SWEDISH NR 4 December 2023 VOL 183

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TR7, 8 Vakant

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

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

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

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

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

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

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

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

Hej



Denna gång måste vi ta upp ett **mycket** angeläget ämne. Jag och Bengt Arvidsson var på MHRF-stämman och representerade vår klubb. Motorhistoriska Riksförbundet berättade då att de har mottagit Regeringskansliets remiss om EU-kommissionens förslag att ändra det nuvarande ELV-direktivet (End of Life Vehicle), som är en rekommendation, till en förordning som blir tvingande och ska gälla för alla fordon inom EU. **Förslaget, som det nu är utformat, innebär stora negativa och långtgående konsekvenser för bevarandet och ägandet av alla fordon.** Förslaget till förordning berör köp, försäljning, rätten till ägande av fordon, delar och komponenter, reparation, renovering, restaurering, konservering och ändring. Det innefattar även vad som ska utgöra ”avfall” och vem som bestämmer detta samt straff för den som bryter mot reglerna.

MHRF konstaterar
Förslagen saknar i många fall motsvarighet i svensk rätt och går emot den svenska praxisen och synen på våra fordon, samhällsnyttan och folkrörelsen.

MHRF anser
Det är osannolikt att illegal hantering av fordon skulle minska med en ny förordning. De som drabbas är i stället de som har ett ärligt och legitimt syfte med sitt fordonsinnehav. Detta tillsammans med EU-ländernas olika nationella regler gör att ELV-direktivet fortsatt bör vara ett direktiv (en rekommendation). Nuvarande svenska regler bör vara tillräckliga när det gäller miljöaspekten. En ej godkänd kontrollbesiktning ska tex inte utgöra instrument för att bedöma att ett fordon är avfall, eller förhindra ägarbyten och im-/export.

Läs mer om hur vi genom MHRF bekämpar dessa galna förslag och vad man som enskild kan göra! Se: mhrf.se/elv/

Ni som undrar hur det gick för mig och min bil att komma till europaträffen i England kan läsa mer om det längst bak i tidningen...

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Sommarträffen i Flämslätt 2023 6
- UBCC Souths klubbkamp 2023 10
- Min resa till årets TR Meeting i UK .. 12
- Triumph TR25 16
- ENGLAND 2023 – Here we come .. 20
- Teknikhörnan: Bromsar 24
- Europamöte i Schweiz 2024 25
- Överväxeln på min TR6 26
- Vinteravställning av bilen 27
- Euromeet 2023 England/Wales 28
- Hjulafton 2023 32
- British Sports Car Meeting 2023 34
- Eventkalendern 38
- Radannonser 38
- Redaktionens spalt 39
- Klubbshop 40

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

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

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

Omslagsbild
Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2023

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1590	Per Linder	Nunnestigen 6	296 35	ÅHUS	1973	TR6
1591	Peter Lindgren	Kyrkvägen 3	236 32	HÖLLVIKEN	1971	TR6
1592	Stefan Widmark	Majorsgatan 16B	281 34	HÄSSLEHOLM	1954	TR2
1593	Bengt Erlandsson	Enköpingsvägen 34	196 34	KUNGSÄNGEN	1968	TR4

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW EU-FRIENDLY ALL INCLUSIVE SHIPPING

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

ALL THE PARTS YOU NEED

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

TRIUMPH

QUALITY PARTS & ACCESSORIES

FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY

EXTENSIVE WEBSITE

VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ

KNOWLEDGEABLE STAFF

FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES FOR ALL MODELS

PRICE MATCH

TRADE & WHOLESALE ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A FREE CATALOGUE





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

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

SEE OUR SOCIAL MEDIA

Sommarträffen 2023 i Flämslätt



Text: Inge Jonsson Foto: Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Det började I regn och slutade i regn, på somliga måttligt, men andra fick mer än sin beskärda del. Lördag däremot som vikts för touren bjöd på uppehåll så suffletterna packades genast ner på lördag morgon.

En väl utförd Roadbook, med tips på extra sevärdheter för den hugade, studerades och vi gav oss ut på småvägar som man normalt inte tar om man inte har lokalkännedom. Bengt-Inge och Fabbe hade gjort utmärkta förberedelser, sen var det ju några, jag bl.a., som körde ensam och därför tog rygg på någon som förhoppningsvis hade koll på kartan.

Krokiga TR-vägar

Vi började med att på krokiga TR-vägar leta oss fram till Kungslena kyrka, där vår guide Rosa varit uppe och bakat bröd och bullar till fika, innan guidningen i den lilla gamla kyrkan från 1100-talet. Ett fåtal väggmålningar från den epoken hade räddats från ombyggnader och modernare, om man kan säga modernt om 1700-talet, utsmyckningar av tak och väggar. Vid kyrkan fanns även en gravstensutställning som till delar syns på bilden.

Rosa höll en mycket uppskattade föreläsning om epoken från kristnandet i slutet av 800-talet och en bit in i medeltiden, som hon själv representerade i sin klädsel som gift högreståndsdam. De som läst Jan Guillous böcker om Arn kände säker igen sig i delar av historiebeskrivningen. Rosa hade så mycket att berätta, att Fabbe började snegla på klockan för att tidsschemat inte skulle spräckas redan på första stoppet.

Touren fortsatte sen mot Tidaholm, som vissa hävdar är ”stan som Gud glömde” eller “Har du kört till Tidaholm så har du kört fel”, men vi hittade dit. Fabbe är alltid på hugget med en hjälpande hand, som vid ankomsten till Tidaholmsmuseet där vi delades upp i grupper, vissa började med att kolla på Tidaholms lastbilar, en gång likvärdiga med Volvo och Scania som lastbilstillverkare. Andra kollade på Smedjan, verkstaden som bl.a. tillverkade reservdelar till tändsticksfabriken Vulcans maskiner. I samma museum fanns också levandegjort hur arbetarna hade det under senare delen av 1800-talet och framåt. Det fanns också tid att promenera lite i stan före lunch, bl.a. på den idylliska Turbinön där det en gång genererades elektricitet och strandpromenaden längs Tidan. Så, sammantaget tycker jag att det var inte alls fel-kört att hamna i Tidaholm.

Därefter togs det lite olika vägar hemåt, några stannade och lät sig underhållas av en vältalig guide vid namn Mats på Dahlén-museet. Han var så underhållande att vissa som tänkt sig stan-



Sedvanlig uppställning fredag kväll

na i Varnhem för att kolla på klosterkyrkan och en utgrävning där fick tänka om, om de skulle hinna tillbaka och förbereda sig för middagen.

Transplanterad Dolomitemotor

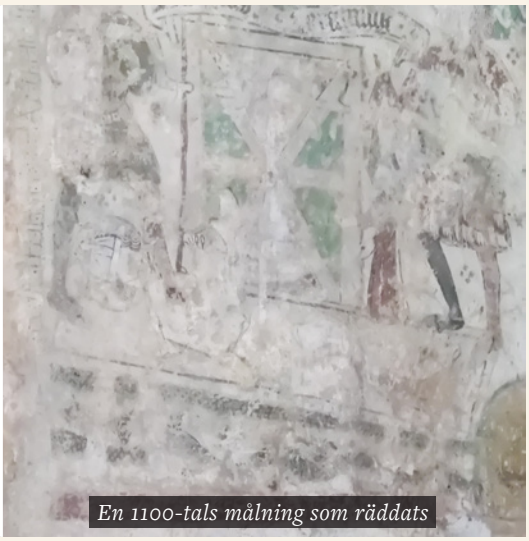
Som vanligt när en huv öppnas eller ett problem uppstått, är vi som flugor på en sockerbit. Problemet under den röda huven fick några av oss att hållas i Bengt-Inges garage efter lite avkortad tour, detta för att fixa bromsarna på Håkans TR6:a. De hade vid ett tillfälle låst sig, så att det rök så mycket att Håkan trodde det var eldsvåda under huven. En senare rapport meddelade att han tagit sig hem utan problem. Lösningen var att vi tog ur innanmätet ur bromsvarningskontakten och la några brickor bakom infästningen av servot för att ge huvudcylindern lite mer returväg. Den andra öppna huven som drog intressenter, var Magnus Fällmars TR7 som fått en Dolomitemotor transplanterad.

Åter vid Flämslätts Stiftgårds restaurangbord njöt vi av middagen som framförallt liksom fredagens buffé bjöd köttälskarna på läckerheter. Mellan rätterna delades Rackhams Surpise Prize ut, nu till Bengt Nylén. En liten artikel fanns redan i nr3 av


Den vältaliga guiden Mats på Dahlénmuseet



Promenad längs Tidan



En 1100-tals målning som räddats

tidningen om det. Ett lotteri ordnades och fototävlingen, resultat också i nr3, fick en vinnare i Hans Edvardsson som fotat en stämningsfull bild naturligtvis med en TR som fokus. Vi informerades också om att nästa års sommarträff blir i Rimforsatrakten en bit söder om Linköping.

På söndag förmiddag hölls traditionsenligt Årsmöte. Efter detta spreds vi för vinden i regnet. Själv lämnade jag ett spår efter mig med hjälp av ett läckande oljefilter, och sen blev det en lite nervös färd mot Oskarshamn med en växellåda som högljutt protesterade. Efter kontakt med Pete Cox & Son om tips på felsökning visade det sig att det var lagren i overdriven som sagt upp sig. Tur då att jag skulle på Europaträffen i England och att Pete Cox verkstad låg mindre än en timme från hotellet vi bodde på, så en OD-låda hamnade i bagaget och renoverades av sonen Tom Cox medan vi roade oss på Wales krokiga vägar. Overdriven hämtades upp på hemvägen och sitter nu åter i ”Tvåan”.



Varför låser sig bromsarna på Håkans TR6



Information om Tidaholms muséum



Tuff arbetsmiljö i smedjan



Reservdelar tillverkade åt Vulcan tändsticksfabrik



Dahlén ägnade sig åt mycket mer än fyrar



Varnhems klosterkyrka



Vissa lämnar oönskade visitkort



Vår entusiastiska guide Rosa



En TR7 med Dolomite Sprintmotor!



