SWEDISH NR 3 September 2024 VOL 186

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



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

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	Sten Lennbro Bragegatan 7, 274 31 Skurup 0766-27 71 35 sten.lennbro@gmail.com
Väst Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland	Göran Andersson Ögärdesvägen 34, 436 40 Askim 0708-59 20 19 catharina.goran@outlook.com
Öst Småland, Öland, Gotland, Östergötland, Närke, Södermanland	Håkan Jonhed Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors 0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com
Mitt Stockholm, Uppland, Västmanland	Torbjörn Zettergren Älgstigen 3, 167 66 Bromma 0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@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



Augusti månad är speciell. Då tänker jag på alla de aktiviteter som är mellan semester och skolstart.

Först och främst så tänker jag på det fantastiska sommarmötet vi hade i Rimforsa första helgen i denna månad. Det var Håkan och Eva Jonhed som hade sett till att vi kunde samlas på Hotel Rimforsa Strand för fantastisk samvaro och att njuta av finfina sommarvägar och kultur, denna gång på Linköpings Flygvapenmuseum. Jag kan se att många av våra medlemmar har varit på andra träffar också runt om i vårt avlånga land vilket vi säkert kommer kunna läsa mer om framöver (glöm inte att skicka in reportage).

Samarbetet mellan olika engelska bilklubbar och då ofta via United British Car Clubs, UBCC, rullar vidare. Det finns olika regioner inom UBCC som ordnar olika aktiviteter i t ex Skåne, Västsverige och Mälardalen. Mer om dessa träffar kommer ni kunna läsa om i nästa nummer. I nästa nummer kommer ni även kunna läsa om sommarträffen och se vilka bilder som vann i fototävlingen. Detta nummer var redan fyllt med intressant innehåll och tänk att kunna få läsa om sommar och bilåkning när decembermörkret har lagt sig. Det är sann lycka.

Vad står näst på agendan? Jo fortsatt planering för 50-årsfirande då klubben fyller jämnt nästa år. Detta kommer vi uppmärksamma i tidningen, extra festlig sommarträff i Ronneby och många andra aktiviteter. Men innan dess skall jag åka på Nordenträff i Norge nu i slutet av augusti samt att jag måste planera vinterns reparation av styrningen (topplockspackningen är klar).

Som ni ser, full aktivitet. Men utan alla glada medlemmar och ni som hjälper till och ordnar olika aktiviteter eller stöttar varandra med råd och dåd skulle inte vår klubb bara vad den är!

Så stort Tack!

Jan



British Sports Car Meet 17/8, ett utmärkt exempel på samverkan med 59 engelska bilar

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Lära mer om min TR-bil 6
- På klassisk mark - Falsterbo 8
- Locknevi Classic 12
- Ny medlem: Thomas Ericsson 16
- Hallå där! 22
- TR-spioner på MG-träff 24
- Vikten av sval oljepump 28
- Svenskt Sportvagnsmeeting 30
- Bladmåttet 33
- Tjolöholm Motor Classic 34
- Spin-on-filter 35
- Gärdesloppet 36
- Radannonser 38
- Eventkalendern 38
- Redaktionens spalt 39
- Klubbshop 40

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

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

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

Omslagsbild
Bengt Arvidsson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2024

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1630	Jessica Estberg	Sveagatan 9C	582 55	LINKÖPING	1970	TR6
1631	Peter Karlsson	Plåtslagarevägen 3a	236 31	HÖLLVIKEN	1970	TR6 PI
1632	Anders Berg	Norra Hamnpromenaden 7	181 66	LIDINGÖ		
1633	Axel Anders Roland Nilsson	Löjtnantsgatan 4	115 50	STOCKHOLM	1974	TR6
1634	Ulf Lindow	Bergmansgränd 26	791 73	FALUN	1971	TR6

Medlemsregister

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

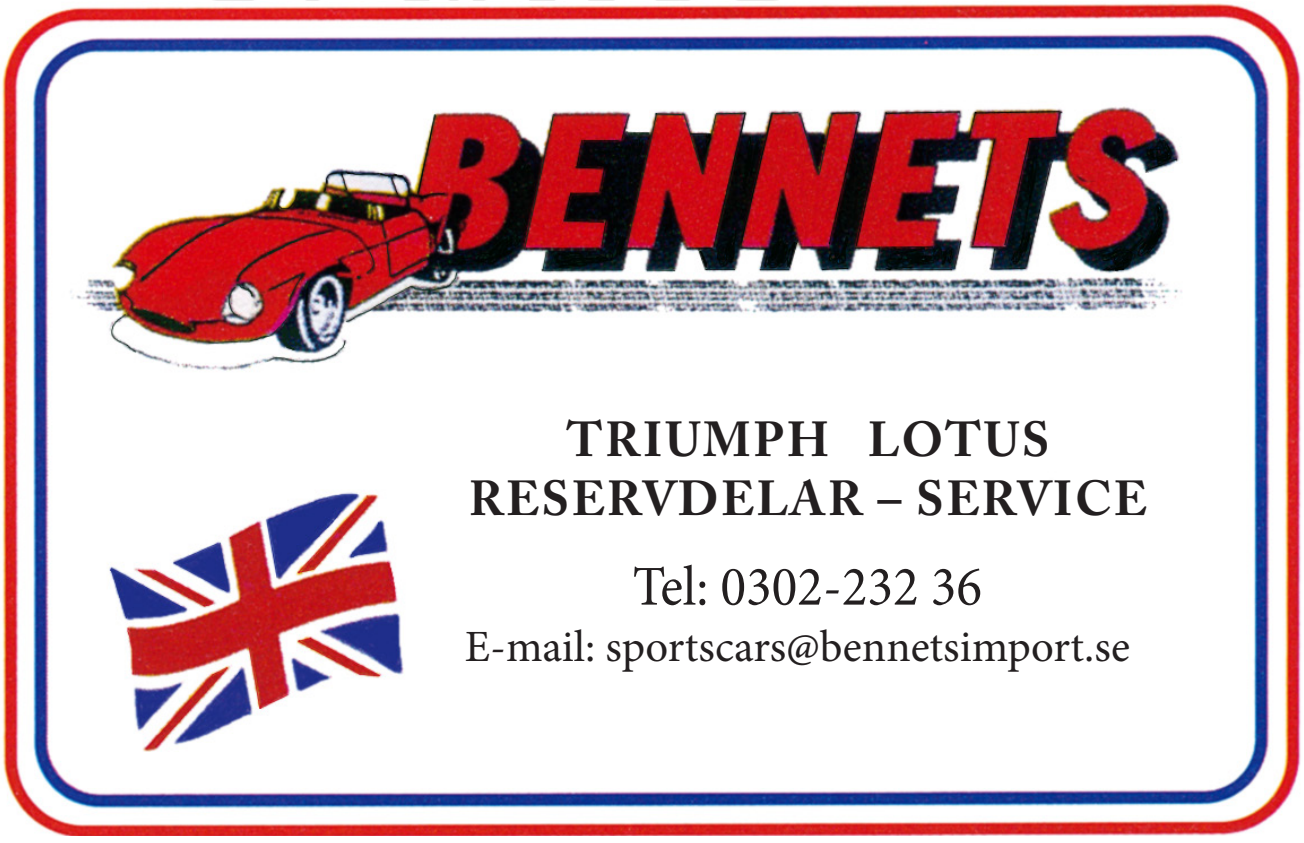
- Har du flyttat, köpt/sålt eller aldrig registrerat din bil?
- Har din bil relevanta data?
- **Har du anmält/ändrat din epostadress?**
- Har du frågor?

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



TRIUMPH

TRIUMPH

RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW EU-FRIENDLY ALL INCLUSIVE SHIPPING

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







ALL THE PARTS YOU NEED

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

TRIUMPH



QUALITY PARTS & ACCESSORIES

FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY

EXTENSIVE WEBSITE

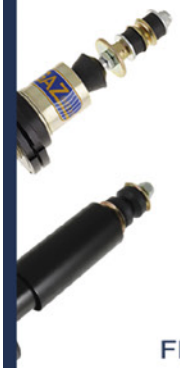
VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ

KNOWLEDGEABLE STAFF

FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES
FOR ALL MODELS

PRICE MATCH

TRADE & WHOLESALE
ENQUIRIES WELCOME







ASK US FOR A
FREE CATALOGUE









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

Var kan jag lära mig mer om min TR-bil?

Text: Håkan Gerdbo

Fungerar dina spridare korrekt? Varför går motorn bara på 5 cylindrar? Har du kollat så MU enheten fungerar? Är inte bakfjärdingen slut? Varför går inte blinkers? Min sufflett måste bytas. Vindrutetorkarna passar inte. Och många fler frågor!

Som ny i TR-gänget, där man är tillsammans med de riktigt kunniga och erfarna T-Rävarna, är det lätt att känna sig riktigt liten vad gäller kunskap om sin bil, som man ändå älskar och vill vårda.

Aldrig utanför gänget, men man står där bland ”de lärde” och får tips och råd, samtidigt som man får huvudet fullt av ännu mer frågetecken. Hur i hela friden kan andra så mycket mer än mig? Och frågar jag för mycket framstår man väl som ännu mer korkad än man är...

Man kanske startar sitt sökande efter kunskap med att köpa manualer och böcker på engelska. Kollar i Rimmers eller Moss kataloger och sen jämför med AngloParts. Ber om råd och tips mm och kanske även loggar in på medlemssidan, där man faktiskt hittar mycket bra information under klara rubriker. Men den där ”riktigt” bra kunskapen om de gamla bilarna, med tydliga förklaringar kanske inte hemsidan ger. Ännu.

Att uppsöka en verkstad utan ”TR-kunskap” framstår då som ännu mer korkat.

Lyckligt lottad

Men nu råkar jag vara så lyckligt lottad i TR-kretsar att jag känner till två riktiga ”koryféer” på TR. Bengt och Inge. Dessa två experter har på var sitt håll samlat det som man behöver veta om sin TR. De har på eget initiativ skapat två hemsidor och är så generösa att de dessutom delar med sig av kunskapen till oss andra. Det tackar vi extra mycket för.

Detta tycker jag vi skall utnyttja och därför ”tjallar” jag nu om dessa båda hemsidor så att fler kan bli, inte experter, men ”nära nog”. Eller i alla fall så kunniga att man vågar sticka ut hakan lite mer vid diskussionerna på träffarna. Eller allra helst veta vad som skall fixas på egna bilen. Och hur allt hänger ihop. Och hur det ser ut under skalet. Hur den helt enkelt fungerar.

Jag ställde några frågor till herrarna inför denna artikel och fick intressanta svar, som alltid.

Bengt: – Jag har en TR5 och en TR6. TR6-an är en specialpreparerad ”racingmaskin” med otroligt drag i – jag har fått provåka och fick verkligen hålla i hatten. All kunskap har kommit av eget intresse och erfarenhet från banracing och arbete med underhåll av mina bilar samt att jag träffat och talat med TR-folk runt om i Europa under många år. Där har jag fått ett otroligt nätverk. Är dessutom medlem i TR Register i UK som har en utomordentlig tidning och hemsida.

Inge: – Jag verkligen älskar att skruva och meka och har under min tid arbetat med många olika bilar och modeller. Däribland TR. En av mina bästa externa källor är TR Register Forum, rekommenderar att gå med där. Gratis och aktivt, särskilda forum för de olika modellerna. Sökbart direkt på forumet, men man kan faktiskt få bra resultat via Google också, (begränsa Google med att ange TR Register Forum i sökningen). Ett litet ”krux” med denna sida är att den är på engelska och ofta är det lite debatter också. Så för en nybörjare kanske lite överkurs.

Nu skall jag inte hålla er på halstret längre utan här kommer adresserna till två TR-guldgruvor:

Bengt Nylén: www.trteknik.se
Inge Jonsson: www.ijonsson.se

Nu har ni läsning och studier för hela sommaren. Och vilken kunskap de härmed bjuder på. Tycker själv att detta gett mig mer på fötterna och större säkerhet i sökandet efter – vad är det som skramlar och låter nu då? För så är det med gamla bilar. Och så ska det vara.

