SWEDISH NR 4 December 2024 VOL 187

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STstyrelsen



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
t.zettergren@icloud.com



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



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



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



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



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



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

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	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 t.zettergren@icloud.com
Norr Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland	Jan Dahlin Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå 073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se
Utlands-koordinator	Hans Edvardsson Labergsvägen 7, 310 38 Simlångsdalen +46 702 425 160 hans.edvardsson@andritz.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TR7, 8 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



När ni läser detta så har vintermörkret lagt sig och de allra allra flesta bilarna står undanställda eller uppallade inför vinterns olika projekt. Tänk också att man aldrig upphör att lära sig något nytt som när man till exempel har dragit av en pinnbult i topplocket. Man försöker medelst dubbla muttrar dra loss den, induktionsvärme, fastsvetsad mutter osv men går bet. Då fick jag tips om gnistning som en sista utväg istället för att försöka borra ur bulten. Gnistbearbetning fungerar genom att generera en elektrisk gnista mellan en elektrod och arbetsstycket (bulten). Arbetsstycket och elektroden är nedsänkta i en dielektrisk vätska, vanligtvis olja eller dejoniserat vatten. Den elektriska gnistan skapar en intensiv värme som smälter och förångar material från arbetsstycket. Han som hjälpte mig utformar elektroden som en insexa med dimensionen precis mindre än bultens diameter, varvid man sen kan gänga ur de sista resterna av bulten och hålet och dess gängor är intakta.

Den Nordiska träffen i Norge blev en riktigt fin resa med fantastiska vägar, ljuvliga naturvyer och många glada skratt tillsammans med både norrmän och danskar. Mer om den finns att läsa längre fram. Därför känns det extra roligt att vi till nästa års sommarträff då vi firar vårt 50-årsjubileum på det stora och fina hotellet i Ronneby kan bjuda in även våra vänner ifrån Skandinavien och inte bara Sverige. Årets mycket lyckade sommarträff i Rimforsa finns också att läsa om i detta välfyllda nummer.

Ni har även fått med en dekal att pryda bilen med samt inbetalningskort för 2025 i detta utskick.

Så, värm nu glöggen, unna dig en lussekatt och njut av årets sista TR-Magazine!

Nu ser vi fram mot en ljuvligt varm jul och ett fantastiskt 50-årsjubilerande 2025.

Jan

PRESSTOPP!! Ny klubbshop öppnar inom 1 vecka!
Mycket nytt inför jul! Se vår hemsida och Fb-sidan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- UBCC South 6
- Bättre ljus på TR-bilen 8
- STCC: + eller minus? 10
- Fototävlingen 13
- Våra verkstäder 16
- Europamöte 2025 17
- BSCM 2024 18
- Upphängning av avgassystemet 22
- Lubrication Charts (smörjschema) .. 22
- TR sommarträffar in my soul 24
- Fukt i garaget 28
- Nordenträff i Norge 2024 29
- Hjulafton i Lidköping 32
- Triumph TR Club Sweden 2025 36
- Eventkalender 38
- Redaktionens spalt 39

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
Audun Tornes

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2024

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1635	Leif Carlsson	Valhallavägen 18 B	133 38	SALSJÖBADEN	1970	TR6
1636	Ulf Wilhelmsson	Lansgatan 1	595 59	MANTORP	1975	TR6
1637	Måns Puur	Kustvägen 176	261 75	ASMUNDTORP	1965	TR4A

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.

Denna tidning är till 100% producerad av mänskliga hjärnor helt utan insats av AI





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



Motorerna behövde nog vädras?

UBCC South

Bilträff 14 september

Text & foto Bengt Nylén

Kalle Puur, som väl får anses var Sveriges TVR-man, anordnade en höstträff för TVR-klubben på sin gård utanför Landskrona. Detta kombinerades med en inbjudan till hela UBCC South-gänget.

Vi blev lite över 90 bilar varav 5 st TR-bilar. Lucys restaurang som bla driver restaurangen på Knutstorp ställde upp med en grillvagn och serverade fina hamburgare och Kalle hade själv fixat kaffeservering.

Det är alltid kul att besöka Kalle Puur med sin stora verkstad och massor med pågående projekt. Kalles kontor är i mitt upp i verkstaden med motorer på ställning intill och utsikt över en pågående renovering av en Jaguar E-typ med V12a.

Senaste bilinköpet gjort i år är värt lite text även om det inte är en TR-bil. Han har kommit över en TVR 660 SEAC 1987. Det är väl närmast ”the holy grail” för TVR-entusiaster. TVR startade av Trevor Wilkinson 1947. Flera olika ägare gick in i bolaget efter hand men 1980 tog Peter Wheeler över rodret och introducerade TVR 350i då han tyckte at Fords 2,8 liters V8 i Tasmania-modellen inte gav nog med prestanda. Rovers kända V8 introducerades. Peter lät Andy Rouse bygga en specialversion av denna V8 med smidd vev, smidda Cosworthkolvar, portade toppar mm samt borrade till 4 liter. De körde lite racing med denna variant men Peter tyckte inte att den räckte till så då utvecklades TVR SEAC som sopade banorna då den vann samtliga tävlingar den ställde upp i.

TVR SEAC gjordes i tre varianter. 420 SEAC (36st), 450 SEAC (12st) och 660 SEAC (1 st). Utav dessa var 7 st vänsterstyrda och 6 st av dessa såldes till Sverige. Namnet SEAC står för Special Equipment Armid Composite vilket innebar att karossen gjordes i kelvar och blev ca 100 kg lättare än bilarna med kaross i glasfiber. Dock gjordes endast de 20 första bilarna i kelvar. Finishen blev dålig med kevlar så resterande serie gjordes i glasfiber. Den enda 660 SEAC som tillverkades, beställdes av en svensk 3 mars 1987. Vänsterstyrd och den kraftfullaste motor som tillverkats och kevlarkaross. Helaluminium V8 med slagvolym 6,6 liter. Brownfield topplock av racinglegenden A.K. Miller. Växelåda är en 4-växlad Borg-Warner Super T10. Effekten mättes till 585 hk vilket gav bilen ett effektförhållande på 513 hk/ton. Bilen kom till Sverige 1987 och visades upp på Malmö Motormässa men ställdes sedan av redan 1991 och har sedan dess stått oanvänd i 33 år!! Den har gått endast 649 mil.

Kalles son, Måns Puur, driver firman Puur Engineering i verkstadslokalerna och håller till min glädje på att totalrenovera en Triumph TR4A som skall byggas upp som de TR4 de körde race med. Kalle själv har för övrigt en TR6 stående som projekt. Den skall lackas och monteras samman (hoppas Kalle blir minst 90år). Han är för övrigt trots sitt stora intresse för TVR med i TR-klubben som verkar vara bilmärke nummer två i hans hjärta.



Fin arbetsplats!. Blocket från 660-motorn i mitten på bilden



Det finns hopp


Per Grimshorn studerar Måns Puurs TR4-projekt



Fantastiskt fin replika
av en Bugatti 59 från 1935 byggd av Anders Lindskoug i Ramlösa


Bugattins roliga kylarlock


Utsikt över en del av bilarna



TVR 660 SEAC med ägare Kalle Puur



Jämförelse mellan standard H4 och Philips Extreme Vision 150

Text Bengt Nylén

Bättre ljus på TR-bilen

För exakt 10 år sedan beskrev jag i en artikel i TR Magazine nr 4/2014 hur jag bytt till LED-lampor på mina två TR- bilar. TR5 och TR6. Allt utom huvudljusen och lamporna för blinkers byttes. Dags för en uppdaterad artikel!

Då var LED-lampor ganska nytt så jag hade letat på olika leverantörers hemsidor för att hitta vettiga modeller. Nyttan med LED ljus (diodlamppor) är:

- De drar mindre ström
- De lär hålla livet ut för dig.
- Du får lätt minst lika kraftigt ljus som med originalglödlampor.

Betr. instrumentbelysningen så ser du helt plötsligt ljuset från dessa lampor även i dagsljus!

Idag är det mycket lättare att hitta LED-lampor till våra bilar. De flesta finns på Biltema. Se tabell nedan. Här beskrivs bara TR5/TR250 och TR6 men TR4 avviker inte allt för mycket från TR5. Betr. TR2-3 och TR7-8 så kan säkert de som så önskar leta sig fram själva i Biltemas sortiment.

Positionsljusen drar tillsammans ca 4A i original. Står de på en natt i ca 10 timmar så har det gått åt 40 Ah och du lär få svårt att starta på morgonen. Med LED drar samma uppsättning 4Ah vilket knappt märkas på batteriet.

På TR5 sitter det i original ett rött positionsljus på sidan på bakre skärmen. Det kallas ”Rear Marker Lamp”. På de bilar som levererats i Sverige är denna lins gul. Det beror på att man enligt svensk lag inte får visa rött ljus framåt. Så vi har två lagliga alternativ. Använda gul lins eller en röd lins utan lampa!

Att jag inte bytte de lampor som är till blinkersen beror på följande. För att blinkreläet skall fungera så måste det gå ström igenom den bimetall som gör att det blinkar. Eftersom LED-lamporna bara dra ca 10 % så mycket ström så räcker strömmen, som värmer bimetallen, inte till för att få till blinkningen om det är kopplat LED-lampor i denna krets. Å andra sidan lär glödlampan till blinkersen hålla i evighet eftersom den ju inte är inkopplad så ofta.

Det finns nu H4 LED men det tar jag inte upp här eftersom det är dyrt och dessutom olagligt att montera på våra bilar. De jag hittills sett är dessutom fula. Jag rekommendera att du istället bara byter ut dina standard H4-lampor till de kraftigare typerna som bla Philips och Osram tillverkar. Tex Philips ExtremVision Pro 150 som ger betydligt bättre ljus och ändå håller i strax under 600 timmar. En standardlampa håller minst 1000 timmar. Med en snitthastighet över all körning på runt 60 km/h så innebär dock 600 timmar 3600 mil. Så länge håller alltså den rekommenderade lampan vilket bör räcka väl. Den finns att köpa på många ställen bla på www.hova.com. 251kr/par.

I samband med bytet är de lämpligt att göra rent alla kontaktytorna med en smärgelduk och tvätta linserna på insidan. Har de suttit i många år så är de säkert svarta på insidan. Även om du inte byter lampor till LED så är det inte fel att göra detta underhåll. Du får bättre ljus och det är mindre risk för att någon lampa lägger av mitt under körning pga av dålig kontakt. Konstruktörerna hade nog aldrig tänkt att dessa kontaktdon skulle hålla i 50 år utan minsta underhåll!! Dessutom är åtgärden gratis! Det är inte fel att komplettera med att byta packningarna runt lamplinserna. Om du inte bytt dem på många år så ser du noga att de är hårda och dåliga då du tar av lamplinserna.

Som sagt i inledningen. Biltema kan leverera nästa alla men de små till instrumentbelysningen hittade jag inte där. De finns på FYNDIQ. Hemsida www.fyndiq.se Sök sen på 10 st E10 12V Spot LED-lampor eller scanna QR-koden.



