SWEDISH NR 3 September 2026 VOL 194

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	Håkan Gerdbo Trulsbrunnvägen 6A, 236 38 Höllviken 072-7213070 hakan.gerdbo@yahoo.com
Väst Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland	Göran Andersson Ögärdesvägen 34, 436 40 Askim 0708-59 20 19 catharina.goran@outlook.com
Öst Småland, Öland, Gotland, Östergötland, Närke, Södermanland	Håkan Jonhed Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors 0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com
Mitt Stockholm, Uppland, Västmanland	Torbjörn Zettergren Älgstigen 3, 167 66 Bromma 0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@outlook.com
Norr Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland	Jan Dahlin Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå 073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se
Utlands-koordinator	Hans Edvardsson Labergsvägen 7, 310 38 Simlångsdalen +46 702 425 160 hans.edvardsson@andritz.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Hej

Nu kan vi snart summera ännu en härlig sommar med många soliga dagar som gjorda för sportbilsåkande. Till att börja med vill jag tacka för en supertrevlig sommarträff! I år gick den av stapeln i Småland i trakterna av Toftaholm och Huseby bruk. Det var familjerna Edvardsson, Edvardsson och Prescher som hade ordnat det så bra!

Det blir spännande att se hur nästa års träff i Askersund kommer att matcha det. Jag är dock inte speciellt orolig då vi har ett gäng duktiga arrangörer även där som redan är igång med planeringen av den! Har du ännu inte varit med på någon sommarträff så planera in det nästa år! Läs Håkan Gerdbo´s artikel så förstår ni varför.

När ni läser detta är det inte många uteaktiviteter kvar att åka på så vi får börja planera vinterns alla aktiviteter. Jag vet att flera av våra distrikt planerar för olika vinterträffar, som tex biovisning, garageträffar mm. Så när vi nu ändå är i tack-tagen vill jag även tacka alla våra distriktsrepresentanter för det fina jobb ni gör! Bland ytterligare aktiviteter som vi vill göra så är det att vara med på Elmia, tillsammans med andra brittiska klubbar, även kommande påsk. Gensvaret förra gången var fantastiskt. Vill Du vara med och skruva på en Triumph TR4IRS eller bara prata om vår klubb och gemenskap så skicka ett mail till mig!

Ytterligare en sak att tänka på är nästa års Europaträff som går av stapeln i Norge. 2013 var förra gången och det blev en alldeles oförglömlig tur längs fjordar och över fjäll. Se info längre fram i tidningen samt successivt på vår hemsida. Bokningen öppnar redan i januari och platserna brukar fyllas upp snabbt.

Det är många spännande resereportage i detta nummer, men vi vet att ni läsare gärna också vill läsa olika teknikartiklar. Så nu när ni planerar vinterns fixande se till att göra plats för några mobilbilder som vi tillsammans med text kan publicera och på så sätt sprida TR-kunskap om hur man gör (och även inte bör göra).

Till dess, många hälsningar

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar! 4
- Nordisk TR-träff 5
- Hur man också kan använda sin TR .. 8
- Classic & Dream Cars 10
- Prins Bertil Memorial 12
- Svenskt Sportvagnsmeeting 14
- Toppa upp oljan i växellådan 16
- Certifikat på din TR 17
- Exteriör- & interiörfärger 18
- Ångans dag 24
- TR-träffen 26
- Fototävlingen 30
- Brittisk kraftsamling 32
- TR-profilen: Bo Mattsson 34
- Europamöte 2027 i Norge 38
- Piratenrallyt/Klubbkampen 40
- Köp & Sälj 42
- Internationella Event 42
- Årets Rackham Surprise Prize-vinnare 43
- Klubbshop 44

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

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

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

Omslagsbild
Ulf "Fabbe" Fabiansson

Tryckort
Multiply, Malmö 2026

Certifikat på din bil

För TR3B/4/4A/5/250/6/7/8 kan man erhålla ett certifikat från:
The Archive Department
https://www.britishmotormuseum.co.uk/archive/heritage-certificates
Ett certifikat kostar £ 52 + porto. Betalning via Mastercard/Visa.
Se TR Magazine 4/2025.

Certifikat för TR2/TR3/3A
Certifikat för TR2, TR3 och TR3A kan endast fås från Mike Ellis. Du bör då kontakta Mike via e-mail: tr2-3registrar@tr-register.co.uk. Mike tar ca £17 för att utfärda ett certifikat + porto. Betalning kan ske via banktransfer eller via PayPal. Mike behöver bilens Commissionnummer (TS).

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
1661	Conny Pallhed	Risabo 1	504 96	BREDARED	1973	TR6
1662	Sylve Andersson	Kull 371	313 97	SIMLÅNGSDALEN	1971	TR6
1663	Christer Adolfsson	Kullerstasandsvägen	635 09	ESKILSTUNA	1970	TR6 PI
1664	Rolf Gustavsson	Gamletullsgatan 47	302 24	HALMSTAD	1970	TR6 PI
1665	Henrik Höglund	Norra Strandg 14	456 61	HUNNEBOSTRAND	1970	TR6 PI
1666	Peter Roos	Kyrkängsbacken 22 1tr	141 35	HUDDINGE	1964	TR4
					1958	TR3A
1667	Lennart Börjeson	Fleringe Annex 202	624 60	LÄRBRO		
1669	Ulf Danielsson	Nydala PI 1095	268 90	SVALÖV	1970	TR6 PI
1670	Ulf Roberth Andersson	Hammars Parkvag 17	216 30	LIMHAMN	1969	TR6 PI
1671	Rickard Wolrath	Björkgatan, 12a	753 24	UPPSALA	1974	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.

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





Liten paus på vägen

Nordisk TR-träff i Ringkøbing

12-14 juni 2026

Foto: Inge Jonsson, Matz Andersson & Bengt Nylén

Resan dit, torsdag

Vimmerby – Gbg. Tidig start för mig som gillar lugna mornar, Oskarshamn till Vimmerby för att ta styrningen av Matz TR6:a. Han stod redo ”glad och packad”. Fast ändå inte riktigt glad, eftersom han inte får köra själv pga tillfälligt problem med synen på ena ögat. Väderprognosen såg väl inte särskilt lovande ut, så regnställ och paraplyer låg högt i packningen. Suffletten var nere ändå, för hoppet överger man inte. Sol hela vägen till Göteborg och Stena Line, bara kort stopp i Landvetter med lite högoktanigt indiskt till magen och 98-oktanigt till tanken.

Besök i Skagen o Grenen. Övernattning i Hjörring

Helt lugn överfart till Fredrikshamn med Stena Line. Vid 19-tiden framme i Hjörring och vårt boende, snabb koll på vädret och vi konstaterar att ”det ser bättre ut i kväll än imorgon” så vi drar till Skagen. Matz tog sig allra längst ut på Grenen medan jag tog en paus halvvägs dit längs strandpromenaden. Ganska sent tillbaka, men vi hade ju gott om tid nästa dag så vi kunde kosta på oss sovmorgon.

Fredag

Resa längst västkusten till Ringköbing, som vanligt försöker vi undvika de större vägarna, men att hitta kurviga TR-vägar i Danmark är inte det lättaste. Många av vägarna verkar vara dragna med linjal på kartan. Vi upptäcker också att hitta lunchrestaurang mitt på dagen är inte lätt, nästan all öppnar vid 16-17-tiden så det får bli en nödpizza. Vi kompenseras rikligt med en 3-rätters senare på kvällen. Nu möter vi lite regn och suffletten åker upp och vi tar en färjetur mellan Agger och Thyborön. Från Agger till själva färjeläget går vägen spikrakt i 5 km på en vägbank genom sjön. Nu börjar vi få känning på målet Ringköping, efter lite felnavigering i stan blir vi välkomnade på hotellet, bla av Bengt och Barbro Nylén som är de enda andra svenskarna på träffen. Norge däremot var väl representerade med hela 10 fordon.

Vi tror att vi blev välkomnade till Danmark och den Nordiska träffen, den jydska dialekten är lite knepig. Som vanligt mycket rese och bilsnack till en smaklig 3-rätters middag. Matz var lite orolig att det skulle bli mycket fisk eftersom vi är på Jyllands västkust och fiske är stort här, fisk är något han undviker, men den lyste med sin frånvaro.

Lördag

Morgenmad, som det heter här i Danmark kunde vid hotellfrukosten, som vi svenskar är lite ovana vid, stärkas med Gammeldansk eller Fernet-Branca. Aktiviteterna började med en mycket uppskattad guidning av två 1800-tals väktare. De två var av lite olika format, den ene var inte så hög över marken, vilket ledde till följande meningar. ”Jag hör inte... varpå någon sa... jag ser dig inte heller”, svaret blev... ”jag kan höja rösten men jag kan inte bli längre”... stor munterhet i gänget. Efter guidningen följde en tour runt Ringköbing fjord med ett stopp vid Stauning Strand Restaurang för frokost (lunch på danska), lite kaotisk parkering, innan vi lät oss väl smaka av smörrebröd. Vi fortsatte sen runt fjorden och passerade Hvide Sand som kanske är känt för en TV-serie som utspelades där. Vi tog oss en kik på havet också, när vi kämpat oss över sandynen var det lite som att sticka huvudet i en sandbläster, det blåste ganska friskt från havet. Vi tog oss tillbaka till hotellet och samlade oss för galamiddagen,

En präktig 4-rätters efter välkomstdrinken, uppblandat med tal mellan rätterna. Jydskan blev inte lättare att förstå ens med hjälp av öl o vin. Lättare flöt samtalen med bordsgrannarna på någon sorts skandinaviska, svorsk-dansk blandning.



Då är vi igång


Skagen-grenen


Vägar ritade med linjal i Danmark


Man känner sig liten i en TR6:a ibland


Fler entusiaster på vägarna


I väntan på tur till Skagen


Välkomstmiddag


Guidning i Rinkøbing

Söndag

Dagen startade med morgenmad igen, vi skippade gammeldansken idag också. En del av oss körde lite uppdaterade motorer, här mappar Runar Sand om styrningen på en bil som har ett modernt bränsleinsprutningssystem som han tagit fram och som sitter i ett flertal norska TR6:or. Efter det utcheckning och en kortare tur till strax öster om Herning och Autogalleriet. Ett intressant koncept bildat av några fordonsklubbar där man med ett rimligt prissatt medlemskap kunde hyra plats för sitt entusiastfordon. Hyran var också rimlig, om jag kommer ihåg rätt ca 800 kr/månad i varmhållen lokal. De hade förutom enkelt kök och samlingslokaler en verkstadshörna med lyft och verktyg. Man stärkte finanserna med att ta inträde för att få se fordonen. Förvånansvärt få platser var tomma även om säsongen för entusastbilar ju börjat. Efter rundvandringen bland fordonen, en del välbekanta eftersom de passerat i ens eget liv, andra lite mer unika som den här Lancian Gamma Cope och Fiat Vignale. Efter frokost på smörrebröd, spreds vi under glada tillrop, somliga på väg hem, andra på fortsatt tur i Danmark.

Vi drog till Århus för att ta färjan till Odden och övernattning i Vig, här var en av få gånger suffletten åkte upp pga kraftig regnskur. En kvällspromenad, lite mat och öl så kände vi oss rätt nöjda med dagen.

Måndag

På måndag morgon kändes det som resan hem hade börjat, vi hade glömt att handla frukostmat, vi bodde på ett AirBnB utan B, så det blev nödfrukost på Hönökaka och räkost. Vädret ser lite lurigt ut, så vi startar med suffletten uppe, tar en kort färjetur över Isefjords öppning mot havet, mellan Hundested och Rörvig, suffletten ner och vi fortsätter längst Själlands nordkust till Helsingör. Väldigt tätt med sommarstugeområden, hastighetsbegränsning till 50-60 nästan hela vägen, men ett väldigt pittoreskt område. Shopping (ost och Navy Rum) samt lunch i Helsingör innan färjan till Helsingborg. Nu blev det som det brukar, plattan i mattan och kortaste vägen hem, ösregn i Ljungbytrakten dämpade farten något, men vid 8-tiden på kvällen var vi i Vimmerby. Att sen sätta sig i vardagsbilen efter 145 mil i TR6:a kändes märkligt, tyst, lättstyrt, lättbromsat, självväxlande, härligt på sitt sätt, men oengagerat. Kan inte vänta tills jag sitter i någon av mina entusiastbilar!


