Hillclimbing. En bil i taget körs och tiden mäts. Det finns en mängd olika klasser. Rallybilar, F1-bilar, förkrigsbilar, el-bilar, GT-racebilar osv. Sebastian Vettel var där i år och körde med en av sina F1-bilar! Koenigseggs testförare Markus Lundh rattade en Jesko med 1600 hk uppför backen.

På båda sidor om den kurviga banan finns det massor med grejor att titta på.

Supercar Paddock

Jag skulle tro att det är omöjligt att hitta någon annan plats på jorden där så många fabrikat på modena Supercars presenteras som i det som kallas Supercar Paddock. Alla tillverkare av Supercars var där och presenterade många av sina modeller. Ferrari, Mc Laren, Williams, Pagani, Koenigsegg, Lamborghini, Bentley, Rolls Royce, Jaguar, Aston-Martin, Maserati, Genisis, Hyundai, Polestar, Audi, Porsche, Mercedes och BMW för att nu bara nämna en bråkdel. Dessutom många Le Mans-bilar av olika fabrikat och ålder.

Jaguar bjöd på en driftinguppvisning där du kunde fritt få åka med. Kön var lång!! Dessutom fanns det så klart massor med matstånd och restauranger.

På arenan fanns dessutom en stor byggnad kallad Future Lab. Här visades bl a utveckling av självkörande bilar.

Parkeringen är gigantisk. Jag vet inte hur många åskådare det var i år men jag har en uppgift på att det var 55000 varje dag 2018 och det var inte färre i år!

Goodwood Revival

Revival har ett totalt annat upplägg. Det går över tre dagar. Fredag-söndag i september. Här tävlar man på den gamla F1-banan.

Många tävlingsklasser

Man tävlar i ett stort antal klasser med bilar från 1930-60-talet. F1-bilar, GP-bilar, Saloons, Hundkojor osv. Det sparas inte på krutet. I ett lopp kan det finnas 20 st unika Ferrarimodeller + lite andra exklusiva bilar där varje bil är värd 20 miljoner och ändå kör de som varje dag skulle bli den sista.

Arrangörerna önskar att man skall vara klädd i 40-60-talskläder vilket ca 50% av publiken anammat. På området finns dansband där man kan få bjud upp sin dam i en bugg om man känner för det.

Det finns ett stort antal restauranger och mängder med handlare i stånd som säljer bildelar till äldre bilar, kläder och mycket annat. Obs, det säljs både moderna kläder och 40-60-tals kläder. På Fes-

Goodwood Festival of Speed











Koenigsegg Gemera



tival of Speed finns det inte alls det stora utbudet av affärer.

Mitt inne i tävlingsarena finns en flygplats och i pauserna görs uppvisningar med gamla Spitfire och liknande flygplan från WW2.

Det är mycket folk även på Revival men det kändes lite mindre trångt, när jag senast var där 2019, än vad jag upplevde på Festival of Speed i år.

Bokning

Boka tidigt! Både hotell och biljetter. Lördag-söndag brukar bli slutsålt så biljetterna bör bokas ett halvår innan. Pga mängden folk så blir hotellen fullbokade med en omkrets av 50-60 km dvs en timme från Goodwood. Lämpligen flyger man till Gatwick och hyr en bil. Hotellen i närbelägna orter blir bokade redan ett år i förväg så hotell bör bokas senast 9-10 månader innan om du vill ha lite att välja på.

Om du avser att ta flyget hem efter en dag på Goodwood så tänk på att det tar tid att komma ut från parkering. Det kan lätt ta 30 min. Det tog oss 20 min i söndags trots att vi gick ut från området redan 15:30. Festivalen var inte slut förrän kl 18:30. Trafiken i södra England är tät och det uppstår lätt jätteköer. Så räkna med 1,5-2 timmar från Goodwood till Gatwick. Det är 70 km och tro inte att du fixar det på en timme!

Vad skall jag välja?

Det är svårt att ge en rekommendation. Upplägen är mycket olika och båda är värda ett besök. Revival är charmigast och dyrast men vill du kolla in en massa moderna supersportbilar så är Festival of Speed bäst. Festival of Speed ligger på ca SEK1000/dag medan Revival ligger på ca SEK 1300/dag. På Festival of Speed ”svishar” bilarna förbi ganska snabbt. För att se bra måste du nästan ha läktarplats på Festival of Speed och då tillkommer ca 500 kr/dag. På Revival kan du följa ett race ganska lätt och se ca 50 % av banan utan läktarplats om du står på rätt ställe. Jag tror att Festival of Speed drar mest folk men själv lutar jag nog åt Revival.