42-1978



42-1981



42-2004



42-2007



42-2008



42-2006

Ledljus TR5 och TR6

TR6	Original			Tabell från 2024			
Placering	**Original Effekt**	**Lucas nr**	**Fattning**	**Firma**	**Beteckning**	**W**	**Pris**
Front parking lamps	6W	989	BA9S	Biltema	42-1981	0,5	79,90/par
Front marker lamp (orange)	4W	222	BA9S	Biltema	42-1981	0,5	79,90/par
Tail/stop lamps	6/21W	380	BAY15D	Biltema	42-2007	ca 0,6/2	115:-
Reverse lamps	21W	382	BA15S	Biltema	42-2006	1	115:-
Plate illumination lamps 1969-1972	5W	207	BA15S	Biltema	42-2008	0,5	79:90
Plate illumination lamps 1973-1976	3W		SV8,5 Festoon	Biltema	42-2004	0,25	74,90/st
Transmission tunnel lamp	3W		SV8,5 Festoon	Biltema	42-2004	0,25	74,90/st
Trunk lamp	3W		SV8,5 Festoon	Biltema	42-2004	0,25	74,90/st
Instrument illumination	2,2W	987	E10	Fyndiq	E10 12V Spot LED-lampor Varmvit	0,25	128/10 st

TR5							
Placering	**Original Effekt**	**Lucas nr**	**Fattning**	**Firma**	**Beteckning**	**W**	**Pris**
Front parking lamps	6W	989	BA9S	Biltema	42-1981	0,5	79,90/par
Front parking lamps	6W	990	BA9S	Biltema	42-1981	0,5	79,90/par
Rear marker lamps	5W	501	T10/W5W/W2.1X9.5d	Biltema	42-1978	0,5	69:90/par
Rear marker lamps (Alternative type on my TR5)	4W	989	BA9S	Biltema	42-1981	0,5	79,90/par
Tail/stop lamps	6/21W	380	BAY15D	Biltema	42-2007	ca 0,6/2	115/st
Reverse lamps	21W	382	BA15S	Biltema	42-2006	1	115:-
Plate illumination lamps	5W	207	BA15S	Biltema	42-2008	0,5	79:90
Instrument illumination	2,2W	987	E10	Fyndiq	E10 12V Spot LED-lampor Varmvit	0,25	128/10 st

PLUS + eller MINUS -

15-20 min i Racetempo. Minimum 40 min laddning. Samma minimivikt. Hur låter det? Inte mycket, vad gäller själva ljudet i alla fall...

Text & foto: Håkan Gerdbo

Jag är en stor racingfantast sedan länge och numera även en hängiven ”vårdnadshavare” av en TR6 PI av årsmodell 1969. I garaget hemma, står just nu min TR med ett lokaliserat elfel till bakljusen, som inte funkar. Detta innebär att jag monterat ner det mesta på baksidan, rengjort samt beställt nya delar från Rimmers, som skall ersätta de gamla torra, smutsiga och slitna, för att få bättre kontakt. Och ljuset att fungera. Det var inte lätt att rodda i 50 år gamla kopplingar, skarvar och lagningar, så bäst att då byta allt. Detta med ström är verkligen inte min ”starka” sida heller. Samtidigt vet vi ju att Lucas uppfann mörkret. Och med mig vid kopplingarna blir det nog ett supermörker när jag försöker pilla bland sladdarna. Men man måste försöka. Lyckas jag inte så får jag ringa till Bengt Nylén. Han kan allt. Och är van att hjälpa mig.

Få av oss använder våra entusiastbilar i vardagen, men kanske kör en hybridbil eller rent av en elbil privat. Därför är kopplingen, (ordvits), till just elbilar inte så konstig. Även om TR Magazinet mest handlar om våra TR bilar.

Vi gillar Racing

Flera av oss veteranbilentusiaster gillar ju även detta med racing och nu har banracingen tagit steget framåt mot elbilar. Ett steg i riktning att framstå som mer miljövänliga eller bara ett naturligt steg i utvecklingen av bilarna?

I formel 1 arbetar man främst med hybridmotorer och bränslet mot klimatmålen. Men alla talar om mindre miljöpåverkan och behovet av att vara klimatsmarta. Vi som i stället jagar höga oktantal, är entusiaster och vårdar våra bensinmotorer, ska nog inte skämmas ändå. Även om många kör med blytillsatser i bensinen. Men flera illasinnade myndigheter jagar oss och vi måste vara vaksamma i den frågan.

Hur är då detta med elbilsracing i verkligheten då? Jag har själv aldrig kört elbil i tävlingssammanhang, så när det blev en deltävling i svenska STCC mästerskapet på Knutstorp, gjorde jag ett besök. STCC betyder Swedish Touring Car Championship. Egentligen en klass som funnits länge, men numera konverterat till en ren elbilsklass. De tävlade inte förra året eftersom det inte fanns tillräckligt många elbilar att tävla med. Men 2024 är de i gång. Och 2025 hoppas man på fler delatagare.

STCC huvudnummer

STCC kördes nu som huvudnummer på Knutstorp. Med 4 race på en helg och samtidigt 3 sk. supportklasser och faktiskt en MC tävling också. Men tyvärr blev det nog inte den publianstormning man hoppats på. Inte det liv i en depå man är van vid heller. Synd eftersom racingen förtjänar det.

Med Svenskt Sportvagnsmeeting i färskt minne, på samma bana, där det var liv o rörelse och massor av bilar, så kan jag inte undgå att tycka att om dessa två arrangemang hade samkörts hade det blivit succé. Att kunna erbjuda en intressant publikdragande racingfest. Låta det traditionella möta det nya på ett ställe samtidigt. Jag saknade direkt ljudet av varmkörande motorer och dofterna från en ”riktig” depå. Slamret av verktyg. Doften av olja och bensin. Hur kul är det då att se 8 bilar på rad, stå och snabbladda i en depå? Lite som att titta på när målarfärgen torkar...

Trevlig pratstund

Jag fick faktiskt en trevlig pratstund med 2 killar i stallet Exion Racing. Team Chefen Kevin Engman och en av stallets Race Ingenjörer Viktor Lang. Det är ett stort team med både VW ID 3 och BMW i4 som tävlingsbilar. De satsar enbart på unga förare. Ett härligt gäng faktiskt. Lika entusiastiska som vi veteranbilägare är. Och vi har mycket gemensamt. Kevin har dessutom sina rötter i Karting och har själv kört STCC. Numera driver han stallet med 7 bilar! Imponerande. De gav mig mycket fakta.

Ett annat stort team med 3 bilar är Tesla - Brink. Det stall som vunnit mest genom åren i STCC. Det märktes tydligt i depån, eftersom de har en ”hög svansföring”. Men köra fort med sina Tesla 3 det kan man. Riktigt fort dessutom. Riktiga racingrävar som man egentligen inte vill tampas med i en hårnålskurva.

Det tredje teamet är nog det för allmänheten mest kända. Cupra-PWR. Med namnkunnige Robert Dahlgren i en av bilarna, Poker Wallenberg i kulisserna och mycket marknadsskickliga elföretaget Skellefte Kraft, som storsponsor på de lila bilarna. STCC består i år enbart av 3 stall och det är lite för lite tycker jag. Fler behövs.

Strängt reglemente

STCC är mycket noga med att det stränga reglementet följs. Därför svärmar besiktningsmännen runt bilarna hela tiden. De kommer på oanmälda kontroller och tittar och mäter allt från stag till bromsar mm. Bara för mekanikerna att montera ner och visa, när de blir ombedda.

Att köra en elbil i tävling är egentligen inte så stor skillnad mot en bensinbil säger Kevin. Frånsett att accelerationen är mer påtaglig och direkt. Farten ur kurvorna är snabbare helt enkelt. Det beror därför extra mycket på föraren.

Alla bilar har 550HK, bakhjulsdrift, många gemensamma delar, aerodynamik för ”close racing” men total avsaknad av ABS och moderna stabilitetskontrollsystem. Här är det förarskickligheten som avgör. Körningen skall premieras. En stor skillnad mot andra klasser är att däcken är mer ”standard”. Inga superdyra racingdäck som förbrukas på ett heat och kostar mer än driften av en veteranbil. Däckkostnaderna i racing är annars enorma.

En fulladdad elbil klarar ett race som varar i ca 20 min. Tar man sedan i beaktande att det tar minst 40 minuter att ladda fullt, så förstår ni att bilarna står stilla mycket. När de sedan laddas, är därför säkerheten mycket hög och alla bilar har då en ”draglina” kopplad i fronten, för att vid en eventuell olycka, snabbt kunna dras från ladd stationen. Ingen vill ha en batteribrand. Brandmän finns alltid i närheten.



Ingen vanlig laddstolpe för den lila Cupran

Under själva racet saknar jag självklart det klassiska motorljudet vid racing. Det låter nog nu mer som ett inkommande X-2000 tåg, eller ännu hellre som ett japanskt snabbtåg, när bilarna gasar på ner mot första böjen och sedan kommer det ett skrikande däcksljud och ett dovt smatter när man kör över kurbsen i utgången av kurvan. Och eventuellt ljudet av krossad kolfiber om det blir för mycket närkontakt. Karosserna är av kolfiber så smäller det så är det bara att ta fram silvertejpen.

I starten, när alla förare trycker plattan i mattan, hör man ett superzooniskt pipande ljud, men när bilarna sedan drar vidare hör man inget alls, tills tåget kommer förbi nästa varv. Här har tävlings speakern en mycket stor roll i att skapa stämningen under loppet. För det är lite tyst racing.

Personligen saknar jag alltså motorvrålet och ljudet av växlingarna. Samt de olika tonarterna som varje bensinmotor sjunger i. Saknar doften av avgaser och olja. Men då är jag ju inte klimatsmart. Och kanske lite gammalmodig. Men det tar jag.

Om jag får sticka ut hakan lite, så självklart är STCC och elbilracing en framtid. Det visar på bilens utveckling och teknikens framtid. Främjar förarskickligheten, men samtidigt är det tidigt i denna racingepok och det kommer ta lite tid att introducera. Men det kommer bli bra, bara man kan göra ett mer ”säljande koncept” för publiken. Och jag är som sagt säker på att om man samarrangerar med ”beninklasserna” och typ klassisk racing i klasser där publiken känner igen sig i bilarna, så kommer man att både få förståelse för utvecklingen och nå ut till den breda motorpubliken igen. Idag är den svårflirtad och samtidigt har ju försäljningen av elbilar privat och till företag avstannat.

Men detta kommer bli riktigt bra. Tack STCC för att ni tar steget och tack alla stall och förare. Att ni är pionjärer skall ni alla ta positivt.

När jag så kom hem till mitt garage igen så började jag kolla mina elledningar på nytt, pressa på nya kontakter och byta till LED lampor. Och jag behövde inte vara rädd att få en stöt heller. Det är ju bara 12 volt. Jag hade aldrig vågat närma mig en STCC bil med verktygen och dess elsystem. Inte ens med en voltmätare.

