SWEDISH NR 3 September 2025 VOL 190

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

50 år
TRIUMPH TR CLUB SWEDEN
1975-2025



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hej



När jag skriver dessa rader har vi precis kommit hem från vår Sommar-, 50-års och Nordenträff. Ulf Sundin hade fått till en lysande träff! Vi var ca 60 bilar med deltagare från såväl Sverige, Norge som Danmark. Förbrödringen var total, inte minst på lördagskvällen då bland annat Bengt Arvidsson och Hans Edvardsson hade satt ihop ett klurigt Quiz om såväl Triumphbilar som musik under de senaste 50 åren. Vann gjorde Håkan och Beatrice Gerdbo. Extra roligt var också att vi fick en fin 50-årstavla från våra vänner i den andra Triumphklubben som fyller 50 om fyra år. Mer material om TRäffen i kommande nummer.
Vidare, ni har väl inte missat Mats Jönssons fina video från sommarträffen som ni hittar på vår hemsida och Youtube.

Under söndagen kom frågan om ”break down-service” upp och om man skulle göra en liten skrift i A5-format att ha i handskfacket. Då de flesta av oss har smarta mobiler så är det så att där finns en ständigt aktuell app som listar verkstäder som kan hjälpa till om man får ett fel ute på resan. Den tillhandahålls av den engelska klubben men täcker de flesta länderna i Europa såväl med listor som kartor. Just nu har de haft lite utmaningar med kopplingen mellan kartor och olika appar. De jobbar med att lösa det så i kommande nummer kommer ni även kunna läsa mer om denna användbara app och hur man då själv kan rapporterar in verkstäder som vi känner till, även i Sverige.

MHRF kämpar ständigt med nya remisser på lagförslag som kommer från våra myndigheter i Sverige och på EU-nivå. Längre fram kan ni läsa hur man med idogt arbete har lyckats förändra EU och dess syn på ELV (End of Life, Vehicle) till en mer rimlig utformning. Samtidigt jobbar Transportstyrelsen med en utvärdering av de besiktningsregler som har gällt de senaste åren (tex besiktningsbefrielse för fordon äldre än 50 år) vilket har lett till ett förslag som skulle förändra detta ganska markant. MHRF jobbar nu på ett remissvar för att det skall leda till rimliga nya regler. Mer om detta på MHRF.se .

Det är också härligt att vi har haft en så varm och fin sommar så att det har blivit mycket körande och än finns flera träffar kvar innan denna tidning har distribuerats. Så glöm inte vad jag skrev i förra numret om att skicka in lite eget material från träffar som ni har varit med på i sommar till någon i redaktionskommittén.

Ta nu chansen att låta den svala höstluften fylla förbränningsrummen!

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Foderbyte 6
- Svenskt Sportvagnsmeeting 10
- Smartscreen Wiper System 14
- Filmtajm! 16
- The story of Swallow Doretti 18
- TR-profilen 24
- Marknaden för reservdelar 26
- UBCC South 28
- Ångans dag i Mariefred 32
- Gärdesloppet 34
- Hopp från Bryssel om ELV 36
- Fly In på Håtuna 38
- Fototävlingen avgjord 40
- Eventkalendern 42
- Klubbshop 44

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

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

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

Omslagsbild
Ulf "Fabbe" Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2025

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1645	Hans Egerup	Östra Fädriften 75	236 35	HÖLLVIKEN	1973	TR6 PI
1646	Lars Lundahl	Göransbergsvägen 40	561 38	HUSKVARNA	1965	TR4

Medlemsregister

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

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

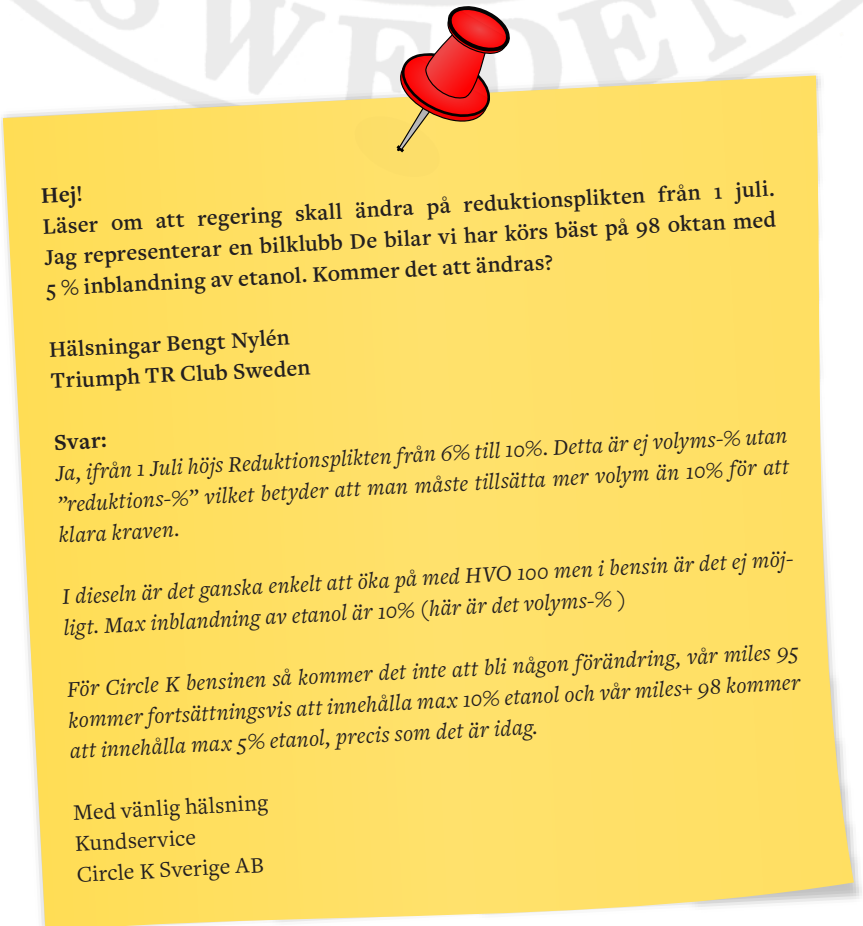
Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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

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



Hej!
Läser om att regering skall ändra på reduktionsplikten från 1 juli. Jag representerar en bilklubb De bilar vi har körs bäst på 98 oktan med 5 % inblandning av etanol. Kommer det att ändras?

Hälsningar Bengt Nylén
Triumph TR Club Sweden

Svar:
Ja, ifrån 1 Juli höjs Reduktionsplikten från 6% till 10%. Detta är ej volyms-% utan ”reduktions-%” vilket betyder att man måste tillsätta mer volym än 10% för att klara kraven.

I dieseln är det ganska enkelt att öka på med HVO 100 men i bensin är det ej möjligt. Max inblandning av etanol är 10% (här är det volyms-%)

För Circle K bensinen så kommer det inte att bli någon förändring, vår miles 95 kommer fortsättningsvis att innehålla max 10% etanol och vår miles+ 98 kommer att innehålla max 5% etanol, precis som det är idag.

Med vänlig hälsning
Kundservice
Circle K Sverige AB

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

Text & foto: Gunnar Rosén

Foderbyte

Bakgrund: Efter en fantastisk resa till Wales, i September 2023, insåg jag att det var dags för en motorrenovering. Under resans 400 mil konsumerades drygt 12 l smörjolja.



Artikelförfattaren

Jag hade tidigare noterat att bilen drog en del olja, men hoppades att en helrenovering av toppen skulle göra susen. Toppen behövde åtgärdas bl.a. då en ventilfjäder brustit men även för att det var enklast att börja uppifrån. Med god hjälp av Enebybergs motor blev toppen toppen. När den ändå var av kände jag att det fanns vändkanter. Jag mätte dock inte upp slitaget i cylindrarna utan hoppades på det bästa. Nu tre år senare och efter en långresa Stockholm Wales tur och nästan retur, vet jag bättre. Dags att riva isär och byta ut innanmätet på motorn. Innan demonteringen mätte jag motorns kompression. Det skiljde över 40 % mellan högsta och lägsta värde.

Funderingar

Först ställde jag mig själv frågan om jag ville göra allt själv eller leja bort hela eller delar av motorrenoveringen.

I min ungdom har jag rivit isär och skruvat ihop två Triumph Spitfire-motorer. Andra gången då vevaxeln gått av. I mitt yrkesverksamma liv, inom Marinen, och tidigare under praktiktjänst i handelsflottan har jag rivit och skruvat med allt från Trippelexpansionsmaskiner (ångbåt) lågvarviga tvåtaktdieslmotorer (Burmeister och Wain) och Nohab Polar, MTU och Hedemora-motorer.

Nu gällde det dock en motortyp som jag tidigare inte plockat ner i molekyler. Framför allt (och egentligen bara just därför) var jag lite (mycket) ängslig för de nedre fodertätningarna. Skulle detta bli fel fick man börja om från början (inklusive att lyfta ur motorn).

Bestämde mig därför att åtminstone fråga några företag om de kunde tänka sig att göra detta. Jag frågade tre företag. Värmdö motor som jag läst i tidigare medlemstidningar om. De ville inte renovera motorn. Jag frågade sedan Enebybergs motor, som förtjänstfullt, renoverade mitt topplock för några år sedan. Inte heller de ville åta sig motorn. Ytterligare en krok lade ut men inget napp. Jaha då hde man räddat/intecknat några vinterkvällar.

Arbetsplan

Jag funderade mycket på vilka arbeten, som skulle behöva göras, och vad som skulle behöva beställas. Konsulterade internet (tittade på renoveringsfilmer) och skrev en önskelista baserat på förmodat behov av delar.

En av firmorna jag funderade på att köpa delar från var TRShop i UK. Har tidigare handlat av dem men denna gång var det tyst väldigt länge. Sedan kom ett mail att de hade tagit emot min förfrågan. Sen gick (ännu) mera tid. Då beställde jag delar från Rimmers. Sen gick ytterligare en tid varefter jag fick ett mail adresserat till Bengt-Inge Larsson , från TRShop. Jag blandade ihop honom med Inge Jonsson (vars motorblog är en skatt att ösa ur). Jag vidarebefodrade TRShops mail till Inge, som svarade att han skickat den vidare till Bengt-Inge. Ja ni förstår. Slutligen fick jag besked om att TRShop´s långa hantering berodde på pappaledighet. VI det laget hade jag redan fått min leverans Av reservdelar från Rimmers.

Motorstativ från Biltema inhandlades för att förenkla motorarbeten. Det blev ganska många vändningar av motorn, både vid tvätt och montering.

Som kuriositet kan jag berätta att när jag renoverade mitt, lilla, garage (kedjehus) för 30 år sedan. Behöll jag en av de ursprungliga takbalkarna, med tanke på eventuella ?! framtida motorlyft. Denna balk kom nu till god användning.

Inspektion av innandöme och arbeten

Motorn plockades ur först och därefter växellådan. Detta var nödvändigt då de var begränsat med plats i garaget. Tidigare nämnd balk satt fixerad varför lyften fick kombineras med rullande av bil.

Demontering av motorn var enkel. Med ett undantag. Att pressa ur fodren. Jag fick lossa blocket från motorstativet, placera det på träblock, anbringa träblock på undersidan och ta fram STORA släggan. Det var en lättnad när de släppte. Sen var det bara att skrapa bort järnsvamp och rost.

Kolvarna var slitna men endast en kolvring var trasig. I cylinder tre, där det var sämst kompression.