Uppställning på torget i Tidaholm



Ingen gick hungrig från kursgårdens bord



Kungslena kyrka



UBCC Souths
klubbkamp 2023

Triumphbilar på rad

Text & foto: Bengt Nylén

Lördagen den 16 sept genomfördes UBCC Souths klubbkamp i strålande sommarväder. Vi samlades vid ”Mormors bageri” i Lund. Mormors bageri i Lund ligger mitt i ett industriområde och är mycket populärt och känt för goda bröd och kakor och har dessutom en bra parkeringsplats.

Därefter gick turen på mycket trevliga vägar i ca 2 timmar och landade på Kalle Puurs gård i Asmundtorp som ligger strax utanför Landskrona. Turen hade lagts av Anders Willinger och Peter Bäckström. Ca 80 bilar kom till Kalle Puurs gård. Klubbkampen var kombinerad med TVR-klubbens höstträff så det var ovanligt många TVR-bilar på planen. 7 bilar var anmälda från TR-klubben och 2 st från Triumph Club of Sweden. Båda dessa, en Stag och en TR7, är dock medlemmar i TR-klubben också. Stag:en rattades av Göran Johansson som ju skrivit flera gånger i TR Magazine om sina resor med sin TR4A. TR7:an rattades av Kai Asp. Från TR-klubben hade vi (i den ordning bilarna står på bilden från vänster):

Björn Buttler Jacobsen, TR6, Jan-Olof Grönhult, TR6, Bengt Nylén, TR6, Sten Lennbro, TR6, Mikael Nilsson, TR4, Håkan Gerdbo, TR6 samt Bo Mattsson, TR6

Klubbkampen bestod av ca 15 frågor varav hälften kunde besvaras av de som kört turen och resten av frågorna var utplacerade på en tipspromenad i Kalles stora trädgård. Frågorna längs vägen var utformade på ett sådant sätt att det inte gick att få fram svaren genom att utnyttja mobilen. Vinnare blev Triumph TR Club Sweden!! Sten Lennbro som är distriktsansvarig i syd fick ta emot den ståtliga bucklan som sen tidigare hade 1 inteckning från vår klubb. Även individuella priser utdelades och där fick både jag och Sten kliva fram till prisbordet.

Lucy´s Dinner som driver Lucys restaurang i Löddeköpinge och restaurangen på Knutstorp raceway hade ställt upp med en Foodtruck och serverade hamburgare eller bamsekorv. UBCC bjöd alla på kaffe från ett annat bord.

Mycket ögongodis

Ett besök i Kalle Puurs stora verkstad och garage måste ju till. Här fanns mycket att titta på. En Jaguar E-type med V12:a som håller på att renoveras står mitt inne i kontorsrummet. Den har stått där ett antal år men nu är det inte mycket kvar att göra så snart lär vi få se den ute på vägen. Kalle äger två TR-bilar också. En TR4A i körbart skick och en TR6:a som skall renoveras färdigt. Dessutom så står det en Spitfire i garaget samt ett antal andra bilar av Brittiskt fabrikat. Här finns mycket att göra och jag får hoppas att Kalle blir minst 100 år!



Registering vid start



Nästa projekt? En TR6 som inköpts i detta skick. Mycket av renoveringen är redan gjort men lack och lite till kvarstår.



Startplatsen vid Mormors bageri



Kalle Puur är Mr TVR i Sverige men har även ganska många andra bilar. Alla Brittiska. Här en TR4 som är instoppad i garaget bland 5-6 andra bilar.



Några TR-ägare som njuter av sommaren



Kalle Puurs ”lilla” verkstad!!



Pågående projekt. En Jaguar E-type som snart är klar.



Slutmålet. Kalle Puurs gård utanför Landskrona.

Min resa till

Text & foto: Bengt Nylén

The European TR Meeting i UK sept 2023 */fäste för differentialen*

Här kommer en liten reserapport av lite ovanligt slag. En ”normal” artikel om Euromeet har skrivits av någon annan hoppas jag.

När jag var på väg genom Tyskland med min TR5 så märkte jag att elfläkten inte orkade hålla nere temperaturen när det var Stau. När det är vägarbeten i Tyskland och Holland kan man ju få stå mycket länge vilket inte händer här hemma. Jag köpte TR5:an 2007 och då satt det redan en mindre elfläkt monterad framför kylaren. Det har fungerat bra hittills och bilen har varit på långfärd förut till ett antal Euromeet. Den har dock nog aldrig stått så länge på tomgång vid olika vägarbeten som i år. Visst har temperaturen rört sig uppåt då jag stannat men jag har varit slarvig nog att inte kolla upp detta ordentligt. Faktum är att jag lagt mycket kärlek i min TR6:a som köptes 1995 och som uppgraderats och underhållits på ett betydligt bättre sätt. ” First love” antar jag. TR5:a har bara fått rulla på.

Väl kommen till Rotterdam på torsdagens eftermiddag för att ta nattfärjan till Kingston upon Hull så skickade jag ett email till Racetorations om mitt problem. Det råkade vara så att från Kingston upon Hull till Coventry så passeras Racetorations i stort sätt utan omväg. På fredags morgon anlände vi till hamnen i



Bild på mitt bakre fäste med tydlig spricka. Det har varit svetsat tidigare men det var dåligt gjort.



Fästet svetsat



Min TR5 får omvårdnad



Motorutrymmet till TR5:an



Diffen på plats med nya infästningar

Hull och 1,5 timme senare var jag på Racetorations. Det tog in bilen i sin underbara verkstad. Monterade en stor 14" Revotec-fläkt bakom kylaren. De fick demontera fästet för den mekaniska fläkten och ersätta med en ny bricka och bult. Detta kunde jag ju lätt fixat själv hemma innan avfärd om ja varit lite förutseende men nu blev det i vart fall gjort. Under tiden satte sig Barbro och jag utanför verkstaden och drack förmiddagskaffe.

Bilen stod på en lift i verkstaden och efter ett tag kom mekanikern ut till mig och såg lite bekymrad ut. "Följ med in och titta". Han lyste med en ficklampa upp på fästen för diffen och även jag såg då tydligt att det var en kraftig sprick i ena fästet. "Det ser inte bra ut. Det är inte värre än att du kan köra på din tur till Coventry/Wales men du måste fixa till det då du kommer hem. Alternativt så fixar vi det innan du tar färjan från Hull nästa vecka".

Min val var lätt. Jag bestämde att vi skulle ses i nästa vecka innan vi åkte hem. Att lyfta ner diffen är tungt och svetsa kan jag inte. Lika bra att få det fixat när man har en superprofessionell verkstad här.

Veckan efter blev fästet svetsat av ett proffs. Samtidigt byttes gummibussningar som håller diffen till nya typ Superpro.



Ägaren, Darryl Uprichard


Tre färdiga totalrenoverade motorer



Verkstaden från ”ovan”


En TR5 som byggs från grunden

(Racetorations SPF1992K och SPF0138K). De gamla borde jag bytt för länge sen!!! De såg inte alls fräscha ut. Jag skämdes lite över att jag hade haft så dålig koll på både det ena och det andra!! Därefter kunde vi lugnt köra till färjan för att ta oss hemåt via Holland-Tyskland och Danmark dagarna efteråt. Det kändes jättebra.

Vad lär vi oss av detta:

Kolla så att elfläkten verkligen orkar med genom att låta bilen gå länge på tomgång efter att du kört en runda så motorn verkligen är varm.

Besiktiga fästena för diffen så du inte också har en eller flera sprickor i dessa. Det finns 4 fästen. Det är mycket vanligt att det blir sprickor i dessa fästen.

Ni ser lite bilder på upphängen för diffen samt även lite bilder på Racetorations verkstad. De modifierar bilar och bygger hela bilar enligt kunders önskemål. De delar de tagit fram är dyra men det är bra! De jobbar bara med TR-bilar till kunder över hela världen.

Bengt Nylén


En TR6 försedd med Ford V8 för kund i USA


Motorutrymmet till TR6 med V8


Skinninredning gjord på plats av egen tapetserare


Elektroniskt insprutningsysten för TR5:an



#4394638
HYDRAULISKA LYFTRAMPER
Smarta hjulramper som bara bygger 120 mm i nedfällt läge och lyfter rakt upp till 430 mm. Man får en mycket god åtkomlighet under bilen och behöver inte fundera på att hitta rätt lyftpunkter. Plattformens storlek är 590x340 mm

7.988 KR



8.995 KR
~~11533 KR~~

#532070
BLÄSTERSKÅP MED DAMMSUGARE
För bästa möjliga blästring är detta blästerskåp försett med 2 st. blästerpistoler, 1 st. fast monterad med fotpedalstyrning samt 1 st. handhållen för manuell blästring. Kabinen är försedd med en stor gasfjädrad dörr i fronten som stannar uppe tills man drar igen den. Belysning samt cyklondammsugare är inkluderat i detta skåp för god sikt. Vi köp av detta skåp är även blästerhandskar och ett antal manustycken till de båda blästerpistolerna inkluderat. Detta är ett mycket bra blästerskåp som passar både i verkstaden och till industribruk



33.900 KR

#512837
BLÄSTERSKÅP MED TRYCKTANK, SBC990
Professionell blästerkabin med trycktank, öppningsbar front och dammutsug med partikelfilter. Trycktanken ger ett jämnare och högre flöde av blästermedlet för bästa möjliga avverkning. Försedd med LED-belysning för bästa sikt och arbetsljus. Reduceringsventil och dubbla manometrar för reglering av lufttryck till pistolen som är fotpedalstyrd. Den helt öppningsbara frontluckan är gasfjädrad och håller sig öppen till man önskar att stänga och låsa innan påbörjad blästring. Levereras med dubbla cyklonsugar (dammsugare).



16.900 KR

#512834
VERKTYGSVAGN USA, RÖD
Top of the line heavy duty verktygsvagn med 2 ton lastkapacitet och över 450 liter förvaringsutrymme! Tillverkad av stålplåt i helsvetsad konstruktion med kraftig pulverlackfinish som ska motstå slitage och korrosion. 4 st robusta 150 mm hjul försedda med stötdämpare, varav 2 st är lås- och svängbara. Totalt 17 st kullagrade förvaringslådor där de större är försedda med dubbla skenor för extra stabilitet.



6.814 KR

#519763
ARBETSBÄNK MED LÅDSATS & HYLLA, GRÅ/SVART
Robust arbetsbänk med lådsats och avlastningshylla. Arbetsbänk i stabil stålkonstruktion med plåtbeklädd plyfaskiva. Justerbara ben för arbetshöjd mellan 900-1155 mm. re, varav 2 st är lås- och svängbara. Totalt 17 st kullagrade förvaringslådor där de större är försedda med dubbla skenor för extra stabilitet.



