SWEDISH NR 4 DEC 2022 VOL 179

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hej!



Vilken sommar vi har haft med alla fantastiska träffar. Själv blev det ca 400 mil med TR3:an samt ytterligare fler med ett något nyare fordon från ö-riket. Efter Nordenträffen i juli fortsatte det av bara farten med en mycket lyckad sommarträff på Öland arrangerad av Ulf Sundin och Inge Jonsson m fl. Sen i september som kronan på verket och grädde på moset så fick Bengt Nylén och gänget som ordnade Europaträffen till ett formidabelt evenemang i Båstad! Fina turer, trevligt umgänge ett mycket bra hotell samt ett strålande väder. Men mer om dessa båda turer längre fram i tidningen.

Precis som brukligt avhölls MHRF´s årstämma i slutet av oktober i Sollentuna norr om Stockholm. Det är alltid lika kul att få träffa representanter från 200 bil- och MC-klubbar som tillsammans samlar mer än 100.000 medlemmar. Som jag har nämnt tidigare gör MHRF ett fantastiskt arbete att bearbeta vår politiker så att vi även framöver kan få köra och visa upp våra fordon ute på vägarna där de hör hemma. I år så är det ju dessutom än fler nya politiker att måna om då vi har fått ett regeringsskifte. Vidare så samarbetar MHRF med den globala motsvarigheten FIVA som utför motsvarande arbete i bland annat Bryssel.

MHRF har ju som de flesta vet också en mycket bra försäkring för våra fordon som nu i år har uppdaterats framför allt genom att mycket av ansökningshanteringen har digitaliserats. Ni vet väl att förutom låga premier så är det ingen längdbegränsning, försäkringen gäller även utanför Sverige samt att de reparerar ett skadat fordon istället för att lösa in det om möjligt. From i år är jag kontaktperson och vill då även tacka Sven Erik Jeppsson, som har varit vår samordnare för detta under många många år, för allt arbete han har lagt ned för klubben. Vill ni veta mer om försäkringen, börja att titta på MHRF.se

Även om det kan låta tjatigt så ber jag er som gör något med era bilar i vinter, ta några bilder och skriv några rader eller gör en pedagogisk före, under, efter-artikel när ni bytte ut den där delen som hade gått sönder. För en sak är säker efter en vinter kommer det alltid en Triumph-sommar!

Sköt om er

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Tjolöholm Classic Motor 2022 6
- Hållbarhet på mätfördelare PI 8
- Sommarträffen 2022 10
- Euromeet 2022 14
- Fototävlingen 2022 20
- Bakbromsproblem TR6 22
- European TR Meeting 2023 23
- Brittiskt väder på BSCM 24
- The Triumph History - del 3 26
- Hallå där, TR-klubbens styrelse 30
- Radannonser 32
- Inför Europamötet 32
- Eventkalender 33
- Anglo Parts 34
- Redaktionens spalt 35
- Klubbshop 36

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

Fordonsinspektörer
Vakant. Kontakta närmsta besiktningsman hos annan klubb enl MHRF

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

Omslagsbild
Foto: ©Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2022

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
1572	Leo Ericsson	Svartebergagatan 23	387 94	BORGHOLM	1956	TR3
1573	Ulf Willen	Kyrkvägen 13	749 52	GRILLBY	1965	TR4A IRS
1574	Nicklas Hägg	Hults gata 20a	436 45	ASKIM	1973	TR6
1575	Gösta Henningson	Onsjögatan 2	222 41	LUND	1957	TR3
1576	Mats Fernström	Ulleberg nedergård 5	456 94	HUNNEBOSTRAND	1972	TR6
1577	Tomas Ekelöf	Lodjursvägen 3	152 54	SÖDERTÄLJE	1973	TR6
1578	Janne Mori	Växbo 2859	821 95	BOLLNÄS	1973	TR6
1579	Arne Petersson	Bäckalyckevägen 33 C	553 13	JÖNKÖPING	1965	TR4A IRS

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



TRIUMPH

RIMMER BROS EST 1982

1982 **40TH ANNIVERSARY** 2022

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

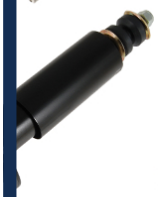






VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ

KNOWLEDGEABLE STAFF



FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES

FOR ALL MODELS

PRICE MATCH

ASK US FOR A
FREE CATALOGUE





TRADE & WHOLESALE
ENQUIRIES WELCOME





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

Tjolöholm

Classic Motor 2022

Text & foto: Göran Andersson

Efter två långa års uppehåll pga pandemin var det dags för Tjolöholm Classic Motor.

Vi brukar ha en bokad yta för Triumph TR Club och så hade vi även i år. Fjorton bilar var det antal som var intresserade tidigt på året och som sen blev tio. Tyvärr fick två förhinder sista dagarna. Jag som bokat platserna blev lite orolig och tänkte på om det var fler som skulle få förhinder men det visade sig att jag inte behövde oroa mig, vi blev till slut åtta bilar i vår klubbmonter. Glädjande var att Inge Jonsson från Oskarshamn tog med sig en co-driver och körde hela vägen i regn till västkusten på lördagen för att vara med. Söndagens väder var kyligt speciellt när man körde hemifrån riktigt tidig på morgonen, man ville ju anlända med cabben nere. Vi slapp i alla fall regn under dagen och sen, när det var dags för hemfärden vid 16:00 tiden, kom solen och värmde gott.

1400 anmälda

1400 bilar var anmälda så där fanns allt som gått och går på fyra hjul att beskåda. Även tvåhjulingarna fanns på plats. Med flyguppvisningar, helikopterflyg för de som ville se det från ovan och till det Arvingarna som spelade en timme kan man lätt säga att dagen inramades av en ljudkuliss.

Våra bilar väckte intresse och fick fina komplimanger. Många var det som önskade sig ”en sådan”. Man får väl acceptera att yngre generationer som inte alltid känner igen ”gamla bilmärken” använder uttrycket ”en sådan”. Engelsmännen som besökte oss i klubbmontern sa, med saknad i rösten, att de hade Triumph TR som bruksbil på 60-70 talet.

Vissa av oss hade frun som co-driver och några hade kompisen. Många frågor och jämförelser gjordes mellan bilarna om lösningar på problem, förbättringar mm. Hoppas vi blir minst lika många nästa år så fler kan få/ge tips och inte minst visa upp sin fina bil.

Boka redan nu in 21:a maj 2023 för nästa Tjolöholm Classic Motor.

Vi som var där var GJF964, DFU280, PCW654, XEA794, AFK720, JGN042, BRO470, PCK236

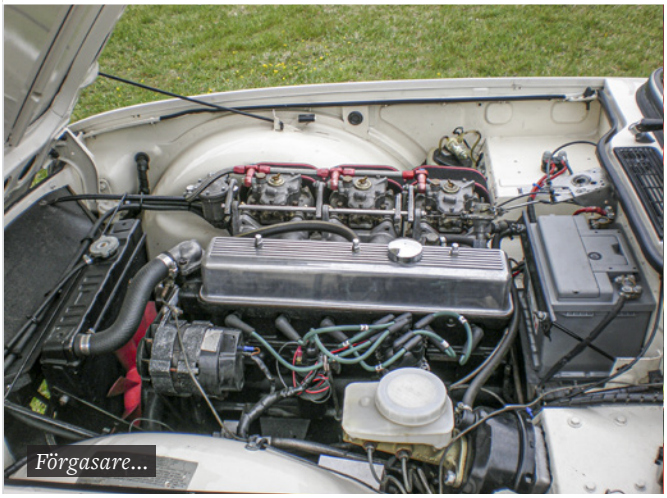


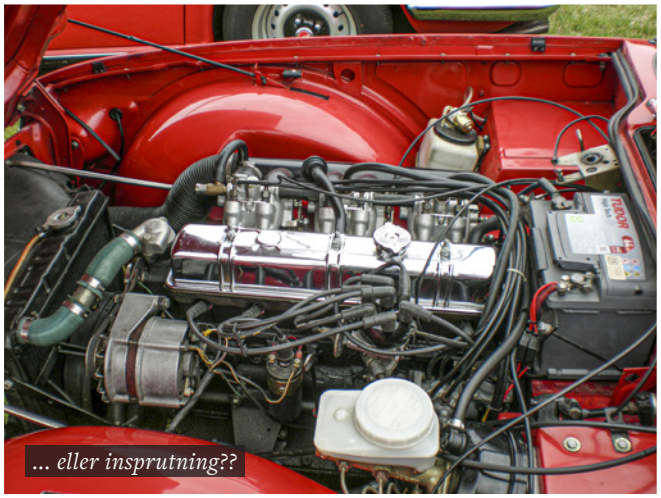


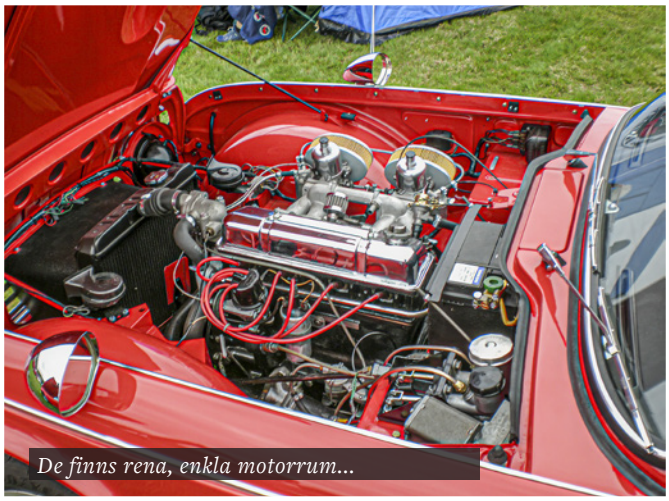


Det öppnades huvar och frågorna var många




Förgasare...


... eller insprutning??


De finns rena, enkla motorrum...


... å så finns det de som vill ha allt.

Hur länge håller en mätfördelare på PI-bilarna?

Text & foto: Bo Franzén

Jag har inte varit särskilt aktiv i klubben under de senaste åren och inte heller använt bilen så mycket. Familj och annat har kommit emellan.

Jag har de senaste åren märkt en ökande bensinförbrukning som har förbryllat mig. Eftersom jag nördigt har noterat milage och bensinmängd för (nästan) varje tankning under mitt ägande, har jag förbrukningsstatistik tillbaka till 1994, då jag köpte bilen. Jag har lusläst Lucas PI felsökningsschema och undersökt allt, flera gånger, men utan resultat. I början på sommaren var måttet rågat. En tank räckte knappt 20 (svenska) mil, dvs 2 liter/mil, trots att det var lugn landsvägskörning och ingen gas-glad kvällsrunda på småvägar eller körning på Knutstorp. Det märktes också att motorn gick för fett och inte mådde bra.