Samtliga lager såg mycket bra ut med ett undantag. Undre halvan av det bakre ramlagret var bara slitet på den främre sidan. Det verkar på något visa hamnat snett vid ursprunglig montering. Samtliga lagerytor på vevaxeln var fina. Kontrollmätte slitaget så ram- och vevlager med hjälp av ”Plasti Gauge”. I avsaknad av en micrometer med tillräckligt gap fungerade detta alldeles utmärkt. Det där med att mäta slitage är ganska fachinerande. I min ungdom praktiserade jag på en flygplansfabrik i England. Där mättes allt i ”thaou”. Tusendels tum. Faktiskt mycket enklare än det låter. Om lagertoleranserna skall vara 5 ”thou” eller 0,127 mm är bara ett exermpel. Allt är väl dock en vanefråga.

Frågan var nu om man skulle köpa nya ramlager (eller bara ett) I så fall vilken dimension. Lyckades inte utröna om de gick att köpa styckevis, varför beslutet blev enkelt.

På baksidan av lager brukar de tre sista sifforna ange överdimension (ex. 010 för första överdimensionen osv.)

På mina ramlager slutade numret på 10. Var då detta ett äldre/annorlunda sätt att beskriva överdimension på? Ingen aning. Telefonkontroll med min kusin Claes Herdenstam, som har en gammal TR2:a. Det slutade i alla fall med beslutet om att ersätta

samtliga ramlager med första överdimensionen (+ 10-tusendels tum). Dessa införskaffades från en traktorfirma (Olsson i Ellös). Logiskt då motorn i allt väsentligt är identisk med motorn i den berömda(?) Grålletraktorn.

Övriga lager såg ut som nya och innehöll väl godkända toleranser, enligt verkstadshandboken.

Kamaxeln såg fin ut men två av ventillyftarna var slitna, varför (endast) dessa byttes.

Monterade en ny uppgraderad bakre vevaxeltätning (läpptätning), som ersättning för den tidigare ”mekaniska ”Scroll Seal”.

Bytte även axiallagren. Bara aningens slitna så endast ena sidan fick första överdimensionen.

Nu var det dags för montering av foder. Det är som bekant av yttersta vikt att rengöra kontrollera fodrens uppstick (protusion), i samband med återmontering. Man (och inte jag heller) vill att det skall bli otätt. Annars får man lyfta ur motorn igen och börja om.

I packningssatsen från Rimmers ingick en s.k. ”Figure Eight Gasket”, som tätar i botten av fodren mot motorblocket. Denna var i stål. I satsen med nya foder och kolvar ingick en motsvarande tätning i koppar. Kontrollmätning och studier på ”nätet” resulterade i kopparpackning. Jag slipade den lätt för att bli av med eventuella ojämnheter samt använde sedan packningsklister (”Aviation form a Gasket”) både på fodrens tätningsytor, packningens båda sidor och blockets tätningsyta. Ingen tjockleksuppbyggnad men tätt och korrosionsskyddat.

Ramlagren jag beställt, första överdimensionen, visade sig vara för tight. Detta trots att jag mätt och kontrollerat med tillåtna tillverkningstoleranser. Det gick inte alls att rotera vevaxeln. Det blev till att beställa nya (grålle) lager i standard storlek.

I samband med separering av motor och växellåda tittade jag noga på kopplingen. Den såg förvånansvärt fin ut. Bilen har ju trots allt bara gått 14.000 mil, sedan ny. Jag ringde då till den tidigare ägaren, som jag inte pratat med på 25 år, för att fråga om han bytt koppling. Svaret var att det visste han inte! Jag hade dock redan inköpt en ny varför frågan mest var av akademisk art.

Vid demontering av gaffeln till urtrampningslagret kan man ha tur. Det hade inte jag. I litteraturen omnämns den famösa koniska pinnen. Det är ”alltid” så att det endast är den yttersta gängade delen, som följer med. Vad gör man sedan? Det verkar finnas två huvudsakliga metoder att få ut resterna av den: Antingen trillar pinnen ut eller så får man borra ett hål i gaffeln, på ovansidan av pinnen. Därefter får man knacka ut den.

Inget av detta inträffade trots att vi knackade, bankade och lirkade. Det blev till att ta en kaffepaus och fundera lite grand.

Vi tänkte på det gamla talesättet att och det inte går med våld, får man ta till mer våld. Alltså fram med ett rejält järnrör, som anbringades över kopplingcylinderns hävarm, varefter vi vred ax-

”We have a lift-off”



eln. Den började då rotera och genom att samtidigt knacka axeln i sidled separerades delarna. Seger. Resterna av den koniska pinnen fick sedan borras ut. Alla delarna separerade och var möjliga att återanvända (utom pinnen förstås).

Återmontering av kopplingsgaffen inkluderade naturligtvis att borra ur och knacka in en cylindrisk pinne och byte av urtrampningslager. Urtrampningslagret beställdes i efterhand från Arese Parts i Svalöv. Man undrar hur långt det är till Skåne, om man säger så (lång väntan).

Provstart

Inställning av ventilspel. Detta fick göras flera gånger. Dessutom behövde det upprepas efter första ”varmkörningen”.

Under återmontering av lager och glidytor, undantaget cylindrarna, använde jag ”Lucas Assembly Lube”. En grön klibbig sörja, som skall skydda ytorna vi uppstartning. Vid monteringen av kolvar, ringar och foder använde jag dock motorolja (rikligt).

Enligt god praxis på, åtmistone, fartygsmaskiner är användandet av en försmörjoljepump. I avsaknad av en sådan kopplade jag en borrmaskin på fördelaraxeln ned till ojjepumpen. Körde sen till dess oljan kom upp genom vipparmsbryggan och bra olljetryck kunde avläsas på mätaren. Monterade sedan fördelaren och försökte starta. Det gick inte. Bensin fanns och gnista men tji.

Vårens övriga engagemang trängde på och en tältresa till Sarek genomfördes med en kamrat. Där kunde vi förutom det mäktiga landskapet och det märkliga vädret (som bjöd på allt från snöstorm till regn) fundera och prata om motorer.

Åter i huvudstaden vidtog nya startförsök. Det visade sig att jag hade monterat fördelarderevet, från kamaxeln, 180 grader fel. Sen ska det dessutom vara vridet ca 53 grader från motorns långskeppsrikting.

Start!!

Med alla vinklar rätt inställda så startade motorn snällt. Den fick gå en stund medan jag letade efter eventuella läckage eller annat. Upptäckte då kylvatten mellan topp och block. Demonterade topplocket utan att ha kontrollerat/förstått att de hade krupit kylvatten längs röret till ”kupe”värmaren. Attans.

Andra provstartningen gick inte motorn igång. För lite bensin i tanken!

Inkörning skedde först på fast varvtal, 1000 rpm i en timme, i garaget. Sedan 1800 rpm i ytterligare en timme. Däremellan efterdragning av topplocksbultarna. Sedan ut på vägen, i lugn och ro. En underbar känsla. Jag har ännu inte kontrollerat kompressionen. Det får vänta till i höst.

Med 20 mil i motorn genomfördes sedan Gärdesloppet, på Djurgården, i Stockholm (mycket dammigt) men bilen höll.
I skrivande stund har vi kört 50 mil och snart bär det av till Rimforsa.

Sammanfattning

Arbetet klarades utan större vedermödor. Det tog lite tid, men mest för att vänta på delar.

Efter start och inkörning (pågår fortfarande) känns det mycket tillfredställande. Den stora (och enda) oron för jobbet var de undre fodertätningarna. Dessa håller tätt. Motorn går klart tystare och känns allmänt bättre hopskruvad än tidigare.

Den samlade kostnaderna för hela jobbet, inklusive oljor, har begränsats till ca 15000 kronor.

Tillfredställande!

Jag har haft stor hjälp av tre källor under arbetet.

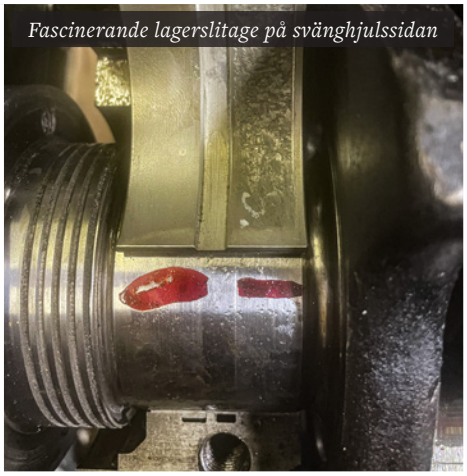
- Ijonsson.se (vår egen medlem!. En mycket fin och inspirerande sida)
- Elin Yakov´s Rusty beauties (En kanadensare som på ett pedagogiskt sätt förmedlar tips och erfarenheter)
- Tr4a.nonlintec.com (en ambitiös och strukturerad sida och bl.a. TR4:ans motorrenovering) Triumph TR4 Workshop Manual (”alla dessa toleranser och åtdragningsmoment”)



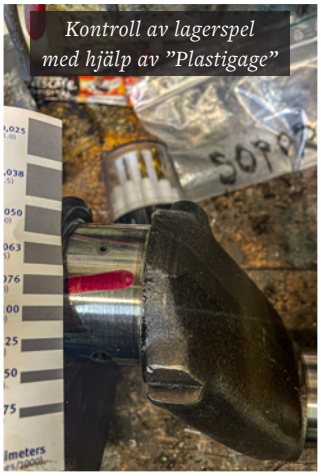
Sediment i kylsystemet. Mest i aktersta delen



De gamla kolvarna. Bara en trasig kolvring



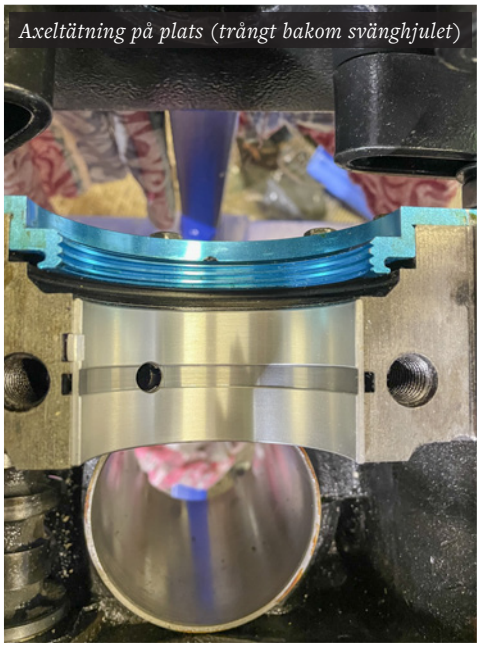
Fascinerande lagerslitage på svänghjulssidan



Kontroll av lagerspel med hjälp av ”Plastigage”



Byte av ”Scroll seal”. Blå är ny



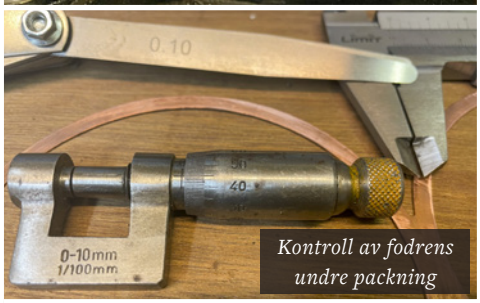
Axeltätning på plats (trångt bakom svänghjulet)



Kopplingsaxel, gaffel och konisk (komisk) låspinne



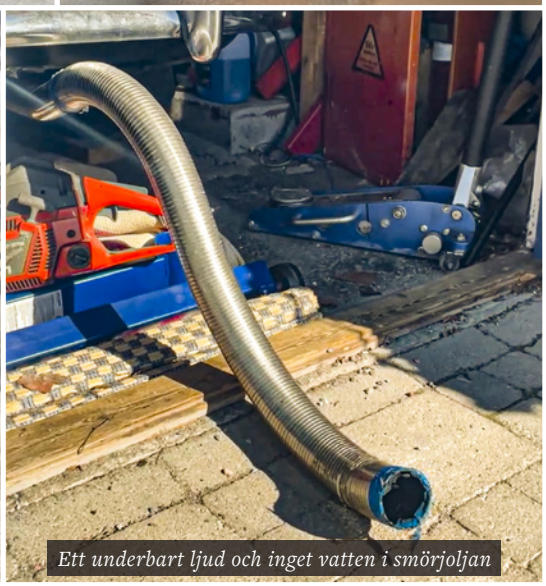
Monterad, förstärkt (rörsprint) och säkrad kopplinggaffel



Kontroll av fodrens undre packning



Montering av kolvar kändes som ett stort kliv (framåt)



Ett underbart ljud och inget vatten i smörjoljan



Toppen åker på, för andra gången



Kamdrevet till fördelaren ställde till det för mig (svårstarat)



fitting is required and in no circumstances should the bearing caps be filed with a view to taking up wear. The filing of bearing caps will make them unserviceable for future use when new bearings are ultimately used.
Where excessive bearing wear has occurred the only satisfactory cure is to replace worn bearings ensuring first, however, that the crankshaft journals and pins are in good order and that there is no question of a regrind being necessary. Where a crankshaft journal is worn, scored or tapered in excess of .002" regrinding is necessary.

