SWEDISH NR 4 December 2026 VOL 195

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Hej

Såhär i höstmörkret vill man gärna tänka tillbaka på ännu en fantastisk TR-sommar med härliga dofter, glada möten och mängder av ljuvliga inTRyck. Tur då att det kommer ytterligare en sommar 2027. Men innan dess kan vi tänka på lite olika saker.

Till att börja med, vilka vinterjobb skall jag göra? Jo, jag vill ju väldigt gärna åka på Europaträffen i Norge så därför skall jag göra en ordentlig service, inkl byte av bromsbelägg och alla vätskor. Införskaffade en liten bromsvätskeprovare på Tradera för under hundralappen och kunde då konstatera att det var för högt vatteninnehåll. Inte för att jag är rädd för att jag kör så att den kokar men det innebär ju risk för korrosion i bromsar och koppling.

En annan sak som skall göras då jag har MHRF-försäkring på mina bilar och moped är att göra en ”förenklad” 10-årskontroll så att MHRF har nya färska bilder i sin databas om något trots allt skulle hända. För er som inte har den i mitt tycke utmärkta MHRF-försäkringen så kan ni läsa mer om den på sidan 44 eller på MHRF.se. Vi kommer att ta upp detta utförligare i kommande nummer.

Då julen snart står för dörren föreslår jag också att ni går in på sportfabriqen.se, Club Triumph TR Sweden, och ser om det är någon klapp ni kan önska er eller vill ge era kära.

Missa inte inbetalningskortet för 2027 som finns med i utskicket av detta välfyllda nummer. Observera att sista betalningsdag är 31/12 2026. Tidigare år hade vi sista januari vilket innebar att det ibland föll i glömska och vi var tvungna att påminna en del om det. Priset har vi trots inflationen kunnat bibehålla vilket är mycket glädjande.

God Jul och Gott Nytt TR-År 2027!



PS En liten felskrivning letade sig in i förra numrets artikel om olja i växellåda och OD. Hemsidan där man kan beställa oljepumpen är www.axmarin.se DS

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar! 4
- Nordisk TR-träff 5
- Triumph TR2 – TS1 LO 6
- Veteraner: DC-3 och TR3 10
- Hur mår din motor egentligen 12
- Motoroptimering av TR6 16
- Med TR6 på väg norrut 18
- Topplocken på TR3 och TR4 19
- TR-profilen Kenneth Andrén 20
- Eskilstuna Veterandag 28
- Byte till Al-sump 30
- British Sports Car Meeting 33
- Hjulafton 2.0 36
- Euromeet 2026 38
- Wind Deflector 42
- MHRF försäkringsinformation 44
- Köp & Sälj 46
- Drickabilen 47
- Klubbshop 48

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

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

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

Omslagsbild
Finnvid Prescher

Tryckort
Multiply, Malmö 2026

Certifikat på din bil

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

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

Hjärtligt välkomna till TR-KLUBBEN

hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

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

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1672	Sven-Erik Nilsson	Polluxvägen 2	312 72	SKUMMESLÖVSSTRAND	1960	TR3A
1673	Torbjörn Ericsson	Getakulla 2A Kullagärde	432 77	TVÅÅKER	1970	TR6
1674	Martin Anderson	Ugglemossvägen 21	129 42	HÄGERSTEN	1964	TR4
1675	Staffan Eek	Långholmsgatan 11	117 33	STOCKHOLM	1973	TR6
1676	Lars-Erik Karlander	Kvinnebyvägen 119	589 33	LINKÖPING	1975	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!





Europamöte Norge 2027

Europamötet i Norge går av stapeln 1-9 september 2027 med möjlighet till extra-natt före och efter turen.

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

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

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

Håll utkik där efter 17 januari kl. 08.00 svensk tid för anmälan och andra praktiska saker.
Max antal bilar blir ca 120 st.

Ytterligare information finns nu även på vår egen hemsida, triumphtr.com

Per person sharing

Weekend only*
4 nights — NOK 13.500

Weekend & Tour
8 nights — NOK 22.000

Single

Weekend only*
4 nights — NOK 15.500

Weekend & Tour
8 nights — NOK 26.000

*Bookings for Weekend & Tour open first. Weekend-only bookings will be available later, subject to availability.

What's included:

- 8 x breakfast, 5 x lunch, 8 x dinner
- Down Hill Cart Beitostølen
- Skylift Loen (Cable car)
- HangurenVoss (Cable car)
- Boat trip M/S Fram
- Coppermine guided tour
- Roadbook
- «Goodiebag»
- Technical support

What's NOT included:

- Beverages
- TRAIN Voss-Bergen -return
- Road toll
- Tourist tax (if introduced)
- Polo-shirt (will be offered for sale)



TS1 och TS2 tillsammans vid återföreningen 2004

Artikeln publicerad i "Ragtop" hösten 2025. Ett magazine som ges ut av Toronto Triumph Club i Kanada. Översatt av Bengt Nylén med tillstånd från redaktören.

Den tidiga historien om den första Triumph TR2 – TS1 LO

Såsom den berättades av framlidne Richard Hewitt (den andre ägaren), med kompletterande efterforskningar av Terence McKillen.

De två första produktionsmodellerna av Triumph TR2, med tillverkningsnumren TS1 LO respektive TS2, byggdes i stort sett för hand sida vid sida på Standard-Triumphs tekniska avdelning vid Banner Lane i Coventry – en anläggning som tidigare varit en så kallad "skuggfabrik" från krigstiden, där man tillverkat flygmotorer av typen Bristol Hercules och senare traktorer från Massey Ferguson. Övriga TR2-bilar monterades i de gamla monteringshallarna i Canley, också det i Coventry. Beteckningen "TS" stod för Triumph Sports, och tillägget "LO" på TS1 angav att det rörde sig om en vänsterstyrd modell med överväxel (overdrive). TS2 var högerstyrd och saknade överväxel. Båda bilarna färdigställdes den 23 juli 1953 och exporterades därefter till Kanada respektive Irland; TS1 visades upp på bilutställningen vid Canadian National Exhibition (CNE) i Toronto i september 1953, medan TS2 ställdes ut på Dublin Car Show i slutet av 1953 – men den nådde Irland via en sejour i Sverige, där den visades upp på ett antal bilutställningar.

TS1 LO – den första serietillverkade TR2:an – kan nog beskrivas som den viktigaste bilen i Triumphs historia, och intressant nog har den starka kopplingar till Kanada. Man kan fundera över logiken bakom att dessa två bilar – som bokstavligen bar på nyckeln till Triumphs framtida framgångar som sportbilstillverkare, särskilt på den avgörande amerikanska marknaden – skickades till mindre självklara platser för sin första offentliga visning, istället för att visas upp på de prestigefyllda bilsalongerna i London, Paris, Genève eller New York. Visserligen premiärvisades en förserieprototyp på salongen i Genève i mars 1953, och en senare serietillverkad modell visades upp på London Motor Show i Earls Court i oktober samma år.

Svaret är möjligen detsamma i båda fallen. Vid den tidpunkten var Standard-Triumph betydligt bättre etablerat i Kanada än i USA – där brittiska bilar annars hade en trogen skara anhängare – och både Irland och Sverige utgjorde viktiga marknader för högerstyrda versioner av Standard-Triumphs befintliga modeller.

Triumph-bilar var i stort sett okända i USA, och företaget kände fortfarande av sviterna efter de tidigare misslyckandena på den amerikanska marknaden med modellerna Triumph Roadster 2000 och Mayflower (en sedan med skarpa karosslinjer). Amerikanernas växande intresse för brittiska sportbilar begränsades i stort sett till efterkrigstidens MG-modeller samt Morgan och Jaguar – bilar som var mycket omtyckta av de amerikanska soldater som återvände hem efter kriget. I sin bok *Triumph Cars in America* (ISBN 10: 0760301654) noterar Mike Cook att det år 1954 endast fanns 972 registrerade Triumph-bilar i USA.

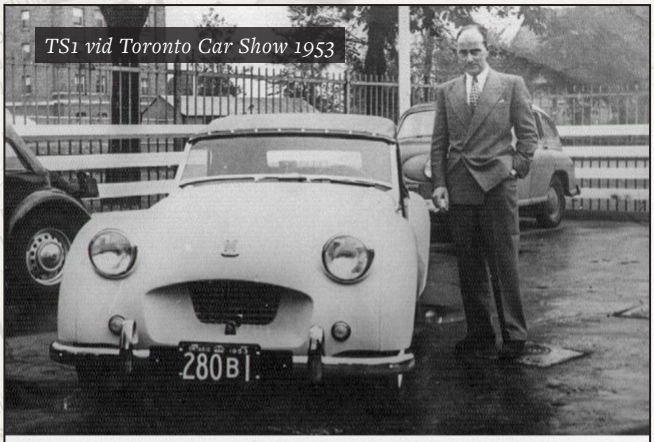
Båda TS-bilarna var lackerade i Pearl White och utrustade med en germaniumfärgad sufflett i läder samt matchande vinylinredning. Bilarna var till stor del handbyggda, eftersom produktionslinjen i Canley ännu inte hade tagits i bruk. Enligt Mark Macy från Macy's Garage i Tipp City, Ohio – som restaurerade TS1 mellan 2012 och 2015 åt dess nuvarande amerikanske ägare – fanns ordet "Canadian" skrivet med blyerts på undersidan av dörrarnas överkanter (en upptäckt som även Richard Hewitt gjorde); detta gjordes troligen för att skilja delarna till TS1 från dem som var avsedda för TS2. Det verkar alltså som att Triumph hade beslutat att skicka TS1 till Kanada redan före eller under själva byggprocessen.


TS1 Ca 1958-1964 hos Richard Hewitt

Ursprung: Triumph Sports 20TS

Ursprunget till TR2-modellen går att finna i den tidigare prototypen Triumph Sports 20TS, som hastigt togs fram inför bilutställningen i London 1952. 20TS var sammanställd av komponenter från Standards vanliga personbilar och drevs av Vanguards fyrcylindriga OHV-motor på 2 088 kubikcentimeter. Chassit hämtades från förkrigsmodellen Flying Standard, och framvagnens hjulupphängning med dubbla triangellänkar kom från Triumph Mayflower. Vanguards växellåda försågs med en fjärde växel och förbereddes för overdrive. Kritiker ansåg att 20TS hade ett klumpigt utseende, för svag motor och en bristfällig hjulupphängning som gav dåliga köregenskaper. Triumphs ingenjörer lyssnade klokt nog på synpunkterna; testingenjören Ken Richardson och chefsingenjören Ted Grinham genomförde modifieringar, däribland en ändring av motorns cylindervolym till 1 991 kubikcentimeter – vilket placerade bilen i tävlingsklassen för tvålitersbilar – samt en effektökning till 90 hästkrafter. Samtidigt åtgärdade de problemen med hjulupphängningen och justerade karossens utformning. Standard-Triumphs idé var att tillverka en prisvärd tvåsitsig roadster som kunde nå hastigheter över 100 miles per timme (ca 160 km/h) och bryta MG:s och Jaguars dominans på den amerikanska marknaden. I början av maj 1953 satte Richardson hastighetsrekordet 124,095 mph (ca 200 km/h) på motor-


TS1 1974 just innan försäljningen



TS1 vid Toronto Car Show 1953

Mr. C.D.S. Phillips, President of the Canadian Branch of Standard-Triumph, taking delivery of TS1 prior to the Canadian Car Show. TS1 was driven from Montreal to Toronto.