699 KR

#512838
MEKANIKER BORD IHOPFÄLLBART
Hopfällbar arbetsbänk med längd- och gradmått på bänkskivans långsida. Bordsben och ram av stål och bordsskiva av mdf. Mått (LxBxH): 100x60x76 cm. Vikt: 12 kg. Max lastkapacitet: 100 kg.



16.900 KR

#512835
VERKTYGSVAGN USA, SVART
Top of the line heavy duty verktygsvagn med 2 ton lastkapacitet och över 450 liter förvaringsutrymme! Tillverkad av stålplåt i helsvetsad konstruktion med kraftig pulverlackfinish som ska motstå slitage och korrosion. 4 st robusta 150 mm hjul försedda med stötdämpare, varav 2 st är lås- och svängbara. Totalt 17 st kullagrade förvaringslådor där de större är försedda med dubbla skenor för extra stabilitet.







12.500 KR
~~17.900 KR~~

#5141054o
GARAGEINREDNING BASIC
Komplett garageinredning i gråsilvrigt- och svartlackerat utförande med bänkskiva av trä. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. En mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg och tillbehör till garaget. Medföljande verktygsvagn på hjul kan enkelt rullas fram vid behov och stuvas undan när den inte används för att spara plats. Medföljande verktygstavlor har runda hål och är kompatibla med PELA's sortiment av verktygskrokar och tillbehör. Högskåpet kan placeras valfri sida av inredningen. Med denna modell medföljer även justerbara fötter.

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och felstryck.



Text & foto: Bengt Nylén | 3D-bilder från Makkinas hemsida

Triumph TR25

Är det möjligt!!! En ny Triumph TR!! Ett företag som heter Makkina har tagit fram en prototyp till en elektrisk Triumph TR kallad TR25. Den presenterades först i London i juli 2023 exakt 70 år sedan en TR2 slog ett hastighetsrekord på ”Jabbeke”-vägen i Belgien 1953. 200 km/t med en lite TR2 med en motor på bara 2 liter. Obs! Ingen turbo osv på den tiden.

Det är också 100 år sedan den första bilen från Triumph lämnade fabriken vilket vi skrev om i TR Magazine nr 1/2023. Makkina är en designstudio i UK som med tillåtelse från BMW, som äger bilmärket Triumph, gett bilen namnet TR25. Mer info om Makkina se https://makkina.co.uk/

De har använt plattformen från en BMW i3S och byggt en annan kaross på denna plattform. Det har gett ett perfekt viktförhållande med 50/50 fram/bak. Med en elmotor på 184 hk fås en acc på 5,2 sek till 100 km/t vilket räcker väl. Bilen väger ju inte mer än 1095 kg trots batterier på 42 kWh. Chassiet är byggt av en mix av kolfiber och aluminium. Det är sänkt 30 mm i förhållande till i3S. Karossen är helt i kolfiber.

Chefen för Makkina säger:

” Det var vårt mål att få fram en modern version av den mycket berömda TR2 som slog hastighetrekord år 1953. Genom att vi kunde använda plattformen för BMW i3S blev bygget ganska en-



TR25 på British Motor Museum

kelt och fick fram den körbarhet som önskades. TR25 är mycket kul att köra. Kombinationen av bra vridmoment, fin acceleration och tysthet är fantastisk.

Med tillstånd från BMW som äger namnet Triumph så är vi stolta över att kunnat ge den namnet TR25.

Triumph är ett mycket betydelsefullt namn för både sina sportbilar och stora ”saloons” så det var med stort ansvar som tog oss på denna design.”

Kommer TR25 att kunna produceras?

Man antar att BMW vill se hur publiken ser på denna konceptbil. De kostar dock många miljoner att sätta den i produktion så det är väl tveksamt om den kommer ut till försäljning. Tyvärr är ju intresset från bilköparna nu för tiden mest inriktat på stora SUV:ar. Det är i vart fall kul att en konceptbil kallad TR25 kommit fram som publiceras i många motortidningar världen över.

Bilen står för tillfället utställd på British Motor Museum i Gaydon där vi som var med på European TR Meeting i UK i september kunde beskåda den.

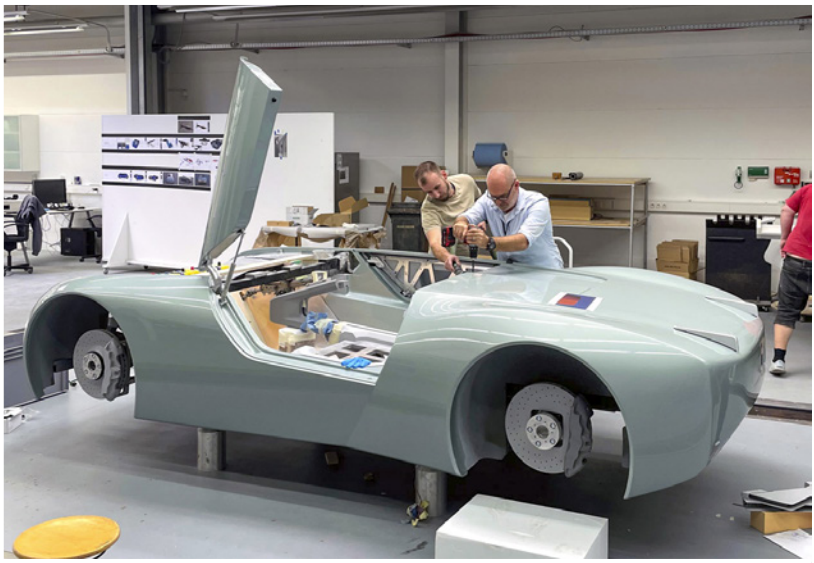


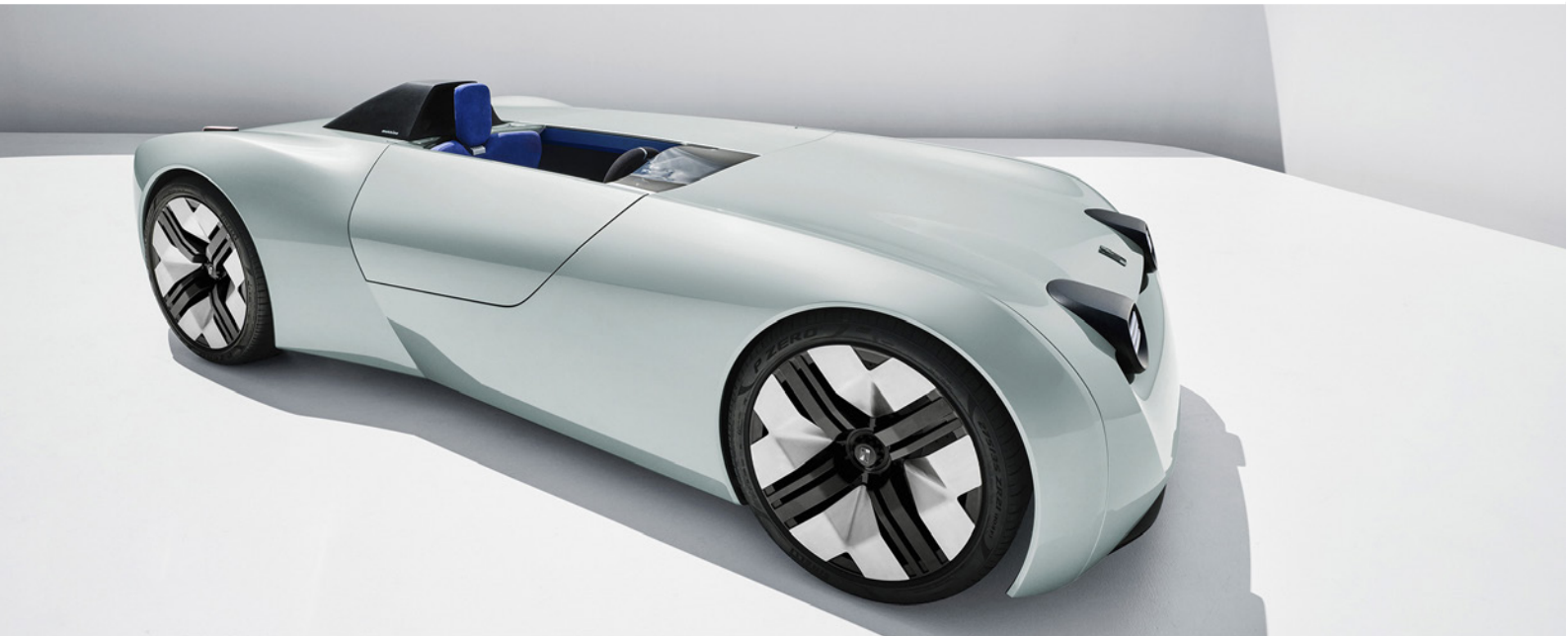
TR2 vid Jabbeke för hastighetstest. Foto från Makkinas hemsida



”Jabbeke”-TR2 på British Motor museum











TRIUMPH

TR 25







ENGLAND 2023

– Here we come









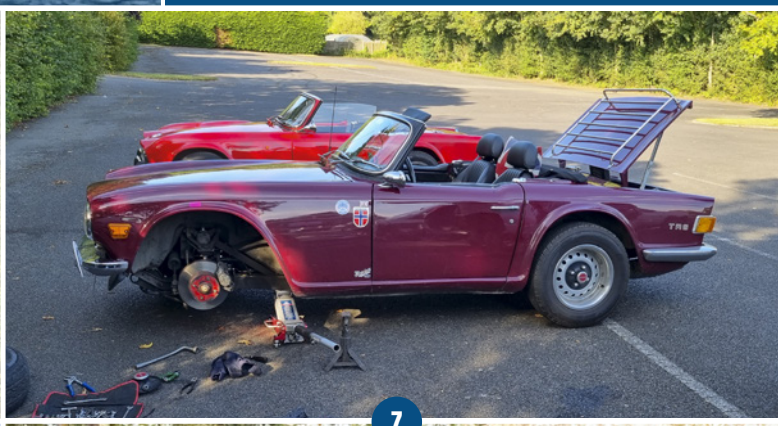
Foto: Hans Edvardsson & Jan Sjögren

Bilder på saker som man får chansen att uppleva tillsammans med andra Triumph-entusiaster på ett Europamöte.