Just nu skramlar det i mina dörrsidor – så det skall jag studera inför vinterns projekt.

Säger nu som framlidne Hasse Alfredsson:
HÅLL TILL GODO, GOTT FOLK!







PELA

4 995:-

Verktygsvagn med toppförvaring

Verktygsvagn med stabil konstruktion av plåt med grålackad finnish och svarta handtag. Toppförvaringens lucka är gasfjädrad. #546536



PELA

19 900:-

Verktygsvagn med överskåp

Verktygsvagn med 8 st lådor och topplåda, försedd med robusta hjul som gör den är enkel att flytta runt. Inuti den övre förvaringslådan finns gott om förvaringsutrymme och möjlighet till upphängning av verktyg eller datorskärmar. #546211 & #546212



PELA

3 995:-

Arbetsbänk med lådor, hylla & överskåp, svart med träbänk

Arbetsbänk med utdragbara lådor, avlastningshylla, verktygstavla och överskåp. Arbetsbänken är tillverkad av mattsvart pulverlackerad stålplåt med en bänkskiva av trä. #546275



Garageinredning 2.0 21 500:-

En fullständig garageinredning inkl. verktygsvagn i elegant grå-svart färgsättning. Inredningen består av helsvetsade hurtsar och överskåp som med verktygstavlor enkelt byggs ihop till en enda stabil modul. #546213 & #546214

PELA



PELA

38 500:-

Enpelarlyft, flyttbar, med elspärrar

Ny uppdaterad variant av vår populära enpelarlyft!

Perfekt lyft som man enkelt flyttar till bilen man ska jobba med – fungerar precis som en palldragare. #546067



PELA

Tändinställningslampa Digital (Stroboskoplampa)

Används för att kontrollera och ställa in tändningen på bil-, jordbruks- och marinmotorer. Ansluts till 12 volt och till motorns tändkabel för induktivavläsning.

860:-

NYHET!



3 495:-

Oljesug & samlare, 80 l

Med en graderad behållare på 9 liter och en uppsamlingstratt är det smidigt att avtappa oljan från olika källor. Inkluderar 3 sugslangar.

PELA

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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



Trångt på torgets gräsmatta när entusiasterna samlas en gång i månaden under sommaren

Text: Håkan Gerdbo Foto: Bengt Nylén

På Klassisk mark samlas Klassiska bilar

Skanör-Falsterbo har funnits sedan 1200-talet. Och var under medeltiden två rika städer, eftersom de låg i centrum för dåtidens handelssjöfart och sillfiske. Nu för tiden har ordet RIK kanske fått en liten annorlunda innebörd för orterna. Men lika välkänd. Falsterbonäset har nu sin givna plats i Sverige.

Sillen försvann, sillamarknaden upphörde och orterna förföll. Men runt 1890 blev det fart igen härnere. Då hittade det välbärgade folket de fina vita stränderna och en ny era uppstod. Man byggde även en järnväg hit från Malmö i början av 1900 talet och sedan tillkom Falsterbohus. Badorten Skanör-Falsterbo hade uppstått.

Stränderna här nere är vita och fina även i Höllviken, Kämpinge och Ljunghusen. Och det anlades även 3 fantastiska golfbanor här nere. Falsterbo, Flommen och Ljunghusen är numera riksbekanta.

Järnvägen fanns kvar till 1971 då några dåtida politiker bestämde att det inte var lönsamt med den längre. Och eftersom det var ett politiskt beslut och man ville visa stor handlingskraft, så rev man helt sonika upp alla järnvägsspår. Ett beslut som numera visat sig synnerligen ointelligent, eftersom vägarna hit ner på sommaren är totalt igenkorkade av badgäster. Nu vill de bofasta ha järnvägen tillbaka. Men det blir för dyrt.

Under kriget grävde man så Falsterbokanalen, för att fartygen skulle undvika att behöva gå runt hela näset och riskera att minsprängas. Detta gjorde Skanör Falsterbo till en egen halvö. Kanalbron är idag ett effektivt hinder för framkomligheten hit ner med bil på sommaren. Kanalen älskas bara av segelbåtsägarna. Motorbåtarna kommer under bron.



De två orterna Skanör och Falsterbo samlar på sommaren, förutom de som här nere ofta kallas ”badjävlar”, även en massa hästkrafter. Inte bara i form av landets största utomhus hästshow, Falsterbo Horse Show, utan även varje torsdag en gång i månaden, hästkrafter i form av veteran och sportbilar. Här på Skoltorget i Falsterbo, som egentligen är en gräsmatta, träffas vi nu med våra olika bilar, talar om dem, med ägarna och får tips och råd över alla gränser. Och många utomstående kommer och tittar. Men självklart vill vi i TR-klubben brösta oss lite mer och synas. Det råkar ju vara så att en viss Bengt Nylén, min mentor, bor inte långt härifrån. Vi samlas runt TR-flaggan.

Falsterbo Classic & Sportscar Show

Detta evenemang har faktiskt en egen historia som måste berättas, tycker jag. Historien beskriver hur entusiaster är de som driver saker framåt. Under 2003-2006 arrangerades Falsterbo Classic & Sportscar Show. 2 dagars evenemang i veckan, direkt efter Falsterbo Horse Show. Man utnyttjade den uppbyggnad som redan var på plats för hästarna och deras stora publik. Ett jättestort arrangemang med bla racing mitt inne i Falsterbo. Huvudarrangörer var då Kaj Wetje och Jonas Nilsson. Medarrangörer var bla Anders Rasmusson som dog i våras. Den andre eldsjälen heter Sol Laurén. Han ordnar förresten med kaffet vid dagens träffar. Man kan faktiskt likna evenemanget vid ett svenskt Goodwood Festival OF Speed. Under dagens arrangemang sålde han den över 200 sidor digra boken om just Falsterbo Classic & Sportscar Show. En fantastisk volym med massor av bilder och läsning. Alla intäkter går oavkortat till Cancerfonden.

2007-2008 blev arrangemanget något mindre. Det var biluställning i hela Falsterbo längs gatorna men inget race. Det blev helt enkelt förbjudet. Arrangörer var återigen Anders och Sol. Det kallades då Skanör Falsterbo Classic.

År 2009 flyttades arrangemanget till Skanörs inre kärna med Rådhustorget som centrum. Utställning var under en dag och kördes i 6 år. Snyggast bil utsåg av en jury och publikens favorit utsågs. Evenemanget drog storpublik.



Säkerheten för alla när det begav sig lämnar mycket övrigt att önska idag



Underbart att se en ”hästhopparearena” fylld med riktiga hästkrafter

När de så inte orkade arrangera detta längre, men fortfarande brann för bilintresset, så startade Anders och Sol upp Falsterbo Cars & Coffee, som började nere i Skanör hamn 2014 med en träff en gång i månaden. 2017 flyttades träffen till Skoltorget i Falsterbo, eftersom Vellinge Kommun startade exploateringen och utbyggnaden av Skanörs Hamnområde. Båtar och krogar fick hela hamnen. Men det har faktiskt blivit riktigt fint nere i Skanörs hamn nu.

Men redan på 60-talet arrangerades faktiskt Concours d´Elegance ner vid Falsterbohus. Så biintresset har anor från lång tid här nere. Undrar hur bilarna såg ut då? Och hur alla var klädda?

Falsterbo Cars & Coffee

Nuförtiden är det nya givar. Vi träffas vid 6 tiden, den 4:e torsdagen i månaden under sommartiden på Skoltorget i Falsterbo. Parkerar bilen i rätt ”grupp”. Man tar ut sin fällstol och förbereder sig på vad som kommer under kvällen. Man kanske tar sig till det uppdukade kaffebordet, köper en kaffe, (av Sol), smyger med en kaka, om inte hustrun är med och på vägen tillbaka till sin stol, med kaffet i handen, passerar man en massa trevliga människor att tala med. Det finns faktiskt trevliga bilmänniskor även om de har Porsche, Camaro, Lotus, Jaguar, Mercedes eller BMW mm. Men extra trevliga är de som kör Ferrari, för en av dem har en TR. Han heter Anders och är också ett utmärkt exempel på en TR-man som frikostigt delar med sig av sin kunskap. Hans lilla verkstad hemma i garaget är faktiskt imponerande. När man sen kommer tillbaka till sin bil och fällstol är kaffet kallt. Men kakan uppäten. Men bilsnacket fortsätter tills det helt enkelt blir för mörkt ute och var och en åker hem till sitt.

Fantomen på besök

Det sägs ju att ibland lämnar fantomen djungeln och vandrar runt bland folket. Då som Mr. Walker. I TR-klubben har vi vår egen Fantomen. Han syns sällan på våra träffar och är en riktig bild- och layoutguru med gedigen erfarenhet av tryckeribranschen. Men han åker motorcykel och är så hänsynsfull mot oss 4-hjulingar att han parkerar sin HD i ett buskage i närheten.

Jag talar alltså om TR-Magazinets egen ”layoutare” och klubbens webmaster, Mats ”Wolw” Jönsson. Riktigt kul att få träffa honom, även om han plågar oss i redaktionen med ordet ”manusstopp”. Som sig bör var Fantomen speciellt klädd. Denna dag i ett speciell skyddsjacka i svart Kevlar. Men kanske berodde denna utstyrsel just på att han körde motorcykel?

Ett stort antal TR-bilar på torget

Denna kväll var vi bra representerade från klubben och det dök faktiskt upp en för oss ”okänd”, numera ny medlem. Det var en svart TR2 från 1959 som kördes av Kim Doren från just Skanör. Det är hans pappas bil som han nu tar över. Det roliga var att Kim hann inte ens lämna sittbrunnen förrän Bengt Nylén var framme hos honom och talade om vikten av att vara medlem i TR-klubben. Så det fanns följande bilar på plats: TR2, 1959, Kim Doren. TR4A-ILS, 1966, Per Grimshorn. TR5, 1968, Bengt Nylén och TR6, 1969, Håkan Gerdbo.

Eftersom det är semestertider var det riktigt många övriga besökare på plats som strosade runt bland alla fina bilar och ställde många frågor till ägarna.

Det är riktigt kul att träffas så här över gränserna och prata bil och annat med så många olika människor och samtidigt få till-



Författarens TR6 PI från 69. Jag vet inte om dessa sakkunnigt kritiska blickar godkänner vad de ser



Per Grimshorn och hans fru Margareta i samtal med FANTOMEN, ”WOLW”, som kom på besök denna kväll



Den ljusbruna Mercedesen från 1938 återföljs av TR6, TR4A, TR5 och TR3A

fälle att visa den mer oinitierade publiken lite inblick i vår värld.

Några talade faktiskt om att försöka få till stånd ett nytt samarbete med Falsterbo Horse Show eftersom det på näset finns en hel del bilar som kan dra ytterligare publik till dem och däremot öka intresset för våra bilar.



Lite ovant att se bilder på TR bakifrån, men i Falsterbo fungerar det





Visst är det härligt att se TR-bilar på ett torg som är en gräsmatta







Linslusen Håkan, Nestorn Bengt och Entusiasten Per i rätt outfit



5. Engelsk sport

Text och foto: Inge Jonsson

Locknevi Classic 15 Juni

Om man letar sig in på småvägar mellan Vimmerby och Västervik kan man få en ordentlig överraskning om man råkar hitta Locknevi en försommarlördag. Vi som bor i trakterna känner ju till Locknevi Classic, och hänger på låset när de i början på året släpper möjligheten att anmäla sig som utställare. Antalet platser är begränsat till drygt 150 bilar plus ett gäng motorcyklar, mopeder och några udda fordon, som i år t.ex. en liten larvbandstraktor och en pansarvärnsbil.

