SWEDISH NR 4 December 2025 VOL 191

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

50 år
TRIUMPH TR CLUB
SWEDEN
1975-2025



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hej



Nu har jag börjat summera detta härliga år. Det är inte varje år man får chansen att fira 50-årsjubileum. Årets sommarträff i Ronneby blev ju mycket uppskattad och lyckad. Ni kan läsa mer om den längre fram i tidningen. Det är inte utan att man redan längtar efter nästa års sommarträff som kommer att gå av stapeln på Toftaholms Herrgård mellan Värnamo och Ljungby. Så nära för de flesta. Mer info kommer på hemsidan och i kommande nummer 1 2026. Apropå träffar så kommer nästa års Europaträff gå av stapeln i Belgien. Ni kan läsa mer om den här. Ett tips där är att ta RoRo-färja från Göteborg till Gent, sen är det bara några mil kvar till mötesplatsen.

Själv hann jag, som nybliven pensionär, klämma in en resa tillsammans med några likasinnade till Goodwood Revival i England. Vi åkte en arrangerad resa så vi kunde fokusera helt på att titta på bilar, racing, människor klädda i 50- och 60-talskläder och mycket mer. Det är verkligen en upplevelse om man inte har varit där innan.

Som brukligt i oktober höll MHRF sin årsstämma. Detta år i Linköping på Flygvapenmuseet. Det är otroligt vilket arbete de gör för vår hobby. Utan dem skulle vi komma i kläm mellan inhemska- och EU-byråkrater. Kolla in det senaste på MHRF.se. Har ni inte en MHRF-försäkring så jämför gärna den med ert befintliga bolag.

Håkan Gerdbos artiklar om olika reservdelsfirmor kan ni läsa om även i detta och kommande nummer. Det händer mycket nu då befintliga firmor numera börjat leverera från lager inom EU samt att vissa mindre kända börjar segla upp som bra och kvalitetsmässigt fullgoda leverantörer.
Detta är ju lämplig läsning inför alla mer eller mindre nödvändiga vinterprojekt i garagen. Ni vet ju att när väl vintern börjar närma sig sitt slut så rasar tiden iväg snabbt, så börja planeringen i god tid. Dessutom hinner ni också beställa en julklapp till er själva eller någon annan från Sportfabriqen.se (se sista sidan).

God Hjul och Gott Nytt År!

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar! 4
- Lucasfördelarens rotorarm 4
- Sommarträffen 6
- Kör du på tur i Sverige eller Europa? ... 12
- TR Register Break Down App 12
- Hallå där, Bengt Arvidsson 14
- Rackhams vandringspris 15
- Certifikat på din bil 16
- Hjulafton i Lidköping 2025 18
- TR-profilen 20
- Bagagerumsbelysning TR6 26
- Historisk överblick 27
- Våra bilar behöver reservdelar! 32
- Europamöte i Belgien 2026 37
- BSCM 2025 38
- Spridareproblem? 40
- TR Club Sweden 41
- Eventkalendern 42
- Köp & Sälj 42
- Klubbshop 44

Försäkringskommitté (MHRF)
Försäkringssamordnare
Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.

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

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

Omslagsbild
Bengt Arvidsson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2025

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1647	Marie Bixo	Sofiehemsvägen 63	907 38	UMEÅ	1969	TR6 PI
1648	Leif Bengtsson	Måsvägen 2	365 42	HOVMANTORP	1969	TR6 PI
1649	Björn Bolumlid	Bolum Kristins	521 98	BRODDETORP	1974	TR6
1650	Lars-Erik Löfroth	Gamla Pitsundsvägen 126	941 43	PITEÅ	1967	TR4A IRS
1651	Joakim Hallqvist	Lid Skolan 1	514 62	ÖLSREMMA	1972	TR6
1652	Conny Lindberg	Maglö 1431	282 73	SÖSDALA	1972	TR6

Medlemsregister

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

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

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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

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

Text: Bengt Nylén

Lucasfördelarens rotorarm

Jag hade i september kontakt med en TR6-ägare vars motor bara stannade helt plötsligt och det var omöjligt att få liv i den igen så bilen fick bogseras hem. Ägaren anade att det var ett elproblem och efter mycket testande kom han fram till att det var en spricka i rotorarmen så det blev ”kortis”. Vad satt det för typ av rotorarm? Jo, den billiga i svart plast enligt bilden här intill.

Jag skrev om problemet med dåliga rotorarmar redan i TR Magazine nr 2/2007 och upplyste vid ett antal sommarträffar därefter om detta problem. Den första som ”pajade” för mig låg i tre delar inne i tändfördelaren. Den andra och tredje som ”pajade” fick kortslutning just som den rotorarm jag relaterat till ovan. När jag skrev om det 2007 hade firma Distributor Doctor i UK just tagit fram en betydligt bättre modell. Nu säljs denna av de flesta reservdelsleverantörer. Den har rätt specifikation på plasten och fjädern är i rätt läge och har rätt längd. Distributor Doctor ger 3 års garanti på de rotorarmar de själva säljer. För att nå deras webshop kolla på klubbens hemsida. De kostar £8.95. Rätt nummer på rotoramen är:

TR5/6	418726 (Moss nr GRA102HQ)
TR2/3/4	400051
TR8	54401050DD

De finns nu som sagt hos de flesta andra leverantörerna också men då med andra nummer. Tips! Om du har en gammal i svart plast så bytt innan den går sönder! Dessutom. Lägg en extra i handskfacket så kan du vid behov hjälpa en kompis i nöd. TR7 har en Delco tändfördelare och berörs inte ovanstående text. Den rotorarmen heter för övrigt Delco DRB703.



Den här svarta kan ni kasta



Rätt modell. Här för en TR6

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



Alla samlade vid Kårrö naturreservat

Text: Håkan Gerdbo Foto: Ulf "Fabbe" Fabiansson

Sommarträffen

Mitt första TR-Meeting! **I snart 2 år har jag ägt min TR6 PI från -69, och varit medlem i klubben sedan dess, men mest rört mig med bilen i södra delen av landet. Träffar i Borgeby och Falsterbo mm. Förutom då hemfärden med bilen från Hjo givetvis. Den har jag berättat om tidigare.**

Under tiden har jag lärt mig mer och mer om bilen, sett brister och uppdaterat efterhand och bytt många delar. Drivaxlar, bromsar, MU-enhet, spridare, tändsystem, slangar, fjädring, hjul, bälten mm. Men i princip inte kollat eller rört själva motorn. Det står på agendan eftersom jag nu tycker den "tickar" lite och startar mycket ojämnt. Och sedan detta med elsystemet.... Lucas lever sitt eget liv med mig som bisittare..

Just allt detta har gjort mig lite nervig för längre sträckor. Tänk om motorn rasar, jag blåser topplockspackningen eller tappar oljetrycket.... massor av ångesttanker.

Men ok, som medlem i redaktionskommittén har jag lärt mig en del om vilken expertis som finns att tillgå inom klubben. En riktig guldgruva.

När nu årets TR-träff arrangerades i Ronneby, 25 mil bort och det dessutom var 50-årsjubileum, så tog jag tjuren vid hornen och anmälde mig och hustrun. Hon är naturligtvis familjemedlem. Kanske inte lika stort bilintresse som jag, men ändå.

Ju närmare avresan jag kom ju mer nojjig blev jag. Trots Bengt Nyléns uppmuntrande ord – den håller! – Hur kan han, min egen husgud o fixare, veta det? Men så mycket som han hjälpt mig, så visste han nog mer än jag om bilens tillstånd nu.

Följebil

Men, jag måste erkänna en sak. Och jag står för den! Jag kör inte till Ronneby tur och retur och sedan minst 15 mil där uppe utan "backup". Inte med en bil jag inte känner så väl. Så jag övertalade hustrun att köra efter mig i familjens 3:e bil, en Golf. Hon startade 1 timme efter mig och var alltså min följebil. Nu kände jag mig trygg, I den hade jag lagt lite extra verktyg o en ny bogserlina. Tror faktiskt inte detta hänt i klubbens historia, men nån ska vara först.

Hade polerat och vaxat till max så naturligtvis blev det till att köra bägge sträckorna i ösregn, typiskt svenskt sommarväder. Och så vänsterhanden på torkarknappen. Lucas igen.

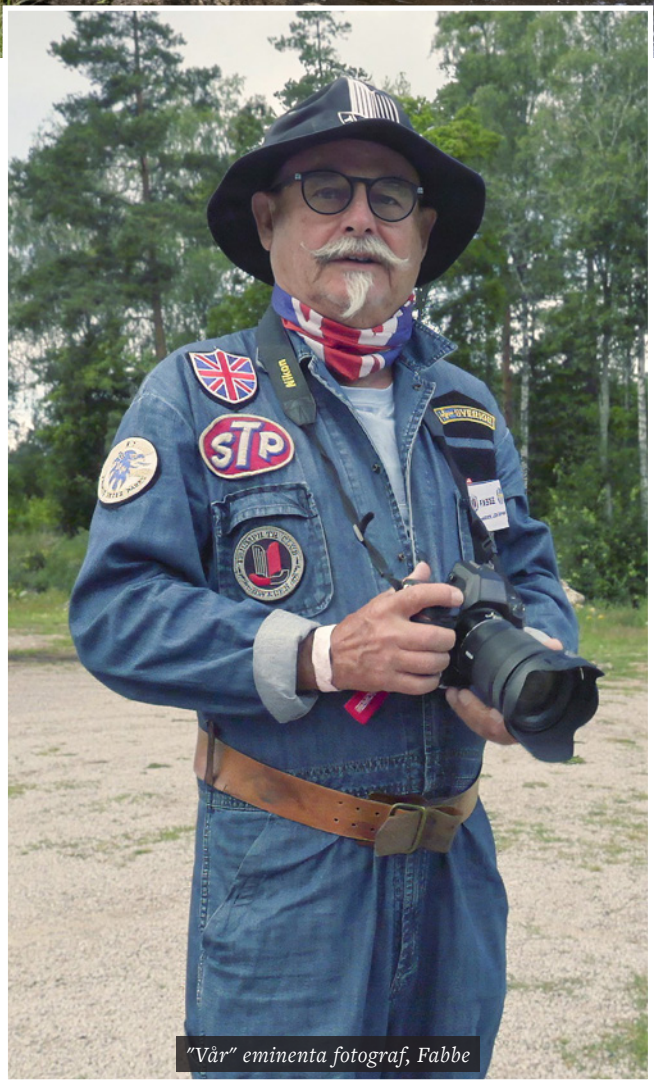
Inför denna träff hade jag fysiskt endast mött Bengt Nylén, Sten Lennbro, Per Grimshorn och teknikgurun Inge Jonsson tidigare. Jo, via Teamsmöten hade jag ju sett hela redaktionen. Så det skulle bli spännande att få "skaka tass" med alla dem man hört talas om. Men självklart bävade jag inför den TR kunskap jag

skulle möta. Jag som är nybörjare i gänget. Bäst att ligga lågt, sa jag till frun. Ta tillfället att lära sig helt enkelt. Och dessutom en stor möjlighet att lära känna helt nya människor.

En utsträckt hand

När jag, utan följebilen, som jag tydligen kört ifrån, närmade mig p-platsen där alla TR samlades på gräsmattan, fick jag första intrycket. Där, gående mot mig kommer mannen med mustaschen och det lilla skägget som jag hört så mycket om. Och sett på massor av bilder. Han har varit driftstekniker på F7, flygfotograf och åkt i luften i allt från Lansen till JAS 39 Gripen, dessutom tillsammans med en av mina racingvänner, Peter Lindén, stridspiloten som är mannen med mer titan i kroppen än vad han har naturliga ben. Och fler stygn än Börje Salming. Tror inte det finns många broar han inte flugit under i landet och inte heller många racingbanor där han inte åkt av med sina MC. Har man åkt med Lindén har man skådat faran i vitögat vill jag lova. Det var alltså "Fabbe", som kom emot mig -->. För egen del har jag suttit bakpå en av Lindéns roadracing maskiner, när han tog mig på några minnesvärda varv runt Ring Knutstorp. Har aldrig närmat mig en MC efter det.

Utan att tänka mig för vevade jag ner rutan, stack fram näven och presenterade mig. Fabbe måste undrat vem denne tokfrans var. Men han tog handen och hälsade mig hjärtligt välkommen! Senare under träffen pratade vi jättemycket. Vilken erfarenhet och kunskap han besitter. Och va kul han är. Han berättade ännu mer hemligheter om hans upplevelser i luften med Lindén. Men inget om dessa kan jag skriva om. Det handlar ju om statens egendom och rikets säkerhet.



"Vår" eminenta fotograf, Fabbe



Uppställning i Ronneby Brunnspark



Världens(?) mest välpolerade TR5



"After drive"



Avkopplade herrar



Mats Anderssons fina TR6

Så fortsatte hela evenemanget. Namnbrickorna studerades och alla hälsade på alla och vi kände oss riktigt välkomna i gänget redan från start. Så härligt otvunget och gemytligt. Kände mig inte alls som den nykomling jag är i dessa sammanhang. Och vi försökte smälta in med våra nyköpta klubbtröjor. Röda för att matcha bilen.

Grillkvällen blev sedan en enda stor förbrödring och försystring, (finns det ordet?) Det snackades bilar erfarenheter, gamla träffar. Tipsen och råden haglade i luften. Norrmän och danskar bidrog till att höja stämningen ytterligare. Alla trivdes med alla.

Fittipaldi tog täten

Lördagen var det sedan samling för en gemensam färd genom Blekinge upp i Småland. Faktiskt inte så långt från mitt eget föräldrahem. Känns alltid bra att vara i Småland.

Vi skulle i gemensam karavan färdas till Korrö naturreservat för rundvisning och lunch. Färden startade i strålande sol och de flesta körde nercabbat. Så även vi. Hustrun åkte i Triumphen nu så följebilen stod kvar på hotellet. Om något skulle haverera så fanns ju TR experter i massor. TR kepsarna på liksom de ovärderliga “buffarna”.

Som nybörjare vill man ju inte ligga sist i kön utan jag kom väl iväg som nummer 5 i raden. Jag visste ju bara att hela raden med bilar skulle iväg mot samlingspunkten. Med en utmärkt färdbeskrivning som kartläsaren höll i handen.

Först i kön och mannen som drog iväg som en Pace-Car under F-1 var Sten Lennbro. Vägarna var underbara och vädret strålande så han satte upp en bra pace. Hans bil är ju riktigt genomgången och fin. Ett tag undrade jag om min egen bil skulle hålla för den farten. Jag funderade lite på de som var sist i kön. De måste ha fått gasa på ordentligt för att hänga med i kurvor o backar. Lite grand som när man cykeltolkade i militären på den tiden, den siste mannen i snöret hade sällan kontakt med marken. Han flög bara fram. Jag var cylelskyttesoldat på I 11 i Växjö. Kanske hade jag cykeltolkat på just dessa vägar?

Men när jag kom till Korrö så visade det sig att alla hade kommit fram och kört i den takt de själva ville. Vägbeskrivningen var som sagt utmärkt.

En avtagsväg missade Sten (Fittipaldi), han fick vända om och då låg jag faktiskt som nummer 3. Enda gången jag kört förbi Bengt Nylén i sin trimmade 6:a. Ha ha.

På en gammal flygfältsraka före Konga, nära Tingsryd, så kom regnet. Och inte lite heller. Det bara vräkte ner. Fittipaldi ökade då ännu mer för att inte bli blötare och det var bara att hänga på. Nu mellan 90-100 i regnet. Bilen höll. Men att ligga bakom en TR i regn och för nära, gör att sikten är lika med noll. I synnerhet med TR torkare. Och smala däck dessutom, gör färden ännu mer spännande. Jag vet att flera i kön stannade och cabbade upp, men det hann jag inte med. Ville inte släppa täten med blicken, även om endast deras svaga baklysen syntes. Jag tror inte mina bakljus fungerade alls eftersom jag som sagt är ovän med Lucas.

Norrmannen som låg bakom Fittipaldi bara skrattade när vi kom fram till Korrö; - Kör ni alltid så här fort, frågade han. Ingen aning svarade jag. Men det var kul. Hörde sedan att någon höll på att tappa torkararmen i regnet och fick ta bort den under färd. Måste sett riktigt kul ut. Men alla kom fram till Korrö välbehållna och med stora leenden. Och där sken solen. Så själva trippen i karavan uppskattades nog av alla.

Godsägaren på Korrö tog emot

På gården Korrö togs vi emot av en livs levande Godsägare. En lokal artist som i tidstypisk utstyrsel guidade oss igenom byggnaderna, verksamheten och händelserna i denna bygd som då var lite av genomfartscentrum för utvandrarna på 1800-talet. Riktigt proffsigt och kul. Godsägaren bryggde öl i bygden. Sen blev det lunch. Det serverades den största snitzel som jag sett och gott var det. Men ytterst få orkade äta upp hela.