1. Broadway, liten pittoresk by som fylls av TR-bilar och glada människor
2. Förbrödningen/systringen är total
3. Triumph TR2 i centrum för de Engelska sportbilarna
4. Ett stormkök med te, kaffe och nybakade donuts drar till sig både danskar och holländare
5. Devils bridge ger tre tidsåldrars konstruktionslösningar. Gotisk, romersk och industrialismens stålkonstruktion.
6. Puben är det enda som finns kvar av den gamla Triumph/Standard-fabriken
7. Mekarsupporten hade fullt upp med små, mellanstora och större skador. Se mer om chassibrister i Bengts artikel i detta nummer. Allt utom den gula TR6an löstes på plats



5



7



6





8

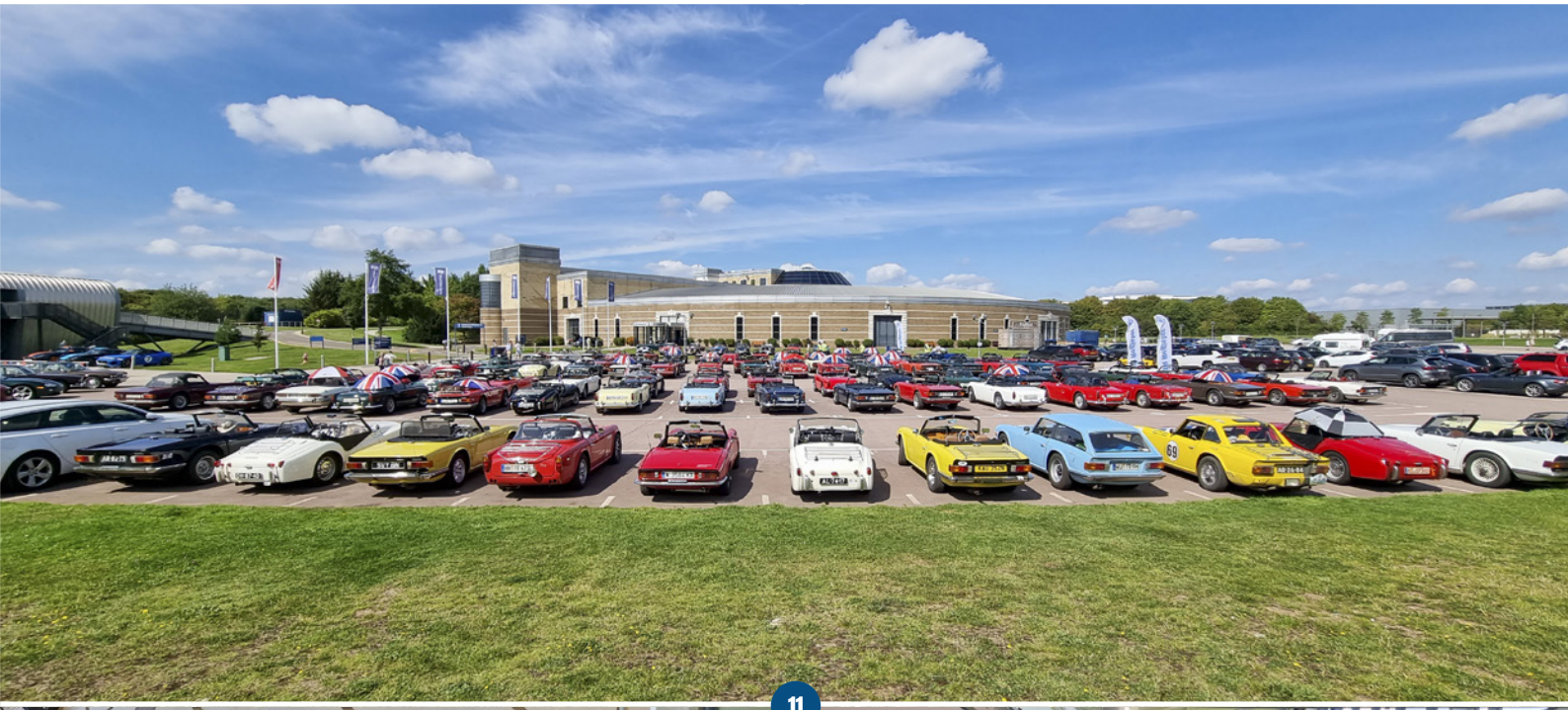


9

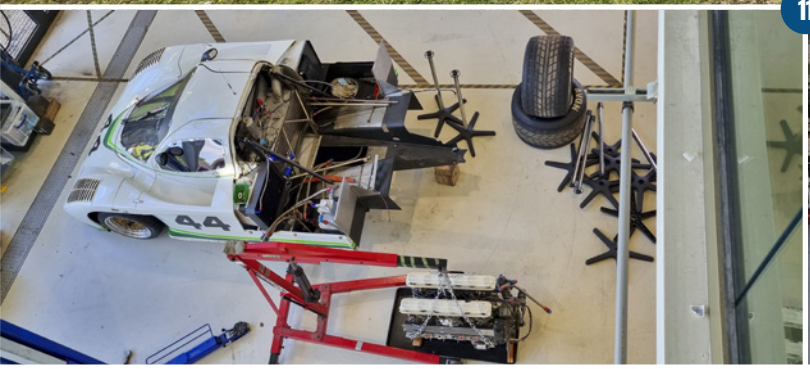




10



11





8. På lördagen fick vi lite olika turer att välja mellan. Vi valde bla att köra till Broadway, en typisk Cotswold stad med äldre bebyggelse i den speciella gula sandstenen. Vi parkerade våra bilar på gatorna vilket var mycket uppskattat bland besökarna i stan. Det var många som kom fram o paratade om bilarna, ställde frågor eller berättade om sina egna minnen med TR-bilen

9. Längst upp i Elan Valley stannade vi och tog en ”fika”. Vi har alltid med vårat storm kök så vi kan koka vatten till vårt kaffe. Leif o Annie brukar ha med termosar med hett vatten, så det blev fika till hela gänget. Kakor hade vi varit o köpt i butiken innan vi gav oss iväg

10. Ett studiebesök på Morganfabriken var otroligt intressant och visade på en blandning av det bästa av nytt och gammalt

11. British Motor Museum är väl värt ett besök, inte bara då det är Triumphträff



Teknik-hörnan

Bromsar

Text & foto: Inge Jonsson

Under Europaträffen i England fick Ulf Sundin problem med att ett bakhjul gick varmt p.g.a. att bromsen ville ligga an hela tiden. Vi bestämde oss för att göra något åt det och det slumpade sig att bara 7-8 mil från TR-träffens hotell i Wales bor en bekant till Ulf som också håller på med gamla bilar och har garage..

Så vi begav oss hem till Mike Parry för att fixa bromsproblemet, där vi stötte på ena problemet efter det andra, och när vi inte lyckades lufta systemet för andra gången sa Mike, ”Hey guys, why not take a break, and a cup of tea”. Te är alltid lösningen på ett problem i UK, och det skulle kunna vara tekniktipset, att när det börjar krångla rejält och man börjar bli lite stirrig, ta en kopp te och lugna ner dig. Det egentliga tipset han visade oss var följande, antagligen för att han inte ville ha bromsolja på garagegolvet, så innan vi lossade bromsslangen bak tog han en vanlig plastpåse och la under locket på bromsoljebehållaren och skruvade åt. Då täpper man för luftningshålet i locket och det bildas vakum i systemet när bromsoljan försöker rinna ut.

Gammal bromsslang

Grundproblemet med bromsen var en bromsslang som blivit gammal och gummit hade börjat lösas upp invändigt så att den i praktiken fungerade som en backventil, gummiresterna hade även spridit sig in i ett efterföljande bromsrör och in i själva bromscylindern, vilket gav upphov till våra luftningsproblem och behovet av en kopp te.

Fish & Chips

Efter provtur då allt konstaterades fungera, smakade det gott med Fish and Chips och mushy peas från den lokala ”Chippyn”. För säkerhets skull blev det en ”pint” på puben också, för att återställa vätskebalansen.



Skruva av locket



Täck med plast



Skruva fast locket



Inte bara hjul som fyller hjulhusen väl



Fish and Chips



Europamöte i Schweiz

6-13 September 2024

Weekendmötet kommer att hållas i Brunnen på hotell Waldstätterhof 6-8 September där det finns 90+35 rum (inkl partnerhotell).

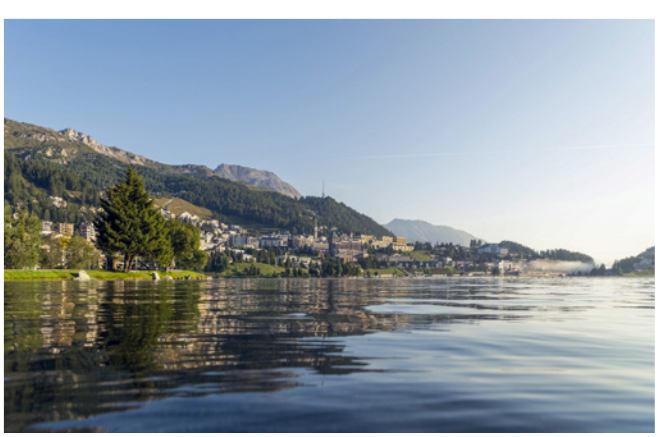
Weekendtouren på lördagen tar oss över två pass Klausen pass 1952 m och Ibergeregg pass 1406 m. På kvällen blir det galamiddag.

Efterföljande tour 8-13 September kommer att ta oss över ett antal pass och innehålla fina boenden, vackra vyer och fantastiska vägar.

Det kommer även att finnas möjlighet till en extra dag 5-6 September på Wellness hotel Stoos inkl middag på restaurang Fronalpstock 1922 m och besök på Victorinox tillverkning.
Även efter touren kommer det att finnas möjlighet att boka extra natt på Historiska hotell Pax Montana inkl middag 13-14 September.

Gå in på hemsidan http://www.europeantrs.club, här finns all information om hotellen, tourerna och kostnaderna. Bokning till resan startar 15 Januari-2024. (Informationen updateras fortlöpande)

Anmälningsavgiften betalas via hemsidan vid anmälan, men resterande del av kostnaden betalar respektive deltagare till klubben som kommer att göra en gemensam inbetalning. (mer om detta längre fram).