Redan på väg dit så börjar man spana in veteranare, själv skuggade jag en Ford Zephyr six mellan Målilla och Vimmerby. Fast, åker man engelsk sportbil och kommer i kapp en Amazon som håller 5 km/h under hastighetsgränsen så måste man ju bara förbi när det blir 2-filigt. Att man sen hamnar bakom ett släp med en rally-Ascona och Amazonen snart är ikapp förtränger man snabbt. Bild 1

Locknevi Classic har mer proportionerlig fördelning av veteranbilar än många andra träffar där jänkarna dominerar stort. Men visst finns det både muskler, stil och riktigt gamla bilar bland de amerikanska representanterna. I särklass äldst var en T-Ford från 1914 i mycket gott skick. Ägaren sa att 20-mila tripper gjordes, men att han undvek att köra längre sträckor pga. att hastigheten bilen bäst trivs i är 60–70 km/h och att han då lätt drar på sig köande fordon som inte alltid uppskattar en veteran i trafiken. Stilen får Packarden från 30-talets början stå för medan musklerna hanterades bl.a. av en Sting Ray med en 427:a. Bild 2-4

Arrangörerna hade i görligaste mån samlat liknande fordon i grupper, så vi stod tillsammans med en MG TD (TD tror jag), en Healey och en Spitfire. Det fanns en väldigt fin MGA också, men den hade hamnat för sig. Lite längre bort i ledet fanns en Alfa Montreal, Ferrari Mondial, Renault Alpine, Mercedes 280SL, förutom de mer modesta vagnarna som Renault R8, men även som mer exklusiv Gordini, Opel Kadetter, Folkvagnar i mer eller mindre standardskick fanns även en Standard med en välkänd logga. Bild 5-12

Särlingen bland utställarna är nog uppfinnar-Jocke, Bo Wernersson, med husvagnssläpet. Jag såg honom även i Tjolöholm med sin skapelse, en egenmodifierad multibränslemotor bakom Citroenkylen (fast stommen är från en Duett), mycket smart elektronik som är finurligt gömd under skalet. Husvagnen är en skapelse i sig med det höj- och sänkbara taket och egenkonstruerad automatisk nivåreglering som ställer vagnen i våg. Det verkliga partytricket är självbäddningsfunktionen helt i klass med Kal-



14. Välrenoverade motorcyklar



2. *Amerikanare med stil*



1. *Nu är Amazonen ikapp oss igen*

le Anka och vänner på semester. Även cykeln som skymtar bak på bilen ser ut som en gammal trampcykel med packväskor. Det är bara det att packväskorna innehåller elmotorn, batteri och elektroniken. Jag ställde då frågan hur kontrollerar du det hela eftersom inga reglage syns. Här säger han och drar upp handtaget på det som ser ut som ett paraplyskaft i ena packväskan, här är kontrollen och ler glatt samt lägger till att ”det är en jäkla fart på cykeln”. Bild 13

Jag önskar jag kunde mer om motorcyklar, för det fanns ett helt gäng fantastiskt restaurerade till ”bättre än ny-skick”. Jag känner att jag kunde lärt mig mycket av ägarna hur man lyckats så bra med renoveringarna. Bild 14

Den kända radioprofilen Bengt Grafström var konferencier och underhöll initierat från scenen som också intogs av DollyDots som rockade loss. Barnen glömdes heller inte bort då ett rejält godisregn spreds från scenen. Magen måste ju också få sitt, och till det facila priset av 40 kr ringlade en ständig lång kö fram till grillen, där jag fick nu också chansen att pröva delikata Moppens korvsenap. När man tillgodosett det grundläggande behovet hungern, kunde man ge sig ut bland knallarna på fyndstråt. Nu blev det inte så mycket fyndat, men ett gäng pyttesmå tumhylsor med ¼”-fattning hittade jag, de kan ju vara bra att ha någon gång intalade jag mig. Bild 15-17


6. *Franskt i svenska färger*


7. *Alfa Romeo Montreal bredvid en Renault Alpine*


8. *Välputsad Alfa Romeo Giulia*



9. *Ford Zephyren jag skuggade*



4. *Corvette Stingray med muskler*



10. *Standard 8 med känd logga*

11. *TR-klubbens logga*



18. *Mats har hittat Regina och Detlefs TR6*



19. *Regina och Detlef Broncard*



3. *T-Ford, äldst på plan, 110 år*

Evenemanget drog en publik på ca 3000, så även på publikens parkering fanns många fina bilar. Där hittade vi bl. a.TR6:an som tillhör Regina och Detlef Broncard som senare letade sig fram till våra bilar. De är medlemmar i klubben och uppskattade att hitta några likar, de är permanent bosatta i Sverige efter att ha flyttat hit från Tyskland för några år sen. Bilen hade de köpt i Skåne.[Bild 18-19]

Ett uppskattat inslag är den specialsträcka för veteranrallybilar som körs ett par varv på eftermiddagen. Där ser man ofta rallybilar som är lite ovanligare som en Peugeot 504 coupe och en Renault Alpine bland mer vanliga Volvo 1- och 240, Ascona, Golf m.fl. I år saknade jag dock Escorterna med sitt typiska ettrigt arga BDA-ljud. Men, det fanns gasglada gubbar som fick det att sjunga i skogen, allra ”värst” var nog Adrian Ring i 240:n, jag tror inte han lättade på gasen en enda gång annat än vid målgång.[Bild 20-23]

Nöjda med dagen och att regnet inte nått fram, visade mig Matz roliga TR-vägar på väg hemåt. Efter en god natts sömn plitade jag genast ner den här artikeln, eftersom minnet är effektivt men kort när man nått mogen ålder. Siktet är dock redan inställt på Svenskt Sportvagns meeting på Knutstorp, men det bevakas och kommenteras av en annan medlem.



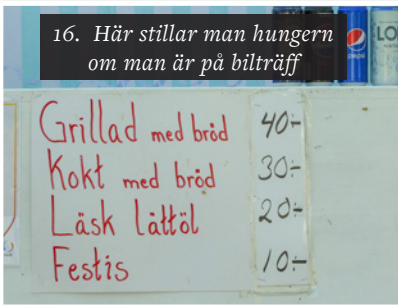
12. *Mest jänkare på den här sidan*



13. *Uppfinnar-Jocke, Bo Wernersons skapelse*



15. *Dollydots rockar loss*



16. *Här stillar man hungern om man är på bilträff*



17. *Här fyndar man*



20. *Renault Alpine som rallybil*



21. *Oväntat att se en Peugeot 504 coupe som rallybil*



23. *Det går undan i skogen*



22. *Opel Ascona däremot är en vanlig syn på rallyvägarna*

Text & foto: Bengt Arvidsson & privat

Ny medlem presenterar sig:

Thomas Ericsson

Bilbyggaren som landade i en TR6 PI

Jag har alltid tyckt att TR6:an har så snygga linjer säger Thomas Ericsson när vi står och beundrar den vackra sexan i garaget. Men förra gången jag skulle köpa en TR6. Det var 1986. Jag tittade på och provkörde en vit TR6 i Huddinge blev jag övertalad av en kompis att köpa en Alfa Romeo i stället. Till slut ändå, så blev det en TR6 som också har en spännande historia.

Livscykeln för en Laurel Green TR6 PI av årsmodell 1970

Bilen såldes ny av British Leyland Göteborg i februari 1971 till en tandläkare i Stockholm. Jag har faktiskt hela historiken säger Thomas och fram till -88 hade den fyra ägare. Då såldes bilen till en kille i Järna och gick inte igenom besiktningen. Järnakillen skulle renovera bilen och började med att plocka isär den. Det gjorde han minutiöst, t.o.m fläkt- och vindrutetorkarmotorerna var isärplockade i detaljer.

För att vara 1988 var det kanske väl ambitiöst och han fick aldrig ihop bilen igen. TR-sexan låg sen nerpackad i kartonger till 2003. Den såldes då till Holger Udd i Mariefred som under två år satte ihop TR-sexan igen. Efter renoveringen körde Holger sammanlagt 80 mil med den. Sen sålde han den till Sparreholms bilmuseum och där stod den i 15 år.

2021 fick Holger reda på att man skulle sälja av ett antal bilar och kontaktade då museet. Där ställde man sig frågande och sa att det inte fanns någon TR6 i samlingarna. Holger hade dock med reg-numrets hjälp konstaterat att museet verkligen var ägare till bilen. Det visade sig då att utöver de sextiotal bilar som fanns på själva museet ägde man ytterligare ca 300 bilar som var placerade lite varstans i Södermanland. Bland dessa fanns då Thomas TR6 som Holger till slut kunde köpa tillbaka.

Han bytte alla gummidetaljer och väckte liv i bilen igen. När den väl var besiktad och på rull ville inte Holgers fru ha någon cab så han satte in en säljannons. Det var en sån där annons säger Thomas som tydde på att han egentligen inte ville sälja TR-sexan.

Eftersom jag känner Holger och hans renoveringar så sa jag till mig själv fortsätter Thomas ”åk inte och titta på bilen för då köper du den”. Men jag åkte dit ändå berättar Thomas, skrattar lite och erkänner att ”ja… då köpte jag den”. Nu har den då landat för gott?

Efter köpet har jag bara gjort lite småplock och jobbat med bränslesystemet. Holger har gjort en utomordentlig renovering säger Thomas och jag kan konstatera att den gröna TR6 PI verkligen är en pärla innifrån och ut.



Thomas vid det välfyllda prisskåpet

Då på mitt första försök på –åttiotalet att köpa en TR6 hade jag vilda idéer om att stoppa i Volvos 964 sexa och den fyrdelade bakaxeln. Det hade säkert blivet bra men nu i mogen ålder har jag släppt den tanken. TR-sexan skall få vara kvar i orginalskick som en kvarleva från sextio- och sjuttiotalet med ljudet från Triumph 2,5 liters sexa som har en helt unik skönsång.

Egentligen har jag hållit på med bilar och bilsport i hela mitt liv…

…säger Thomas. Jag jobbade på Trendab Motorsport i Nykvarn som bygger och säljer delar till tävlingsbilar, där var jag i 28 år. Det började med att Håkan Sundin som ägde Trendab frågade om jag kunde jobba nån lördag. Det var 1978, jag hade ju köpt delar till min egen bil och tyckte det lät kul. Under de här åren med jobbet och tävlandet så fick man så otroligt mycket kontakter och nätverk inom bilsporten. Det är få förunnat också att få jobba med intresset och hela tiden vara ”mitt i smeten”.

1976 började jag köra rally

Det började med en Folka 1500 typ 1 som gick i klass Standard B alltså otrimmat. Den gjorde jag såsmångom skrot av. Efter ett litet uppehåll köpte jag en Pilgrön VW 1302 S. Den körde jag med i Grupp 2

Jag är god vän med Tekniken Världs tidigare testchef Ruben Börjesson, numera 79 år fyllda och ägare och rallyförare av en Triumph TR 7 med V8 motor. Den har jag skruvat en hel del i säger Thomas och dessutom varit kartläsare till Rubin.

Banracing tog över efter rally

Ett år efter köpet av Alfa Romeo Bertone-cupé 2000 GTV, alltså -87 blev jag med i Alfa-klubben. Där hade man riktigt trevliga banmöten och det började killa i tävlingsnärven ordentligt och banlicensen hade jag tagit året innan. Så jag trimmade den i motor och chassi, lättade den och började raca med den i Roadsport B klassen. Det gjorde jag i en sju- åtta år säger Thomas. Crescendot var 1997 när jag vann klassen och var mycket stolt.

Efter klassvinsten ville man ju åka fortare....

Då så sålde jag Alfan och köpte en Esther Super Seven och körde i klassen Roadsport A i tre år. Efter tre år hade jag tröttnat på den. Den gick ju inte att använda som vanlig sportbil. Utan tak eller någon som helst komfort var den en ren besiktad tävlingsbil så den fick gå till försäljning.

I stället började jag åka Porsche GT 3 i Sportscup. Tiden med GT 3 var väldigt rolig men egentligen alldeles för dyr säger Thomas. Men Porschen fanns på min ”bucketlist” och jag ägde en GT3, tävlade med den och sålde den.

Sen har jag åkt många långlopp med Porsche 944, och flera Volvo 240, som ägdes av olika team, det var den serien som hette SLC endurance, och den var stor på 90 och början av 2000 talet.-. Hela den serien drevs av Fredrik Skoghag.

När jag sålde Alfan och skulle åka Seven...