Mätfördelaren utsliten?

Kan det vara så att det faktiskt är mätfördelaren som är utsliten? Jag fick kontakt med Steven Mills på Ken Mills (Petrol) Injections Ltd (KMI) och ställde frågor. Symptomen stämde; hög förbrukning, långsam gasrespons och ovillig att varva (och trist ljud). Investeringskalkylen var glasklar. Med en kostnad på ca 4000:- för en renoverad enhet och en förväntan om att återgå till ca 1,1 l/mil och bensinpris på 24-25 kr/l behövs inte många tankningar för att gå jämt upp. Dessutom slippa jaga obefintliga bensinmackar med 98 oktan längs slingriga vägar så fort man fyllt upp den tomma tanken. Frihet och användbarhet måste återtas!

Jag skickade över min gamla mätenhet till KMI och då kunde Steven berätta att den var renoverad av dem 1986. Detta var före min tid som ägare, men stämde med den vaga information jag fick av säljaren att motorn var renoverad/trimmad/genomgången ungefär då i England före import till Sverige.

Eftersom bilen inte kunde köras fick nörden fart och började fundera på livslängden på mätenheten, när borde jag byta och är det möjligt att se tendensen?

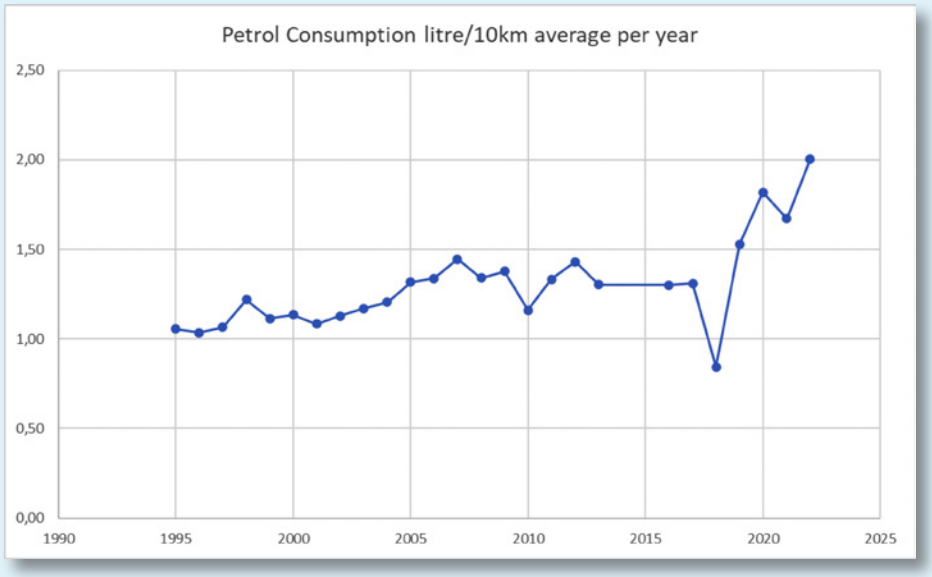


Diagram 1: Bränsleförbrukningen per år. I början användes bilen mycket på semester, långfärder, rallyn, mm. Efter första barnet 2004, mindre använd, mer gas-glada kvällsrundor och körningar på Knutstorp. Undantag 2010 då vi körde två bilar på lång semester i Sverige. Användningssättet överskuggar slitagetendenser. Klassiskt exempel på när grodan placeras i kallt vatten i grytan innan plattan sätts på.

Bilen är en årsmodell 1970, och om mätenheten byttes 1986 och bilen gått 93 tusen miles 1994 när jag köpte den, så blir genomsnittlig årlig körsträcka knappt 4000 miles fram till 1994 och därmed den då bytta mätenhetens livslängd runt 62 tusen miles. Detta under en tid då bensinen var blyad och smorde mätenheten som det var tänkt.

Det indikerar grovt att min mätenhet borde vara utsliten runt 124 tusen miles, och så långt har jag inte kört ännu! Antagligen kom det hela gradvis även för den förra ägaren, så slitaget borde börjat synas tidigare.

Är det möjligt att se någon trend?

Efter lite klyddande i Excel (loggboken är i Excel...) så får jag fram följande grafer:

Diagram 2: Bränsleförbrukningen per tankning och den resulterande trenden efter avstämning mot diagram 3 och manuell identifikation av trendbrytpunkt. Tämligen konstant förbrukning fram till 110 tusen miles, därefter ökande.

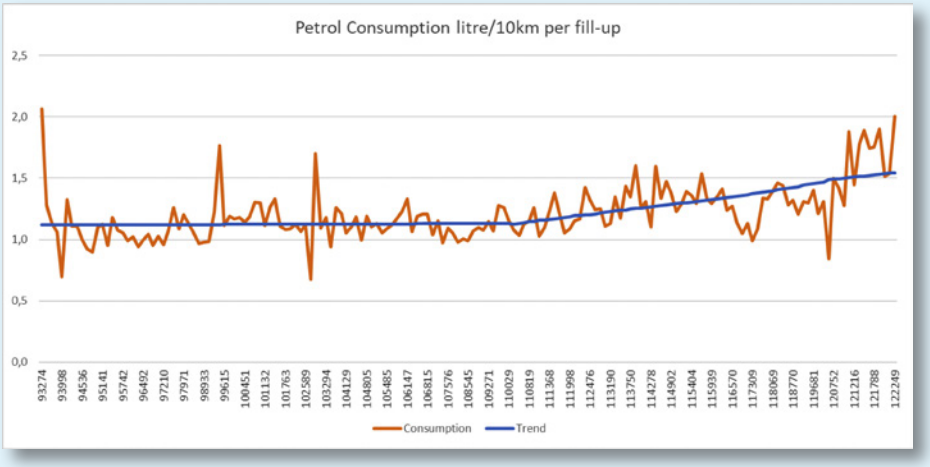
Diagram 3: Genomsnittlig bränsleförbrukning per körda 1500 miles intervall. Någonstans mellan 108 och 113 tusen miles händer något. För att inte tala om runt 122 tusen.

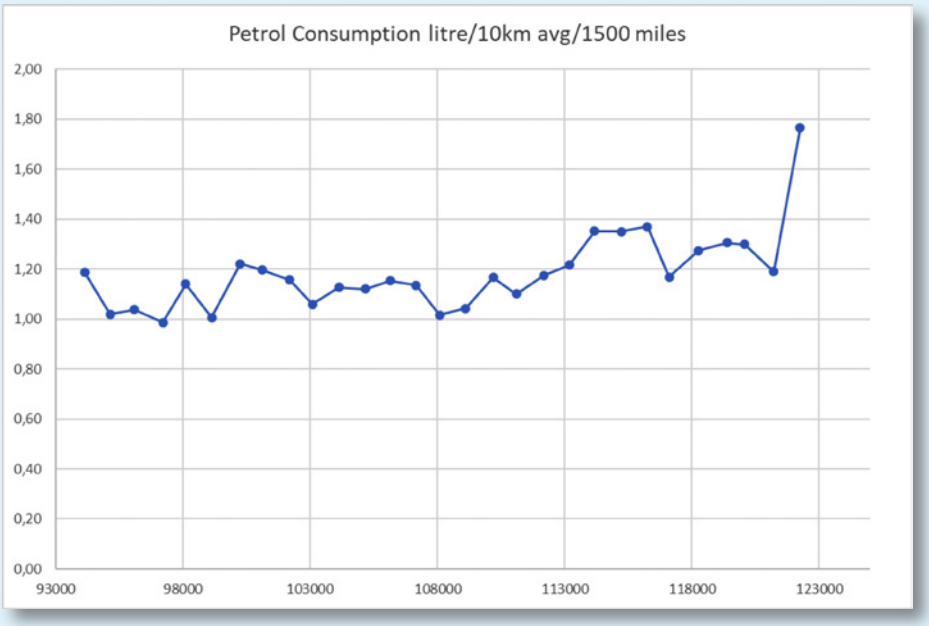
Diagram 2 och 3 indikerar en livslängd för en mätenhet på ca 50 - 55 tusen miles, baserat på en som levt både med och utan bly i bensinen. Därefter kommer försämringen krypande. Hur mycket påverkas livslängden av inget bly och mer etanol i bensinen? Uppföljning kommer kanske om 10-15 år!

Hur gick det då?

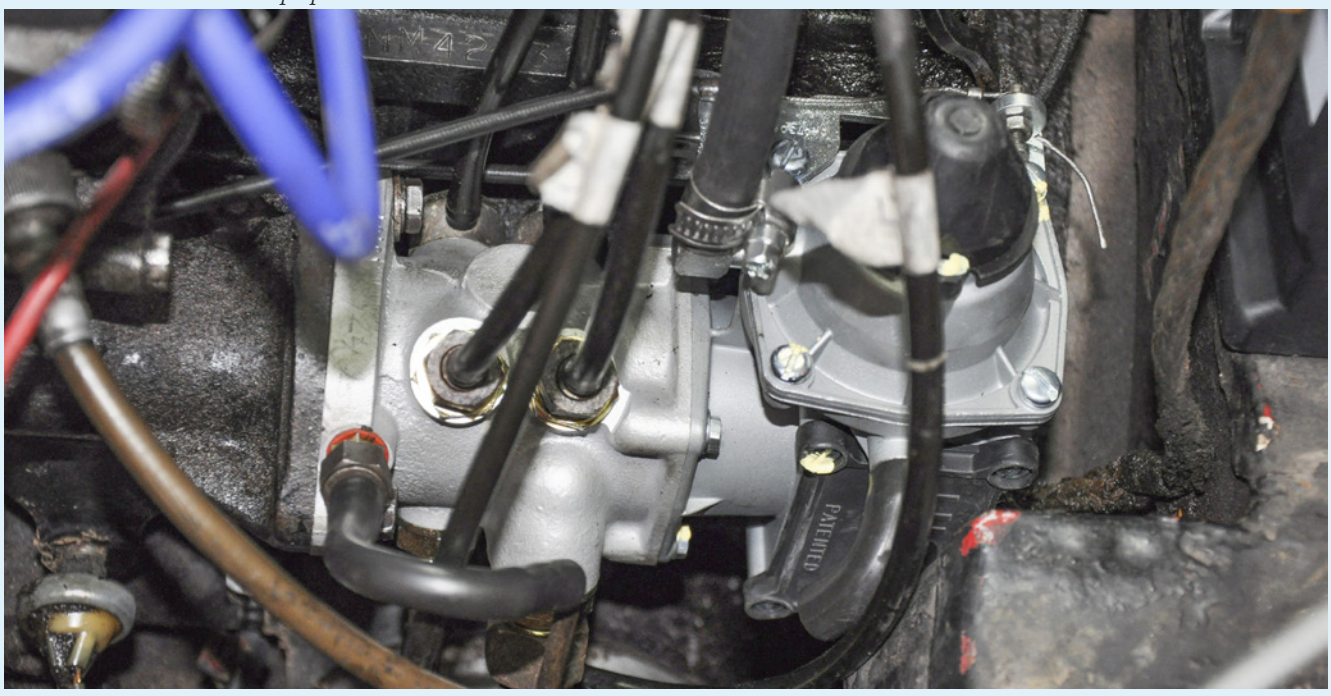
Efter att monterat den nya mätfördelaren så är känslan och glädjen tillbaka, motorn varvar, svarar på gasen och låter så där hungrig som den skall!