Sen undrar jag givetvis hur fabror LUCAS* hade sett på detta med elbilar? Men kanske lika bra att han inte hann blanda sig i, STCC SKULLE NOG JAGA HONOM UR DEPÅN MED ELDGAFFEL.

SNABBFAKTARUTA

”Single Core motorer på 410kW/550HK, med ett 45kWh 800 volt batteri. Vridmoment 660Nm. McPherson hjulupphängning. 6-kolvsok bromsar med 375 mm skivor med 50kW regenerering, vilket ger imponerande bromsprestanda. Minimivikt 1450kg inklusive förare och gör 0-100 på under 3 sek. Chassi i höghållfast-stål från originalbil och kaross i kolfiber.

**Joseph Lucas (1834-1902), var en brittisk affärsman som genom sin firma Lucas Electric tillverkade el komponenter åt finbilsmärken som Rolls-Royce, Jaguar, MG, Rover och Triumph. Vissa känner honom förmodligen bättre vid hans smeknamn ”mannen som uppfann mörkret”.*



”Ledningen” för Team Exion, Race Engineer Viktor Lang och Teamchefen Kevin Engman. Ett ungdomssatsande team med både VW och BMW bilar.



När man laddar en STCC bil för race så behöver man bara en dator på taket. Inga verktyg här inte. Notera laddboxen och säkerhetslinan.



Entusiasten vid sin LUCAS enhet. Så här glad är han normalt inte när det gäller el fix. Då längtar han efter att meka via datan...

Fototävlingen

Helt enligt traditionen så hade vi en fototävling i år som avgjordes på Sommarträffen. Deltagarna i lördagens middag fick rösta på de bilder som lämnats in.

Nytt för i år var att de som inte kunde printa själv kunde skicka bilderna i ett email till mig så jag kunde printa ut dem. 18 bilder kom in denna väg och totalt deltog 41 bilder. Det var nog nytt rekord. Vi fick 4 bilder på samma topp-poäng så det blev 4 ettor. Eftersom det blev 4 ettor så blev det i år inga andra eller tredjepris. De som tagit dessa bilder var Matz Andersson, Inger Zettergren samt Anders Glingesten som vann med två bilder!

Vi brukar ju publicera vinnarna samt även övriga som deltagit men i år blir det för många. Vi skall ju få plats med artiklar också i TR Magazine. Så vi har valt att publicera vinnarna samt ytterligare 17 bilder. Dessa bilder fick en eller fler röstar. Övriga fick inga röster alls.

Bengt Nylén



Inger Zettergren

Anders Glingesten | Åkglädje i öppen sportbil





Anders Glingesten | Bilglädje - En tidig sommarmorgon



Matz Andersson






BP


P 81745










NYN 280


SHELL


BEACH
TR250








G 349


TRIUMPH





Våra verkstäder

I vår serie om olika verkstäder så håller vi oss kvar i Stockholmsområdet. Den här gången gäller det om man får problem med sin motor och behöver renovera delar av den.

I mitt fall gällde det att jag hade tappat stora delar av kompressionen på ett topplock från en bil byggd i Abingdon vars namn börjar på M och slutar på G.

Det hela började med att jag köpte en nyligen renoverad bil med renoverad motor inkl topp. Det var en 3 – 4 år gammal renovering och bilen hade nog inte rullat mer än 150 till 200 mil sen dess. I början gick den bra men efter ca 35 mil gick den bedrövligt och jag upptäckte att kompressionen var i princip obefintlig på andra och tredje cylindern.

Tips om Enebybergs motorrenovering

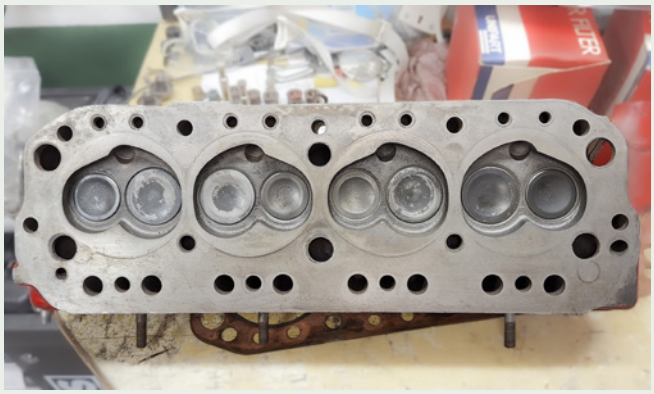
Då fick jag tips om Enebybergs motorrenovering i norra Stockholm av flera personer. De utför bland annat planslipningar, slipning av vevaxlar samt topplocksrenoveringar. Jag ringde och pratade med dem och visst jag kunde komma förbi med topplocket så skulle de kolla hur illa det var.

När jag kom dit kollade Johnny med van hand och kunde konstatera att flera ventiler kärvade och tom satt fast. Det visade sig att tidigare renoverare hade varit för snål med spelet på ventilstyrningarna så att när motorn blev varm så kärvade framför allt de två avgasventilerna mellan cylinder 2 och 3. Johnny ringde dagen efter och sa att två av avgasventilerna var krokiga och gick inte att slipa in så att de blev täta. Som tur var hade jag fått med lite olika delar med bilen och där fanns två ok ventiler som gick att nyttja. Vidare så borrade de upp styrningarna så att de fick rätt toleranser. Så tre dagar senare kunde jag hämta ett tätt och genomgånget topplock.

Firman startades av Ivar 1952 och drivs nu av hans son Rolf Andersson och hans son Johnny. De besitter således en enorm erfarenhet men är också snabba och mycket prisvärda.

Jan Sjögren

Enebybergs motorrenovering
08-758 19 59
www.enebybergsmotor.se



Det genomgågna och numera täta topplocket. De två mindre avgasventilerna sitter mot varandra i cylinder 2 och 3 så där blir det extra varmt och känsligt.



Sonsonen Johnny (tv) diskuterar kommande renoveringsuppdrag. Pappa Rolf sitter inne på kontoret.



36th
European TR Meeting
Hohenroda 2025

Europamöte i Tyskland

4–9 & 9–13 September 2025

- Tyska TR-klubben I.G. Sydwest står för arrangemanget för 2025 års träff

- Long Weekendmötet kommer att hållas i Hohenroda mitt i Tyskland 4/5-9 september på Hotel Hessenpark där det finns ca 190 rum

- Efterföljande tour 9-13 september kommer att ta oss både till Würzburg och Sinsheim och på denna finns det ca 70 rum

- Man utlovar härliga avkopplande körning med flera olika alternativa turer, dessutom kommer det finnas ett stort antal utflyktsmål som man kommer att få boka sig på för att säkra en plats.

- Gå in på vår hemsida www.triumphtr.com här finns all initial information om hotellen, tourerna och kostnaderna. Priser och mer info om hur resan skall bokas och betalas kommer succesivt att läggas upp på hemsidan http://www.europeantrs.club. Bokning startar preliminärt 12/1 2025. **Bokning sker enligt "först till kvarn"!**

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









BSCM

Text & foto: Tommy Lyngborn och Torbjörn Zettergren

BRITISH SPORTSCARS MEETING 2024

Årets upplaga hade start vid Willys i Bro klockan 09.30 ända till 11.00 för de morgontrötta och de som hade lång resväg. Vädergudarna visade sig vara på vår sida med friskt och soligt väder för alla 59 Brittiska sportbilsdeltagare.

Kartslinga (Ulf Velander) och en förträfflig roadbook (Bengt Arvidsson) innehållande intressant kulturhistorisk läsning om de platser där de fyra kontrollerna var placerade. Varje kontroll hade som vanligt, någon form av tävlingsmoment, där samtliga var välkomna att delta. För de bästa väntade fina priser efter sammanräkning vid inlämnat protokoll vid målgången.

Första kontrollen var Skokloster Slott. I roadbooken kunde man läsa att slottet uppfördes för greve Gustaf Wrangel 1654-167, och alla vet ju att här tidigare fanns ett fint motormuseum. Här har Triumph TR Club Sweden riggat för pilkastning nedanför slottet. Det gällde att kasta 3st pilar på en tavla försedd med bilder av engelska bilar. Ju mindre bilden var desto fler poäng. Det fanns också några andra europeiska sportbilar på tavlan och träffade man en sådan blev det logiskt sett minuspoäng.

Uppehåll två var i Sigtuna, vid Hotell Kristina. Sigtuna grundades runt år 980 då Birka inte längre räckte till. Vår förste Kung, Olof Skötkonung, hade sitt säte här, och här lät han också slå de första svenska mynten. Vid denna kontroll gällde det att utan hjälpmedel uppskatta en tidslängd av ”en minut”. Efter startsignalen gällde det att säga stopp när en minut hade gått. Här kunde vi konstatera att många hade skild uppfattning från ”fröken ur”. Det är ändå härligt att tidsuppfattningen kan vara så olika. Tänk om vår engelska sportbil egentligen är så gammal som vi tror…

Vi fortsatte sedan till det tredje och efterlängtade stoppet, fikapausen, som var belägen vid en Gulf nostalgimack utefter gamla Riksväg 13 vid Vassunda. Den gamla klassikern ”hemliga lådan” hade här dammats av. Börje och Ewa från Healeyklubben hade gömt fem saker i en låda som man skulle identifiera genom att stoppa in handen genom ett hål. Inte så lätt som man kan tro, dessutom läskigt att stoppa in handen i något som man inte vet vad det är.

Sista kontrollen var vid målet, Steninge Stenlada som hör till Steninge Slott. Det nuvarande slottet byggdes i slutet av 1600-talet av greve Karl Gyllenstierna. Steninge omnämns i skrift första gången år 1299 och har haft en tuff historia. Här skulle man, helt oväntat, visa sin förmåga att säkra upp sig vid bergsklättring. Det genom att på tid fästa en tyngd i muren till ladan med hjälp av olika tillbehör som används vid bergsbestigning. Kul, dock känns bilintresse tryggare och säkrare än bergsbesklättring, även om det finns goda fyndiga hjälpmedel.

Fina bilar på parkeringen

Tiden tills att alla kommit i mål, och resultaten sammanställts och behandlats till en prislista kunde ägnas åt att gå omkring och beundra och fotografera alla fina bilar på parkeringen på gräsmattan framför Stenladan. Det fanns även möjlighet att få en solig fika eller att äta något annat matigare. Till slut kom prisutdelningen (prisutdelare Bengt Arvidsson och Anders Gustafson) som alla väntat på, det var jämnt som vanligt. De tre stolta förstapristagarna förevigades.

I stort sett alla engelska sportbilstillverkare var representerade. Här fanns allt från Caterham Super Seven till Aston Martin DB6. Från två MG J-typ 1932 och 1933 till nya Lotusar. Det är få tillfällen där man kan beskåda en sådan sällsynt generös palett av brittisk elegans, och att vår herre bjöd oss på ett lagom varmt och skönt sommarväder var ju en extra bonus.