...så ville jag ha en billigare bil än Lotus eller Caterham. Jag köpte då en Esther Seven som är en Lotus kopia och tillverkas i Sverige. Då 1997 hade de tillverkat 8 Seven chassi och jag kom överens med en av ägarna Lars Svensson att byta min Alfa mot hans Seven. Jag byggde om den bl a med en VW Golf-motor. Teknikens Värld gjorde då också en test på min Esther Seven. Efter den artikeln blev det stor efterfrågan på Esther Seven chassin.

Det gjorde att jag tillsammans med ägarna Lars och Magnus startade ett nytt företag och började serietillverka Estherchassin. Det blev en stor framgång och vi hade tillverkat 53 chassin och var då Sveriges tredje största biltillverkare efter Volvo och SAAB.

Utav 53 tillverkade chassin är omkring 30 bilar registrerade. Hur som helst gav tillverkningen av Seven chassis ett överskott.

Ultima GTR en äkta banracer

Överskottet från Esther Seven projektetet använde vi till att köpa en Ultima GTR racer i byggsats från England (https://www.ultimasports.co.uk). Vi hämtade den på plats i fabriken och hade då idéerna att tävla med bilen efter att ha satt ihop den.

Ultima är en rörramsbil och påminner lite om en Lola T 70 fast mer modern. Ultiman har ett väldigt fint chassi. Bilen är en besiktingsbar racecar med Uniballs och stumma bussningar, ingen komfortbil alltså. Vi byggde den för att det var en väldigt snabb bil, utrustad med Porsche växellåda. Sen kunde man sätta in Cheva- Ford eller t ex BMW motor i chassit. Vi valde en Cheva smalblock som varvade 8000 varv/min. Bilen lämnade ca 540 hk och vägde 900 kg.

Det var en extrem bil som var oerhört roligt att vara med att bygga. Ultiman är ju en fabriksmässigt tillverkad racecar. Ultima Cars har funnits i över 30 år och säljer race-byggsatser över hela världen. Teknikens Värld testade Ultiman på flygfältet i Nyköping. Då toppade den ca 280 km, drevad för Anderstorp så den optimala toppfarten var mycket högre.



Ultima GTR extrem racersportvagn

Byggbeskrivningen var på fyra st CD skivor så vi hade en dator med en stor bildskärm i garaget under bygget. Byggsatsen kom med alla rör och aluminiumplåtar färdigbockade så det var mycket skruv och mutterjobb. Karossen färdig och t o m lackad. I Sverige kunde man klassa in den i Modsport alltså modifierade sportbilar

När Ultima var klar så visade det sig att ingen av oss hade råd att tävla med den. Vi körde dock några uppvisningar och den var med i en del tidningar men så den fick gå vidare. Vår gamla Ultima finns ännu kvar på racerbanorna.

Men jag har ju inte slutat tävla än, efter lite mellanspel med annat så byggde jag 2016-2017 en BMW 2002 TI som går långlopp. Den är byggd för att åka 3 timmars tävlingar och jag klurade en hel del på hjulupphängningar och chassi under bygget och fick ihop den rätt bra. 2002:an har 100 liters tank, en motor som lämnar 230 hk, bilen väger in på 890 kg.

Min kompis Daniel Frodin som tidigare var chefredaktör på Teknikens Värld och jag tävlar med BMW´n i historisk racing. mest har vi kört i Europa med den men också lite i Sverige.

Den är byggd efter det reglemente som var 1970. Man får inte sätta in stålvipparmar t ex utan det skall vara aluminium som det var på den tiden. Däremot säkerhetsdelarna är och skall vara uppdaterade även på historiska banbilar. ”Buren”, stolar, tank etc finns det nya bestämmelser för.

Man kan säga att jag är självlärd som mekaniker

Jag har haft tålmodiga äldre kamrater som orkat med att man ställt en massa frågor, varit nyfiken och intresserad av att lära sig. Så har jag läst väldigt mycket säger Thomas. Bl a har jag läst väldigt mycket chassi-böcker t ex de av Bruce McLaren som var en väldigt skicklig chassitekniker. Där fick man lära sig allt om t ex Ackermanvinklar som är ett förhållande mellan styrspindlarna och fastsättningen på styrstången, där innerhjulet styr mer eller mindre än ytterhjulet.

När jag först läste om det så visste man knappt var det var säger Thomas men sen var det ju ganska logiskt hur man påverkar Camber och Caster. Det tyckte jag var intressant och roligt att lära sig.

Jag har försökt att anpassa kunskaperna till mina bilar och har ju också lyckats att bygga några tävlingsbilar som har gått riktigt fort. Allt det här har ju gett ”lite klang” i sporten.

Mest har jag jobbat med BMW men också andra rallybilar. Rallycross bilar har jag jobbat en del med. Många förare där tänkte:

”det är väl inte så noga med hjulupphängningar, vi har ju så dåligt fäste”.

Men det är ju då du verkligen måste ha ordning på hjulupphängningar säger Thomas och man förstår att han är en respekterad tävlingsmekaniker.

Jag var t ex mekaniker till en rallycrossförare från Tranemo Som var både Svensk- och Europamästare på åttiotalet. Vi åkte Europa runt och jag meckade hans 242 turbo säger Thomas.

När jag slutade på Trendab jobbade jag på Citroën, Mitsubishi och sedermera Porsche som verkstadschef tills min pension.

Efter pensionen startade jag ett eget bolag och hjälper numera veteranbilägare att laga och renovera sina bilar.

Testförare på Teknikens Värld under 30 år.....

Där har jag ingått i testlaget och testat allt från tråkiga kombibilar till adrenalinhöjande sportbilar.

Min testförarkarriär började på åttio-talet med att jag blev uppringd av en kompis P.O Källström som jobbade på tidningen. De hade fått ett avhopp på en resa till Tyskland där man skulle köra BMW, Mercedes och Porsche. P.O ringde mig och frågade om jag kunde ställa upp, ett sånt erbjudande säger man ju inte nej till säger Thomas.

Efter det blev det många testresor med Teknikens Värld under nittio- och tjugohundratalet. På den tiden kördes mycket fler testresor utomlands. Tidningarna blev inbjudna till fabrikerna att testa och köra pressbilar hos tillverkaren. I dag sker det mesta i Sverige då generalagenten tillhandahåller provbilarna.

Vid sidan av bilar har jag också kört däckstester till tidningen t ex vinterdäck i Arvidsjaur på testbanor uppe i Norrland. Det har också varit oerhört lärorikt att testa däck som man trodde sig kunna. När jag kom hem efter första testet så bytte jag omedelbart däck på min frus bil säger Thomas

Vilka är dina tre största minnen från tävlandet? undrar jag

Thomas tänker efter lite och svarar så här:

Om man tar det i historiskt perspektiv är den första totalsegern med Alfan en kandidat. Då tänkte jag att F-n, jag kan ju det här, inte helt borta i alla fall och att man var med helt enkelt.

Vidare är min 60-års present år 2015 från en god vän. Presenten var att köra ett 3 timmars race på Nürburgring. Vi skulle köra i hans Cooper S med 1293 motor. Först tänkte jag ”att åka på Ringen, det är ju farligt.

Har man åkt där som turist eller kört tävling på Nordslingan så vet man vilken utmanande bana det är. 2,2 mil med 170 kurvor och det är som att åka på en smal asfalterad landsväg med skog och räcken. Bara ett misstag så sitter man där direkt i räcket. Det som också var spännande är att jag aldrig tidigare hade kört Cooper S. Två veckor innan så provkörde vi Coopern på Gelleråsen. Det visade sig vara en riktigt kul bil att köra, den går ju ordentligt fort i kurvorna säger Thomas men på rakorna är den ganska snäll.

Väl på plats körde vi racerbanornas bana i tre timmar och dessutom vann vi klassen. Då var jag i himlen och kunde nästan inte fatta det på hela vägen hem säger Thomas och man kan se hur han fortfarande lyser upp vid minnet.

När jag vann hela Sportvagnsserien totalt 1997 står ju också ut. klassen var alldeles jämn till sista racet och jag behövde komma minst trea för att bli totalsegrare och det gjorde jag, kom trea alltså.

Man kan lugnt säga att gemenskapen och andan inom racersporten är helt fantastiskt. Konkurrensen märks bara på banan. I depån och i garagen hjälper och stöttar man varandra.

Jag har så mycket glädje av det kontaktnät man byggt upp inom motorsporten och med bilintresserade människor i olika klubbar. Grundintresset för mekanik, motorer och bilar finns ju där hos alla filosoferar Thomas, det är ju det som håller oss samman. Man byter kunskaper och erfarenheter och det gör att man ständigt lär sig något.

Vi hoppas Thomas behåller sin TR6 och dessutom vårdar den vidare i sitt fina orginalskick. Men man vet ju aldrig. Kanske det en dag dyker upp en superhottad grön TR6 PI på banorna.



BMW 2002 Ti i garaget i väntan på race



BMW 2002 Ti på banan



Alfa Romeo och Thomas Klassvinnare i Roadsport B 1997



Alfa Romeo Bertone-cupé 2000 GTV i täten med Thomas bakom ratten


Esther Seven beundras av familjen



GT 3:an vilar ut i snön efter racet



Rally Ascona i rallyskogen



Thomas Ericssons 1970-års TR6 PI


TR6
F-560

Text: Daniel Edvardsson & Jan Sjögren Foto: Privat

Hallå där, TR-klubbens styrelse

I denna artikelserie skall vi berätta lite om styrelsearbetet i Triumph TR Club Sweden och hur styrelseledamöterna ser på sin roll i styrelsen och i klubben, vilka framtidsvisioner som finns och hur vi skall nå målen.Syftet är att få en mer öppen diskussion med alla medlemmar och en bättre insyn i de möjligheter och svårigheter som ligger framför oss, inte minst utmaningen att bidra till att våra bilar framöver kan köras på vägarna och att fler kan få uppleva känslan av en riktig sportbil i sittbrunnen.

”Ett ögonblick Daniel Edvardsson”, Styrelsens allra senaste medlem



Berätta lite om dig själv:

Jag är född och uppvuxen i Simlångsdalen, en liten by precis utanför Halmstad. Men bor numera i hus i Sexdrega med min sambo Lovisa. Jobbar sedan en kort tid tillbaka som besiktningsingenjör på ett av de ledande företagen inom besiktning och provning där säkerhet står som huvudfokus. Har alltid haft ett intresse för teknik och bilar. På senare tid, speciellt äldre av engelsk sort. Har växt upp med en röd Triumph Tr4A IRS som min pappa haft i sin ägo så länge jag har levt, vilket säkert har influerat mig till att 2022 köpa mig min egna vita Triumph TR6 PI.

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

Mitt mål är att försöka sprida mer vetskap om att vår klubb finns. Sociala medier idag är det absolut bästa sättet att nå ut till fler ungdomar och att locka fler ungdomar till att köpa och köra våra bilar.

Hur ser du på klubbens och veteranbilarnas framtid?

Jag tror att vi som klubb måste försöka få in fler lite yngre människor i klubben som har ett intresse för våra äldre bilar. En del klubbar ute i Europa har lyckats helt okej med detta och jag tror att vi måste se hur de har gjort för att locka till sig mer yngre folk. Jag hoppas jag tillsammans med resterande i styrelsen kan lyckas med detta så att vår klubb kan fortsätta växa!



Lite omsorg om en TR6 PI

Vintern som gick 2022/23 ägnade jag min TR6 PI lite omsorg. Bl a gjordes följande förbättringar:

Roller Rockers

Jag hade en ventilbrygga typ Roller Rockers liggande med den låga utväxlingen (1.55:1) sedan en tid. Tänkte först ”det är väl inga problem att skruva dit den, bara sex muttrar...”.

Tog ändå kontakt med Tord Gullstrand på TG-motor som bor väldigt nära min bostad och jag pratar lite då och då med honom. Han fick hjälpa till med bytet. Tur var väl det!

Vipporna gick mot ventilbrickorna i viss vinkel så allihop fick fräsas till. När nu bryggan var isärplockad bytte Tord ut fjädrarna som ”spänner” mot vipporna mot specialsvarvade distanser. Superfint!!

PI-systemet

2006 monterade jag Bosch bensinpump och nu började jag fundera på om det var dags att byta bränslefilterna. Det var nog inte fel tänkt. På Euromeet i UK 2023 fick två svenska bilar problem med just bränslefilter! Jag pratade med Stig Johansson om hans tankar betr Lucas insprutning.