Efter detta så minglades det vid bilarna. Och fotograferna tog för sig. Än en gång visade sig stämningen på topp och sen det blev enskild färd tillbaka till Ronneby. Kollade så att Fittipaldi kom iväg efter mig. Men det blev bra fart hemåt ändå. Och nu kom inget regn heller.

50-årsjubileum och middag

Tillbaka efter utflykten och en dusch (inte i regnet), så blev det sittande bord med en tre-rätters middag. Nu kände man igen de flesta som var där och stämningen var absolut på topp med glada miner och samtal, inte bara om TR. Alla bjöd 100% på sig själva och alla kände sig otroligt delaktiga i evenemanget. Tal från norrmän och danskar och sen fick jag se, men tyvärr inte tala med, den svenske TR-UR-fadern: Ogge. På härlig upplandska berättade han om hur han startade klubben för 50 år sedan. Jag kände igen mig lite här. Han kunde inte heller så mycket då, men tillsammans med andra lärde han sig om TR bilarna. Vilket bevisar att det han startade för 50 år sedan, skördar vi alla frukterna av nu och samtidigt som vi nybörjare slussas in i TR världen av engagerade entusiaster. Tack Ogge och ni som nu driver och har drivit klubben framåt. Man känner sig välkommen och TR klubben behövs.

Tävling

Under middagen så presenterade sig TR-klubbens Hasse & Tage. Bengt Arvidsson och Hans Edvardsson. På ett spirituellt och engagerande sätt så genomförde de en rolig quiz (med absolut Google förbud), på 12 frågor och en utslagsfråga.

Å nu kommer följebilens förare på tal än en gång. Hon är mycket musikintresserad och prickade in alla frågorna om musik rätt. Och många årtalsfrågor handlade dessutom om år 1975. Så det var en liten tvist. Det år klubben bildades. Undertecknad klarade sedan nästan de återstående frågorna så vi fick ihop 11 av 12 möjliga rätt. Det var sen tur att utslagsfrågan inte behövdes för där hade vi torskat rejält kan jag lova. Över 400.000 TR bilar lär har byggts och jag trodde på en mycket lägre summa. Så är det att vara novis. Men vi vann var sin jubileumströja. Och det tackar vi för. Nybörjartur.

I lotteriet som sedan följde var vi dock inte lika lyckosamma. Men vi bidrog i alla fall till att kapitalet i klubbkassan ökade, med att köpa många lotter. Känns alltid bra att bidra.

Årsmöte

Söndagen innan avfärd började med en uppsluppen frukost och sedan ett årsmöte där naturligtvis hela styrelsen fick ansvarsfrihet och fortsatt förtroende. Ordförande Jan lotsade oss igenom hela dagordningen, trots att tekniken inte var på hans sida med Powerpoints. Jag funderade om inte Lucas hade ett finger med här också.

Nu kände man igen hela styrelsen och dessutom de flesta i auditoriet. Det var en riktigt sammansvetsad församling som



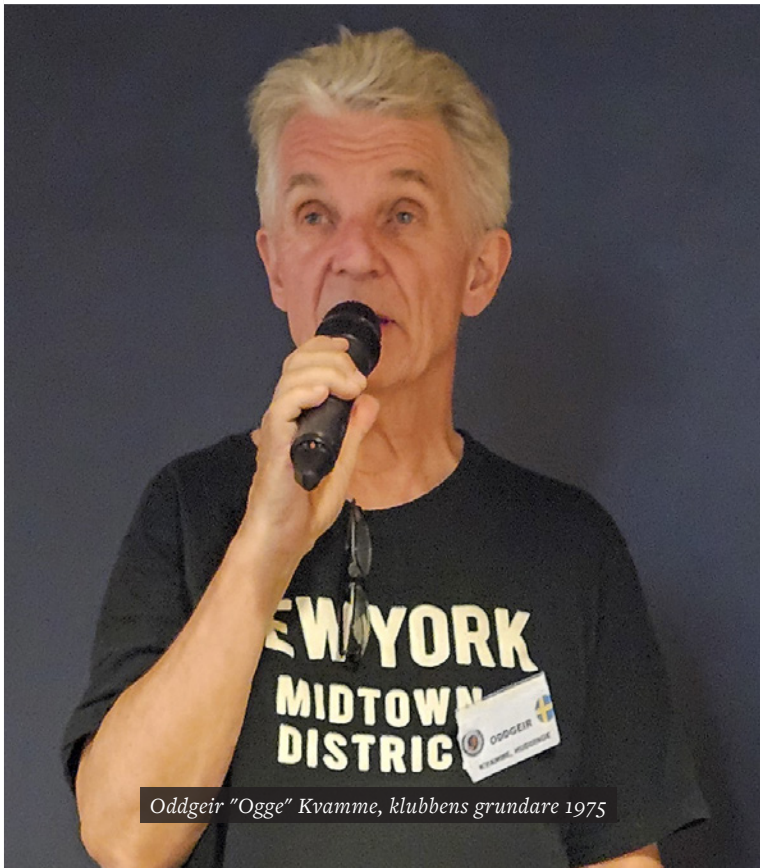
Guidad tur med bryggaren Carl-Fredrik Uebel (Sebastian Karlsson) genom Korrö Hantverksby...



...avslutades i den gamla kvarnen



Världens(?) största schnitzel



Oddgeir "Ogge" Kvamme, klubbens grundare 1975


Här gäller det att smyga in genom förardörren.


Ibland vill inte Triumphen hänga med,men det går bra ändå!

sedan en efter en lämnade Ronneby. Jag hade hoppats på att få behålla min namnbricka som souvenir. Men så blev det inte, den skulle samlas in och återanvändas nästa år. Som smålänning gillar man sånt. Sparsamhet är en dygd.

Återfärden till Skåne, utan följebil.

Jag hade studerat väderkartorna noga inför återfärden. Start i solsken men i Kristianstad skulle regnet komma. Och det gjorde det. Så cabbat igen. Kul att komma ikapp en norrman i en TR 5 som var på väg hem. Jag låg efter honom på några 2 plus 1 vägar på E22 och när kön sedan passerade oss veteraner som bromsat upp dem på 110 vägen så tutade och vinkade många på oss. Inga sure miner när de såg våra 2 röda TR i täten. Kul att få sprida lite glädje i regnet. Eller så tyckte de bara synd om oss helt enkelt. Norrmannen körde nercabbat med resväskan på skuffen. Undrar när han fällde upp cabben. Kanske aldrig. För i Norge regnar det nästan alltid. Fråga mig som jobbat i Bergen...

Jag hade sagt till följebilen att lämna mig efter Kristianstad och köra före hem. Så nu fick det bära eller brista. Det höll hela vägen hem. För säkerhets skull hade jag bokat tid för motorkoll på English Car Care i Löddeköpinge, samtidigt ska de skulle få bukt med jordproblemet som jag tror gör att mina bakre blinkers bara fungerar när det passar dem och inte mig. Lucas ska få stryk nu. Men jag fixar det inte själv.

Men vad hände då? Jo några dagar efter hemkomsten så dök Bengt Nylén upp med bladmåttet i handen – Nu ska vi kolla ditt ventilspel! Hörde att du var bekymrad. Så är det i vår klubb. Nu går ventilerna som de skall. Samtidigt fick jag "bassning" för en tråkig ventilkåpa. Den måste du avfetta och spraya med specialfärg. Så löd Bengts order. Det har jag således åtgärdat nu, men jag vågade inte be honom ta fighten med Lucas, denna gång. Det problemet får någon annan ta åt mig.

Nästa års TR träff

När ordförande Jan avslutade årsmötet kändes det lite som när man avslutar ett OS och generalen kallar alla till att återsamlas igen efter en tid. Lite högtidlig nostalgi.

Och nu till frågan: Blir det fler TR -träffar för oss?

Absolut, utan minsta tvekan, vi ser redan fram emot nästa års träff på Toftaholms Herrgård. Att få träffa alla igen. Men då ska jag komma utan följebil. Så det blir till att fortsätta investera i sin TR. Men det är det värt.

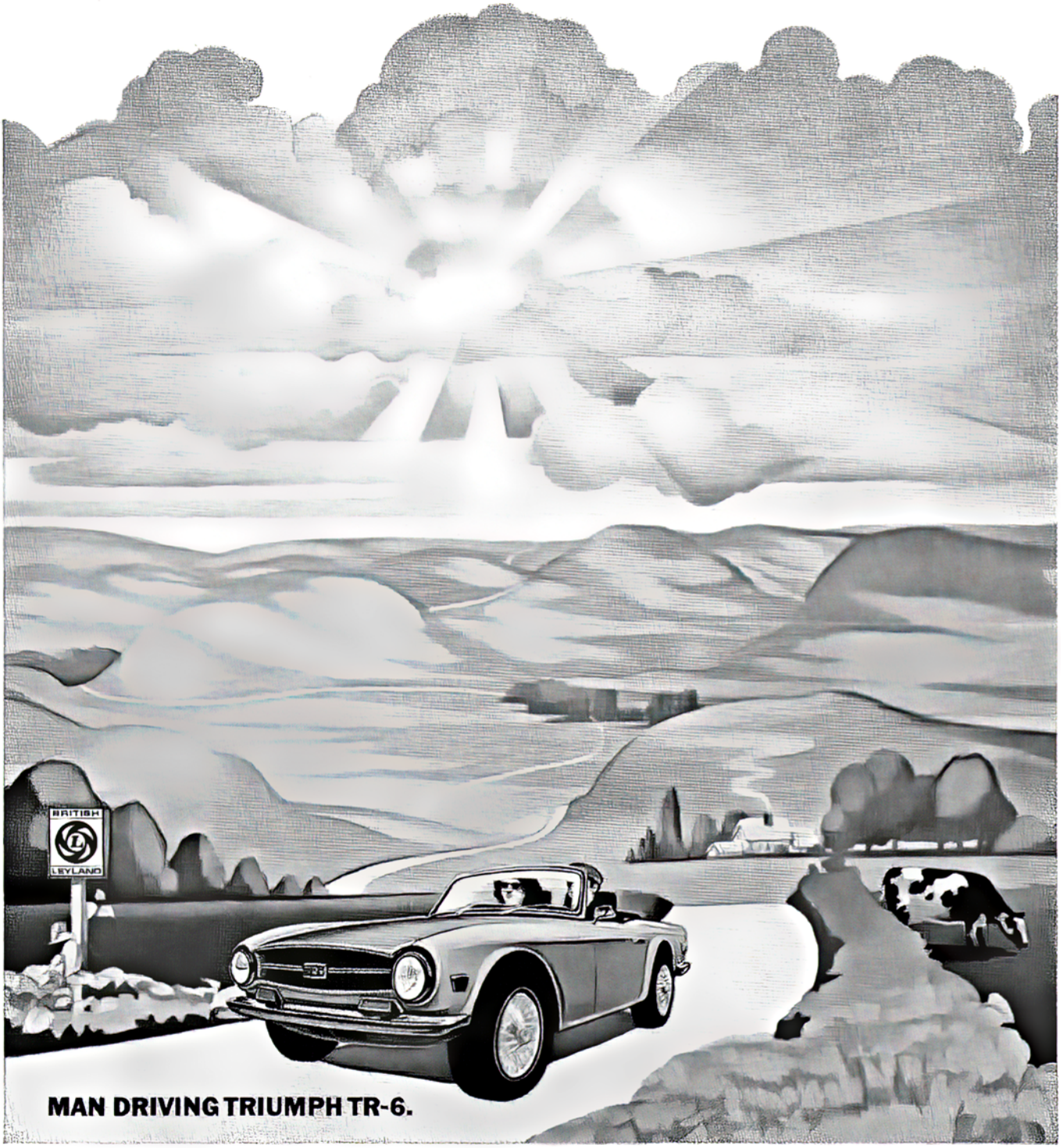
Tack för träffen i Ronneby. Tack Styrelsen och arrangörerna från en nästan nybörjare och en i följebilen. Vi känner oss riktigt välkomnade.

Så tveka inte, ni som aldrig varit med förut, kom till Småland nästa år! – Vi ses väl?

Toftaholm – I'll be back!



PEOPLE SHOULD DRIVE CARS. CARS SHOULDN'T DRIVE PEOPLE.



MAN DRIVING TRIUMPH TR-6.

They've given you automatic cars with automatic features and automatic options, and taken away something pretty important.

Your feeling of *control*. Of driving your car, instead of it driving you.

To bring back your self-control, we suggest a Triumph.

A Triumph Spitfire or a Triumph GT-6+ or a Triumph TR-6.

Any one of which gives you all the hardware you need for taking over again. To illustrate:

Racing-type rack and pinion steering. Four-wheel independent springing. Competition-proven engines. Front disc brakes. Four-forward-speed gearboxes.

And on and on.

But a Triumph is a lot more than just hardware. It's what amounts to a whole philosophy:

You control the machine.

The machine doesn't control you.

You realize, of course, we can help you pick up a Triumph overseas. And maybe save you some money in the bargain.

iPhone-appen är under uppdatering, kommer snart i ”Apple App Store”

Kör du på tur i Sverige eller Europa?

Ladda ner
TR Register Break Down App

TR Register tog för 3 år sedan fram en mobiltelefonapp som kan vara till stor hjälp om du får problem med bilen då du kör på långtur i Europa. Obs! Även svenska verkstäder är med så även vid turer i Sverige kan denna app vara bra.

Vad kan man få ut av denna app?

Med denna app så kan du lätt hitta närmaste verkstad i de flesta länderna i Europa. Detta har kunnat uppnås genom vårt samarbete i nätverket för European TR Meetings. Representanter för varje TR-klubb har fått göra en lista på verkstäder som är användbara och dessa har sedan app-utvecklaren lagt in.

Förutom att få tillgång till verkstäder så kan du om du vill lägga in din egen profil med personliga uppgifter, uppgifter om din bil, vilket försäkringsbolag du har och vilket telefonnummer du skall ring om behov uppstår.

Det finns även en funktion där du kan lägga in de resor du gjort kallad ”My trips”.

Hur får jag tag i denna app?

Du söker efter ”TR Register” i ”Play Butik” om du har en Android-telefon eller ”Apple App Store” om du har en Iphone.

Du laddar ner appen och skapar ditt eget lösenord. Därefter kan du börja använda appen direkt. Du kan börja med att skriv in dina personliga data om du vill. Obs, dessa är skyddade av ditt lösenord.

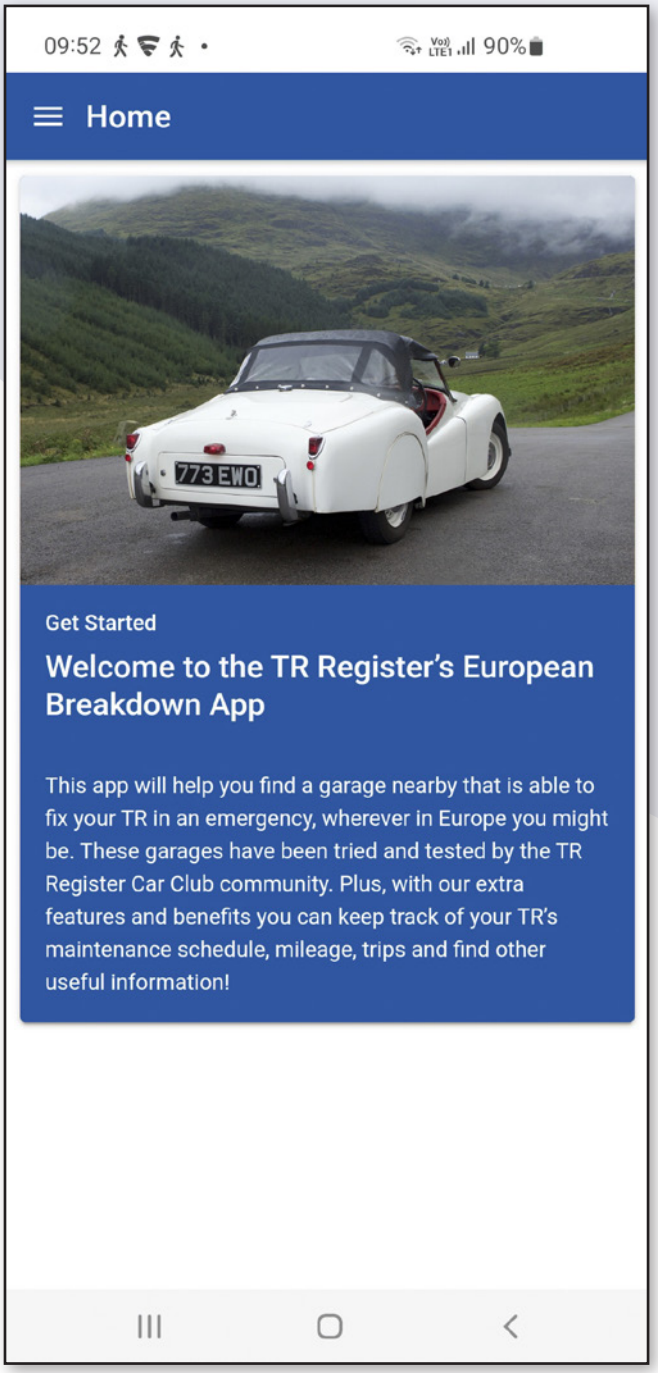
Hur mycket data innehåller appen?