Arrangörerna avtackades för väl uträttat värv med applåder, och de lovade att komma tillbaka med ännu ett BSCM nästa år. Var – det vet inte ens gudarna. Om två år, 2026, firar evenemanget BSCM 50 år. Några få gånger har det blivit inställt, bland annat på grund av pandemin, så det var inte det 48:e mötet i år, men nästan.

En komplett resultatlista och fler bilder kommer att finnas på bscm.se, när – vet inte heller gudarna…



Uppställning vid Stenladan, Aston Martin DB6 och Triumph TR5PI



Modifierad piltavla



MG J2 år 1933



Segrade gjorde Lennart Nystedt och Pia Hammarling, A-H Sprite -62 med 35 poäng



Tvåa kom Heikki och MiloPekkala, Westfield SEiW 2006. De fick ihop 34 poäng



Trea blev Lennart och Isabella Jansson i en Jaguar F-type 2017 med 32 poäng



Stilstudie pilkastning



Modigt tävlande i ”hemliga lådan”



Fika vid den gamla Gulf-macken



Susanna Press tog med mamma i pappa Gunnars MG TC



TR3A 1960 Signal Red

Foto: ”Fabbe” Fabiansson


ZA 622

Upphängning av **avgassystemet**

Våra avgassystem hänger ju i en liten armerad gummidel som med åren blir ganska utsliten. Kolla den ibland och se till att den är ok. När jag var i UK på Euromeet i sept 2023 besökte jag Racetorations i Gainsborourgh. De har en mycket högklassik verkstad. De jobbar enbart med TR-bilar och i stort sett bara med modifierade och uppgraderade bilar.

De gav mig ett bra tips som nästan inte kostar något alls. På deras bilar monterar de alltid en stålwire intill gummiupphänget som extra säkerhet. Jag kan förstå att det behövs för vägarna i England är mycket dåliga. På de flesta vägarna känns det som man kör på en fabrikstestbana för skaktest. Det kan dock vara bra i Sverige också som extra gardering.

Bengt Nylén



Lubrication charts
(smörjschema)

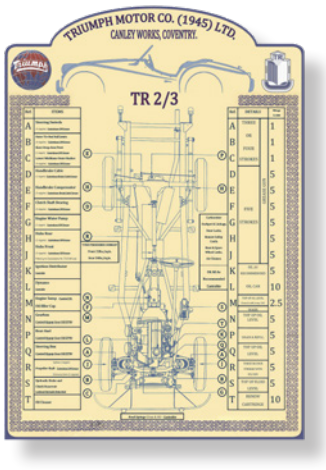
Keith Fox, som är medlem i TR Register i UK, har tagit fram 3 st schema på hur man bör smörja TR-bilar.

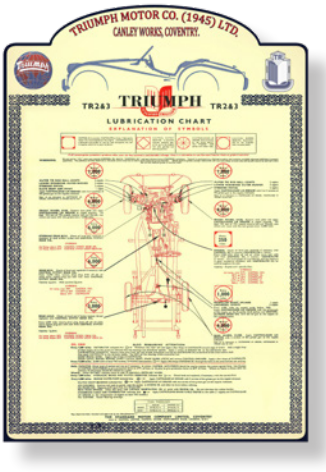
Än finns inte alla men det finns för TR2, TR3 och TR4. Det mesta av det som gäller TR4 kan ju användas även för TR5 och TR6. Texten är ganska liten så det är svårt att se vad det står i texten här i tidning såvida vi inte fyllt tre helsidor. Jag har fått tillåtelse att publicera dessa och dessutom sända ut dessa till de medlemmar som är intresserade. De som är intresserade kan sända ett E-mail till mig så skickar jag över en pdf på de diagram som önskas. Skicka e-mail till nylen@telia.com.

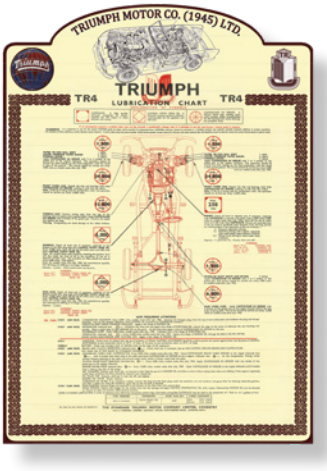
Vi kommer att publicera de två återstående med ett schema vardera i kommande nummer av TR Magazine

De är även publicerade på vår hemsida under teknikavsnittet och kan laddas ner om man är inloggad.

Bengt Nylén





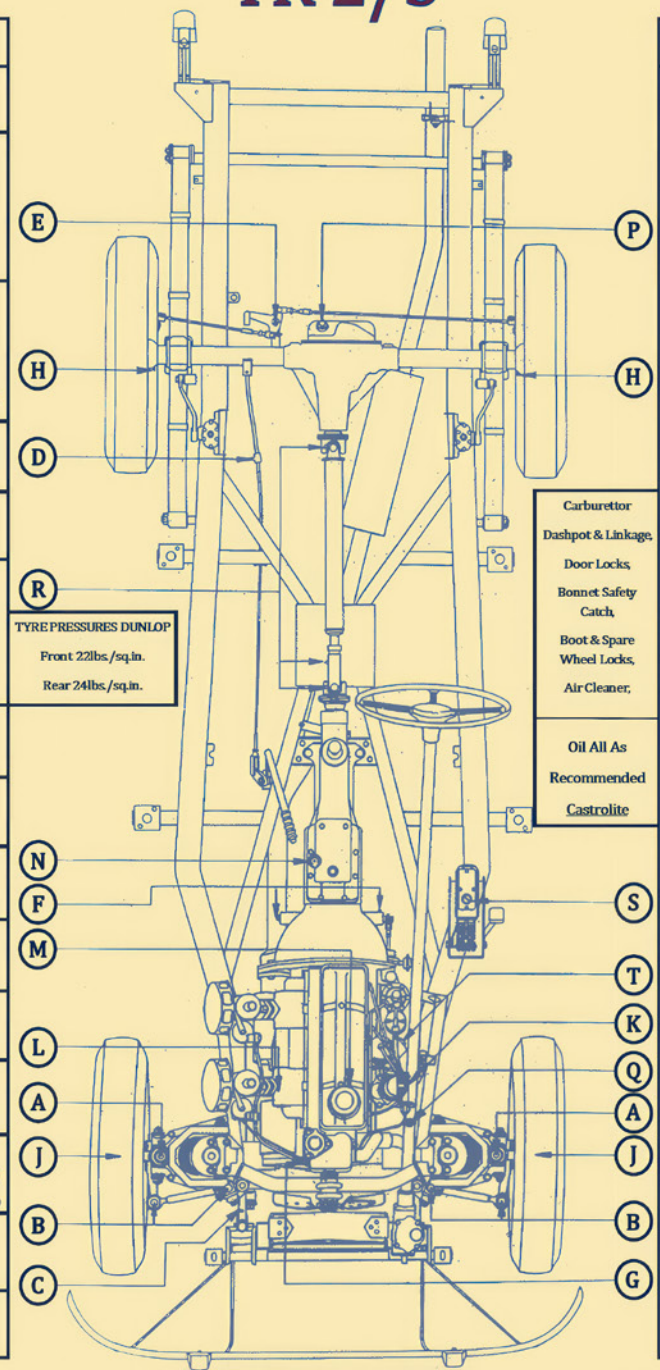


TRIUMPH MOTOR CO. (1945) LTD.
CANLEY WORKS, COVENTRY.



TR 2/3

Ref.	ITEMS
A	Steering Swivels (4 nipples) Castrolease LM Grease
B	Outer Tie Rod Ball Joints (4 nipples) Castrolease LM Grease
C	Slave Drop Arm Pivot (1 nipple) Castrolease LM Grease Lower Wishbone Outer Bushes (4 nipples) Castrolease LM Grease
D	Handbrake Cable (1 nipple) Castrolease Brake Cable Grease
E	Handbrake Compensator (2 nipples) Castrolease Break Cable Grease
F	Clutch Shaft Bearing (2 nipples) Castrolease LM Grease
G	Engine Water Pump (1 nipple) Castrolease LM Grease
H	Hubs Rear (2 nipples) Castrolease LM Grease Hubs Front (2 nipples) Castrolease LM Grease
J	Fitted up to Commission No. TS-5348 only
K	Ignition Distributor Castrolite
L	Dynamo Castrolite
M	Engine Sump Castrol XL Oil filler Cap
N	Gearbox Castrol Hypoy Gear Oil EP90
P	Rear Axel Castrol Hypoy Gear Oil EP90
Q	Steering Box Castrol Hypoy Gear Oil EP90
R	Splines (1nipple) Propeller Shaft Castrolease LM Grease Universal Joint (2 nipples)
S	Hydraulic Brake and Clutch Reservoir Lockheed Hydraulic Brake fluid
T	Oil Cleaner



TYRE PRESSURES DUNLOP
Front 22lbs./sq.in.
Rear 24lbs./sq.in.

Carburettor Dashpot & Linkage, Door Locks, Bonnet Safety Catch, Boot & Spare Wheel Locks, Air Cleaner, Oil All As Recommended Castrolite

Ref.	DETAILS		Mileage X 1000
A	THREE OR FOUR STROKES	GREASE GUN	1
B			1
C			1
D	FIVE STROKES		5
E			5
F			5
G			5
H			5
J			5
K	OIL AS RECOMMENDED OIL CAN		5
L			10
M	TOP UP OIL LEVEL Drain & refill every 250		2.5
	WASH		
N	TOP UP OIL LEVEL		5
P	DRAIN & REFILL		5
Q	TOP UP OIL LEVEL		5
R	THREE OR FOUR STROKES WITH OIL GUN		5
S	TOP UP FLUID LEVEL		5
T	RENEW CARTRIDGE		10

Road Springs Clean & Oil—Castrolite

Ohhh...
TR sommarträffar *in my soul*

Text: Gunnar Rosén, kompletterad av Bengt Arvidsson
Foto Gunnar Rosén, ”Fabbe” Fabiansson

Så säger Sanna och Gunnar Rosén. Ja sommarträffarana är faktiskt en av årets riktiga höjdpunkter fyller Gunnar i..



Snygg TR-parkering på rad inspekteras av nyfikna framtida TR-drivers


Många mycket vackra vägar fick vi prova på men de renderade inte i några nya flaggor


Fint väder för inflygning till Linköping och Rimforsa

Vad är det som gör det undrar jag när vi pratar lite kring TR-klubben Gunnar och jag?

- Jaa det är en så familjär klubb säger Gunnar, fullt av bekanta och nya trevliga deltagare. Alla pratar med alla och det är som en enda stor familj.

I år var det ett flertal nya deltagare som för första gången fick uppleva TR-klubbens gemenskap. Nya trevliga bekantskaper, det tycker vi om säger Sanna och Gunnar.

Apropå nya deltagare så pratade vi med några stycken...