Fig. 16 Position of Slot in Distributor Boss when No. 1 cylinder is at T.D.C. on compression stroke.

crankshaft that has not previously been ground) the shaft is due for reconditioning.
With regard to the main bearings, when the worn internal dimensions exceed 2.483" (for the standard size bearings) replacements should be fitted undersized to suit the amount which has to be removed from the undersizes available, viz: —.010", —.020", —.030" and —.040".

(b) Crankshaft End Float
The float specified for the crankshaft is .004"—.006" when new, which should be measured as shown in Fig. 17. Where, after the fitting of new thrust washers, end float is below .004" the steel face of the thrust washers should be rubbed down on a piece of emery cloth placed on a surface plate as shown in Fig. 18. Do not reduce the white metal bearing surface.
The illustration shows the end float being measured by the feeler gauge method. An alternative method is the use of a Dial Test Indicator which will give a more positive reading if the dial is at "zero" when the crankshaft is at the limit of its float.
After a considerable mileage, wear may occur on the face of the crankshaft abutting the thrust washers. It may be necessary to fit oversize thrust washers,

Hur man ska montera fördelarens drev



Farfar Per Grimshorn försöker förklara för sitt barnbarn Gustav att det dröjer några år innan han får köra farfars röda TR4.

Sommaren är kort, det mesta regnar bort...

Text: Håkan Gerdbo
Foto: Mats "Wolw" Jönsson och Bengt Nylén

Så sjunger Thomas Ledin. Och regn fick vi även i år. Mest på lördagen. Men ett härligt Sportvagnsmeeting! Svenskt Sportvagnsmeeting har arrangerats av sportbilsklubben MSCC sedan 1974. Det är Skandinaviens absolut största racingtävling och ett eldorado för oss med intresse för bilar, motorer, racing och bilmekanik. Närmare 240 sportvagnar och historiska bilar kom under en helg till Ring Knutstorp i skåne, sveriges Nurnburgring, för att tävla i olika klasser.

På lördagen genomfördes även ett prestigelöst rally till banan där nära 120 bruksbilar deltog. Man kör en sträcka på ca 15 mil där frågor och praktiska bilövningar ingår. I år startade man i Mölle. (Mölle By The Sea) och målet var alltså Ring Knutstorp. Ett riktigt trevligt arrangemang där även svenska och danska TR fanns med. Vi såg även Lars Brändström och Per Linder i sina respective TR6-or och faktiskt även Sten Lennbro. Men denna gången i sin BMW cabbe. Vi förlåter honom givetvis för detta etikettsbrott.

Tävlingen

På och runt banan råder febril aktivitet och det mekas under tältdukarna och fikas så det står härliga till. Röken från korvgrillarna ligger tät och blandas med bensinångor och doften av bränt gummi. Den helt öppna depån under tävlingarna gör det möjligt för alla besökare att på nära håll titta på bilarna, fotografera och prata med förarna. En helt underbar stämning råder. Detta är riktigt gemytlig racing. Kanske den formen som passar bäst här i Sverige. Och drar publik trots regnet. MSCC gör ett sen ett jättejobb och alla racen pågår, trots incidenter och avåkningar på det våta underlaget, med en fantastisk organisation. Riktigt kul racing.

MSCC

Normalt nämner man kanske inte andra klubbar i sin egen tidning, men jag måste bara reda ut vad MSCC är. (Malmö Sports Car Club). Klubben startades 1956 under namnet MGCC. (MG Car Club), men bytte till nuvarande namn och form år 2009. Det är nu en klubb för alla sportbilsmärken med aktiviteter under året och just Svenskt Sportvagnsmeeting som sin "kronjuvel". I år arrangerad för 25:e gången.

Jag skrev förra året i nummer 3 om den enda TR som deltar på banan. Max Lundholms modifierade TR2, han ställde upp i år igen, så i år blir det en mer allmän rapport och bilder från bilentusiasternas Mekka. Har ni möjlighet så boka in evenemanget 2026. Oförglömligt. Lite av Goodwood fast på Svenska Nurnburgring. Tänk att få arrangera en TR – parad där 2026. Och fira 51-år av vår egen klubb.

Förändrad racing

Jag talade med flera av de som tävlade och tyvärr fått sina bilar lite "skadade" i racen, men även de tog skadorna med jämnmod. En härlig inställning till bilracing. Då blir det mer att skruva, sa de. Och har man inte delarna som fattas så lånar man av medtävlaren i tältet bredvid.







Våra danska gäster som deltog i rallyt.

Man undrar lite vad för sorts människor som tävlar. Svaret är nog rätt enkelt, just ett brinnande bilintresse. I vissa fall nedärvt. I depån mötte jag bla,a Håkan Alriksson från Nybro. En doldis, men som faktiskt på sin tid kom 10:a i EM i Formel 3 och tävlade mot storheter som Alan Prost och Nelson Piquet. Sedan länge kör hans son i formel 3 och fanns på banan. Racing var lite annorlunda på den tiden, berättade Håkan, som när Piquet kom med en kasse med kontanter, samlade alla förarna till en fest i depån innan ett race i Österrike och sa: grabbar, ikväll är det obegränsad fest, jag bjuder på allt! En kasse med kontanter idag – då kommer polisen.

Många som tävlar är medelålders män med ett brinnande intresse för bilar och racing. Man hittar sin klass och kör i olika serier. En klass som nu verkligen har attraherat många är Mazda MX-5. En prisvärd bil som det finns många av. Verklig kul och tät racing. En klart billigare bil att tävla med än tex Ford Escort eller Cortina. Här finns även tjejer som kör. Detta är en klass som växer inom serien. Ekonomin talar sitt tydliga språk. Ett litet orosmoment i sammanhanget är att totalt sett minskar antalet tävlande. För 10 år sedan var det över 300 som ställde upp och svaret är nog rätt enkelt varför. Ekonomin.

I de olika heaten som körs hittar man annars många fina gamla bilar från olika tider i olika klasser. Med förare i alla åldrar, Att se dessa härliga bilar väcker minnen från tiden då tidningen Illustrerad Motorsport var ledande inom området. Vem kommer inte ihåg Ford Escort RS, Alfa GTV, BMW 2002, Datsun 240Z, P 1800, Austin Cooper S, Bugatti 37, Lola MK 3, Volvo 242, Camaro, Lotus Elan, Ginetta, Fiat Abarth och Austin Healy m.fl. Man bara njuter och ler när mn ser och hör dessa bilar.

De allra flesta som tävlar är alltså entusiaster som betalar ur egen ficka och det bidrar säkert till att hålla plåtkontakterna sinsemellan nere. Även om incidenter och avåkningar naturligtvis sker.

En egen tur på banan

I lunchpausen på både lördagen och söndagen kan publiken för 200:- få åka med i en tävlingsbil på banan under 2 varv. Oftast är det då i Mazda MX-5 man åker. Det är ett uppskattat arrangemang och kön dit är lång. Och att få känna på G krafterna på ringen är oförglömligt. Själv lät jag mitt 13 åriga barnbarn åka med och leendet från honom satt kvar hela dagen. Farfar: Jag vill börja tävla i bil! Kan du inte ta ut din TR6 på banan? – Nej du, där går gränsen. Gärna med en annan bil men inte den. Och på tal om detta med annan bil på Knutstorp, så hade jag nöjet att provköra min privata BMW I4 M50 (helt elektrisk), på banan tidigare i ett event med Förenade bil några veckor innan. Jag har ju kört aktivt tidigare på Knutstorp och gillar det. Men med en 2 ton tung elbil är det nästan omöjligt att komma runt där. Trots 650hk känns det som en "lastbil" att dra runt med. Även med den styvaste set up man kan ställa in. Killarna i depån trodde att jag skulle vara snabbast med alla mina hästkrafter – men de hade helt fel. Thats life.

TR-bilarna

Var finns då våra TR bilar under eventet. Jo endast en bil tävlar och det är den hypertrimmade TR 2an. De övriga hittar man i raden av entusiastbilar som står uppradade vid sina klubbflaggor och dit kommer publiken och kollar in bilarna. I år var det extra kul att se en långväga TR6 PI från 1969. Medlem Nr 27! Från Säffle, Lars Brändström heter han och denne nyblivne pensionären

TR manifestationen på lördagen





Lars Brändströms TR6 PI från 1969

tältade vid banan i ett litet cykeltält bakom sin bil. Det förtjänar verkligen respekt! Hans Royal Blue GBU 683 är i toppskick och en riktig ambassadör för klubben. Resan på över 40 mil enkel riktning klarar han på ca 5 timmar om han står på lite extra.

Danska gäster

De 3 danska bilar från TR Club Danmark, som tagit sig över bron för att köra rallyt var Henrik Mortensen i en TR6 PI och 2st TR4A som kördes av Peder Andersen och Per Hagesen. Säkert hade de med sig minst "en cold Tuborg" i bilarna. Glömde fråga. Jag gillar danskar. Inte bara Kim Larsen utan även de som kör TR. Det är faktiskt riktigt kul att diskutera gemensamma frågor med våra danska vänner. De verkar köpa en hel del reservdelar till sina bilar i tyskland. Det måste vi undersöka närmare så i kommande artiklar skall vi ta en genomlysning av just reservdelssituationen både inom EU och utanför.

Årets Sportvagnsmeeting avslutades med en härlig MER-smak i munnen.








33
84


87

BODYFE
PAINT PROTECTI



ferrita
76





ferrita
ÖHLINS
SUNOCO
Autoexperten
B 59
ferrita
ÖHLINS

Text & illustration: Bengt Nylén

Smartscreen Wiper System
(intervalltorkare)

Min enda åtgärd på TR6:an under vinterssäsongen var att montera en lite elektronikenhet så att jag fick intervalltorkning på vindrutan. Den elektronikenhet jag monterat är ingen nyhet. Den har funnits några år men jag tror inte så många har gett den uppmärksamhet den förtjänar.

Vi försöker ju alla att undvika att köra i regn men ibland hamnar man i det ändå. Är det bara lätt regn så får man sitta och tryck på vindrutetorkarnas knapp till och från hela tiden eftersom det är irriterande med torkarblad som rör sig hela tiden när det inte behövs. Finessen med enhet jag monterar är att den fungera utan att man monterar dit någon extra knapp. Samma enhet kan användas till samtliga TR-bilar men uppmärksamma att de tidiga, med positiv jord, måste ha den modellen som är gjord för detta.

Funktion

Funktionen är enligt följande. Slå till torkarna. Slå av direkt. Vänta det antal sekunder som du tycker att du vill ha som intervall. Slå på torkarna igen. Slå av direkt. Nu kommer torkarna att köras i det antal sekunder som du väntade mellan avslagen. Du kan få tider från 3- 30 sekunder.