Systemet innehåller ca 400 TR-relaterade verkstäder i 21 länder. I UK är det inte mindre än 64 verkstäder!! Lyckliga TR-ägare där!!!! Något liknande har inget annat bilmärke.

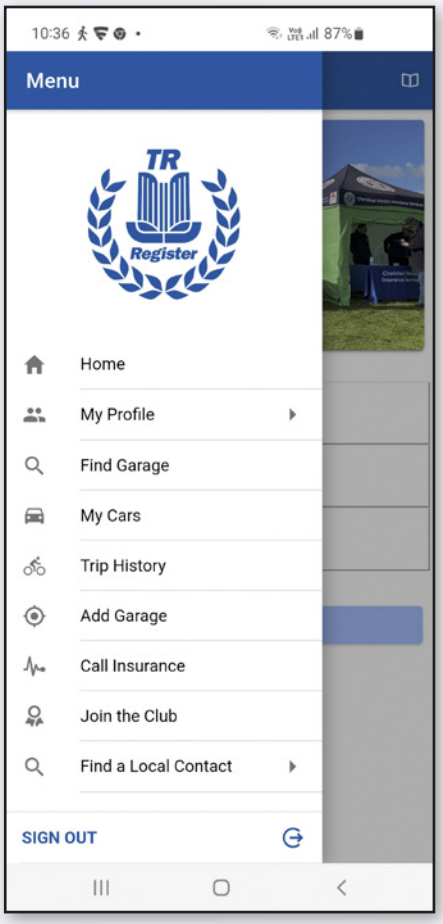
Administration

För att administrera appen så har varje TR-klubb i Europa utsett en person som tar ansvar för sitt land och den info som läggs ut om verkstäderna. Känner du själv till en verkstad som borde var med i listan så bör du kontakta vår ordf. Jan Sjögren. Vår Jan har åtagit sig att administrera den svenska delen. Så vill du ha in en verkstad kontakta Jan. Det är inte så många svenska verkstäder på listan idag men det finns säkert fler som skulle kunna platsa där. Obs! Det behöver inte vara verkstäder som har TR-delar på lager. Det är det få som har. Vad de har för resurser i form av kunskap, delar och öppettider osv står i texten där varje verkstad presenteras.

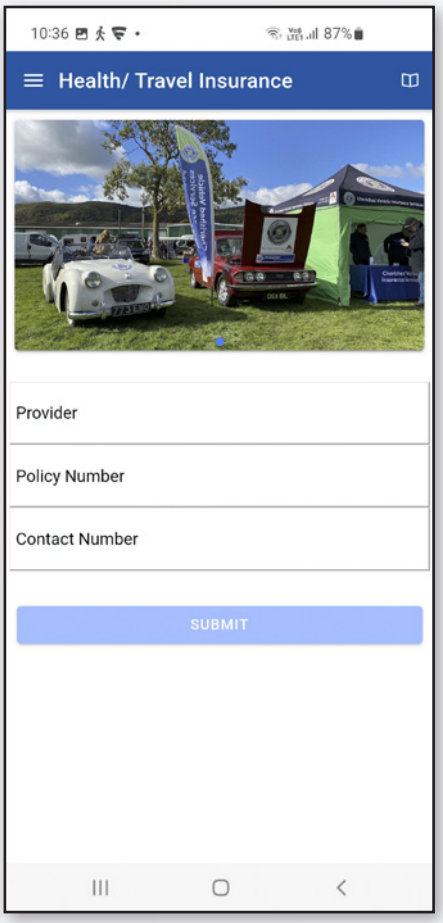
Vad väntar du på?? Ladda ner appen och njut av funktionerna!!!



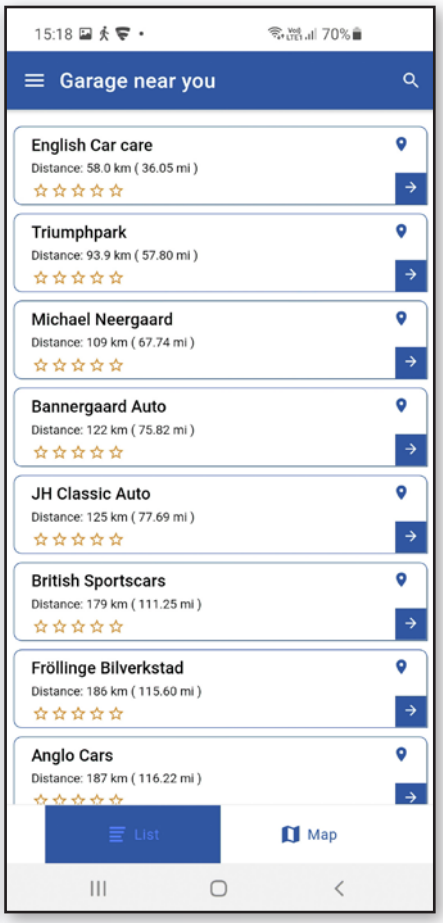
När du laddat ner appen så blir du välkomnad av denna bild. Här kan du välja att trycka tex på My Profile



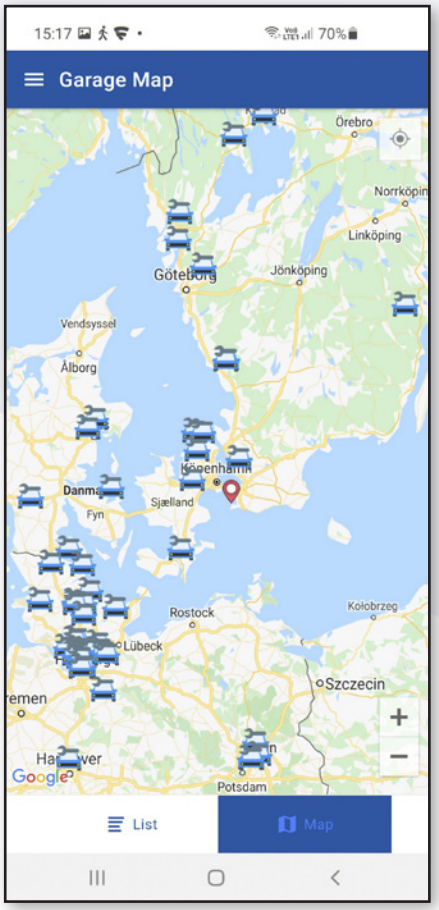
Då får du upp denna sida. Här kan du välja vad du vill titta på



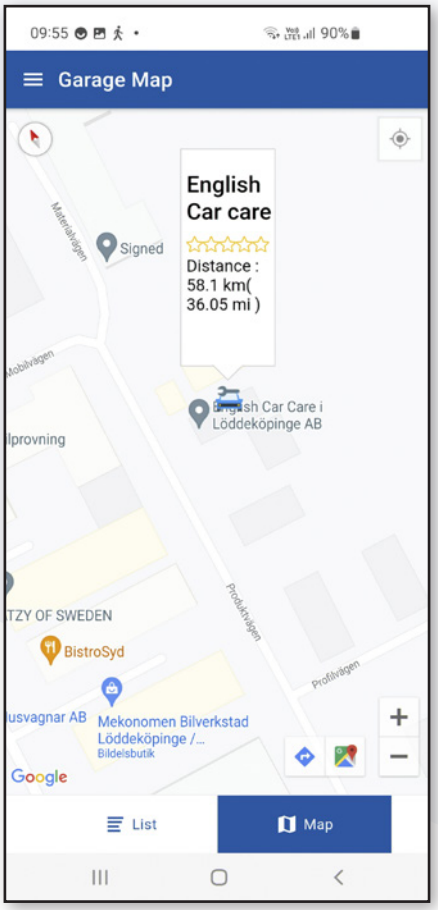
Trycker du på ”Health/Travelinsurance” får upp denna sida. Här kan du mata in ditt försäkringsbolag och kontaktuppgifter.



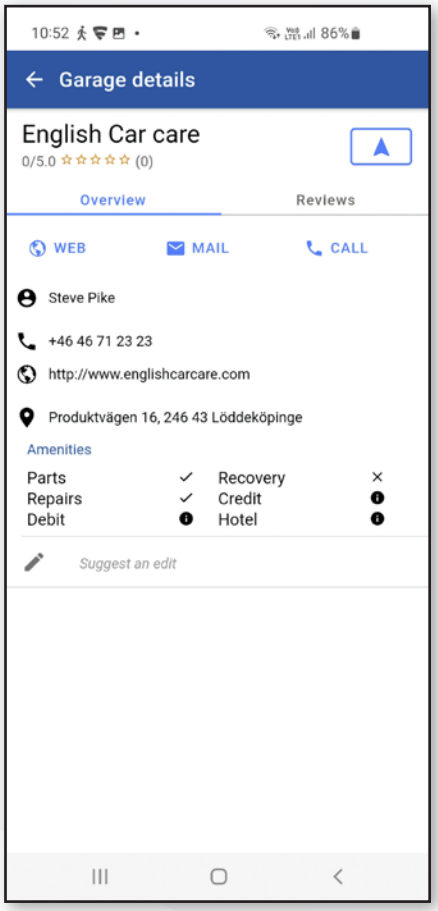
Trycker du på ”Find garage” får du upp en lista på de verkstäder som ligger närmast



Längst ner i samma bild kan du skifta till kartläge genom att trycka på ”map”



När du valt verkstad så kan du ändra förstoringsgraden på kartan så att du lätt hittar dit



Klickar du i listan på en specifik verkstad så får du upp uppgifter om den verkstaden. Telefonnummer, öppettider osv

Hallå där
Bengt Arvidsson...



... Vad skriver man egentligen till klubbens e-mail adress om? Det har nu gått några år sedan vi skapade en egen e-mail adress till klubben info@triumphtr.com och vad händer?



Ja, det kommer en hel del mail och alla hamnar i min ”låda”. Det är ju sekreterarens uppgift att sortera och skicka vidare till den som är bäst lämpad att svara. En del handlar om var man kan köpa delar. Andra frågor kan vara kluriga fel som man behöver hjälp med och då kan vi tipsa om verkstäder eller skicka vidare till klubbens specialister. Jag tror de flesta är nöjda med svaren faktiskt.

Köp & Säljråd

Vi får också mail från spekulanter som vill köpa en TR och vill ha köpråd och checklists, kanske också om lämpliga bilar till salu. I andra ändan vill en del sälja och få klubbens uppfattning om värdering och bästa säljtips.

Vi försöker att hjälpa alla som undrar något, t ex Willem 14 år från Nederländerna. Han är redan Triumph fan och frågar på grabbars vis om vi har någon nyckelring som han samlar på. Vi har ju inga klubbmärkta nyckelringar så han fick ett digitalt ex av vårt TR Magazin med förhoppning att han skickar oss en bild när han blir TR-ägare så småningom.

Detektivarbete

Ibland får vi agera detektiver som när Clem från Australien letar efter den TR 6 han ägde 1975 och som på nått sätt letat sig ända till Sverige. Med hjälp av chassinumret kunde vi lokalisera bilen till Joakim i södra Sverige. Nu har dom fått kontakt och bytt lite bilder så ett lyckligt slut blev det på det ärendet.

Keep TR going/Bengt A

PS

TR6 75:ans resa från Västra Australien till Sverige känns som ett spännande ”fall” att undersöka och jag lovar: vi kommer tillbaka.

DS



Triumph fan of The Netherlands

Från Willem Dontje <dontjewillem@gmail.com>
Mottagare info@triumphtr.com
Datum 2025-09-03 13:15
Sammanfattning Meddelandeinfo

Dear sir or mrs,
I am Willem Dontje 14 years old from The Netherlands.
I am a fan of the Triumph cars.
Nice and very special cars.
Triumph is the best brand.
Now i would like to collect all sorts of Triumph keychains.
I would find it very special if you send me a keychain.
I will be very happy with it.
Greetings from The Netherlands and all the best.
Adress:
Willem Dontje
Badweg 21
9651 BS Meeden
The Netherlands





Bengt Åkerbloms snygga Italia

Text & foto: Bengt Nylén

Rackhams vandringspris

Vid lördagens festmiddag på vår Sommarträff tilldelades Rackhams vandringspris Bengt Åkerblom. Mycket välförtjänt. Först lite info om priset.

Rackhams Surprise prize.

När Ann och Leif Leander arrangerade Sommarträffen 2018 så besöktes vi av en långväga gäst. Det var Jan och Guy Rackham från England. De var vänner till Leanders. De instiftade vandringspriset och första året tilldelades det Gunnar Johansson för sin fina restaurering av sin TR3B. Reglerna för priset har framåt hanterats ganska fritt men det har åvilat den som senast fick priset att utse någon person som på olika sätt utmärkt sig inom TR-klubben. Förra året blev det tilldelat Göran Johansson för hans många och lååååånga resor i Europa med sin TR250 vilket beskrivits i flera artiklar i TR Magazine. Jag hade fått det år 2023 och överlämnade alltså priset till Göran i fjor. Direkt efter att Göran fått priset gav han det till mig igen och sa ” kul, men du får fixa en vinnare för 2025 för jag känner för få”. Så jag fick, i samråd med styrelsen, glädjen att tillsammans med Göran överlämna vandringspriset till Bengt Åkerblom.

Vinnare för 2025

Bengt Åkerblom fick det bl a för restaureringen av den fina Triumph Italia som var med i Ronneby. Bengt Åkerblom är verkligen en värdig vinnare. Förutom denna Italia så har han topp-renoverat en TR5, en TR3 och en TR4 Dove. Bengt Åkerblom bor nu i Kivik men bodde tidigare under många år på Värmdö. Han har under åren där hjälpt många inom TR-klubben med sina TR-bilar. Medlemsnummer 163 tyder på att han varit med i stort sett sedan klubben bildades 1975. Han var bla klubbmästare några år i början på 80-talet. Både hans TR3, TR4 Dove och Italia har blivit uppmärksammade och presenterade i biltidningar i både Sverige och utomlands.

Kort om Italia

The Triumph Italia producerades på ett TR3A-chassi. Den fick en kaross ritad av Giovanni Michelotti och byggdes av Vignale i Italien under åren 1959-1962. Det byggdes ca 330 st och det finns ytterst få kvar. Bengts Italia är den enda rullande som finns i Sverige. Det finns ytterligare en, men den är tyvärr ett stort renoveringsobjekt.