Så nu skall jag i väg och tanka, så statistiken blir rätt för framtida förebyggande underhåll!





Den renoverade mätenheten på plats i bilen





Sommarträffen 2022

Text: Inge Jonsson & Ulf Sundin
Foto: Ulf ”Fabbe” Fabiansson, Ulf Sundin & Inge Jonsson

Redan Sommarträffen 2019, var det någon som stack upp handen och tyckte en träff i Kalmartrakten skulle sitta fint. Nu blev det ju ingen träff 2020 där vi skulle gett en försmak av vad som skulle komma, utan vi fick vänta till Hallstahammar 2021 med lite glimtar av vad Öland skulle kunna erbjuda 2022.

Det blev dags att damma av offerter från 2020, och vi fastnade för Hotell Skansen i Färjestaden som utgångspunkt för vår träff 2022. Ordförande Janne tog sista prutningsrundan och slöt avtalet med hotellet.

2021 började planläggningen och provkörningar för underlag till



Roadbooken, Ulf har ju både bott och jobbat på Öland så det förenklade en del, men att i text och bild förklara för någon annan hur de ska ta sig fram kan bjuda på överraskningar, som när rätt många åkte till fel hamn i Mörbylånga (det där med höger och vänster blir sekundärt när man ser en skylt som säger Hamn, ca 400 m innan man enligt roadbooken ska svänga) Lärdomen är att låta några oinvigda köra efter anvisningarna innan de släpps loss till ”allmänheten”.

Avvisning ansökan

Ansökningar skickades in till Mörbylånga om att få ställa upp för en Quiz i hamnområdet, men blev hänvisade till Polisen, som naturligtvis ville ha in mer dokumentation. Sen hände, inget, och vi började bli nervösa. Detta späddes på när vi i ett sent skede trodde att vi även behövde söka tillstånd hos länsstyrelsen för själva körningen enligt roadbooken, så i en hast sammanställdes underlag som skickades in och efter spänd förväntan kom beskedet att ansökningen avslagits, CHOCK! Efter vidare läsning hade ansökan avslagits eftersom vi inte behövde tillstånd. Olika länsstyrelser bedömer tydligen olika har vi erfarit, så rådet till andra som ska arrangera träffar, kolla i god tid med länsstyrelsen.

För själva dagordningen för träffen hade vi god hjälp av tidigare träffars upplägg, men det gäller att stämma av med alla inblandade och kolla och dubbelkolla att utrustning finns för video, ljud, internet, att bokningar, matsedlar, allergier etc. är avstämda.

Underhållning fixade Lena som har kontakter i ”branchen” genom sitt engagemang i ett teatersällskap, 2 unga talangfulla grabbar körde ett potpurri av lånat och eget material.

Hamnen torsdag

Torsdag, redan då kunde man se Triumphbilar i Färjestaden, t.ex i hamnen på torsdagsträffen som Kalmar-Ölands fordonshistoriker anordnar hela sommaren. Cykelfärjan mellan Kalmar och Färjestaden i bakgrunden. Några i klubben hade redan hunnit börja utforska ön tidigare ändå, bla. med ko-safari tror vi oss ha hört.

Fredag

Fredag mötte många av resenärerna med rejäla regnurar, men mot kvällen hade det stillnat och lördag och söndag gjorde Öland skäl för namnet ”Solen och vindarnas ö”.

För ett dussintal inleddes fredagskvällen med en 2 timmars underhållande föreläsning och provning av whiskey i Ho-



Mörbylånga, skylt hamn

Länsstyrelsen
Kalmar län

Beslut 1 (3)

Datum 2022-05-17

Ärendebeteckning 258-4229-2022

Triumph TR Club Sweden
jan.sjogren@ericsson.com

Avvisning av ansökan

Beslut

Länsstyrelsen avvisar ansökan om tillstånd till uppvisning på väg.

Beskrivning av ärendet

Triumph TR Club Sweden har lämnat in en ansökan om tillstånd till uppvisning på väg med motorfordon i Mörbylånga kommun den 6 augusti 2022.

Motivering till beslutet

Enligt 3 kap. 84 § trafikförordningen (1998:1276) får tävling eller

tell Skansens källare, som, förutom egen whiskey, har världens största samling på över 1300 sorter! Övriga avnjöt av öl och vin i den vanliga baren, en del tog det lugnt i spa och pool, innan en rejäl buffé dukades fram. Till buffen bjöd ett par unga talangfulla grabbar som kallade sig ”SaLu”, på en entusiastisk underhållning med både covers och eget material

Quiz i Mörbylånga

Lördag inleddes med en tur runt södra Öland med hållpunkt för Quiz i Mörbylånga och fågelskådning i Ottenby innan lunchen på restaurang Fågel Blå nedanför fyren Långe Jan. Quizen var en övning i öländskt tungomål och senare när vi kommit fram till fyren berättade guiderna från Ottenby fågelstation om forskningen som pågår där, samt visade även i praktiken hur ringmärkning och dokumentation av varje enskild fågel utförs. Vi fick även göra en praktisk övning med att klappa i händerna för att skrämma in fåglar i ett fångsthägn, resultatet var väl sådär, så klappandet fick lika mycket vara tack till guiderna för den fina demonstrationen. Förutom guidningen fanns möjlighet att sponsra forskningen genom att köpa en ”pin” och få möjlighet att kolla på fåglar i stora kikare, en del upptäckte att allt ute på skären inte var stenar, en del rörde på sig och visade sig vara solande sälar. Somliga kände sig alerta nog att klättra upp i fyren och granska oss andra ”von oben”.




Information om fågelmärkning i Ottenby

Precis när vi började lämna Ottenby rullade ett helt gäng Morgan 3-wheelers in på parkering och avlöste det engelska inslaget på parkeringen, det var deras Europaträff med deltagare förutom från Sverige, även Norge England och Tyskland, i alla fall vad vi



Hamnen torsdag



Alla samlade

hann uppfatta. Från Ottenby letade vi oss tillbaka till Färjestaden antingen enligt roadbooken eller efter eget huvud.

3-rätters middag

Kvällen bjöd efter en välkomstdrink på en 3-rätters, med presentation mellan rätterna av nästa årsträff i Västergötland, fototävling, presentation av nästa års europaträff i England, lotteri och en videointervju med klubbens långåkare Göran Johansson, som också vann sitt eget pris ”Görans utmaning” efter en liten tripp till Italien. Rackhams surprise prize överlämnades av fjolårets vinnare Per Settergren till Ulf Fabiansson, allas vår Fabbe, för sina insatser i klubben, inte minst med kameran.

Stort tack

Ett stort tack ska vi rikta till de som bidrog till det fina prisbordet, Verktygsboden, Flügger, Colorama och Tygbiten i Linköping.

Hemfärden började lite mindre lyckligt för Göran Andersson som tappade ett bakhjul, när hjulaxeln gick av några hundra meter från hotellet. Lyckligtvis innan han hade hunnit upp på Ölandsbron. Andra hade mindre bekymmer som lite hög temperatur och läckor av olkia slag, men inget som hindrade hemfärden

Många andra som korsade bron på väg västerut, laddade ju redan upp för nästa event, Hjulafton i Lidköping. Lite längre fram väntade ju också Euromeet 2022 i Båstad.



Underhållare



Morgan 3-wheelers avlöser på parkeringen





Quizen bearbetas



Lena delar ut Quiz



Whiskeykällaren



Årsmöte pågår



Uppställning med Långe Jan i bakgrunden



Flygbild Riviera Strand fotograferad av Bengt-Inge Larsson

Euromeet 2022

Hotell Riviera, Båstad

Text/intervjuer:
Bengt Arvidsson

Foto:
Bengt Nylén,
Ulf "Fabbe" Fabiansson
Bengt-Inge Larsson

Den 7-11 september arrangerade TR-klubben "The European TR Meeting". Det var andra gången som klubben arrangerade ett Europamöte. Första gången var 2008 och denna gången var det ännu större. Det var ca 141 TR-bilar som medverkade från 10 olika klubbar i Tyskland, Tjeckien, Belgien, Holland, Schweiz, UK, Norge, Danmark och naturligtvis Sverige. Det är inte lätt att spegla ett så stor arrangemang på några sidor men vi gör ett försök här genom att ta del av vad några deltagare tyckte samt lite bilder. Vill ni se fler bilder så finns det 100-tals bilder på klubbens hemsida att ladda ner: www.TriumphTR.com.

Ankomst till Euromeet





Mottagningen bemannad av Jan Sjögren och Torbjörn Zettergren





Vår reception bemannad av Eva och Håkan Jonhed samt Birgitta Bernström och Hans Edvardsson



Receptionen på Riviera Strand

Några röster från Européerna i Båstad

Nick Sharp och Kate Handley från UK

– Jag köpte min 1960 års signal read TR3 1975 säger Nick så jag har haft den länge. Jag träffade både TR3:an och Nick 2010 fyller Kate in med sedan dess har vi hängt ihop. Ända sedan köpet har hardtoppen varit på. Jag har aldrig kört utan tak fortsätter Nick. Jag vet ju att TR3 är en cabb men jag gillar taket och det är också varmt och torrt. De gångerna som jag blir ”överhettad” tar jag bort sidorutorna.

– Det här är första gången vi är i Sverige med vår TR3 och det har varit fantastiskt. Trevliga människor och härliga vägar med lite trafik till skillnad från England. Det är framförallt två saker som skiljer fortsätter Nick – ingen trafik och inga potthål. Vi kom hit på onsdagen och har haft fantastiskt fina dagar här i Båstad.