Enheten kan köpas bla hos Rimmer Bros med nr RX1991 och kostar £31,25 exkl VAT. Även Moss har den men inte på lager. De kallar den GAC9221X.

Inkopplingsanvisning

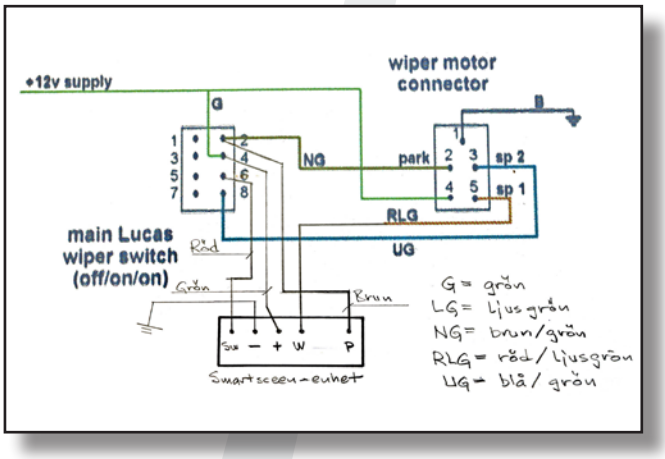
Det medföljer ju naturligtvis ett schema som för de flesta räcker väl men jag har här gjort ett schema som är lättare att följa. Du behöver inte koppla om något vid torkarmotorn utan det behövs bara tre nya sladdar från elektronikenheten som ansluts i befintlig omkopplare för vindrutetorkaren. En tråd (RLG=röd/ljusgrön) skall flyttas från omkopplaren och kopplas in på elektronikenheten. Därefter fäster du tre trådar i elektronikenheten, lossar omkopplaren, sticker ut trådarna genom hålet bakifrån och kopplar in dem. Dessutom behövs det en tråd från elektronikenheten till jord. Klart! Ganska enkelt! Elektronikenheten får du fästa på något sätt under instrumentbrädan. Jag har på min skiss märkt ut vilka färger jag använt men det går så klart bra med vad som helst.

På elektronikenheten ansluter man med 6,3 mms flatstiftkontakter vilket är den vanligaste sorten men på omkopplaren är det tyvärr 4,8 mms flatstiftkontakter vilket inte är så vanligt. De finns att köpa bla på Kjell & Co.

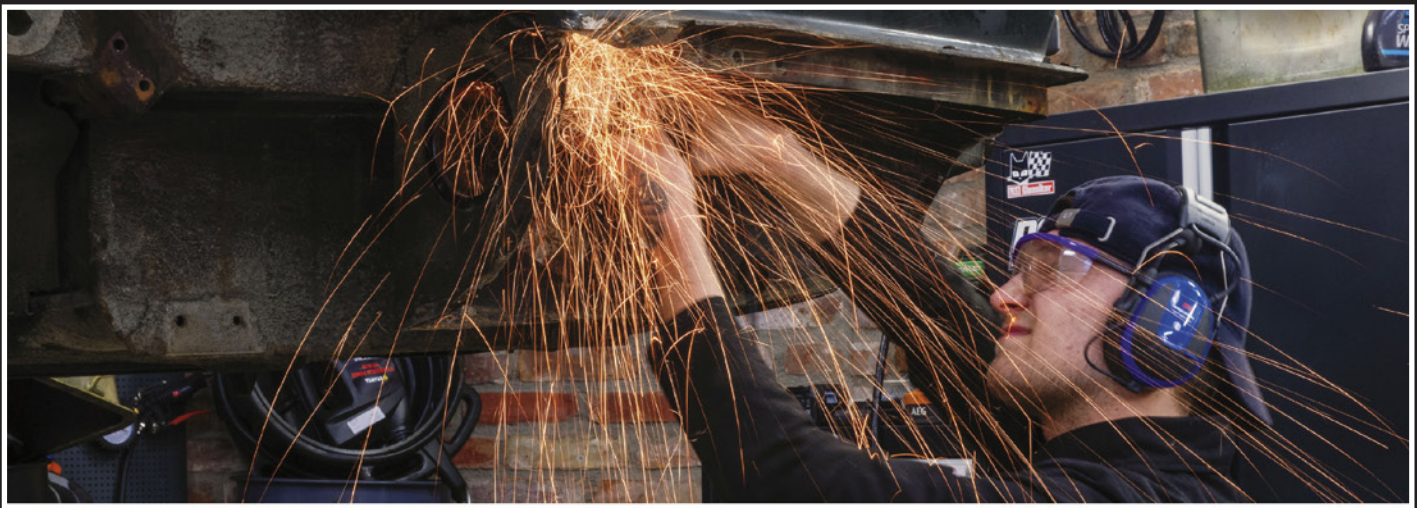
Lycka till!

Bengt





BRITISH LEYLAND
Triumph
Cars that live up to their name
Rover Triumph, British Leyland U.K. Limited, Coventry. Tel: 0203/75511.



PELA



38 500:-

4.8 av 5 (5)

Enpelarlyft, flyttbar, elspärrar

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

VB



19 900:-

4.8 av 5 (23)

Tvåpelarlyft, 4-ton

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

PELA



45 900:-

4.3 av 5 (3)

Saxlyft, höglyftande, 3000 kg

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

PELA



32 500:-

4.7 av 5 (9)

Parkeringslyft, fyrpelare, för 2 bilar

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



Mutterdragare 1/2", inkl 10 hylsor

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

1 175:-



4.9 av 5 (12)

1 644:-

Polermaskin oscillerande, inkl väggfäste

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



4.6 av 5 (12)

2 648:-

Bänkpolermaskin, 750W

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

NYHET!





20 498:-

Metallbandsåg G5018WA

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

PELA



5 av 5 (3)

21 178:-

Metallsvarv, mini 210 mm

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

PELA

NYHET!



3 995:-

Verktygsvagn med 7 lådor, LIMITED EDITION

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



21 500:-

Garageinredning 2.0, LIMITED EDITION

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

PELA

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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

VERKTYGSBODEN



Text: Bengt Nylén

Filmtajm!

För alla tech-nördar; QR-koden leder direkt till YouTube-kanalen!

Vill uppmärksamma alla medlemmarna på att vi sen en tid tillbaka har ny rubrik på vår hemsida. Rubriken är ”YouTubekanal-ny”.

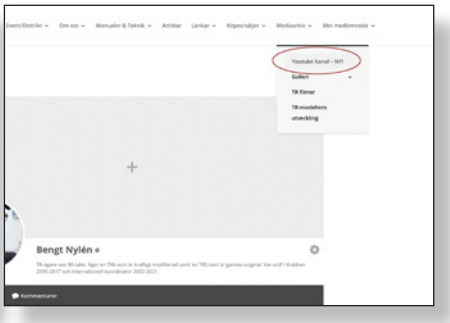
För att komma åt denna via hemsidan måste du registrera dig vilket är lätt att göra.

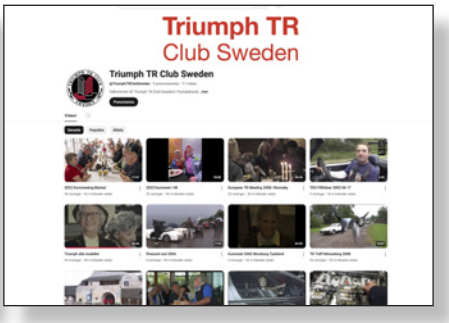
På YouTube-kanalen finns bl a bildspel från European TR Meeting enligt listan:

- 2002 Blomberg Tyskland. IG Südwest
- 2008 Ronneby, Triumph TR Club Sweden
- 2015 Norge, TR Register Norge
- 2016 Italien, TR Register Italy
- 2017 Dion, Frankrike, Triumph Club of France
- 2018 Papenburg, Tyskland
- 2022 Båstad, Triumph TR Club Sweden
- 2023 Coventry England, TR Register

Utöver detta finns det några reportage från div andra händelser. *Håll utkik*. Mer kommer! När höstmörkret faller över oss kan det vara kul att uppleva vad som hänt tidigare säsonger.









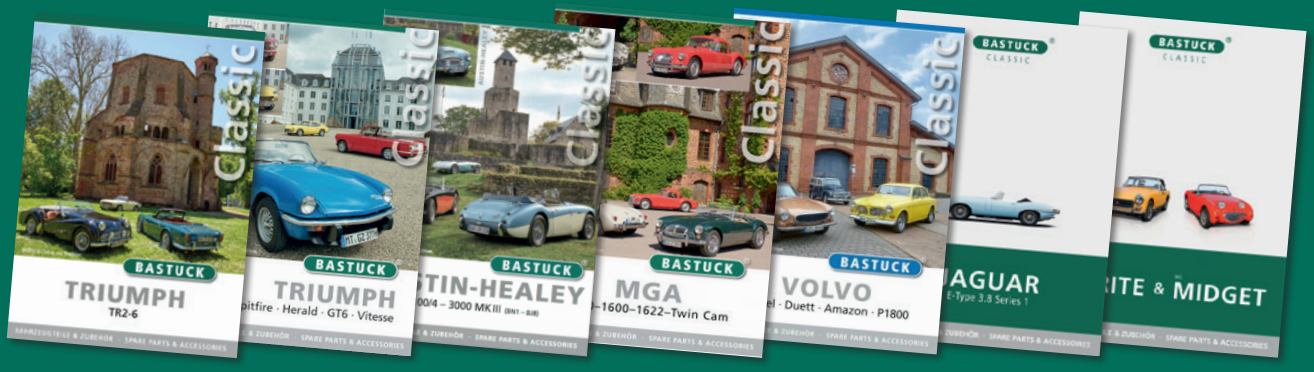
BASTUCK®

CLASSIC



CLASSIC VEHICLE PARTS & ACCESSORIES

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



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

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

The story of
Swallow Doretti

Text: Bengt Nylén Foto: Bengt Nylén och Ole Björklund



Ole med sin fina Doretti

När jag var på Sofiero Classic den 15 juni med min TR5:a så såg jag många fina bilar men en fångade mitt intresse extra. En Swallow Doretti!!! Jag har inte sett någon sådan i Sverige tidigare. Bilen ägs av Ole Björklund.

Först lite historia om Swallow Doretti

I slutet på 1940-talet fanns det en firma vid namn Tube Investments som producerade sidvagnar för motorcyklar under namnet Swallow. Försäljningen minskad dock och de började se sig om efter en ny produkt. Frank Rainbow fick 1953 i uppdrag att ta fram en tvåsitsig sportbil vilket han aldrig tidigare gjort. Det var dock ont om pengar vilket gjorde at man såg sig om efter lämplig motor, växellåda och axlar. Samtidigt lanserad Triumph sin TR2 som blev en klar succés. Den hade just vad Frank behövde.

Den nya Swallow sportbil som togs fram var försedd med chassi typ ståltuber. Karossen gjordes i aluminium. Den blev lite längre och breddare änTR2 vilket gjorde att motorn kunde monteras längre bak. Sir John Black hos Triumph accepterade att sälja delar till Swallow Coachbuilding Company. Motor, växelåda och axlar togs direkt från TR2. På bara 9 månader så togs Swallow Doretti fram.



Tysk Doretti ägd av Sabine Finkler Amling

Varför Doretti?

I USA fanns en dam som hette Dorothy som hade en firma vid namn Cal Specialties. Den sålde tillbehör till sportbilar och även nya Triumph TR-bilar. Dorothy arrangerade även resor till UK för de som ville köpa en TR2 och de fick då bilen levererad i England och dessutom en tur i Europa. Därefter skeppades bilen till USA. Doretti-namnet blev till som en variant på hennes namn.