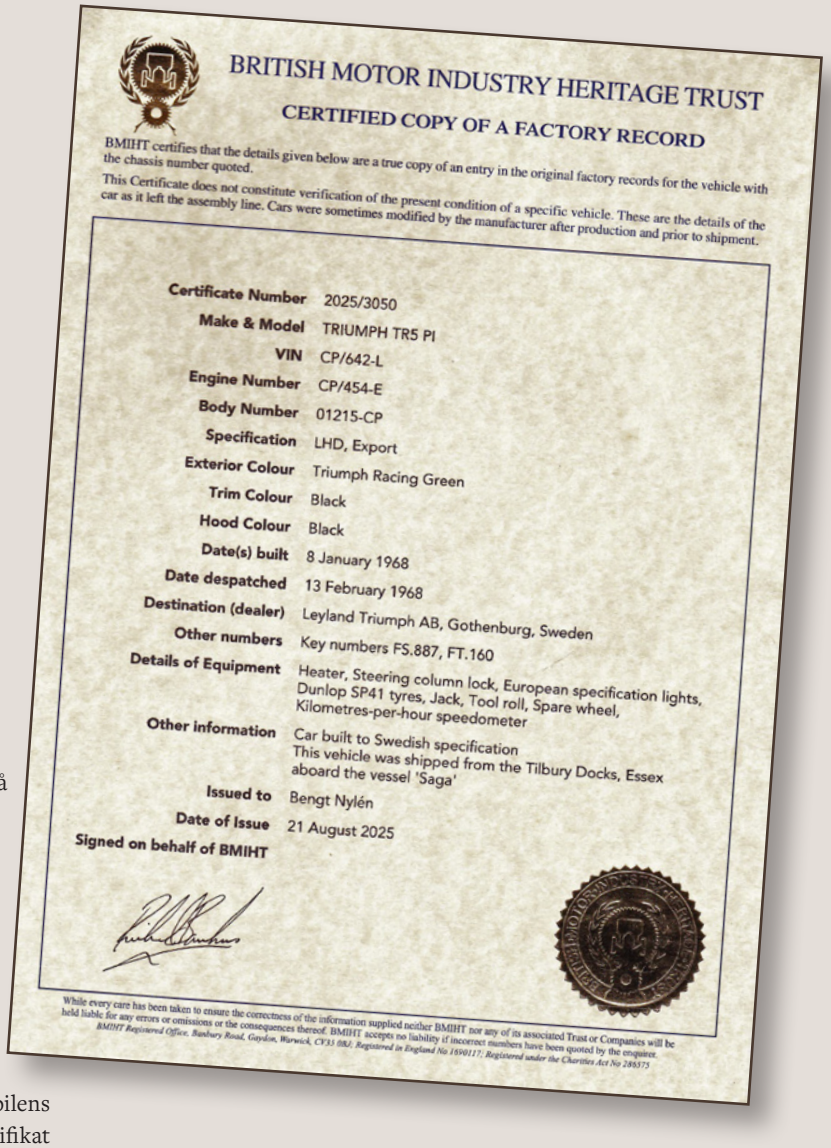
Foto: Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Priset överlämnas av Göran Johansson till Bengt Åkerblom (till vänster)

Certifikat på din bil

Vet du om att du kan få ett certifikat på din bil? Det ger dig bl a upplysning om:

- När den tillverkades
- När den lämnade fabriken
- Till vilken handlare/land den levererades
- Originalfärgen
- Original färg på inredningen
- Hur den var utrustad
- Vilka däck den hade försetts med



BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

CERTIFIED COPY OF A FACTORY RECORD

BMIHT certifies that the details given below are a true copy of an entry in the original factory records for the vehicle with the chassis number quoted.

This Certificate does not constitute verification of the present condition of a specific vehicle. These are the details of the car as it left the assembly line. Cars were sometimes modified by the manufacturer after production and prior to shipment.

Certificate Number	2025/3050
Make & Model	TRIUMPH TR5 PI
VIN	CP/642-L
Engine Number	CP/454-E
Body Number	01215-CP
Specification	LHD, Export
Exterior Colour	Triumph Racing Green
Trim Colour	Black
Hood Colour	Black
Date(s) built	8 January 1968
Date despatched	13 February 1968
Destination (dealer)	Leyland Triumph AB, Gothenburg, Sweden
Other numbers	Key numbers FS.887, FT.160
Details of Equipment	Heater, Steering column lock, European specification lights, Dunlop SP41 tyres, Jack, Tool roll, Spare wheel, Kilometres-per-hour speedometer
Other information	Car built to Swedish specification This vehicle was shipped from the Tilbury Docks, Essex aboard the vessel 'Saga'
Issued to	Bengt Nylén
Date of Issue	21 August 2025
Signed on behalf of BMIHT	

While every care has been taken to ensure the correctness of the information supplied neither BMIHT nor any of its associated Trust or Companies will be held liable for any errors or omissions or the consequences thereof. BMIHT accepts no liability if incorrect numbers have been quoted by the enquirer.
BMIHT Registered Office, Banbury Road, Gaydon, Warwick, CV35 0BJ. Registered in England No 1890117. Registered under the Charities Act No 286375

För TR3B/4/4A/5/250/6/7/8 kan man erhålla ett certifikat från:

The Archive Department
British Motor Museum
Banbury Road,
Gaydon, Warwick, CV35 0BJ

Det är lättast att beställa detta certifikat från deras hemsida:
https://www.britishmotormuseum.co.uk/archive/heritage-certificates
Ett certifikat kostar £52 + porto. Betalning via Mastercard/Visa. Du får ett snyggt utformat certifikat som är som gjort för att ramas in och ha på väggen i garaget.

Certifikat för TR2/TR3/3A
Certifikat för TR2, TR3 och TR3A kan endast fås från Mike Ellis. Mike Ellis är registeransvarig för dessa biltyper inom TR Register i UK. Du bör då kontakta Mike via e-mail: tr2-3registrar@tr-register.co.uk.

Mike tar ca £17 för att utfärda ett certifikat + porto. Betalning kan ske via bank-transfer eller via PayPal. Mike behöver bilens Commissionnummer (TS). Efter ca 4 veckor får du ett certifikat i brevlådan. Certifikatet innehåller i stort sett samma uppgifter som de från British Motor Museum men är betydligt billigare.

God Jul & Gott Nytt År

önskar vi i redaktionen alla våra läsare!



GÖR DET MED RW

Multirengöring, 500 ml

- Effektiv mot smuts men skonsam mot tyg, plast och läder
- Perfekt för bilinteriör, motorutrymmen och cab-rengöring
- Finns i sju olika fräscha dofter

179:-



VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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



Många TR-bilar längs åkanten

Hjulafton i Lidköping 2025

Text: Leif Leander Foto: Ulf "Fabbe" Fabiansson

Som det varit de senaste åren så börjar Hjulafton i Siw och Fabbes fina trädgård med kaffe och godsaker. Trädgården blir mer och mer en upptäcktsvandring för nyskapad konst och udda växtlighet.

Det är ungefär samma gäng som sluter upp och har trevligt innan vi kör ner bilarna till älven Lidan för att ställa upp vid älvkanten. Denna gång var vi 12 fordon från TR4 IRS till TR8 och vid älven kom det fler så Triumph TR:s modellserie var nog fylld. Hela centrum är avlyst för evenemanget och alla fordonstyper är representerade. Det är allt ifrån ångdrivna fordon, moderna eldrivna entusiastfordon till elkonverterade veteranfordon. Motorcyklar är dock dominerande med drygt 900 st. Alla fordonskategorier har sina speciellt tilldelade platser. Många aktiviteter pågår runt omkring på sta´n såsom drifting, minibilsrace, mm. Kvällen avslutas som vanlig med överflygning av en Hercules.

Det var rekordmycket fordon och ganska mycket publik, lite molnighet skrämde kanske några men trots det så samlades det in över 126 000 till Barncancerföreningen i Västra Sverige. Årets evenemang var ett 30-årsjubileum och kanske det sista i denna regi?



Morgonstund vid Vättern



Denna kan ni läsa mer om på annat håll i detta nummer



Vattenfarkost med Triumphmotor-





Gott om TR-bilar vid åkanten

Organiserad rutt till British Motor Meet

Dagen efter Hjulafton hade Fabbe organiserat en rutt till Hjo och British Motor Meet som skulle börja på lördagsmorgonen. Vi var nu 10 fordon inklusive några reservfordon som drog iväg.

På vägen till Hjo åt vi en god lunch på Åsele Tå. Denna för mig okända plats bjöd på mycket fina bevarade minnesmärken från gamla tider. Den är den bäst bevarade samlingen av så kallade Backstugor i landet. Det är hus med inredningar från 1700- till sent 1800-tal.

Efter kulturpoängen fortsatte färden mot Hjo på en rolig TRväg.

På fredagskvällen erbjöds en grillbuffe´ och på lördagsmorgonen var vårt TR-gäng först på plats i denna fina uppställningspark. En perfekt plats med lagom sol och fint skydd mot vind bland de stora träden.

Vi fick många besökare och andra utställare som ställde mycket frågor som t.ex. av en välvuxen man ”vilken fin bil, jag kan väl inte få plats i den här?” Prova gärna sa´ jag. Han provade och det gick bra. En blivande TR-ägare?

Den fina dagen avslutades med åter en jättefin grillbuffe´, gjord på helstekt lamm och spädgris, och naturligtvis mer bilprat.

Lite minnen nedtecknat av Leif Leander



Det finns tröjor och sen finns det TRöjor



TR-bilar med flera i Hjo

- profilen Cay Johansson

Sportbilsentusiasten som har en TR3A med Rovers 4,6 L V8 under huven!



Cay Johansson i sittbrunnen där han trivs bäst

Text: Bengt Arvidsson Foto: Bengt Arvidsson & Privat

En solig eftermiddag på en altan i Rottne 1976... På besök hos min kusin serverades kaffe och hembakta bullar. Så gjorde han då entré Cay med C och kaffet byttes ut mot mellanöl. Stämningen steg förstås och efterhand kom ”snacket” in på bilar. Jag rattade en nästan ny SAAB 99 och var stolt över den men den hade ju ingen chans mot kusingrannen Cays bilpark som innehöll en Aston Martin enligt min kusin Irma.

Förmodligen såg jag ut som en fågelholk Aston Martin... Aston Martin, en drömbil som man på den tiden nästan bara kunde se i engelska biltidningar fanns alltså i granngaraget.

En mycket sympatisk Cay hade inget emot att visa skönheten. DB 4 1960 stod där vitlackad och läcker. Längre in fanns en Lotus Seven parkerad, en äkta Seven från Colin Chapmans garage Wow...

Åren gick och varken Cay eller jag trodde nog på återseende efter den trevliga altaneftermiddagen. Men minnet av den vita DB 4:an var kvar och om jag nån gång får råd så...

49 år senare, lördag em i Ronneby på TR-klubbens 50-års fest 2025

Lite däcksparkande och TR-diskussioner med Inge mellan vår och Jans TR3AA så kom den då. TR3AA 1958 med en V8 under huven, vackert grönlackad och ett motorljud som ingen annan kunde konkurrera med. Vi var många som beundrade det snygga bygget, elegant breddade skärmar för att rymma 225x15 däck och en anpassad sittbrunn som klarar alla V8 hästarna. Motorhuven åker naturligtvis upp och alla flockas runt bilen för att kolla in en 4,6 liters Rover V8 snyggt och prydligt installerad där tidigare en 2 liters fyra stod för kraften. Ni vet hur det är när Brittiska bilentusiaster spanar in en så läckert modifierad gammal ”beauty” står tiden stilla, så också för oss. Ägaren heter Cay Johansson från Småland och Växjö. Han berättar om andra bilar han ägt t ex en Aston Martin DB 4.

På hemväg från Ronneby trillar polletten ner, Cay med C från Växjö och sportbilsentusiast som ägt en DB 4. Det kan inte finnas många i Småland. Då ringer jag Inge och säger att jag känner Cay sedan sjuttiotalet och vill gärna vara med och skriva en artikel i TR Magazin. Inge följer gärna med och så slår jag numret till Cay

”...jag känner bara en Cay med C som haft en DB 4, han bodde i Rottne på sjuttiotalet kan det vara så att det är du?”

Visst bodde jag där granne med Irma och Lennart säger Cay och vi pratar sportbilar av alla former innan vi bestämmer träff i Växjö.

”The true story” om en äkta sportbilsentusiast

En man som levt hela sitt liv med bilar och allra helst förstås sportbilar med lite power. Men det började nästan i blöjåldern. Cay undrar Inge och jag, du har ju haft många roliga bilar genom åren var kommer ditt bilintresse från egentligen. ”Jaaa.. jag vet inte säger Cay för jag var så liten att jag inte kommer ihåg, men jag bad mamma köpa biltidningar till mig innan jag kunde läsa. Så det var -52 kanske. Min första bil köpte jag när jag var femton”.

Så kommer det fram att första bilen var en Jagga Mark VII. Det var 1962, efter den blev det en 356:a (Porsche, alltså för dom som har svårt för Tyska bilmärken). I lumpen gick ambitionerna ner förstås och jag rattade en VW 1200. Så småningom vid bättre kassa bytte jag en Volvo 145 till en Triumph TR2 med TR3A A front och en Jaguar S Type, sjuttiotalarna alltså säger Cay.

Aston Martin DB 4 -60 oj oj oj! Den första DB 4 som kom till Sverige. Vi var hos min ”före dettas” morföräldrar som bodde precis där man svänger upp till Falkenbergsbanan. Vi bodde där och tittade på tävlingarna. När vi står vid vägen och skall gå upp till banan så kommer en vinröd Aston Martin DB 4 körandes säger Cay. Bilen kör runt banan lugnt och stilla, parkerar vid sidan och där sitter dom och tittar på tävlingarna.

Då körde jag en Hundkoja och tänkte, va f-n 998 cc är ju inget att ha efter att studerat en Aston Martin in real life. Jag tror att vi tittade lika mycket på DB 4:an som på tävlingarna. Efter tävlingsdagen gick vi ner till Albert och Anna igen. Jag sa då att jag måste stå här och titta för det var en Aston Martin på banan och jag vill se när han kör tillbaka och det gjorde den. Ojojoj tänkte jag en sån skulle man ha. Det här var nog -72 eller 73.

Så här köper man en Aston Martin DB 4

Några år senare då jag sålt en bil letade jag efter en Lotus Elan. Då i DNs bilannonser som var den tidens Autouncle eller Bilwebb.

Och där; DB4 9000 mil stod det på en rad. Jag ringde direkt från Stadshotellet i Västervik där jag bodde, sålde Dinitrol på den tiden. Bilen var i Stockholm och jag tänkte det är ju inte så långt till Stockholm så varför inte.

Ner till receptionen och sa till portiern ”du chefen ringde jag måste åka till Stockholm, har inte legat i sängen bara läst DN.” OK sa portiern jag checkade ut och in i bilen och upp till Täby utanför Stockholm där bilen fanns. På garageporten stod den vita DB 4:an och lyste. Det blev affär med en gång säger Cay på bred småländska, jag hämtar den till helgen.

Efter att rymt från jobbet och lyckligen blivit DB4 ägare skulle jag bo över hos en kompis i Vasastan. Morgonen efter hade det varit inbrott i bilen som stod på gatan och allt lager och prover var borta. Jag kan säga att den försäljningschefen, han blev inte glad på mig säger Cay. Vad f-n gör du utanför ditt distrikt och i Stockholm. Jag kunde ju inte säga att jag åkt dit för att köpa en Aston Martin så det var bara att svälja ler Cay vid minnet.

Vi hämtade den till helgen och körde hem den och så gick det ett tag och jag hade väl nästan glömt den vinröda Astonen. Men så hände det att jag tog av en dörr och då såg jag vid A-stolpen den vinröda färgen. Det visade sig att min DB 4 var den vinröda bil som jag höll på att tappa ögonen på för länge sedan och nu var den alltså min. Dessutom var den var faktiskt vit från fabrik säger Cay.

In the mood for racing också

Jag hade en Lotus Seven som jag tänkte tävla med. Men först måste man ju ha en licens. Lotusen stod då på pallbockar och DB 4:an ville jag inte ta på bana. Hur gör man då?

I stallet just då fanns en DBS så den tog jag licensen med. Det kan inte vara många som har tagit banlicens med en DBS säger Cay. Det var faktiskt en bland förarna som sa till mig att den kan





TR3A -58 med Rover 4,6 L V8
Fotograf: Bengt Arvidsson




Racing med Lotus Seven


Cay i racingdepån


Aston Martin DB 4 och äkta Lotus Seven

du ju inte ta licens med. Jaa svarade jag, det var den mest lämpliga bilen jag hade, han blev nog förvånad killen.

Engelsk resa för många år sedan

Vi var i England två par och bilade runt, bland annat skulle vi till Skottland. På vägen stannade vi hos Robin Hamilton, en engelsk gentleman som körde Aston Martin DBS.

Han hade en firma som sålde delar till och servade Aston bilar. Jag skulle dit och köpa lite delar säger Cay. På vägen körde vi till Caterham för att kolla Lotuskopiorna som numera nästan är original.

Då säger en av damerna: Cay, Cay du är på bild där i receptionen! Va... jag har ju aldrig varit där någon gång men när jag tittade noga så var det faktiskt en bild på mig och Lotusen när jag kör på Knutstorp så min tanke var hur har dom fått tag i den?? Bilden var i Caterhams almanacka från 1980, där hade dom stoppat in en äkta Smålänning bland all raceradel.

Var det en äkta Lotus Seven du hade frågar Inge? Yes säger Cay det är faktiskt en riktig Lotus Seven Serie tre med högsta Chassinumret i Sverige och den finns kvar i min ”före dettas” vård faktiskt.

Sen startade jag Växjö Sportvagnsklubb med några kompisar

Inte så att han sitter still och vilar på gracerna Cay. Det var 1977 så vi fyller 50 år två år efter TR-klubben. Hur kom det sig att ni startade den undrar Inge och jag.

Ja, det började faktiskt med att en kille från Växjö, Alf Hansson ringde och sa lite diplomatiskt –är det du som har en Aston Martin och det var det ju. Han åkte Lotus Elan +2. Vi träffades sen i Växjö och började prata om ditt och datt kring bilar och så. Sen kom en kille till, Björn Almström, som hade en MGA Twin Cam med och tillsammans drog vi igång Växjö Sportvagnsklubb. Den lever och frodas än i dag nu med ca 125 medlemmar. Under sommaren har vi träffar var annan onsdag. Ett par rallyn med övernattning brukar vi köra under säsongen. Naturligtvis kör vi även konbana.