Stig Johansson är en Värmlänning som är mycket kunnig betr Lucas insprutning. Han har tävlat i rally i flera år med en Triumph 2000 Saloon med samma PI-system som finns på TR5 och TR6PI. Jag träffade honom i fjor där han bor i Kil. Han har lite egna idéer om PI-systemet. Jag anammade hans idéer.

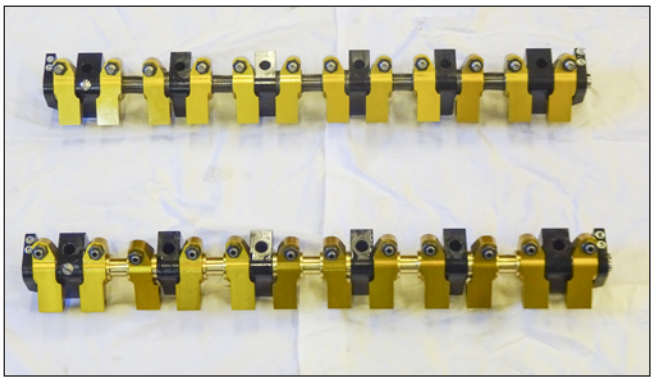
Stig renoverade och ändrade mina spridare så att de nu jobbar med 4 kilos tryck istället för original 3,5. Samtidigt monterade jag en Walbro bensinpump enligt Stigs rekommendation. Den kan leverera ett tryck på 8,5 - 9 kilo mot 7,3 i original. Installationen la jag i reservhjulsbaljan (jag har ett Saab mini reservhjul) och borrade ett hål rakt ut till slangen mot motorn. Slapp då en märklig krumelur (se bild) och en sprucken slang. Jag har haft Hydroscand som leverantör av alla rörbitar och även en kran som är reduceringsventil för ca 400kr.

Min MU blev för något år sedan renoverad av Prestige Injection i UK. Resultatet av mina ändringar är att motorn nu alltid går på 6 cylindrar och den dra under litern/mil vid blandad körning.

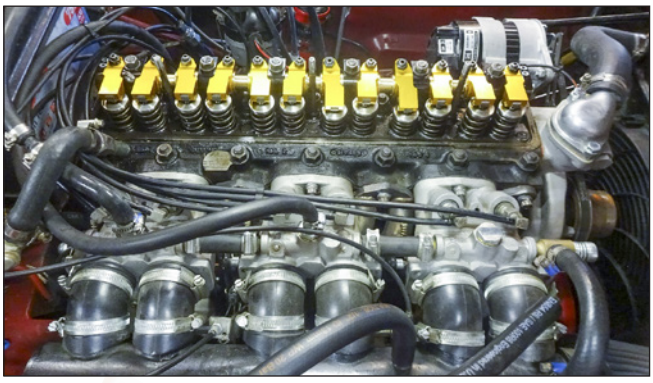
Tvåtaktsolja i bensinen

En annan sak jag dryftade med Stig var idén om att hälla lite tvåtaktsolja i bensinen för att bla smörja mätfördelaren. Svaret var att det var bra. Han rekommenderade helsyntetisk olja med beteckningen TC-W3 (gammal beteckning TC-WII). Hittills har det fungerat bra och jag har väl kört ca 500 mil sen dess sen ombyggnaden.

Sten Lennbro

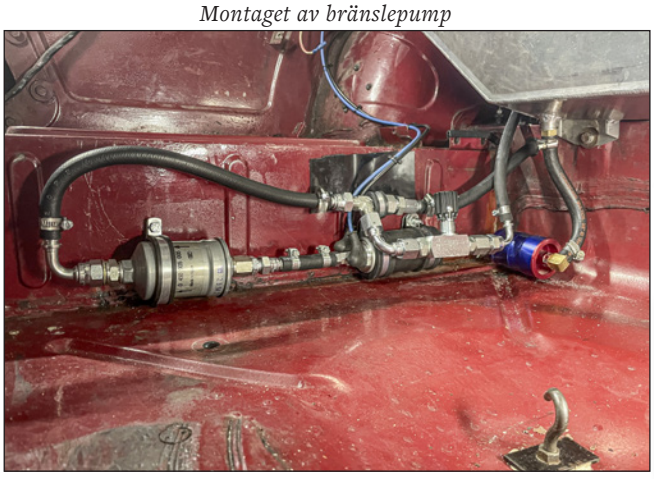


Roller Rockers. Den övre med original fjädrar och den svarvade undre med distanser.



Roller Rocker monterade på motorn

Montaget av bränslepump





Slang med krumelur

Leverantörer

Stig Johansson	Email: stig.triumph@gmail.com
TG motor	https://www.tgmotor.com/
Prestige Injection	https://www.prestigeinjection.net/
Hydroscan	https://www.hydroscand.se/se_se/



Vilka hemligheter döljer sig i MG klubben egentligen...

Text: Bengt Arvidsson Foto: Bengt Arvidsson och Tommy Lyngborn

TR-spioner på MG-träff

Med ett litet sting i samvetet är jag och Katharina på väg till MG-klubbens sommarträff i Norrtälje. Vi är ju trots allt Triumph TR-människor och jag vill påstå att hela bil-hjärtat vilar tryggt i TR-armar. Men så blir jag påmind om att SAAB-ådern klappar lite extra och egentligen vurmar vi ju för alla brittiska sportbilar. Så nu dj-ar MG-folket.

För något år sedan blev vi med en MGF av -99 års modell. Det skedde sig som så att på en UBCC träff tidigt på våren blev min fru kär... i en silverglänsande MGF och när träffen var över hade vi köpt den, så kan det gå till här i världen.

MGF är en spännande mittmotorbil konstruerad och byggd av BMW och Rover-Group, i England förstås. Snart visade det sig att bilen var mycket mer potent än orginalkraften som motorn gav. Det var å andra sidan lätt fixat. Eftermarknaden är full av ”feta” trimgrejor och enda komplikationen är just mittmotorn. Den kräver fingrar som kan böjas åt alla håll och ibland vara en halvmeter långa och ibland bara några centimeter. Hur som helst är kraften numera som RR säger, fullt tillräcklig. Det enda jag saknar är att det inte är en Triumph TR.

På väg till festen

Ljudet från Rovermotorn dränker det mesta på vägen. På höga varv konkurrerar insug- och avgastoner med Pavarotti i skönsång. I sittbrunnen funderar jag på vad som komma skall. Några MG-killar känner jag ju, men kommer de övriga se att det lyser TR om oss, rynka på näsan och utbrista ”det luktar Triumph”. Eller kommer dom bara att ignorera oss TR-människor och låta oss vara för oss själva. Kanske försöker dom att transferera våra TR-hjärtan till MG eller är dom bara sådär extra trevliga som bilmänniskor över lag är, speciellt brittiska förstås.

Framkomst

MG parkeringen är redan full av läckra modeller från D-type och TC till MGA och B, trettio- till sjuttiotal. Nästan en hel rad med MGF och TF, mittmotorbilarna. Imponerande samling som på ett tydligt sätt visar MG´s självklara mittpunkt bland Brittiska sportbilar. Vi parkerar och det går ju inte att undvika lite däckspark och modellsnack med lika stora märkesnördar som hos TR gänget, härligt, härligt.

I gul väst står Mats och Tommy som jag känner från Avrundan, BSCM och Treklubbsträffen bland annat. Vi pratar också lite bilmodeller och krokiga vägar. Förväntningarna stiger när Katharina och jag släpar vårt bagage till receptionen på Marholmens hotell. Där träffar vi Janne och Anita, bekanta sedan många år.

Antagligen är väl inte den Brittiska bilvärlden så stor. Mer kanske geografin spelar roll för ingen av Skåningarna känner vi igen, fast jag hamnar i en diskussion om trim på MGF och nya TF med Skånska P-O som sedan visar sig vara MG-klubbens ordförande.

Så blev det grillkväll

Marholmens grillkockar är beredda med hamburgare och den hungriga kön ringlar lång och gemytlig. Vi sätter oss ute med några nyvunna MG-vänner vid ett långbord. Snart är bordet överfullt men finns det hjärterum så finns det.....

Stämningen stiger, inte bara i takt med ölintaget. MG, Triumph, Austin Healey eller vad spelar ingen roll. Den uppsluppna roliga stämningen når nya höjder i sann Brittisk sportbilsanda

Sol och sportbilstoner i morgondimman.

MG-träffen hade samlat 55 ekipage och på lördagsmorgonen startas alla motorer upp. Från fyrcylindriga 1200 kubikare via mer kraftfulla sexor till V8 försedda MGB och GT. Vrålet från alla motorer som varvas upp låter ljuvligt och inget riktigt Anglofiliskt öga kan vara torrt under denna konsert.

Roslagen och Norrtälje bjuder på riktigt bra touringvägar, perfekt för Brittiska sportbilar där man i de tvära kurvorna nästan möter sina egna bakljus. En härlig cabdag i solen med några spännande stopp. En TR-eloge till MG-gänget som ordnat touringen.

Saturday formal dinner

Vi hade hört talas om att MG-klubben har en mer formal dresscode än den kraftfulla TR-klubben. Sommarkavaj och gärna slips står på inbjudan och egentligen gillar jag när man anstränger sig lite extra. Så med kavaj, nystruken skjorta och sommarklänning tar vi oss ut till fördrinken och möter tostmaster med talarlista, uppklädda MG herrar och damer i glatt samspråk. Vi har väldigt trevligt med många nya bekantskaper. Mats Månsson berättar att det inte för allt för många år sedan var smoking som gällde på lördagens middag.

Till bords hamnar vi med bl a två par som liksom oss är ”förstagångare”. Talarlistan är diger och skålarna många. Det visar sig att trots bara 55 deltagande bilar i stora MG-klubben är hela 5 par nya deltagare. Kul och bra för klubben, önskar bara att vi hade en likande utveckling.

Till slut kan man ändå konstatera att våra upplägg för sommarträff är rätt lika och igen - sportbilsmänniskor är öppna trevliga och sociala.



”Moderna” mittmotorblar på rad



Tändkulemotor i drift engagerade alla



Gammal är ändå äldst. MG TG -51



Marholmens fina hotell



Återuppstånden TR3A på Skoltorget i Falsterbo 30/5





Text & foto: Bengt Nylén

En TR3A som återuppstått

Från september 1957-oktober 1961 tillverkades 58 236st TR3A. 56 340st av dessa exporterades varav de flesta till USA. 97 % exporterades alltså. TR3A var en mycket stor exportframgång för Triumph.

Jag har sett en uppgift på att Triumph på 60 talet var 3:de största importerade bilfabrikat till USA. Inte illa. Tänk om utveckling fått fortsätta men Triumph drogs med i hela Brittiska bilindustrins kaos och konkursande på 80-talet. Redan på 70-talet fattades det pengar för Triumph att utveckla nya modeller. Total i Sverige har vi ett 50-tal TR3A varav vi har 34 st i vår klubb.


Studentkörning 7 juni 2024


Bilen väckte intresse

På en tisdagsträff i Borgeby dök det upp en TR3A som jag aldrig sett tidigare. Ägaren var Patrik Svensson från Malmö som berättade en kul historia om bilen. Bilen byggdes 1960 och har chassinummer TS75351L. Den ägdes tidigare av Patriks styvfar Göran Strid. Bilen registrerades första gången 1961-04-28. Göran Strid ägde den sen 1970-08-14 och körde mycket med bilen på 70 och 80-talet. Därefter blev det mindre och mindre fram 1993. Då blev det lite fel på bilen så den ställdes in i ett garage där den blev stående. Göran blev ju äldre och äldre och orkade aldrig fixa till bilen innan han avled 2021.

Patrik tog över som ägare i juni 2022 och tyckte att de vore kul att få bilen körbar igen. Han lämnade den till English Car Care i Löddeköpinge i våras med uppgift att fixa till den så att den blev körbar men att låta skicket kvarstå. Patrik blev medlem i vår klubb 2024.