Presentationen

År 1954,för exakt 70 år sedan, presenterades Swallow Doretti för världen. USA var ju den största marknaden så prototypen levererades till Kalifornien med hjälp av fartyget Queen Mary. Frank Rainbow körde runt bilen mellan tilltänkta handlare för att få deras kommentarer. Den blev väl mottagen men fick kritik för brist på bagageutrymme och för att det inte fanns hissbara sidofönster.





Interiör

Officiell presentation gjordes på Ambassador hotel i Los Angeles. Produktionen startade direkt med 15 bilar per vecka hos Swallow Coachbuilding Company som ägdes av Tube Investments.
När den visades upp på 1954 år Motor Show i England fick bilen positiva reaktioner av världens motorpress.

Autocar skrev: Swallow Doretti är en fin kompakt 2-sitsig sportbil med bra prestanda och hyfsad bensinförbrukning. Den har snygga linjer och bra finish vilket indikerar att den är välbyggd. Den är moderat prissatt och bör möta behovet för dem som önskar en mellanstor sportsbil som tål mycket och är ett nöje att köra.

The Motor skrev: Som en fullt utrustad sportbil vilken erbjuder bra komfort, 100mph prestanda, låga driftkostnader och bra köregenskaper är Doretti en attraktiv nykomling på Brittiska och andra marknader.

På vägen

Swallow Doretti är bara en tum längre än TR2 men chassiet är 6 tum längre och 3 tum bredare. Instrument och knappar är sprida över hela instrumentbrädan så att samma kunde användas både för höger och vänsterstyrda. Bilen har något sämre acceleration är TR2 eftersom den är marginellt tyngre. Det finns ett stort problem med Dorettin. Den har mycket lite plats i bagaget. Det ligger ett reservhjul som fyller upp bagageutrymmet nästa helt. Kör man med slang i däcken så måste man ha med sig ett reservhjul. Använder man moderna slanglösa däck (fanns inte 1954) så kan man ju skippa reservhjulet eftersom en punktering oftast bara blir pyspunka.

Bilen var ganska dyr. En Swallow Doretti kostade £1101 + £40 extra om man ville ha overdrive. Ytterligare £25 för ekerfälgar och ytterligare £42 om man önskade radio. Det var ganska mycket

Bagageutrymmet



Motorutrymmet



speciellt om man jmf med en TR2 som kostade £844 och en Austin Healey 100 som kostade £1063.

Slutet

Bilen hann bara göras i 276 exemplar under 10 månader 1954 och något in på 1955. Den var en succés på många sätt och var ett litet hot mot TR2. Flera problem dök upp. Bla visade det sig att Sir John Black hos Triumph hade tillåtit försäljning av komponenter från Standard Triumph men detta beslut var aldrig godkänt av styrelsen i Standard Triumph. The Tube Investment bestämde säg för att i fotsättningen koncentrera sig på att bara tillverka delar till bilindustrin så biltillverkningen avslutades. Frank Rainbow, som tagit fram bilen, fick jobb hos Triumph och var där fram till 1960 då han startade en egen firma.

Enligt Dave Flavell som är registeransvarig för Doretti i TR Register så finns det idag endast ca 180 st kvar. Huvuddelen i UK och USA.

Ole Björklunds bil

Ole köpte bilen i England 2017 av Phil Tucker. Phil hade i sin tur köpt bilen från Richard Larter i Skottland ca 2013. Richard hade köpt bilen från Ken Yankie 1966 som ett renoveringsobjekt. Richard höll på i ca 10 år att renovera bilen och registrerade den runt 2006 som bil med com nr 1160. Swallow Doretti nr 1160 finns dock inte längre utan är en del av Oles bil. Bil med com nr 1160 hade reg nr RLL280. Richard behöll dock denna registeringsskylt för annat bruk och registrerade in Oles bil med registeringsnummer 370 UYM med ett engelskt registeringsunderlag typ V5 där bilen angivits med nuvarande motor som är en Daimler V8 på 2,5 liter. Oles bilar har delar även från en Doretti med reg.nr 393EVE och en med com nr TG1000. TG 1000 är en av de bilar som blev byggda av överblivna delar efter nedläggningen av produktionen. Allt som fanns kvar då produktionen slutade såldes till Monkspath garage som av dessa delar satte samman 5-6 bilar utöver de som ingick i ordinarie produktion.

Motorn är i original samma motor som satt i Triumph TR 2 dvs en 2 liters 4-cylindrig motor . I denna bil sitter det dock som sagt en Daimler 2,5 liters Hemi V8. Samma motor som sitter i Jaguar/Daimler Mark 2 och Daimler Dart SP250. Växelådan är en helsynkad 4-växlad med overdrive. För övrigt är bilen i stort sätt som original och lackad i Triumph Powder Blue. Sen köpet 2017 har Ole renoverat motorn samt fixat inredningen och lackat fälgarna.

Lite fler Swallow Doretti

Det kan vara trevligt att få med bilder på några fler Doretti. Jag har träffat på Doretti vid flera av de European TR Meeting som jag varit med på. Bla vid European TR Meeting i UK 2010 fanns det två Doretti. En från Österrike och en från Tyskland. Bilen från Österrike ägs av Stephan Koch. Den tyska ägs av Dieter Kramer och har com no 1259.

Ytterligare en tysk Doretti var med i Båstad 2022 då vi arrangerade Europamötet. Det var en bil ägd av Sabine Finkler Amling.

Om någon är ytterligare intresserad av Swallow Doretti så finns det en Facebooksgrupp för denna biltyp:

https://www.facebook.com/groups/swallowdoretti



Tysk Doretti ägd av Sabine Finkler Amling





Dieter Kramers Doretti fotad vid Euromeet i UK 2010



Doretti från Österike fotad i UK 2010



Dieter Kramers Doretti, interiör




D
HD 070001



Swallow Doretti
Fotograf: Jan Sjögren

Text: Håkan Gerdbo
Foto: Håkan Gerdbo och Bengt Nylén

- profilen



Medlem nr 54,
Sven-Erik Jeppson

Från vänster, Bengt och Sven-Erik framför Bengts TR5. (Det var för jobbigt att ta ut Sven-Eriks bil)

Redaktionen har sökt efter "veteraner" i samband med 50-års jubileet. Det finns många namnkunniga men också flera "doldisar", som sitter på både kunskap och minnen som är intressanta. En av dessa är Sven-Erik Jeppson. En skåning som utvandrade till Linköping från Landskrona men nu sökt sig tillbaka till Skånska myllan.

Bengt Nylén och jag begav oss på underbara TR-vägar förbi Trelleborg utmed åkrarna och rapsfälten, på väg mot Gislöv för att möta Sven-Erik och få en pratstund. På vägen dit hände det man aldrig får uppleva annars. Bara måste berätta.

– Bengt, ser du den gamla nerlagda GULF-macken där? Stanna för guds skull, för det står en Bugatti utanför! Bengt stannade sin fina TR5:a vid macken och ut ur garaget kom en skäggprydd muskulös kille som på bred skånska genast började berätta sin historia som vi bara måste få med. Sådana original ser man inte så ofta. Men de finns där man minst anar det.

En äkta Bugatti, hur har du kommit över den och hur renoverar du den, frågade vi med en mun. Äkta Bugatti, nej fanken, det är ett äkta hemmabygge som jag svetsar ihop med en gammal Jaguarmotor i. Bara modellen och logotypen i fronten som är äkta. – Jag svetsar det mesta. Kolla bara den gamla Harley Davidson som hänger i taket. Det är en Biltema cykel som jag svetsat till, så den ser ut som en äkta HD-oldtimer...

Å nog kunde den mannen svetsa och berätta i sin gamla väl använda och av ålder patinerade verkstad. Förutom ett modellplan av Spitfire som säkert kunde flyga om han ville det, fanns flera äldre Ford bilar i garaget. Vi hade hamnat i en tidskapsel insåg vi. På frågan hur det såg ut inne i själva den gamla macken fick vi som svar att det är nog mest som i mitt huvud – en massa tankar och idéer om vad som kan göras, men det stannar där just nu. Tids nog kommer jag få tid för det också, sa svetsaren. Och ute på planen stod en Willys jeep från 1945 som varit med i Normandie och svetsaren hade lovat ägaren att fixa till den till bruksskick till något event framöver.

Men vi måste ju vidare mot Sven-Erik.

Vi körde in på gårdsplanen i skånelängan, där Sven-Erik satt och väntade på oss. Han började med att visa oss sin läckra TR4A IRS, (Independent Rear Suspension) i signalröd färg som stod i garaget. Den hade han kommit över för en tid sedan via annons i lokalpressen och fått renoverad och med ny sufflett. Kul att se den stora originalratten.

Med redan från början

Sven -Erik var med från början när det gäller vår klubb. Han talade en del om det samarbete som etablerades mellan honom och Ogge Kvamme som drog igång klubben och behovet av att sammanföra alla med samma intresse i en typ av klubb där man kunde tipsa varandra. Men Sven-Erik var noga med att framföra att han själv inte var drivande i själva frågan utan mest bidrog med sina tekniska kunskaper från sitt yrke som flygingenjör. Och de erfarenheter som detta gav honom. Han älskade ju engelska bi-



"Gulf"-verkstad

lar och fick något drömmande i blicken när han talade om gamla Cooper S. Bilen med ett hjul i varje hörn och det mest engelska man kan hitta, enligt honom.

Han har arbetat hela livet på SAAB med flygplan. Speciellt med Viggen. Jobbet tog honom också runt i världen dit man sålde detta banbrytande krigsflygplan. Ett stridsplan som la grunden till de framgångar som SAAB nu har på den världsmarknaden.

Genom åren har det alltså blivit en hel del flygmeck med olika typer av plan. Sven -Erik är lite blygsam när han talar om sin egen roll på SAAB men man förstår att kunskapen är mycket stor om detta med flyg, motorer, teknik och aerodynamik. Så är det nog att vara serviceingenjör i en numera än mer aktuell bransch där man är vaksam om vad man får och kan säga. En gång militärt aktiv – alltid militärt vaksam. Och SAAB är ju ett världsföretag idag. En plattform som Sven-Erik var med och byggde. Det måste kännas tillfredställande när man nu njuter sin pension.

Sven-Erik har alltså varit med från början i vår klubb och köpte sin första TR5 i England i samband med en flyguppvisning på Farnborough där han var med SAAB. På något sätt fick han reda på att det fanns en TR5 till salu i närheten så han for dit och köpte den på stående fot. Han hade redan en bokad flygbiljett hem, men SAAB bokade om den till en färjebiljett istället åt honom. Man frågade uppriktigt från huvudkontoret om han hade köpt en bil som han skulle köra hem och så var det. Kul med förstående arbetsgivare. Så fixade den delen sig. Men försäkringen som han tecknade gällde inte i England om han som svensk körde bilen där – så säljaren, som var präst fick köra den till färjan åt honom. Säkert en "syn för gudarna" att se en stor herre i prästkrage i en TR och en svensk i flygaroverall bredvid. Väl över på kontinenten fick han själv köra hem bilen till Sverige.

Bilen renoverade han upp i Linköping och sålde den sedan till Norge. Den är fortfarande i bruk där visste han. Jag undrar om han ändå inte innerst inne drömmer om att kunna köpa tillbaka den. Han talade så varmt om den.

Efter det blev det så en TR3A under många år och numera äger han alltså en TR4A IRS. Han har även ägt en Ginetta och det finns en Porsche Boxter i samlingen, så nog talar vi med en man med motorintresse. Ett intresse som kommer från arbete med flygplan. Och så hade han en elbil också. En Polstar. Den laddade han givetvis med hjälp av egna solceller på taket på en lada.