Kanske är det en ålderskrämpa??



Goodwood Revival

























Fästa TR-paraply på bil med Surrey Top (TR4 och TR5)

På bilar med Surrey Top kan man fästa paraplyet med tryckknappar som många av Britterna gjort vilket jag såg på Euromeet i Båstad i september i fjor. Enkelt att sätta dit och håller även när det blåser.

Gör enligt följande:

1. Sätt upp paraplyet över rutorna och mät in så måtten blir lika vid tryckknapparna där suffletten sätts fast.

2. Blir enkelt om man sätter en bit papperstejp på paraplyet där fästet är vid fram- och bakrutan och trycker till för då får man en markering där man sedan skall göra hål.

3. Ta bort paraplyet och fäll ihop det. Tryck hål med en tång där markeringen är gjord på tejpen. Tryck även hål i den lilla remmen som skall fästas i tryckknappen.

4. Gör en ögla enligt bild och tryck i remmen på han-delen. För sedan han-delen i hålet på paraplyet och tryck på hon-delen på insidan av paraplyet. Använd verktyget som är avsett för dito och slå dit med en hammare. (Om man inte har verktyget går det nog med en avrundad körnare)

Alla delarna har jag köpt hos Rimmer Bros utom remmen som jag tog från en halsrem man har till id-kort eller liknade för de är av bra material och är starka.

Per Grimshorn











#498003
SERVICELYFT, MED ELSPÄRRAR
Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen (håll knappen intryckt i 3 sekunder) - ingen tryckluft behövs. 24 volts manöversystem med nivåbrytare som stänger av pumpen i ändläge.

24.750 KR



11.995 KR

#513949
SAXLYFT PORTABEL 2500 KG
En smidig portabel billyft som passar fint både i depån och garaget. Två ramper placeras under bilens trösklar och höjs med hjälp av ett elektriskt hydraulaggregat som ansluts till ett vanligt 230 volt vägguttag



73 KR

#494348
BLADMÅTT, MM OCH TUM
Består av 26 blad som visar både tum och mm, för exakt mätning av små mellanrum. 0,002" eller 0,0508 mm steg. Längd skaft: 190 mm, blad: 65 mm

KAMPANJ



9.999 KR
~~17.998 KR~~

#531856
PLÅTFALSMASKIN STEGLÖS MED FOTPEDAL
En stabil och robust falsmaskin för tunnplåt (upp till 1 mm) med extra stort gap för att lättare kunna tillverka till exempel golvplåtar. Drivs med elektrisk motor. Steglöst reglerbar hastighet och två fotpedaler för att växla rotationsriktning. Profilhjul för 12 st.



3.995 KR

#511083
BLÄSTERSKÅP, 220 LITER
Golvmodell levereras komplett med handskar, innerbelysning, arbetsbord, blästerpistol och 5 st. skyddsfilmer för siktrutan.

KAMPANJ



36.500 KR
~~44.500 KR~~

#513169
PORTABEL LACKBOX
Målarskåp för inomhuslackering av smådelar. Skåpet är monterat på stativ försett med hjul så man enkelt kan flytta runt det i garaget eller verkstaden. Inuti skåpet finns bra arbetsbelysning, stag för upphängning av delarna som ska lackas samt utsug Storlek total (LxBxH): 900x900x1800 mm



49.990 KR

#510425
PARKERINGSLYFT, FÖR 4 BILAR
Dubbel parkeringslyft som sparar plats och gör det möjligt att få in fyra bilar på en begränsad yta. Lyften är smalare och billigare jämfört med att ställa två vanliga parkeringslyftar bredvid varandra. Droppkar och stoppklossar ingår när du köper din lyft.



5.545.KR

#507493
VERKSTADSTVÄTT MED VÄRME
Verkstadstvätt med värme för effektiv rengöring av motordelar och andra detaljer. Likt ett blästerskåp skyddar det förslutna skåpet dig mot sprut och illaluktande doft. från både smuts och rengöringsmedlet.



1.095 KR

#541126
POLERMASKIN 12V, 2 ST BATTERIER & LADDARE
Smidig batteridriven polermaskin som är perfekt för polering av mindre ytor, svåråtkomliga ställen och detaljer. Kan även användas som slipmaskin. Variabel hastighet i 2 st lägen, 0-2800 varv/min för polering och 0-8300 varv/min för slipning packad i förvaringsväska av plast.



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.