Parkering vindskyddat bland sanddynerna


Inte badväder idag


Lite "fine dining" på kvällen


Vi laddar inför middagen


Sjungande väktare från 1880-talet är våra guider


Smörrebröd

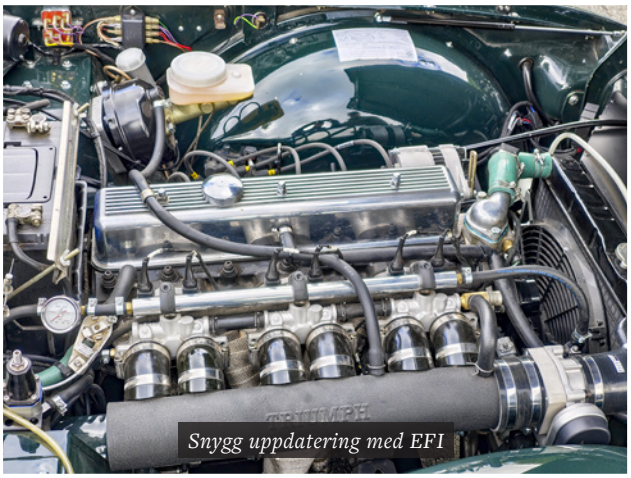

Vissa hamnade utanför


God aptit på smörrebröden


Lätt kaotisk parkering


Nu börjar lördagstouren


Runar mappar en uppdaterad 6:a


Snygg uppdatering med EFI


Ovanlig Fiat Vignale 125 Samantha


Ovanlig Lancia Gamma Coupé


Liten färja på Själland för att korta hemvägen


Det fanns lite plats för 6:an på färjan

Hur man kan använda sin TR på fler sätt

Text och foto: Jan Sjögren

Vi har alla mycket roligt med våra TR-bilar. Både genom att köra dem och att få skruva på någonting som man förstår, oftast.

Har man dessutom nöjet att ha döttrar och den äldsta skall gifta sig och som kommer, med bedjande ögon (behövdes ytterst ringa övertalning), att de skall få åka TR3A mellan kyrkan och logen där bröllopsfesten skall hållas så adderas ytterligare ett plus.

Hur gör man då när bilen är 2-sitsig, dottern har högklackade bröllopsskor samt bara ett automatkörkort? Jo, brudgummen, numera svärsonen, som har stor körvana fick träna 2 ggr för att undvika eventuella tjuvstopp och klara eleganta avstängningar utan glödtändning.

Jag började genast surfa runt för att se hur en bröllopsutsmyckad bil skall se ut och kom mycket snart fram till följande:

Ali express för ros-girlanger och rosetter (otroligt prisvärt för 108 kr respektive 31 kr, inkl frakt).

Biltema för självhäftande papper, permanentpennor och sen en vass skalpell för att renskära nygifta-dekalen.

Då paret har ett starkt Italienintresse så inhandlades även ett antal burkar med krossade tomater av fabrikat ”Mutti” som hängdes efter bilen. Tomaterna ligger fortfarande i frysen och väntar på kommande köttfärssåser.

Mycket uppskattat

Bilen och dess utsmyckning uppskattades mycket av såväl brudpar, gäster men också bröllopsfotografen. Hon gick igång och tog mängder av både analoga-, digitala- och drönar-bilder. När det sen var dags att fotografera brudparet i den så kallade ”golden hour”-stunden (solnedgången) fick jag bryta taffeln för att köra fram bilen åt dem.



”Golden hour” foto: Birgit Walsh



TR-lyckligt brudpar



Egenhändigt gjord dekal och Mutti-burkar



Ros-girlanger och rosetter

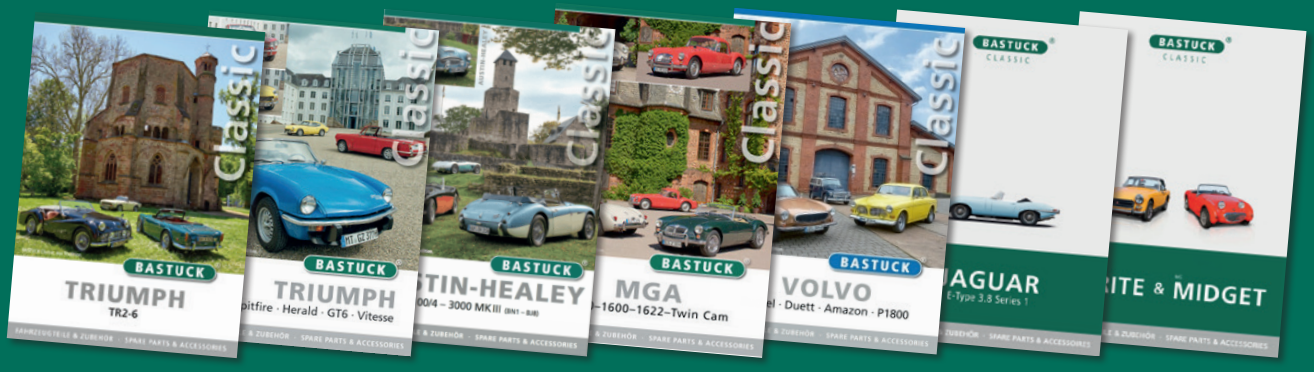
BASTUCK®

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



Text: Torbjörn Zettergren Foto: Inger & Torbjörn Zettergren

På vårkanten damp Classic Motor ner i min brevlåda och entusiastiskt kastade jag mig över tidningen och läste noggrant sida för sida. Många trevliga och intressanta artiklar som vanligt. Men en reklamartikel tilldrog sig mitt intresse, ”save the date för Classic & Dream Cars vid Åkeshofs Slott i Bromma 10 maj”. En förhållandevis ny endags-bilträff i Stockholmstrakten som startade upp för första gången förra året.

Dagsprogrammet verkade trevligt och påminde lite om Goodwood Revival i England, fast i microformat och utan biltävlingar. Kanske något för Triumph TR klubben och mig, jag bor ju bara ett par km därifrån och har just fått igång bilen efter vinterdvalan.

Dagens händelser var följande:

- **Concours de charme** – Juryn prisar ekipage där tema, klädsel och bil bildar den mest tidstypiska och charmigaste helheten.
- **Best in Show** – juryn utser vinnaren som är exceptionell och i bästa utställningsskick.
- **Peoples Choice** – publiken röstar fram sin favorit, den vackraste, den roligaste, den charmigaste eller mest unika bilen.
- **Hattparad** – en specialistjury utser den elegantaste, och roligaste hatten.
- **Best dressed/Look & Style** – juryn belönar de mest stilfullt klädda besökarna.
- **Underhållning, trubadur, DJ** och förtäring i slottsmiljö.
- **Fri entrè** och bara 100 kr för utställare.

Jag skickade snabbt in en anmälan för utställning av min röda TR:6a PI 1969, men det var redan fullbokat dvs över hundra bilar. Det stora intresset gjorde att ledningen för mötet beslutade att hyra in delar av slottsparkeringen för att kunna ta emot fler utställningsbilar. Så jag/TR-klubben hade tur och kom till slut med och fick en bra plats i slottsparken.

Det var bara att rulla ut bilen ur garaget för rengöring och en snabbvaxning. Till slut såg TR6:an presentabel ut och det var bara att fylla skuffen med TR-tidningar, presentationspärmen från Elmia, bord, engelska flaggan, klubbens beachflagga och matsäck (slottslunchen hoppar jag över). Vårvädret kunde inte vara bättre, så glad i hågen körde jag den korta sträckan till Åkeshofs Slott.

Vid 11-tiden var de flesta bilar, motorcyklar och mopeder uppställda. Fordonens åldersspann var stort, från 1906 till 2026. Besökarna började strömma till och stämningen blev på topp mellan alla samlade. Fordon, hattar och uppdressade besökare i den bästa blandning. Den grönskande slottsparken skapade en perfekt miljö för dagens tillställning. Enda nackdelen var en stor blommande lönn, så motorrummet, sittbrunnen och skuffen blev full med lönnblommor vilka jag fortfarande städar ur. Intressant och kul var den stora blandningen av biltyper, historiska standardbilar och lyxbilar, både nya och gamla sportbilar, rallybilar, formelbilar, muskelbilar, prototyper etc. Dvs något för alla. Min 6:a blev förstås en bil i mängden men jag tyckte att det var ovanligt många bekanta och okända som kom fram och ville sparka däck och att huven skulle öppnas, samt prata engelska sportbilar. Det var extra kul att både yngre och äldre visade intresse. Passade givetvis på att presentera TR-klubben och delade ut en hel del klubbtidningar och muntlig information.

Hustru Inger och sonens Toypudel fick vakta bilen en stund så jag själv kunde gå runt lite och spana. Såg bla en Wolseley 1955 i perfekt skick utan en skråma och jag funderade över hur många 1000 timmar det tagit att få den så oklanderlig. Drömde mig bort








lite bland Zündappmopeder, ungdomsdrömmens moped. Tittade lite på olika tidstypiska klädstilar, Lamborghinidrömmar och historiska klenoder.

Lite kul var det när ett äldre par kom fram till Triumphen och berättade att de haft en likadan, men nu körde de en Wolseley. Det visade sig att det var den bilen jag sett tidigare. Han hade ägt den i 47 år och inte lagt ner en enda timme på renovering annat än service. Han hade köpt den av förste ägaren som inte använde bilen annat än på sommaren i solsken. Vid första titten på bilen hade han inte fått ta ut den ur garaget för provkörning, säljaren hade sett ett moln på himlen och man vet ju inte om det kan komma ett regnstänk, så det var bara att åka tillbaka hem igen för att återkomma vid annat tillfälle och avsluta affären.

Framåt 15-tiden var det prisutdelning till alla vinnarna och efter det dags att avrunda ett lyckat event. Håll ögonen öppna det talas om ett höstmöte i september med samma tema fast på Gillinge. Jag kommer i alla fall tillbaka till Åkeshof nästa vår, för det här vill jag uppleva igen, inte så ofta vi har något liknande i Stockholmstrakten. Ja, det skulle isf vara Prins Bertils Memorial i Juni, den träffen är svårslagen.



Stilstudie av Per Settergren

Text & foto: Torbjörn Zettergren

Prins Bertil Memorial

7 juni 2026

Vilken helg, lördag 6 juni Sveriges nationaldag och söndagen 7 juni med Prins Bertil Memorial på Ladugårdsgärde Djurgården i Stockholm. Vad skall Inger och jag välja, eller orkar vi båda två?

På lördagen gav vi oss iväg in till Stockholms City och promenerade ner till Kungsträdgården där det var full aktivitet med flaggor, ballonger, matstånd, uppträdanden och gyckel. Fortsatte vår väg längs Strandvägen och vek av vid Djurgårdsbron och en glasskiosk för att köpa var sin glass i solskenet. God stämning och mycket folk. Vi fortsatte vår promenad förbi Nordiska Museet och stannade till vid Marinmuseet framför Vasavarvet. Där var det fritt tillträde till ett antal torpedbåtar, minröjare och isbrytare. Sugna av att vara på vattnet styrde vi kosan till Djurgårdsfärjan som tog oss till tunnelbanan vid Slussen. Sista biten blev det spårvagn till hemmet i Bromma. Inget bilåka, tur att vi sparade lite krafter till morgondagens begivenhet med just bilar, Prins Bertil Memorial.