Biltemas parkering i Växjö september 2025

Inge och jag är tidigt på plats och spanar efter en grön TR3A. Där står den snyggt parkerad med sympatiske Cay i sittbrunnen och efter lite ”rundsnack” bär det iväg. Jag drar vinstlotten och får åka i passagerarsätet, Inge kör efter i MK II:an.

Det märks att Cay har ett bil- och racing förflutet, han är inte rädd om gasen och vridet från Rovers största V8 är magiskt när TR trean skjuter iväg som den värsta Aston Martin, oj då.

Den är inte rolig att köra över ”130” berättar Cay och i sittbrunnen undrar jag om det är i engelska miles han menar, för det går undan här. Härligt härligt.

Trean kom från Australien till Sverige år 2000 men är såld ny i USA. En kompis hade köpt den som flyttgods i Australien och skulle göra bil av den när han flyttade hem. Men på grund av en hel del andra projekt så blev den stående och sen efter ett par år fick jag lov att köpa den säger Cay

Efter några öl tyckte vi att TR3A:an skulle ha en V8 under huven

Man pratar ju mycket när man tar en öl och eftersom motorn inte var komplett så behövde man ju inte göra den i original riktigt. Vi drömde bl a om en Rover V8 som har ungefär samma vikt som Triumph´s fyra. Min kompis han fick aldrig dit nån V8.

När jag köpte den så satte jag in en 3,5 liters åtta från början. Både motorn och automatlådan som är en BorgWarner kom från en från Rover SD1.

Ny motor med racing-gener

Men jag tyckte efter ett tag att det skulle vara värt att satsa på en större V8 från Land Rover.

Den motorn har ju samma yttermått men dom borrade ju upp den till 4,6 L. Blocket var ju det samma men motorn blev ”klenare och klenare” förstås med mindre material kvar, blocket brukar spricka och vrida sig säger Cay.

Jag hade lärt mig av Hamilton motor i Stockholm som har jobbat med Land Rover i halva livet att det finns bara ett ingenjörsföretag som kan renovera en Rover åtta över 4 liter så att den håller och det är Cosworth i England.

Den klassiska motorfirman gjuter ett nytt block med nya delar



DB 4 och DBS Engelsk överklass

såsom vevaxel, kompletta kolv och vevstakar, vipparmar, ventiler och kamaxlar. Närmare en klassisk formelmotor går väl knappast att komma byggda av den legendariska Cosworth Ltd i Northampton. Det avspeglar sig också på priset som inte är billigt intygar Cay.

Så nu gällde det att hitta en Land Rover med ”rätt” motor. Det gjorde jag och hade tur. Jag så en annons om en Land Rover med 4,6 L åttan renoverad av Cosworth till salu i Borlänge, långt från Växjö alltså. Ringde direkt, i andra ändan sa säljaren att motorn var ny, bara 4000 mil men den gick inte att köra men motorn går. Växellådan hade kraschat och luftfjädringen fungerade inte.

Men priset lät bra så jag sa ”sälj den inte innan jag kommer och tittar”. Då ringde jag en kompis och sa ”vi ska åka till Borlänge du och jag och ta hem en Landrover”. Femtio mil enkel resa men han hängde på säger Cay och skrattar lite. Väl framme startade vi motorn som lät jättefint och till slut hittade säljaren papper på Cosworths renovering av motorn så då ville han inte pruta men vi kontrade med att vi är två fattigpensionärer och har inga pengar över. Så det var en riktig kanonaffär alltså.

Så kom då nästa problem, hur skall vi få hem den med kraschad låda? Ja sa min kompis vi bogserar den och det gjorde vi, hela vägen till Växjö.

Hemma igen i garaget

Vi lyfte ur motorn i Land Rovern och planerade att använda samma automatlåda då samma typ satt i Land Rovern. Det visar sig att momentomvandlaren var dubbelt så bred i den stora motorn så det blev alltså ett problem till att lösa. Vi fick kontakt med Danielssons Bilservice på Ekerö. Där bygger man växellådor till bl a dragracingbilar. Han kapade båda momentomvandlarna på mitten och satte ihop delarna enkelt uttryckt. Balanserade den nya momentomvandlaren och justerade BorgWarner lådan så att växlarna går i direkt precis som på racingbilar och alltså inte slirar i som vanligt är på automater.

Drivlina och upphängning

Med all kraft i Cosworth Rover V8:an undrar man ju vilka bromsar som Cay monterat. Nej det är original säger Cay. SFRO har godkänt bromsarna och Bosse Bildoktorn ansåg att de klarar kraven även med den kraftfulla Rover åttan. Ett gott betyg till Triumphs konstruktörer från femtiotalet. Däremot är framvagnen ombyggd med Moss konverteringssats till MGB med coilover dämpning. Framvagnsbalken är av egen tillverkning av en kompis säger Cay. Bakaxeln kommer från en MGB V8, fyrlänkad med Panhard stag, den skall hålla för 500 hk lovar Cay. Tur är väl det för original överföringen skulle säkert kröka sig och ligga kvar på vägen efter rödljuset.

Karossen är också modifierad

Min grundinställning till bygget säger Cay var att det är en -58 TR3A och den skall också se ut som en -58. Så det hade jag framför ögonen under hela bygget.

För att få plats för den nya fram- och bakvagnen är skärmarna snyggt breddade på Cays TR3A. När man tittar på bilen så ser man först den gröna Aston Martin lacken med matt klarlack och sen måste man titta noga för att upptäcka att skärmarna också är breddade.

I leveransen från Australien ingick ingen tank så det fick vi lösa. Jag ville också ha vikten längre bak och lägre. Så hittade jag en aluminiumtank till en Austin Healy 100 och den passade precis där reservhjulet normalt sitter på TR3A.

Lacken är Aston Martin almond green metallic med matt klarlack. Jag tänkte säger Cay att jag skulle få in lite Aston Martin som minne av mina Astonbilar i TR3A:an och den färgen har funnits hos Aston sedan femtiotalet så det passar ju bra och stilenligt.

Min fru sa från början att grön får den inte vara men jag lyssnade inte riktigt på det säger Cay. Däremot när delarna kom ut ur lackboxen med den tjusiga gröna blanka lacken så funderade jag om den verkligen skulle få en matt lack. Men.. hade jag sagt det så... och det blev ju väldigt bra säger Cay. Inge och jag vidimerar det i kör, för den mattlackade Aston gröna färgen matchar på ett förträffligt sätt den ombyggda lite breddade ”Supertrean”.

Det är ju faktiskt så säger Cay att om Triumph 1958 hade byggt en TR3A så här hade det inte behövts någon AC Cobra. Ibland kommer unga grabbar fram och frågar just om det är en Cobra säger Cay och skrattar gott och vi säger hej då.

PS

Inge, Cay och jag lovar att återkomma med en mer teknisk artikel om bygget av supertrean!



Jaguar Mark VII första bilen

Bagagerumsbelysning TR6

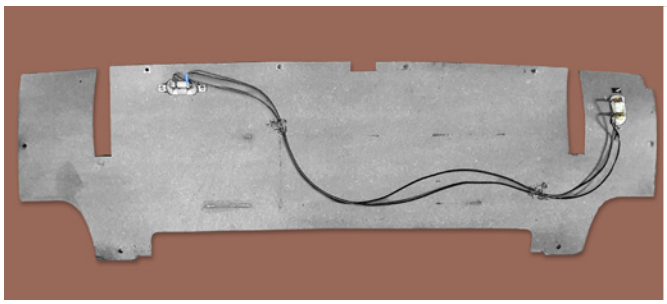
De flesta kör nog bara korta dagsturer med sin TR-bilar och då behövs inte följande enkla tips. Kör man däremot t ex till våra sommarträffar eller på Europa-träffar eller liknande med övernattning så kan bra belysning vara bra, inte bara framåt utan även interiört.

I bland behöver man kolla i bagaget även efter mörkrets inbrott och då är det inte så dumt om det är bra ljus där. På alla TR6 sitter det en lite lampa till höger i bagagerummet försedd med en glödlampa typ SV 8,5 Feston på 3W. Tyvärr finns inte denna lampa på TR4 och TR5 fastän de har liknande bagageutrymme.

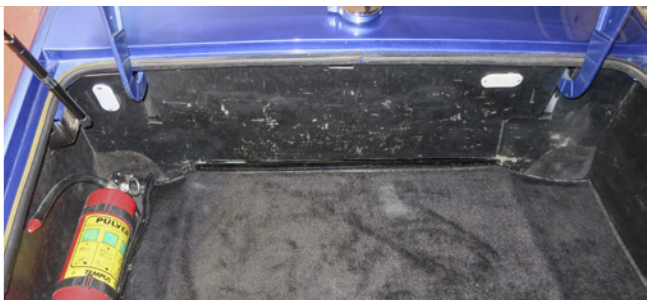
Tips 1: Byt ut den till Biltema typ 42-2004. Det är en Led-lampa med betydligt större lyskraft.

Tips 2: Ännu mer ljus. Denna lampa sitter ju ganska långt placerad åt höger. Har du tid över i vinter så kan du lätt förbättra belysningen ytterligare genom att montera en likadan lampa till vänster. Som du ser på bilderna har jag satt den ganska långt till vänster. Det beror på att lampan sticker in på insidan och där finns en bensintank. Lampan heter 51353 på Moss hemsida och finns nog hos alla våra leverantörer men ev. under annat nummer. Förutom 2 meter sladd typ FK1,5 så behövs det 4 st 4,8 mms flatstiftkontakter. 2 st enkla och 2 st dubbla där man på ena tappen kan stick på flatstiftkontakten från bilens matning. Finns bla hos Kjell & Com. Obs! Inte den vanliga 5,5 mms kontakten.

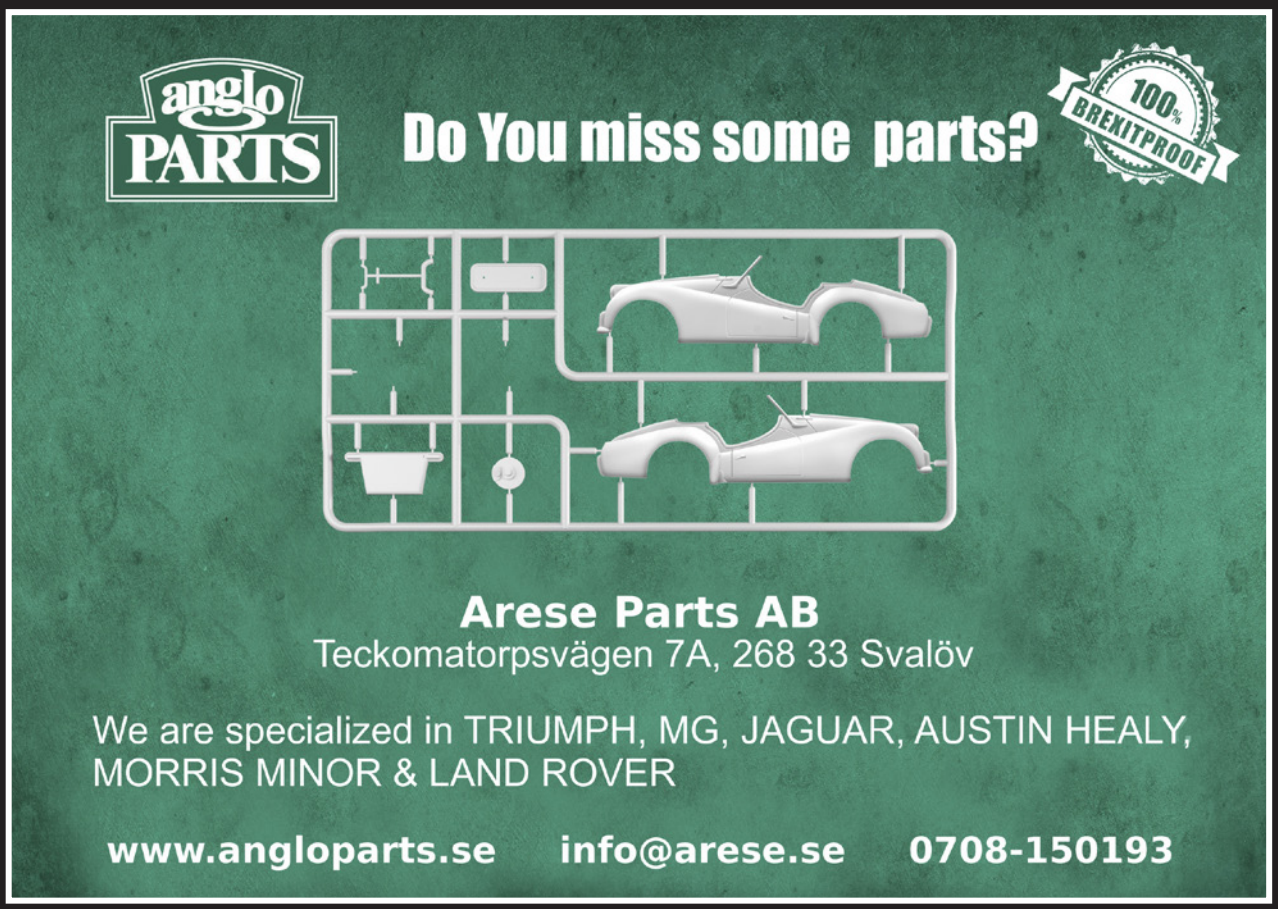
För en ljusare framtid!!!
Bengt



Baksidan på pappskivan. Ledningarna fästa med lite silikonlim



Bagaget med färdigt montage. Obs! Jag tog bort säkringen för att lamporna skulle vara släckta. Bilden blev bättre så.



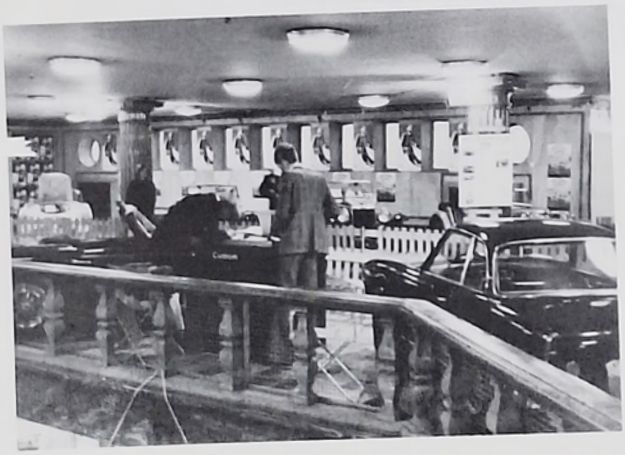
Det var dåvarande redaktören Torsten Lundberg som skrev artikeln 1985 om klubbens bildande.

Historisk överblick från nr 2 1985

De hela började med TR Centre Club för 10 år sedan







I början av augusti 1975 satte Ägge in en annons i DN med ett upprop att alla TR-ägare skulle träffas vid Gyllene Ratten i södra Stockholm. Själv hade jag sett en annons om en TR4A till salu så jag passade på att ringa till Ägge och bad om råd och därmed var de första kontakterna knutna.

Det första mötet då en styrelse för klubben valdes skedde i december-75.

Scanauto i Bromma som då var relativt välförsedda med reservdelar till Triumph TR bekostade på Ägges förslag ett utdrag ur bilregistret på alla TR-ägare.

Efter 3 veckor från första utskicket med post var medlemsantalet ungefär 80. Intresset var stort och islutet av påföljande år var vi uppe i 200 medlemmar.

Den första tidningen trycktes i samband med vår medverkan med en monter på Picko Trobergs klassiska utställning Sportvagnen och Vi på Ostermans Marmorhallar.

Leif Jönsson som då jobbade på Scandiaconsult nästlade in sig på deras tryckeri och producerade tidningen till en rimlig kostnad för vi hade då ännu ingen klubbkassa som kunde stå för kostnaderna.

Medlemsavgiften var under de första åren 50:-.Då fanns c:a 350 Triumph TR i Sverige.

Under det första året handskrevs alla adresser vid varje utskick. Det gick åt timmar för detta,var så säker.

Den första handskrivna med datatext försedda matrikeln producerades våren 1977.