Photo from the Canadian Auto show 1953 (TS1 on center platform).



vägen vid Jabbeke i Belgien med en av TR2-prototyperna, som var särskilt utformad för att minimera luftmotståndet. Modellen TS1 hade unika karosspaneler, stenskottskydd, dörröverdelar, täckplåtar över bakhjulen, gjutna och lackerade gångjärn i mässing, en unik lucka till reservhjulsutrymmet, motorhuv i aluminium, kylargrill i gjuten mässing samt en rad andra skillnader jämfört med senare serietillverkade TR2-bilar. Skillnaderna är faktiskt så många att de fyller det tolvsidiga häfte som Joe Richards sammanställde för utdelning vid bilutställningar.

TS1 användes som fabriksdemonstrationsbil i Kanada under ungefär ett år (från slutet av 1953 till mitten av 1954) efter sin debut i Toronto, där den hanterades av C.D.S. Phillips, vd för Standard-Triumph (Canada). I februari 1954 kan den ha lånats ut till tidskriften *Motor Trend* för ett vägtest i Kalifornien – detta har dock aldrig kunnat bekräftas med säkerhet, även om testbilen var pärlvit med geraniumfärgad sufflett och matchande interiör. Det kan emellertid ha rört sig om en senare serietillverkad modell med vänsterstyrning. I april 1954 testade även *Road & Track* en TR2, men på tidskriftens färgförstasida avbildas den som röd, vilket visar att det uppenbarligen fanns andra TR2-bilar tillgängliga på USA:s västkust vid den tidpunkten.

Standard-Triumph sålde TS1 år 1955 till Tom McKenzie från Toronto , som senare samma år sålde den vidare till Richard Hewitt, även han från Toronto. Richard ägde bilen i tjugo år innan han överlät ägandet till Gordon Worburton från Toronto år 1975. Gord deltog i två eller tre tidiga möten med Toronto Triumph Club under 1983 eller 1984 . Senare samma år sålde Gord TS1 vidare till Joe Richards, eftersom han saknade de resurser som krävdes för att själv kunna restaurera bilen.

Joe genomförde en totalrenovering av Triumph-bilen och behöll den i ytterligare trettiotre år. Han var grundande ordförande för Triumph Register of America (TRA) – en organisation som bildades i maj 1974 och som ägnar sig åt de stora, fyrcylindriga Triumph-modellerna (från TR2 årsmodell 1954 till TR4A årsmodell 1967). Richards färdigställde renoveringen av TS1 lagom till 50-årsjubileet för TR-serien; han visade upp bilen vid TRA-träffen i Fort Wayne, Indiana, och tog den även till Storbritannien 2004 för en återförening med dess högerstyrda syskon, TS2.

År 2008 övertogs TS1 av Robert Smith, som tog bilen till Hawaii . Trots att den förvarades under museiliknande förhållanden var miljön där inte skonsam mot bilen, och den började förfalla. Ytbehandlingen på muttrar och bultar höll inte, och karossen drabbades av blåsor och sprickor. Smith hade tagit över bilen från Richards vid Watkins Glen i New York och berättade: ”Jag fick köra TS1 flera varv på den gamla, historiska banan och även agera ’pace car’ under det historiska Triumph-loppet på den nya banan, med den berömda Triumph-föraren Kas Kastner som passagerare.” Smith tillade: ”Det var en dröm som gick i uppfyllelse för en sportbilsentusiast – mitt livs bästa sportbilsupplevelse.”

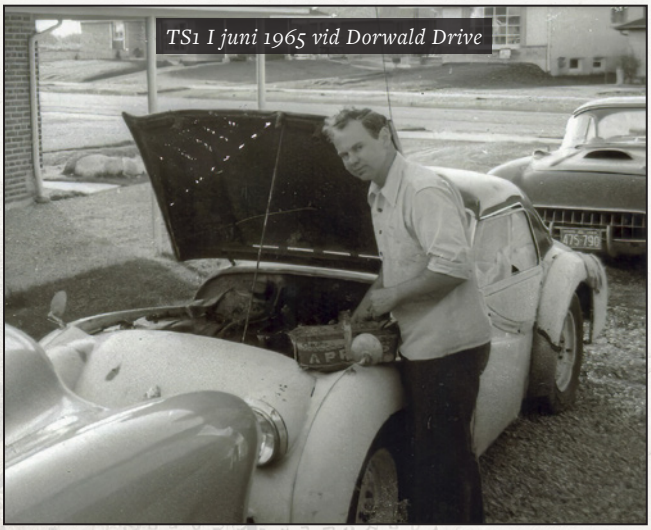
Efter tre år sålde Smith bilen till Dr. Phillip Hoopes från Salt Lake City, Utah, som anlitade Macy’s Garage för att utföra restaureringen mellan 2012 och 2015. Senast visades bilen upp vid Kastner Cup i april 2024 på Sonoma Raceway i Kalifornien. Historien om dessa amerikanska ägare är relativt väldokumenterad, men tack vare Richards hustru Violet – som kontaktade oss i Toronto Triumph Club under vårt 40-årsjubileum av ”British Car Day” den 21 september 2025 – kan vi nu även belysa bilens tidiga kanadensiska historia som sträcker sig över 22 år (1953–1975).

TS1:s kanadensiska historia

Efter att ha färdigställts den 23 juli 1953 skeppades TS1 från Storbritannien till hamnen i Montréal. Bilen anlände den 7 september och tycks omedelbart ha registrerats med registreringsskyltar från Québec – 280 BI – och därefter genast körts till Toronto för CNE Motor Show, som hölls i Automotive Building på CNE-området. Eftersom CNE pågick mellan den 28 augusti och 12 september det året kan bilen inte ha tillbringat mer än några få timmar i Montréal innan den kördes vidare till Toronto för att visas upp på CNE-utställningen i minst några dagar.

Efter CNE tycks C.D.S. Phillips, vd för Standard-Triumph (Canada), ha använt bilen privat; den visades upp hos olika Triumph-återförsäljare i marknadsföringssyfte och kördes eventuellt även till USA:s västkust, såsom tidigare nämnts. Vid den tidpunkten omfattade utbudet av Standard-Triumph-modeller som såldes i Kanada bland annat Vanguard, Mayflower och Standard 8.

Vid mitten av 1954 såldes TS1 till sin första privata ägare, Tom McKenzie från Toronto, som verkar ha behållit bilen i mindre än



TS1 I juni 1965 vid Dorwald Drive

ett år – kanske var vinterkörning inte helt bekväm i en roadster med löstagbara sidorutor? Någon gång i början av 1955 fick Richard Hewitt syn på TS1 när den kördes i hög fart fram och tillbaka längs landsvägen i trim för hastighetstester (med bland annat aerodynamisk beklädnad under chassit, hjulkåpor och tonneau-kapell). Han bestämde sig för att tala med männen som mätte bilens hastighet, troligen över sträckor på en kvarts eller en hel engelsk mil. Richards hustru Betty tror att testerna kan ha utförts på motorväg 401 eller 400 i närheten av Downsview Airport, där Richard arbetade. Hans första fråga gällde vad i hela friden det var för en liten roadster – det var ovanligt att en hängiven bilentusiast inte kände igen den. Efter att ha pratat med männen en stund – hastighetstesterna måste ha avslutats då – slutade det med att Richard köpte bilen direkt på plats vid vägkanten. Det fanns dock ett stort problem den dagen: Richard hade ännu inget körkort! Han hade inte haft någon anledning att skaffa ett, så han tog hjälp av en arbetskamrat som fick köra hem bilen åt honom. Varför utförde Tom McKenzie hastighetstester med TS1 – var han kanske anställd hos Standard-Triumph vid den tiden?

Verktygsmakare i över 40 år

Richard arbetade som verktygsmakare i över 40 år – bland annat hos De Havilland Aircraft of Canada – innan han gick i pension 1998. Han gick tyvärr bort 2024 vid 91 års ålder. Betty berättade för mig att närhelst det drog in en snöstorm – och sådana tycks ha varit vanligare förr – brukade grannarna vänta tills Richard och hans lilla Triumph hade kört förbi, för att sedan följa i hans hjulspår. Hon brukade säga: ”Hans TR2 bara plogade undan snön!”

År 1959 påbörjade Richard en totalrenovering, där bilen plockades isär i minsta beståndsdel, i föräldrarnas garage. När hans far upptäckte alla delar som låg utspridda blev han rasande och hotade med att beställa en container och slänga alltihop om inte bilen var ihopsatt igen före veckans slut. Med denna ”eld i baken” blev Triumph-bilen färdigmonterad inom en vecka och var återigen redo för vägarna. Det var troligen vid den tidpunkten som Richard lade märke till den handskrivna texten ”Canadian” på dörrarnas överkanter och började undersöka varför just hans TR2 skilde sig något från andra exemplar.

Richard körde TS1 på många jakt- och fiskeresor under helgerna runt om i Ontario – särskilt i trakterna kring Luther Marsh eller Lake Simcoe – samt på dussintals skidresor varje vinter, både för längd- och utförsåkning. Enligt Violet renoverade han motorn minst tre gånger. Richard var särskilt stolt över att specifikationerna för varje enskild del hade justerats till vad han kallade ”racingtoleranser”.

År 1964 gjordes en av de sista körningarna med TS1 medan Richard fortfarande ägde bilen: den korta sträckan från föräldrarnas hus på Castlefield Avenue (i området kring Dufferin och Eglinton) till Dorward Drive i Etobicoke, där han och hans familj bodde fram till 2009. Vintern 1965 sladdade hans Corvette – som han fortfarande använde som bruksbil – in i en snövall på motorvägen och behövde genomgå omfattande karossreparationer; under tiden fick TS1 återigen tjänstgöra som bruksbil.



Någon gång under 1974 kontaktade Richard Joe Richards på TRA för att ansluta sig till den nya gruppen och registrera TS1 LO. När han uppgav chassinumret (Commission Number) för sin TR2 påpekade Joe att numret borde innehålla fler siffror och sade: ”Något är fel, för du har inte tillräckligt många siffror där – ge mig resten av siffrorna.” Det fanns förstås inga fler siffror. Joe insåg då att detta var den allra första Triumph TR-modellen som tillverkats. Från den stunden bestämde han sig för att en dag äga bilen.

Bedrövligt skick

År 1975 befann sig TS1 i ett ganska bedrövligt skick, då den varken hade underhållits eller körts på nästan ett decennium. Richard hade precis avslutat renoveringen av sin Corvette från 1957 tillsammans med sonen Tom och bestämde sig för att det var dags att sälja Triumph-bilen. Han visste att bilen var något alldeles extra och ville att den skulle hamna hos någon som kunde helrenovera och vårda den. Samma höst sålde Richard därför TS1 till Gordon Warburton i Toronto, som kort därefter sålde den vidare till Joe Richards. Därmed tog bilens tjugotvååriga och 157 000 miles långa vistelse i Kanada slut, då den lastades på en biltransport för färd söderut mot USA.

Som tidigare nämnts transporterade Joe Richards år 2004 TS1 till England för att ställa ut den tillsammans med systerbilen TS2 vid ett 50-årsjubileum anordnat av den brittiska klubben Triumph TR Register. Efter evenemanget ledde de två TS-bilarna en kortege tillsammans med den kände brittiske bilskribenten Graham Robson.



TS1 1953



TS1 Med Philip Hoopes (VD för Standard Triumph i Kanada) 1953



Två imponerande och eleganta treor från förr

Text & foto: Bengt Arvidsson

Det finns veteraner och så finns det flygande veteraner

DC-3 och TR3

Aros Motorveteraner bokade en flygning till Visby t.o.r med veteranplanet ”Daisy” som är en DC 3. Daisy är byggd 1943 och stationerad i Västerås på flygmuseet. DC 3:an levererades som C-47A till US Air Corps i Nordafrika.