En lite kul vinkling till på bilens öde. Göran körde en släkting som tog studenten strax innan bilen avställdes. Dagen efter att jag träffade Patrik skulle han köra en student i Åhus. Barnet till den släkting Göran körde för 30 år sedan.

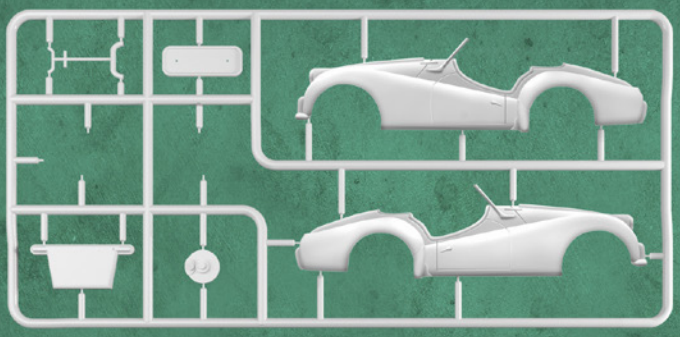
Bilen har kvar sin originallack och Patrik tänker behålla bilen i det väl patinerade skick den är nu och bara se till att den kan rulla. Det är nog klokt. Kul att ytterligare en TR3A är på rull.


En nöjd Patrik Svensson

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**

Registrera DIG!!!



Du har väl inte missat att registrera dig på vår hemsida?

Som medlem får du tillgång till allt innehåll på hemsidan med bl a teknikartiklar, manualer mm, så har du inte redan registrerat dig och därmed kunna logga in så går du alltså miste om mycket.

Använd QR-koden härintill för att komma direkt till registrerings-formuläret på hemsidan!

Text och foto: Inge Jonsson

Vikten av sval bränslepump och rent filter

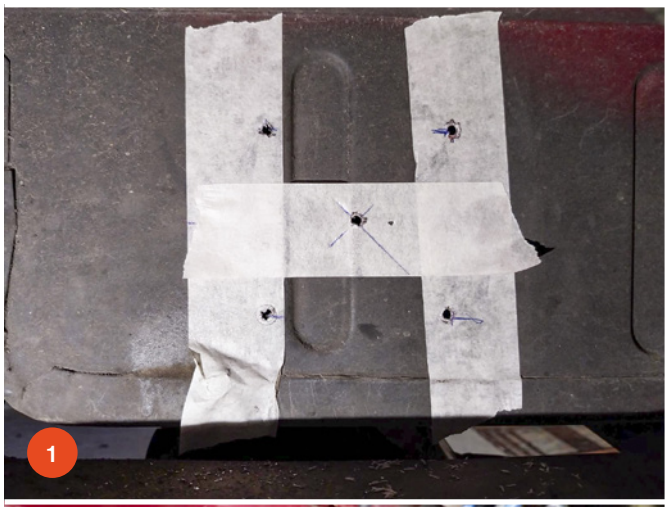
Erfarenheter från riktigt varma dagar har visat att PI-bilarnas elektriska bränslepumpar kan överhetta och försöker pumpa bensinångor, detta kan snabbt leda till haveri då ingen bensin kyler mekaniken i pumpen.

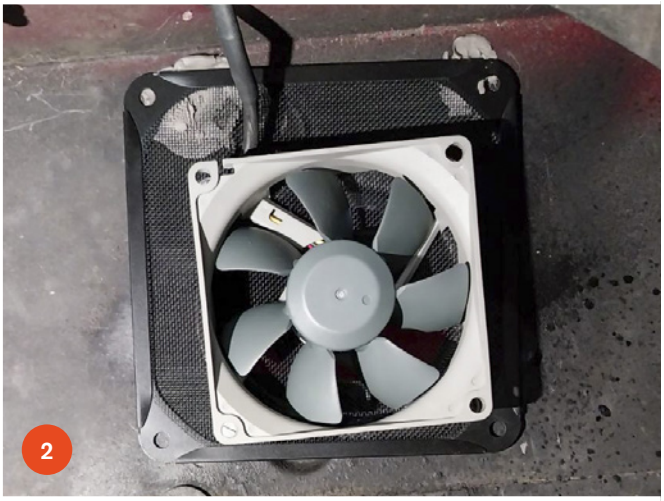
Symptomen är att bilen börjar misstända och man kan höra ett ylande ljud från pumpen. Liknande symptom ger faktiskt även igensatta bränslefilter.

Först finns lite foton från Matz åtgärd för att hålla sin pump svalare, han tog ett hål i karossen bakom pumpen ut mot hjulhuset, satte dit en 12 V, 80 mm diameter datorfläkt och skyddade den med en plåtkåpa med öppning bakåt, för säkerhets skull satte han ett skydd runt pumpen för att hålla bort packning och annat i bagagerummet som kan komma åt att täcka pumpen och hindra luftflödet. Se bilderna 1-5.

En annan lösning tillämpade Fabbe redan för mer än 20 år sen, efter att han och Siv fick ta några ofrivilliga stopp för att pump och bensin skulle få svalna lite. Lösningen den gången blev tankning av lite svalare bensin och en paus vid vägkanten. Efter det flyttades pump och filter ut i hjulhuset, det har modifierats efterhand och har nu den konfiguration som bör rekommenderas. Avstängningskran, grov/förfilter, pump, finfilter som klarar fullt pumptryck, tryckregulator. Tryckregulator av membrantyp rekommenderas eftersom originaltypen är väldigt svår att justera.

Bilderna visar dels placeringen a pump och filter(grovfiltret av glas är skyddat av gummiduk), placeringen av tryckregulatorn är samma som originalet uppe bakom pappen bredvid tanken. På ett par bilder syns hur mycket som kan fastna först i det rensbara förfiltret men även i det dissekerade finfiltret. Se bilderna 6-9. Slutligen kan det se ut så här när pumpen gett upp eller filtret satt igen, här på väg till Euromeet 2023, bild 10.

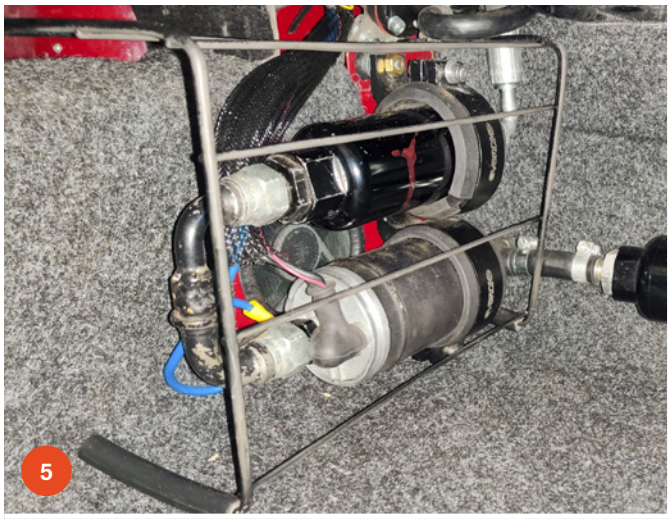

1


2

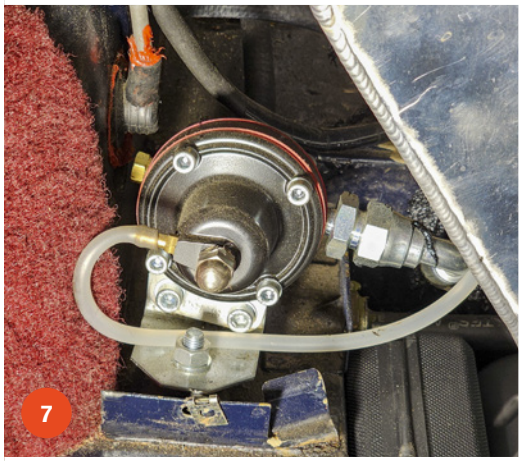


3


4


5


6


7


8


9



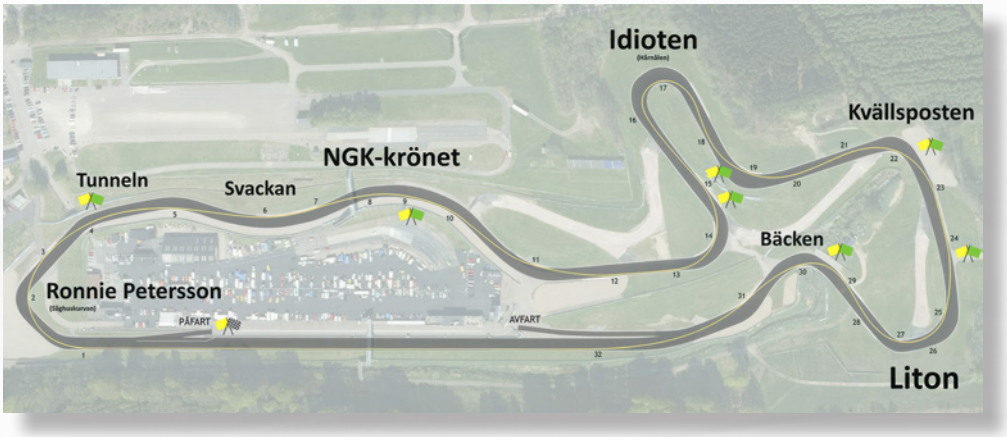
10

24 SVENSKT SPORTVAGNSMEETING 50 ÅR

Text: Håkan Gerdbo Foto: Bengt Nylén

Sveriges hjärta vad gäller banracing ligger i skånska Kågeröd och heter Ring Knutstorp!

”Tänk vad härligt det ser ut när en tävlingsbil kör runt på en bana. När Max Werstappen eller någon annan F1 förare smeker bilen runt kurvorna i 250km/tim”. Hur gör dom? Låt mig försöka ge en liten inblick i detta med banracing. Kanske blir du själv sugen att testa? Kanske inte för att tävla, men för att köra bil bättre?



RING KNUTSTORP. Sveriges absolut mest svårkörda och älskade racerbana! Nu är vi här!

Det är inte Formel 1 idag. Men väl en riktigt fin samling sportbilar från olika tidsepoker och klasser. Körda av folk som älskar sina bilar och vårdar dem.

Årets traditionella Sportvagnsmeeting kördes helgen den 5-7 augusti. En TR på banan och det var en specialpreparerad TR 2 som ägs och körs av Max Lindblom från Karlskoga. I tältet stod Per Grimshorn TR4A, Inge Jonsson TR2, Bengt Nylen TR5 och Sten Lennbro TR6 PI, och frontade sina fina bilar och svarade på flera frågor.

Samtidigt pågår årets traditionella Sportvagnsmeeting på banan och det är ett högt härligt ljud från tävlande bilar, varmkörning av motorer i depån. Verktygsskrammel och skratt, doften av olja och gummi känns i luften. Blandat med lukten av grillkorv, kaffe, medhavd matsäck och en och annan pilsner. Alla är på ett sjusärdeles gott humör. Till och med regnskurarna tar man med jämnmod.

För mig var det samtidigt många gamla minnen som återkom eftersom jag ju ”på den gamla goda tiden” tillbringa mycket tid här. Både som instruktör, tävlande och SBF bandomare.

BILEN SOM INTE VILL SVÄNGA!

Jag fick en pratstund med Max efter lördagens lopp och vi talade om hans speciella TR 2 och detta med att köra på bana. Max har en TR 6 PI hemma i garaget också.

TR 2:an är från 1954, alltså 70 år! Han har kört den sedan 2001 och modifierat mycket. Breddat spårvidden, ombyggd framvagn, diff från en Volvo, tagit bort bladfjädringen, ny motor som är en Volvo B230 med Mikuniförgasare, 5 växlad Volvolåda, mm. Men karossen är i stort sett oförändrad.

Han säger att denna bil inte vill svänga, utan den måste tvingas till det och det värker i kroppen efter kampen på banan.

Vi talar om detta med att köra på bana och hur det kan öka kunskapen och förståelsen för veteranbilen. Max är, som jag, övertygad om att en förarkurs är absolut rätt.

Men nu är vi på Knutstorp och njuter.