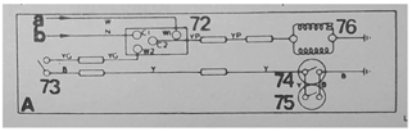


Överväxeln på min TR6

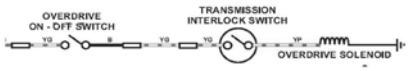
Text & foto: Björn Cagner

I TR-magazine nr 4, 2021, beskrev jag hur överväxeln i min TR6 slutade fungera. I min TR6 sitter knappen för överväxeln i knoppen på växelspaken och det var själva knappen som gett upp. Detta skedde under sommarträffen 2021. Då kabeln från knappen jordar i kontakterna i växellådan löstes problemet med att knappen togs bort och ersattes med en bit kabel med en krokodilklämma i varje ända.

Då fungerade överväxeln igen under ett tag tills nästa problem uppstod. Det var en kabelbrand under instrumentbrädan. Sedan fungerade inte överväxeln utan det blev till att köra hem utan överväxel.



Inkoppling enligt verkstadshandbok



Som det var kopplat, alltså rätt för typ J överväxel.
Kopplade dock enligt verkstadshandboken med relä för att undvika överbelastning och för att slippa plus i växelspaken med risk för kortslutning.

Väl hemkommen kontaktades först Rimmers men någon knapp fanns inte. Då togs kontakt med MossEurope men knappen fanns inte trots att jag sett både den och kabelsatsen tidigare. Alltså skickades ett mail om detta och svaret förvånade mig. TR6 har aldrig haft knappen för överväxeln i växelspaken. Endast Triumph 2000 har haft det så troligen är min växellåda eftermonterad. Det gick dock bra att beställa både knapp och kabelsats. Reläet kunde jag däremot inte beställa då beteckningen inte stämde. Kabelfärgerna stämde heller inte enligt verkstadshandboken. Jag beställde iallafall ett relä som skulle vara till överväxeln.

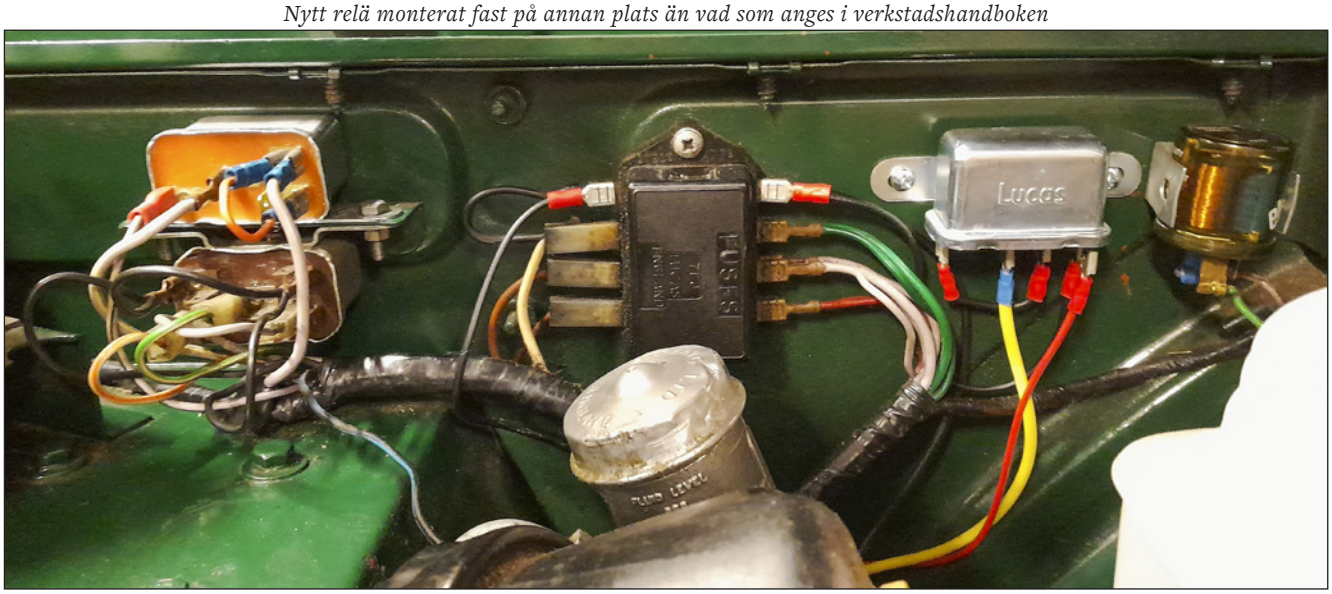
Enerverande och högljutt

Sedan kom annat emellan så det dröjde med felsökningen och under tiden körde jag utan överväxel även om det var enerverande och högljutt. Knappen och kabeln lyckades jag byta inifrån kupén utan att demontera huven över växellådan. Det var jag glad att jag slapp då inredningen precis blivit utbytt. Inkopplingen testades med Ohm-mätare och både knappen och jordningen genom kontakterna i växellådan fungerade perfekt. Däremot fungerade fortfarande inte överväxeln. Då provade jag att koppla in plus direkt på reläet men det hjälpte inte. Försökte följa kablarna under instrumentbrädan utan större framgång. Hittade dock flera kablar som inte gick någonstans. Hissade upp bilen för att försöka följa kablarna från solenoiden till överväxeln. De var såklart utbytta så färgerna stämde inte.

Färdig att ge upp

Nu var jag nästan färdig att ge upp, inte bara för att jag inte lokaliserat felet utan för att nu var värken i kropp och leder klart besvärande för att inte tala om alla märken i pannan efter den något ovanliga arbetsställningen under instrumentbrädan. Då gav jag mig på reläet igen och kom slutligen fram till att reläet inte

Nytt relä monterat fast på annan plats än vad som anges i verkstadshandboken





Bekvämt med knappen i växelspaken

hade med överväxeln att göra trots att det satt på den plats som verkstadshandboken angav. Det andra reläet stämde, det var till tutan. Nu började en sökning efter reläet. Fanns inget relä någonstans. Övervägde att riva ur inredningen men besinnade mig och tog en kopp kaffe istället. Fick en ide, kröp under bilen och lossade på minuskabeln till solenoiden. Enkelt gjort för den var ansluten med ett flatstift på växellådan. Kröp fram, in i bilen, fram med Ohm-mätaren och kontrollerade jorden i knappen på växelspaken. Inget utslag! Då började det klarna. Fram med nya reläet som kopplades in enligt verkstadshandboken fast med tillfälliga kablar. Under bilen igen och anslöt jordkabeln till solenoiden samt en plus-kabel från reläet. Kabeln från växelspaken till minus på reläet. Ut på provtur och överväxeln fungerade utan problem.

Strömriktningen var vänd!

Alltså har den installerade växellådan haft omvänd strömriktning. Det vill säga istället för jordning via kontakterna i växellådan dragit plus till knappen i växelspaken och sedan till kontakterna i växellådan och därifrån till solenoiden för överväxeln utan att använda något relä. Denna inkoppling är riktig när överväxeln är av typ ”J” vilket visade sig att det var det jag hade. Detta förklarar också kabelbranden för antagligen när jag gjorde ”fuskkopplingen” i växelspaken så blev det en kortslutning mot metallen i växelspaken.Slutet gott allting gott. Återstår dock att följa upp alla andra lösa kablar som jag hittat men innan det får jag konstruera någon form av liggbräda som förbättrar arbetsställningen under instrumentbrädan. Blir nog ett pannband också.

Kommentar från Bengt Nylén:
Av någon anledning så anges på sidan 86.00.08 i verkstadshandboken (Repair Operation Manual TR6 Second Edition) att USA-bilarna från 1972 var försedda med overdrive typ A. Det är tyvärr fel. Från TR2 och fram till TR6 med årsmodell 1972 (till CR1/CF1) hade de typ A. Därefter försågs TR6 med overdrive typ J. Vilka chassinummer som de olika årgångarna har finns redovisat i en artikel som ligger på hemsidan under rubriken Övrigt/Commission nummer.

Kopplingsschema för TR5/TR250 och TR6 finns på http://www.advanceautowire.com/tr2506.pdf Här kan man se skillnaden mellan kopplingen för A resp J-typen.

Text: Bengt Nylén

Vinteravställning av bilen

Inge Jonsson skrev i TR Magazine nr 4/2021 en bra artikel beträffande saker att tänka på vid vinteravställning av sin TR-bil.



Här nedan lite kompletterande råd och som påminnelse inför vintern.

Dagens bensin med sitt innehåll av 5 % etanol (98 oktan) eller 10 % etanol (95 oktan) har ju flera negativa effekter på våra bilar. Att äldre typer av gummi påverkas är nog känt vid det här laget och har uppmärksammat förut i en artikel i TR Magazine nr 2/2022.

Etanolen har ju tyvärr även den effekten att det kan bli korrosion i tanken. Speciellt om bilen står stilla under flera månader på vintern. För att motverka detta finns det några råd:

Om du eventuellt kört på 95 oktan på sommaren så fyll i 98 oktan den sista tankningen så att så lite etanol som möjligt finns kvar i tanken. Fyll den gärna till topp.

För att förbättra läget ytterligare så kan man inför vintern fylla på med en tillsats som binder det vatten som kan bildas pga av etanolinblandningen. Det finns flera sådana medel. Ett heter STP Ultra 5 in 1 System Cleaner och kan köpas bl a på Bauhaus eller Jula för ca 350 kr.

Ett betydligt dyrare men bra sätt är att fylla med Aspenbensin. Tyvärr kostar den 65kr/ liter!!

Dessutom rekommenderas att om möjligt köra motorn ett antal gånger varje vinter och helst ta en runda med hela bilen när det är snöfritt/saltfritt. Det mår hela bilen bra av.



Utsikt från Powis Castle

Euromeet 2023

England/Wales

Nedtecknat och fotograferat av Peter Stolt

Vi var nio ekipage från Sverige: Leif Leander och Annie Carlsson TR5, Jan Sjögren och Torbjörn Zettergren TR3, Sten Lennbro och Cecila Ryne TR6, Bengt Olsson och Britt Olsson TR5, Peter Stolt och Birgitta Nyhrén TR6, Bengt Nylen och Barbro Nylén, TR5, Hans Edvardsson och Birgitta Bernström TR4, Ulf Sundin och Inge Jonsson TR6 samt Matz Andersson och Julia Andersson TR6.