KAMPANJ



12.500 KR
~~17.900 KR~~

#541054
GARAGEINREDNING
Komplett garageinredning i gråsilvrigt- och svartlackerat utförande med bänkskiva av trä. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. En mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg och tillbehör.



11.500 KR

#513925
KOMPRESSOR, 5,5 HK, 200 L
Prisvärd kompressor av hög kvalitet som är lämplig verkstäder, garage m.m. Kompressorblock med gjutjärnscylindrar för tyst gång och lång driftstid. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckvakt med dubbla uttag, 200-liters tank som är försedd med tre hjul varav ett är svängbart.



1.995 KR
~~2495 KR~~

#509658
SATINERINGSMASKIN
Satineringsmaskin är ett ytkonditioneringsverktyg för färg- och rostborttagning, grovrengöring, slipning, satinering, mattering och polering av ädelstål, trä grovrengöring, slipning och polering.

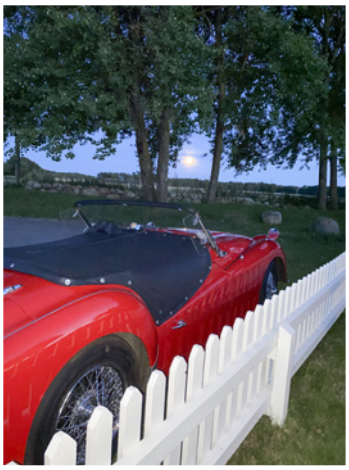
Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och tryckfel.

Fototävlingen

Vi har haft som tradition att anordna en fototävling. Den avgörs på lördagen i samband med middagen vid årsmötesträffen. Medlemmarna på årsmöte får lämna in utprintade bilder som läggs på ett bord och sen får alla rösta om vilken som är bäst. Obs, det har varit möjligt att delta även om man inte själv kommit till årsmötesträffen.

I år fick vi bara in 8 bilder!! För några år sedan hade vi över 20 bilder. Jag tror att detta delvis beror på att nästan ingen har en kamera längre utan alla fotar med sin mobil och där stannar bilderna. Många har inte heller en färgprinter hemma så de kan printa ut snygga foto på papper från sin mobil. Nästa år gör vi ett nytt upplägg. De som kan tar som tidigare med sig bilder till årsmötesträffen men vi kommer även att erbjuda dem som så önskar att maila in sin tävlande bild. Så nästa år hoppas vi på fler bilder.

Bengt Nylén







Vinnarbilden, tagen av Hans Edvardsson

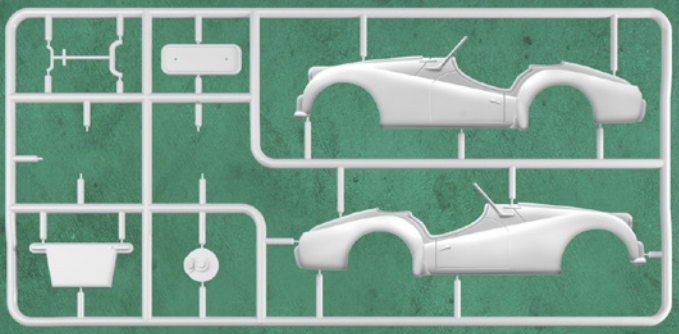










anglo PARTS
Do You miss some parts?
100% BREXITPROOF

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

Rackham Surprise Prize går till...

Efter träffen i Nora där Guy Rackham och hans fru deltog, bekanta till Leif Leander och Annie Carlsson, tackade Guy med att skänka ett vandringspris som blev kallat ”Rackham Surprise prize” att delas ut på klubbens sommarträff.

Priset delas enväldigt ut, med en motivering, av föregående års pristagare, detta år gav Fabbe priset till Bengt Nylén för hans stora insats att samordna Europaträffen 2022 i Båstad. Fabbe i sin tur fick priset för sitt enträgna dokumenterande av klubbens aktiviteter, utdelaren den gången var Per Settergren som hade fått det för att han representerat Triumph TR-bilarna i bl a Midnattsolsrallyt och Gärdesloppet osv...

En väldigt förtjänt utmärkelse tyckte församlingen som insett vilket enormt jobb som ligger bakom att anordna en sådan jätteträff.



Bengt Nylén t.v och Ulf ”Fabbe” Fabiansson t.h.

EVENTKALENDERN

Klubbkampen inom UBCC South
16 september

Lördagen den 16 sept genomförs den traditionsenliga Klubbkampen inom UBCC South.