Sedan dess har hon varit i trafik utan uppehåll. Precis som våra veteranbilar har Daisy upplevt väldigt mycket under sina flygande 83 år. Hon transporterade bl. a trupper och gods i kriget. På D-day flög Daisy över Normandie och landsatte fallskärmstrupper. Efter kriget hamnade hon i Norge för att sedan överföras till Linjeflyg för inrikesflyg i Sverige. 1960 såldes hon till Flygvapnet och användes för militära transporter. Först 1983 fick hon pension och övertogs av den ideella föreningen Flygande Veteraner som vårdar henne ömt på basen i Västerås.

Hur är det då att flyga med en åttioårig veteran?

Man kan säga att det känns ungefär som att kliva ur sin moderna bil med alla faciliteter ner i en gammal veteran utan servon, datorer, hjälpmotorer och annat onödigt tjafs. Det vill säga att flyga på ”riktigt” precis som vi kör bil på ”riktigt” i gamla TR bilar. När vi kliver in i planet så gungar hon lite grand som för att välkomna oss till en flygning där det verkligen känns att man flyger.

Elegant som en äldre dam

Daisy tar långsamt fart på Västerås långa startbana och lyfter elegant och värdigt som det anstår en äldre dam. Vi är 20 passagerare och 5 personer i besättningen. 2 piloter, 2 flygtekniker och en kabinchef, flygvärdinna. DC 3 har en marschfart på 260 km/h och flyghöjden är ca 500 meter så utsikten är lika fantastisk som motorljudet från de 2 propellermotorena. Blir du sugen på en tur? Läs mer om DC 3 an som opereras av föreningen Flygande Veteraner (www.flygandeveteraner.se) Facebook com/flygande-veteraner





Styrman Lars Sveding kollar kursen i cock-pit



Kapten Olle Norén berättar om flygningen, men vad händer utanför bild?



Har piloten glömt att stänga dörren?



Kabinchef Eva Jönelid håller oss lugna och trygga



Gänget samlat när Jonas gasar på och teknikern vakar

Hur mår din motor? *Egentligen?*

Text: Håkan Gerdbo foto: Bengt Nylén

En sensommardag, då skånska regnskurar piskade åkrarna, samlades några av oss i TR Södra distriktet, för en träff och förevisning av ett bromsbänkstest. Bromsbänken finns i Jonas Pöldas nya verkstad utanför Teckomatorp, nästan mitt i Skåne nära Ring Knutstorp.

Vi som var där var: Sten Lennbro, Mikael Nilsson, Jan Olof Grönhult, Ronnie Åkesson, Per Grimshorn, Bengt Nylén och Håkan Gerdbo.

Som nybörjare är det nog mest vanligt att man byter ut de delar man "tror" är utslitna och ibland hjälper det, men kanske skulle man istället kolla själva orsaken till felet? Det är ju trots allt motorer med många år på nacken och byggda med helt annan teknik än idag. Då är ett test i en bromsbänk den ultimata lösningen.

Varför ska man testa motorn i bromsbänk?

Jonas Pölda, med nästan 40 års erfarenhet av racing och bilmekande formulerar ett bra sammanfattande svar:

– Att efter en åtgärd på en motor, ta en sväng runt kvarteret med bilen ger egentligen inget svar alls. Jo, hur motorn låter. Men man kan aldrig köra en kundbil på det sätt som man bör göra för ett utvärderande test. Säkerhet och pengar spelar in. Tveklöst ger då en körning i bromsbänk ett hälsoläge på motorn och en "hint" om var felen kan finnas. Kort sagt, hur motorn verkligen mår. Och hur den kan optimeras. Vad som skall/kan bytas.

Att som kund slippa betala många timmar på bara felsökning är inte produktivt. Timmar som självklart måste debiteras. Detta undviker man genom att testa motorn i en bromsbänk eller Dyno som det ibland kallas. Det är ett sådant test vi skall få uppleva nu.

I en bromsbänk, där bilen körs, (men står still), är drivhjulen kopplade till rullar i golvet och vidare till en PC med skärm. Sen sköter PC:n analysen och ger svaren i form av siffror och grafer. Mest nyfiken är man kanske på hur många HK som verkligen existerar. En bra mekaniker kan sedan analysera värdena och ge förslag på åtgärder. Och delar som bör eller måste bytas eller var man helt enkelt skall börja felsökningen.

Bromsbänk – inte bara för racing!

Många förknippar körning i bromsbänk med enbart racing. Att racerförare optimerar sin motor för att lyckas i biltävlingar. Självklart används bromsbänk för detta också, men vi som inte tävlar med våra bilar får ändå ut mycket data som vi kan dra nytta av. Vi drar helt enkelt nytta av analyserna som bromsbänken ger.

Nu skall vi alltså få ta del av den expertkunskap som en racerförare har för utvärderingen. Och lära oss mer om detta och våra motorer. Jonas Pölda är själv aktiv tävlingsförare och bilmekaniker och eftersom hans verkstad ligger nära Ring Knutstorp är listan lång på de som vill köra sina bilar i hans bromsbänk och få tid i hans verkstad för att effektoptimera. När vi kom dit så körde han sin egen superoptimerade Mini Cooper S i bromsbänken inför säsongsavslutningen på Falkenberg helgen efter vårt besök. Men motorn håller sig inom klassens regelverk. Inte många förare som har egen bromsbänk i garaget.



Ronnie tar en extra titt

Min TR 6 PI-69 är tested hos Pölda

I ett tidigare reportage har jag berättat vad som skedde med min bil efter bromsbänkstestet hos Jonas. Det blev helt nytt insug och länkarmar till detta som fick bytas mm. Men nu går motorn verkligen som den ska. Jag kom dit med ca 80HK och hem med nära130HK. Och det får anses bra för en standardmotor från 1969. Jag kommer att fortsätta testa den där, eftersom jag vill att motorn skall gå bra.

Testobjekt: Per Grimshorns TR 4A IRS från 1966

Till Pölda's genomgång med oss, hade jag bett Per komma med sin fina TR4:a. Jag visste att den var otrimmad och enligt Per gick den hyfsat. När han kom så berättade han att den enligt instruktionsboken skulle ge hela 104 BHP NET. Men sa samtidigt att han var lite tveksam och nervös inför de fakta som skulle komma fram. Man vet ju aldrig med gamla bilar. Och som han poängterade, det låter nog lite från ventilerna ändå.

Mätning enligt NET är ju utan generator, fläkt osv så ett DIN-värde på 90-95HK är nog mer rimligt. (Fakta enligt Bengt Nylén).

Bilen låstes fast, Jonas kalibrerade alla mätvärden och inställningar samt bestämde i samråd med Per det varvtal som skulle vara max i testet. Jonas sa att det skulle låta lite "hjärtskärande" för Per att höra motorn i detta varvtal, men att det var helt OK. Jag vill betona att Jonas innan testet kollat motorn visuellt och att allt såg fint ut. Ett motorrum i oordning vill han inte testa. Pers motorrum var polerat o snyggt o allt satt fast.

Per, den trygge Skånepågen

Per, som jag känt sedan mitt inträde i klubben är en ytterst trevlig och sympatisk figur. En trygg skåning med glimten i ögat och en härlig humor. Hans underbara skratt och spetsfundiga kommentarer smittar av sig och man tänker faktiskt lite på Hasse Kvinnaböske när man hör honom prata - fast Per har mindre skägg. Jag vet inte heller om Per kan sjunga. Men han sprider riktig glädje runt omkring sig med att bara finnas där. Dessutom är han ofta med på våra träffar här i syd, då med sin lika trevliga fru. Brukar dessutom visa upp sin bil i depån på Knutstorp varje år vid Sportvagnsmeeting. Han har faktiskt tidigare ägt en TR6, men nu när han slutat arbeta, fått "återfall" och köpt denna TR4A. Står tryggt och varmt i garaget i Lomma.

Var det en moppe han hade testat?

Jonas satte sig i bilen, växlade upp och lät motorn vråla eller sjunga, jag noterade att Per tittade och lyssnade spänt och nervöst. Herregud, håller den? Den låter o ryker! Publiken stod tyst och bara stirrade på dataskärmen där siffror blinkade. Några av oss kollade även i hur Per tittade på skärmen. Han var stel i blicken.

När sedan PC'n ritat ut kurvorna för vridmoment och HK, motorn stannat och åskådarna samlats kring skärmen, såg jag hur Per bokstavligen tappade hakan. Samtidigt var det en påtaglig tystnad i verkstaden.

Va i hela friden hände här? Siffrorna visade på att motorn endast gav 49HK! Jonas såg på Per och bägge undrade, vad hände här? Detta var inte kul. – Men siffrorna ljög inte. Samma test igen



Sten, Per, Jonas, Håkan, Ronnie, Mikael, Jan-Olof lyssnar spänt

och samma resultat. Bara att tugga i sig fakta. Den förste som yttrade sig var den trygge skåningen:
Pers kommentar – det är fan i mig som en väl trimmad moppe! Och jag som trodde den var i bra skick. Oj, oj.

Jag vågar banne mig inte ringa hustrun och berätta detta. Situationen måste framställas på ett bra övertänkt sätt. Även hon trodde ju att bilen var på topp. Inte att hon i praktiken åkt bak på en moppe.

Hur kunde Per som ägt en 150HK TR 6 åkt runt i en TR4 med bara 49HK? Men kanske har han inte gjort några våldsamma färder i det lugna Lomma med omnejd Jag frågade Per om jag fick skriva om detta, efter viss tvekan, med glimten i ögat sa han: OK, jag bjuder på att jag gör bort mig nu. Men skall åtgärda felet. Tur att ni valde ut min bil så det blev ett riktigt test. Det tackar vi andra för.

För detta evenemangs skull var testet av TR4:an således helt perfekt. Den visade verkligheten, även om skillnaden mot den upplevda känslan innan testet och verkligheten var mycket stor. För stor tyckte Per.

Vad händer nu?

Jonas körde sedan ytterligare tester med bl.a kompressionsprov, justering av tändfördelaren mm. Men eftersom detta var en test så kom Jonas med olika teorier om orsaker som måste undersökas, Och deltagarna kom med flera intressanta inlägg. Det visade sig dessutom att en av de 4 cylindrarna inte hängde med alls. Men som Jonas sa, detta går att fixa. Inte till 104 hk men i alla fall en bra bit närmare än de nuvarande 49 hk. Man studerade även hur toppen en gång i tiden av tidigare ägare planats mm.

Samtidigt vill jag poängtera att de närvarande, förutom författaren, kan otroligt mycket om våra TR motorer, så många tips


Dagen efter testet, vid träffen hos Kalle Puur undrar Per var de saknade hästkrafterna finns





Ronnie, Sten, Jan-Olof, Mikael funderar över resultatet



Jonas Race Mini Cooper S i bromsbänken

kom fram på bordet. Eftersom alla som var med hade så mycket frågor så drog hela visningen ut på tiden och Jonas fick tillfälle att i grunden förklara allt.Vi kände oss alla helt övertygade om vad som skett och vad man kunde göra. Så Per kommer inte att lämnas ensam här. Men alla var eniga om att köra motorn i en bromsbänk är ett stort MÅSTE! Vi är alla nyfikna på hur detta kommer att lösa sig till slut och jag lovar att återkomma i Magazinet med en uppföljning.

EXTRA TR CLUB RABATT!

Normalt kostar ett test i en bra modern bromsbänk mellan 2,500-3,500:- att göra. Vi har som medlemmar i TR Klubben fått ett extra förmånligt erbjudande från Jonas Pölda. Han gör ett TR-test för våra medlemmar för 2.000:- Det tackar vi för. Ring Jonas och boka för han har inte hur mycket tid som helst. Hösten är en lämplig tid för detta.

En av deltagarna på denna träff, min egen guru, Bengt Nylén, bokade på stående fot ett test av sin specialbyggda TR6:a. Han kommer mer utförligt och tekniskt att beskriva detta i teknikdelen av denna artikel. För just detta med det tekniska är något jag håller mig på avstånd ifrån. Jag har ju förvisso själv tävlat i karting och skruvat där. Men då var det 1 cylinder, 1 Dellortoförgasare, varvtal på 17000varv/min och utanpåliggande tändspole. Det fixade jag. Men när jag sedan tävlade i större bilar litade jag helt på externa mekaniker. Det tackade min plånbok för, trots allt.