– Vi kom till Båstad genom Tyskland och på Autobahn gick fläktremmen sägen Nick. Jag hade en i reserv och lite verktyg men fick inte bort generatorn som satt för hårt så vi fick hjälp från ADAC som hade ett verktyg som kunde lossa skruvarna från generatorn. Men problemen att ta sig hit slutade inte där utan strax utanför Hamburg misstände motorn och lätt så illa att vi var tvungna att ta en bärgare som körde till British Open Car Service i Hamburg dom konstaterade att en vipparm lossnat från infästningen men kunde enkelt monteras tillbaka och så kunde vi fortsätta hit säger Nick.

– Nu ser vi fram emot galamiddagen med jazz underhållning, vi älskar jazz säger Kate. I morgon kör vi hemåt. Vi tar vägen över Danmark och upptäcker Skagen och Danska ”kroer”, avslutar Nick.

Riviera Strand

















Riviera Strand

Jiri Bradka och Michala Bradkova från Tjeckien

– Vi har haft kontakt med TR Register i England i över tio år men nu har vi en egen klubb i Tjeckien. Dock jobbar vi lite annorlunda än de flesta andra länder. Vi tar inte ut någon medlemsavgift eller registreringskostnad utan så här långt är allt gratis säger Jiri.

– Nu har vi 45 registrerade TR bilar i Tjeckien vilket väl får ses som en bra siffra. Jiri berättar vidare att motorintresset alltid funnits och han körde motorcross i ungdomen och tävlade i Europa. Många av våra medlemmar ställer upp och hjälper till med träffar och touringar. Varje år arrangerar vi en längre touring där omkring 15 bilar brukar delta.

– Jag var med på koordineringsmötet förra året i Stockholm men nu är det första gången vi är här med TR6:an. Från Prag till Båstad är det ca 95 mil och vi körde hit via en övernattning i Rostock säger Jiri.

– Det finns en lång tradition i Tjeckien att bevara och samla historiska fordon säger Jiri och det finns också ett stort sportbilsintresse där.

– Att komma till Skåne och Båstad med min TR var en ny upplevelse. Ett så vackert landskap utan några höga berg och havet alldeles inpå är fantastiskt. Fina vägar kör vi på som passar våra bilar perfekt så Michala och jag är väldigt nöjda. Det enda smolket i bägaren var när Michala fick mig att bada i det iskalla havet, det var inte skönt men annars är det tummen upp för Båstad avslutar Jiri.




JMG 349













Arilds Vingård

Ian och Lesley Evans från UK

– Vi har faktiskt varit i Sverige en gång för många år sedan när våra flickor var små. Då åkte vi alla fyra och dom satt i baksätet på TR 6:an säger Ian och skrattar lite.

– Vi bor utanför Southhampton och körde hit via Dover och Dunkerque, Frankrike Belgien och en övernattning i Danmark. Tro det eller ej säger Ian men när vi var här 1988 med döttrarna så var det samma färja hit som vi åkte med då.

– Jag är lärare och har undervisat rätt många Norrmän på universitetet så vi känner oss hemma hos er i Skandinavien fortsätter Ian. Det finns många likheter mellan oss tycker jag.

– Det är roligt att köra bil här och inte så många stora långtradare som i England. Vägarna vi kör på är riktigt bra TR vägar. Sedan känns det som alla svenskar är så trevliga, allt från mackpersonalen till barmästaren säger Ian. Landskapet här är så fascinerande och vi är så förtjusta i de små byarna som man passerar med alla stora fina hus så vi har det väldigt trevligt här i Båstad avslutar Ian.

Ragnar Skanåker var en av de kunniga guiderna på Ängelholms flygmuseum





Hallands Väderö





Smålandet (Älghägn)

Norrvikens Trädgårdar









Flaggan överlämnas av Bengt Nylén till Mick Forey på TR Register UK





Flaggan för European TR Meeting

André och Sandra van Schaik från Holland

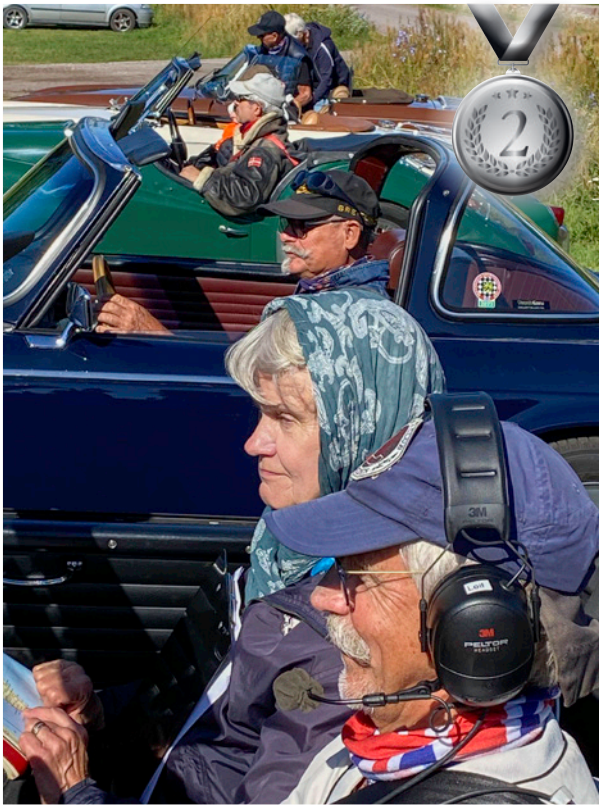
– Det är härligt att komma till Sverige och köra på vägar med så lite trafik. I Holland är det så trångt överallt och fullt på vägarna. Här kan man sträcka ut lite grand säger Dirk som kör den gula rallyutrustade TR6:an med skärmbreddare, extraljus och allt so ger ett grymt rallyintryck.

– Jag köpte bilen färdigbyggd, det var förra ägaren som byggde om den till rallybil. Jag kör dock inte rally utan bara regularity säger André. Vad jag gillar med Skåne förutom vägarna är det fantastiska landskapet, det påminner lite om södra England. Dessutom är alla svenskar så trevliga och tillmötesgående så jag trivs bra här i Båstad hälsar André.



Vinnande bild fotograferad av Fabbe

Fototävlingen 2022



Andra pris: Fotograf Torbjörn Zettergren

Tredjepris. Fotograf Jan Sjögren. Text till bilden ”Vadå Slott




Esso
Esso Service
12/06/2022




CRN 182




västtågen
02/07/2022


Parkering förbjuden
NYN 280








AAK 777





Text & foto: Bengt Nylén

Bromsproblem bak på TR6

I augusti var jag på Barbro och jag på en träff på Österlen anordnad av Bengt Åkerblom. Körde med min TR6. I samband med att jag lackade om bilen vintern 2018-2019 så gjorde jag även en del andra förbättrande åtgärder. B la helrenoverades bakbromsarna med nya brombackar, cylindrar, tätning, fjädrar osv och jag byte även bromstrumman till en snygg i aluminium. Det senast var ju onödigt men snyggt.

Trots att jag anstängt mig för att allt mekaniskt på denna bil skulle vara perfekt så hände följande. På väg in i Anderslöv på 101:an ligger det ett gupp där max hastigheten sänks från 70-50 km/t. Jag höll väl sannolikt inte 50 där så det small till i höger bakhjul och därefter hördes det som när en kvarn maler sönder metall. Som tur är fanns det en parkeringsplats 200 m efter 50-skylten så jag svängde in där. Barbro, som varit med förr när jag haft problem, undrade om det inte snart var dags för en modernare sportbil!!!

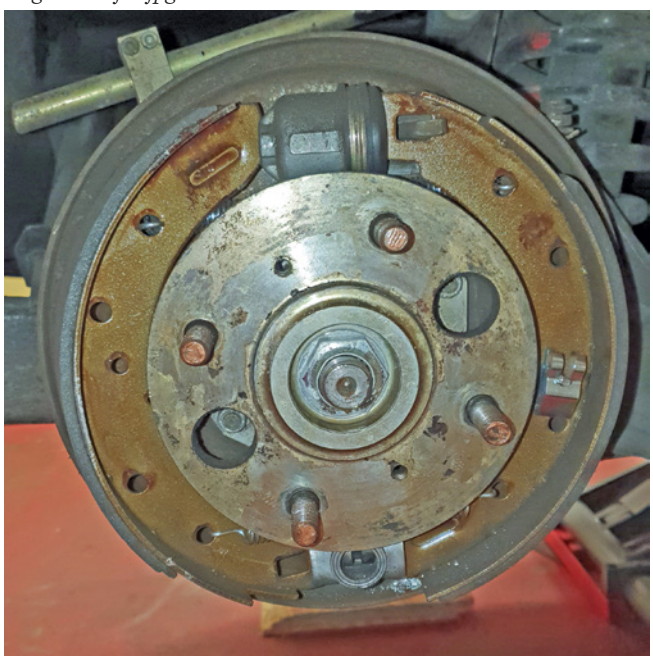
Jag fick ringa en bärgare från Vellinge som är närmaste station. Det tog väl ca 45 min sen var han på plats. Han drog upp bilen på flaket och strax var vi på väg hemåt. Jag berättade att han skulle köra hem oss till Falsterbo varvid killen säger. ”Den adressen känner jag igen. Den här bilen körde jag hem för något år sedan men då hade den en ljusare blå lack”. Pinsamt!!

Väl hemkommen tog jag in bilen i garaget och hissade upp den. Monterade av bakhjulet och bromstrumman. Ut ramlade fjäder som skulle hålla vänster bromback på plats samt en hög med metallkross! Nu fick jag förklaringen på vad som hänt. Fjädern hade lossnat från den pinne som skall hålla densamma. Hur kunde det hända bara för att jag körde lite för fort över ett gupp?

Tyvärr var ju den fästpinne som inte fungerade mald sönder vilket gör att jag inte kunde se hur den var utformad. Sannolikt så har klackarna som håller fjädern varit dåligt utformade på den pinne som satt på vänster sida. Någon annan förklaring kommer jag inte på. Har detta hänt någon annan som råkat läsa min artikel så hör av er. Jag köpte ett set nya fästpinnar på Mekonomen. Du får köpa en monteringsats där du bara har nytta av pinnarna men det kan väl vara värt ca 250kr. Mätt över båda klackarna är det 5,9 mm. Det bör fungera. Jag kollade på min TR5. De pinnar som sitter på den är något bredare. De är 6,25 mm över klackarna vilket ju är ännu bättre. Var de kommit ifrån vet jag inte. De satt på bilen då jag köpte den 2007.