Han var vice ordförande åren 1994 - 95 samt styrelseledamot år 2003. Under många år var han dessutom även ansvarig för alla besiktningsmännen för MHRF-försäkringen inom vår klubb. Även detta tekniska arbete kan härledas till tiden med flygplansarbete.

Vi kom självklart att tala om flera andra namn på personer som var med under hans aktiva tid i klubben och han mindes mycket väl med glädje alla de som på olika sätt tagit klubben framåt till vad vi är idag. Utan ideella krafter och ett engagemang lite utöver det vanliga så händer inget. Lite som detta med att utveckla flygplan faktiskt. Man måste bejaka ordet utveckling.


Bugatti på gång!!


Snyggt med originalratt. Lite ovanligt för de flesta har bytt till en "modern" trä-ratt.

Skatteverket Tullverket

Text: Håkan Gerdbo

Marknaden för reservdelar

TR Magazine skall i 2 kommande nummer belysa marknaden för reservdelar som erbjuds av olika leverantörer i utlandet. Hur företagen arbetar och vad man bör ta hänsyn till när man köper, samt totalkostnaderna. För reservdelar behöver vi. Många av oss har sedan länge upparbetade kontakter, men världen förändras och köpbeteendena med dem. Den hårdnande konkurrensen visar sig nu i mer återkommande säljkampanjer och erbjudanden. UK har lämnat EU och priserna stiger samtidigt som företag inom EU nu blir mer aktiva.

Rimmer, Moss, TR Shop, Anglo Parts, DMG, Bastuck, RevingtonTR m.fl. Alla finns på klubbens hemsida och de flesta är bekanta för många av oss.Slutpriset till kund är det som gäller. Men samtidigt kvalitén på varan vi får. Hur garanterar man detta? Men innan vi startar så måste vi reda ut lite handelsfakta. (Denna information och regelverket kan uppdateras och uppgifterna kommer från den 24/7 2025). Jag har varit i tät korrespondens med Tullverket och Skatteverket i denna fråga och det visar sig att regelverket i sig fyllt många nummer av Magazinet, så jag väljer att i vissa fall hänvisa till deras hemsidor. Och i detta fall kommer jag att belysa situationen där privatpersoner handlar och att man INTE är momsregistrerad. Är du momsregistrerad så gäller helt andra regler. Kortfattat så blir det mer arbete med Skatteverket och momsredovisning då.

Faktaruta

HANDLA PÅ NÄTET FRÅN ETT LAND UTANFÖR EU, exempelvis UK.
När man som privatperson handlar på nätet behöver man alltid betala moms oavsett värde. Det kan var bra att komma ihåg att man ofta betalar lokal moms vid köptillfället och sedan även svensk moms när varan kommer till Sverige.
Om värdet överstiger 1800kr tillkommer ofta även en tullavgift när paketet nått svenska gränsen. Det finns vissa varor som är tullfria oavsett värde och kan man styrka att varan är tillverkad i Storbritannien har man möjlighet att få föra in varan tullfritt, men inte momsfritt.

Så här beräknas avgifterna:
Tullavgiften beräknas på varans värde, eventuell fraktkostnad samt eventuell fraktförsäkring.
Momsen beräknas på den sammanlagda summan av varans värde, eventuell fraktkostnad, eventuell fraktförsäkring samt eventuell tullavgift.

Svenska importavgifter betalas i regel när varorna kommer till Sverige. Men det finns några undantag:

- När det står i säljarens köpvillkor att säljaren står för importavgifterna i mottagarlandet, eller
- När säljaren är IOSS-registrerad. I dessa fall betalar man svensk moms vid köptillfället och ska inte betala moms igen när varan kommer till Sverige. Dessa försändelser är alltid lågvärdeförsändelser värda max 1800kr.

Förutom ovanstående avgifter brukar fraktbolagen dessutom ta ut en deklarationsavgift för hanteringen av importdeklarationen.

MEN OM DU HANDLAR SJÄLV PÅ RESAN TILL UK
Om man reser till Sverige från ett icke EU-land med flyg eller färja i kommersiell trafik, får man ta med sig varor till ett värde av 5000kr utan att betala tull eller moms. Om varorna är värda mer än 5000kr måste man deklarera och betala.

Jag råder alla att läsa informationen på tullverkets hemsida för att hålla sig uppdaterad om gällande regler.
Mer information om att handla på nätet hittar du på www.tullverket.se/privat/panatet/handlapanatet.4.7df61c591551Ocfe9e7104fe.html

https://skatteverket.se/foretag/moms/kopavarorochtjanster/inkopfranlanderutanforeu/kopavarorfranlanderutanforeu.4.361dc8c15312eff6fd37208.html

Mer information om avgifter när man handlar på resan hittar du på www.tullverket.se/privat/panatet/handlapanatet.4.7df61c591551Ocfe9e7104fe.html

HANDLA PÅ NÄTET FRÅN ETT LAND INOM EU, exempelvis Tyskland.
När du beställer en vara från ett annat EU-land rör sig varor generellt inom sk. fri cirkulation, vilket innebär att du inte be-



höver betala någon tull, moms eller andra skatter till Tullverket. Detta gäller oavsett om varan är ny eller begagnad.

Ett annat tips: Handlar du alkohol eller tobak på nätet från ett annat EU-land ska du alltid betala punktskatt (alkoholskatt/tobaksskatt/nikotinskatt) till Skatteverket.

BRA ATT VETA NÄR DU HANDLAR RESERVDELAR PÅ NÄTET!

Det är flera faktorer faktorer som påverkar priset när du handlar på nätet:

- ***Priset på varan:*** Det aktuella priset som säljaren erbjuder. Kan variera mycket. Många företag säljer nu på kampanjer. Tyvärr har det blivit lite av ”dagspris” som gäller. Ett pris kan stå i en katalog och ett annat på hemsidan, så var observant.

- ***Inflationen:*** I UK är den nu ca 3,5% och eftersom de är mycket importberoende så förväntar man sig att detta tyvärr håller i sig till minst 2027. Generellt har alla priser stigit i UK sedan Brexit och pundet är inte längre en stark valuta. Inflationen i exempelvis Tyskland ligger i skrivande stund på 2,2%. Just inflationen kan påverka priset över tid.

- ***Moms (VAT):*** Är en avgift på försäljning av varor och tjänster inom ett specifikt område och den samlas in av de företag som säljer varorna. Och belastas kunden. Den stora frågan om momsen är om du köper privat eller via ditt momsregistrerade bolag. (Om du är momsregistrerad, vill säga.)

- ***Tull:*** En avgift på import eller export av varor mellan länder som betalas av personen eller företaget som importerar eller exporterar varorna.

- ***Frakt:*** Kostnad du betalar för att få produkten från säljaren till din adress. Snabba transporter kostar ofta mer.

- ***Emballage:*** Kostnad som en del säljare tar för att förpacka dina varor.

- ***Hanteringskostnader:*** Den kostnad som transportföretaget typ DHL eller FedEx tar för att tulladministrera frakten.

Det var den “torra delen” som gäller regelverket vid alla inköp från utlandet, så i nästa nummer börjar vi med det roliga. Företagen, ubudet och erbjudandena.

Många företag genomgår just nu en förändring för att kunna möta den nya verkligheten, framför allt i UK där sammanslagningar och uppköp nu pågår. Och jag kan lova spännande nyheter framöver.

Piratenrallyt/Klubbkampen

UBCC South



Diverse deltagande bilar

Text & foto: Bengt Nylén Komplettering: Sten Lennbro

Den 12 juli genomfördes klubbkampen för UBCC South nu även kallad Piratenrallyt. UBCC South är ett nätverk för de brittiska klubbarna i Skåne som funnits i ca 30 år. En större träff med sk Klubbkamp har arrangerats åtminstone sen 2001.

Klubbkampen genomförs som en tur på ca 7-9 mil med ett antal kontrollstationer där det tävlas. Tävlingsresultaten sammanställs och den klubb vinner som har högst snittresultat förutsatt att minst tre bilar deltagit från denna klubb. Vi är 12 bilklubbar inom UBCC South.

Samarbete med Morganklubben

Förra året ville ingen av klubbarna ta på sig att arrangera detta så det blev inget 2024. Vid möte med kommittén för UBCC South under hösten 2024 så kom Morganklubbens representant med en kul idé. Brandstad Byalag borta på Österlen hade under flera år arrangerat en biltur för boende i området men deltagandet hade varit dåligt. Kunde vi få till ett samarbete? Peter Bäckström (Roverklubben), Hans-Åke Nilsson (MGCC) och jag träffade byalaget i december första gången och blev mycket väl mottagna. Efter diskussion i UBCCs kommitté och ytterligare möte med byalaget så beslöt vi att köra ingång ett samarbete. UBCC brukar alltid köra Klubbkampen i början på september men den tanken fick vi överge. En av styrelsemedlemmarna i byalaget är bonde och hade en mycket rymlig plan på bondgården som var lämplig som start och målplats. Skörden startar dock redan i slutet av juli och då är inte gårdsplanen ledig så därför fick träffen läggas tidigare. Uppdelningen blev så att byalaget ställde upp med start och målplats och lade hela slingan. Dessutom höll de med två stora tält på start/målplatsen. Där serverades fika/våfflor och korv med bröd. UBCCs insats var att arrangera 4 kontrollstationer. Dessa bemannades av Jaguarklubben, TVR-klubben, British Automobil Club och TR-klubben. Till saken hör att en av de drivande i byalaget, Per-Åke Nilsson, är hängiven Austin Healey-man och han tog på sig att lägga den alldeles utmärkta slingan.

TR-klubbens kontrollplats bemannades av Cecilia Ryne och Sten Lennbro samt Kim och Richard Mårtensson.

Totalt anmälde sig 84 ekipage varav en engelsk buss typ dubbeldäckare!! Resten blev en skön blandning av ca 70 brittiska bilar från UBCC och resten ”vanliga” bilar från byns invånare.

Turen gick genom ett mycket vackert landskap där sädesfälten fortfarande stod oskördade. En av kontrollplatserna låg vid Piraten-muséet vilket jag passade på att besöka. Det kan rekommenderas.

Vinnande klubb blev Jaguarklubben som fick överta bucklan från TR-klubben som vann senast. (Tyvärr blev det ingen bild på överlämnandet eftersom den överlämnades av mig som även fotograferade evenemanget).

Vi hade också ett stort antal individuella priser. Vinnare blev Mikael Strandberg som fick välja först från prisbordet och valde den cykel som Sten Lennbro fått en firma att skänka till prisbordet.

Hela konceptet blev mycket lyckat så vi kommer med stor sannolikhet att upprepa det nästa år.

Komplettering: från Sten Lennbro:

När vi diskuterade bemanningen på kontrollerna på ett UBCC-möte 'råkade' jag räcka upp handen. Triumph TR Clubs kontrollplats bemannades av mig och Cecilia tillsammans med Kim och Richard Mårtensson. Uppgift: Deltagarna skulle klippa av ett snöre på en längd av 20 tum.

Första deltagaren var ett känt ansikte i en grön TR5, som fick högsta poäng. Bengts co-driver använde ett A4-papper att mäta med. Det var väldigt kul att se och höra hur deltagarna resonerade fram längden. Några gånger var det svårt att omvandla tum till cm. Vi hörde olika förslag på hur lång en tum är 2,6 cm, 4,5cm??

Vid ett tillfälle blev det 'komma'-fel och man trodde att det var 5m. Co-drivern visste sin egen längd och sa att det var samma längd om armarna sträcks ut. De steg ur bilen och började mäta...Andra använde sin tumme, vek snöret där plus 20 gånger till. Kanske ratten kunde användas som måttstock. Måttet mellan utsträckt pekfinger och tumme visste en del, det funkade ganska bra.