...Tommy och Eva Murquist från Enskede var på ett sätt ”förstagångare”. Tommy var med på TR-träff i Taberg i början av åttiotalet på klubbens ungdomstid. Nu efter omfattande renovering och trim som finns dokumenterad i nr 1 2024 är bilen på rull. Inte minst Eva var sugen på sommarträffen säger Tommy. Vi tyckte det var väldigt roligt med en så trevlig gemenskap, man kom direkt med i ”gänget” säger Tommy absolut kommer vi att åka på fler sommarträffar. Nästa år i Ronneby med 50-års jubileum känns ju spännande avslutar Tommy.

...Stefan och Mariann Persson hade åkt från Växjö till sin första TR sommarträff i Rimforsa. Vi hade jättetrevligt säger Stefan, en glad och avslappnad stämning gjorde att vi verkligen trivdes. Så det kan vi rekommendera till alla medlemmar. Bra stämning och fantastiskt fina vägar på lördagstouringen. Bra också att få lite tips för underhåll och meck med TR-bilarna. Självklart skall vi vara med nästa år i Ronneby säger Stefan.

Och visst är det så. Inga problem att bli en i gänget. Gillar man TR-bilar så är det en fröjd att höra alla motorer varvas upp på morgonen och åka tillsammans med ett fyrtiotal Triumph på fina krokiga vägar med sportbilsvärldens kanske mest prestigelösa klubb.

Här nedan får ni Sanna och Gunnars story

På väg till sommarträffen

Senast jag var på Rimforsa minns Gunnar var för 25 år sedan. Då på en kurs i systemsäkerhet. Vägen ner i strålande solsken och med en nyrenoverad motor, som bara hade gått femtio mil. Lite spännande men den gick problemfritt hela resan. I sittbrunnen kunde vi längta efter det härliga TR gänget som vi inte sett på länge.

Framme i Rimforsa

Parkering på den ännu inte såphala gräsmattan. Anders Glingesten var parkeringsvakt utan gul väst och böteslappar. Rimforsa Strand lyste härligt gul i eftermiddagssolen.

Eva och Håkan Jonhed var värdar och delade ut material till touring och besöksplatser. Smörgås och kaffe smakade härligt efter en dag på landsvägen från Stockholmshållet.



Mats Andersson leder karavanen till Malmslätt

Efter incheckning och rumsbesiktning blev det bad i sjön Åsunden. Dock inte samma sjö som den från skolan kända tavlan med Sten Sture. Han som inte åkte TR 6 utan färdades i släde efter hästar 1520.

Fredagsgrillning

Innan kvällens grillbuffé hanns det med både öl, däckssparkande med trevliga samtal. Det är ju en imponerande syn för en sportbilsentusiast med över 40 TR-bilar från femtio- till sjuttiotal. En del bilar fick starta upp och varva loss lite före ”nattningen” till alla åskådares uppskattning.

Maten avnjöts utomhus i den ljumma sommarkvällen. Mycket gott med grillbuffé som passar bra för hungriga TR-människor. För att vara i form till lördagens rundturer blev kvällen inte alltför sen för de flesta.

Lördagen, den härliga touringdagen med alla TR-bilar

Efter en god och riklig frukost och genomläsning av ”road booken” bar det iväg.

Alla Triumph TR motorer med fyra och sex cylindrar och vem vet hur många förgasare startas upp, lite hostningar och gas innan skönsången dränker allt annat ljud på Rimforsa Strand –mäktigt –mäktigt. Bara den upplevelsen är värd resan.

Det lurigaste på morgonen var dock helt enkelt att komma iväg. På de daggvåta gräsmattorna fick övningsmomentet från min egen övningskörning med ”start i backe” en uppfräschning.

De som hade svårast att komma iväg var familjen Edvardsson. Son hjälper far. Det var visst ”bara” en säkring. Även familjen Prescher hade också lite bekymmer med någon av alla sina sex cylindrar.

Vägarna genom de Östskötska landskapet, upp till Malmslätt och flygvapenmuseet FVM var, som sig bör, fantastiskt snirklande och vackra. Tänk att det finns så stora till synes obebodda trakter men att det ändå finns så fina kurviga belagda vägar där. Solen skiner på motorhuven och naturen på båda sidor är bländande vacker, både Sanna och jag går igång och spinner lite.

Någon kortegekörning blev det inte för vår del. Vi såg inte en kotte, kanske beroende på alla ekar längs vägen. Jag tror ändå att vi körde ganska rätt enligt den föreslagna färdvägen. Väl framme vid museet var återigen Anders med och ledde oss rätt in under FVM vingars beskydd. På plats var också Anders pappa, Joje eller Jan-Olof Johansson tidigare TR 3 A förare, numera med muskeldriven fyrhjuling.

Strax efter att vi anlänt dök ca 15 TR-bilar upp i en klump, så några körde tydligen i kortege. De kanske också kört rätt väg.

På Flygvapenmuseet i Malmslätt

Spännande och nästan min profession säger Gunnar som var Mariningenjör och dykare men började karriären på F21, flygflottiljen i Luleå. Inne på museet togs vi emot av tre kunniga och humoristiska guider.

Guidningen började i källaren runt den DC trea som sköts ner öster om Gotland 1952.

Planet bärgades sedan av Marinens ubåtsräddningsfartyg HMS Belos under 2003 och 2004. Jag har jobbat med och ombord på Belos i över 20 år, så historien och bärgningen var inga nyheter för mig. I källaren stod även en undervattensfarkost, ROV, som var med under bärgningen. Den var jag med och hjälpte FVM att installera i källaren, nu i vintras. Museet i övrigt är mycket fint. Speciellt anser jag att de miljöer från 50- till 80-tal som relaterar till då aktuella världshändelser är väldigt kul. Många kände nog igen barndomens kök och vardagsrum.

”Döderhultarns” utställning på ett flygvapenmuseum kändes märkligt. Det fick sin förklaring i att han var oerhört flygintresserad och skänkt en mängd figurer till flygflottiljen Malmslätt.

Vi serverades sedan lunch mitt i detta hav av gamla luftmaskiner. Härlig miljö även om man inte är intresserad av flygmaskiner.

Touringen tillbaka till Rimforsa

Håkan o C/O hade beskrivit flera turförslag från Malmslätt tillbaka till Rimforsa. Bra idé tycker vi då man väljer det som attraherar mest bland Östergötlands alla sevärdheter.

Sanna och jag hade ”avverkat” både domkyrkan och gamla Linköping förra året varför valet var enkelt. Direkt mot Bjärka Säby och sedan glass och loppis. Även här fina vägar längs Kinda kanal och Stångån. lantliga miljörer med ekskogar, fält och hjortar. Pastoralt landskap tror jag det kallas. Vid Bjärka Säby fortsätter de fina vägarna i ett lummigt landskap med många badplatser längs vägen. Banläggarna hade verkligen fångat pärlorna också i återfärden till Rimforsa Strand.

Lördagskväll är festkväll

Nytt bad i sjön och därefter en kall öl och samspråk med en och alla om dagens begivenheter och mycket annat. Man trivs på sommarmöten, det skulle fler uppleva tycker vi.

Kvällens avslutningsmiddag hölls inomhus i glad stämning. Innan själva maten serverades vi information om kommande träffar och möten.

Rackhams vandringspris tilldelades i år vår långresande Göran Johansson. Hans flaggsamling på förardörren är mycket imponerande. Lite överraskande berättade han för mig att nu även förvärvat en trehjuling, Reliant. Men den är ju trots allt brittisk.

Bengt Arvidsson förärade även två av våra medlemmar med varsin Oscars-statyett. Inge Jonsson, för hans skicklighet och finurlighet i garaget. Den andra till Peter Stolt för hans körglädje, ägget ligger under bromspedalen, inte under gasen.

Middagen, mycket god och trevlig med en väldigt uppsluppen stämning. Det känns som alla är ”bästisar” med alla. Återigen är det som om Triumph TR-klubben är helt familjär och prestigelös, bara umgås och ha trevligt.

Avslutningsdagen bjöd på årsmöte, som avhölls med angenämnt god fart. Väloljat.

Arrangörerna, Eva och Håkan Jonhed avtackades. Dessvärre fick Marcus Larsson inte skörda frukterna av sitt nedlagda arbete då han tragiskt gick bort innan träffen.

Sufletten nere

Avfärden kunde ske i god ordning dvs. suffletten nere. Väderprognoserna hade ändrats till vår favör. Själva styrde vi kosan mot (ost)kusten och Loftahammar före ett besök hos vänner innan vi skulle vända hemåt. På vägen dit, via, Åtvidaberg lyckades vi med en smärre felnavigering och hamnade på en smal grusväg.

Måndagen blev en repris från vår Walesresa med färja över Bråviken men med undantaget att bilen höll ända hem.

Hej då till alla för i år och vi ses igen 2025 i Ronneby



DC trean på botten av museet. Dvs. källaren



Färjan över Bråviken. Nästan hemma



Svårstartat även med torrt gräs



Joje Johansson FD TR3 driver



Underbara farbara vattenvägar.
Stångån med Bjärka Säby i bakgrunden



Leanders on the run i täten



Lite däckspark och bilsnack



Uppställning under vingarna

Text & foto: Bengt Arvidsson

Fukt i garaget



Hur står det till med klimatet där TR bilen skall övervintra? Hur skapar vi bästa möjliga miljö för våra pärlor, det har säkert de flesta funderat på.

Fukten är den största boven till rostangrepp och fukt finns naturligt i luften. För att bilen skall må bra över vintern skall den relativa luftfuktigheten inte överstiga 50 % inomhus. Stiger luftfuktigheten över 60 % så börjar rostangreppen på obehandlade metaller. Går värdet på fuktigheten upp till ca 70 – 75 % startar dessutom processen med mögel och t.o.m förruttnelse på inredning och klädsel.

Själva kylan är i sig ingen rostfaktor men tillsammans med otillräcklig ventilation och värme blir garaget ändå en stor riskfaktor för rost. Det är med andra ord värt att lägga ner både tid och energi för att skapa ett bra förvaringsklimat.

Om värmen i garaget är på under vintern måste den vara ganska hög, temperaturen nästan som i bostaden. Dessutom skall ventilationen vara tillräcklig för att fukten skall försvinna, tänk bastu så förstår du. Att inte ha någon värme alls är alltså bättre än otillräcklig värme, men glöm inte ventilationen.

Köra bruksbilen ut och in under vintern i samma villagarage som TR-bilen är inte någon bra lösning. Fukt och slask från underredet följer med in i garaget och skapar ett ogynnsamt klimat. Egentligen mår båda bilarna bättre av att bruksbilen står utomhus.

Vad kan man då göra för bästa garageklimatet

Se först och främst till att ventilationen fungerar och är tillräcklig. Är du osäker är det bättre med för mycket än för lite ventilation.

Ha koll på temperatur och luftfuktighet med en hygrometer som du hittar hos de flesta bildels- eller bygghandlare. En avfuktare är också en bra investering och finns förstås med varierande kapacitet beroende på bl a på ytan som den skall täcka, t ex Verktygsboden har flera modeller. Du kan också klara dig bra med en eller flera vanliga ”Torrbollar”. Det är en förpackning fylld med salt, (Kalciumklorid) som drar åt sig vatten och kan avfukta mindre utrymmen i t.ex motorrum, kupé och liknande. Torrbollen fungerar så att fukten, vattnet droppar ner i en behållare som får tömmas då och då och byta saltbehållaren.