Felet som orsakade en hel bärgning kunde alltså fixas på 2 minuter! Irriterande men så lärde jag mig ännu lite till om TR-bilar.

Höger bakhjul.jpg



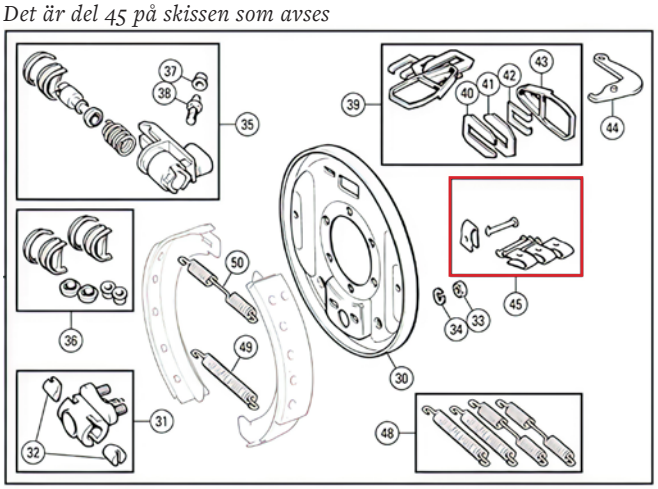
Krosset som låg i bromstrumman



Pinne i bra utförande



Det är del 45 på skissen som avses





The UK

European TR meeting 2023

1-8 september

3:e gången gillt???

Nästa år är det dags för Europamöte i England. 2020 och 2021 blev inställt pga Covid, i år var det möte i Båstad och nu laddar vi för att det skall bli av i England till nästa höst. Upplägget för träffen är i stort sett detsamma som det var tänkt förra året.

1-4/9 är det Weekendträff utanför Coventry för att sedan följas av en tur till ett hotell i Wales där det kommer att erbjudas turer på fantastiska vägar runt Snowdonia Nationalpark.

Weekendträffen 1-4/9

Plats: **Chesford Grange Hotell**

Fredag

Incheckning på hotellet under eftermiddagen, middag på kvällen på hotellet med underhållning.

Lördag

Under dagen kommer det att erbjudas körning genom Cotswolds landskap och pittoreska byar där Road books kommer att guida oss till dom olika besöksmålen. Tre alternativa besök kommer att erbjudas och önskan om vilket besök ni föredrar anger ni vid anmälningen till träffen som sker via ny hemsida. (Mer om den nya hemsidan på sidan 32).

De tre alternativen som erbjuds är:

- National Trust Charlecote Park: https://www.nationaltrust.org.uk/charlecote-park
- Gloucestershire Warwickshire Steam Railway: https://www.gwsr.com
- National Trust Chastleton: https://www.nationaltrust.org.uk/chastleton

Antalet besökare på respektive besöksmål är begränsat och man kan om man vill ange två besöksmål. Önskemålet kommer att försöka beaktas men kan komma att ändras efter förutsättningarna. På kvällen blir det middag med liveband som spelar musik ifrån 60/70 talet. Med anledning av att TR register firar 50 år så kommer kvällen gå i 70 tals stil. **Kom gärna utklädd i tidsenliga kläder!**

Söndag

The British motormuseum.

Efter frukost bär det av genom Warwickshire till The British Motormuseum. Här finns världens största samling av brittiska bilar. Titta runt på alla 300 bilar, och ät lunch på museet. Eftermiddagen kan tex spenderas i Stratford upon Avon, eller besök vid monumentet som rests till minne av Standard Triumph, eller åk tillbaka till hotellet.

Middag på kvällen med överlämning av stafettpinnen till våra schweiziska vänner som arrangerar mötet 2024.

Måndag

Efter frukost är eventet slut för de som inte fortsätter med turerna i Wales. För dessa bär det av till Llandrindod Wells i Wales.

Måndag till fredag 4-8/9

I Llandrindod Wells bor vi på 4 nätter på Metropole Hotell med rum, frukost och middagar inkluderade. Hotellet har spa och swimmingpool som kan utnyttjas hela veckan. Det kommer att finns möjlighet att köra olika turer med Road book för varje dag och man väljer själv om man vill köra enskilt eller i grupp. Välj mellan att se gruvor, slott, ett trevligt kaffeställe osv. Avslut fredag morgon efter frukost.



Chesford Grange

Priser

Weekend 1-4 September

Enkelrum £ 700
Dubbelrum £ 1030
OBS max 175 rum finns tillgängligt.
Frukost lördag, söndag och måndag. Lunch på söndagen.
Middagar fredag, lördag och söndag. Begränsad mängd öl/vin är inkluderat i måltiderna.
https://www.chesfordgrange.com

4 nätter på den efterföljande turen i Wales:

Enkelrum £ 500
Dubbelrum £ 750
Frukost och middagar exl. dryck är inkluderat i priset.
Luncher är ej inkluderat i priset.
https://www.metropole.co.uk

Britiskt väder på BSCM

Text & foto: Tommy Lyngborn

Artikel från Bulletinen nr 5 -22.
Med tillstånd från MG Car Club Sweden

Efter ett par års pandemi-uppehåll var det åter dags för arrangörerna (er redaktör var en av dem) av British Sports Car Meeting att kalla till möte, som vanligt den tredje lördagen i Augusti. Efter veckor av varmt och soligt väder stod regnet som spön i backen vid starten vid Vänge kyrka en liten bit utanför Uppsala.Till en början var vi lite tveksamma till om vi skulle kunna genomföra evenemanget, men lite regn får inte en fantast av engelska sportbilar att ge upp hoppet. När väl tiden för start gått ut så hade ändå 20 bilar passerat startlinjen och gett sig iväg ut på rundan. Det var en god blandning av brittiska bilmärken; MG, Austin-Healey, TVR, Triumph, Morgan, AC, Lotus, Jaguar och Aston Martin.

Anders Gustafson och jag hade ansvar för första kontrollen där det var ”reverse dart-kastning”, dvs högst poäng längst ut på tavlan och bara en poäng i mitten. Regnet öste ner tidvis men humöret var på topp hos de som besökte oss.

Ytterligare fyra bemannade kontroller med prover av varierande svårighetsgrad skulle passeras innan målet hos Teddy Boys, en klubb för brukare av amerikanska cruising-fordon i varierande skick. När de var unga kallades de raggare. Där serverades korv, varma mackor och dricka för de som var sugna. Atmosfären var mycket gedigen och trivsam och uppskattningen av varandras intressen och bilar var varm och ömsesidig.

En stor gräsmatta hade vi till vårt förfogande för parkering och prisutdelning. Bengt Arvidsson, banläggaren, hade lyckats med att få in en notis i lokaltidningen också, så en hel del bilintresserade civilister hade också tagit sig till platsen. Fina priser delades ut till de sex ekipage



Vägvinnande stil, alla pilar på tavlan.



Anders Fredéns pilar fick vi leta länge efter.

med bäst resultat, tre av dem syns här nedan.

British Sports Car Meeting är en institution som funnits i snart 50 år. Vi som var arrangörer för årets upplaga tackar alla deltagarna för visat intresse och ber ödmjukast om att få återkomma nästa år. Om någon i klubben känner för att hjälpa till nästa år så hör av er till redaktören. Målsättningen är att det skall bli söder om Stockholm nästa gång.

Vad det var för väder dagen efter?? Varmt och strålande solsken naturligtvis...



Bansträckare Bengt Arvidsson anländer till målet för en bensträckare.



Teddy Boys ställde upp med lokal och fint väder vid målgången.



Segrade gjorde Hans och Jonas Duberg, MGB. De valde en Ctek-laddare.



Tvåa kom Lennart Nystedt/Pia Hammarling i en AH Sprite. Valde en lampa för bättre ljus i garaget.



Richard Aribring/Gwenda Fullard kom trea och valde en dunk olja till sin Lotus Europa S.



Triumph Dolomite Straight 8 C, den vackra Alfa Romeo-kopian

Text: Bengt Arvidsson

Triumph Company

from the start del 3 (av 3)

Mångt och mycket har skrivits om Triumphs succé med TR- och övriga sportbilar världen runt. Men hur startade och utvecklades Triumph egentligen. Här följer sista delen fram till skiftet mellan fyrtio- och femtiotal. Häng med i den sista delen i serien.

Succé för Triumph i Monte Carlo rallyt 1935

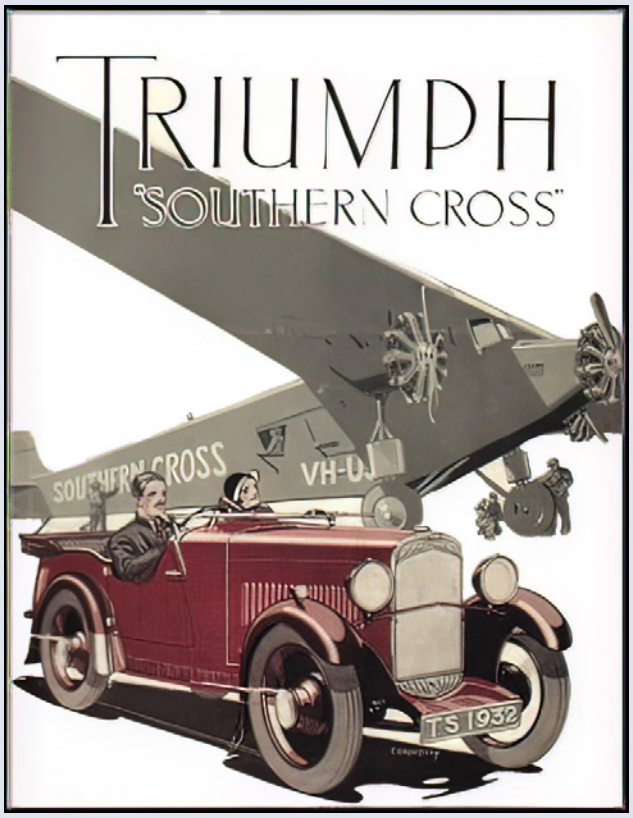
Men Triumph hade tävlat redan innan med VD CV Holdbrook själv som stallchef. Han skapade ett team bestående av tre Southern Cross med Triumphs egna 10 hk motor. Man tävlade bl a i Alpine Trial rally 1933. Till 1934 hade Holdbrook gett Donald Healey som kom från Riley ansvaret för tävlingsverksamheten och Triumph ställde upp med sju bilar till Monte Carlo rallyt i klassen upp till 1500 cc. Alla kom i mål men man vann inte eller dominerade 1500 cc klassen. Konkurrensen var stor från märken som bl. a Peugeot, Salmson, Riley, Fiat och Lancia. Donald Healey skulle senare betyda mycket för Triumphs utveckling till ett premiummärke, framförallt när det gäller sport- och touringbilar.