Jonas demonstrerar en felaktig tändfördelare

En sak till innan jag lämnar över till Bengts test, Jonas Pölda kommer med sin verkstad att finnas med på vår TR BRAKE DOWN APP, som jag hoppas ni laddat ner.

Kontaktuppgifter:
Jonas Pölda verkstad, Källstorp 1774, Svalöv. 0760 070127
Bara att mata in Källstorp 1774 så sköter Google Maps resten.



Bilen surras fast

Jonas som testare

Text & foto: Bengt Nylén

Motoroptimering av TR6

Jag var med på TR-klubbens träff hos Jonas Pölda 18 september. Jag har ju modifierat min TR6 under ett antal år men det var länge sedan den testades på en sk ”rullande landsväg”.

Jag blev imponerad av den nya fina utrustning som Jonas har så på stående fot bokade jag en tid någon dag senare för att testa och ev. justera in motorn på min TR6. Så den 21 september körde jag de 7 milen upp till Jonas med regnet hängande i luften och 11 grader på termometern.

Om någon är intresserad av mitt motorbygge så finns det redovisat i flera årgångar av TR Magazine. Dessa artiklar ligger på TR-klubbens hemsida och även på min egen tekniksida. www.trteknikse.

Mätning av effekt och vridmoment

Jonas utrustning består av helt nya rullar och den senaste typen av datorprogram för att ta emot infon från körningen. Mycket inställningar kan lätt fixas i datorn. För att få rätt värde enligt DIN-normen så måste mätningarna korrigeras för dagens temperatur samt lufttryck. Detta görs enkelt genom att mata in temperatur och lufttryck. Vill man ha mätningen enligt SAE, vilket oftast görs på USA-bilar, så är det bara ett klick så är allt korrigerat. Det är även lätt att korrigera diagrammet så att varvtalet på diagrammet överensstämmer med varvtalet på bilens varvräknare. Det finns många fler finesser. Utrustning mäter ju förlusten i drivningen så man kan alltså få en kurva på motorn trots att effekten mätts på bakhjulen.

Vad som är lätt att påverkar vid körningarna är ju förtändningen. Fullt utslag brukar ligga mellan 30-36 grader. 36 är ganska extremt. En ändring av förtändningen på 2 grader kan resultera i 10 hk till eller tvärt om. Jag ger ingen rekommendation här för det bör ställas in individuellt för varje motor. Det är inte så att högre förtändning alltid ger mer effekt.

En kul grej hände när vi testade. När vi väl hittat det gradtal som gav bäst effekt så ville Jonas göra om provet två gånger till för att verkligen se att det var rätt. Vi andra körningen med samma inställningar så låg kurvan tydligt under hela vägen och det var ca 12-13 hk mindre på toppen. Mycket märkligt! Jonas kollade på motorn om möjligtvis länkaget till förgasarna kärvade. Då kom jag på vad det var. Han hade för stora, breda skor på sig! Gaspedalen sitter ganska tätt intill tunneln och där ligger mattor. Så Jonas hade helt enkelt inte kunnat trycka gaspedalen i botten! Det blev skobytet till ett par smalare skor innan testandet fortsatte.

Mätning av tändningen

Jonas har en utrustning, fabrikat Bosch, som kollar tändning. Man får på en skärm se exakt hur gnistan blir på varje cylinder. Man kan alltså lätt se om något av stiften inte fungerar. Jag har ett elektroniskt tändsystem typ MSD. En av finesserna med detta system att det ger en mycket kraftig gnista så tändstiften sätts med 1,5 mms elektrodavstånd. Dessutom är det så att det ger multipel sparks upp till 3200 rpm. Det leverera alltså flera gnistor varje gång med någon hundradels sekunds mellanrum. Antalet avtar efter hand som varvet ökar och vid 3200 rpm blir det bara en. Då finns det inte tid till att göra mer än en gnista. Via Jonas utrustning så var det första gången jag verkligen kunde se att det stämmer vilket ni se på en av bilderna här intill.

Mäta bränsle/luftblandningen

Han har även utrustning för att kolla lambda-värden på avgaserna. Alltså för se till att man har rätt blandning luft/bränsle. Han använder fabrikat Innovate med sensor från Bosch. Nu kopplade vi inte in detta eftersom jag har samma utrustning själv och har ställt in mina Weberförgasare med hjälp av detta system redan. Lambda är en siffra som på ett enkelt sätt visar hur mycket luft som finns i den förbrända bränsleblandningen. När Lambda är lika med ett (1,00) betyder detta att luften precis räcker för att bränslet skall förbrännas helt och att det inte finns något syreöverskott. Alla värden över 1,00 visar ett överskott av luft (mager blandning) och ett värde under 1,00 visar att luften inte räcker till (fet blandning). Lambda är direkt relaterat till luft/bränsleförhållandet med idealiskt AFR (14.7:1) vid Lambda 1,00.

Lambdavärdet variera beroende på varvtalet. På min TR5 med ganska nyrenoverad MU har jag ett lambdavärde på 0,9-0,95. 0,95 vid jämn fart på 3000 rpm. Ett mycket bra värde för att få låg bränsleförbrukning. Det sjunker ner mot 0,85 vid acceleration. Helt perfekt. Det är bra att ligga lite på den feta sidan. På TR6:an med 3 Weber DOCE 45 ligger jag på ca 0,9. Det är lite fetare vilket ger bra kraft. Att ligga över 1 rekommenderas inte. Då blir motorn hetare. I boken ”How to Build Horsepower vol 2” så bör lambdavärdet ligga mellan 0,87-0,9 för max power. Det är lite lägre än vad bilprovning gillar men vi besiktigar ju inte bilarna längre!

Kolla fördelaren

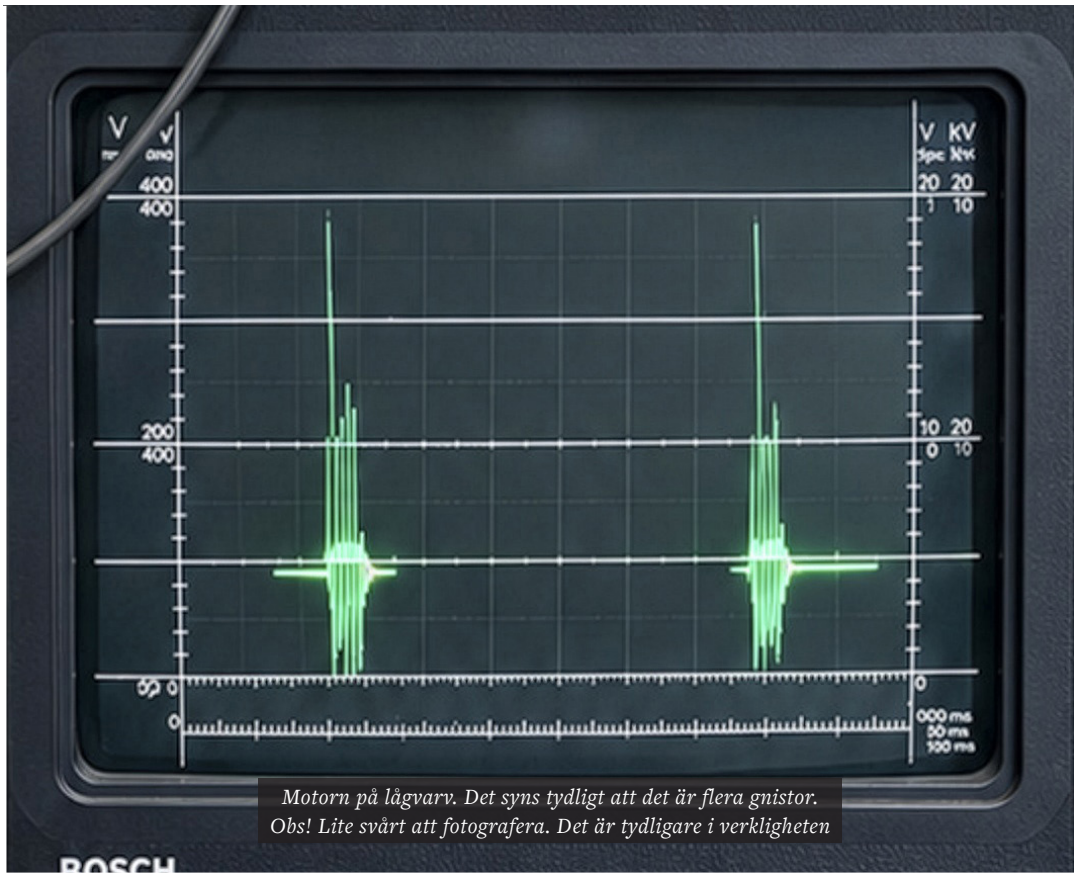
Jonas har även en testare för fördelare. Fördelaren roteras i en utrustning och det går då att se direkt om den fungerar som den skall. Borde göras på alla som har en äldre fördelare.

Sammanfattning

Det finns säkert fler i landet som har fina utrustningar men jag kan i vart fall konstatera att det Jonas har är det bästa jag sett hittills och dessutom har han stor kunskap om motorer. Om någon är intresserad av att se hur resultatet blev på min TR6:a så kan ni kolla på www.trteknik.se.

Glad i hågen körde jag hemåt i solsken och TR6:an spann som aldrig förr...

PS. Vill du höra hur det låter när motorn varvar upp till 6000 rpm så kan du lyssna här: https://trteknik.se/tr6_test.mp4



Motorn på lågvarv. Det syns tydligt att det är flera gnistor. Obs! Lite svårt att fotografera. Det är tydligare i verkligheten



Utrustning för att kolla tändningen

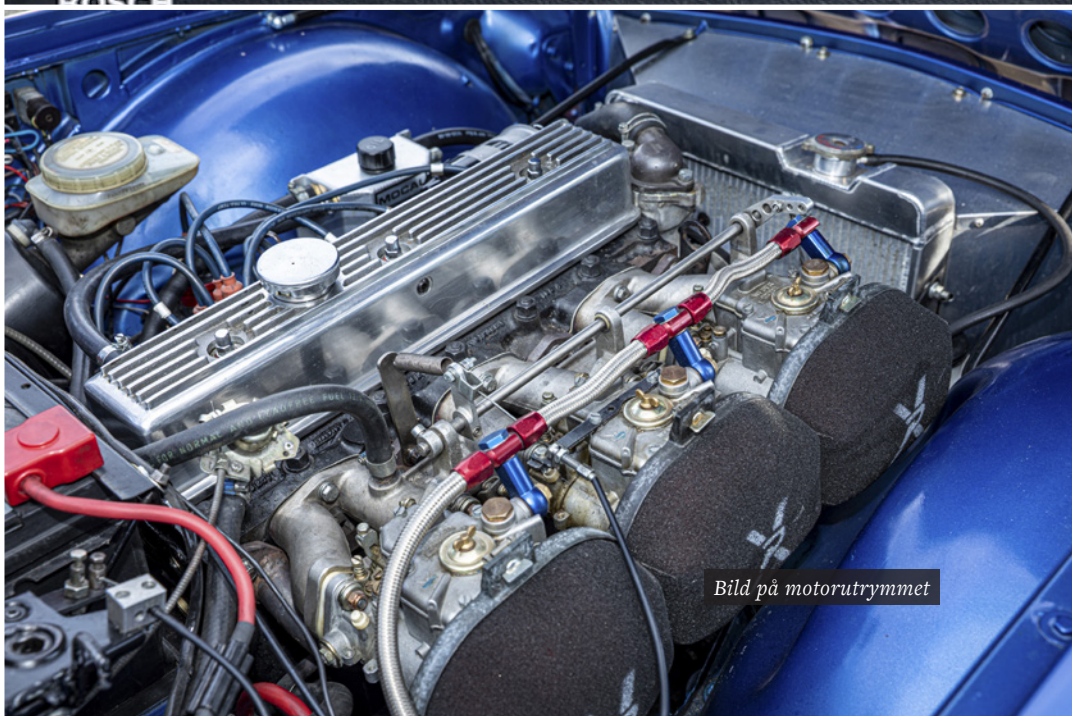


Bild på motorutrymmet

Med TR6 på väg norrut

Text & foto: Sten Lennbro

Efter sommarträffen 2025 i Ronneby åkte vi norrut. Vi skulle besöka Cecilias syster i Karlstadtrakten innan Hjulafton i Lidköping. En övernattning var inplanerad på vägen upp. När vi närmade oss Nässjö var TR6'an väldigt varm. Stannade i en liten parkeringsficka och såg då att det var dåligt med vatten i kylaren. När den svalnat lite fyllde vi på med det vatten som jag hade i kofferten. Tom lite Loka åkte ner i kylaren. Det hjälpte bara lite tillfälligt.