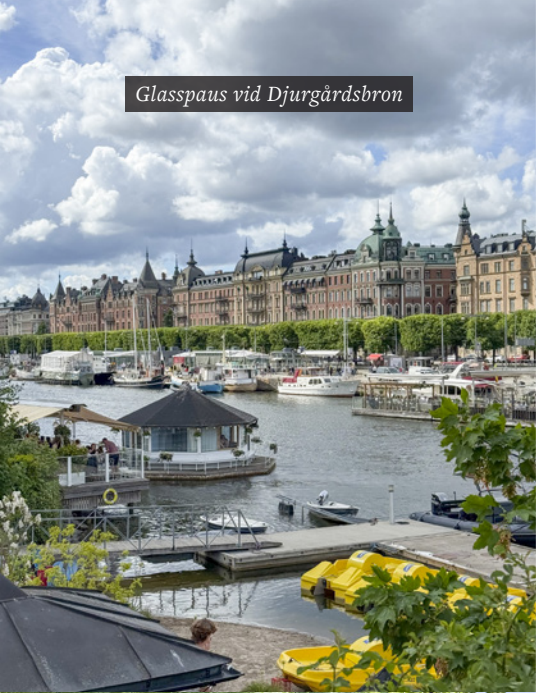
Söndagen bjöd på fint sommarväder, perfekt för Prinsens evenemang på Gärdet med Kungliga Automobil Klubben KAK som arrangörer för 104 gången, första gången var 1922. Bara att ta oss in till ”stan” igen. Tidigare på morgonen hade de bilar som ville vara med i kortegen samlats vid Hagaparken för att paradera genom Stockholm ut mot Ladugårdsgärdet för uppställning. Det är fritt att välja deltagande, kortegen, Prins Bertil Memorial (Ett regularityrally där 80-talet klassiska ekipage tävlar mot en strikt idealtid på Greve Von Essens Väg) eller Gärdesloppet (Fartfylld uppvisningskörning och tävling för historiska sport- och racerbilar på en 2,5 km lång slinga). För oss som inte deltar aktivt med bil fanns fullt med publikaktiviteter med fri entré, foodtrucks, utställare och andra aktiviteter för hela familjer.

På Gärdets uppställningsplats hade bilarna ställt upp sig för att beskådas. Alla typer av fordon var representerade, två hjul, tre hjul, fyra hjul och nyttofordon med som det kändes obegränsat antal hjul. I prydliga rader eller nästan prydliga rader trängdes moderna lyxbilar, historiska lyx- och standardbilar, klassiska sport- och rallybilar, historiska nyttofordon. Fem stycken Triumphbilar fanns på plats, två TR4:or och en TR3:a dessa deltog i Prins Bertil Memorial. Den rutinerade Per Settergren stod för en fin insats och kom 5:a eller 6:a i finalen, han var själv osäker. I kortegen och uppställningen deltog även en TR250 och en TR6.

Nästan lite för varmt

Det fina vädret gjorde att alla evenemang gick att genomföra utan problem, nästan lite för varmt. Kortegen brukar kunna vara lite rörig med långa köer genom City men flöt på bra i år, så motorerna kunde kylas ner utan att börja koka. Trots att tillställningen är stor så funkade det bra att samsas om tillgängliga ytor och det är en av fördelarna att man som åskådare kan uppleva allt utan att ta sig några långa sträckor. Vi tog oss en bit åt sidan och fotade de tävlande bilarna i fina trädgårds- och husmiljöer.

Vid dagens slut tänkte jag att det skulle ha varit kul att delta själv. De deltagande Triumphbilarna var där på egna initiativ, vår TR-klubb gör ingen samlad kallelse eller anmälan. Men till något annat år kanske vi kan samla oss och göra ett planerat deltagande. Det behöver ju inte bara vara med Stockholmsbilar.



Glasspaus vid Djurgårdsbron



Historiska bilar



Marinmuseets torpedbåtar



Jaguar E-type i fin rallymiljö



Volvo 1800S med full kontroll



TR3:an klockas



Austin Healey kör så det ryker



Vy över uppställningsplatsen



26 SVENSKT SPORTVAGNSMEETING

Text: Håkan Gerdbo Foto: Bengt Nylén

Traditionen bjuder att vi i södra Sverige njuter av detta fantastiska evenemang varje år i början av juli. Sportbilsentusiaster, veteranbilsägare, motorentusiaster samlas och upplever race, pratstunder och får input från likasinnade. I en miljö där det blandas dofter av bränt gummi, olja, avgaser, grillad korv och hamburgare. Platsen är Ring Knutstorp och evenemanget är Svenskt Sportvagnsmeeting.

Det varar i tre dagar, men kanske är lördagen den mest intressanta för oss TR-are. Då körs det alltid ett rally som avslutas på tävlingsbanan där bilarna återsamlas. Det är ett rally i lugnt tempo på små mysiga asfaltvägar med stationer där olika moment skall klaras av. Ibland med bilen och ibland utan. Ca 90 deltagande bilar.

I årets rally deltog våra medlemmar Bo Franzén, TR 6 PI, Per Linder, TR 6. Sten Lennbro hade tyvärr TR 6:an hos "doktorn" så han körde sin BMW Z 4 och det gjorde även Lars Brändström, medan Anders Jönsson (TR5 under totalrenovering) valde att lufta sin snygga Ferrari 328. En av våra danska vänner från TR Club Danmark deltog nämligen Peder Andersen i TR4.

Det fanns även ett klubbtält där flera specialklubbar medverkar med några bilar under tak och svarar på intresserade åskådares alla frågor. Givetvis fanns TR-klubben på plats.

Lågkonjunkturen märktes i år

Tyvärr märktes det att den ekonomiska verkligheten nu kommit ikapp många. Det var relativt tunna startfält i år, t.o.m Mazda Miata-fältet var tunt. Jag talade med flera aktiva i depån och det är tyvärr helt klart att många nu valde att ställa tävlingsbilarna hemma i år och spara pengar. Den vanligtvis stora klassen med förkrigsbilar samlade nu bara 8 bilar. Synd, men bara att acceptera.

Som alltid är arrangemanget i regi av MSCC av yppersta klass.

Men entusiastbilar bland åskådarna var det tätt med och flera TR syntes, det var en verklig ljusglimt. Den ende som alltid ställer upp och racar varje år är Max Lindblom med sin svårkörda TR2. Den är alltid lika härlig att se och höra. Men den är bara en TR2:a till "skalet". Max blev 3:a av 7 i Roadsport B.

Vi låter bilderna tala för sig själva och ser fram emot 2027 på Knutstorp.



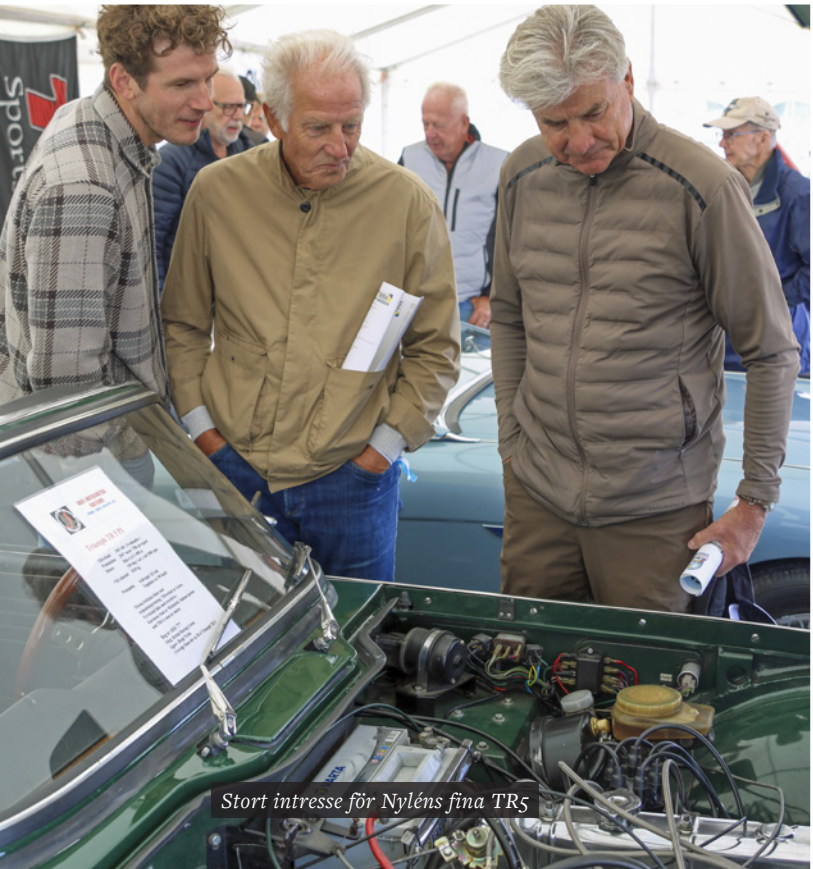
Sportbilsparkeringen



TR-klubbens del av Sportvagnstältet







Stort intresse för Nyléns fina TR5



En vanlig syn på våra race-banor sen 60-talet.
Max Lindblom i sin modifierade TR2



Några av TR-bilarna

Dags att toppa upp **oljan** i växelådan/ overdriven

– *samt smörja delarna på framhjulen!!*



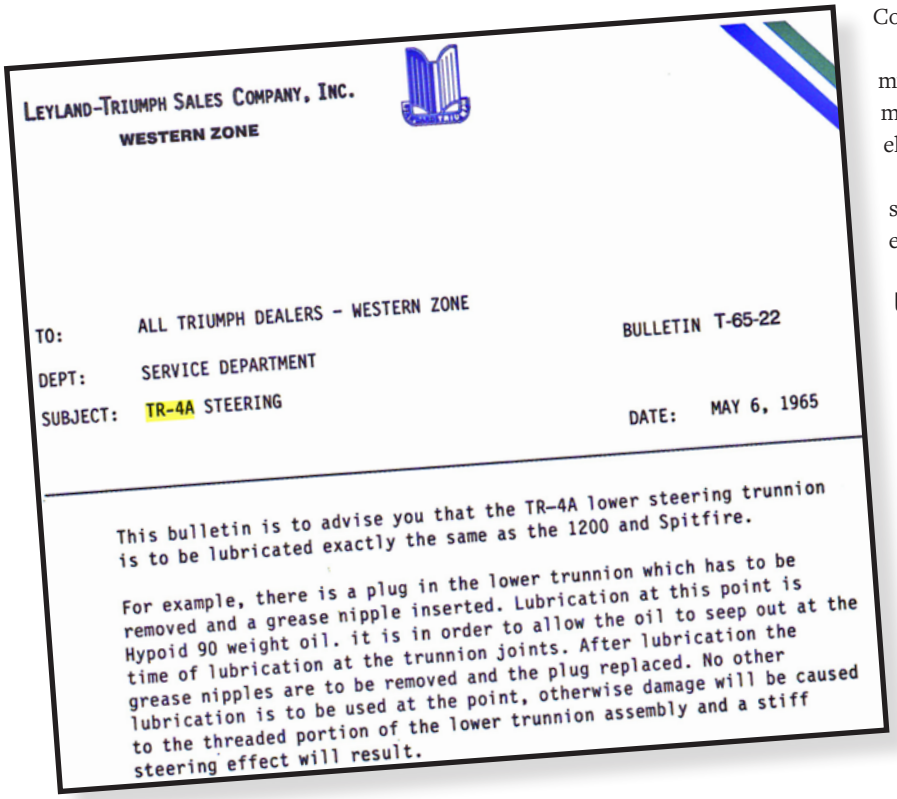
Denna artikel borde väl publicerats inför säsongen i nr 1 eller 2 men det är inte fel att gå på med lite underhåll när som. Nedanstående bilder och text gäller TR4A, TR250, TR5 och TR6. Jag använder de engelska orden nedan för det är en massa bildelar som jag inte vet vad de heter på svenska!

Vet du när nivån på oljan i växelådan/overdriven kollades senast? Vet du när oljenivån i diffen kollades? Båda bör kollas var 1000 mil.