1935 blev dock annorlunda och Jack Ridley test- och fabriksförare för Triumph skulle visa vägen. Jack hade anställts på Triumph 1933 och fick samma år sällskap med en mycket ambitiös ung man vid namn Lew Pearce.

Nu var det 19 januari och i Umeå fanns Jack Ridley med co-driver Roger Thacker på plats med sin Triumph Gloria Special inför starten av Monte Carlo rallyt på svenska vintervägar i Norrlands kyla. Denna dag var Umeå enda startplatsen för rallyt. Några dagar senare startade man från övriga 16 orter bl. a Aten, Amsterdam, Lissabon, Palermo och Berlin.

Från Umeå gick rallyt på dåliga, men ändå konstigt nog snöfria svenska vägar ner till Sundsvall, Stockholm och Helsingborg innan färjan tog rallyt vidare till Köpenhamn. En första etapp på 135 mil, som ändå bara var en bråkdel av återstoden till Monte Carlo. Man kan tänka sig påfrestningarna av både förare och bilar på vägar som delvis var mer av hjulspår i öde skogsmarker.

Efter Danmark passerade rallyt och Ridley/Thacker de Europeiska storstäderna på förmodligen bättre vägar och klimat. Efter fyra dagar, fem nätter och 380 mil angjorde man så Monte Carlo för de avslutande tävlingarna.



Southern Cross 1932 med flygplanskänsla imponerar också på damerna

Rallyt skulle på den tiden köras med en medelhastighet på 40 km/h från start och 50 km/h de sista 100 milen. 104 bilar anlände till Monaco, varav sju var prickade och inte fick köra vidare. Endast 97 bilar deltog i rallyts avslutning i Monte Carlo. Finalen i staden bestod av en kallstart, ett accelerationsprov samt hastighets- och bromsprov.

Ridley monterar kompressor i Avignon inför avslutningen

Det fanns ingen hållbar monteringssats till Centric kompressorn som skulle hålla hela vägen från Umeå så Jack väntade till sista sträckan för att montera den. Nu blev det annan fart på Glorian och Ridley körde in i Monte Carlo redo att ta upp racet med Humfrey Simons kompressormatade MG N-type och alla andra bilar i lilla 1500 cc klassen.

Triumph och Jack Ridley vinner klassen upp till 1500 cc och slutar totaltvåa.

Det kunde nästan inte slutat bättre för Glorian och Ridley en seger i Monte Carlo rallyt till slut. Vinsten skulle sälja många Triumph. Jo förresten..... -det kunde gått ännu bättre då Ridley var endast 0,6 sek efter totalsegraren Charles Lahaye i en Renault.

Hur gick det då för övriga Triumphbilar? Donald Healey bröt med sin Triumph Dolomite Straight 8C i Danmark när han försökte passera en järnvägsövergång innan tåget men misslyckades och klarade livhanken och halva bilen med förskräckelse. Året efter 1936 ställde han åter upp med den reparerade 8 C Straight och kom på en åttonde plats totalt.

Bättre 1935 gick det för Simone des Forest och Siko Odette i som kom trea i damklassen och på 36 plats totalt. För övrigt kom Greta Molander från Sverige på en 30:de plats i sin Chrysler Plymouth.

Vinsten i Monte Carlo rallyt 1935 var kulmen av åratal av ansträngningar från den lilla tävlingsavdelningen och den allra största förkrigs-succén för Triumph från Coventry.

Triumph Gloria "The smartest car in the Land"

Men, vad var det för bil egentligen som Triumph vunnit Monte Carlo med och hur kom den till? Både Bettman och CV Holdbrook insåg att både Super Seven och Scorpion koncepten inte höll måttet längre. Triumph behövde utveckla ett nytt modernt chassi och tillföra ny kompetens till ledning och utveckling.

Charles Ridley rekryterades som fabrikschef till Triumph av CV Holdbrook tidigt trettiotal då Holdbrook byggde upp teamet som skulle lyfta Triumph på bilmarknaden. Holdbrooks team blev lite av en familjeaffär då sonen Charles Ridley Junior anställdes som chef för utveckling och tester av chassin till bilarna.

Ytterligare en generation Ridley rekryterades i Jack Ridley, Monte Carlovinnaren som anslöt 1933. Då var utvecklingen av Gloria redan i full gång. Donald Healey som var utvecklingschef lade inte grunden till Gloriamodellen men var drivande i vidareutvecklingen av främst sportmodellerna och tävlingsbilarna. Monte Carlo Tourer 1934 var den första modellen där Donald Healey lett utvecklingsarbetet. Det var en två-sitsig öppen tourer med en fyrcylindrig 10,8 hk version av Coventry-Climax motorn

Mellan 1933 och 1938 erbjöd Triumph ett omfattande modellprogram av Gloria konceptet. Sportsalooner, kupéer, tourers, 2-sitsiga sports och kabrioletter.

Chassit fanns i två längder beroende på om den fyr- eller sexcylindriga motorn var monterad, och hade stela fram- och bakaxlar med semi-elliptiska bladfjädrar. Hydrauliska bromsar från Lockheed med stora 12 tum trummor. Fyrväxlad låda med frihjulsmekanism som tillåter "kopplingslöst" växling.

Fyra motoralternativ fanns, 1087- eller 1232 cc fyrcylindriga eller 1467- eller 1991 cc sexcylindriga Climax Coventry med överliggande insug och sidoventiler. Modifierade och byggda på licens av Triumph med mellan 9,5 till 15,7 hk. Monte Carlo motorn i Ridleys vinnarbil var på 1232 cc och utrustad med två Zenith fallförgasare och gav 48 hk i trimmat skick

1935 kostade en Triumph Gloria mellan 285 och 445 £ vilket motsvarar från knappt 200,000 till ca 315,000 SEK i dag.

Ansträngda finanser redan då...

Under 1932 förde Triumph diskussioner med Rover som då tillverkade bilar i Coventry om ett samgående. Idén självdog dock då


8 cylindrar, dubbla överliggande kamaxlar, 2000 cc, så vackert paketerade

varken Bettman eller Holdbrook eller för den delen Rovers direktörer kund enas om vem som skulle köpa vem och bli det ledande företaget. Diskussioner om samverkan eller köp av Riley fördes också under samma period men inte heller den idén blev verklighet. Samtalen med Rileys ledning tog definitivt slut 1938 när Riley gick i konkurs. Trettiotalet var som bekant en tuff tid för många verksamheter. Decenniet med sin depression efter börskraschen i New York påverkade förstås också bilindustrin och ingen av Coventryföretagen gav något överskott. Trotts allt levde Triumph vidare och hade kraft nog att utveckla och producera flera intressanta modeller.

Donald Healeys ”one of a kind” Dolomite

Triumph Dolomites kompressormatade tvåliters Straight Eight med en rak åtta, dubbla överliggande kamaxlar, 4-växlad Armstrong Siddeley förvalslåda var i högsta grad avancerat 1934.

Det var så att Alfa Romeo lanserat sin 8C Monza året innan. Monzan var i första hand en racer men fanns också i gatversioner. I Sverige fanns så vitt är känt bara en Alfa 8C. Den köptes ny i Italien av kostymdirektören från Vingåker P.W. Widegren.

Hur som helst var Alfa Romeo på den tiden en liten biltillverkare. När Triumph och Donald Healey hörde av sig och ville bygga en kopia blev Alfas ledning stolta över att en så känd och stor tillverkare ville bygga deras bil så man gav utan vidare tillstånd till projektet.

Det finns lite olika uppgifter men de flesta är överens om att Triumph bara byggde tre chassier och sex motorer.

Efter Monte Carlo Rallyt 1936 sålde Triumph tävlingsbilen och ett chassi med delar tillräckligt för att bygga en till bil till Tony Rolt. Han tävlade med Dolomiten 1937. Sedan sålde han projektet vidare. High Speed Motors köpte så småningom allt som fanns kvar och byggde upp två Dolomiter för gatbruk med touringkarosser. Dessa två bilar finns fortfarande kvar varav en bil i USA.

Dolomite namnet lever vidare för ny sports och saloon-modell

Ett stort utbud av Dolomite modeller lanserades precis som med Gloriaprojektet. Alla modellerna drevs av Triumphs egenutvecklade 4- eller 6-cylindriga topventilmotor dubbla S-U förgasare och en helsynkad fyrväxlad låda. Alla modellerna hade den säregna ”waterfall” grillen. Uppskattningsvis tillverkades ca 1600 olika typer av Triumph Dolomite mellan 1936 och 1940.

Wartime 1939 blir Triumph Companys livlina

Utan den kris och senare krigsproduktion som andra världskriget skapade hade Triumph aldrig överlevt. Man producerade bilar med hög kvalitet med orderböckerna gapade oroväckande tomma. Men fabrikerna byggde trotts allt en del bilar av lagerdelar men inga nya projekt fanns på ritbord eller i pipeline. Förfallna lån till bl a Lloyds Bank ökade i rask takt och banken tillsatte Howe Graham och Spencer Wilks som ett slags företagsdoktorer för att få ordning på Triumphs affärer. Herrarna hade tidigare under trettiotalet gjort en liknande räddning av Rover. Graham ville fortsatt se Triumph som biltillverkare och försökte hitta en köpare. Han uppvaktade alla från William Lions till sir John Black men ingen nappade just då.

I mitten av november 1940 bombade dessutom Tyska flyget sönder i princip hela Coventrys industri tills allt låg i ruiner. Personalen kallades in till militärtjänst och läget var oklart inom de flesta områden. Ett halmstrå dök till slut upp då Standard motor och sir John visade intresse. Så blev det en ”ohelig allians” mellan sir John Black, Standard Motors och Harry Ferguson som hade konstruerat den traktor som Standard skulle tillverka i en fantastisk massupplaga. Standard motor köpte så alla aktier i Triumph Company 1944. Därmed skapades tillräckliga resurser att på nytt starta upp produktion och utveckling av nya bilmodeller. Den lyckliga omständigheten som Standard-köpet innebar ledde Triumph till den succé som präglade femtio- och sextiotalet.