Släpp sedan inte in fukten underifrån. De flesta villa och äldre garage släpper igenom fukt från golvet, även om golvet ser torrt ut är det ofta därifrån den mesta fukten kommer. Ett enkelt sätt att stoppa fukten underifrån är att lägga ut en ”riktig” presenning över hela golvet. En bra begagnad presenning kan du köpa för runt en tusenlapp från t ex. Hallbyggarna Jonsereds, tel: 020-91 01 30.

Sist men inte minst, se till att bilen är torr och ren i både kaross, motorrum och underrede när du ställer in den. Vaxa gärna karossen och lyft ur mattorna som kan lagra fukt. Följer du råden här kan du lugnt invänta varmare vårvindar och en ny touringsäsong.



En presenning på golvet håller fukten borta och fläckar och spill är dessutom lätt att få bort



Rätt ventilation är viktigt



Torrboll



Avfuktare



Hygrometer



Utsikt över Kirkehamn på Hidra

Text & foto: Jan Sjögren

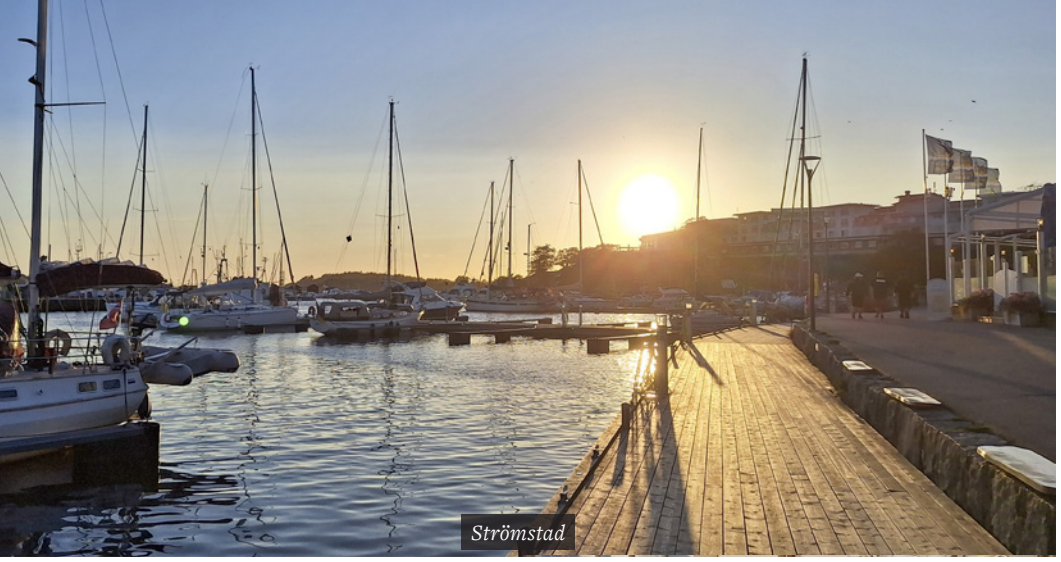
Nordenträff Norge 2024

Med Europaträffen i Geiranger, Norge 2013, i trevligt minne såg vi fram emot att få upptäcka de sydvästliga delarna av Norge. Det var samma personer i norska klubben som anordnade denna träff så förväntningarna var höga. Då jag haft återkommande problem med att splinesen i den delade rattstången så tyckte jag inte det var lämpligt att köra på branta, kurviga vägar med Triumphen utan det fick bli en annan engelsk bil med kattliknande påbrå.

Första dagen körde vi från Stockholm till Strömstad där vi hade bokat ett rum för natten. Det går färjor mellan Strömstad och Sandefjord väster om Oslo men vi valde att ta oss upp mot Oslofjorden med bil för att hinna göra ett museibesök i Kristiansand innan första samlingen. Halvvägs upp till Oslo kan man ta en mindre färja mellan Moss och Horten som bara tar en halvtimme. Vi kom fram till ett regningt och blåsigt Kristiansand vid tvåtiden. Det var bara tio minuters gångväg från vårt hotel till det nya fantastiska konstmuseet ”Kunstsilon”. Iförda regnkläder och gummistövlar tog vi oss i motvinden fram förbi en nybyggd stadsdel i hamnen med magasin, restauranger ett nytt konserthus till konstmuseet som är skapat i en gammal sädesmagasin/silo. Det är fascinerande vad man kan göra om man har rätt blick, kunnande och pengar. På kvällen var vi drygt tio bilar som hade samlats redan i Kristiansand för gemensam middag på hotellet, danskarna som hade kommit med färja från Hirtshals, 5 norska bilar och vi.

Fredagen började med att vi gemensamt körde till Kristiansands Kanonmuseum. Här fick vi en mycket målande beskrivning av Norges näst största kanonbatteri byggt av tyskarna under andra världskriget. Dessa 15cm-kanoner nådde halvvägs till Danmark och motsvarande batteri fanns även där så på så sätt kunde tyskarna kontrollera infarten mot Östersjön. Man startade upp den gamla likströmsdieselgeneratorn och demonstrerade hur hela kanonbatteriet fungerade för oss, något som annars bara görs en gång om året , imponerande. Nu bar det av på små vindlande vägar, i både x- och y-led, i ett fantastiskt landskap till lunchstoppet som var på Hotel Rederiet i den lilla kuststaden


Kristiansands kanonmuseum



Strömstad



Oj då, vår bil var visst lite bredare...



Bygatan i Sogndalstrand



Ägarinnan till hotellet föräras en rallyskylt att pryda väggen med



Nostalgimack och verkstad, Farnsund
Foto: Bjarne Refnes

Farsund. Efter lunch åkte vi tio bilar, via en fin retromack och verkstad, vidare mot Sogndalstrand via ytterligare fantastiska små vägar upp o ner, tunnlar, serpentiner hit och dit, för att möta resten av bilarna. Vi var totalt tjugosex bilar som samlades där för en första middag på Sogndalstrand Kulturhotell. Hotellet har byggts upp av ägaren genom att köpa upp hus längs bygatan och sen varsamt anpassa dem till hotellboende. Vi fick bo i det gamla postkontoret som låg femtio meter från hotellets huvudbyggnad där alla måltider intogs.

Mot Hidra

Efter frukost på lördag bar det av mot Hidra som är en ö i Flekkefjord. Här har det bott folk i minst 10.000 år men idag är det bara ca 500 fasta invånare. Det började med en rundvandring i den pittoreska byn Kirkehamn för att sen ta oss vidare till Kongshamn. Här fick vi äta en delikat lunch i en av få kvarvarande Isbuer, magasin där man hanterade isblocken som man sparade under vintern och som sen behövdes till fiskeindustrin på den varma årstiden. Därefter tog vi färjan tillbaka till fastlandet. Nu åkte vi mot Helleren där man kunde besöka de två gamla husen som var byggda under en enorm klippvägg som skyddade mot väder och vind. Vidare upp via passet vid Jössingefjord körde vi mot Motorcenter Norway som är en fantastisk racebana som har byggts uppe på all skrotsten från den titangruva som ligger mitt ute i fjällvärlden. Banan svänger både vertikalt och horisontellt. Vi kom tillbaka till hotellet för att hinna med en guidad rundvandring i Sogndalstrand som hölls av Hotellägarinnan som senare under middagen belönades med en rallyskylt att pryda väggen med på hotellet då det är många bilklubbar som gör liknande helgresor som denna.

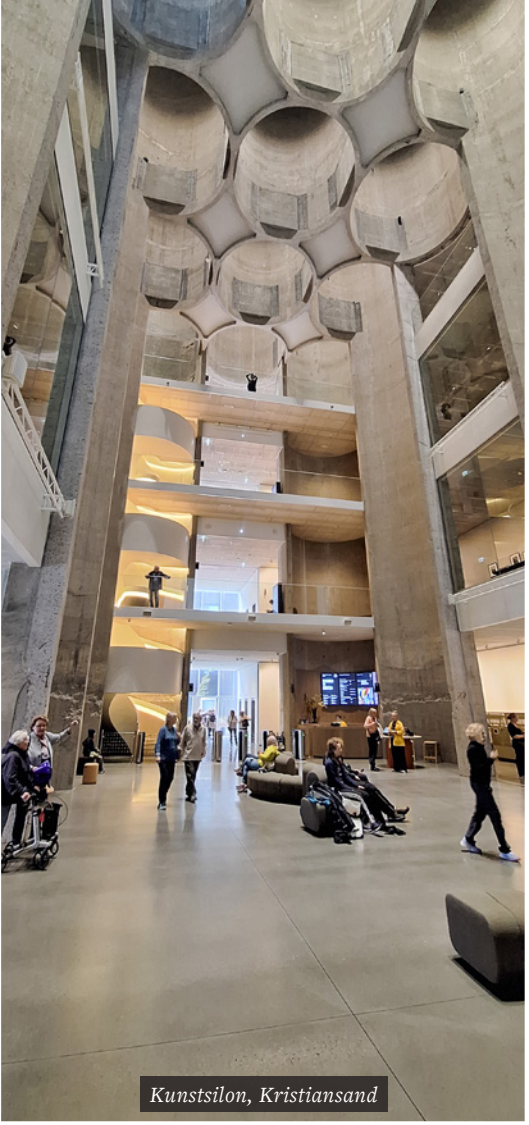
Norges brantaste väg

Söndagen började med att vi körde tillbaka över Jössingepasset ner mot Tronåsen som är Norges brantaste väg (25-33%) för att sen bege oss mot Böedsbakke som är den smalaste vägen och normalt öppen endast för gående. Vi hade fått infon att det gick bra att köra dessa vägar även med Jaguaren, men efter att ha jämfört bredden med en TR4 på färjan dagen innan tog vi beslutet att köra runt på den moderna vägen. Detta var rätt beslut för när vi återsamlades sa norrmännen att det inte hade gått att komma fram med vår bil. Efter detta åkte alla ut mot Lindesnes fyr.

Vidunderlig utsikt

Här beskådade vi en vidunderlig utsikt samt avrundade mötet med en härlig fisklunch. Efter detta rullade jag och Margareta till Sandefjord för en god natts vila innan vi tog färjan över till Strömstad på måndagsmorgonen vid klockan tio. Väl framme vid halv ett så körde vi hem mot Stockholm men tog vägen norr om Vänern och passade på att besöka den fina träkyrkan i Skållerud nära Åmål.