Anderstorp är ju annars kanske den publikt mest kända banan i landet, för sitt F-1 engagemang. Jag har kört där också men kurvorna är inte lika utmanande. Banan inte lika krävande heller, tyvärr. Inget slår den svenska ”Ringen” vad gäller racing! Så många utmaningar denna bana bjuder överträffas inte av dagens moderna banor. Här ryms både historik, tradition och tragik. Och en otroligt svårbemästrad bana. Jag skall nu försöka intressera alla TR entusiaster för detta med att ”köra på bana” och hoppas att detta ökar förståelsen för hur våra bilar fungerar och dessutom att blir man en bättre bilförare av att ha testat på bana.

Ring Knutstorp byggdes under 50-60 talet och är inte alls anpassad för dagens bilar, kanske inte heller gårdagens, eftersom man helt enkelt ritade och byggde en bana efter de geografiska och topografiska förutsättningar som fanns och ett genuint tävlingsintresse för racing hos pionjärerna. Egentligen började det faktiskt som en motocrossbana.

Redan 1959 testade man banracing på oljegrus på den gamla ”crossbanan”. 1963 fick den sedan asfalt. Även Rallycross fick senare plats inom området. Och man har kört karting här också. Nu är det även halkbana och utbildningsbana. Även för polisen.

Mest känt är väl den klassiska tävlingen ”Kvällsposten News Race” som lockat F1 förare som Stirling Moss, Jo Bonnier, Ronnie o Reine, Gunnar Nilsson, Niki Lauda, Alain Prost, Mika Hakkinen, med många flera.

Bakom Ring Knutstorp stod anrika Hyllinge Motorsällskap. Motorentusiaster och eldsjälar ut i fingerspetsarna och pionjärer inom svensk motorsport.

Låt mig nu försöka lära ut lite om banracingens grundreg-



Klubbens avdelning och klubbtältet

ler. För att trigga er att testa själva. Med Knutstorp som utgångspunkt. Tänk om vi kunde arrangera lite TR körning på våra banor? Det finns olika banor i alla distrikt i landet. Jag hade varit med. Men innan dess måste jag se över stötdämparna på min TR6 PI.

Jag nämnde detta med att Polisen utbildar sina förare här. En ”rolig” episod blev det när en av mina söner, som är polis, skulle utbildningsköra på just Knutstorp, han bad om några ”insidertips” om hur man skulle köra fort där. Självklart delade jag med mig. Detta slutade med att polisens övningsledare tog min son av banan. Förmanade honom strängt om att lägga av den typen av körning eftersom polisens bilar inte var tävlingsbilar... Då hade han raderat även instruktörens varvtid med råge... Nog om detta.

Vi börjar således med termen ”idealspår” och det är alltså den snabbaste vägen runt banan. Ni kan se idealspåret i gult på banskissen. Sen kommer ordet ”Apex” och det är när du ”träffar” innerkurvan i svängen, eller böjen som vi säger. Det är viktigt att ha med sig så mycket fart som möjligt ut på nästa rakssträcka eller in i nästa böj och du vill därför börja gasa så tidigt som möjligt. Helst i Apex.

Graham Hill myntade orden ”högre fart ut ur böjen än in i den”. Det gäller faktiskt ännu. Gör man allt detta blir inte kurvan så ”kurvig” utan vi vill göra den så rak som möjligt. Man vinner ofta på att flytta tillbaka bromspunkten några meter för att träffa Apex rätt och få bäst fart ur böjen. Ronnie var en mästare på detta. Han löste problemet med kontrollerade ”uppställ”. Samtidigt som han stängde vägen för omkörningsförsök.

Hur du skall ta en kurva beror egentligen på kurvan som kommer efter. Därför skall man gå banan baklänges för att lära sig vad som kommer senare efter böjen. Ibland får man ”offra” en kurva för att vinna fart i nästa osv. Hitta snabbaste raka linjen.

Det ställe som man på Knutstorp kan ”vinna ett race” är från Tunneln via Svackan och NGK krönet och utgången av denna serie av svängar. Att våga köra ”rakt” helt enkelt. Man kommer att märka att banan dessutom är feldoserad där. De som kör bäst på detta avsnitt är de som oftast vinner. Först kan det kännas lite scary men efterhand vänjer man sig och hittar en härlig rytm. Om man vågar ta hjälp av ”kurbsen”. (Bankanterna).

Det är inte heller bara att ”gasa max” i Apex. Då kan bilen sladda ut. Tänk på att inbromsningen, den hårda och resoluta är minst lika viktig. Bilen måste hinna ”sätta sig” innan du gasar på. Får du en sladd är inte den i sig så farlig, det är returen som den farliga. Att inte kunna hantera denna.

Egentligen ligger den stora hemligheten med att köra fort på bana i att bromsa rätt. Det kanske man inte tror, men så är det. Grunden till ett snabbt varv ligger i bromsningen.

En inbromsning, på bana, handlar om att använda viktförskjutningen som inträffar, för att hjälpa bilen svänga.

En annan viktig sak är att ha blicken riktad längre fram än bara till närmaste kurva. Man kör ju naturligt åt det håll man tittar. Och det gäller att hitta linjen. Och att inte hålla för hårt i ratten. Att lära sig känna bilen genom ratten. Och i ryggraden.

Dessa grundregler gäller generellt och du skall alltid testa detta ensam först på banan.

När det sedan kommer till andra medtävlare, som gör samma sak blir det lite värre. Men till skillnad från i vardagstrafiken så kör ju alla åt samma håll och du slipper möta någon och det finns inte någon som kommer ut från en sidoväg. Eller en cyklist som dyker upp.

Omkörningar då? Jo det finns några bra ställen även på Knutstorp och ser ni på banskissen så är 2 ställen utmärkta. För-



Max (till höger i bild) med intresserad besökare


Några intresserade besökare i klubbtältet

sta stället är första högerböjen efter startrakan. Andra är kurvan innan backen upp och har nr 14 på banskissen.

Med denna grundkunskap så rekommenderar jag alla motorentusiaster att gå en förarkurs på någon av landets motorbanor. Du behöver absolut inte bli racerförare, men jag garanterar att du blir en bättre bilförare. Och du kommer att älska bilkörningen mer än tidigare. Även i din entusiastbil. Helt enkelt få en bättre förståelse för din bil.

Sen bara lite kort om detta med själva bilen. En standardbil är alldeles för mjuk i sin ”Set up”. Bilen kränger och lutar för mycket. Komfort kallar vi det. Det finns ingen komfort i en ”banbil”. Så detta med Apex osv stämmer mer på en ”styv bil” med rätta däck.

Standarddäcken kommer att överhetta efter några varv och i kurvorna kommer bensinen att skvätta ut ur tanklocket. Men allt detta lär du dig på en förarkurs. Och framför allt detta med att bromsa på rätt sätt. Och när och var du skall bromsa.

Ett litet tips – försök att få ett åk som passagerare med en förare som kan köra på bana. Efter första varvets ”skräckupplevelse” kommer du att älska farten. Att kunna hantera bilen helt enkelt.

Som sagt. Gå en förarkurs.

Nedan en lista på de största motorbanorna som erbjuder olika typer av förarkurser. Ta chansen – lär dig köra på bana – lär dig älska din bil. Lär dig älska bilkörning!

Ring Knutstorp - Sturup Raceway - Falkenberg – Anderstorp - Mantorp Park -Linköpings Motorstadion - Kinnekulle Ring.

Ta kontakt med andra entusiastklubbar, slå er ihop om en gemensam träff så blir kostnaderna lägre. Men våga testa! Du kommer inte ångra dig.



Max Lindbloms kraftigt modifierade TR2

”Bladmåttet”

Text och foto: Bengt Arvidsson

Inget av mina två bladmått gick att hitta, alltså helt borta med vinden. De har förmodligen ramlat ner i samma slukhål likt alla andra ”grejor” som plötsligt försvinner och inte går att leta reda på.



Ett exklusivt och listigt bladmått

Det är väl inte direkt ett världsproblem men nu behöver jag ett bladmått, så på vägen till ICA svänger jag in på Mekonomen. Hej ropar jag glatt till killen i kassan: ”Jag skall bara ha ett bladmått”.

Den unge mannen helt utan skägg tittar lite förvånat på mig och ser ut som om jag frågat efter skiftnyckel på kinesiska. Datorn räddar honom dock då han sökte på just bladmått och fick fram både artikelnummer och bild på ett vanligt bladmått, ett sånt som fanns tidigare på varje någorlunda välsorterad bensinmack. Men det var på den tiden då en bensinmack var en bensinmack och en reservdelsman hade alla artikelnummer i huvudet.

– Det finns ett bladmått på MECA i Tunbytorp, säger killen bakom disken dvs på andra halvan av Västerås. Jag sätter mig i bilen och kör iväg. Så kommer jag på att Autoexperten ligger närmare och där brukar jag handla 20-50 olja och lite annat.

”Hej jag vill ha ett bladmått!” säger jag entusiastiskt. Bakom disken studerar reservdelsexperten dataskärmen och lite förvånat tittar jag på. Det finns två olika säger han från 0,10 till 1mm och från 0,5 till 1,5. Då tar jag båda svarar jag och letar efter plånboken. Visst blir svaret, jag kan få hem dom på några dagar. Några dagar???? ”Ha´ru inget hemma? Jag behöver ju ett nu eller i morgon. – Tyvärr inte! I dagens elektroniska värld är tydligen bladmått ingen stor artikel, för länge sedan utslaget av Plugin boxar och dataprogram.

In bakom ratten igen och efter några km ser jag MECA skylten lysa som ett vattenhål i öknen. Nu äntligen, kan jag med MEKONOM-datans exakthet slå fast att här inne finns ett bladmått. – Nää jag har inga delar säger han bakom disken, det här är en verkstad och mitt bladmått får du inte. Reserdelsbutiken ligger bredvid MAX hamburgare där borta—säger han och pekar med armen åt höger, Okej, bara att köra vidare, känner lite sympati med verkstadskillens ”mitt får du inte”. Bladmått är tydligen en värdefull bristvara och de som är lyckliga ägare till ett låser in det på kvällarna i kassaskåpet med klockorna och juvelerna. Man vill ju inte riskera att ”bladmåttsligan” skall slå till och stjäla det åtråvärda verktyget.

In i MECA butiken där en vänlig tjej tar emot. ” Enligt Mekonomens data skall du ha ett bladmått, och det vill jag köpa” säger jag viss om att nu skall köpet genomföras.

Tillsammans skärskådar vi verktygshyllorna men inget bladmått. Serviceinriktad går tjejen ut på lagret och jag kan höra hur hon letar och letar, det går minst fem minuter. Men inget bladmått i syne. I ett sista desperat försök börjar jag systematiskt gå igenom verktygshyllan del för del---Och där.....

Det listiga bladmåttet som försökt gömma sig är nu avslöjat och jag kan stolt till slut, äntligen äntra garaget med ett exklusivt bladmått i handen.



Som på ett vattenhål i öknen lyser MECA. Enda butiken med ett bladmått på lager.



Soligt och varmt

Text & foto: Göran Andersson

Tjolöholm Motor Classic

Årets Tjolöholm Motor Classic var en solig och varm tillställning, kanske också därför lite mindre antal besökare enl. arrangörerna själva. 8-10.000 tusen personer valde att beskåda cirka 1200 bilar istället för att ”pressa på stranden”.

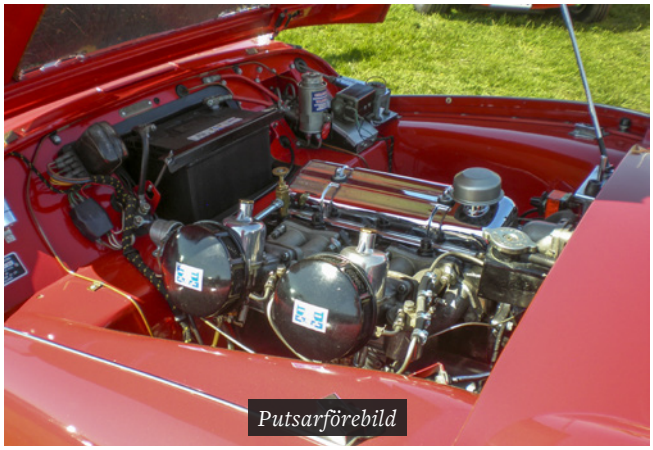
Triumph TR Club var representerade av tio bilar varav ostkustbilen hade dubbla förare då Inge Jonsson var co-driver till Matz Andersson. Långväga var också Kenneth Aarenstrup från Vejbystrand med fru. Övriga representerade lite kortare körning även om Alingsås, Floda, Falkenberg och Kalv inte är nästgårds.