Kom in till Nässjö och hittade en mack. Naturligtvis var vattenkannan tom och jag hittade ingen kran att fylla den varpå jag gick in i korvkiosk/snabbköpet (läs macken). Tjejen som jobbade där funderade lite, tog därefter ett ca halvliters mått och började fylla kannan från kökskranen. Efter ca 10-12 gånger sa jag nu räcker det nog. När vattnet fylldes på i kylaren rann det lika snabbt ut igen bakom vattenpumpen!!!

Bärgare

Ring bärgare sa Cecilia! När bärgaren kom sa han 'jag såg er tidigare på landsvägen med öppen huv och tänkte det kan bli en nästa kund'. Nässjö är en bra ort att få stopp på, om det nu är bra att få stopp. Det går många tåg. Vi kom med näst sista tåget mot Malmö och var hemma i Skurup vid midnatt. Efter lite sömn tog vi reservbilen (Z4) och körde till Karlstad. Vi blev bara 5 timmar sena, dock med fel bil.

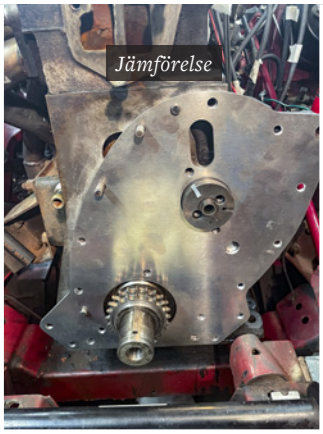
Felet

Bilen då, vad var problemet? Jo det visade sig vara en frostplugg i fronten av motorblocket som läckte. Bakom vattenpump, kamkedja mm Det var en hel del jobb och mycket som skulle skruvas av innan vi nådde pluggen. Av med huven, kylaren, en balk, vattenpump, kamkedja och plåten som sitter mot blocket i fronten. Plåten var ganska geggig av gammalt packningsgojs så jag beställde en ny av aluminium. Den var 1 kg lättare. Så nu har jag lättat bilen och ändrat viktfördelningen lite!!

Därefter ska kylaren fyllas. Lite viktigt är det vilken glykol som ska användas på våra bilar. Man ska ABSOLUT INTE blanda glykol med olika färg. Har du blå glykol tidigare så fortsätt med det. Använd glykol även om bilen bara körs sommartid utan frysrisk, glykolen förhindrar rostbildning.



Plåten borta. Frostpluggarna satt i de två runda hålen



Jämförelse



Ny plåt



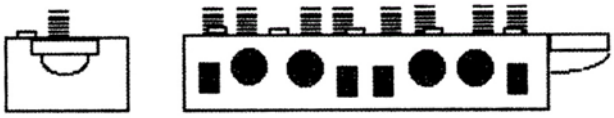
Så här ser pluggarna ut. Det finns ett stort antal runt hela motorn

Text: Bengt Nylén

Topplocken på TR3 och TR4

Man kan tro att den 4-cylindriga motor som sitter i TR3 och TR4 är lika. Men topplocken skiljer sig åt.

Figur 1
Detta topplock satt på TR3 och tidiga TR4. Det är lätt att känna igen pga av sin fyrkantiga utseende.



Low port head

Figur 2
Insugningsportarna har flyttats uppåt och förstorats för att få bättre flöde. Insugningsportarnas öppning är 1-5/8 tum i diameter.



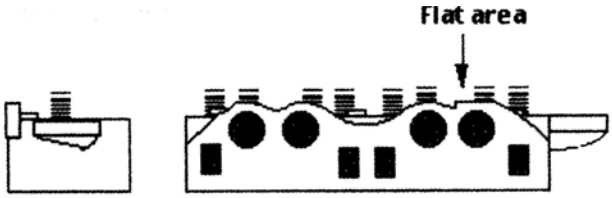
Early high port head

Figur 3
Detta sena topplock känns igen på den diagonala lutningen av termostathuset. Detta gjordes för att undvika problem i senare sked om topplocket blev planat och någon mm togs bort. Där är också mer metall mellan undersidan av topplocket och vattenutrymmet. Detta gjords för att topplocket skull bli stabilare och inte lika lätt spricka. Det medgav dessutom att kompressionen kunde höjas mer eftersom mer gods kan tas bort utan att det blir problem.



Late TR3A head

Figur 4
Detta topplock användes på sena TR3A och TR3B som hade 86 mms kolvar. Det kan kännas igen genom den flata ytan mellan insugningsportarna för cylinder 1 och 2.



TR4 head

Utförligare info på hemsidan under Event/Distrikt

- **5-7/2 Bremen Classic Motorshow**
  Bremen Classic Motorshow har varit den första stora klassiker-mässan vid årets början sedan 2003. Här samlas över 46 000 besökare under tre dagar på över 52 000 kvadratmeter utställningsyta i åtta hallar, och här finns allt som rör veteranbilar.
  https://www.classicmotorshow.de/

- **7/2 MG & Triumph Show and Spares day**
  MG och Triumph Spares Day – din ultimata destination för allt som rör klassisk bilism! www.mgandtriumphsparesday.co.uk

- **15-18/7 Goodwood Festival of Speed**
  Sannolikt den största samlingen av exklusiva bilar i världen. Tävling längs en lång bana med viss uppförsbacke.
  www.goodwood.com

- **27-29/8 Car Fest Silverstone**
  Historisk motorsport på en klassisk motorbana. Dessutom mycket underhållning av olika slag på insidan om banan. Tyvärr satsas det nu mer på underhållning än race. Många märkesklubbar har avdelning där, bl a TR Register.
  https://www.silverstone.co.uk/events/carfest

- **17-19/9 Goodwood Revival**
  Racing med klassiska tävlingsbilar i mångmiljonklassen i en 50-60-tals atmosfär. Ett besök är ett måste för alla TR-ägare.
  www.goodwood.com

- **2-9/9 European TR Meeting, Norge.**
  Mer info se separat annons.



Kenneth med sin Arnolt-Bristol. (Foto Bengt)

Text: Håkan Gerdbo Foto: Bengt Nylén m.fl

TR-familje-profilen

Kenneth Andrén!

På näst sista Cars and Coffee i Falsterbo i somras, kommer det in en fantastisk bil i vitt och blått. En Arnolt-Bristol från 1954. Alla Bristol har ett säreget utseende så blickarna fångades direkt.

För mig som relativt ny i TR gänget, blev det en upplevelse. I synnerhet som Bengt Nylén viskade i mitt öra: - Den killen kommer från en unik TR familj. De har haft flera TR genom åren. Sen kom snacket igång och genast ett uppslag till ett reportage i Magazinet. Bengt och jag besökte Bristolmannen senare, för mer fakta. Vi fick dessutom låna Kenneths album med bilder som bra kompletterar Bengts nytagna.

För många år sedan skrevs det i Magazinet om familjen, men nu måste det uppdateras.

Kenneth Andrén

Mannen i sin Arnolt-Bristol heter Kenneth Andrén och bor sedan 30 år i Malmö. Den aktuella Arnolt-Bristol l han värdigt och tidstypiskt klädd anlände i, hade han under sommaren varit ute med, på en 300-mila europatur till UK tillsammans med sin fru. Men hemma i garaget finns det fler bilar. Kenneth har tävlat flera gånger med den bilen i Mille Miglia. Men även tävlat aktivt med sin TR3.

När vi besöker hans unika garage visar han ödmjukt sina pågående projekt med bl.a en Jensen Interceptor, ytterligare en Bristol, TR3:an och en Vespa Popolino han köpte som 16 åring. I garaget står dessutom en Jukebox som han bytte till sig från Ogge, mot en Hard top till en TR6. Kenneth har ett riktigt stort motorintresse.

Arnolt-Bristol 1954

Innan vi går vidare måste lite fakta om Arnolt-Bristol nämnas, trots att det inte är en TR. Arnolt-Bristol byggdes i Italien av Carrozzeria Bertone i början av 50-talet. Nämn bilmärket på bilauktioner, utroparen går i spinn vill jag lova. Även på priset.

Bristol Cars var en brittisk tillverkare av handbyggda, exklusiva lyxbilar, som grundades 1945 ur flygplanstillverkaren Bristol Aeroplane Company. Kända för att vara unika flyginspirerade bilar i mycket små tillverkningsserier. De gick i konkurs sista gången år 2020.

Efter kriget fick Bristol, som krigsbyte från Tyskland, tag i motorritningar från BMW. De byggde därför vidare på den motor som hette BMW 328. Själva produktionen var ytterst hemlig och

inget fick komma ut – ett slags Nord Korea mentalitet präglade tillverkningen.

Familjen Andrén

Sigvard och Anita var föräldrarna. Sigvard arbetade som flygingenjör. De fick tre söner Kenneth, Göran och Peter. Göran har en son som heter Johan. Johan har två döttrar. Där stannar vi i släktforskningen vad gäller motorintresset.

Göran Andrén var dessutom kassör i TR-klubben från starten och ca 10 år framåt, så familjen har varit aktiva från allra första början. Även Kenneth och Peter var medlemmar från start. Alla var med och skruvade på alla bilar.

TR-bilarna

Att pappa Sigvard blev intresserad av just Triumph har att göra med att Kenneth hade fattat tycke för märket som ung och då speciellt för TR3.

Nu kommer vi till bilarna och börjar beskrivningen år 1978, då Sigvard köper en mer än sönderrostad TR2 årsmodell 1954, för 1500:-, med chassinummer TS538L, FXH 522 och en TR6 från 1970 med chassinummer CP51443L, GGP408. Göran å sin sida, investerar i en Italia från 1961 och Peter i en TR4 från 1962.

Historien bakom TR2:an är underbar. Bilen hade ursprungligen sålts av ANA i Linköping, men hade under 20 års tid, via många ägare totalt fallit sönder och samman. Ett mer eller mindre vrak återstod nu. 1974 började renoveringen efter att alla delar samlats ihop och 11 år senare var den klar. Bland annat hittade man 9 olika sorters lacklager.



Kenneth håller tal vid Sommarträffen 2011 (Foto: Bengt)

De första bilderna på fam Andréns TR-bilar





Sigvard har just köpt ett fynd. En TR2 som bara skulle sättas samman. 3 dec 1974



En del av karossen klar i maj 1980



Chassiet var något så när ok



Att kalla bilen för sönderrostad var en grov underdrift.