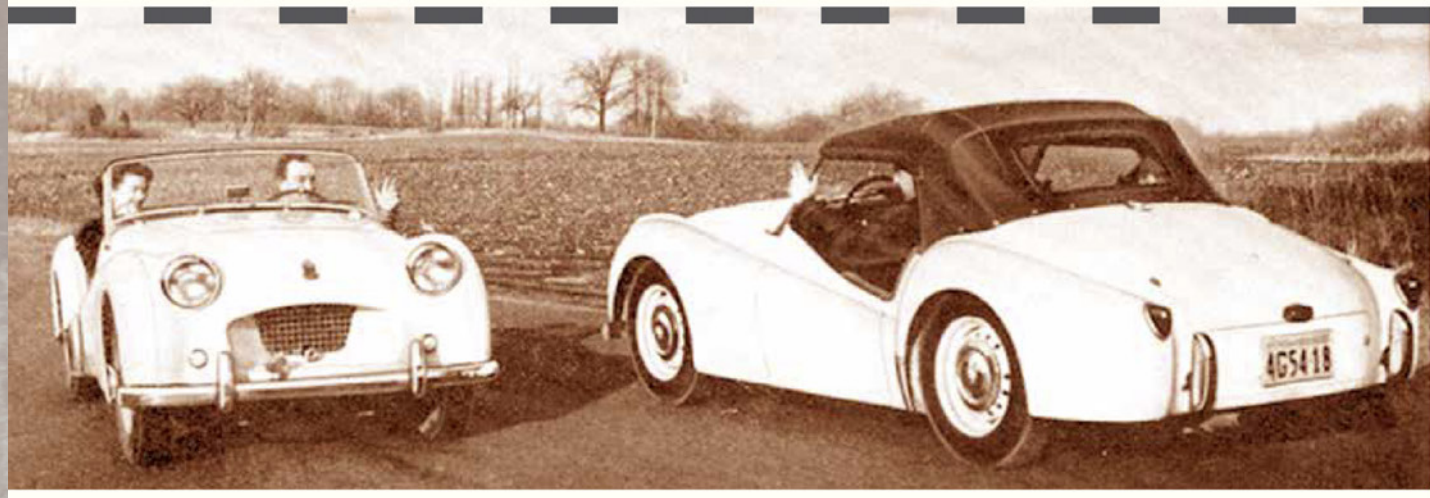
Det som då började trevande 1975 har i dag resulterat till en väl fungerande klubb med 325 medlemmar och en bra tidning som utges 4 gånger per år.

Bilderna till vänster är från ovan nämnda utställning. Vi ser bl a Ägge,Leif Jönsson och Lars Randelius vid unga år.

Bilarna som tillhör Göran Andren och Erik Ström är en Triumpn TR3 Italia och Triumph TR5 PI.

Torsten

TR-TRÄFFAR 1975–1995



1976 året efter klubbens bildande, genomfördes ett antal träffar. Många av träffarna återkom årsvis. Bl.a. garageträffarna var mycket populära. Som framgår av nedanstående var många aktiviteter Stockholmsbaserade men det bildades även sektioner i Syd, Väst och Norr. National TR Meeting genomfördes många år i Omberg i Östergötland.

TR-RALLYT

Det första egna rallyt, TR Rallyt, genomfördes den 2 juni 1976. 10 bilar var anmälda, 11 dök upp vid samlingen vid Danderyds kyrka, Stockholm.

Deltagarna fick ett tävlingsformulär med frågor och karta inför rundturen. Vid ett antal kontroller fick deltagarna svara på frågor, med sin TR utföra ett manöverprov, kasta skiftnyckel m.m. På bilden ser ni Bengt Åkerblom kasta skiftnyckeln. Troligtvis var en av frågorna "Vem uppfann skiftnyckeln?" Svar: Johan Petter Johansson. Detta första år blev vinnaren i klass 3 med 18 poäng, Kenneth Andrén.

I 1977 års inbjudan erbjöds även byteshandel av reservdelar, det gällde ju att kombinera nytta med nöje. Detta år blev det 21 anmälda bilar, m.a.o. ökade intresset snabbt. Även detta år startade man vid Danderyds kyrka, kontroll Rydbo Kyrka, målgång hemma hos



Bengt Åkerblom kastar skiftnyckel. Vid ett tillfälle försvann skiftnyckeln.

Torsten Lundberg i hans sommarstuga i Åkersberga. Segrare Lars Engström från Vagnhärad i en TR4A. Lars är fortfarande ägare till denna TR4:a. Frågesporten innehöll frågor vilket krävde kunskap om gängor, bult, remskivor m.m.

BSCM (BRITISH SPORTS CAR MEETING)

Juli 1976 arrangerade TR-klubben BSCM för första gången (tillsammans med Austin Healey-, Morgan, MG-, Jaguarklubben) ett möte i Omberg i västra Götaland utmed Vätterns östra strand. 70 bilar deltog, dock endast en TR3. BSCM genomförs för sista gången 2015, dvs 40:e gången. Numera är man nöjd med ca 40 anmälda bilar.

GARAGETRÄFFAR

1977 och ett antal år därefter arrangerades i Stockholm garageträffar. Man träffades kvällstid och besökte 2-3 olika garage. "Byteshandel av bildelar som du har med dig" fanns på programmet. En rundtur med TR bilarna till 3 olika garage, bl.a. till Bengt Åkerblom på Idungatan i Vasastan, till Kenneth Andrén på Hagagatan och till Ogge i Stureby. Ca 20 personer deltog och avnjöt den sedvanliga korven, ölen eller läsken. Garageträffar genomfördes även i TR-klubbens sydsektion och i Linköping.

TR rallyt med målgång hos Torsten Lundberg.



DJURGÅRDS-BRUNNS VÄRDS-HUS I STOCKHOLM

1976 startade man upp med en träff söndagar kl 10-16. På den tiden kunde man åka ut till Djurgården utan att ta hänsyn till bilköer. Med tanke på tiden "söndagar kl 10-16".... var detta ett evenemang för unga grabbar utan familjeförsörjning?

FILMAFTON PÅ TEKNISKA MUSEET I STOCKHOLM

TR-klubbens första filmafton, maj 1977, samlande ett tiotal medlemmar, trots missen att förlägga den till samma kväll som en spännande ishockeymatch i VM-slutspelet mellan Sverige och Sovjet. Två filmer visades, A TR-day at Goodwood och en film från Castrol.

Citat TR Magazine: "Höjdpunkten var förstås filmen från den engelska klubbens årliga bantävlingar på Goodwood-banan. Det var nervöst in i det sista då filmen "A TR-day at Goodwood" anlände först på morgonen samma dag den skulle visas. Den hade då gått från England till den danska klubben, därifrån till schweizarna, där vår klubbmästare hann ifatt den och fick den sig tillsänd. Trots den något oerfarne engelska filmaren och den inte alltför goda ljudkvalitén så var det något drömmande i blicken hos flesta när filmen var slut, och många frågade sig varför så mycket är möjligt i England men inte i Sverige!? "

Ett antal år därefter ordnade Bengt Åkerblom filmkvällar i AHK:s (Automobilhistoriska klubben) lokaler på Odengatan i Stockholm.

PICNIC OCH BRO-STUGAN

Sommaren 1977 genomfördes en improviserad träff i det gröna bl.a. med concour. Start vid Järva Krog och mål i Gysinge . I inbjudan uppmanades man att ta med kaffe, öl, smörgås, potatissallad och rostbiff eller annat som



TR träff i Omberg. Bilarna har parkerats i ordning efter årsmodell.

huset förmår men endast för en dag. Besök på Gysinge automobilmuseum. 7 deltagande bilar, en TR5 försvann på vägen med motorkrångel, känns det igen? Picnic var en årligt återkommande aktivitet ett antal år.

På 80-talet träffades likasinnade med sin sportbilar vid Brostugan vid Drottningholm vilket var en populär samlingsplats och är så än idag.

NATIONAL TR MEETING

8-9 juli 1978 hölls det första nationella TR-mötet i Sverige, ett önskemål sen klubben bildades. Träffen var på Stocklycke vandrarhem i Omberg. Ett 30-tal bilar (från Dalarna till Skåne) deltog i evenemanget med familjerally, tävling med manöverprov m.m.Därefter genomfördes årliga träffar i Omberg , det sista 1988.

TEKNIKKÖRNING

1989 kunde 35 bilar öva teknikkörning med sina TR bilar på Bromma flygfält.

Här gavs tillfälle att under ordnade former testa sin bil på bana. Detta var mycket uppskattat. Idag erbjuds motsvarande med MG-klubben som bjuder in andra klubbar till övningskörning på bana med instruktör från Svenska Bilsportförbundet.

Kenneth Andrén med trevligt sällskap.

SSK

SSK, Stockholms Sportvagnsklubb som bildades 1955 hade bl.a. möten och tävlingar på Kinnekulle Ring och Anderstorp. TR-klubben medverkade på SSK:s evenemang första gången 5-6 juni 1976 på Kinnekulle Ring och ett flertal år därefter.

TR-KLUBBENS SEKTIONER

TR Syd startade sin verksamhet 1977. TR Väst startade upp, dock genomfördes 1977 inga träffar. I Norrland anmälde sig ingen representant. I TR-klubbens styrelse 1977 ingick representanter från Stockholm, Göteborg, Helsingborg, Ystad och Gotland, allt för att tillvarata TR-intresset lokalt runt om i landet.



European Meetings
genom tiderna

1986	Blankenberge	Belgium
1987	Mulhouse	France
1988	No Euromeet	
1989	Paris-Monthléry	France
1990	Beekse Bergen	Netherlands
1991	Travemünde	Germany, TR Register
1992	Houthalen	Belgium
1993	Sesto (Dolomite)	Italy
1994	Horsens	Denmark
1995	Wildhaus	Switzerland
1996	Bad Homburg	Germany, TR Register
1997	Elba	Italy
1998	Reuver	Netherlands
1999	Noordwijk	Belgium/Germany
2000	Spa-Francorchamps	Belgium
2001	Madonna di Campiglio	Italy
2002	Blomberg	Germany, TR Register
2003	Konolfingen	Switzerland
2004	Svendborg	Denmark
2005	Berlin	Germany, TR Register
2006	Noordwijkerhout	Netherlands
2007	Rimini/Peloponnisos	Italy/Greece
2008	Ronneby Brunn	Sweden
2009	Rust	Germany, IG Süd West
2010	Broughton	UK
2011	Houffalize	Belgium
2012	Lausanne	Switzerland
2013	Geiranger	Norway
2014	Rotterdam	Netherlands
2015	Århus	Denmark (canceled)
2016	Toscana	Italy
2017	Lyon	France
2018	Northern parts	Germany
2019	Pamplona	Spain
2020	-	Corona
2021	-	Corona
2022	Båstad	Sweden
2023	Coventry	UK
2024	Brunnen	Switzerland
2025	Hohenroda	Germany, IG Süd West
2026	Ardenner hills	Belgium
2027	South West	Norway



England 2010





Norge 2013



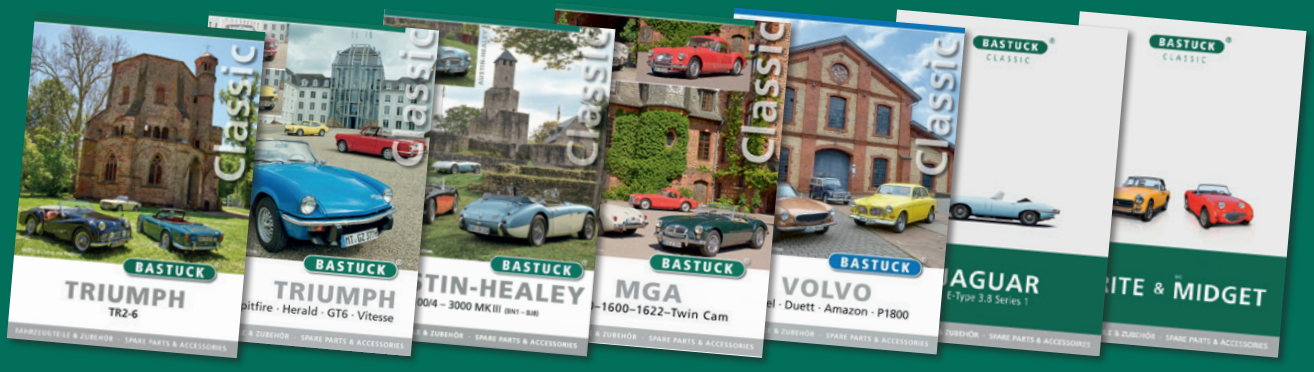
BASTUCK®

CLASSIC



CLASSIC VEHICLE PARTS & ACCESSORIES

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



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

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

Text: Håkan Gerdbo





Våra bilar behöver reservdelar!

När jag började research för denna artikelserie i våras var läget på marknaden annorlunda. Nu händer det saker hela tiden och de olika aktörerna anpassar sig mer och mer efter de nya krav som uppstår. Samt hur konkurrenterna agerar. Spännande utveckling som fortsätter. Det som påverkar mest är naturligtvis de stigande priserna i UK och själva Brexit. Nu sker även uppköp från sk Private equity bolag inom branschen. Det finns tydligen pengar att tjäna här.

Våra bilar behöver reservdelar. Antingen köper du dem själv, eller låter du en verkstad köpa delarna och de mekar åt dig. Men det är oftast samma reservdelar. Från samma leverantörer. Men verkstäderna har ofta andra priser för att klara sina marginaler.

I förra numret beskrevs de olika villkoren och regelverken för tull och skatter. Nu blir det mer fokus på företagen som säljer och skillnaden dem emellan. UK kontra EU. Det måste också framföras, motvilligt, att Triumph som bilmärke, hos leverantörerna, endast är en liten del av leverantörernas produktpamflett. Många reservdelar passar olika märken. Och allt går under rubriken engelska sportbilar.


Al Moss (1927-2012), Grundare av MOSS

MOSS
- en av giganterna

Vi kastar oss direkt över en av "giganterna" på marknaden. Samtidigt konstaterar vi att moderna företagsmetoder med uppköp och marknadsandelar verkligen gäller för Moss idag. Här ligger man i framkant och försöker styra marknaden. Och just i skrivande stund, i början av oktober kommer ett meddelande om att de nu satsar hårt på att sälja och leverera inom EU.Via sitt franska säte i Paris. Brexit har försvårat för dem. Kanske har man noterat vikande försäljning till oss inom EU? Moss har även intesifierat sina riktade korta priskampanjer den senaste tiden.

MOSS – det kanske mest kända namnet när det gäller reservdelar till våra bilar. Företaget grundades i USA år 1948 som Moss Motors av bilentusiaster. Man ville helt enkelt arbeta med att vidmakthålla den engelska sportbilstraditionen och se till att den överlevde. En filantropisk affärsidé som inte fungerat idag, men med att knyta rätt folk och köpa upp företag, har man lyckats. Moss säger själva att man är störst i branschen. Och att företaget ständigt utvecklas.

Egentligen var det en slump att det blev just engelska bilar. Mr. Al Moss fann en MG TC som han älskade och vårdade. Bristen på service och reservdelar var påtaglig. Så i sann amerikansk anda startade han då en MG verkstad i Santa Barbara, USA.

Mr. Al Moss fattade snabbt att problemet var just bristen på reservdelar. 1962 gav han så ut sin första katalog med reservdelar till MG. Men ganska snart såg han möjligheterna att nå även kunder med Austin Healey, Jaguar m.fl och 1977 köpte han hela 48 ton med gamla osorterade reservdelar från Standard Triumph i England.

Verksamheten övergick sen alltmer från serviceverkstad till att förse kunder med reservdelar till deras engelska sportbilar.

Marknadspotentialen för hans företag var faktiskt så stor att han befarade att den amerikanska marknaden för brittiska sportbilar skulle rasa helt på grund av brist på reservdelar. Med andra ord mumma för Moss Motors som då satsade ännu mer dollar.

Förutom att addera Jaguar och Land Rover, köpte man även ett litet företag som hette "Start your Engines". Det bolaget arbetade uteslutande med Triumph.

Moss fortsatte växa men så en dag bestämde sig engelska staten, som då ägde Rover, genom British Leyland, att upphöra med distribution av original reservdelar. Moss fattade galoppen,

höll sig framme och köpte upp hela lagret av “gamla reservdelar” riktigt billigt.

Moss renodlade sedan verksamheten och slutade sälja Jaguarbilar. Sålde av den verksamheten och satsade fullt ut på reserdelsmarknaden med att köpa upp ett företag som hette “Classic British Sportscar Spares”. Detta var ett engelskt bolag som också innefattade flera andra bolag. Bl.a Cox & Buckles, englands största Triumphspecialister. Man döpte det nya bolaget till Moss Europe. Men med säte i England. England som då var en del av europeiska unionen.

Moss USA tjänade pengar. Man tog då ett beslut sälja den europeiska delen till ett aktiebolag som hette Ingham PLC. Samtidigt integrerade detta bolag ett samgående med Moss störste konkurrent M&G International. Och hela affären slutförde man under nya namnet Moss Europe. USA kan detta med företagsuppköp.