Så nu är förväntningarna ännu större inför Europaträffen 2027 då det är Norge som står värd och det är samma planläggare även då! *Det blir morsomt!*



Kunstsilon, Kristiansand



Lindesnes fyr



Isbua i Kongshamn, Hidra



Tronåsenvägen slutar vid Bakke bro



Stugorna under berget vid Helleren



Farsund



Sogndalstrand, Vita huset i mitten är fd Postkontoret



Samlade vid strandkanten

Text: Inge Jonsson Foto: Ulf "Fabbe" Fabiansson

Hjulafton i Lidköping

Jag hade hört talas om Hjulafton i Lidköping sen några år tillbaka, så jag gjorde slag i saken och kontaktade Fabbe (Ulf Fabiansson för de som inte känner honom) som är mycket engagerad i evenemanget och dessutom ordnar TR-klubbens deltagande i träffen.

Han kom igen med program för både torsdag och fredag, torsdag kväll är nämligen tidpunkten för Hjulafton hela sommaren, men den jag deltog i är finalen för sommarens träffar. Boende fixades och förväntan höjdes. Lite senare hakade Matz Andersson på, så vi gjorde sällskap dit efter att ha strålat samman i Nässjö.

Och, efter Nässjö öppnades himlens portar, det vräkte ner och gav sig inte förrän i Falköping, TR2:ans ganska simpla sufflett håller ganska tätt, men torktrasa rekommenderas.

Vid ankomst till Fabbe tog han vid likt en dirigent, och lyckades sortera in ett 10-tal TR-bilar (och en TVR) på sin tomt. Fika tog vid i en trädgård som tyder på att familjen Fabiansson har andra intressen än bilar och foto. Bilsnack och däcksparkande byggde upp förväntningarna inför kvällen, innan vi åkte en bit in i stan, för att ställa upp våra bilar på strandkanten till Lidan. Riktigt noga med att dra åt handbromsen, eftersom strandbrinken lutade ner mot älven, och i älven ville vi ju inte hitta våra bilar.

Solen sken åter över oss, och efter mera uppsnack var det dags att ge sig ut på stan. Då slog det mig vilken omfattning det är på Hjulaftonfinalen, halva stan var avspärrad och mängder av människor i rörelse. Mellan 20 till 25000 besökare är vanligt.

MC-kortege

Själva träffen inleddes av en MC-kortege på drygt 400 MC, cirka 40 st Boss Hoss vilka hade skandinavisk-träff, rullade in först. Hela det stora torget fylldes med motorcyklar.

Efter det drog alla andra aktiviteter igång, tävlingsmaskiner av jetski och vattenskoter uppvisningskörde på Lidan. Lite lugnare tog de två Amphicar som körde både på land och i vattnet.



På väg hem, TVR:en har bara en bokstav för mycket för att platsa i klubben



Välkomna till Lidköping säger Siw och Leif

Det tävlades med lätt trimmade åkgräsklippare, driftingbilar och dragracers körde uppvisning. Utöver det fanns alla möjliga typer av fordon utställda i stan, liksom våra TR-bilar, att beundra. Flygvapnet bidrog med överflygning med en Herkules. Det som definitivt är värt att nämna är att alla intäkter från evenemanget går till Barncancerfonden, all heder åt arrangörerna. Summan som samlades in blev 117 480 kr

Eftersnack med Avec

När våra bilar återvänt till Fabbe eller till våra boenden, blev det eftersnack med ”avec” ganska långt in på kvällen. Gamla bilar är ett outtömligt ämne att prata om, både som glädjeämnen och besvär.

På fredag var det återsamling igen hos Fabianssons, Siw och Fabbe drog verkligen ett stort lass hemma hos sig med lite hjälp av Leif, Annie mfl. Nu var det dags för utflykt, handelsträdgård för damerna och biltillbehörsfirma för herrarna allt i kortege som Fabbe återigen dirigerade, nu i regn för att det inte skulle bli för enkelt. Nästa programpunkt var kortege till Spikens fiskeläge, där räkmacka och ”Fish and chips” stillade hungern.

Läckö Slott

Därefter bar det iväg till Läckö slott, där jag inte varit tidigare. Jag blev överraskad av hur välhållet slottet är och den höga kvalitén på samlingarna. Höjdpunkten var naturligtvis den stora fotoutställningen av brittiska fotografen Kirsty Mitchell.

När det var dags att vända hemåt hade det lite fina regn vi tidigare haft, ökat till rejält regnande, så lite oroliga inför kvällens uteliv var vi nog.

Uppladdning hos Fabbe

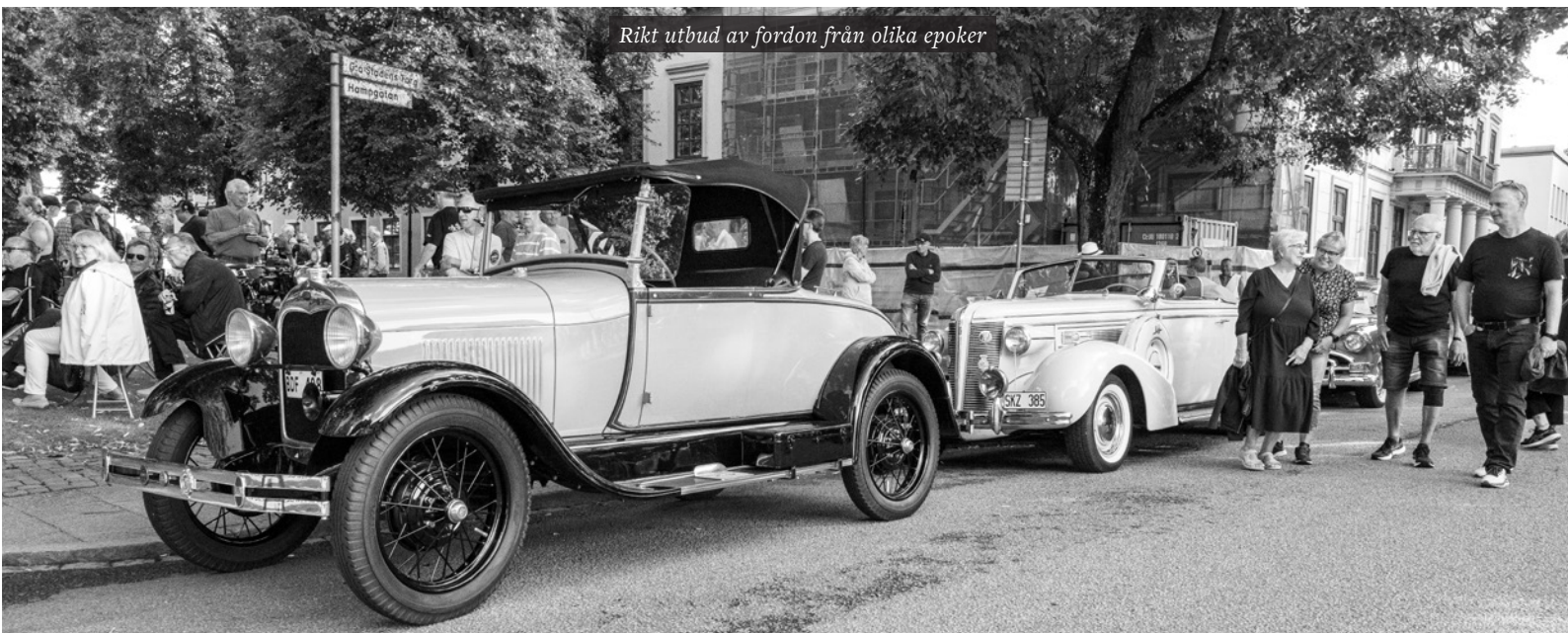
Ny uppladdning hos Fabbe (hur fixar han och Siw att hålla igång) inför kvällens besök på pub i engelsk stil. Tack och lov hade regnet upphört, och vi fick en fin promenad på stan, lite vederkvickta inför kvällen. En och annan pint slank väl ner och vissa rundade av med Irish Coffe innan dags att säga god natt.

På lördagsmorgonen var det tack o adjö, jo var då, hos Siw och Fabbe förstås. Som vanligt hade Fabbe dirigentrollen för att slussa ut oss. En bil stannade kvar lite längre, Leif Leander som fick hjälp av Bengt-Inge att uppgradera bromsarna inför europaträffen i Schweiz, branta backar där.

Men för att påminna oss om att vädret gör man inget åt, så fick jag och Matz en ny rotblöta i Tidaholmstrakten, men i Nässjö åkte suffletterna ner igen.

Väl hemma var det förberedelse för bilbyte, trippen till Hjulafton blev den sista resan för min del i TR2:an, som nu har ny ägare och fortfarande är kvar i Sverige.

Och slutligen, Hjulafton var verkligen Julafton för den motorintresserade, rekommenderas varmt.



Rikt utbud av fordon från olika epoker



Nyfiken på en av Kirsty Mitchells många bilder



Uppladdning inför pubkväll



Inte bara gubbar på hojarna



Det gällde att hålla i hatten på väg till slottet

Läckö slott i bakgrunden



Jetskin höll lite högre fart än Amphicar



Bra fart även på land





Stor mot liten i ett tävlingsmoment



Blöt start på fredagsutflykten



Intresset kanske inte på topp inför bilarna?



Amphicar på väg ner i Lidan



Avrundning på puben



Fika i Siw och Fabbes trädgård



Nu ska det fyndas, rabatt i AD-butiken



Kanske framtida medlem?

1975 – 2025
Triumph TR Club Sweden
2025

”Tiden går så fort, jag kan inte fatta...” Hur många gånger har man inte hört det.

Och visst är det så, nästa år blir det alltså 50 år sedan Ogge satte in en annons på Dagens Nyheters eftertextsida för begagnade bilar. Idén med annonsen var att hitta TR ägare runt om i landet för att tillsammans köpa reserv- och slitdelar som då var en bristvara i Sverige, långt före Internet och laptops där numera all information och varor finns tillgängliga i realtid.

Klubben bildades sedan efter ett möte på Tekniska museet i Stockholm och vi har nästa år femtioårsjubileum. Självklart kommer mycket under 2025 att handla om de femtio år som gått med Triumph TR och världen.

Vad händer då under 2025

I alla nummer av TR Magazin kommer du att hitta spännande anekdoter och tillbakablickar från klubbens och sportbilsvärldens historia.