Vet du när olja senast pumpades in i ”lower steering swivel”? När fick ”upper ball joint” lite fett? Även detta bör göras var 1000 mil.

Växelåda/diff

För att byta olja eller för toppa upp olja i diff eller växelåda behöver du en oljepump. Den finns en enkel oljepump på Biltema eller Jula för 149 kr. Nackdelen med den är att plaströren gärna far ut mitt i fyllningen. När man då stoppar tillbaka det som hoppat ut så är det dessutom olja på det så det sitter ännu sämre. Tips: Borr ett hål rakt igenom röranslutningen på pumpen och röret och sätt en lite skruv på tvären. (I learned the hard way).



LEYLAND-TRIUMPH SALES COMPANY, INC.
WESTERN ZONE

TO: ALL TRIUMPH DEALERS - WESTERN ZONE
BULLETIN T-65-22

DEPT: SERVICE DEPARTMENT

SUBJECT: TR-4A STEERING
DATE: MAY 6, 1965

This bulletin is to advise you that the TR-4A lower steering trunnion is to be lubricated exactly the same as the 1200 and Spitfire.

For example, there is a plug in the lower trunnion which has to be removed and a grease nipple inserted. Lubrication at this point is Hypoid 90 weight oil. it is in order to allow the oil to seep out at the time of lubrication at the trunnion joints. After lubrication the grease nipples are to be removed and the plug replaced. No other lubrication is to be used at the point, otherwise damage will be caused to the threaded portion of the lower trunnion assembly and a stiff steering effect will result.

Använd gärna en olja typ Mobil Devac W75-90. Finns bla på Oljemagasinet. Det är en mycket fin syntetisk olja. Har du mineralolja tidigare i dessa så går det bra att toppa upp med denna syntetiska olja. Börjar du få problem med att få OD:n till att gå in?? Då beror det sannolikt på att det är för lite olja i enheten vilket gör att det blir för dåligt tryck.

Lower steering swirvel (vid framhjulen)

Det är lätt att missa denna smörjpunkt för den sitter bakom bromsoket. Här sitter det antingen en bult (original) som du måste byta till en smörjnippel eller så har någon redan bytt till en smörjnippel och låtit den sitta kvar. Här är det lätt att tro att det skall tryckas in fett men det är fel. Det skall tryckas in Hypoidolja. Det går bra med tex Mobil Devac W75-90. Det framgår av ett servicemeddelande från Leyland-Triumph Sales Company daterat 6/5 1965.

Jag har dock valt en annan variant. Jag har ett mycket bra verktyg på vilket man monterar en tub med olja. Mycket lätt att använda. Köpt från Axelsson Marin i Strömstad.

Hemsida: www.axmann.se. Sök på ” Fettspruta Quicksilver 37299Q2”. Oljan på tuben är en SAE 90 olja.

Upper ball joint

Här skall du inte använda olja utan trycka in fett med en fettspruta. Manualen säger ” 5 strokes only”. Obs! Dessa var i original försedda med en smörjnippel men det har genom åren sålts nya både med och utan smörjnippel På min TR5 sitter det typen med smörjnippel. På min TR6 sitter det utan smörjnippel. Kanske dags för nya?? De har nr GSJ131 med smörjnippel och GSJ131B utan i Moss katalog.



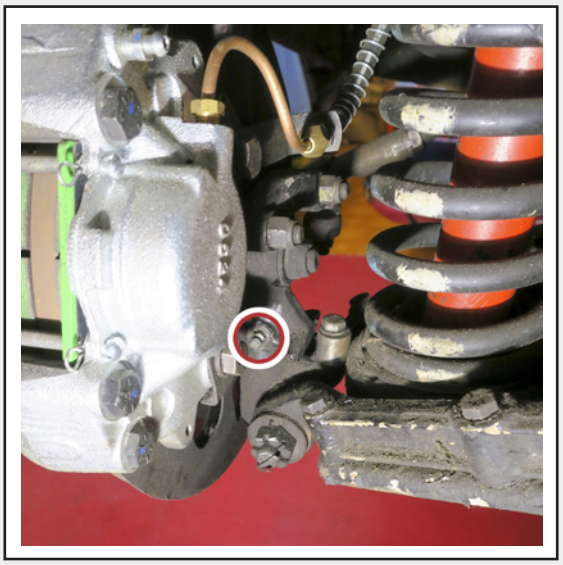
Pump för att toppa upp oljan i växellådan



Oljepump typ Quicksilver 37299Q2.
Att använda till ”Lower steering swirvel”



Olja typ Quicksilver Gear Lube SAE90



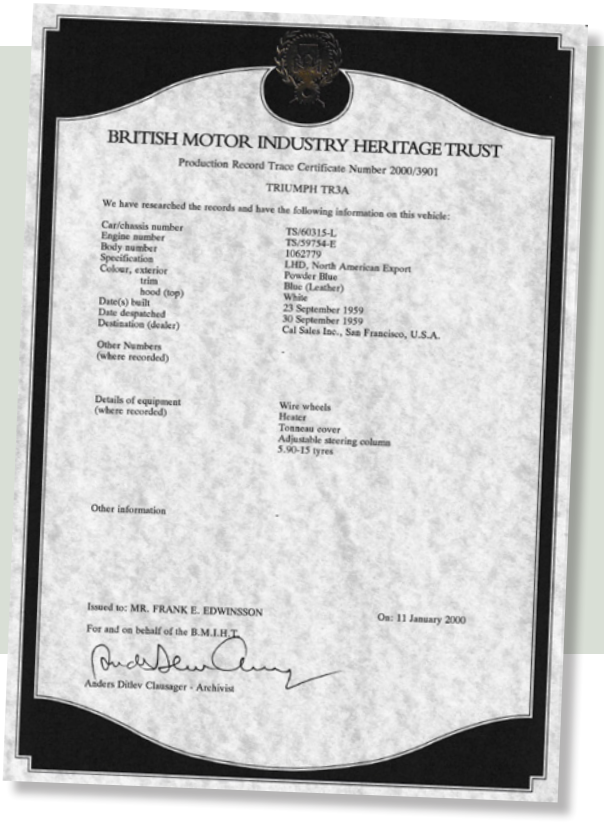
Smörjnippel för vänstra ”lower steering swirvel”.
Markerad med en röd cirkel. Obs! på höger sida sitter nippeln på framsidan

Certifikat på din bil

För TR3B/4/4A/5/250/6/7/8 kan man erhålla ett certifikat från "The Archive Department" https://www.britishmotormuseum.co.uk/archive/heritage-certificates

Ett certifikat kostar £ 52 + porto. Betalning via Mastercard/Visa. Se TR Magazine 4/2025.

Certifikat för TR2, TR3 och TR3A kan endast fås från Mike Ellis. Du bör då kontakta Mike via email tr2-3registrar@tr-register.co.uk. Mike tar ca £17 för att utfärda ett certifikat + porto. Betalning kan ske via bank-transfer eller via Pay Pal. Mike behöver bilens Commissionnummer (TS).



BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Production Record Trace Certificate Number 2000/3901

TRIUMPH TR3A

We have researched the records and have the following information on this vehicle:

Car/chassis number	TS/60315-L
Engine number	TS/59754-E
Body number	1062779
Specification	LHD, North American Export
Colour, exterior	Powder Blue
trim	Blue (Leather)
hood (top)	White
Date(s) built	23 September 1959
Date despatched	30 September 1959
Destination (dealer)	Cal Sales Inc., San Francisco, U.S.A.
Other Numbers (where recorded)	-
Details of equipment (where recorded)	Wire wheels Heater Tonneau cover Adjustable steering column 5.90-15 tyres
Other information	-

Issued to: MR. FRANK E. EDWINSSON

On: 11 January 2000

For and on behalf of the B.M.I.H.T.

Anders Ditlev Clausager - Archivist



Exteriör- och interiörfärgkoder

till Triumph TR2-TR8, 1953-82

Text & bilder: Anders Glingesten,

Jag har försökt göra en noggrann sammanställning av Triumph TR-bilarnas färger genom olika modeller och årgångar. Som underlag har använts tabeller ur tidigare TR-matriklar, Bill Piggots utmärkta böcker ”Original Triumph TR2-3B, TR 4-TR6 och TR7/TR8”, David Knowles ”Triumph TR6 – The complete story” samt James L. Taylers bok ”Triumph TR7 & TR8 1975-1981” samt annat underlag i form av lack- och inredningskartor och fakta från olika Triumph websidor på nätet, se referenser i slutet av artikeln.

De tidigaste färgerna på bilarna och dess inredningar är komplexa och varierade mycket. Karossfärgerna på TR2 till TR3A och tidiga TR4 har ingen färgkod utan bara ett färgnamn, det är därför ganska svårt att exakt bestämma rätt färgnyans till respektive färgnamn. De tidiga TR2 färgerna som ”Olive yellow, Geranium och Ice Blue” är svåra att bestämma eftersom de fanns under en begränsad period och fanns i olika nyanser. Efterhand blev det mer populära 50- och 60-tals färger med pasteller och klassiska vita, röda och gröna nyanser.

1970-talets djärva, utsvävande färgskalor slog igenom för fullt på TR6:ans färgkartor där de klassiska färgerna utmanades av bl. a ”Saffron Yellow, Topaz, Magenta och Java Green”.

Färgkoder började användas på Triumph TR4 modellen fr o m chassinummer CT 28807, byggd 1964-01-03, angavs på chassinummerskylten färgerna i tvåsiffriga koder. Antalet koder utökades i takt med att nya färger tillkom. På alla chassinummerskyltar ska det finnas en tvåsiffrig kod på bilens exteriörlack och en tvåsiffrig kod för ”trim” dvs. färgen på stolklädseln och övrig inredning/interiör. TR4-TR6 bilar som levererades med skinnklädsel hade bokstaven ”H” vid sidan om trimkoden. Detta färgnummersystem användes till slutet av tillverkningen av TR6 modellen i juli 1976 (se exempel på chassinummerplåt TR8).

Triumph TR3-TR6 levererades till utlandet i form av byggsatser (Completely Knocked Down, CKD-kits) och dessa bilar kunde lackeras i mera ”lokalt” mixade och framtagna

färger, exempel på dessa marknader är främst Australien (TR3), Belgien (TR5/TR6), Irland (TR2/TR3) och Sydafrika (TR3/TR4/TR6).

Brett utbud

I mitten av 1970-talet då TR7-modellen lanserades på USA-marknaden och i Europa, fanns det ett brett utbud av olika exteriörlacker att välja på, många färger fanns kvar från TR6 och en del nya British Leyland färger tillkom efterhand, främst metalliclacker som tillval fr. o m 1979-års modeller.

I samband med modellbytet till TR7/8 rationaliserade British Leyland sitt färgkodssystem och man började använda gemensamma benämningar av BL-koncernens karossfärger.

De gamla tvåsiffriga färgkoderna byttes mot treställiga bokstavskoder enligt följande:

Den första bokstaven anger grundfärg/basfärg: A: brun, B: brons, C: röd/maroon, D: skär,

E: orange, F: gul, G: guld, H: grön, J: blå, K: mauve/purpur, L: grå, M: silver, N: vit, P: svart,

R: flerfärgade scheman.

De andra två bokstäverna anger nyansen av basfärgen. Ta som exempel British Leylands svarta färger. En svart bil kunde ha färger betecknade PAA (första nyansen) PAB, PAC och PAD (andra till fjärde nyansen).

Som exempel kan nämnas ”Pimento Red” med gamla färgkoden 72, nu betecknades CAB, eller den nya metallicfärgen Argent silver som benämndes ”BLVC 396 el. MCB”

Observera att vissa färgnamn och färgkoder endast har använts för exteriörfärger eller interiörfärger, men de flesta färgnamn har använts både för både exteriör- och interiör/inredningsfärger under Triumph TR2 - TR8-seriens produktionstid 1953 till 1981.