Men det stannade inte där. Snart köpte Moss USA ut sitt engelska bolag och döpte om allt till Moss Europe. Och som Moss själva skrev; “change happens, and faster today than in the past “. Med alla dessa uppköp hade deras målgrupper förändrats och nu ingick även Mini, Mustang och andra märken.

Men man sa hela tidem; We stick to the founder Al Moss’ original vision - we offer products designed to help enthusiasts enjoy their hobby.

Moss reagerar på Brexit

Men i December 2024 händer det saker. Företaget SNG Group Limited (”SNG Barratt”) meddelar att de har gått samman med en grupp ledande leverantörer av specialiserade bildelar till brittiska fordonsmärken, inklusive Moss Motors (”Moss”) och Rimmer Bros (”Rimmer”). Den sammanslagna gruppen är ett så kallat ”portföljbolag” som tillhör Radial Equity Partners (”Radial”). Externa finansiärer således.

Moss + Rimmer = Sant!

Kortfattat innebär detta för vår reservdelsmarknad att de båda bolagen kommer samordna sina inköp, lager, försäljning och förmodligen även styra om sin försäljning för att möta konkurrensen från de EU baserade företagen. Vad detta innebär för Rimmer tar vi upp i nästa nummer.

Just nu i början av oktober meddelar så MOSS att man numera erbjuder försäljning och leverans inom EU, utan fördyrande Brexitavgifter. De har således insett att man tappar på EU-marknaden genom att fortsätta leverera från UK.

Allmänt om produkterna och lite erfarenheter.

Moss har en utomordentlig katalog på ca 260 sidor med utförliga sprängskisser och förklaringar. Snabba leveranser och i de flesta fall dessutom rätt produkter. Många märkesprodukter. De delar som inte är original eller fabriksmärkta är oftast tillverkade av engelska underleverantörer som i sin tur köper delar från lite varstans i världen och monterar ihop. Eller så är det inköpta “kopior” från Kina. Det är tyvärr lite krångligt att hantera returer när något gått fel och precis som med Rimmers så är det väl tyvärr lite brist på den egna kvalitetskontrollen ibland. Men Moss ä ren tradition inom branschen. Ett väl etablerat varumärke.

Moss är otroligt proffsiga i sin försäljningsorganisation, men det är som sagt säljare.

Just nu kör de även med korta priskampanjer med nersatta priser på vissa varor så, det gäller att bevaka “dagspriset” på nätet.

Katalogen finns naturligtvis på nätet också men priserna är tyvärr alltid “rörliga”. Blir lite av “dagspris”.

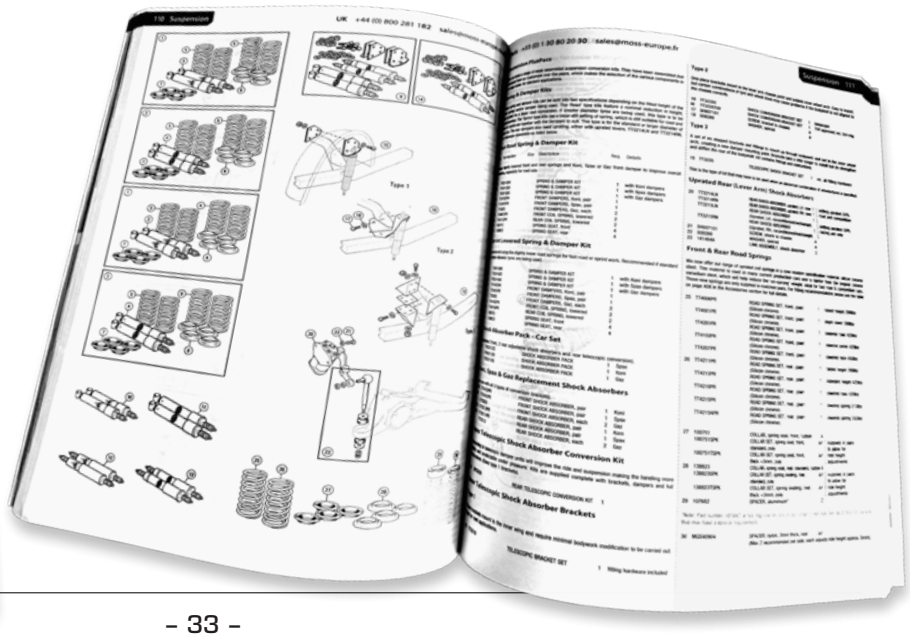
Jag vet av egen erfarenhet, som inköps/produktchef på Biltema att just kvalitetskontrollen på produkterna från exempelvis Kina är prio ett. Produktionskostnaderna är låga där, transporten kostar och har man inte en fungerande egenkontroll kan det lätt bli fel. Trots mina förfrågningar berättar MOSS själva inte hur deras inköpsorganisation fungerar. Samt hur de ser på detta med att ersätta reservdelar med nyproducerat. Och tyvärr inte heller om deras egenkontroll av produkter som tydligt är märkta med “Made in China”.

Men MOSS katalogen är ett MÅSTE för egna bilen. En referens i garaget.

Det skall bli spännande att följa utvecklingen av Moss och Rimmer i framtiden när man nu överlåtit företagsstrategin till externa investerare som vill ha Return on Investment.

www.moss-europe.co.uk
www.moss-europe.eu





... och nu till något helt annat!

BASTUCK

Redan etablerat med stor erfarenhet inom EU finns det tyska företaget **BASTUCK**. Ett reservdelsföretag som levt lite i skuggan av drakarna Moss och Rimmer från UK men som tack vare Brexit nu seglat upp som ett riktigt bra alternativ på marknaden. Men företaget fanns redan före Brexit.

Man säger stolt; Kundnöjdhet, högsta kvalitet och "Made in Germany" – det är vad allt handlar om. Dessutom är de flesta anställda handplockade för sina egna kunskaper och erfarenheter från just bilbranschen. Man är noga med just kunskapen hos de anställda och att de inte är enbart ordermottagare skall upplevas positivt.

Rainer Bastuck grundade och leder familjeföretaget

Bastuck är ett tyskt medelstort familjeföretag, med idag lite över 60 anställda. Grundat av Rainer Bastuck 1986. En man med mycket stort bil och racingintresse. Det finns inga planer på att sälja bolaget till någon typ riskkapitalist eller konkurrent. Intressant är att han nu skolar in dottern Anke, för att på sikt ta över efter sin far. Familjeföretaget skall vårdas, utvecklas och förvaltas vidare i samma anda som tidigare.

Företaget ligger i Lebach, Saarland i tyskland och bemödar sig med att säga att de inte endast är säljare utan vill vara en del i kedjan av kundens behov. Lite av problemlösare helt enkelt. De kan faktiskt även i egna verkstäder tillverka delar på begäran av kunden.

I flera år arbetade man inom och med motorsporten via egna stall och sponsoring. Detta gav både erfarenheter och massor av kontakter. Många delar testades fram under hårda tester under loppen. Många nya delar togs fram. Bastuck blev även leverantör till flera kända tyska märkes-stall.

Man arbetar med en division som kallas Classic och en annan som heter Modern. Och har allt från enstaka skruvar till kompletta motorer. När det gäller den klassiska delen har man reservdelar och tillbehör till Både MG, Austin Healy, Jaguar, Volvo och framför allt Triumph.

Tysk kvalitet!

Till skillnad mot exempelvis Moss är Rainer mycket öppen med hur man arbetar både med originaldelar och nytillverkning. Han framhåller med stolthet att när man skall producera en "ny del", efter egna utvärderingar och tester på fabriken i Lebach , så kan delen tillverkas av olika underleverantörer, men måste uppfylla alla regelverk som t,ex DIN, ISO och TYF ställer. Spårbarhet enligt CE-är ett måste. Därav att de står för tysk kvalitet. Man kan riktigt känna den tyska kvalitetsfilosofin i samtalen. Tar man sedan en titt på lagret och lagerstyningen så är det verkligen påvisbart att de arbetar under devisen "ordnung muss sein".

Man har både kontor samt lager under samma tak och i anläggningen finns även en egen produktutvecklingsenhet.

Bastuck katalog och web sida.

Deras katalog är föredömligt informativ med bra sprängskisser och tydlig information. Texten är på tyska och engelska men lättbegriplig ändå. Web sidan som man kan läsa på engelska är även den föredömlig. Tysk och exemplarisk. Katalogerna är uppdelade på märken och modeller och är välgjorda.

Extra intressant och bra är att med den tryckta katalogen följer en tryckt separat prislista i Euro, men som alltid skall man kolla priset på hemsidan. Priser kan justeras av olika anledningar. Det går mycket lätt att identifiera priset efter produktnumret. De har inte satsat på detta med priskampanjer och lockerbjudanden. Här kan man lugnt lita på att priset gäller utan att stressas av tillfälliga kampanjer och specialerbjudanden.

Jag har själv testat dem och kan garantera enkel betalning, snabba säkra leveranser och högsta kvalitet på produkterna som beställts.

Beställ deras katalog www.bastuck.de/gb/catalogue-request/

Och för att tydliggöra allt: De är etablerade inom EU så det tillkommer endast frakt på priserna. Inga extra kostnader. Detta är det bästa med att handla inom EU. På köpet får du en massa tyska kvalitetsstämplar...

Vill du själv hämta upp dina varor eller till och med besöka Bastuck så är du välkommen dit. Bara att kontakta dem i förväg och avtala tid.

Personligen gillar jag den lite annorlunda affärsidén med just kvalitet i förarsätet.

www.bastuck.com
www.bastuck.de

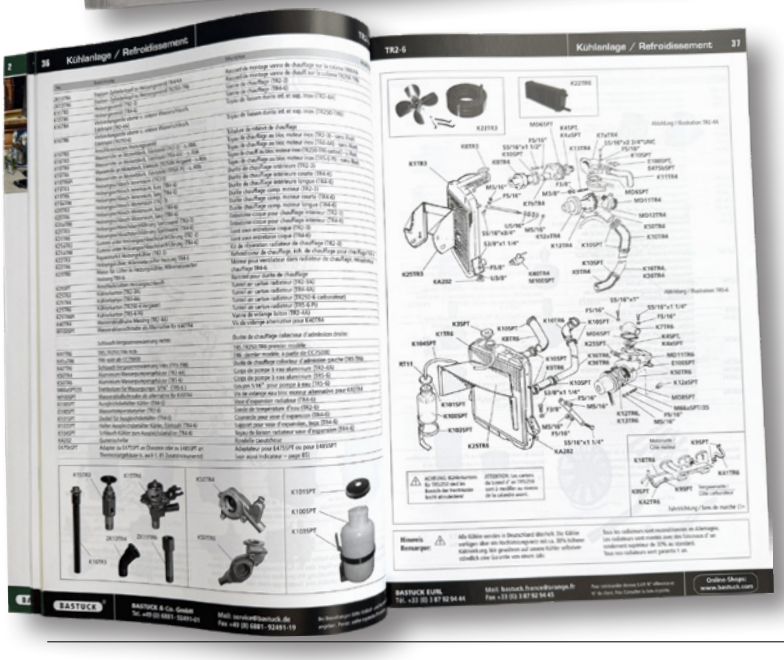






Rainer Bastuck, grundare av Bastuck







Fakturan från Bastuck: Enkelt att se kostnaderna när man handlar från Bastuck inom EU.

SC PARTS

Vi beskriver nu ett företag i UK som kanske inte är så bekant för de flesta, men ändå mycket intressant så att det måste nämnas som ett klart bra alternativ – I synnerhet som de levererar från Europa. Alltså inom EU. Ett erfaret gammalt företag som klart anammat de moderna tekniker som nu finns.

SC Parts har funnits i UK i nästan 50 år. Man startade som en Austin Healey specialist och som många andra fortsatte med Jaguar. Med andra ord några entusiaster med intresse som såg affärsmöjligheter. Senare blev det naturligt för dem att utveckla med övriga brittiska klassiska bilar som exempelvis Triumph. Man insåg redan när Brexit kom på tal att det skulle bli svårt att enbart leverera inom UK samtidigt som marknaden i europa blev för dyr. Därför sökte man samarbete med en tysk aktör och utvecklade ett tidigt samarbete med lager, reservdelar och distribution.

Leverans från EU

All försäljning sker nu via deras UK huvudkontor, MEN alla leveranser sker således från Europa. Alltså inom EU. Mer om detta senare.

Man har precis som flera andra på marknaden sett, möjligheter i och med att intresset för reservdelar till klassiska bilar ökar i hela världen och SC Parts har expanderat verksamheten till både Europa och flera andra världsdelar. Alltså ett gammalt företag, baserat i UK, men med en modern lagerhantering och export från Europa till den europeiska marknaden. Och efter samtal med dem förstår man snabbt att marknaden inom EU är något att satsa på.

Vi som kunder slipper då de extra Brexitkostnaderna som idag nästan omöjliggör för oss att köpa direkt från UK. SC är lätta att kommunicera med och man slipper då både UK,s ständigt högre priser, deras skatter, höga fraktkostnader samt höga tullar. Det var nog inte så man tänkte när man satsade på Brexit. Men marknaden och kundernas önskemål tvingar alltså fram nya lösningar. Tack för det.

Inte nödvändigtvis billigast

SC Parts framhåller att de aldrig kommer att vara billigast på marknaden eftersom man i princip vägrar att marknadsföra ”billiga kopior” på vissa produkter bara för att sälja. Man har höga krav på sina underleverantörer och flera kommer faktiskt från europeiska fabriker. Mer om detta i nästa nummer.

En devis man lever efter är: ”hellre kvalitet än att sälja till varje pris”.



Ser man på företagets tryckta katalog så är det en riktig ”bibel”. För Tr5, TR250 och TR6 en volym på 530 sidor. Bara att välja sin bilmodellkatalog. Lättläst och lättförståelig med fina tydliga illustrationer. Priserna hittar man enkelt på deras hemsida; www.scparts.co.uk Bara att klicka på produkten, pris och varustatus i lager syns direkt och normalt levererar man inom 1-3 arbetsdagar. Inom EU.

Bra hemsida

Hemsidan är klart intressant och riktigt proffsigt utformad. Man har faktiskt 6 olika kataloger bara för TR. (TR2-TR6, Spitfire, Stag, TR7-8 och GT6). Vill man ha den tryckta är det bara att beställa – gratis.

Om man sedan studerar den ytterst fullmatade hemsidan så finns här en mängd tips att finna. Allt från teknik, vård och hur man vinterförvarar sin veteranbil. Riktigt trevlig läsning.

Detta ”lilla/stora” företaget är en liten doldis på marknaden som faktiskt ställer ut sina produkter på mässor från Tokyo till Goodwood och vill synas lite varstans. Man har upptäckt att de senaste åren så har faktiskt intresset för just Triumph bilar ökat i världen så de tänker fortsätta på den inslagna vägen. Men det återkommer vi till. Precis som de flesta som nu bearbetar EU marknaden ser man självklart möjligheter att ta nya marknadsandelar.



Det är lite ovanligt att ett engelsk företag kan vara så modernt och innovativt och utnyttja internet på ett så modernt sätt. Det är klart värt att testa dem. Och som sagt de har förstått att det kommer att vara svårt att nå kunder inom EU med att endast sälja via UK.

www.scparts.co.uk
Facebook - https://www.facebook.com/scpartsgroupltd/
Instagram - https://www.instagram.com/scpartsgroup/

Text: Mats Petersson Foto: Ulf "Fabbe" Fabiansson

TR Club Sweden



På kvällen den 12 augusti kollade jag som vanligt i kalendern vad som var på gång nästa dag (minnet ni vet). Jag visste att det var säsongsavslutning i Hajstorp men jag såg också att det var den officiella födelsedagen av Triumph TR Club Sweden.

Det skulle firas och det passade ju bra just denna dag när det var veteranbilsträff i Hajstorp.

Konditoriet i det närbelägna Töreboda var vänliga nog att ordna en stor tårta för ändamålet. Dessutom råkade vi ha en stor flaska alkoholfritt bubbel hemma så den fick bli med.

På eftermiddagen åkte jag tillsammans med hemmaklubben AVFK, Askersunds Veteranfordons Klubb mot Hajstorp och i Töreboda mötte Siw och Fabbe upp.

Träffen startade egentligen 18.00 men när vi kom ca 17.00 var det redan 161 bilar på plats. Utrymmet längs kanalen var helt fullt så vi fick ställa upp oss på andra parkett och det otroliga är att dom lyckads få in 200 bilar till så att alla rekord slogs, 361 fordon!

Vi dukade upp framför bilarna med tårta och bubbel och många undrade vad som var på gång då dom såg 50 år på tårtan och tittade undrande på oss (de tänkte nog att det var länge sedan dom fyllde 50).

När vi förklarade att det var klubben som fyllde 50 år kom det många gratulationer.