Triumph 1800 Roadster eller 18TR

1800 Roadster, eller 18TR konstruerades under andra världskrigets sista dagar. Sir John Black, ville ha en sportbil för konkurrera med Jaguar som tidigare använt Standardmotorer men nu utvecklat en egen motor. Frank Callaby fick uppdraget att designa den nya Triumph 1800 Roadster. Efter Blacks godkännande av designen konstruerades det rullande chassit var av Ray Turner och Walter Belgrove. Walter som arbetat på Triumph före kriget anställdes som Chief Body Engineer.

Efterkrigstidens stålbrist gjorde att det mesta av karossen byggdes av aluminium över en askram, med hjälp av gummipressverktyg. Samma verktyg hade använts av Standard för att tillverka paneler för Mosquito bombplan under kriget. Ramen svetsades ihop för hand av stålrör. Motorn, en version av Standards 1,5-liters, fyrcylindriga maskin konverterades till toppventiler av Harry Weslake och var i sitt ursprung byggd av Standard



En av 2500 tillverkade snygga 1800 Roadster årsmodell 1946



Gloria sixcylinder fourseater roadster 1934



Gloria Six Saloon för diskreta gentlemen

exklusivt för SS-Jaguar. Triumph-versionen hade en Solex-förgasare och fyrväxlad låda med osynkad etta.

Chassit var en kortad version av 1800-saloonen, med tvärgående bladfjädrar framtill och halvelliptiska fjädrar baktill. Bromsarna var hydrauliska.

Tidningen Autocar testade 1947 Triumph 1800 Roadster och noterade toppfarten till 75 mph eller 121 km/h. 0–60 mph, 0–96 km/h tog 34,4 sekunder. Tidningen beskrev maxhastigheten som ”tillfredsställande men inte häpnadsväckande hög. Bilen var i princip handbyggd och byggdes bara i ca 2500 exemplar. Tillverkningen av Triumph Roadster lades ner i oktober 1949.

Bergerac gav Triumph extra PR under åttiotalet

Jim Bergerac, var TV- deckare på den soliga semesterön, Jersey mellan 1981 och -91. Ett skatteparadis för miljonärer, med en fläkt av England och lite franska kryddor. Där det finns pengar finns det också brott, och Bergeracs spaningar för honom till strandcaféer, herrgårdar på höga klippor och avsides belägna vikar. Jim Bergerac blev känd för att åka omkring i en vinröd Triumph 1800 Roadster av 1947 års modell. Den ovanliga bilen blev ett av seriens mest kända signum och gjorde Triumph ännu mer känt över Europa. Bergerac spelades för övrigt av John Nettles som senare skulle trollbinda TV publiken som Tom Barnaby i Morden i Midsomer.

Triumph Roadster eller ”Tvålkoppen”

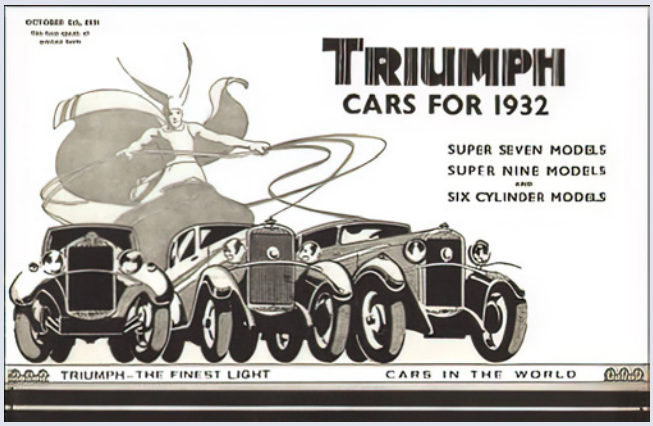
Lanserades som ett slags test på bilmässorna i Paris och på Earls Court 1950. Karossen i byggdes på ett Standard Vanguard-chassi men kom aldrig i produktion. Då är vi framme vid tiden för utvecklingen av det framgångsrika TR konceptet som för alltid gett Triumph en plats som en av de mest klassiska sportbilstillverkarna från Ö-riket.

Det tidiga 30-talets vägar perfekta för racing.
Här Triumph Gloria Southern Cross 1934



Alfa Romeo 8 C Touring Spider och Triumph Dolomite 8C Straight





Reklamfolder från 1932. Det krävdes en ”superman” för att tygla en Triumph

Källor:
Triumph Cars, the complete 75-year history. Rickard Langworth, Graham Robson, 1979
Siegfried Bettmann & Triumph Bicycle museum, Wordpress.com
Pre 1940 Triumph Motor Club

Nästa år 2023 är det precis 100 år sedan Triumph etablerade sig på bilmarknaden. Det skall vi förstås uppmärksamma. I TR Magazin nr 1 -23 kommer en artikel om första bilen Triumph 10/20.

Text & foto: Torbjörn Zettergren

Hallå där, TR-klubbens styrelse

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

”Ett ögonblick Torbjörn Zettergren”



– Berätta lite om dig själv:

– Just nu håller jag på och planerar min framtid efter yrkeskarriären som hela tiden hållit sig till byggprojektledning i fastighetsbranschen... Pensionering låter och känns stort, men åren går, nästa år blir jag 65 och planerar att gå i pension inom ett år. Det föreställer jag mig är en stor omställning. Om jag håller mig frisk har jag massor av intressen som jag hoppas få tid för. Utöver bilintresset så är jag sportintresserad och är aktiv utövare inom några idrotter, har hus i Bromma där min hustru Inger och jag bor permanent utan hemmavarande barn, två fritidshus (Sörmland och Halland) att sköta samt att jag anser mig vara händig och utövar gärna något hantverk som möbelrenovering utöver att meka med bilar.

Tidigt bilintresse

Redan som liten var jag intresserad av bilar, fast då var det mycket noga utvalda leksaksbilar. Många av dem har jag fortfarande kvar, för jag var mycket ordentlig och rädd om dem. Med åldern uppenbarade sig möjligheten att skaffa en riktig bil, så vid 18-års ålder införskaffades körkort och en lejongul Mini 1000, och efter det en vit Volvo 1800S (P1800).

Drömmen om att åka öppet

Åren gick och bilintresset bestod. Att åka öppet har alltid varit ett önskemål och dröm. Är man kompis med ordförande Jan så var steget inte så långt att åka med honom i hans Triumphbilar och även följa med på några bil- och klubbmöten.

Triumph var väl egentligen inte den bilen som stod högst på önskelistan, men Triumph TR Club Sweden vår klubb, tyckte jag kändes solid med bra värderingar, god stämning, intressanta träffar och trevliga medlemmar så det var det som avgjorde valet till Triumph TR. Sommaren 2012 införskaffades min signalröda TR6:a PI 1969 år modell första serien. Efter något år blev jag distriktsansvarig Mitt och efter ytterligare några år invald i styrelsen. Just nu har TR6:an post Covid i kopplings- och bromssystemet och står uppallad i garaget och får omvårdnad med hopp om tillfrisknande till sommaren 2023.

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

Just nu har jag rollen som vice ordförande i styrelsen. Jag driver ingen speciell fråga utan deltar gärna i en bredd av frågor som gagnar vår klubbs verksamhet. Utan landets alla bilklubbar tror jag det är omöjligt att hålla uppe veteranbilsintresset och kunna bevara våra rullande kulturskatter. Ser det som oerhört viktigt att dessa klubbar och vår klubb finns och är aktiva ihop med MHRF och driver frågor som främjar bevarandet av Sveriges och våra äldre veteranfordon. En bilklubb skall ha en sammanhållning där vi kan byta biltekniska erfarenheter och tips, likväl som att ha allmänkulturella inslag i tidningen och på våra träffar som gör att det även blir intressant för familjemedlemmar att ha ett intresse för TR-klubben.

Hur ser du på klubbens och veteranbilarnas framtid?

Veteranbilarna har nog en oviss framtid, inte om dess existens men mer hur dom kommer att framdrivas. Det kommer alltid att finnas entusiaster som vårdar gammelbilarna framöver men lagstiftningen måste nog hjälpa till. Det blir nog svårt för bilklubbarna framöver att driva frågor enskilt, framtiden är gemensam, även om våra hjärtan brinner just för våra TR-bilar. Ett måste är att få med yngre medlemmar. Jag hoppas lite på den retrotrend som råder, att det skall väcka intresse för ursprungsbilarna också och därmed få in den yngre generationen. Ett annat exempel är att bredda oss vid träffar och kanske inte i första hand bara tala om vår Triumph, MG, Austin, Morgan etc, utan istället tala om ”engelska sportbilar” och därefter gå in på våra olika bilmärken. Det är redan på gång på många håll med bla BSCM (British Sportscar Meat) och UBCC. Vår klubb skall naturligtvis verka för att lyfta fram våra TR-bilar som en av dom mest intressanta samlarbilarna.





#512047

VERKSTADSOVERALL FRÅN PRATTS

Verkstadsoverall med bälte av 100% bomull. Justerbar slejf i ärm- och benslut med tryckknapp. Overallen har 2 st bröstfickor, 2 st bakfickor och 2 st benfickor, samtliga försedda med knappar. Pratts-logo på höger backficka..

799KR



495KR

#511780
KEPS, BRUN I PRATTS PLÅTLÅDA
Stilren keps av 50% ull och 50% polyester. Skärm: 6 cm. Finns i storlekarna 56, 58, 60 och 61 cm. Levereras i en snygg Pratts plåtlåda.



399KR

#513869
SKINNHANDSKE, BRUN
Vår skinnhandske från Pratts har en klassisk design och är av premiumkvalitet. Handsken är ofodrad samt vattenavvisande. Passformen är mjuk och följsam med resår runt handleden. Passar lika bra i verkstaden som när du tar en tur med bilen. Finns i storlekarna 8, 9, 10 och 11.



399KR

#513865
SKINNHANDSKE, GUL
Arbetshandske av skinn från Pratts har en klassisk design och är av premiumkvalitet. Handsken är ofodrad samt vattenavvisande. Passformen är mjuk och följsam med resår runt handleden. Passar lika bra i verkstaden som när du tar en tur med bilen. Finns i storlekarna 8, 9, 10 och 11.

KAMPANJ



999KR
~~1.376KR~~

#531926
PRATTSOLJA 15 LITER MED OLJEMÄTT
Lars har plockat ihop ett paket med 15 liter Pratts motorolja. Oljan innehåller zink som är speciellt avsedd för klassiska fordon utan katalysator. Består av en högkvalitativ mineralolja och har omsorgsfullt utvalda tillsatser.



649KR

#532818
FÖRMANSROCK, GRÖN
Förmansrock med två bröstfickor samt två jackfickor. Dold justerbar rem med metallspänne för stängning. Pratts-logo tryckt på vänster bröstficka. Tillverkad av 100% bomull. Finns i storlekarna 48-56.