Tabellerna i denna artikel anger så långt det är möjligt de olika exteriör- och interiörfärgerna och dess nummer tillsammans med de olika bilmodellerna. I artikeln finns prover på ett antal exteriör- och interiörfärger baserat på underlag i form av olika Triumph lack/färgkartor.

Om någon medlem har äldre färgkartor, lackprover eller annan intressant information som rättelser/tillägg om Triumphs färgkodsystem och dess lacker, inredningsfärger o dyl. hoppas jag att ni hör av er.



Referenser:
Förutom de omnämnda TR-böckerna finns det i dag många websidor att surfa vidare på vad gäller Triumph TR2-TR8 olika exteriör- och interiörfärger:

- **Classic Car Hub – Triumph colour codes, the complete guide by model.**
  https:classiccarhub.co.uk
  En mycket intressant websida som handlar om olika klassiska engelska bilmärken med restaureringsguider, överväxeltips, lackguider med färgbilder etc.

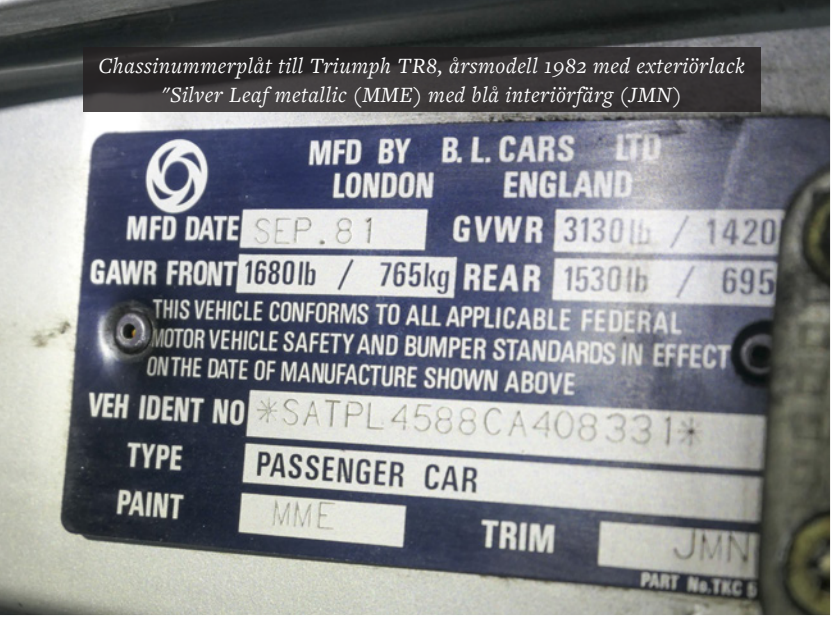
- **Triumph TR7/TR8.com**
  https://tr7tr8.com
  Websidan har en mycket detaljerad sammanställning av de olika exteriörlackerna till TR7 och TR8 från 1977 t o m. 1981 års modeller, kopplat till färgkod, chassinummer och årtal. Dessutom finns det fina färgbilder på varje exteriörlack.

- **Triumph Wedge Owners Association**
  https://www.triumphwedgeowners.org
  TWOA Websida har en detaljerad sammanställning av exteriörlackerna till TR7 och TR8 från 1977 t o m. 1981 års modeller. I tabellen finns även alternativkoder till bl. a Duponts lacker. Websidan har även en detaljerad tabell över TR7/TR8 interiörfärgkoder för 1977-81.

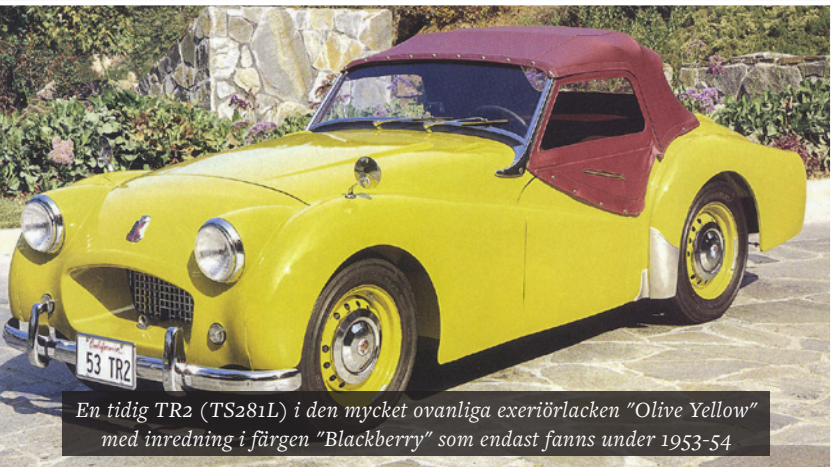
- **Triumph TR7.com**
  www.triumphtr7.com
  Webbsidan har en enkel sammanställning över exteriörlackerna till TR7 och TR8 från 1977 t o m. 1981 års modeller, uppdelad efter olika färgnyanser.

Färgnamn och färgkoder för TR2-TR5/250 1953-68

Färgnamn	Kod\TR –>	TR 2	TR 3	TR 3A	TR 3B	TR 4	TR 4A	TR 5/250
Ice Blue		X						
Geranium		X						
Olive Yellow		X						
Pearl White		X	X	X				
Black	11/PAA	X	X	X	X	X	X	X
Signal Red	32	X	X	X	X	X	X	X
British Racing Green	75/HAA	X	X	X	(X)	X		
Salvador Blue			X					
Beige	74		X	X				
Apple Green			X	X				
Winchester Blue			X	X				
Pearl Grey				X				
Sunset Red				X				
Powder Blue				X	X	X		
Primrose Yellow				X				
Spa White					X	X		
Pale Yellow	44			X				
Sebring White	29			X				
Silverstone Grey				X				
Velasquez Cream						X		
New White	19/NAB					X	X	X
Wedgwood Blue	26					X	X	X
Triumph Racing Green	25					X	X	X
Royal Blue	56						X	X
Jasmine Yellow	34							X
Valencia Blue	66						X	X



Chassinummerplåt till Triumph TR8, årsmodell 1982 med exteriörlack "Silver Leaf metallic (MME) med blå interiörfärg (JMN)



En tidig TR2 (TS281L) i den mycket ovanliga exeriörlacken "Olive Yellow" med inredning i färgen "Blackberry" som endast fanns under 1953-54



TR6 i exteriörlackerna "New White och Magenta" samt TR7/8 troligen i "Poseidon Green, Persian Aqua och Carnelian Red"



Färgnamn och färgkoder för TR6-7/8 1969-81

	TR –>	6	6	6	6	6	6	6	6	7/8	7/8	7/8	7/8	7/8
Färgnamn	**Code\ Year –>**	**69**	**70**	**71**	**72**	**73**	**74**	**75**	**76**	**75-77**	**77**	**78**	**78-80**	**80-81**
Black	11/PAA												X	
Signal Red	32	X	X	X										
B R G	75/HAA							X	X					
Beige	74													
New White	19/NAB	X	X	X	X	X	X	X	X					
Wedgwood Blue	26													
T R G / Conifer	25	X												
Royal Blue	56	X	X	X										
Jasmine Yellow	34	X	X											
Valencia Blue	66													
Damson	17	X	X	X	X									
Siena Brown	23		X	X	X	X								
Laurel Green	55		X	X	X									
Saffron Yellow	54			X	X									
Sapphire Blue	96			X	X	X	X							
Pimento Red	72/CAI				X	X	X	X	X	X				
Emerald Green	65				X	X	X							
Mimosa Yellow	64/FAA					X	X	X	X					
Carmine Red	82/CAA					X	X	X	X		X	X	X	
Magenta	92					X	X							
Mallard Blue	106					X	X							
French Blue	126/JAA					X	X	X	X					
Maple Brown	83/AAC						X	X	X	X				
Topaz Yellow	84							X	X					
Java Green	85/HAB								X		X			
Delft Blue	136/JAB								X					
Russet Brown	93/AAE								X		X	X	X	
Inca Yellow	94/FAB								X		X	X	X	
Tahiti Blue	146/JAE								X		X			
Brookland Green	115/HAE									X	X	X	X	
Flamenco Red	CAD										X			
Astral Blue (m)	JAF											X		
Leyland White	NAF									X	X	X	X	
Pageant Blue	166/JAG											X	X	
Tara Green (m)	HAD											X		
Vermillion Red	122/CAE											X	X	
Carnelian Red	CDE												X	X
Monza Red	CMV/CCB													X
Bordeaux Red (m)	CCK													X
Aran Beige	NCC													X
Cavalry Blue	JCJ													X
Pendelican White	NCE													X
Persian Aqua Blue (m)	JMW												X	X
Platinum Silver (m)	MCA												X	X
Ermine White	NME													X
Champagne Grey (m)	LMK													X
Richelieu Red	CCE													X
Poseidon Green (m)	HAF												X	X
Argent Silver (m)	MCB													X
Oporto Red (m)	CMP													X
Triton Green (m)	HAG												X	X
Midas Gold (m)	GCC												X	X
Silver Leaf (m)	MME													X
Pharao Gold (m)	GCF													X

(m) = metallic

Triumph TR2 - TR8 Färgnamn och färgkoder

Basfärg & nyans	1:a nyans	2:a nyans	3:e nyans	4:e nyans	5:e nyans	6:e nyans	7:e nyans	8:e nyans	9:e nyans	10:e nyans	11:e nyans	12:e nyans	13:e nyans	14:e nyans	15:e nyans	16:e nyans
Black/Svart 1/PA/PC/ PM	Black 11	Black BLVC PAG						Black Marashino BLVC 373/ PCF			Black BLVC 90/PMA					
Red/Röd 2/CA/CC/ CD/CM	Matador Red 12	Geranium	Signal Red 32				Pimento Red BLVC 72/CAB	Carmine Red BLVC 82/CAA	Magenta Red 92	Monza Red BLVC 287/ CCB	Flamenco Red BLVC 112/CAD	Vermilion Red BLVC 122/ CAE	Richelieu Red BLVC 211/ CCE	Carnelian Red BLVC 287/ CDE	Oporto Red Metallic BLVC 425/ CMP	Bordeaux Red Met BLVC 432/ CCK
Brown/Brun 3/AA	Light Tan 13	Sienna Brown 23	New Tan 33			Chestnut Brown 63	Maple Beige 73	Maple Brown 83	Russet Brown 93/AAE							
Yellow/Gul/Guld 4/EA/FA/ GC/GM	Olive Yellow	Primrose Yellow	Jasmine Yellow 34	Pale Yellow 44	Saffron Yellow 54	Mimosa Yellow 64/FAA	Beige 74	Topaz Yellow BLVC 84/EAA	Inca Yellow BLVC 94/FAB			Tumeric BLVC 212/ FCB		Midas Gold Metallic BLVC 218/ GCC	Pharaoh Gold Met BLVC 375/ GCF	Cashmere Gold Met BLVC 422/ GMD
Green/Grön 5/HA	Apple Green	Triumph Racing Green/ Conifer Green 25			Laurel Green 55	Emerald Green 65	British Racing Green (1975) 75/HAA	Java Green 85/HAB			Brooklands Green BLVC 115/ HAE		Triton Green Metallic BLVC 230/ HAG	Tara Green Metallic BLVC 148/ HAD	British Racing Green BLVC 254/ HAA	Poseidon Green Metallic BLVC 281/ HAF
Blue/Blå 6/JA/JC	Midnight Blue 16	Wedgwood Blue 26	Powder Blue	Salvador Blue	Royal Blue 56	Valencia Blue 66	Ice Blue	Persian Aqua Met BLVC 241/ JCG	Sapphire Blue 96	Mallard Blue 106	Cavalry Blue BLVC 433/JCJ	French Blue BLVC 126/ JAA	Delft Blue BLVC 136/ JAB	Tahiti Blue BLVC 146/ JAE	Astral Blue Metallic BLVC 140/ JAF	Pageant Blue BLVC 166/ JAG
Purple/Purpur 7	Damson Red 17	Shadow Blue 27						Winchester Blue								
Grey/Grå/Silver 8/MC/MM	Silverstone Grey	Pearl Grey											Platinum Silver Met BLVC 216/ MCA	Champagne Grey Met BLVC 248/ LMK	Argent Silver Met BLVC 396/ MCB	Silver Leaf Metallic BLVC 421/ MME
White 9/NA/NC/ NM	New White BLVC 19/ NAB	Sebring White 29	Leyland white BLVC 39/NAF		Spa White	Pearl White		Velasquez Cream					Aran Beige BLVC 417/ NCC	Pendilican White BLVC 215/ NCE	Porcelain White BLVC NCG	Ermine White BLVC 243/ NME

Färgerna och dess koder är uppbyggda och numrerade efter "Nyansnummer" 1 - 16 och "Basfärgnummer", den sista siffran (Nyanserna är inte numrerade från ljus till mörk!). Till exempel;"Royal Blue" med färgkod "56" har nyansnummer 5 and basfärgnummer 6. "Signal Red" med färgkod "32" har nyansnummer 3 och basfärgnummer 2. Triumph TR6 och TR7/8 delade många exteriörfärger, främst metalliclacker med andra märken inom British Leyland, se BLVC färgkoder i tabellen.