Det fanns de som tog av sig ena skon, för de visste hur lång foten var.

Två snickare satte full poäng

Något vi (våra fruar) noterade var att en del kvinnor hade bättre koll var snöret skulle klippas än männen. Med kommentaren: 'Jag stickar så jag vet hur mycket 10 cm är'

Morgan på gång

Piratenrallyt/Klubbkampen

UBCC South

TR-klubbens kontroll. Skön blandning av bilar.



Peter Bäckström intervjuar Mikael Strandberg (byalaget) som blev individuell vinnare.



2:e pristagare. Gunnar Larsson, Jaguarklubben



3:e pristagare, John Rosengren, Byalaget



Jaguar-klubbens kontrollplats



Vi får väl ha en bild på författaren också som fick det individuella 4:e priset. En bok med en del av Piratens noveller. Vid min sida Ulla Sjunnesson, flitig sekreterare i Byalaget.



Utsikt över gårdsplanen



Fikatält vid start/målplats



Mikael Strandberg med hustru framför den fina cykeln. Ulla Sjunnesson pekar på paketet. Ulla är sekr i Byalaget och gjorde en fin insats för arrangemanget.



Sekretariatet



Lite ovanlig deltagare i rallyt!!
Foto Sten Lennbro



BAC:s kontrollplats med författarens TR5.
Fråga; ”Vad har du för däcktryck och storlek på däcken?”
Det visste jag

Text & foto: Jan Sjögren

Ångans dag i Mariefred

Ångans dag 2025 inföll den 7 juni i Mariefred. Det är en årlig tradition med ånglok, ångbåtar, veteranbilar, marknad och aktiviteter för barn.



SS Mariefred ”Maja”

Då jag har hört mycket gott om denna träff så lockade det att komma iväg i år. Hustru Margareta och vår hund Ture ville gärna följa med. Valet föll då på bilen från Abingdon som också behöver motioneras. Ytterligare en fördel är att den är en tidig fastback som även rymmer hundbur, MGB GT -66. Denna kan närmast jämföras med en Triumph GTR4 Dove som bara tillverkades i ca 50 exemplar.

Vi och 8 andra MG-ägare samlades vid Salems kyrka för att på små smala fina sörmlandsvägar tas oss gemensamt till Marifred. Jag visste att fler från Triumph TR-klubben skulle ansluta där så det kändes ”tryggt”. Naturligtvis skall en engelsk bil trilskas lite så startläget hängde gärna kvar när man släppte det på tändningslåset varvid startmotorn fortsatte att snurra vilket inte var bra. Detta hände dock bara 4 gånger av fem så vi kom iväg utan större fördröjning.

Väl framme så kunde diverse aktiviteter beskådas utöver alla fina veteranbilar. Bland annat Museijärnvägens ånglok och ångbåten S/S Mariefred (i folkmun kallad för Maja).

5 olika lok

På museijärnvägen körde man med fem olika lok och hade 14 avgångar från Mariefred under dagen. De fyra växlarna hade därmed en omfattande uppgift att pussla ihop de olika tågsätten, så att de kunde stå färdiga på rätt spår när det var dags för avgång. Överallt stod lok och vagnar som skulle vändas, byta spår och fyllas på med mer vatten. Musikkårer spelade för att fira in sommaren, både vid stationen och i hamnen vid S/S Mariefreds första ankomst för denna sommar.

Automobilsällskapet i Nyköping var också där och visade upp en fullt fungerande kopia av en av Sveriges allra första ångvagnar från 1838. Den designades och byggdes ursprungligen av Metallarbetare C G Norberg ifrån Nyköping. Den ”bilen” som visades på ångans dag har byggts av medlemmar i Automobilsällskapet och var färdig under pandemin 2020. Tanken svindlar, en bil byggd för nästan 200 år sen!

Fina Triumph-bilar

Det var tre fina Triumphbilar där som framfördes av Bengt Arvidsson TR3A, Ulf Velander TR4A IRS och Sten Lundgren TR5. Med fanns även en mycket ovanlig AC 3000 från 1980, byggd i 70 + 30 exemplar.

Efter en härlig dag så rullade vi hemåt. Helt plötsligt slog startmotorn till men det gick att slå av motorn och vi kunde precis rulla in på en sidoväg och vända innan bilen stannade helt. Tack och lov så fungerade den även denna gång på femte försöket och vi kunde köra hela vägen hem. Väl hemma kopplades startkabeln bort från tändningslåset och ersattes av en lös starttryckknapp. Nu är ett nytt tändningslås beställt via Moss men kvaliten på det nya var väl ”sådär”. Men bra att det finns nya att beställa.

Så nu är alla bilar redo för nästa års Ångans dag.



Bengt och Stens TR3A och TR5



Full fart framåt



Samling vid Salems kyrka



Blåsorkester väntandes på Maja



Smörjmedel så det räcker



Ångvagn årsmodell 1838



Kränglande tändningslås



AC 3000 ME 1980



Bengt A och ånglok väntandes på Maja



MGB GT med hundbur



Per Oplands TR4A

Text & foto: Jan Sjögren

Gärdesloppet 2025

Söndagen den 8:e juni fylldes återigen Stockholm av krom, motorljud och tidsenliga kläder när Gärdesloppet traditionsenligt gick av stapeln. Evenemanget, med anor från 1922, arrangeras av Kungliga Automobil Klubben (KAK) och har blivit ett av årets stora höjdpunkter för bilentusiaster och nyfikna åskådare i Stockholm.

Det hela började för över hundra år sedan som en ren farttävling på Gärdet, med 29 deltagande bilar och en bana som då sträckte sig från Ladugårdsgärdet till Valhallavägen. Dåtidens ”Kappkörning på Ladugårdsgärdet” lever kvar i modern tappning som ett klassiskt veteranbilsarrangemang där tradition möter gemenskap.

I sin nuvarande form har Gärdesloppet levt vidare sedan 1990-talet och består bland annat av kortegekörning, tävlingen Prins Bertil Memorial samt finbilsbedömningen Concours de Charme.

Kortegen genom Stockholm

Starten för årets kortege gick som vanligt från ängarna vid Hagaparken i Solna. Deltagande fordon samlades tidigt på morgonen, och sedan rullade de tillsammans genom Stockholm i ett färgstarkt och uppskattat inslag för stadens invånare – en rullande tidsresa med vackert bevarade bilar och stolta förare.

Prins Bertil Memorial

På Gärdet avgjordes därefter den så kallade regularity-tävlingen där det inte handlar om att vara snabbast – utan mest exakt. Deltagarna, uppdelade i tre åldersklasser (före 1945, 1945–1959 och 1960–1974), skulle köra tre varv på en bana om 2,3 kilometer och pricka en idealtid på 259 sekunder per varv. Avvikelse från idealtiden innebar poängavdrag, och den som saktade ner alltför mycket inför målgång riskerade diskvalificering.

Vädret bjöd på strålande sol även i år, vilket gjorde banan både snabb och dammig – något som syntes tydligt på de mörkfärgade fordonen efteråt. Ett av årets mest uppmärksammade inslag var när en gul Triumph TR3A dök upp i startfältet framförd av klubbens Alexandra Wirén och co-driver Johannes Eckefjord till en femte plats i klassen Post war. Bertil och Per Larsen i sin Triumph TR3A lyckades komma än bättre, tredje plats, i samma klass. Flera andra Triumph-bilar – däribland TR2 och TR4A deltog också. Publiken uppskattade särskilt mångfalden bland de brittiska sportbilarna. Trots detta lyckades inget av Triumph-ekipagen ta sig till finalen.

Som alltid fanns klubbprofilen Kenneth Andrén med i startfältet – denna gång återigen bakom ratten på sin vackra Arnolt-Bristol från 1954.

Concours de Charme

Den avslutande tävlingen för dagen fokuserade inte på fart, utan snarare på stil. Här premieras det mest charmiga och tidstrogna ekipaget, där både bil och passagerare bedöms. Fordon tillverkade fram till 1994 deltog. I år gick vinsten I Concours de Charme till Björn Roth med vänner i en 1972 års BMW Touring, andra plats Alexander Strehl och gänget i en Willys MB 192 och tredje pris gick till Alexander Marchesan i en Chrysler Airstream från 1936.

Mot nya tag

Gärdesloppet 2025 blev ännu en minnesvärd upplaga, full av nostalgi, glädje och motorhistoria. Nu ser vi redan fram emot vad nästa år har att bjuda på!



Bertil och Per Larsen



Familjen Rosén som deltog i kortegen i år. Mer om Gunnars motorrenovering kan man läsa om i detta nummer



Full fart i utförsbacken



Örongodis, Lenham Hurst GTR 1970



Ögongodis, Porsche 911



Alexandra Wirén och Johannes Eckefjord i familjens TR3A

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET



Jan Tägt

Hopp från Bryssel om ELV (End-of-Life Vehicles)

Ett förändrat ELV-förslag har godkänts av berörda utskott i EU-parlamentet. Mardrömsscenariot, att staten skulle kunna tvångsskrota fordon och förbjuda privat reservdelsförsäljning på marknader, ser nu ut att vara undanröjt.

Nedan i korthet utskotten i Europaparlamentets beslut från den 7 juli;
I en särskilt kraftfull motiverad bestämmelse fastslås att varje ägare har rätt att självständigt bestämma över sin egendom. Det ska vara upp till ägaren att bestämma om fordonet ska skrotas eller är värt att reparera

Förutom det generella undantag för historiska fordon som fanns med i EU-kommissionens ursprungliga förslag föreslår utskotten att även reservdelar till dem ska undantas. För att bevara Europas kulturarv ska fordon av historiskt intresse undantas från ELV-bestämmelserna vilket särskilt förtydligas i ett motiverande skäl

Motsvarande generella undantag föreslås även i en lika kraftfull ny motiverad bestämmelse för fordon av speciellt kulturellt intresse, som omfattar fordon som ännu inte är historiska. De kan också undantas om de officiellt ges den statusen i den medlemsstat där de är registrerade. Undantaget förutsätter att fordonen förvaras och används på ett miljömässigt sunt sätt

Kommissionens och rådets förslag att fordonet är skrot om kostnaden för reparationer överstiger marknadsvärdet har tagits bort i utskottens förslag

Villkor vid med handel med reservdelar ska bara gälla för kommersiella aktörer.

Fordonsrörelsernas arbete har gett resultat

FIVA:s juridiska kommission har, inte minst med Motorhistoriska Riksförbundets inflytande, lyckats uppnå detta resultat. MHRF uppmärksammade tidigt riskerna med ELV-förslaget för de andra europeiska FIVA-länderna. MHRF var med på ett möte i Strasbourg den 17 juni med bland annat tyska EU-parlamentarikern Jens Gieseke (EPP).



1957-Triumph-TR3 skrot

I Sverige har Nätverk på gemensam väg, den gemensamma kraften för bil- och mc-konsumenter, fordonsrenoverare och -byggare samt motorsportintresserade, jobbat tillsammans för att påverka svenska politiker både i Sverige och i EU och bidragit till att frågan har fått ett brett genomslag.

EU-parlamentet

Kompromissförslaget godkändes av EU-parlamentets utskott för miljö och konsumentskydd, ENVI/IMCO den 7 juli 2025. Förslaget hade förhandlats fram av rapportörerna Jens Gieseke (EPP & Tyskland) och Paulius Saudargas (EPP & Litauen). Förhandlingar har genomförts under första halvåret 2025 baserat på nära 2 000 ändringsförslag från parlamentarikerna som har sammanställts till 28 kompromissändringar. De stora partigrupperna i EU, EPP (M- och KD-grupp), S och D (S-grupp), RE (L- och C-grupp) och ECR (SD-grupp), stödjer förslaget. De har tillsammans 479 av 720 platser i EU parlamentet.