Start Mormors Bageri på Fältspatvägen 1A i Lund. **Samling där kl 10:00**. Mål hemma hos Kalle Puur i Asmundtorp ca kl 13:00. Där blir det utspisning med korv och hamburgare samt tävling.

Senaste anmälningsdag: 12 september.

Mer info på hemsidan med länk till UBCC South.

Goodwood Revival
8-10 september
Goodwood Estate England

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

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

2025 European TR Meeting, Tyskland

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

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

John Hedlund, Bromma
Telefon 0702 36 45 95

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

Ogge Kvamme
0733-229960

Triumph TR 2 longdoor, 1955.
Chassinummer TS 2753L,
Regnr DSF 498.

Bilen är komplett och står på pallbockar i garaget. Bilen finns på Gotland.

Lars Randelius
Tel: 070 583 84 32

BILDELAR SÄLJES

TR6 begagnat
Växellåda utan överväxel. Drivaxlar, startmotor, oljekylare (ny,) stötdämpare bak, huvudcylinder, slavcylinder, bromsok fram, stromberg förgasare 2 st, kabelstam ny usa mod, polyuretan bussningar till dif, kylare.

Ring gärna för info och pris

Bengt Sedell
bengt.sedell@telia.com
0706-40 27 11

4 st Revolution Al-fälgar
15x6" inkl bultar. Pris 1250:-/st.
Begagnade men snygga.

Kan hämtas i Falsterbo eller Malmö.

Bengt Nylén
Falsterbo
0705287881



Delar TR6-70
Sittbrunnskapell,l svart double duck, aldrig suttit på fint skick. Knappar finns, ej monterade. 1800kr. Ännu ett, vävburen vinyl, lite använt, lift the dot i bakkant, övrigt knappar, 1200kr. Vänsterstyrda, ej för nackstöd. Fr. stötf. nos. aldrig suttit på, transportskadad. 1500kr. Hämtas.

Fjädrar hjulupph. Ett par tråddiam 14,2mm fri längd 290mm. Fyra st td 12,7mm, fl 280mm. Ett par td 14,4mm, fl 250mm. 300kr paret. K-hämmare bak med fästen,grovlek 19mm, 300kr. Slutdämpare rostfria Falcon bra skick 300kr. Originalratt, hyfsad 500kr.

Hämtas. Grejorna finns utanför Rimforsa,fyra mil söder om Linköping.

Stefan Molin
stefanmolin.molin@gmail.com



Redaktionens spalt

Våren är en underbar tid för en veteranbilsentusiast, då äntligen vill/vågar man ta ut den nyservade och nyputsade pärlan. I år har vi ju också haft tur med vädret, knappt en regndroppe, synd om jordbrukarna såklart, men det förtränger man snart. I maj och juni står bilträffarna som spön i backen. Själv har jag klarat av åtminstone 4 redan i maj, de flesta i sällskap med Ulf Sundin och/eller Matz Andersson. Tyvärr blev det varken Tjolöholm eller Sofiero i år, men Nostalgia Classic och Svenskt Sportvagnsmeeting ligger i kalendern, men eftersom de pågår samma helg blir det bara söndag på Knutstorp.

Däremellan och framöver sommaren finns sen de lokala veckoträffarna inom ca 8 mils omkrets, eller halvcirkel får det väl bli när man bor i Oskarshamn vid kusten. Man måste beundra allt ideellt arbete som läggs ner av små föreningar som kämpar med ekonomi och vikande medlemsantal, men ändå ordnar gratis underhållning för allmänheten genom att arrangera de här träffarna. Jag antar att många känner igen sig i att ha varit på ett årsmöte i en förening och när det kommer till valen blir stämningen lite tryckt och de flesta tänker ”hoppas ingen förslår mig” sen slutar det med återval av sittande styrelse som med en suck accepterar uppdraget.

Bilden togs av en Marcus Liedholm och har lagts ut på Car.info, där jag hittade den, den visar lite lätt inspirerad körning efter att ha varit på Svenskt Sportvagnsmeeting 2019. Det blir troligen chans till en ny sån bild i år.

Inge Jonsson

Swedish TR Magazine

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

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 4 2023	Manusstopp fre 13/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2024	Manusstopp fre 2/2 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2024	Manusstopp fre 22/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2024	Manusstopp fre 26/7 Utgivning vecka 37, september

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

Tryckeri
Exakta Print, www.exakta.se

Layout
www.wolw.se

KLUBBSHOP

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



Keps

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

Pin med klubbmärke



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



Buff

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

Pikétröja



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



Vagnsmärke

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

Stort paraply



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



Broderat tygmärke

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



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