Dag 1 29/8 tisdag avfärd mot Kiel via Göteborg

Några hade redan åkt till England, några åkte dit tillsammans, Birgitta och jag åkte dock själva. Avfärd hemifrån vid åttatiden, god lunch på Viby krog, god Klings glass ”kaffe och konjak” i Mariestad och slutligen lite Prosecco som nedvarvning i hytten på båten från Göteborg till Kiel.

Dag 2 30/8 onsdag Tyskland och Holland

40 mil till nattens hotell någonstans i Holland, bara Garmin vet var. Vi kunde köra nedcabbat genom hela Tyskland, men i Holland där regnade det hela tiden, visserligen bara två mil, så vi får väl vara nöjda ändå, att köra med cabben uppe är som att åka i ett läckande tält i 100 km/h, fast med mer oväsen. Hotellet var OK, dock onödigt stort badrum, och lite kallt på rummet tyckte Birgitta. Vid incheckningen studsade tangenterna på kortläsaren, så den tyckte att jag gav fel kod och låste mitt kort, nu vet jag hur man låser upp det igen.

Dag 3 31/8 torsdag Holland & färja till GB

10 timmars sömn blev det, vi startade i solsken, men körde in i några rejäla regnskurar, vi behövde dock inte fälla upp cabben. Vi var väldigt tidiga till färjeläget där vi träffade några andra TR-bilar, Bengt & Barbro, Erik med mustaschen (Norge) och en schweizare.

Dag 4 1/9 fredag till Coventry

Framme i England. Regn mest hela dagen. Vi besökte fabriken där de gör Triumphmotorcyklar, kollade på utställningen, och snackade lite med en av deras konstruktörer som kom ut för att beundra vår bil. Vi anlände till träffens hotell vid tvåtiden utan missöden. Träffade en del bekanta engelsmän och svenskar. Efter en svalkande Guinness respektive juice, blev det middag med underhållning. Morrisdansare kan väl vara kul en stund, men blir lite enformigt i längden. Hur tänkte de, skicka in Morrismän på en Triumphträff?

Dag 5 2/9 lördag Coventry

Nu är träffen i full gång. Efter en engelsk frukost åkte vi på en rundtur i sällskap med Hasse och Birgitta. Vi såg flera vackra byar, bla Broadway, där vi intog gott te med scones, därefter fortsatte vi till Chastleton house som byggdes på 1600talet och visas nu som när det senast var bebott på 1990talet. Efter det te med hembakat bröd i kyrkan intill. Väldigt trevliga vägar. Därefter åter till hotellet för middag med 70-talstema och Beatlescoverband.

Dag 6 3/9 söndag Coventry

Idag åkte vi på småvägar till British Motor Museum vilket var väl värt ett besök. Efter åkte vi till Coventry för att besöka monumentet över den ursprungliga Triumphfabriken. När vi kom



Hotellparkeringen i Coventry

tillbaka till hotellparkeringen såg vi en stackare vars nedre bärarm gick sönder då han skulle backa in för att parkera. Kvällen avslutades med sedvanlig avslutningsmiddag med tacktal. Nu är helgträffen över, men vi och ca 79 andra bilar följer med på den organiserade turen i Wales.

Dag 7 4/9 måndag till Wales

Idag förflyttades träffen till Wales, Llandrindod wells. Vi fick fyra rutter att välja från, vi samt Hasse och Birgitta valde vägen förbi Ludlow Castle. Slottet var dessvärre stängt just idag pga en förestående mässa. Väldigt fin liten stad, jag köpte en hatt och en keps, Hasse en keps, på torgmarknaden. Därefter blev det afternoon tea på ett trevligt ställe. Dagens vägar i Wales var nästan onödigt vackra och bitvis så smala att jag lyckades sticka in min armbåge i vegetationen längs vägkanten, dock inga gröna fartränder på mig. På slutet, efter passagen av ett färist var det väldigt mycket får längs med och på vägen. Idag var det soligt och varmt, 25–27 grader, så den sedvanliga vätskekontrollen på hotellet behövdes. Kvällen avslutades med trerätters engelsk middag. Återigen en bra dag med bilar och folk välbehållna.

Dag 8 5/9 tisdag Wales

Idag valde jag och Birgitta att åka till Powis Castle and Gardens, bra ganska kurvig och snabb väg dit. Vi körde efter GPSen, när vi började att närma oss slottet visade Garmin in oss på en smal grusväg, den blev smalare och smalare, då vi kom fram till en liten kyrka, vände vi för där stod en skylt med texten ”Do not follow your sat nav”. Vi kom fram till slottet en annan väg och tog en fika i väntan på att det skulle öppna. Slottet hade varit bebott till 1952 då det skänktes till National Trust, de gamla ägarna hade fortfarande möbler och föremål kvar, så på deras begäran var det fotoförbud. Vi hittade en bänk med skugga från ett flerhundraårigt träd för lite paus. Tack och lov fläktade det lite i värmen och vi hade en underbar utsikt tillsammans med en påfågeltupp. Dagen avslutades med middag och körsång på Gaeliska.

Dag 9 6/9 onsdag Llandrindod Wells

Idag tog Birgitta, bilen och jag en vilodag. Vi tog en promenad i Llandrindod Wells, satt och vilade i en park, lunch på ett lokalt hak där personalen kunde namnen på de övriga gästerna, sen ytterligare vandring. Det blev 5,9 km promenad idag.



Packad, tankad och klar



Sten & Cecilia



Det fanns bränslefilter hemma i hyllan



Guiness e gott

Dag 10 7/9 torsdag Wales

Sista dagen på träffens tourvecka. Idag åkte vi till Westonbury Mill Water Gardens, på vägen dit stannade jag för en GPS-kollpaus, bilen stod på tomgång ett antal minuter, därefter åkte vi långsamt igenom en by, plötsligt hackade bilen till och motorn dog, den fick inget bränsle, jag kollade säkringar och fyllde i några liter bränsle följt av någon minut på startmotorn. Då startade den men gick dåligt på lågvarv, vi åkte de tre kilometerna som var kvar till parken, gick runt där och åt en god lunch. Sedan letade jag igenom min packning efter ett nytt bränslefilter eftersom jag misstänkte att det befintliga var problemet, vid lågfart täpps filtret igen, vid högt varv blir flödet så högt att bensinen kommer igenom. Jag hade inget filter, så det var bara att köra så snabbt jag vågade tillbaka till hotellet, vi kom fram, jag frågade de som hjälpte till med bilproblem under träffen ifall de hade ett filter, det hade de inte, men erbjöd sig att åka och köpa ett åt mig. Det tog bara ett par minuter att byta filtret och innehållet i det gamla var brunt som te. Hoppas att problemet blev löst.

Efter detta tog jag en välförtjänt Guinness. Avskedsmiddag på kvällen, i kväll till bords tillsammans med ett gäng tyskar och ett par engelsmän.

Dag 11 8/9 fredag mot Europa

Hemfärd, bara ca 1000 miles hem. Bilen gick bra i nästan 10 mil idag, sedan dog den efter jag hade stått i kö för ett vägarbete, jag rullade några hundra meter och stannade på infarten till en bondgård, bensinfiltret i motorrummet var tomt på bensin. bondfrun kom ut och frågade om jag behövde någon hjälp, jag lånade ett galvrör av henne så att jag kunde knacka på bensinpumpen utan att lägga mig under bilen, då fylldes det främre filtret med bensin. Bondfrun sa att om vi blev kvar ett tag, kunde vi gå upp till boningshuset och få lite te. Bilen startade dock, ett tiotal mil senare var jag tvungen att stanna på en P-ficka längs motorvägen. När jag körde ut på motorvägen tog bensintillförseln stopp igen, men eftersom jag hade högt varv på tvåan ruskade bilen på sig väldigt, så bensinen kom fram igen. Vi tog oss fram till färjan och var där innan 15. Vi fick köra på båten innan 16, skönt att få sin hytt tidigt.

Dag 12 9/9 lördag Holland & Tyskland

Bilen skötte sig hela dagen, jag stängde av motorn vid alla rödljus för att undvika tomgångskörning och gasade på hyfsat, Holland blev en enda lång fortkörning. I Holland lyckades jag tydligen förnärmad en idiot i en Passat, han körde i den yttersta filen av tre ca



Chastleton house



Svenskgänget

70km/h på 80-väg, då jag till slut kom om honom skakade jag på huvudet, då blev han kränkt och lade sig väldigt nära bakom oss, då det blev 100-väg gasade jag ifrån honom, varpå han blev helt vild, körde om oss viftande med vänster arm samt öppnade höger fönster och skrek åt oss. Jag löste det hela på ett vuxet sätt genom att släppa ut en långtradare mellan oss. Vi kom fram till vårt hotell vid tretiden för jag hade inte vågat stanna för lunch pga vårt bilproblem, så det fick bli en väldigt god grillmiddag på hotellet.

Dag 13 10/9 söndag mot Kiel

Allt gick bra idag, speciellt bilen, den mår bra av autobahn. 150km/h känns snabbt i den lilla bilen. Vi tänkte åka öster om Hamburg för att undvika Elbetunneln, men Garmin sa att det var en väg avstängd där och rekommenderar Elbetunneln, så det fick det bli, och det gick bra, trafiken flöt i 60 under Elbe. Vi kom fram väldigt tidigt till terminalen för en lunch vid bilen. Nu är det bara en eller två tankningar hem.

Dag 14 11/9 måndag snart hemma

Bilen skötte sig föredömligt hela dagen, ända hem. Resan hem var händelselös, det enda avvikande var då jag kom i kapp en Tesla ett par mil hemifrån, han blev tydligen kränkt av att en sådan gammal bil som vår kunde hålla hans tempo, så han försökte köra ifrån oss, utan att lyckas. Han gjorde en dum omkörning och stannade inte vid en stopplikt så vi fick ett par bilar mellan oss. Men då svängde han in på ”vår väg” , den som jag har kört på i 45 år, jag kom ikapp honom efter någon minut, då ökade han farten ordentligt men lyckades inte köra ifrån oss förrän vi svängde in på vår infart 8 km senare. Drygt 350 mil blev det, känns bra i en 51 år gammal bil. Ett bensinfilter, ca en halvliter motorolja och ”lite” bensin gick det åt.