Ångfartygen Mariefred och Blidösund angör bryggan på Ångans dag

Ångans dag i Mariefred 6 juni

– *Planer är till för att ändras*!

Text & foto: Gunnar Rosén

Efter tio år med deltagande i Gärdesloppet (Prins Bertil Memorial) var det dags för något nytt. Vi hade haft funderingar på ”Ångans dag” i Mariefred. Kristallkulans vänner, i Norrköping (SMHI), hade dock förutspått heldagsregn under lördagen varför vi hade planerat att arbeta hemifrån (det sägs ju vara modernt).

Sent i veckan börjar det tydligen klarna i Norrköping. De trodde plötsligt på sol under hela helgen. Nya planer?! Efter lite kontroll med Jan Sjögren och Bengt Arvidsson, som båda har erfarenhet av Mariefred, blev den reviderade planen att backa ut bilen och köra de ca 10 milen till Mariefred.

Färden dit var problemfri och bjöd på många fina bilar och motorcyklar, vilka vi ofta utbytte glada hälsningar med (tummen upp och tutande).

Inlöpandet till Mariefred gick ” gescwind ” . Incheckningen inskränkte sig till –” Ni kan parkera efter alla MG-bilarna”, vilket vi gjorde. Dock med ett visst säkerhetsavstånd.

Efter parkerande blev det lite inspektion av de andra bilarna. Identifierade raskt Bengt och Katharinas fina TR3A samt Sten Lundholms TR5:a. Trevlig blandning av gammalt och nytt samt olika kulturer bland fordonen. Som sig bör på Ångans dag fanns även en väl fungerande ångbil.

Lagom mycket folk men ändå ett viss vimmel i en mycket trevlig och lättöverskådlig stad.

Inspektion av ångtåg, dagen till ära, kompletterad med några mycket små ånglok, varav ett styrdes/kontrollerdes både digitalt och trådlöst. Gammalt och nytt i perfekt harmoni?-

Staden hade invigning av sin nya ångbåtskaj som högtidligt invigdes av ”borgmästaren ” (kommunalrådet) med bandklippning. Allt ackompanjerades av spårvägens musikkår, som marscherade genom staden.

Något försenade anlände sedan S/S Mariefred och S/S Blidösund som förtöjde samtidigt på varsin sida om kajen. Som tidigare eldare på Vaxholmsbolagets ”pysbåtar” kändes dagen därför extra kul.

Hemfärden gick problemfritt men det blev kanske onödigt mycket motorväg. Dock inte i närheten av vår resa till Wales härområdet.

TRevlig sommar



Gunnar Roséns TR4A



Bengt Arvidssons TR3


Lykamobile, nybyggd kopia, ångdriven automobil



600 mm smalspår går som på räls



TR5 från Strängnäs som ägs av Sten Lundgren



Samling framför Huseby slott

Text: Håkan Gerdbo
Foto: Fabbe, Bengt Nylén & Jan Sjögren

TR-TRÄFFEN – ANDRA RESAN!

Förra årets träff i Ronneby var min första och då vågade jag ju inte köra utan att ha hustrun i en följebil. Men det var så trevligt att jag direkt bokade in detta årets träff på Toftaholm.

Osäkerheten om bilens kondition efter Ronneby var stor och jag budgeterade för investeringar. Det blev allt från nya drivaxlar till nytt komplett insugningssystem, nya spridare, startmotor mm, men framför allt, bilen kördes i Jonas Pöldas bromsbänk, allt ställdes in perfekt och många nya hästkrafter hittades. Är det något jag vill rekommendera, så är det att köra bilen i en bromsbänk. Där hittar man alla tänbara brister. Och kan åtgärda dem.

Totalt blev det väl 75 problemfria mil som kördes totalt i årets träff. – Utan följebil! Nu var hustrun med i TR-bilen.

Olja i bensinen

Andra året är man nog mer bekväm. Man känner igen människorna och vågar sticka ut hakan lite mer. Redan när man parkerar sin bil så kommer vänskapen emot en. Det första beviset kom i form av att Fabbe frågade mig om jag hade 2-taktsolja i tanken. Va? – Ja, inte en tankning utan att droppa i två matskedar olja, sa Fabbe! Naturligtvis var han där och skvätte i olja i min tank! Sedan var det en härlig diskussion om just olja, bensin och smörjning så kunskapen ökade direkt. Nu började TR träffen.

Detta är nog det allra bästa med TR Träffen – alla delar med sig av allt och på ett personligt respektfullt sätt. Man bli upplärd och glad samtidigt.

Just den mänskliga relationen oss bilnördar emellan är underbar. Bilkunskapen är ett härligt "kitt" mellan oss.

I år var det extra kul att kunna bidra själv, efter att ha studerat lite mer ingående om hur vår reservdelsförsörjning fungerar. Här var vi nog eniga om att vi som kunder måste ställa höga krav på de produkter vi köper. Är det inte bra, reklamera. Det hjälper dessutom leverantörerna att bli bättre. Det finns exempel på produkter som rostat redan efter 6 månader – reklamation och nya delar kom med vändande post. Den medlemmen blev informerad om att detta resuleterade i att leverantören fick söka en ny tillverkare. Och så ska det vara.

Fikapåse

Efter första "lektionerna" på parkeringsplatsen möttes man vid incheckningen av den småländska gästfriheten i form av en TR kasse med info, karameller och en liten fikapåse med hembakat sött o gott. Med den och en kopp kaffe samlades man där man fann stolar o "smålandsfikade". Nu startade förbrödringen och försystringen på allvar.

Grillkvällen som sedan förlöpte blev en härlig högljudd upplevelse och jag såg flera som fick justera sina hör-hjälpmedel eftersom ljudnivån steg under kvällen. Jag med.

Tidig morgon och avfärd mot Huseby Gård. Ingen direkt "följa -John" färd utan man fick njuta av de djupa skogarna och kurvi-

ga småländska vägarna och de olika gårdar och hus som passerades med hjälp av en bra guide-map. Den funkade perfekt utom en gång då kartläsaren (hustrun), i fartvinden tappade en sida och således stämde inte beskrivningen mot verkligheten, utan Google Maps fick stötta upp tills vi kom på spåret igen. Hon hittade den lösa sidan och sen blev händelsen bara en rolig historia.

Wind Braker

Men detta med fartvinden i en TR som körs nercabbad visade sig kunna lösas. Bara att kolla på de andra bilarna. De flesta har ju ett "nät" bakom stolarna som fungerar som "wind braker". Än en gång kom TR-hjälpen fram. Många visade sina lösningar för mig. Jag har idag beställt en sådan.

Har Kungahuset intressen i Huseby?

Huseby Gård eller slott blev en fantastisk upplevelse med engagerade guider och massor av fakta. Allt från när det grundades på 1600 talet, som ett järnbruk, till det som stället är mest känt för idag. Den omyndigförklarade, siste ägaren Florence Stewens. Att beskriva hennes livsöde skulle ta hela tidningen i anspråk så det gör jag inte. Men rekommenderar ändå en liten studie. Idag ägs gården av staten.

Någonstans figurerar kung Oscar 2.e och när sekretessen om hans inblandning i Husebyhärvan skulle släppas så interfererade vår nuvarande kung och förlängde sekretessen till år 2035. Vi får vänta på sanningen till dess. En sk Cliff-hanger.

Vägarna tillbaka till Toftaholm gick på om möjligt ännu vackrare krokvägar och många stannade till vid bilmuseet i Rydaholm.

Vem stal Hasses isterband?

Som född smålänning så gick jag i mental spin när Hans Edvardsson på grillkvällen förkunnade att det blir småländska isteband till lunch på Huseby.

Men, väl där visade det sig att köket serverade kokt Seij istället. Mycket gott det med. Även om jag då delade bord med Hans så kunde han inte förklara vart isterbanden tagit vägen. Vill man vara konspiratorisk så kanske någon militant vegan tagit dem? Eller helt enkelt ett lobbyarbete från en MG-ägare? Men jag skall gå till botten med detta mysterium och redovisa nästa år i Askersund. För det blir en tredje TR Träff för mig. Minst, för det är så förbaskat trevligt och lärorikt på alla sätt. Längtar redan dit!



Den "hemliga" oljan som Fabbe droppar i sin bensin


Bilarna börjar samlas i sTRålande sommarsol

TR-TRÄFFEN
– ANDRA RESAN!



Toftaholms herrgård



Kungliga hemligheter på Huseby?



Härliga små småländska vägar mot Huseby



Duktiga guider visade slottet



Här avnjuts småkakor och kaffe



Det finns gott hopp om tillväxten i klubben



Far och son Edvardsson framför Rydaholms fina bil och leksaksmuseum



Den enda Jaguaren på museet verkade ganska trött



Nästa års sommarträff i Askersund presenteras under lördagens uppsluppna middag



Fototävling är given aktivitet på lördagskvällen

Fototävlingen 2026

Text: Bengt Nylén

Som traditionen bjuder så hade vi en fototävling med inlämnade bilder vilket avgjordes vid lördagens middag på Sommarträffen. Lite klent med deltagare tycker jag... Jag trodde att när nu mobilerna blivit så bra att fota med, och jag ser att folk fotar hela tiden med sina mobiler, så borde antalet deltagare öka och inte minska.

Kan det vara så att de som har bilder att delta med ”backar” för att de inte kan printa färgbilder hemma?? Det stod faktiskt i infon till deltagarna att jag åtagit mig att printa foto till de som inte kunde själv. Vi får väl försöka trycka på lite mer till nästa år. Vi har en lång tradition av fototävlingar. Klubben bildades ju 1975. Första numret av TR Magazine utkom våren 1976. 1979 övergick man från några enkla kopierade blad som häftats samman till en ”riktig” tryckt tidning där bildkvalitén blev godtagbar. S/V naturligtvis. Då startades första fototävlingen.

Vi fick in 15 bilder. Vinnare blev Jan Sjögren. Tvåa blev Inger Zettergren och trea Mats Petersson. För en gångs så fick Fabbe inte något pris. Utan att på något vis förminska Jans och Ingers insats så konstaterar jag att roliga bilder vinner över perfekta bilder och det är väl så det skall vara. Det är ju ingen fototävling för proffs utan för vanliga fotoamatörer.