Det var lite tystare runt och på fältet i år då JAS flygningen var inställd p.g.a att aktivister hotat att blockera E6 om flygningen genomfördes. Om detta kan man tycka... Ljud fanns det ändå, bl.a. uppstart av Ronnie Petersons MACH F1 samt diverse andra racingåk.

Klubbmedlemmarna trivdes i solen även om man understundom sökte svalka i klubbtältet samt förtärde glass. Putsen på några av bilarna inspirerade till vinterns aktivitetslista.

Utkörningsköerna gick betydligt snabbare i år då ”riktiga” flaggvakter gjorde ett gott jobb och gör de detsamma nästa år kommer mycket av negativa inställningen till utställningen att försvinna.

Hoppas vi ses nästa år igen.


Putsarförebild

Vi som var där





















Spin-on-filter

Text: Bengt Nylén

Många, sannolikt de flesta, har nog bytt ut sina oljefilter till typ Spin-on. Efter att en adapter för Spin-on-filter monterats så är det samma typ av filter som används till alla-TR-bilarna.

Oljefiltret, som ser okomplicerat ut från utsidan, är en fin liten produkt. Olika fabrikat är mer eller mindre komplicerade på insidan.

För att passa på TR5 och TR6 skall de ha en 3/4" gänga. Ett vanligt filter är ett kort billigt filter som säljs bla av Rimmer Bros betecknat RR1243. Det kostar ca £6.

Moss säljer två varianter. Ett kort betecknat GFE 166 och ett längre betecknat GFE 227. De kostar £4,50 respektive £10. Fabrikat på dessa två är okänt. De är sannolikt tillverkade i Kina liksom det filter Rimmers säljer.

Det är mycket viktigt att den gummianslutning som finns på filtret är gjord så att den verkligen håller tätt. Jag är inte övertygad om att den gör det på alla "Kinafilter".

Alla de tre filter som nämns ovan kan fungerar säkert men vill ni ha ett filter med högre kvalitet så bör ni satsa på K&N HP-2009. Det är ett långt filter som tillverkas i USA. Dessa filter har en seriösare konstruktion. Det finns det tex en by-pass-ventil som släpper igen oljan om filtret skulle bli helt igensatt. Dessutom finns det en 1" mms mutter på undersidan vilket underlättar mycket då det gamla filtret skall monteras av. Det säljs bla av Street Performance i Sverige för SEK 189. På vänsterstyrda TR5/6 är det lite trångt så kolla att du kan få ditt ett långt filter. Det har dock fungerat för mig.



K&N HP-2009



GFE 166



GFE 227



RR1243

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

Gärdesloppet 2024

Gärdesloppet är en folkfest och veteranbilstävling som ägde rum i Stockholm den 26 maj i år.

Gärdesloppet arrangerades första gången 1922. Då var det en renodlad hastighetstävling för bilar. Arrangör var då precis som idag KAK (Kungliga Automobil Klubben).

För att locka åskådare körde de tävlande bilarna, precis som idag, i en kortege genom Stockholm. I den första tävlingen, som ägde rum i mitten av februari 1922, deltog 29 bilar. Banan var en knapp 3 km lång slinga som gick från Gärdet till Valhallavägen. Det officiella namnet var Kappkörning på Ladugårdsgärdet, vilket i folkmun blev Gärdesloppet.

Dagens upplaga av Gärdesloppet går tillbaka till mitten av 1990-talet och utgörs bland annat av bland annat en kortege, Prins Bertil Memorial samt Concours de Charme.



Per och Solveig Opland i en TR4A framför Gunnar Rosén i sin TR4A.


Per och Solveig Opland korsar mållinjen! Foto: Daniel Schälander



Nils Andersson, TR5. Foto: Daniel Schälander



Kenneth Andrén i sin Arnolt-Bristol 1954. Foto: Daniel Schälander



Staffan Gullanders fina TR2, long door, -55



GÄRDESLOPPET

26 MAJ 2024

Gärdesloppskortegen
Gärdesloppskortegen utgår från Hagaparken i Solna – samling sker på morgonen på ängarna öster om Haga tingshus och rullar sen gemensamt bort till Gärdet.

Prins Bertil Memorial
Denna regularity-tävling körs längs en bana på Gärdet, med klassiska sportbilar som är minst 50 år gamla (årsmodell 1974 eller äldre). Det gäller att komma så nära idealtiden som möjligt. Tävlingen är indelad i tre klasser utifrån fordonets tillverkningsår:

- Pre-war bilar tillverkade till och med 1944
- Post-war bilar tillverkade 1945-1959
- Classic bilar tillverkade 1960-1974

I år kördes tävlingen som en rundbana. Banans sträckning är 2 300 meter.

Varje ekipage kör två heat var om tre varv vardera. Loppet ska köras på idealtiden 259 sekunder per varv (4 min 19 sekunder), vilket betyder att snittfarten ska vara 32 km/h. Tiden mäts vid varje varv och avvikelse från idealtiden ger minuspoäng.

Deltagare som under pågående heat av taktiska skäl stannar eller kör långsammare än 15 km/h under de sista 100 metrarna före målgång diskvalificeras. Starten sker med 20 sekunders intervall.

De tio bästa ekipagen, båda heaten räknas, kör sen i en final.

I år var det 6 stycken Triumph med och tävlade. Allt från en tidig TR2-long door, TR3, TR3A, TR4A och en TR5. Vidare fanns en TR250 med bland de andra bilarna på finbilsparkeringen. Årets bana blev väldigt dammig i det torra och soliga vädret vilket syntes tydligt på de mörkare ekipagen. Trots bra uppslutning lyckades inte någon Triumph ta sig vidare till den avslutande finalen. Vår klubb medlem Kenneth Andrén deltog även i år med sin fina Arnolt-Bristol från -54.

Concours de Charme
Denna tävling är öppen för alla fordon från årsmodell 1994 och äldre. Juryn bedömer det charmigaste ekipaget utifrån fordon, förare och passagerare med den mest tidstypiska klädseln utifrån fordonets ålder. Här var inga Triumph med i år. Vann gjorde Gunnar Rasmus i en MB 220S -58.

Nu längtar vi redan till 2025!

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

Triumph TR8 1981 CAB V8 3.5L
Bilen kom till Sverige Augusti 2003 från USA via England och köptes av mig September 2018 från Uppsala.

Lämplig prisbild bör vara 275.000:- Kan diskuteras.

Anders ”Tibbe” Tibblin
tibbe@telia.com
0709-22 86 63

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

BILDELAR SÄLJES

Har två st nya gummipackningar till salu för 4-cyl bil med ventilkåpa i aluminium med fräst spår på 5mm.

Har kostat totalt i Sverige 1214kr, säljes för 800kr.

Per Grimshorn
per.grimshorn@gmail.com
0706-65 61 71

Delar till TR2 / TR3 - se hemsidan för bilder!

Svarar sällan på okänt nummer, gärna Sms eller Messenger

Birger Carleudd
0706-45-39-88
bicarl@virserum.com

EVENTKALENDERN

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

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

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

Goodwood Revival
6-8 september
www.goodwood.com

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

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

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





Bilden från Båstad Classic Car Show 1997 men skulle även kunna vara från 1999. 1999 höll vi årsmötet i ett likadant tält som på bilden.

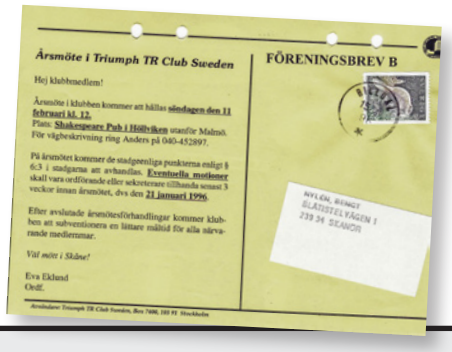
Redaktionens spalt

Hur hamnade jag här!!!

Den 2 augusti 1995, på vår 26:e bröllopsdag, köpte jag min första TR-bil. En TR6 i färgen French Blue som just importerats från USA. Redan den 11 februari 1996 var jag med på ett årsmöte som hölls på Shakespeares Pub i Höllviken 5 km från där jag bor i Falsterbo. Ordf. då var Eva Eklund men den som låg bakom att årsmötet hamnade här var Anders Jönsson (Höllviken) som då valdes in i styrelsen. Anders Glingesten valdes till ny ordförande.

Vid denna tidpunkt var hemsidor och email osv nytt. Alla hade inte Pc. Laptop fanns inte. Vissa hade Pc på jobb men definitivt inte alla och hemma var det fortfarande mycket ovanligt. Internet var på gång men enligt vår kommunikationsminister då, Ines Uusmann, så var Internet en fluga som kanske blåser förbi! TR-klubben hade en hemsida. Obs! Just ”en ” hemsida. Adressen var inte den nuvarande och det var just bara en sida. På den fanns en bild på Anders Jönssons signalröda TR5 samt lite info om klubben.
Mitt inlägg på årsmöte var ”Varför har vi ingen bättre hemsida?”. Evas svar ”Kan du göra en bättre?”. Mitt svar ”Ja, åtminstone inte en sämre!”. Så fick jag då min första position i TR-klubben som webmaster. Så rullade livet på och jag har fått axla en mängd olika roller inom klubben till stor glädje för mig själv och förhoppningsvis till nytta för klubben. Med ålderns rätt har jag försökt avveckla mig själv men är kvar i redaktionskommittén och det är kul. TR Magazine är en mycket viktig pusselbit för att hålla ihop TR-klubben och så vitt jag förstår uppskattas ”tryckt info” fortfarande mer än bara Facebook och liknande. Hoppas att även detta nummer fallit i god jord som du just läst igenom eller börjar du bakifrån??

Bengt Nylén



Årsmöte i Triumph TR Club Sweden

Hej klubbmedlem!

Årsmöte i klubben kommer att hållas **söndagen den 11 februari kl. 12.**
Plats: **Shakespeare Pub i Höllviken** utanför Malmö.
För vägbeskrivning ring Anders på 040-452897.

På årsmötet kommer de stadgeenliga punkterna enligt § 6:3 i stadgarna att avhandlas. **Eventuella motioner** skall vara ordförande eller sekreterare tillhanda senast 3 veckor innan årsmötet, dvs den **21 januari 1996.**

Efter avslutade årsmötesförhandlingar kommer klubben att subventionera en lättare måltid för alla närvarande medlemmar.

Väl mött i Skåne!

Eva Eklund
Ordf.

FÖRENINGSBREV B

NYLÉN, BENGT
BLÅTISTELVÄGEN 1
239 34 SEANDR

Kallelse till årsmöte 1996

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 4 2024	Manusstopp fre 18/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2025	Manusstopp fre 7/2 Utgivning vecka 12, mars
Nr 2 2025	Manusstopp fre 21/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2025	Manusstopp fre 25/7 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 Daniel Edvardsson via epost. 15 kr för porto tillkommer vid beställning av Tygmärke, Plastdekal, Pin och Buff, 30 kr vid beställning av Väska, 50 kr vid beställning av Vagnsmärke och Keps, 75 kr vid beställning av Pikétröja. Beloppet sätts in på klubbens plusgiro 27 79 35-3. Detta gäller dock inte Paraplyer som endast säljs vid träffar. Profilprodukter finns även hos Bengt Nylén, Göran Andersson samt Jan Sjögren som säljer vid träffar. Om du har frågor, kontakta Daniel Edvardsson, tel 0722-403 088, e-post daniel.h.edvardsson@gmail.com.



Keps

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

Pin med klubbmärke

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





Buff

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

Pikétröja

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



Vagnsmärke

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

Stort paraply

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



Broderat tygmärke

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



Väska

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

Klistermärke för vind- eller sidoruta

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

Äldre TR Magazine

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

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