Broadway



Triumph MC fabrik



Triumphmonumentet



Åter hemma



Utställning vid Tidan

Text & foto: Hans Edvardsson

Hjulafton 2023

Jag har i några år funderat på att köra upp till Lidköping och vara med på Hjulafton som alltid hålls helgen efter vår sommarträff. Just därför har jag tyckt att det har blivit lite mycket på samma gång. Men i år bestämde jag och min son Daniel att vi skulle köra upp och medverka på arrangemanget där även Fabbe och Siw bjuder till samling hemma hos sig i anslutning till utställningen.

Torsdag morgon startade jag under gråmulen himmel hemma i Simlångsdalen, cabben ner och så iväg. Första anhalt var Sexdrega, som ligger lite norr om Svenljunga, där jag körde hem till Daniel där han skulle ansluta med sin TR6. Några regnskurar blev det dit, men inget som hindrade oss att köra nedcabbat resten av resan mot Lidköping. Bilarna gick bra och vi var framme strax innan kl 13 då vi kunde checka in på Broholms B&B där de flesta av övriga TR deltagare också bodde. Broholm B&B var en riktig trevlig bekantskap med rena, enkla rum och en enkel men god frukost. Hit kommer jag gärna tillbaka.

Samling hos Siw och Fabbe

Kl 14 var det samling med bilarna hemma hos Siw och Fabbe där det bjöds på fika och hembakat. Solen sken från en allt mer blå himmel och vi njöt ute i deras fina trädgård. Vi var totalt 13 TR-bilar som samlats och kl 16 var det gemensam körning till uppställningsplatsen strax utanför Nya stadens torg söder om Tidan.

Det var fantastiskt kul att gå omkring och titta på allt som var utställt. RC bilar/båtar, drifting, race med trimmade gräsklippare??!!, amerikanare, gamla och nya bilar. Torget fylldes med motorcyklar som kom ditkörandes i kortege, någon nämnde att det var ca 1000 st!

0-100 på 2,5 sek!!!

I Lidan kördes det med amfibiebilar. Felix Helgesson, 7- faldig svensk mästare i Jetski där han kör i F1 klassen, visade upp sig. 0-100 på 2,5 sek!!! Det var fantastiskt att se hur otroligt mycket folk evenemanget drog. Det var det 28:e året som Hjulafton arrangerades och under kvällen samlades det in pengar till barncancerfonden vilket inbringade ca 117 000 kr! Framåt 20:30-tiden drog vi oss tillbaka för att återigen samlas hemma hos Siw och Fabbe för intag av hämtpizza och lämplig dryck.

HLR på schemat

Fredagsmorgonen började vi hemma hos Siw och Fabbe efter en enkel men god frukost på hotellet. HLR (Hjärt och lungräddning) stod på schemat och det var ambulanssjuksköterskan Marcus Johansson Olsen som höll i den. Nyttig information om hur vi hanterar en situation med hjärtstopp, hur man hanterar hjärtstartare och hur vi utför Heimlish manöver. Stort tack till TR-klubben som sponsrade kostnaden för den utbildningen.

Färd till Svenne

Uppsittning i bilarna och i härligt väder gick färden ut på landsbygden på slingriga vägar till Svenne som har en fantastisk samling av retroprylar i alla dess former, bilar och allt annat man kan tänka sig. Här åt vi även lunch i form av kalla delikatesser och frukt tillsammans med potatisgratäng. Svenne guidade oss runt sin lada och hus och hade en hel del kul saker att berätta. En kort biltur till Cafe Thodene gård där vi fick en go kopp kaffe och paj eller bulle till detta. Kaffet intogs på deras innergård i solskenet och efter det for vi tillbaka mot Lidköping. På hotellet samlades vi sedan på kvällen för lite trevligt samkväm för att sedan ta en gemensam promenad till restaurang Terassen. En trevlig avslutning på några fantastiska dagar. Hemresan fick det bli uppcabbat



Äggmacka, termoskaffe och motorsnack på väg mot Lidköping



Svennes samlingar

Fika hos Fabbe o Siw

då det hängde regn i luften och de sista 10 milen efter att jag lämnade Daniel körde jag i ösregn.

Ett stort tack till Siw och Fabbe för deras engagemang med att ordna allt och er stora gästfrihet.



Prisutdelning i gott sällskap av den unika DB6'an

British Sports Car Meeting

19 augusti 2023

Text och foto: Torbjörn Zettergren

Årets BSCM möte, öppet för alla Brittiska märkesklubbar, blev en trevlig upplevelse i det vackra Sörmländska landskapet söder om Mälaren. Samling och utgångspunkt var Läggesta. Årets evenemang var en kombination av lusttur och bilorientering, denna gång sammanställd av MG-klubben. I roadbooken fanns en karta innehållande fyra stycken kontroller och ett slutmål, samtliga angivna med lägeskoordinater.

Det stod varje deltagare fritt att välja den roligaste, vackraste, närmsta etc väg till respektive kontroll. De deltagande bilarna var inte alltid så "digitalt" uppdaterade, så för de som ville gick det att markera ut kontrollplatserna från en mall på medskickad karta. Kontrollerna var valda med mycket historia från yngre järnåldern till nutid. På vägen till de olika kontrollerna fanns även andra fornminnen så det var bara att njuta bland runstenar och byggnadsverk som var utmärkta på utdelat kartblad. Banans längd var ca: 8-10 mil, men kunde nog variera mycket mellan deltagarna, beroende på ... ja, ni vet att det inte alltid är så lätt att hitta och följa "rätt" väg. För många blev nog den medhavda picknickkorgen ett helt rätt energiinslag, av olika varierande anledningar, än att bara njuta i det fina Sörmländska landskapet.

I år hade vi mer tur med vädret än 2022, även om det inte var strålande sol, så slapp vi regn. Vi samlades på en inte alltför kulturell parkering vid Läggesta Station, som väl uppfyllde vårt ändamål, med anmälan och betalning för att få årets startkit och kunna delta i 2023-års BSCM. Starten var satt till mellan kl:09.30 och 11.00, sluttiden till kl:14.00 framme vid målet Nynäs Slott. Det för BSCM nya upplägget med orientering efter koordinater genererade en hel del frågor, men visade sig fungera bra ihop med gjorda markeringar på kartan och i hjärnan inneboende analoga talanger. Det blev knappt 70 startande ekipage exklusive arrangörer. Som vanligt var det många olika Brittiska sportbilsmärken representerade. MG, Triumph, Austin Healey, Morgan, Lotus, TVR, BMC, mfl av olika modeller och årtal. En av bilarna som tilldrog sig lite mer uppmärksamhet var en grå Aston Martin DB6 mk2 i bra använt bruksskick. Den Volvo Duett med inmonterad V8 som dök upp på parkeringen fick snällt bege sig till ett gäng Amerikanare som också hade sin cruisingstart på samma parkering.

4 olika kontroller

Den erhållna Roadbooken ledde oss till fyra stycken olika kontroller som kunde avverkas i vilken ordning eller oordning man ville. Utan någon egentlig inbördes ordning var kontrollerna följande:

Östra Sörmlands Flygfält i Vängsö norr om Gnesta uppfördes på 1930-talet som nödlandningsflygfält för postflyglinjen Stockholm – Malmö. Fick även viss strategisk betydelse under beredskapstiden. Vid kontrollen gällde det att ta fram sina djupt begravda kemikunskaper genom att härleda kemiska symboler.

Östermalma Herrgård fint belägen vid en sjö. Består av flera byggnader och inrymmer nu mer Svenska Jägareförbundets nationella kansli. I anslutning till herrgården finns en inhägnad för div hjort-, gris- och älgdjur. Vid kontrollen skulle deltagarna kasta prick med tändstift, bussningar, bultar och muttrar. Resultaten var minst sagt blandade.

Uppsa kulle i Runtuna Socken som skall vara Sveriges största gravröse över 30 meter högt, troligen från järnåldern. Här gällde det att koppla ihop olika kända citat sagda av motorfolk från racingvärlden.


Samling vid målet i Nynäs


Väl parkerade Brittiska sportbilar framför orangeriet


Vy uppe från Uppsa Kulle över det Sörmländska landskapet


Här gäller det att ha siktet inställt på mitten


Många rariteter och motorer att beskåda

Bälinge kyrka med anor från 1100-talet anses vara en av de mest intressanta kyrkorna i Sörmland, kanske även den vackraste. Här fick finmotoriken sig en duvning i att på fri hand dra åt en bult till ett visst moment med spärrskaft.

Målgång Nynäs Slott

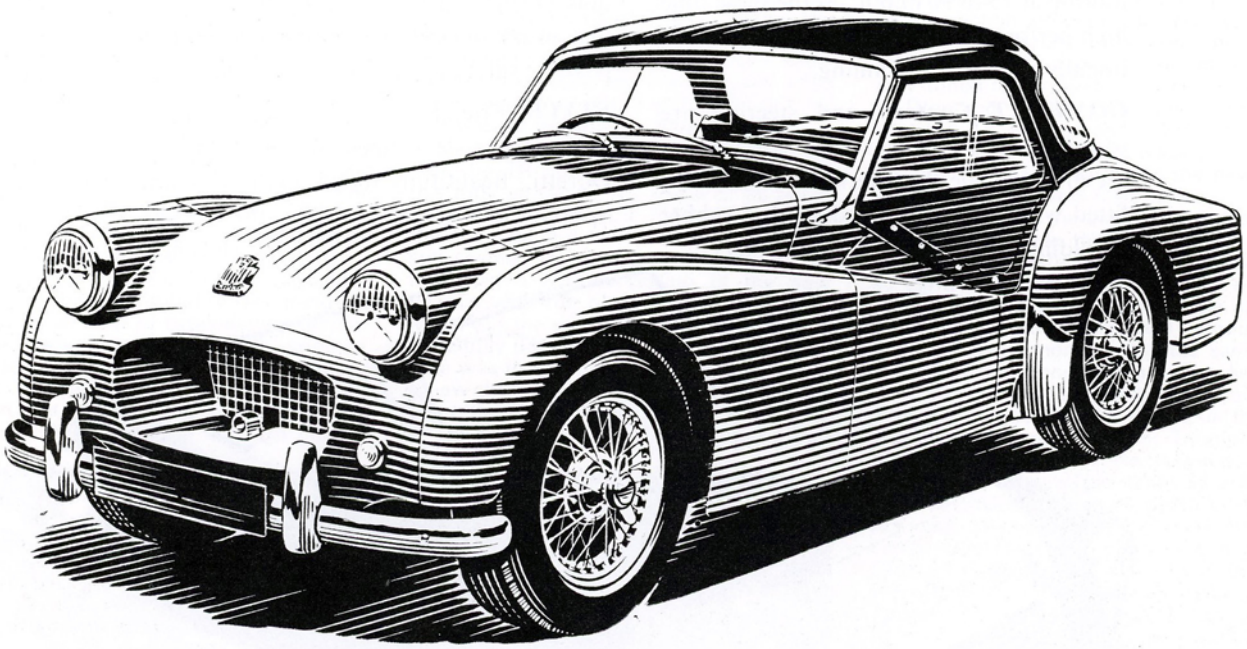
Målgång vid Nynäs Slott, en slottsliknande herrgård och tidigare säteri som genom tiderna har haft flera olika verksamhetsområden och ägare redan från 1300-talet. Utöver historiens och dagens jordbruk kunde platsen användas för mötets sista kontroll, nämligen utslagsfrågan där det skulle gissas på hur många godisbilar det rymdes i en hyfsat stor glasburk. Här har/skall vetet skilts/skiljas från agnarna, i ordens bemärkelse, både historiskt och för dagens tävling.