Foto: Jan Sjögren

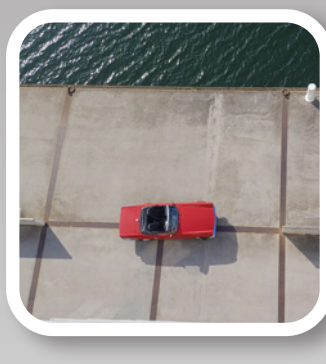


Foto: Inger Zettergren



Foto: Mats Petersson



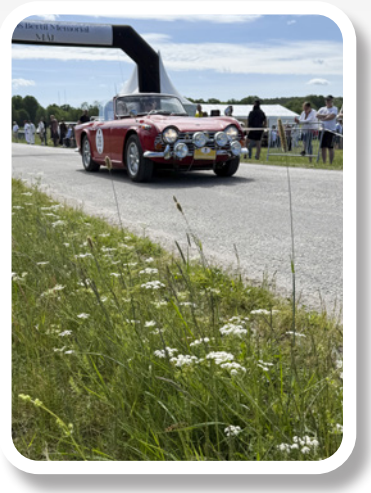



FXC 548


EFU 190




Helgasjörallyt















Brittisk kraftsamling
i historisk miljö

Text: Håkan Gerdbo Foto: Bengt Nylén

För mig som relativt ny i sammanhanget, var det kul att under vinterhalvåret bli inbjuden till olika träffar med filmvisningar mm och då få träffa andra "bilnördar". Det första jag lärde mig var att Bugatti inte var engelsk och att TVR inte hade med Triumph att göra. Men allra mest spännande var att få träffa likasinnade. Med andra bilmärken.

UBCC South har sina sammankomster i Borgeby mellan Lund och Landskrona, Borgeby som är ett gammalt slott med anor från vikingatiden år 980 då Harald Blåtand regerade (Blue tooth?), med fick sin storhetstid under medeltiden, förvandlas under varje tisdagskväll hela sommaren till ett riktigt "bil-Mekka", för alla typer av fordon. Allt från moderna sportscars, veteraner, hemmabyggen, brand och polisbilar, MC med flera. Då är inte UBCC arrangör. Men finns med under sin banderoll. Hela slottsparken är då oftast fylld med bilar och det är härlig stämning. Lite av en sydsvensk sommartradition. Massor av besökare kommer till Borgeby-tisdagsträff för att se de fantastiska bilarna och tala med ägarna.

Nationaldagens firande

Den 6 juni firar vi speciellt eftersom det är utlyst som Motorhistoriska dagen och UBCC är i centrum på bästa platsen. Svenska nationaldagen sammanfaller ju dessutom med Dagen-D, så de tyska bilarna står lite i skuggan, ursäkta det billiga skämtet. Svenska flaggor blandas med brittiska och en del amerikanska. Jag har en god vän som äger en fin Borgwald Isabella och kunde inte undvika att "tyka" honom lite med D-dagen. Han gillade det inte. För honom är det bara tyska bilar som gäller.

Årets träff, den brittiska kraftsamlingen som den passande nog kallas, skedde i strålande sol och många engelska märken representerade. Faktiskt var det så att TR-klubben endast överrepresenterades av TVR och MG klubbarna.

"Sitter kylaren för lågt?"

Det roliga med denna träff är att man nu möter alla som man träffat under vinterns filmkvällar och får se deras bilar och alla delar bredvilligt med sig av kunskaper och tips. I år diskuterades det mest i TR kretsen, kylarens höjd i förhållande till vattenpumpen och det faktum att vi på våra bilar i praktiken inte kan "toppa upp" systemet. Kanske ännu en brittisk lösning bara. Men här stoppar jag mina spekulationer och för frågan vidare till de som begriper detta bäst. Erkänner bredvilligt min kunskapsbrist på detta område.

Jag vandrade runt och snackade med många och Bengt Nylén gick runt med kameran och förevigade. Men han fick även tala med flera som var intresserade av just TR.

Vi som var på plats denna soliga nationaldag med våra TR var: Per Grimshorn TR4A IRS, Bengt Nylén TR5, Karl-Erik Månsson TR5, Ronnie Åkesson TR6, Bo Franzén TR6 PI och Håkan Gerdbo TR6 PI.

Samma ägare i 40 år!

En mycket intressant notering är att Karl-Erik ägt sin TR5:a ända sedan 1986! 40 år jämnt. Det är nog rätt unikt. Vem slår honom? Meddela oss gärna så tar vi upp det i tidningen.

Faktaruta:

UBCC South betyder United British Car Clubs i södra Sverige. UBCC South är inte en klubb utan ett nätverk för medlemmar från de olika brittiska märkesklubbarna i området att träffas i. UBCC har inga enskilda medlemmar. Triumph TR Club är naturligtvis med.





Här är TR-folket samlat utom fotografen.
Från vänster Karl-Erik, Bo, Håkan, Ronnie och Per med fru.







En Glad och Go, ICA-Bo vid sin 76;a

TR-profilen Bo Mattsson med sitt unika garage

Text: Håkan Gerdbo Foto: Bengt Nylén

Triumph TR6, "den sista macho-bilen", introducerades officiellt i januari 1969. Den sista bilen i serien lämnade bandet 1976. För 50 år sedan. Det tillverkades totalt 91 850 TR 6. 83 480 exporterades till USA och 8 370 såldes i UK. Till USA levererades bara motorer med förgasare på grund av deras avgaskrav. All fakta hittar ni i förra numret av tidningen.

1976 – det var en tid sedan, men det hände mer det året. Kungen o Silvia gifte sig, rymdsonden Viking 1 landade på mars. Och proggbandet Hoola Bandoola band upplöstes. Men mot TR väger allt sånt världsligt lätt.

I vår klubb finns det 8 st TR 6:or från 1976. Den yngsta bilen ägs av Leif Lyrenäs och den beskrevs i förra numret. Nu har vi besökt en annan av dessa jubileumsbilar.

Denna 76'a ägs av en relativt ny medlem i Västra Ingelstad. Han heter Bo Mattsson. Bilen tillverkades sannolikt senhösten 1975 och exporterades då till Kalifornien. Kom senare till Sverige. Såldes av bilfirman AutoSelect i Ystad där Bo köpte den 2022. Samma år som han blev medlem i TR klubben. Efter att ha köpt bilen.

Bengt Nylén och jag besökte Bo på den fantastiska "gården" som han och frun ägt i 50 år och det visade sig vara en dold pärla med ett fantastiskt garage, där en entusiastisk och representativ medlem i klubben byggt sin egen "man-cave".

Bo är en riktig bil och motorsportentusiast ut i fingerspetsarna, med tävlingslicens i fickan, men utan att själv ha tävlat aktivt. Däremot har han ägt många kul "tävlingsbilar". Bland annat Porsche och Ford Escort. Intresset började med pappans Triumph GT 6 från 1967. Den backade han förresten in i en stolpe, så då började bilintresset med att meka själv.

Att han inte tävlat aktivt "skyller" han hustrun för. Hon sa tidigt: -Fort kan du köra på bana, men i trafiken håller du dig lugn! - Och så blev det. Han har kört på de flesta banorna här nere i Sydsverige och även i Danmark. Men alltså inte tävlat aktivt. Men man märker tydligt att viljan finns där ännu. Och Sportvagnsmeetinget på Knutstorp har han aldrig missat.

När Bo sedan såg TR 6:an i Ystad, föll han platt. Bilen han alltid drömt om att äga, stod framför honom. Det blev köp direkt. Ett sådant köp som är rätt typiskt när man ser bilen hos en handlare. Stressen, säljaren och känslorna styr. Designen med sin unika kantighet var som en dröm för Bo. Äntligen fick han tag på sin drömbil.

Vatten i bilen

Väl hemma så kontaktade han en kompis som skulle hjälpa med att fixa till bilen och byta oljor mm. Då visade det sig att han hittade vatten i växellådan! Så ska det inte vara. Inte ens i en bil som färdats över Atlanten.

Sökningar på nätet gav svaret att bilen stått i ett garage i Kalifornien, innan den kom till Sverige. Det garaget hade varit utsatt för en översvämning, så att vattnet nått upp till halva dörrarna. Det var inget bilfirman nämnt och det tycker jag är dåligt. Hade Bo kollat med några av klubbens experter innan köpet, så hade detta förmodligen upptäckts vid en besiktning. Varning för oseriösa handlare! Samtidigt visar detta att kunskapen om våra bilar inte finns i bilhandlarnas hallar, utan i stället hos klubbarna. Det viktiga för bilhandlaren är bara att få bilen ur hallen. Klubbarna, med sin kunskapsbank är därför otroligt viktiga. Och att då vara medlem innan man köper sin bil. Jag sökte efter den aktuella firman på nätet-men de hade inga bilar till salu nu. Otippat.

Nu blev det således bara att konstatera fakta, bygga om och byta ut all inredning mm som stått under vatten. Men det fantastiska var att motorn trots allt klarat sig. Den går fortfarande, men Bo medger att den nog är i behov av en riktig genomgång ändå. Så det står på agendan. Någon resa till sommarmötet är inte aktuellt i år, men några besök på lokala event som Cars and Coffee i Falsterbo och något i Ystad har han planerat.

Bagageutrymmet är renoverat efter egen smak. Riktigt fint arbete, där det syns att han utnyttjat kunskapen av att svärfar hade en tapetserarverkstad. Detta kombinerat med den egna fingerfärdigheten har gett resultat.

När Bengt Nylén sedan med sin stora erfarenhet, tittade i motorrummet, konstaterade han att någon tidigare amerikansk ägare bytt till annorlunda förgasare. Men även modifierat annat.

Bilen är utrustad med de genuina plåtfälgarna med de "oversizade" däcken som många tycker passar bilen bäst. Nackdelen med dessa däck, är att bilen blir otroligt svår att svänga med, i synnerhet när ratten är mindre än originalet. TR 6:orna levererade till USA hade däckdimension 185/80-15. Dunlop eller Michelin däck. Skull det vara extra fint så var det dessutom däck med röd rand på sidan. Sk. Red Band tyres.

De unika störtbågarna är köpta från Rimmer, men fästena till bältena har den lokala smeden fixat. Och det är en lösning som alla med rullbälten drömmer om. I övrigt har bilarbetet mest varit att byta ut det som var fuktskadat.

Karossfärgen är original men inredningen är nu ljus i stället för svart. All fakta om den egna bilen kan ni få genom ett speciellt certifikat som kommer från ett stort arkiv i UK.

Jag vill alltså än en gång tipsa alla om att beställa ett "certifikat" på sin egen bil från British Motor Museum. Kostar från 52 GBP plus porto, men värt vartenda pund. Kolla in: certificates@britishmotormuseum.co.uk

En meter norr om landsvägen

I Skåne gäller länsväg 101 som ett viktigt landmärke. Söder om landsvägen är ett bekant talesätt som Edvard Person på sin tid sjöng om. Den gamla 101:an går 1 meter söder om familjen Mattssons tomtgräns, men den nya 101;an går faktiskt norr om huset så numera bor man "söder om landsvägen". Granne med den gamla nerlagda byakrogen.

Alldeles i närheten av gården/garaget ligger Västra Ingelstads kyrka. Ibland ringer det i klockorna, säger Bo. Men oftas bara på lördagar vid Kl 18.00.

Bo har ett förflutet inom ICA rörelsen, där han både arbetat inom koncernen med etableringar och varit ICA handlare. När vi kommer in på hur ICA utvecklats genom åren märker man att



Två bil och golfnördar på samma sida om bardisken

Bo har en otrolig kunskapsbank och erfarenhet. Men han känner inte nuvarande ICA-Stig. Inte nog med detta, i huset som faktiskt består av flera hus, har han även en egen snickeriverkstad där han arbetar med allehanda träarbete. Det är en bra egenskap eftersom det finns mycket trä dolt i en TR 6. En självlärd händig snidare med massor av projekt i pipelinen. Just nu arbetar han med olika produkter i epoxi.

Massor av Whiskey, men även golf

Dessutom finns en fantastisk samling Single Malt Whiskey. I en whiskeyavdelning där taket pryds av en otroligt stor mängd bio-affischer som Bo kom över under sin tid på något regemente. Och precis som mig har han en absolut förkärlek för de riktigt rökiga sorterna. Jag kunde notera många rariteter bland flaskorna. Synd att man hade bilen med sig. Funderar på att bjuda in mig själv till Bo i sommar och ta mig dit på cykel. Men frågan blir då om man hittar hem igen.