Karossen, minns Kenneth, byggdes ihop i familjens lägenhet i Vasastan i Stockholm. 4 trappor upp. Grannarna ovanför mådde inte bra av ångorna när Sigvard grundlackade den färdiga karossen. Starka lösningsmedlens tid gällde då. Men det största problemet återstod när de skulle bära ner den hopmonterade karossen till gatan. Trapphuset var smalt och Sigvard och de tre sönerna fick verkligen slita hund för att få ner den. Grannar på väg upp i trappan undrade vad som försiggick. Men de lyckades få ner den. Måste sett dråpligt ut när en bilkaross kom ut ur en port. Sen kördes den iväg i två halvor på släp.

Är den röd eller Geranium?

Nu uppkommer ett litet mysterium när det gäller TR2:an. När Sigvard övertar den är den i dåvarande registret inskriven som röd. Nu är den lackad i originalfärgen Geranium. En kulör som är att likna vid en typ "pink cayennfärg", även kallad "orangeröd". Kanske skulle stått Geranium från början istället. Myndighetens färgsinne brukar vara lite si o så, som Bengt mycket riktigt anmärker. Bakom alla färglager tog Sigvard reda på att originalfärgen var Geranium. Samma färg som Dinky Toys bilen.

Tillbaka till år 2018. Då har Anita formellt tagit över både TR2an och TR6an. Anita fick den i 50-års present av Sigvard.

Italian tar Kenneth över och kompletterar därmed sin TR3 från 1957. Peter äger fortfarande sin TR4. Kenneth köpte sin TR3 redan 1970 för 1,400:- inklusive en ny verksatdshandbok. Kenneth bjöd först 1000:-, men då ingick ingen handbok och den behövde han verkligen.

År 2026 äger fortfarande Kenneth, som nu bor i Malmö, sin TR3, men har ställt av den sedan den var med i en krasch på Kinnekulle år 1988. En våldsam krasch, där gängorna på hjulbultarna försvunnit och vänster bakhjul körde om Kenneth i en högerkurva. Bilen träffade en kantsten, tippade på nosen och blev sedan hängande upp o ner på ett Armcoräcke. Kenneth hängde upp o ner men klev ur oskadd men mycket omtumlad. Bilen står nu i Kenneths garage med karossen någorlunda riktad o klar.

Peter, som bor i Stockholm äger fortfarande den TR2, som alltså Sigvard köpte 1978 och sin ursprungliga TR4 från 1962. Men nu har en ny Andrén dykt upp på scenen. Johan, boende i Stockholm, som dessutom nu äger en vit TR6 från 1970. Hänger ni med? Den som hans farfar Sigvard en gång köpt.



Dinkey Toys gjorde en modell på TR2 i just färgen Germanium

Den kanske mest kända och fotograferade Andrén-bilen, är trots allt den TR2 som Sigvard köpte och mamma Anita sedan tog runt på flera träffar – bilen med den unika färgen som alltid stack ut var den än befann sig. Geranium syns. Anita älskade sin bil.

För att flytta fram historien till nutid tar vi därför en intervju med den senaste i familjen, Johan, som på ett målande sätt beskriver sin Triumpvärld inom familjen.

Johan berättar själv om sin uppväxt i familjen Triumph

– Triumph har alltid funnits där, som en självklar kuliss genom hela mitt liv. Ett av mina allra tidigaste minnen är när jag fick följa med farmor Anita och farfar Sigvard på en Triumphträff i England. Att vakna upp i ett fuktigt tält på ett gigantiskt gräsfält och kliva ut i morgondaggen bland hundratals brittiska sportbilar – den doften av fuktigt gräs, bensin och motorolja satte djupa spår i en liten kille.

Många av barndomens somrar kom sedan att kretsa kring farfar. Vi tillbringade oräkneliga timmar i garaget medan han med van hand meckade med någon maskin. Med jämna mellanrum torkade han av händerna på en trasa, nickade bort mot en vit, helt isärplockad sportbil och konstaterade krasst att den där, den skulle jag ärva en

TR2 klar 1983. Här en bild från 1984. Anita vid ratten

vacker dag. Det visade sig vara en TR6:a,men då var den mest ett fascinerande pussel i delar.

Under några år under uppväxten körde pappa en ljusblå Triumph Stag. Kontrasten mellan den dova brittiska V8-motorn och Twisted Sister dundrande ur högtalarna var oslagbar, och jag minns hur otroligt coolt jag tyckte att det var att åka med. Mindre coolt kändes det dock den där dagen då vi rullade upp till Kolmårdens djurpark. Väl framme vid bilsafarin tog det tvärstopp i entrén; en tygsufflett dög uppenbarligen inte som skydd mot lejon och andra rovdjur. Besvikelsen var total, men byttes snabbt mot en ganska dråplig syn när vi i stället fick snylta plats på en turistbuss genom parken, inklämda bland ett helt gäng entusiastiska tanter med kaffetermosar.

Sedan har vi historierna som etsat sig fast och blivit en fast punkt i familjens mytologi. Jag minns det som igår (trots att jag var 6 år) när mamma och farmor körde i vårbilsparaden 1983. Anekdoten om hur självaste Prins Bertil kom fram och frågade farmor om Martin Ljung fick provköra TR2:an har jag nog hört minst femhundra gånger.

Åren gick, och så småningom gick farfar bort, och ett antal år därefter även min farmor. Löftet om den vita TR6:an fanns kvar någonstans långt bak i medvetandet, men med tiden hade det bleknat och mest känts som en fin barndomsdröm. Tills en dag för tre år sedan, när pappa plötsligt ringde och meddelade att det var dags.

Ansvaret jag kände för att faktiskt få bilen i trafikdugligt skick igen var enormt. Det kändes förstås otroligt hedrande och roligt, men också ganska övermäktigt. När jag stod där med bilnycklarna i handen och ett fysiskt medlemskort i Triumphklubben kände jag mig nog vuxen på riktigt, för allra första gången i livet.




30
30
F·XH 522



Anita vid ratten på TR2:an vid klubbens Sommarträff år 2011 i Linköping. Foto Bengt



Kenneths garage 2026-1014. TR3 under renovering. Foto Bengt

Till skillnad från min pappa och hans bröder hade jag varken den mekaniska vanan, tålamodet eller något naturligt driv att ligga under en domkraft på ett kallt garagegolv. Pappa lugnade mig och intygade att det inte krävdes några större ingrepp, utan att det i princip bara handlade om att ”sätta ihop alla delarna igen”. Det visade sig ganska snabbt vara en sanning med kraftig modifikation; det är en sak att montera ihop något man själv plockat isär, en helt annan att tyda någon annans trettio år gamla demontering.

Arbetet har fått ta sin tid, med många timmars funderande, ett antal mekaniker och en hel del svordomar, men det rör sig sakta men säkert framåt. Ambitionen är att den ska vara helt körklar till sommaren 2027. Vid det laget lär jag ha rört vid, renoverat eller bytt ut i stort sett varenda skruv och komponent på hela bilen.

Varje gång jag sätter mig i den (nu nästan körbara bilen) känns det som att få en varm kram av farfar. Och historien verkar redan upprepa sig på nästa generation. Hemma har mina två döttrar, Bianka och Laura, redan dragit igång diskussionerna om vem av dem som en vacker dag ska få ta över nycklarna efter mig., slut citat.

Jag tycker att Johans egna beskrivning är en vacker betraktelse över vad en familj med Triumph som intresse faktiskt betyder samtidigt som den fortätter att blicka framåt. Vi räknar således med att båda döttrarna blir medlemmar i Triumph TR Club Sweden framöver.

Fel klubb

Under vår research har vi kommit på att Johan faktiskt inte var medlem i vår TR-klubb. Han har trott detta hela tiden, men det var faktiskt en annan Triumph-klubb. Nu har han ordnat upp saken och finns i vårt medlemsregister. Johan du är mer än välkommen och nu vet alla historien om er fantastiska familj. Vi längtar efter att få se din TR:6 på träffarna och att du för TR-traditionen med familjen Andrén vidare.



Göran med Italian på Donington Park 1978. Sonen Johan hjälper till att tvätta





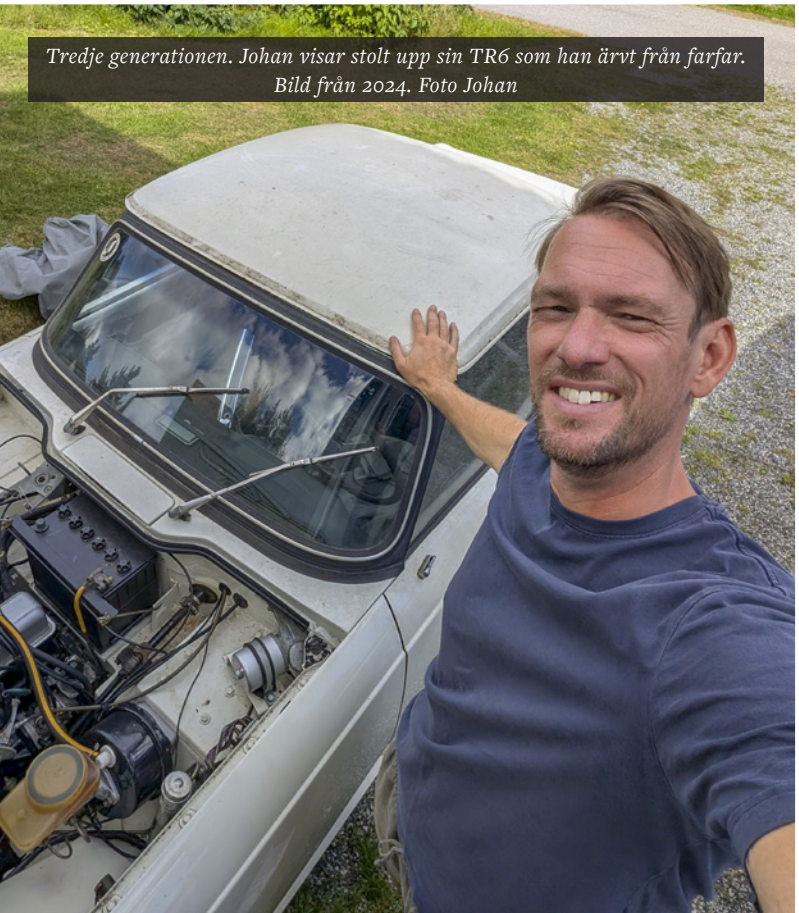
En bild på TR6:an från 1980. Ägs nu av Johan Andrén



Sigvard som är ursprunget till familjens stora intresse för bilar och i synnerhet TR-bilar måste så vara med på en bild. Här stolt poserande i den nyrenoverade TR2:an 1983



Johans TR6. Foto Johan



Tredje generationen. Johan visar stolt upp sin TR6 som han ärvt från farfar. Bild från 2024. Foto Johan



Peter med sin TR4 år 1978



Aros Motorveteraners monter med engelska, franska och svenska bilar. USA-bilarna fick inte vara med här

Text & foto: Bengt Arvidsson

Eskilstuna Veterandag

SVERIGES STÖRSTA VETERAN-EVENEMANG

Sedan början av åttiotalet har veterandagarna på Ekeby flygfält i Eskilstuna arrangerats av AHK Eskilstuna och Eskilstuna flygklubb, alltså ”flyg högt eller flyg lågt”. Under pandemin var vi förstås tvungna att ställa in säger Eva-Elisabet Karlsson som är en av arrangörerna. Samarbete mellan en veteranbils- och en flygklubb kanske inte är så vanligt. Kombinationen att uppleva dels veteranbilar och dels lite nostalgiska flygplan både med och utan egen motor och dessutom på nära håll stimulerar alla sinnen.

Kombinerad tillställning

Flyg och bilar kombineras också med en ”knallemarknad”. I år var 226 marknadsstånd på plats och man kunde köpa allt från kolvar till en trettiotals Singer till vita kostymer i Saturday night fever stil. Det är lite balsam för själen och underhållande inspiration att gå runt bland marknadsstånden. Man upptäcker hur mycket spännande saker som finns att köpa. Tur då att jag åkte i TR3:an som har ganska begränsat lastutrymme.