Tårta och bubbel avnjöts i perfekt sensommarväder med många trevliga samtal om bl a gamla Triumphminnen och TR Magazinen vi hade med oss gick åt som smör i solsken.

Inte bara dom brittiska bilarna som var på plats byggdes av britterna. När Göta kanal skulle byggas fick man stor hjälp av britten Thomas Telford som var en mycket kunnig i ämnet. Vissa källor menar att Göta kanal kanske inte ens skulle blivit byggd utan hans kunskap. Tur för oss att den blev byggd, annars hade vi ju inte kunnat träffas vid kanalen en så här fin dag,

När solen började dala för att visa oss att dagen led mot sitt slut och kvällen började ta vid var det dags att bryta upp.

Vi åkte hem framåt kvällen med ett stort leende på läpparna.









Vår kontroll nr 2

BSCM 2025

Text: Anders Gustafsson & Jan Sjögren
Foto: Diverse deltagare

British Sportscar Meeting (BSCM) genomförs traditionsenligt den tredje helgen i augusti i trakterna söder eller norr om Mälaren. I år utforskades Södertörn söder om Stockholm där Ulf Velander och Tommy Lyngborn som ansvarade för banläggningen valt ut fyra fina platser för bemannade kontroller.

Startplats var Sundby Gård strax söder om Huddinge. Därifrån kunde deltagarna göra lite olika vägval för att nå kontrollerna, även om rekommendationen var att ta dem i turordning enligt kartan. Södertörn är fullt av fina vägar, så alldeles oavsett vägval fick de 55 deltagande ekipagen en njutbar resa genom det kustnära landskapet, för att slutligen gå i mål vid Café Rosenhill strax söder om Grödinge.

Ansvaret för kontrollerna fördelades mellan arrangörsklubbarna, Austin-Healey, Jaguar, MG, Triumph TR och TVR.

Vid första kontrollen vid Österhaninge kyrka, som Healey-klubben ansvarade för, fick deltagarna testa reaktionsförmågan genom att med en hammare försöka pricka fem högst opålitligt runda LECA-kulor för krukväxter som efter varandra släpptes genom ett rör och landade på en planka, där de skulle krossas för poäng. Svårt och väldigt underhållande för alla åskådare.

Nästa kontroll, vid Fållnäs Gård som ligger en bra bit söderut på Södertörn, hanterades av oss i Triumph TR-klubben. Här handlade det om ”kast med liten bil” i tre hinkar med olika poängnivå, så kallad ”bilträff”.

Sedan fortsatte turen norrut till Sorunda Bygdegård och TVR-klubben där alla Lucas-specialister utmanades. Det som krävdes för full poäng var att matcha olika funktioner med Lucas geniala färgkodning, där i detta fall en MG från 1932 utgjorde facit. Några stukade egon kunde vi nog ana bland normalt självsäkra entusiaster.

Vid kontroll fyra med Jaguarklubben fick deltagarna testa en mini-version av ”elkontrollen” från TV-programmet ”Mästarnas Mästare”, men för säkerhets skull med en summerton i stället för stöt, vad hade Lucas ställt till med annars? Här gällde det att inte skaka på manschetten. Några 10-poängare blev det i alla fall.

Efter detta stressmoment fortsatte turen vidare norrut på kurviga vägar till gräsplanen vid Café Rosenhill där en härlig blandning av brittiska sportbilar (och en och annan sedan) ställdes upp. Om inte fikakorgen öppnats innan, så var det dags här. En del valde också att besöka det trevliga Caféet för lunch eller fika.

Prisutdelningen genomfördes som brukligt genom att de främsta ekipagen fick välja något av de införskaffade priserna. Också i år hade Tershine sponsrat med fyra hinkar med bilvårdsprodukter.

Det blev en lyckad dag med fint väder, om än lite kyligt på eftermiddagen. Nästa år kommer BSCM att fira 50-årsjubileum! Det hoppas vi blir något alldeles extra.

Stort tack till alla deltagare och funktionärer!

Resultatlistan plats 1-3

1 Gunnar Berger
Austin-Healey 3000 MkII | 1963 | 20 poäng

2 Anders & Birgitta Olausson
MGB | 1963 | 20 poäng

3 Jens Arnekleiv
MGB | 1966 | 19 poäng





Kontroll nr 1


”Vår” Bengt Arvidsson skötte målflaggan förtjänstfullt


Liten bil på väg mot 1 poäng


Rätt svar på ”Lucas-kontroll


Djupt koncentrerad för att undvika kontakt


Ulf Velander i väntan på start



Välkänd Spitfire Café Le Mans racer som vunnit många skönhetspris

SPRIDAREPROBLEM?

Text: Håkan Gerdbo Foto: Bengt Nylén & Sten Lennbro

– Lösningen finns hos Stig!

Många av oss med insprutningsmotorer kör runt med minst en extra spridare i handskfacket. – *Om utifall att!* Det var det första jag fick lära mig som ny TR PI-ägare.

Flera har köpt spridare, nya eller renoverade via de utländska leverantörerna. Men det finns ett alternativ som jag vet inte är så bekant, men mycket värdefullt. Det tar vi nu.

Min tekniske Guru, och mentor, Bengt Nylén sa till mig: Dina spridare är kass och ger ingen fin dimma, men det fixar Stig i Kil. Kontakta honom!

Så för en tid sedan tog jag mobilen och ringde honom. Inga problem, jag fixar, skicka upp dina "gamla spridare," så renoverar och provtrycker jag åt dig! Det var Stig som sa detta utan vidare snack. Och vi hade aldrig talats vid tidigare. På sin härliga värmländska dialekt berättade lite om sin verksamhet och TR erfarenhet. Man känner direkt en samhörighet och engagemang här. Den mannen har arbetat med TR-motorer sedan mitten av 60-talet. Och vet vad han snackar om.

Nyrenoverade spridare och nya metall-spunna slangar

Efter några dagar kom paketet med spridarna. Jösses vilken skillnad det blev med dessa nyrenoverade spridare. Nu sprids dimman perfekt!

För mig blev så inte steget långt att kontakta Stig ännu en gång. Jag hade hittat ett läckage på en av bränsleslangarna alldeles nära en spridare. Det kan vara en allvarlig källa till motorbrand. OK, de var original från 1969 och dom håller inte i evighet, bara att acceptera. Frågade Stig om råd igen. Inga problem, jag tillverkar numera egna metallspunna slangar och skickar 6 st. direkt till dig. Vilken service och va fina de är och de passade dessutom perfekt direkt. Så Stig fixar även metallspunna slangar. Han använder de gamla nipplarna. Så de passar alltid. Jag vet tyvärr att många av er har fått både fel slangar och nipplar när ni beställt utomlands ifrån. Och ofta är då slangar och nipplar tillverkade i Kina. Men med Sig i Kil är det enkelt. Och jag tror mig veta att priset är ca hälften mot de utländska. Men framför allt blir det rätt från början.

På årets TR-träff i Ronneby berättade Sten Lennbro, en annan TR-veteran med massor av erfarenhet och dessutom klubbens kontakt person i södra sverige, att han skulle besöka Stig just i ett spridarärende när han ändå var i Värmland med sin TR och hustru. Jag gav då honom uppdraget att ta lite bilder på denne "doldis" så vi kan berätta i Magazinet för andra medlemmar att han finns. Så den "flygande reportern", Fittipaldi gjorde ett besök och mer research.



Spridare

Stig i Kil

Stig blir 80 nästa år. Det kan man verkligen inte tro när man talar eller möter honom, han började faktiskt jobba med Triumph redan 1966. Han har tävlat aktivt i Rally-SM och då med en Opel. Och numer kör han SM med en trimmad Triumph. På bilden nedan ser ni den.

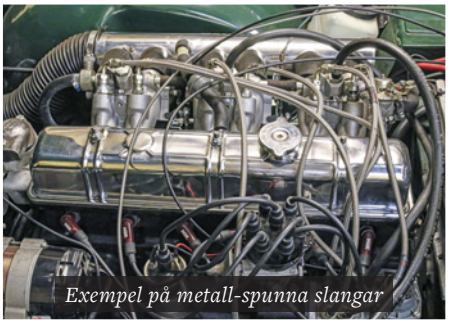
Stig är även en MC-byggare. Den Trike han sitter på och håller en MU enhet samt en av sina spunna slangar, har han byggt själv. Den har en Porsche 1700 motor och blev faktiskt godkänd och reggad som nr 2 av hembyggda Trikar i Sverige.

På tal om uppfinnar-Stig så kan jag även avslöja att MU enheten i hans SM bil inte styrs av vacuum. Det tycker Stig går för långsamt, så den styrs istället av en wire. Och hastighetsmätaren på triken styrs av en modifierad ABS-givare.

Men mitt tips är om du behöver hjälp med spridare eller metallspunna slangar: Ring då Stig i Kil. 076 815 1578 ("Stig i Kil" heter egentligen Stig Johansson).



Stig på sin egenbyggda Trike



Exempel på metall-spunna slangar



En av Stigs SM-Triumphs



Europamöte i Belgien 2026

Mötet äger rum i trakterna kring Ardennerna i södra Belgien 4-10 September 2026 och är uppdelad på en weekend och en tour-del.

Weekend 4-7/9

Boende på Castel de Pont-a lesse nära Dinant, ett av många slott och fort i området kring övre Meuse dalen. Hotellet har en kapacitet av 90 rum.

Under helgen blir det lunch under en båttur på floden Lesse samt besök på klostret Maredsous där det sedan 1947 bryggts öl.

Tour 7-10/9

Under touren kommer man att bo på hotell Azur en Ardenne i Barvaux. Här utlovas det dagsturer och intressanta besök och körning i fina omgivningar.

Priser

Priserna inkluderar boende med frukost och middag. Helgen inkluderar dessutom lunch.

Vin, öl och måltidsdryck till middagarna samt inträde till besöksmålen.

4-7/9		7-10/9		Extranatt före weekend	
Dubbel	€ 1645	Dubbel	€ 1214	Dubbel	€ 171
Singel	€ 980	Singel	€ 818	Singel	€ 138





Som vanligt kommer det att gå att boka fr o m 15/1-2026 och det är först till kvarn-principen som gäller.

Info kommer att finnas på vår hemsida efterhand som det dyker upp.

EVENTKALENDERN Internationellt

2026

Bremen Classic Motorshow
30/1-1/2

https://www.classicmotorshow.de/

MG & Triumph Show and Spares day
8/2

www.mgandtriumphsparesday.co.uk

Techno Classica, Essen
April (datum ej klart vid pressläggningen)

https://technoclassica.de/

Donington Historic Festival
1-3/5

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

Goodwood Festival of Speed
9-12/7

www.goodwood.com

Car Club Fest på Malvern i England
14-16/8

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

Car Fest Silverstone
22-24/8

https://www.silverstoneclassic.com/

European TR Meeting, Belgien
4-7/9

Mer info se separat annons.

Goodwood Revival
18-20/9

www.goodwood.com

NEC Classic Motor Show, Birmingham
Datum ej fastställt

https://www.necclassicmotorshow.com/

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

BILDELAR SÄLJES

4 st Ekerhjul (TR3 m fl)

Storlek Standard 4,0 x 15´
Antal ekrar 48 st Däckens dimension 165/80R15.
Fälgarna är som synes ett renoveringsobjekt. Kan ses och hämtas på Kantarellv 8 i Enskede, Stockholm.

Pris 800 kr

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Hjuldolly TR3

Kan ses och hämtas i Enskede, Stockholm. (Kan även ses på hemsidan).

Pris 950 kr

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Störtbåge passar TR5/TR6

Kan ses och hämtas på Kantarellv 8 i Enskede, Stockholm. (Kan även ses på hemsidan).

Pris 1 100 kr

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Garageloppis

1. Kromad ytterbackspegel Pris 100 kr Ny, ej använd.

2. Kromade ytterbackspeglar Pris 100 kr Storlek 12 x 7 cm. Kan fästas i rutramen på TR2-3.

3. Kromade extraljus Pris 350 kr se Moss artikelnr GAC4610 Pris 500 kr för ”allt”, kostnad för frakt tillkommer. Kan hämtas i Enskede.

P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

Hastighetsmätare

1. Hastighetsmätare MPH till TR2-3
2. Hastighetsmätare MPH till TR2-3, begagnad
Pris 950 kr. se Anglo Partsartikelnr SN6307/04

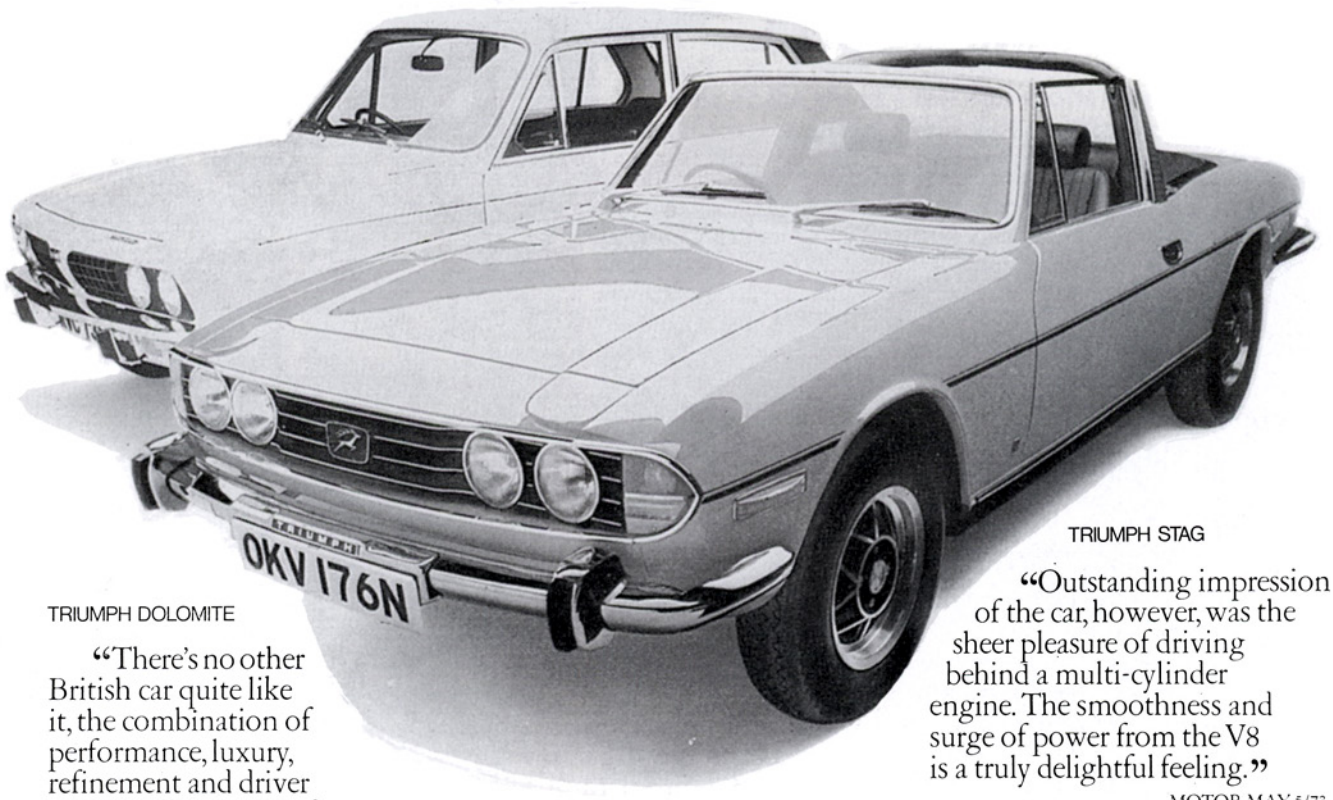
P-A Nord
panord@me.com
0727-200606

BIL KÖPES

TR5 köpes

Söker en vänsterstyrd TR 5 PI i fint skick.

S. Holst
070-5655347
Sofus@webdisplay.com



TRIUMPH DOLOMITE

"There's no other British car quite like it, the combination of performance, luxury, refinement and driver appeal calling to mind some of the (more expensive) wares of BMW, Alfa Romeo, Fiat…"

MOTOR JAN 8/72

TRIUMPH STAG

"Outstanding impression of the car, however, was the sheer pleasure of driving behind a multi-cylinder engine. The smoothness and surge of power from the V8 is a truly delightful feeling."

MOTOR MAY 5/73

BRITISH LEYLAND

Triumph

Cars that live up to their name

Rover Triumph, British Leyland U.K. Limited, Coventry. Tel: 0203/75511.

Swedish TR Magazine

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

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 1 2026	Manusstopp 30/1 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2026	Manusstopp fre 20/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2026	Manusstopp fre 24/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2026	Manusstopp fre 9/10 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

SPORT Fabriqen

www.sportfabriqen.se

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN'S WEBBSHOP



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