Väl framme, avstigna, etablerade och uppställda i genomtänkta rader intill Nynäs Slott, och innan fika alternativt lunch i det trevliga slottscaféet inrymt i det gamla orangeriet, sammanställdes resultaten från kontrollerna. Högtidligt bland de uppställda bilarna fick pristagarna motta sina priser. Stort Grattis till de fem första vinnarna som i tur och ordning var: 1:a Sten Lundgren, TR5. 2:a Johan & Ted Ålander, Countryman 1968. 3:a Niclas Härgestam, Caterham Super 7. 4:a Ulf Andersson, TVR Griffith och 5:a Janne Björklund, Austin Healy 3000. Tilläggas kan att alla mötesdeltagare är vinnare genom att bara delta i detta trevliga och kulturella sportbilsevenemang.

Jag med flera vill verkligen rekommendera alla med Brittiska sportbilar att delta i kommande BSCM-evenemang som oftast, men inte alltid, genomförs kring Mälardalen och bara tar en knapp dag i anspråk. Det är även riktigt kul och intressant att få träffa sportbilsägare från andra Brittiska bilklubbar. Att sparka på andra däck, glutta under motorhuvar och beundra andra besläktade bilmärken än de ”gamla vanliga” var ett sant nöje. Oftast får man lära sig något nytt och kanske t.o.m kunna tillämpa det på sin egen bil. De deltagare som inte har sitt största intresse i bilarna, så var de nöjda med de slingriga kuperade vägarna genom den gröna fina naturen och de intressanta kulturinslagen. Flera valde också att strosa runt i slottsparken, botanisera i orangeriets begivenheter eller bara njuta av helheten bland byggnader och bilar. Jag är övertygad om att samtliga var nöjda med dagen när de under hand droppade av från Nynäs Slott, med målet att ta emot lördagskvällen hemma i sitt eget ”slott”.


Samling vid Uppsa Kulle för att hitta rätt citat uttalade av olika racingentusiaster

You can't beat IT!



What is the secret of the Triumph T.R.2 — Britain's most exciting sports car? The car that has won more international honours than any other post-war model in its class. IT is the answer — those Internationally Tested qualities that make the Triumph road-tried and experienced even before it reaches your own garage, for built into each model are the results of millions of miles of hard, gruelling, back-breaking testing in international road events in all climates. That is why the T.R.2 with its 100 m.p.h. performance, its 32 m.p.g. and its touring car amenities offers the world's finest value in sports cars to-day.

The Triumph T.R.2 Sports

PRICE (with hard top) **£670.** *(P.T. £280 . 5 . 10)*
Hard Top readily detachable for summer weather motoring.
Centre-lock type wire wheels, hubs and overdrive on 2nd, 3rd and top gears available as optional extras.

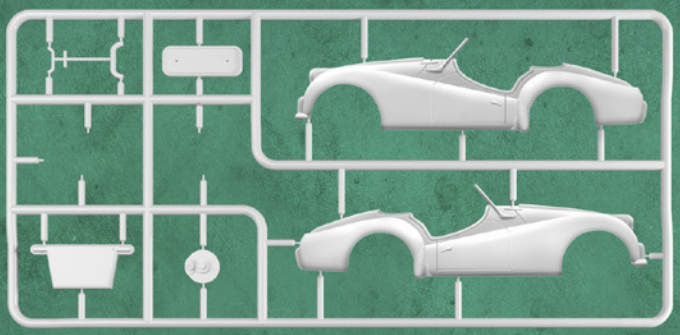
Manufactured by Triumph Motor Co. (1945) Ltd., Coventry, England. *A subsidiary of The Standard Motor Co. Ltd.,*
London Showrooms: 15-17 Berkeley Square, W.1. Telephone: Grosvenor 8181
TRIUMPH CARS · STANDARD CARS · STANDARD COMMERCIAL VEHICLES · STANDARD DIESEL ENGINES · FERGUSON TRACTORS

TRIUMPH CARS

anglo PARTS

Do You miss some parts?

100% BREXITPROOF



Arese Parts AB
Teckomatorpsvägen 7A, 268 33 Svalöv

We are specialized in TRIUMPH, MG, JAGUAR, AUSTIN HEALY, MORRIS MINOR & LAND ROVER

www.angloparts.se info@arese.se 0708-150193

Julrebus



Rätt svar: [H]julen står för dörren

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

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

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

Lars Randelius
Tel: 070-583 84 32

BILDELAR SÄLJES

Caliper vänster sida
Jag köpte av misstag två st Calipers för vänster sida. De passar till TR3B, TR4 (från CT4690), TR4A, TR 5, TR250 samt tidiga TR6 fram till com no CP26075 och CC29928.

De har Rimmers nr 307977. De kostade med frakt något över 1000 kr.
Säljes för 500 kr.

Vill du komplettera med en Caliper för höger så heter det 307976.

Bengt Nylén
0705-28 78 81

Nya och begagnade delar till TR6 1973 års modell USA

1 st backspegel för vänster sida på vänsterstyrd bil.

Ny i kartong, se bild på hemsidan, 300kr

- 2 st strombergförgasare, beg
- 1 st originalkylare
- Huvudcylinder och slavcylinder, beg
- 1 gasfjäder för att hålla upp motorhuven, ny

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

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

Kan hämtas i Falsterbo eller Malmö.



Bengt Nylén
Falsterbo
0705-28 78 81



EVENTKALENDERN

Bremen Classic Motorshow
2-4 februari
https://www.classicmotorshow.de/

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

Techno Classica, Essen
3-7 april
www.siha.de/tce_uk.php?m=1&ms=1

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

Tjolöholm Classic
18-19 maj
https://tjoloholmclassic.se/

Inter-Club International i UK
28-30 juni
www.trregister.co.uk

Sportvagnsmeeting på Knutstorp
5-7 juli
På lördagen ett stor rally för sportbilar.
TR-klubben medverkar i klubbtältet på lördag-söndag.
https://sportvagnsmeeting.se/

Goodwood Festival of Speed
11-14 juli
www.goodwood.com

Sommarträff Triumph TR Club Sweden
2-4 augusti
Rimforsa Östergötland

Nordisk TR-träff i Norge, Sogndalstrand Sokndal
23-25 augusti

Silverstone Festival
Augusti. Exakt datum ej faststället.
https://www.silverstoneclassic.com/

Goodwood Revival
6-8 september
www.goodwood.com

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

NEC Classic mtorshow I Birmingham
November. Exakt datum ej fastställt
https://www.necclassicmotorshow.com/

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

2026 European TR Meeting, Belgien
4-7 september



Jämn och bra kompression

Trasig topplockspackning

Redaktionens spalt

Det gäller att inte bara skriva om TR-bilar utan även använda dem praktiskt. Så för er som undrar hur det gick för mig och min bil att komma till England på europaträffen (vilket jag jinx-ade om i förra ledaren). Det gick som förra gången 2010, åt pipan. Dvs jag har fått träna praktiskt mekande.

Det började med ett gigantiskt ångmoln från motorhuven efter en mindre ansträngning. Vi hittade då att övre kylarslangen hade brustit. Vi lyckades få tag på en ny standard-kylarslang av rätt diameter och kunde ta oss vidare. Vi noterade dock att kylvätskenivån minskade kontinuerligt och kunde sedermera konstatera att 4:e cylindern blev breddfull med kylarvatten.

Uppenbart trasig topplockspackning. Nu var vi i Gent och alla verkstäder var chokade med jobb efter att allas semestrar var slut. Sagt och gjort, efter samtal med MHRF-försäkringshandläggaren, bestämdes att bogsera hem bilen till Sverige och fortsätta med hyrbil i stället. Jag tömde ut kylarvattnet, även i cylindern och fyllde den med lite olja och drog runt. Efter 4 veckor kom bilen hem, jag kunde lyfta toppen, ingen rost i cylindern, och montera en ny topplockspackning. Tyvärr hade jag ingen ny packning då till insug och grenrör så det kom in tjuvluft och gick knappt alls att starta bilen. Men senare med nya packningar och ännu noggrannare montage så startade bilen som den skulle.

Nu gäller det bara att få den att gå helt rent även vid pådrag... (Ingen vit rök och jämn och bra kompression på alla fyra cylindrar).

Jag måste tacka MHRF-försäkring för utomordentligt bemötande både under och efter ”incidenten”! Det är sånt som gör att man inte drar sig för längre resor.

Jan Sjögren

Swedish TR Magazine

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

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 1 2024	Manusstopp fre 2/2 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2024	Manusstopp fre 22/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2024	Manusstopp fre 26/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2024	Manusstopp fre 18/10 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 Jan Sjögren som säljer vid träffar. Om du har frågor, kontakta Marcus Larsson, tel 0766-22 55 05, e-post mackanpost@gmail.com.



Keps

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

Pin med klubbmärke



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



Buff

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

Pikétröja

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





Vagnsmärke

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

Stort paraply

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





Broderat tygmärke

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



Nyhet – Väska

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



Klistermärke för vind- eller sidoruta

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

Äldre TR Magazine

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

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