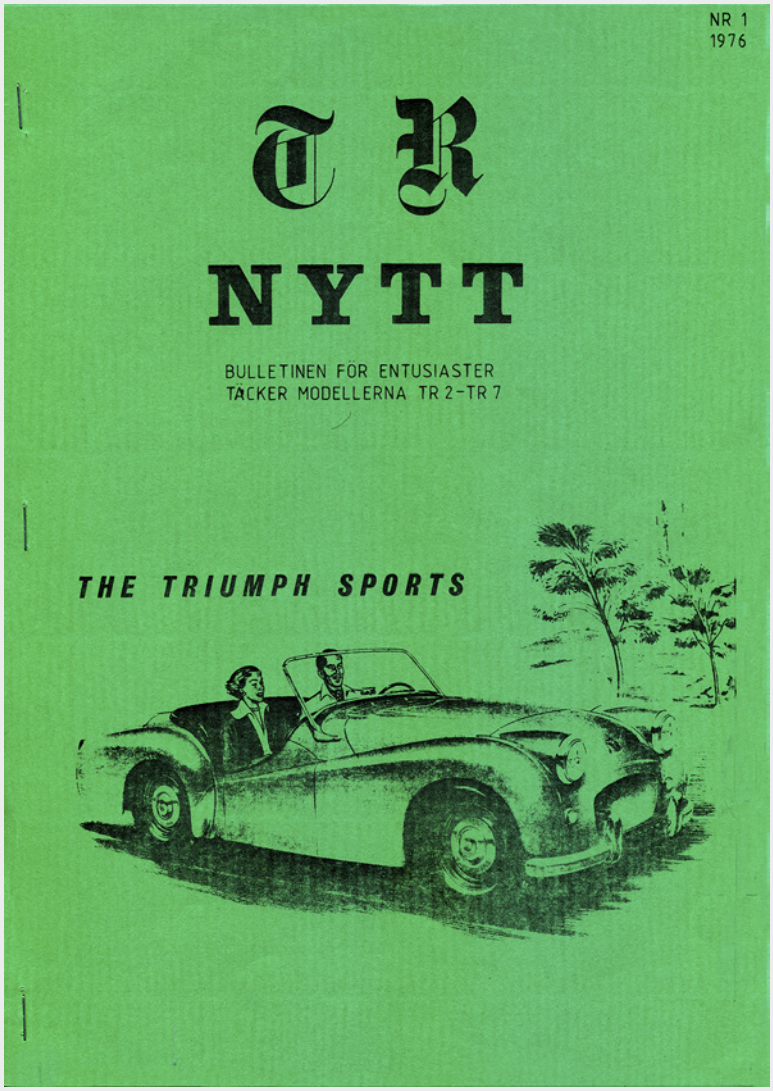
Vi kommer också att fira de femtio TR-åren på de evenemang och träffar där klubben deltar. Passa på och delta i firandet på så många träffar som möjligt och visa TR bilarnas pondus och karisma bland sportbilarna.

Just nu jobbar vi med en kollektion med 50-års kläder som passar bra i sittbrunnen men också är snygga och diskret märkta för att leva länge.

Missa inte

Själva ”crescendot” i firandet 2025 sker förstås på sommarträffen i Ronneby 1-3 aug som vi lovar ska bli något alldeles extra. Du som inte brukar deltaga i våra sommarträffar varje år, till dig kan vi bara säga att: ”är det nån gång du skall delta är det 2025”. Kom och upplev gemenskap och sköna TR toner i massor med Sveriges kanske mest prestigelösa sportbilsklubb.

Så kära TR Medlem fira femtio år med klubben på såväl lokala som stora evenemang och sist men absolut inte minst kom till vårt 50-åriga sommarmöte!



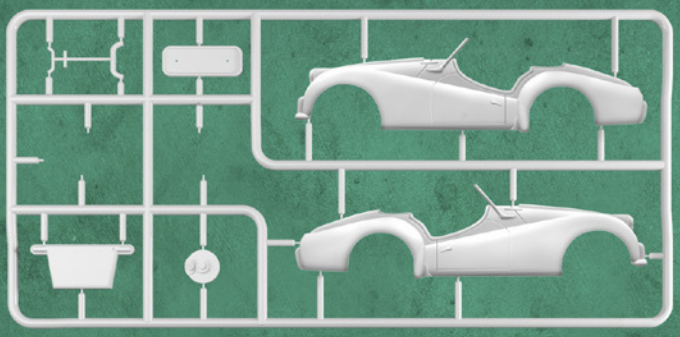
1976 kom TR Magazin ut för första gången. Den hette då TR Nytt och var en ”bulletin”. Mycket har hänt på femtio år.

Styrelsen och alla dina TR kompisar runt om i landet.

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

KLUBBSHOP

Ny klubbshop öppnar inom 1 vecka!
Mycket nytt inför jul! Se vår hemsida och Fb-sidan

Klubbshopen är "förpassad" till hemsidan den här gången pga platsbrist i detta nummer. Använd gärna QR-koden för att komma direkt till hemsidan. Vill du använda adressen dit så är den https://triumphtr.com/klubbshop/



RADANNONSER

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

BILAR SÄLJES

Triumph TR4 1964, LHD, originalkulör BRG + hardtop

Visas efter överenskommelse, först via mailkontakt.

Johan
jasberg_1@yahoo.com

Triumph TR6 V8 350 cui 1971

Ett unikt bygge och objekt där ram, motor och drivlina samt fram- och bakvagn i stor sett är färdigt. Pris: 99 000:-

Oddgeir Ogge Kvamme
0733-229960

Triumph TR8 1981 CAB V8 3.5L
- annons uppdaterad på hemsidan

Bilen kom till Sverige Augusti 2003 från USA via England och köptes av mig September 2018 från Uppsala.

Lämplig prisbild bör vara 275.000:- Kan diskuteras.

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

BILDELAR SÄLJES

Hard Top till Triumph TR2 -TR3

I visst renoveringsbehov

Jan Sten
jesteen@telia.com
0708-28 78 13

Ekerfälgar

4 st kromade ekerfälgar 15″ X 4″ 48 ekrar i mycket fint skick med Michelin 165HR 15 XAS.

Jan Sten
jesteen@telia.com
0708-28 78 13

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

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

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

BILDELAR KÖPES

Reservdäck

Däck önskas, passande till 4,5” fälg sökes.

GunnarRosén
Gunnar.rosen@icloud.com
0702-85 20 06

ÖVRIGT

Växellåda TR5/TR6 4-växlad ej o/d

I behov av renovering dåliga drev.
Bortskänkes mot avhämtning i Huddinge, Stockholm
Ogge Kvamme
0733-229960

EVENTKALENDERN Internationellt

Bremen Classic Motorshow
31/1-2/2

https://www.classicmotorshow.de/

MG & Triumph Show and Spares day
9/2

www.mgandtriumphsparesday.co.uk

Techno Classica, Essen
9-13/4

https://technoclassica.de/

Inter-Club International på Malvern
Denna stor bilträff blir inte av 2025. Återkommer 2026.

Goodwood Festival of Speed
10-13/7

www.goodwood.com

Silverstone Festival
22-24/8

https://www.silverstoneclassic.com/

European TR Meeting, Tyskland. TR IG Südwest 50 år.
4-9/9

Long weekend Hohenroda, Hessen.9-13/9
Tur Wurzburg+Sinheim.
Se presentation på annan plats i detta nummer.

Goodwood Revival
12-14/9

www.goodwood.com

NEC Classic motorshow i Birmingham
November. Exakt datum ej fastställt

https://www.necclassicmotorshow.com/

2026

European TR Meeting, Belgien
4-7 september

Inter-Club International på Malvern
14-16/8

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


Minin


Ägarbyte

Redaktionens spalt

En intensiv bilsommar börjar tyna av

och listan ”att göra” har blivit längre, samt frivilligt annat av nöden tvunget.

Min resa med TR tog slut, i alla fall tillfälligt, i mitten av augusti efter resan till Hjulafton i Lidköping, som vi kan läsa om tidigare i detta nummer. Ett byte rakt av mot en Jaguar Mk2 3,8 från -67, så foten finns kvar bland anglofilerna. En trevlig bil, men raka motsatsen till ”tvåan”, att glida omkring i. Jag tror att både barn och barnbarn kommer att uppskatta den mer än Triumphen eftersom man kan åka fler tillsammans i en veteranbil som Jaguaren. Trots att bilen är i ett väldigt bra skick så överraskade den med att efter bara 16 mil i min ägo kortsluta generatorn, så jag fick omgående tillämpa både mina mek- och el-kunskaper. Och, apropå mekkunskaper så kommer jag att fortsätta vara medlem i TR-klubben och ett tag till stå som resurs i teknikpoolen för gammelbilarna. Jag är inte främmande för att rota lite i TR6:or heller. Som t.ex. hos en ny medlem med PI bil, där det har det skruvats på mätenheten eftersom förbrukningen låg på 2 liter milen.

Det visade sig att skruvandet inte hjälpte så mycket, och när jag läste på lite till, hittade jag att möjlig orsak till hög förbrukning kan vara pluggad returledning. Efter lite tryckluft genom returledningen och lite mer skruvande så sjönk förbrukningen till 1,2 l/milen. Tack vare att förre ägaren installerat en bredbandslambda så kan man direkt se resultatet av skruvandet på MU’n. En ideal förbränning på E5 (98 oktan vanligtvis med 5 % etanol) är AFR (air fuel ratio) 14,4. Men vi hade skruvat bort oss med skiten i returledningen på plats, eller så var MU’n i grunden felinställd, så vi kom inte bättre än till AFR 11 vilket betyder att blandningen är fet och därmed förbrukning på 1,2 l/mil. Beslut togs att skicka en överbliven MU till ”a man in a shed” i England för renovering och kalibrering. Efter att den renoverade MU’n hade monterats ligger AFR på 16 på tomgång, alltså riktigt snålt, medan den vid acceleration går upp till 12, alltså på den feta sidan, precis som det ska vara. När det här skrivs har ägaren inte hunnit köra så mycket att förbrukningen verifierats med renoverade MU’n, men jag skulle tro att den är under litern per mil. På en annan 6:a har en slangklämma på kardanaxeln hjälpt till att minska vibrationer som vi trodde kom från hjulen.

För egen del är vintern räddad då det står en väldigt risig Rover Mini i garaget och väntar på en total genomgång, svetsa rost, måla om, fixa el, byta bussningar, byta växellåda, bygga om förgasare m.m, m.m., så jag klampar ytterligare in i världen av engelska bilar som är i behov av omsorg.

Inge Jonsson

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 1 2025	Manusstopp fre 7/2 Utgivning vecka 12, mars
Nr 2 2025	Manusstopp fre 21/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2025	Manusstopp fre 25/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2024	Manusstopp fre 17/10 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



PELA



Verkstadsinredning Profi, svart 42 900:-

En verkstadsinredning för er som behöver det lilla extra! Ett komplett inrednings-set i stilrent svartlackerat utförande med silvriga detaljer. Skåp och hurtsar av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. #509665

PELA



19 900:-

Verktygsvagn med överskåp

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

PELA



1 295:-

Starthjälp med multifunktion

Multifunktions-starthjälp för bil och andra fordon som hjälper till att starta motorn när den strejkar p.g.a. för låg spänning i batteriet. #541942

PELA





Garageinredning 2.0 21 500:-

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

PELA



1 695:-

Polersats i väska, roterande

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering!

Väskan innehåller roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar & lackförsegling. #513923



Keps, brun 495:-

Stilren keps av 50% ull och 50% polyester. Skärm: 6 cm. Levereras i en snygg Pratts plåtlåda.

Pratts



799:-

Verkstadsoverall, brun

Verkstadsoverall med bälte av 100% bomull. #512049

PELA



685:-

Mekanikerpall med förvaring

Arbetspall på hjul med mjuk PU-skumvadderad sits, utdragbar förvaringslåda och fack på sidorna för rengöringsverktyg, sprayflaskor, slipmedel, mikrofiberhanddukar, svampar och detaljborstar. #546242

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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

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