THE MAIN THING är väl ändå bilarna och här kan man skåda ”alla” typer. I mitten av mässan finns klubbmontrarna, i år ca 15 st. Av engelska märken deltog Jaguar, Rover och MG. Tyvärr ingen TR monter men kanske nästa år... Jag parkerade i Aros Motorveteraners monter tillsammans med MG, Dart GT, trettiotals Ford, och Mustang bland annat. Volvoklubbarna med Amazoner-, PV- och P1800 var välrepresenterade.

Plötsligt dök han upp

Från ingenstans dök han sen upp, Thomas Larsson från Eskilstuna medlem i TR-klubben och stolt ägare till en TR6 PI. Thomas berättar att han är spekulant på en TR5 så vi pratade TR-bilar i största allmänhet, otroligt inspirerande. Torbjörn Appelqvist med fru Ann-Christine var också på plats och vi konstaterade tyvärr TR-klubbens frånvaro. Nästan på stående fot bestämde vi att 2027 då ordnar vi en TR-klubbmonter och ser till att fylla den med ”the most classic British sportcars”, Triumph TR´s.



SAAB och Volvo i samma klubb?? Händer bara i Västerås



Härligt ljud från dubbeldäckaren som flög både högt och lågt



Dubbla SU ser man, men vad döljer sig månne inne i den snygga motorn?



SAAB 93, en riktig svensk klassiker där man fyller på oljan i bensinen



En annan svensk folkbil i mint condition



Bengt Arvidsson, Torbjörn och Ann-Christine Appelqvist har trevligt på veterandagen



Ett av 226 marknadsstånd med spännande grejor



TR-medlem Thomas Larsson beundrar TR3A



MG-klubbens monter var välbesökt

Byte till AL-sump

Många TR-bilar droppar lite olja. En del olja kommer säkert från ett otätt oljetråg. Det gamla oljetråget i plåt som sannolikt varit av och på någon gång och dessutom har en torr packning är inte idealiskt.

Jag rekommenderar byte till en AL-sump. Köp gärna den från Bastuck. Den säljs av både Bastuck och Rimmer/Moss i UK. Köp även nya längre skruvar eftersom AL-sumpens kant är betydligt tjockare.

Hur gör man montaget för att det verkligen skall bli tätt? Jag bytte i somras på min TR5. Tord Gullstrand på TG-motor har byggt motorer i 40 år och rekommenderar följande.

Hela kanten på sumpen belägges med fett. Jag använde typ High Temp Grease CRC. 100 ml tub men det duger med annat också.

Lägg dit packningen och kolla att hålen passar. Justera hålen med en vass kniv där de inte passar exakt så att det blir lätt att montera bulten i hålet när du väl ligger under bilen.

Packningen ovansida belägges också med samma fett.

Därefter monterades sump. Varje bult fick en klick Loctite Silicion Blue runt gängorna för att få 100 % tätt i bulthålen. Denna stelnar inte vilket den röda gör. Dra ej åt någon bult för fullt innan alla är monterade. Sätt i alla bultarna först och låt det vara ca 1-2 mm kvar tills de är fullt åtdragna. När alla är på plats drar du åt.

Det medlevereras en skvalpplåt som är ett måste om bilen skall gå på tävlingsbana eller liknande. Skall du bara finköra med bilen behöver du inte montera den. Se bara till att du alltid har gott om olja i tråget.

Fettet runt packning gör att packningen hålls mjuk och är i funktion. Efter en tid kan du ev efterdra bultarna.



Bastuck oljetråg med packningen provmonterad

Loctite Silicon Blue, SIS 5926



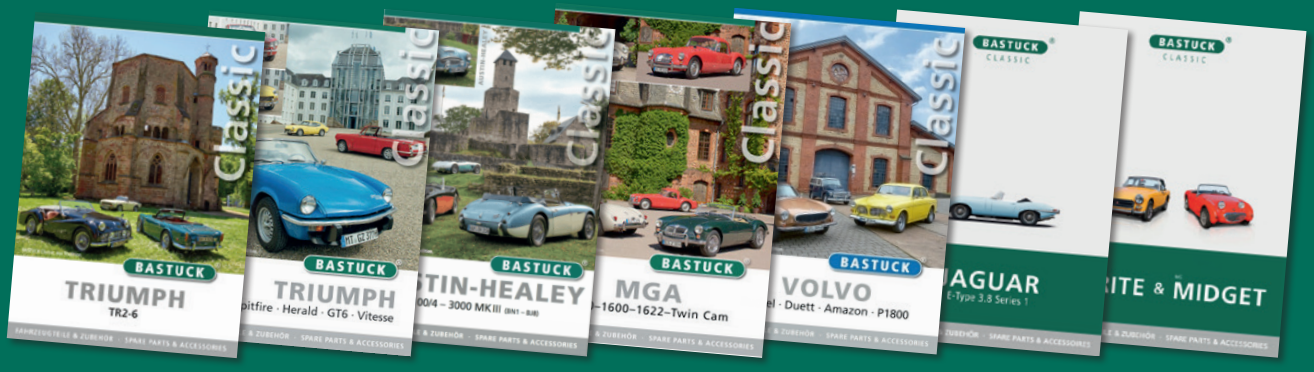
BASTUCK®

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



Triumph make the TR4A to give the man who drives hard a real ride for his money

Triumph haven't made this car for the easily satisfied. There's craftsmanship, engineering genius and attention to your safety. The TR4A is designed to give you the sheer pleasure of driving. So it can reach a 110 easily, get 0-50 through the gears in 7.9 seconds. You won't only want to own one for this.

The TR4A has more than any other sports car. A rally-proven 2.2 litre engine. Safe-cornering four-wheel independent suspension. Adjustable steering column. Safe rigid steel girder chassis tough enough to build a truck round. Fringe benefits—form-hugging bucket seats, wind-up windows, deep pile carpet, anti-burst door-locks, collapsible steering column, pedding all round the cockpit, boot enough for a bag of golf-clubs and a nuggetty gear-lever that puts you right in touch with the gear-box. It adds up to one great car.

The TR4A's for enthusiasts . . . for men who accept a thoroughbred's challenge. You?

Soft top 5968.4.7. Hard top £1,010.10.5.



Standard Triumph Saies Ltd.
Lowdev: Eheonissnss:
Burveley Square, London W1.
Telephone: ORDIIcaner 6856

TRIUMPH

TRIUMPH PUTS YOU SAFELY AHEAD

Annonsen är färglagd med AI



British Sports Car Meeting 50 ÅR

Uppsamling vid målet

Text: Martin Selander med smärre kompletteringar av Torbjörn Zettergren
Foto: Torbjörn Zettergren & Tommy Lyngborn

BSCM (British Sports Car Meeting) startade 1976 som ett gemensamt arrangemang mellan de svenska brittiska bilklubbarna. Första årets rally arrangerades vid Omberg. Under framförallt 90- och 00-talet var ibland deltagarantalet över 100 brittiska bilar. 2016, efter 40 år, valde de dåvarande organisatörerna att tacka för sig efter alla år.

Nya krafter tog vid och nu har en löst sammanhållen grupp, med representanter från de olika brittiska bilklubbarna, arrangerat BSCM sedan 2017 med uppehåll 2020 på grund av pandemin.

Med årets möte firade vi 50-år och ser fram emot många fler år med BSCM. 2026 års möte samlade 71 deltagande ekipage och det känns som att intresset från tidigare år består.

Ett led i samarbetet är att TR Magazinet valt att publicera Martin och Alvar Selanders (MG Klubben) reseskildring från årets BSCM-möte, dock med lite Triumphanpassningar och bilder. Vem vet, nästa år kanske det blir TR-klubbens artikel som delas.

Redan från E20 ser vi de första MG:arna, en Triumph och en Morgan på väg upp till parkeringen vid Läggesta station. Det är någonting på gång! Efter fyrtio ganska osköna minuters transportsträcka på motorvägen i vår MGB från 1965 med taket nere, välkomnas vi vid starten av Tommy Lyngborn och Monika som förser oss med roadbook upprättad av TR-klubbens Bengt Arvidsson och testar vår tidsuppfattningsförmåga. 28 sekunder blev det, vilket jag tror var vårt bästa resultat under hela dagen.

Vi är ivriga att komma i väg, då det är första gången som vi är med på British Sports Car Meeting, och sträckan är ny för oss. Sonen Alvar, 12 år, tar sig an kartläsaruppgiften med stort engagemang och guidar mig snabbt i väg mot Stallarholmen. På väg ut ur Mariefred passar vi på att svänga upp för en snabbvisit hos goda vänner i Slottsbrinken.

Vi anländer till andra kontrollen i Stallarholmen i perfekt väder, strålande sol, några slöjmoln och 25 grader varmt. Lång kö till nagellacksprovet och för ett ögonblick vill rastlösheten få mig att åka vidare utan att ta kontrollen, men sonen övertalar mig om att vi ska ta alla kontroller i tur och ordning. Skönt att rastlösheten inte har gått i arv i alla fall. Vid kontrollen rullade Robban Pettersson in i sin udda skapelse MG RV8, tillsammans med en kompis som fått problem med sprucken remskiva i sin Morgan +4 från 1952.

Bristfälliga kunskaper om nagellack

Efter att sonen och jag konstaterat att våra kunskaper om nagellack visat sig vara minst sagt bristfälliga, styrde vi kosan mot Strängnäs. Vi höll maniskt utkik efter skylten ”Löt 2” då vi förstod att om vi missade denna så skulle det innebära en smärre katastrof. Efter härliga vägar i sörmländskt jordbrukslandskap anlände vi till Strängnäs där kringelikrokarna på de små stadsgatorna till slut förde oss fram till broöppning vid Tosteröbron. Vi fascineras av svängbron och den otroligt låååångsaaamma låsningsmekanismen. Vid kontroll tre vid Mälarforum var det ingen kö och vi tvingas tyvärr inse att vår kastförmåga med liten leksaksbil var ungefär lika dålig som våra kunskaper om nagellack.

På 55:an efter Hjulstabron överraskas vi plötsligt av skylten ”Uddala 8” samt ”Teda Kyrka” och jag tvingas göra en ganska brysk inbromsning för att klara vänstersvängen. Dock bra att veta att bromsarna gör sitt jobb när de behövs. Åter igen bär härliga lantliga vägar i ett svenskt sensommarlandskap oss så småningom fram till den forna Hummelstabaren längs gamla E18. Man förstår att detta var en institution i vägkrogarnas värld i sin glans dagar.

Att köra bil med förbundna ögon har jag aldrig behövt göra tidigare och hoppas verkligen slippa göra igen. Läskigt! Att det dessutom lutade svagt uppför spelade balansorganen ett rejält spratt och när jag var säker på att jag hade åkt MINST fem meter visade det sig att hade kommit knappt en! Fail vid kontroll 4 också med andra ord. Vid denna tid var vi rätt hungriga och vi funderade på att ta en lunchpaus på Hummelsta pizzeria. Dock konstaterade både sonen och jag när vi rullade in mot pizzerian att vi inte

delade pizzerians musiksmak, så vi accelererade i stället norrut in i det pastorala igen. Det blev i stället ett kort stopp i solen på en grusväg, där medhavda mackor och kaffe intogs.