Parlamentets förslag skiljer sig i väsentliga delar, till fordonsägarnas fördel, från kommissionens och rådets förslag. Parlamentets position kommer fastställas i plenum där alla 720 parlamentariker kan delta. Det sker tidigast den 8 september och dagarna därefter då nästa möte är inplanerat. Därefter kan rättsakten, den nya ELV-förordningen, antas om parlamentet och rådet kan enas om de ändringar de var för sig föreslagit. Rådet antog sin allmänna riktlinje den 11 juni 2025. Därför är det viktigt att regeringen – och ytterst statsminister Ulf Kristersson – står upp för förslaget.

MHRF.SE/ELV

Här kan man även läsa mer om eventuella förändringar avseende besiktning av veteranfordon. MHRF förbereder kloka remissvar på dessa förslag.

Jan Tägt, sakkunnig fordon och regelverk MHRF



Tydliga spår från bensinen



Brusten bensinslang

Text & foto: Torbjörn Zettergren

När allt inte går som man vill

Många har säkert börjat undra om jag har min röda TR6:a PI kvar då den inte har synts till på träffarna på flera år. Jo, jag har den kvar, brukar säga att den har Post Covid då den aldrig vill hålla sig helt hel. Ständigt nya infektioner... komplikationer.

Det började för flera år sedan, läckage på kopplingshuvudcylindern, byte cylinder. Läckage på huvudbromscylindern som byttes. Dock började klossarna nypa vilket ledde till bogsering i skogarna utanför Valdemarsvik. Fick tips om att det kunde vara igensatta bromsslangar, bytte dessa samtidigt som bromsoken renoverades. Ingen bättring bromsarna låste sig. Suck, bilen blev stående i garaget i brist på inspiration och idétorka. Genom att noga studera sprängskisser misstänkte jag att kolven inte backade hela vägen tillbaka för att vippa övertrycksventilen. Stången som skjuter på kolven var troligen för lång och hindrade kolven att backa hela vägen. Håkan Jonhed, som hade samma problem vid en sommarträff, fick vara försökskanin till idén att lägga in en bricka mellan bromscylindern och servon. Det funkade, 2,2 mm verkar bra. Funkar för mig också.

Rännil av rinnande media

Efter en tid upptäckte jag en rännil av något rinnande media under bilen, bromsvätska från en läckande kopplingsslavcylinder. Hur kan något börja läcka utan att jag ens rör bilen. När jag bytte slavcylindern såg jag, och blev påmind om, mina helt södriga gummidamasker till styrlederna, nya styrleder inköptes, av bara farten blev det nya slangar och oljedimfångare till vevhusventilationen. Vevhusventilationen fixades men inte med medskickade slangar då Rimmers har slangar som inte passar. Bensinslangar och bensinfilter byttes för att säkra så inget var påverkat av tillsatserna i bensinen. Jag vet inte varifrån inspirationen kom ifrån, men det blev även byte av bakre fjädrar och stötdämpare. Det blev Spaxdämpare, min bil är sedan tidigare konverterad till traditionella stötdämpare. Bort med "dörrstängardämparna". Sedan tidigare visste jag att vänster bakhjulslager hade ett spel som numer platsar in under benämningen glapp. Inget att spänna. Anders på Union Jack sade att det var lika bra att byta navet. Sagt och gjort ett nav beställdes, ett nav som restades i flera månader så Anders hann inte byta det innan sommaren. Glappet klarar kortare sträckor men inget längre, jag vill ha nära hem om något händer. När jag höll på med mina ekerfäljar så började jag få dåligt samvete för mina gamla torra däck, jag gillar däckens mönster och profil och har dragit på bytet. Nej, nu skall det bli av. Mycket luskande och letande så hittade jag mina däck, Michelin 185/15 XVS-P, lite större än vad det skall vara men jag vill fylla ut hjulhusen. Blir maffigt. Men så visade det sig att Svenska Däckgruppen inte hade klart med sin nya leverantör, div sjukdomar etc så det tog nästan fyra månader att få dom levererade och monterade. Vill nog ändå tillägga att dom var hjälpsamma och svarade alltid på mina mailundringar.

Bensinlukt

Till denna sommar var bilen ändå körbar. Styrlederna och lagret var inget som hindrade mig från första turen på flera år. Färden gick med hustru Inger ut på Mälaröarna. Bilen gick riktigt bra i motor och på vägen, det var kul. Änterligen! Men vad nu? Luktar det inte bensin, jo det gör det, det luktar mycket. Bäst jag stannar bilen. Behövdes inte, den stannade av sig själv. Två feta bensinränder efter bilen. Bensinen som runnit ner i skuffen hade även runnit ut genom dräneringshålen i golvet, av någon outgrundlig anledning brukar jag inte stoppa i två av gummiplopparna i golvet. Har alltid känts bra att ha ständig dränering om något som jag inte vet vad det skulle vara har en chans att rinna ut. Det var en bensinslang på ca 7 cm längd som brustit. Jag hade omsorgsfullt köpt och bytt slangarna och dom skulle vara både beständiga mot bensin och det höga trycket (10 bar) som måste uppfyllas för att klara PI-bilarnas tryck som pumpen bygger upp. Jag vet inte om det var fabrikationsfel, men det var rätt slang. Vi var bara 1 km hemifrån så jag lämnade Inger med bilnycklarna för att vakta bilen. Själv gick jag hem och hämtade ny slang och div verktyg och tog vanliga bilen tillbaka till haveriplatsen. Under tiden hade jag fått fatt i ordförande Janne som också bor alldeles i närheten så vi bytte slang, och tro det, skuffen rymde oss båda. Fyllde tanken med en 5 l reservdunk. Inger och Janne kunde ta sina bilar och åka hem. Det var bara det att Inger glömde att lämna tillbaka Trajans bilnycklar, så där stod jag och bilen ensamma kvar. Suck, inte min dag idag heller.

Alla ni med PI-bilar: var noga med valet av bensinslang (SAE J30 slang och 100PSI). Använd bara slang för bensin och minst 10 bar. Inga kombislangar även för olja, dom löser bensinen upp med tiden. Fabrikationsfel kan man aldrig skydda sig mot ...

Lev väl med era Triumphbilar.

Hälsningar Torbjörn Zettergren



I luften över soliga Håtuna

Fly In på Håtuna

Text & foto: Bengt Arvidsson

Håtunaleken har väl de flesta i minnet från skolan. Då 1306 tillfångatog hertigarna Erik och Valdemar kung Birger vilket ledde till tragedin ”Nyköpings gästabud”.

Dagens Håtuna har lugnare men minst lika spännande aktiviteter på gång. Kolla bara in alla nostalgiska flygplan som cirklar i luften en dag på våren när nuvarande herren till Håtuna bjuder till ”Fly In”

TR-klubbens Ulf Velander var skolkamrat med Håtunas Håkan Wijkander i Sigtuna och tillbringade som ung många helger på gården. I dag har både Håkan och Ulf nått mogen ålder med spännande intressen som veteranbilar och flygplan.

Varje vår bjuder Håkan Wijkander in till Håtuna Fly In där ett tjugotal flygplan, de flesta från ”das zumal” i omgångar cirklar omkring i luften till ett fantastiskt ljud och ibland dramatiska manövrar.

Krattat för finbilspakering

Gårdsplanen är samtidigt krattad för finbils-parkering. Där anländer vi i TR 6 tillsammans med Uffe i TR 4 samt några Morgan. Många besökare rör sig runt bilar och flygplan, det hela känns lite som en nostalgitripp och vi mår alldeles utmärkt i solen bland allt som finns att upptäcka.

Ärtsoppa på rätt sätt

Till spis finns förstås också ett nostalgiskt fältkök där ärtsoppa kokas på det ”äkta” viset och smakar förträffligt. Men hur började allt detta egentligen, vi pratar med Håkan för att ta reda på det.

”Uffe hade fått en gammal modellmotor från sin pappa som han hade sönder fingret på. En dag när Uffe inte var hemma så tog jag motorn, ställde mig vid fönstret och slog till propellern, motorn startade faktiskt och jag fick en jädra smäll på fingret”

Det här var på femtiotalet och motorer var redan då i fokus. Fast det började med bilar säger Håkan. Jag körde en Bentley i Vintage Formel 1 för ett stall, det är ju kul när andra betalar skrattar Håkan. Sen när jag fyllde 40 blev man lite rostig så då började jag flyga för att stilla mina nerver, det var -86 säger Håkan.

Sedan dess har flygintresset tagit över och Håkan har ett antal plan som han renoverat till flygande skick och ett lika stort antal som väntar på renovering. Allt samlat i hangarerna på Håtuna som också har en egen start- och landningsbana självklart med gräs i tjugotalets anda. Flygintresset har också gått i arv då sonen Per är lika entusiastisk flygare.



Ready for take-off



British Empire representeras av TR4 A, TR6 och MGF

< Lika klassisk Austin "Hundkoja"



Klassisk Porsche visar upp den snygga fronten



Arméns fältkök med ärtsoppa kokt på orginalrecep



En stolt Håkan Wijkander välkomnar till Fly In



Några fler instrument än en Triumph TR-bil



Teknikintresserade gentlemän och dam studerar nyrenoverad motor





Inte riktig klar för take-off. I väntan på renovering

Fototävlingen 2025



Vi hade en fototävling som traditionsenligt avgjordes i samband med middagen på Sommarträffen. Vi fick in 21 bilder. Lite klent tycker jag men jag tror att en del till kunde deltagit om de bara kommit ihåg att skicka in bilder. Vi får pusha för det lite bättre nästa år.

Lika traditionsenligt (nästan) vann Ulf "Fabbe" Fabiansson. Det är svårt att slå Fabbe som har blick för hur en bra bild skall se ut. Alla som var med på middagen fick rösta och eftersom vi var över 100 personer så inkom många röster. Fabbes vinnande bild fick något över 30% av alla rösterna så det var ingen tvekan om vad medlemmarna tyckte. Fabbe fick även pris för nummer 2 men där var det tätt. Den bilden fick 8 röster. Tredjepriset fick delas. Det gick till Mats Pettersson och Göran Johansson vars bilder fick 7 röster vardera.

Bengt Nylén



















EVENTKALENDERN Nationellt

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

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

EVENTKALENDERN Internationellt

Goodwood Revival
12-14/9

www.goodwood.com

NEC Classic motorshow i Birmingham
7-9/10

https://www.necclassicmotorshow.com/

2026

European TR Meeting, Belgien
4-7 september

Inter-Club International på Malvern
14-16/8

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

BILDELAR SÄLJES

TR4 Emblem NOS (New Old Stock)

Emblemet är fabriksnytt i originalförpackning. Jag har tänkt mig 600kr plus porto.

Bengt Andersson Hasselvägen 65 Henån.
070-756 02 50

BILDELAR KÖPES

Dörrhandtag

Är det någon som har ett dörrhandtag till en TR4A vänster sida över till salu?

Per Grimshorn
per.grimshorn@gmail.com
070-665 61 71

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





Foto: Ulf "Fabbe" Fabiansson

Exakt på dagen 50 år efter klubbens bildande firas det med "skumpa" och tårta på bilträffen i Hajstorp.

Mer om detta i kommande nummer.

Swedish TR Magazine

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 4 2025	Manusstopp fre 17/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2026	Manusstopp 30/1 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2026	Manusstopp fre 20/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2026	Manusstopp fre 24/7 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

SPORT Fabriqen

www.sportfabriqen.se

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN'S WEBBSHOP



ROUNDNECK MED BRODYR 379 SEK



VÄST MED BRODYR 649 SEK



MÖSSA MED BRODYR 229 SEK



T-SHIRT MED TRYCK 199 SEK

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