Inte nog med bilar, snickeri och whiskey, Bo spelar dessutom golf. Man undrar hur han hinner med allt. Men bor man bara en "järn 2:a" från Vellinge Golfklubb så är det nog lättare att hinna med. Min egen golf är lagd på hyllan, men Nylén spelar aktivt och här hittade de två ännu ett ämne att fördjupa sig i.

Garaget – en pärla för entusiasten

När jag planerade denna artikel så var tanken att få ner Bo med sin bil till Skanörs fina hamn. Där skulle bilen göra sig bra tyckte jag, men han framhärdade stark att han ville visa sitt garage, där bilen stod. Och det ångrar jag inte. Vilken upplevelse. Här finns förutom bilen, verktyg o maskiner en samling motorsportprylar, bilder, modeller, skivsamlingar, grammofoner och förstärkare samt kompletta samlingar av tidningen Illustrerad Motorsport. Man bara dreglar och minns hur det själv var att lusläsa tidningen. Men även mycket annan intressant motor-





Författaren undrar hur JPS Whiskey smakar. Snyggt bord



litteratur finns i hyllorna. Faktiskt även en exklusiv samling modellbilar av Ferrari i ett belyst skåp som Bo gjort. Han gav det engång till sin son – men fick tillbaka det senare eftersom det inte passade in hos sonen. Så kan det bli.

I garaget finns även några unika saker som kopplas till Ronnie Petersson som var Bo's stora idol. En hel del JPS-prylar. Även ett snyggt bord gjort på däck på fälg från en Porsche som Bo ägt.

För att komplettera sin garagesamling tar han sin bror till hjälp och han hittar de mest unika prylarna. En kul grej var en Jeepdunk som faktiskt inte alls var en Jeepdunk. Det var ett barskåp.

En annan kul liten sak, som visar på Bo's finurlighet med snideri, är en växelspaksknopp han själv tillverkat, där han fått in en "quarter-dollar" som han hittade i bilen när han bytte ut mittkonsollen som var vattenskadad. En vattenskadad "quater dollar".Men den finns inte på dagens växelspak – påminner väl bara om allt merarbete han fått.

Efter en "go-fika" i ett lusthus på tomten satte Bengt och jag oss i min elbil och styrde hemåt. Samtidigt konstaterade vi att besöket hos Bo visar att därute i verkligheten finns massor av trevliga och intressanta människor med ett fantastiskt aktivt bil intresse. Vissa har bilen i unika miljöer som ytterligare förstärker deras drömmar och visioner men alla har det gemensamt att de brinner för sin bil. Samtidigt som detta med att bilfixa drar med sig så mycket annat positivt och verkligen gör alla inblandade glada. Där har vi som klubb en otroligt viktig roll att spela. Att förmedla vad som finns därute. Att dela med oss och ge tips och råd. Att hjälpa medlemmar köpa sin drömbil.

Vad som också var påtagligt under resan hem från ICA-Bo, var att de underbara vägarna på skåneslätten, är roligare att köra med en TR än en modern elbil på över 600hk.

Länge leve TR.









PELA

ARTNR: 572982

PELA Vinkelslip 230V, 1010W, inkl. 2 kapskivor

- 1010 W motor – kraft för krävande arbeten
- Endast 1,6 kg – bekväm även vid längre användning
- Snabba skivbyten med praktiskt spindellås

699:-

NYHET!

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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



Europamöte Norge 2027

Europamötet i Norge går av stapeln 2-9 september 2027 med möjlighet till extra-natt före och efter turen.

Träffen är upplagd som en tur med start i Beitostölen och avslut i Vrådal.

Turen kommer bl a att gå via Dalsnibba, Sognefjellsvei, Kjenndalsbreen. Boende i Voss med möjlighet att ta sig till Bergen på en dagsutflykt. Turen är lagd av samma personer som gjorde Europaträffen 2013 och Nordenträffen 2024 och alltid hittar fantastiska vägar.

Som vanligt anmäler man sig via hemsidan: https://www.europeantrs.club/

Håll utkik där efter datum (runt 12 januari) för anmälan och andra praktiska saker.
Max antal bilar blir ca 120 st.

Ytterligare info även successivt på vår egen hemsida triumphtr.com.

Kostnader: *(ca priser, slutgiltigt pris kommer att finnas på hemsidan)*

Pris /person i dubbelrum:

Extranatt Beitostölen	NOK 1 800
Tour	NOK 18 000
Extranatt Vrådal	NOK 1 800

I detta inkluderas följande.

Extranatt Beitostölen	Middag
Tour	5x lunch, 6x middag
Extranatt Vrådal	Middag

Ingen dryck inkluderad till måltiderna.

Enkelrum

Extranatt Beitostölen	NOK 2 100
Tour	NOK 22 000
Extranatt Vrådal	NOK 2 400

OAVSETT VAD SOM DRIVER DIG, SÅ FINNS VI HÄR FÖR DIG

Moss Rimmer förenar årtionden av precisionsteknik och specialkompetens. Från svårfunna reservdelar till nödvändiga tillbehör – vi har allt som behövs för att hålla din Triumph på vägen.



MOSS-EUROPE.EU
+33 (0)1 30 80 20 30 | sales@moss-europe.fr

MOSS RIMMER



Piratenrallyt/Klubbkampen med UBCC South 18/7

Text & foto: Bengt Nylén

Klubbkampen har anordnats sen ca år 2000 som en kamp mellan klubbarna inom UBCC South. Det är de brittiska klubbarna som samarbetar inom nätverket UBCC South. Mer info om UBCC South hittar ni på https://ubccsouth.wordpress.com/

Samarbete med Brandstad byalag

För andra året i rad så hade vi ett samarbete med Brandstad Byalag på Österlen i Skåne. Området där ligger mycket natursköntmed underbara 70-vägar som går över fält in i en bokskog ut på ett fält och in i en granskog. Lagom kuperat och perfekt för färd i en öppen sportbil. Brandstad Byalag står för hela upplägget med café, sekretariat och lägger rundan. UBCC står för de fyra kontrollstationerna. Dessa bemannades i år av Morgan Owners Group, Jaguarklubben, BAC och MGCC. Totalt var det 82 bilar anmälda varav huvudelen var från UBCC. Byalaget bjöd in byborna också att deltaga. Det individuella priset räknades för alla deltagarna men klubbkampen bara för UBCCs medlemsklubbar.

Vädret var toppen. Dvs säga ca 20-22 grader och sol med några få moln. Vi hade räknat med ytterligare ca 10 deltagare men tyvärr spådde SMHI och DMI hela veckan före att det skulle regna på lördagen så ett antal presumtiva deltagare vågade nog inte anmäla sig.

Nytt för i år var att Piratensällskapet ställde upp med en man som i cafétältet berättade lite om Piraten i väntat på att alla kulle kom i mål. Piraten muséet i Vollsjö ligger ju bara ca 6 km från Brandstad. Det är ett litet museum men väl värt ett besök om ni ev. har vägarna förbi.

En av styrelsemedlemmarna i Brandstad Byalag har en stor bondgård och på gårdsplanen där hade vi samling samt café och sekretariat. I cafét serverades både kaffe, våfflor och korv.

Klubbkampen avgörs genom beräkning av snitt-poängen på de individuella poängen. Minst tre bilar från resp. klubb måste ha deltagit för att få vara med i beräkningen. I år vann Morgan och förra årets vinnare fick äran att överlämna bucklan till Kåge Schildt. Kåge Schildt är nog ett känt namn för dem som sysslat med bilsport. Han har varit ordf. både i MSCC och i Svenska Bilsportförbundet.

5 TR-bilar var med och två av dem är värda ett speciellt omnämnde. Arne Nilsson kom i sin gula TR4A (1967) som han ägt sen 1974. Han har medlemsnummer 39!!! Karl-Axel Karlberg kom i sin gröna TR3 (1958). Kul när det kommer någon TR2 eller TR3. Det är faktiskt inte så vanligt.

Vi ser fram emot en ny träff nästa år.


Fint Cafétält


Sekreteriatet



En Morgon-förare försöker sätta höger framhjul på en platta





Anders Wilinger från Jaguarklubben överlämnar bucklan till Kåge Schildt



Jan-Olof Grönhult just i starten med sin TR6PI



En öppen motorhuv lockar alltid.
Här en BMW sk Barockängel
Tror det heter modell 502 och är från tidigt 60-tal



Karl-Axel Karlberg i TR3



Arne Nilsson kommer just i mål med sin TR4A

KÖP & SÄLJ

För mer info och bilder se hemsidan under Köpes/säljes

BILAR KÖPES

Triumph TR6, förgasarmodell

Söker en Triumph TR6, förgasarmodell i gott skick. Ej import från USA eller England. Helst Sverigesåld men import från övriga Europa kan vara ett alternativ. Svart skinnklädsel med nackstöd och rostfritt avgassystem. Planerar att bygga om bilen till med insug för trippla förgasare. Har du redan gjort det är det en stor fördel.

Lennart Börjeson
lennart@stenkusten.se

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

Annonserna ligger kvar i 4 månader.



INTERNATIONELLA EVENT

Utförligare info på hemsidan under Event/Distrikt

- **4-7/9 European TR Meeting, Belgien**
  Mer info se separat annons.
- **18-20/9 Goodwood Revival**
  Racing med klassiska tävlingsbilar i mångmiljonklassen i en 50-60-tals atmosfär. Ett besök är ett måste för alla TR-ägare. www.goodwood.com
- **24-27/9 Techno Classica, Dortmund**
  På en yta av 50 000 kvm delat på 6 olika hallar visas klassiska bilar av alla slag. 1250 utställare och ca 200 märkesklubbar ställer ut. OBS! Denna mässa var tidigare i Essen i april. https://technoclassica.de/
- **13-15 November NEC Classic Motor Show i Birmingham**
  Den största mässan för Classic Cars i UK. Här har bla TR Register alltid en stor avdelning. https://www.necclassicmotorshow.com
- **2-9/9 2027 European TR Meeting, Norge**
  Det blir en 7 dagars tur. Ingen enbart Weekend.

Text: Jan Sjögren Foto: Fabbe



Så här glad blev Håkan då han fick priset av förra årets vinnare, Bengt Åkerblom

Årets Rackham Surprise Prize-vinnare

Efter träffen i Nora 2018 där Guy Rackham och hans fru deltog, bekanta till Leif Leander och Annie Carlsson, tackade Guy med att skänka ett vandringspris som blev kallat ”Rackham Surprise prize” att delas ut på klubbens sommarträff.

Priset delas enväldigt ut, med en motivering, av föregående års pristagare, detta år gav Bengt Åkerblom priset till Håkan Gerdbo för hans eminenta och engagerade arbete i redaktionskommittén. Håkan är ett levande exempel på att med ett gediget kunnande om motorsport, bilar men också stora erfarenheter från sitt arbetsliv av både import/export, kommunikation samt marknadsföring så kan man bidra mycket till klubbverksamheten och engagera dess medlemmar. Speciellt Håkans artikelserie om de olika reservdelsfirmor som numera säljer reservdelar till våra bilar från Storbritannien men också från EU och de moms, tull och fraktutmaningar de innebär har engagerat våra läsare. En annan viktig återkoppling av Håkan till våra leverantörer är våra krav på kvalitet och inte bara pris.

Vill man läsa mer om Håkans bakgrund så kan man läsa tidigare artiklar i nr 1 och nr 2, 2024.

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 2026	Manusstopp fre 9/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2027	Manusstopp 29/1 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2027	Manusstopp 19/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2027	Manusstopp 23/7 Utgivning vecka 37, september

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

Tryckeri
Multiply, Malmö 2026

Layout
www.wolw.se

Scanna QR koden för att besöka shoppen

SPORT Fabriqen
www.sportfabriqen.se

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN'S WEBBSHOP

LÅNGÄRMAD SKJORTA MED BRODYR
489 SEK

FLEECEJACKA MED BRODYR
479 SEK

ROUNDNECK MED BRODYR
379 SEK

PARAPLY MED TRYCK
399 SEK

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