NYHET



599KR

#532807
SVETSJACKA, GRÅ
Jacka med flamskydd som skyddar dig från gnistor och glödstänk vid svetsning, slipning och andra industriella applikationer. Försedd med innerficka. Finns i storlekarna S-XXL.



799KR

#512047
VERKSTADSOVERALL, BRUN
Verkstadsoverall med bälte av 100% bomull. Justerbar slejf i ärm- och benslut med tryckknapp. Overallen har 2 st bröstfickor, 2 st bakfickor och 2 st benfickor, samtliga försedda med knappar Finns i storlekarna S-XXL.



649KR

#532814
FÖRMANSROCK, BLÅ
Förmansrock med två bröstfickor samt två jackfickor. Dold justerbar rem med metallspänne för stängning. Pratts-logo tryckt på vänster bröstficka. Tillverkad av 100% bomull. Finns i storlekarna 48-56.

NYHET



749KR

#532811
WEEKEND BAG, BEIGE
Väskan är tillverkad av 100% bomullcanvas och har klassisk Pratts-logo tryckt på långsidan och Pratts High Test-logo på kortsida. Weekendväskan har en förvaringsficka med dragkedja på insidan för pass och plånbok samt ögla av mässing så man kan kroka fast hem- eller bilnycklarna så de lättillgängliga. Kan bäras med medföljande justerbar axelrem eller de läderklädda bärhandtagen.



99KR

#510437
EMALJMUGG, WOLSELEY-RÖD
Klassisk emaljmugg från Pratts som passar perfekt till alla tillfällen och drycker. Den är dessutom en snygg detalj i verkstaden, fikarummet eller köket hemma med sin retrostil när den inte används.

Emaljmuggen finns även i grön, orange och blå.



229KR

#513446
OLJEKANNA, 2000 ML
Pratts oljekanna i klassiskt retroutförande men en volym på 1000 ml.



129KR

#494642
ALU-KROM-GLANS
Alu-Krom-Glans är en fuktig putsvadd, som utan frätande inverkan snabbt avlägsnar rost och andra beläggningar på förnicklade, förkromade och aluminiumföremål samtidigt som den ger en hög glans.

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

RADANNONSER

BILAR KÖPES

TR3, TR5 eller TR6

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

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

BILDELAR KÖPES

Styrväxel, LHD, till TR4A, TR5 eller TR6 köpes

Jan Andersson, Örebror
ten-tenths@hotmail.com
0708-90 09 99

Söker TR6 15" stålfälg

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

Diverse delar till TR4 1962-63 (LHD)

Begagnade, i gott skick:

- Fördelare
- Samtliga Vevhusventilationen på insuget
- Luftfilter (SU)
- Värmekran
- Ett kyl, med filler neck
- De små tunna sargarna runt främre blinkers
- Parkeringsljus, H & V
- Extraktorrör

Johan Åsberg
joberg_se@yahoo.se

BILDELAR SÄLJES

Kofångare till Triumph TR6

Mittsektion, utan hål för nummerskyltsbelysning. Längdmått: ytter 119cm, inner 118cm och 118cm. Köpt hos Rimmer Bros, ny och ouppackad.
Nypris ca. 5.000kr, Pris: ~~3.000~~kr **1.500kr**

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

Dörrfästen till TR2

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

Pris 3000:-

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

NYTT inför 2023

Du bokar själv deltagande i

Europamötet

via ny webbsida

Ny hemsida för bokning av Europamötena: http://www.europeantrs.club

Hemsidan kommer att innehålla all information om mötet, program och priser för weekend och efterföljande turer. Det kommer finnas möjlighet till att välja olika språk på hemsidan (tyska, spanska, engelska och franska).

Skapa konto

TR-medlemmar kan skapa ett konto på hemsidan där man kan lagra sina personliga data på ett säkert sätt, helt enlig alla regler vad gäller GDPR. Ett påminnelsemejl kommer att skickas ut till alla som skapat konto när bokning till eventet kommer att öppna.

Den 15 januari 2023 kommer det att vara möjligt att boka eventet i England, en ej återbetalningsbar bokningsavgift kommer att tas ut vid bokningstillfället och det går att betala med bank eller kreditkort. Den 28:e februari kommer bokningen att stängas. 15 mars 2023 kommer att vara sista dagen för att betala in resterande kostnad på anmälningsavgiften.

Först till kvarn

Principen först till kvarn gäller, dvs när maxgränsen för deltagande uppnåtts så kommer det ej vara möjligt att boka, men det kommer att skapas en väntelista även den i ordning efter när man hamnar där. Om en avbokning sker kommer denna plats erbjudas första person på väntelistan. Avbokningsregler kommer att finnas tillgängliga på hemsidan.

All information om mötet kommer att finnas tillgänglig på hemsidan, men har ni övriga frågor så kontakta Hans Edvardsson, hans.edvardsson@andritz.com.

EVENTKALENDERN

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

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

Tjolöholm Classic Motor
21 maj
Tjolöholm
tjoloholmclassic.se

Sommarträff
4-6 augusti
Flämslätt, Västergötland

Bremen Classic Motorshow
3-5 febr
Bremen Tyskland

Med mer än 650 utställare i åtta mässhallar och närmare 100 bil- och entusiastklubbar är detta en av norra Europas största motorevent.
https://www.classicmotorshow.de/

MG & Triumph Show and Spares day
12 februari
www.mgandtriumphsparesday.co.uk

Techno Classica
13-16 april
Essen Tyskland

Internationell utställning med vintagebilar, klassiska och historiska bilar, prestige- och sportfordon. Motorcyklar, delar mm.
www.siha.de/tce_uk.php?m=1&ms=1

Nordisk TR-träff i Danmark
7-9 juli

Goodwood Festival of Speed
13-16 juli
www.goodwood.com

Silverstone Classic
25-27 augusti
https://www.silverstoneclassic.com/

Goodwood Revival
8-10 september
Goodwood Estate England

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

2023 European TR Meeting, UK
Weekend 1-4 september. Tour 4-8 september.

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

2025 European TR Meeting, Tyskland

Kolla gärna på Eventkalender på hemsidan också där det oftast finns lite mer information om respektive evenemang!



Anglo Parts i Svalöv



När vi skulle arrangera den stora European TR Meeting i Båstad 7-10 september så var det alldeles nödvändigt att vi hade en bra Break Down Service. Med 145 TR-bilar på plats, från stora delar av Europa, så kan man lätt räkna ut, att vi skulle behöva hantera ett antal bilar som fick problem. För att lösa detta så kontaktades en lokal verkstad som lovade ställa upp vid behov men som normalt aldrig servar TR-bilar. Det innebar ju att de hade ju inte den minsta reservdel.

Då kontaktade jag Per Wadén som driver firma Arese Parts AB i Svalöv. Arese Parts har sedan något år samarbete med Anglo Parts i Belgien som är en mycket stor reservdelshandlare på bla TR-bilar. Per lovade att ställa upp med ett antal reservdelar som lån om jag bara tillhandahöll en lista på vad vi behövde. Så skedde också och veckan innan träffen hämtade jag ett antal lådor med reservdelar som vi sedan lånade ut till verkstaden i Båstad.

Varför berättar jag detta? Jo som många av er vet så är det idag mycket ont om firmor som kan tillhandahålla reservdelar till våra TR-bilar i Sverige. Förr hade vi både SID och British Motor men dessa har tyvärr lagt ner. Visst kan man beställa över nätet hos firmor i Tyskland, Holland eller UK men jag vet att många hellre tar kontakt med en svensk handlare. Här kommer Arese Parts/Anglo Parts in. Per kommer att satsa på den Svenska marknaden och har redan en del på lager och resten tar han fram från Holland på några dagar. Är det riktigt brått om så går det att få fram delar på ett dygn mot extra frakttillägg. För kontaktuppgifter se annonsen nedan.

Vi från TR-klubben önska Per lycka till med sin satsning och hoppas den kan gagna både TR-klubbens medlemmar och honom själv.

Bengt Nylén





Redaktionens spalt

Jag måste så klart kommentera vår stora Europeiska träff. Vi blev totalt 141 bilar med 269 personer varav vi var 23 bilar från vår klubb. Vi skulle varit ytterligare 4 bilar men 2 kom aldrig fram pga problem på vägen hit och 2 lämnade återbud någon dag innan bl a pga covid. Hotellet hade 145 rum så vi fyllde det nästan till 100 %. Alla klubbarna fick plats med så många de önskade och vi slapp göra någon begränsning vilket ju var skönt.

Jag, tillsammans med ett ganska stort team, hade jobbat med detta evenemang i flera år och lagt ner otrolig möda för att få allt att stämma. Det gjorde det faktiskt också vilket jag är superglad för. Det som vi trots bra planering inte kunde påverkar var ju vädret men vädret blev mycket bra. Vi hade lite duggregn fredag förmiddag det var allt. Solen sken den största delen av tiden från onsdag eftermiddag till söndag eftermiddag. Vad kan man mer begära när man kommit in i september.

Jag körde med min TR6 till Sommarträffen på Öland men tänkte ta TR5:an till Båstad. Tyvärr gick topplockspackningen någon vecka innan vilket jag beskrev i förra numret. Vid förra numrets utgivning var faktiskt inte bilen körbar. Det som återstod var att montera tillbaka pumphuset till vattenpumpen. På TR6:an hade jag, sedan motorn på den ombyggdes, ett pumphus samt en uppgradera vattenpump i aluminium levererad av Racetoration. Nu tänkte jag göra likadant på 5:an. Kanske onödigt men jag är ju lite glad för uppgraderingar. Jag beställde detta i deras Webshop på nätet och tänkte att det kommer väl om en vecka eller så. Efter 4 veckor hade det fortfarande inte skett någon leverans! Ringde dem och de sa då att varan var slut men att de skulle få in nya i nästa vecka. Det kom inget veckan efter heller men efter ytterligare en vecka kom det. Det var veckan innan Euromötet! Så det blev montage i sista minuten men det ordnade sig ju!!!

Bengt Nylén

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
jan.sjogren@ericsson.com

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

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

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

Tryckeri
Exakta Print, www.exakta.se

Layout
www.wolw.se

KLUBBSHOP

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



Keps

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

Pin med klubbmärke



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



Buff

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

Pikétröja



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

Vagnsmärke

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

Stort paraply



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

Broderat tygmärke

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



Nyhet – Väska

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

Klistermärke för vind- eller sidoruta

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

Äldre TR Magazine

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

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