På vägen mot Sparrsätra kyrka och den sista kontrollen hade vi ett gäng vackra Lotusar i backspegeln. Vid det enda tillfället där vi misslyckades med att följa den utmärkta vägvisningen fick jag, efter att ha lyft armarna uppgivet i vädret, kamratlig hjälp av Lotusen bakom mig om vilket håll vi skulle i korsningen. Åter på rätt kurs kom vi fram till den sista kontrollen vid vackra Sparrsätra kyrka. Racingflaggor var visst inte heller vårt expertisområde, så lättade över att förnedringen var över satte vi kursen mot efterlängtat kaffe och tårta på Landsberga gård. Överraskande nog möttes vi även här av Tommy och Monika, som hade åkt raka vägen till målet, och som tillsammans med Anders Gustafson med sambo Anna Karin från Austin-Healey-klubben skötte sekretariatet. Utslagsfrågan var hur långt är ett snöre? Tja, det i burken trodde jag var 10 m, men det var det inte, bara 6,97. Fail again!

Efter att ha beundrat och fotat maffiga TVR:er, slanka Jaguarer och syskon och kusiner inom MG-familjen och alla de andra fantastiska brittiska bilmärkena som var representerade, tittade vi upp mot himlen och insåg att det började bli dags att bege oss hemåt. Efter att ha mött, som det kändes, 1 000 motorcyklar i nordlig riktning på 55:an och efter att ha avverkat ytterligare en timmes själadödande motorvägstransport rullade vi in på garageuppfarten i Rönninge precis när den första droppen regn träffade motorhuven. Med bensindoft i kläderna och allmänt sönderblåsta körde vi in MG:n i garaget och drog över tonneaun för den här gången.

Stort tack till arrangörerna av jubileumsversionen av British Sports Car Meeting 1976–2026! Jag och sonen ser redan fram emot nästa års upplaga.



Lunchpaus



Segrare Sten Lundgren Strängnäs, Triumph TR5



Andra pris till Robert och Oskar Backman Danderyd, TVR S3C



På tredje plats kom Hans och Elisa Fagerberg Nacka, Westfield Seiw



Anders Gustafsson läser upp pristagarna

Resultatet av de fem första pristagarna:

1:a 40 poäng Sten Lundgren, Strängnäs, Triumph TR5

2:a 36 poäng Robert Backman med passagerare Oscar Backman, Danderyd, TVR S3C

3:a 35 poäng Hans Fagerberg med passagerare Elisa Fagerberg, Nacka, Westfield SeiW

4:a 34 poäng Christer Månsson med passagerare Filip Borges Månsson, Kista, AH 3000 Mk3

5:a 32 poäng Claes Berglund med passagerare Susanne Andersson, Sollentuna, Lotus Exige



En Escort utöver det vanliga



Kast med liten bil



Triumph TR5 mäter sig mot Aston Martin DB6

Hjulafton 2.0

Hjulafton i Lidköping har arrangerats i 30 år och sista gången var tyvärr i fjor. Då fylldes torget av motorcyklar och hela city fylldes med olika motorstyrda ting.

T.ex. entusiastbilar av olika slag, USA-bilar, engelska och tyska bilar, tävlingsbilar, driftingbilar med uppvisning, jetski uppvisning mm. Upplägget har varit att vi har träffats hemma hos Fabbe o Siw på en fika i trädgården på torsdagseftermiddagen och därefter kört ner och parkerat våra TR-bilar vid åkanten.

På fredagen har vi TR-medlemmar åkt och besökt något trevligt som Fabbe fixat.

Trots att den sk Hjulafton tog slut så bestämde sig Fabbe och Siw att de skulle fortsätta med sin träff. Så i vanlig ordning träffades vi i trädgården på Rådagatan hos Fabbe på torsdagen 6/8 trots några kraftiga regnskurar emellanåt. Vi var 25 personer. Efter fikan delades vi upp i ett Herr-lag och ett Dam-lag. Någon dam valde att följa med i Herr-laget, men det fanns ingen man i Dam-laget. Herr-laget åkte till Alfs bilmuseum i Rörstrands gamla fabrikslokaler.

Där fanns det väldigt fina välputsade bilar. Många Volvo, allt fantastiskt välordnat och dammfritt. När vi tittat klart och återvände till Rådagatan satt damerna redan och smuttade på ett glas vin.

Gemensam middag intogs därefter på Stures Krog. De klarade fint att ta mot hela gänget trots att vi var 25 personer och maten smakade bra till hyfsat pris.

På fredagen samlades vi igen på Rådagatan kl 10.00 och vi i Herr-laget åkte till

'Gärdhems Goa Gubbar'

Det är ett gäng som tyckte det var tråkigt att stå ensam hemma i garaget och meka, dessutom kan man behöva en hjälpande hand ibland. Efter att ha hyrt olika rivningslokaler, som de blev utkastade från när det var dags att riva, hittade de en fastighet till salu. Ett hus/villa där frun hade drivit kiosk i många år och mannen hade mekat med lite olika saker så det fanns ett stort verkstadshus intill. Verkstaden var oisolerad och kiosken i väldigt dåligt skick. De är ca 10 personer i gänget och de har lagt ner massor med tid på att fixa till lokalerna på ganska kort tid. Dessutom har de parallellt jobbat med anledningen till att de är här – renovering av sina bilar. Nästan bara engelska bilar, inga jänkebilar. De tar för stor plats.

Endast egna bilar

De renoverar bara sina egna bilar, inga jobb till utomstående.

Vi åt hamburgare som grillades i deras trädgård innan vi åkte vidare till Trollhättan och Saab Car Museum. Här var det också väldigt välordnat och många Saab'ar (såklart). Museets samling omfattar drygt 150 bilar, från ursaaben från 1945 till de sista som tillverkades 2011. Bl.a. Erik Carlsson på takets bilar, konceptbilar och Sonett som började byggas i Arlöv utanför Malmö. Och både Saab 93 och Saab 93....Obs! Det fanns en äldre 2-takts modell som hette 93 och en betydligt yngre som också hette 93. Kvällens gemensamma middag intogs på Stadshotellet.

På lördagens morgon var Fabbes träff slut men några medverkande åkte till Kinnekulle. Cecilia och jag åkte till torget i Lidköping och köpte blåbär med oss hem.

Tack Fabbe och Siw för trevliga dagar i glada människors sällskap.

Sten Lennbro

När Herrgänget farit iväg på sina äventyr stannade vi damer och hade samkväm i Siw och Fabbe's vardagsrum. Vi dryftade både ditt och datt.

Fredag morgon samlades vi alla hos Siw o Fabbe. Vi fick två mycket kompetenta damer/guider som körde runt med oss i vanliga bilar under dagen, Siw och Inger.

Först var vi på Rörstrands museum som har 300-års jubileum i år. Där fick vi se många vackra föremål. Alldeles i närheten fanns Konditor Trulsson som erbjöd oss go-fika. Så bar det iväg till 'Kläder på Landet' en bit utanför staden. Det blev inget köp för mig!

Därefter åkte vi till Vänerns strand i Lidköping med fin strandpromenad med vacker vy mot Kinnekulle. Där intog vi lunch i det fria. När vi var mätta och belåtna åkte vi in till city och studerade lite klädesbutiker. Där blev det ett litet köp.

Nu var orken slut så vi åkte till våra respektive vilosäten för att kunna vara pigga till kvällen.

Tack Siw och Inger för en trevlig dag.

Cecilia Lennbro



Tjejerna


Fabbes verkstad


Gärdhems Goa Gubbar


Gärdhems Goa Gunnar


GGG Gärdhems Goa Gubbar


SAAB museet


Gärdhems Goa Gubbar


Lars Brändström i fynd
från kiosken hos Goa Gubbar


Alf o Gunnar


Mats Petersson med fynd
från kiosken hos Goa Gubbar


Fabbes trädgård



Text: Finnvid Prescher, Leif Leander
Foto: Finnvid Prescher, Elisabeth Prescher, Leif Leander, TR Register Belgium

37:e Euromeet 2026 i Dinant, Belgien

I år var vi två bilar från Sverige att delta i Euromeet. Annie och Leif i deras TR5 och Elisabeth och Finnvid i TR6. Vi körde var för sig ner till Belgien, Annie och Leif åkte med färjan Göteborg-Kiel medan Elisabeth och Finnvid åkte via Trelleborg-Rostock.

Resan från Lagan

Vår resa började som sagt ner till Trelleborg en eftermiddag för att ta nattbåten till Tyskland. Som tur var fällde vi upp taket innan vi körde på färjan eftersom bilen stod ”utomhus” och det regnade lite under överfarten. De första milen efter färjan körde vi med taket uppe, mest för att det skulle torka ordentligt. När vi svängde av Autobahn efter några mil cabbade vi ner kvickt. Vi körde åt sydväst med ett första stopp i Wietze på Lüneburger Heide där vi besökte ”Deutsches Erdölmuseum”. Själv hade jag ingen aning om att man hade en oljeproduktion i Tyskland, men detta började redan på 1600-talet då man grävde efter oljesand. Kring 1900 började man borra efter olja, storhetstiden var mellan 1908–1910 då 80% av Tysklands oljeförsörjning kom från Wietze. Produktionen höll på fram till 1963 och nu har man samlat hela historien i museiform. Det 54 meter höga borrtornet stårar över samhället.

Vår första övernattning hade vi i Nienburg. På promenaden efter 38 mils körning råkade vi på ett Polismuseum som var speciellt och visade polisens utveckling från 1900-talets början till nutid. Extra speciellt var ett uppstoppat vildsvin, Luise, som hade använts för att spåra upp narkotika. Hon var tydligen väldigt duktig och hade fått många utmärkelser!

Dag 2 hälsade vi på goda vänner för en fikastund. Mörka moln drog in och paraplyet fälldes upp över sittbrunnen. Strax därefter öppnade himlen sig och det blev en tjurrusning ut till bilen för att fälla upp taket. Det fick sitta upp i ca 10 mil tills regnet hade dragit förbi. Kvällens övernattning blev strax innan den nederländska gränsen.

Den tredje dagen körde vi genom Nederländerna ner till Dinant i Ardennerna där Euromeet officiellt började på fredagseftermiddagen. Vi konstaterade att det skiljer väldigt mycket i pris på drivmedel, dryga 6 kr litern mellan Tyskland, Nederländerna och Belgien. Nederländerna är dyrast och Belgien billigast så det var inte så konstigt att bensinmackarna kryllade av nederländska bilar när man kom in i Belgien.

Annie och Leifs resa från Karlskoga.

Efter kaffe i Sjötorp och lunch med Siw och Fabbe på Cafe Nordpolen i Vara kom vi till Göteborg och Stenafärjan till Kiel.

I Kiel startade vi optimistiskt med taket av men det gick inte mer än några kvarter inne i Kiel förrän vi fick svänga in på en tvärgata och dra på mössan. Sedan fick den sitta på kommande 6 timmar.

Från Kiel körde vi till Glückstadt till färjan över Elbe. Ingen kö så det var bara att köra ombord. Men efter överfarten så var det flera `Umleitung´ som fördröjde 40-milaresan till vårt första hotell i Nederländerna. Ett litet trevligt hotell som ligger ute på landet och granne med kohage och naturen. En öl i kvällssolen smakade bra.

Nästa morgon var något sval men vi startade med mössan av. Vägen ned genom Belgien och till Maastricht, ligger visserligen i Nederländerna, var bekväm så länge vi var kvar i Nederländerna. Belgiska vägar är klart sämre. Ytbeläggningen framför allt är dålig så det skramlar en hel del mil efter mil. Man hoppas att delarna sitter kvar på bilen. Annie och jag kör med headset för internkommunikation så vi slipper de värsta oljuden.

Vi hittade in till Maastrichts centrum och kunde parkera för att se oss om och dricka en eftermiddagskaffe med våffla vid ett mycket livligt torg. Våffla skall man ju ha i dessa trakter.

Vi tog oss ut från stan i eftermiddagsrusningen för att köra till vårt hotell i centrala Hasselt. En gammal stad från 1200-talet. Det var mycket smala kullerstensgator och trots det okej att köra. Folk vinkade glatt fram oss. Bilen fick en fin inlåst nattparkering. Hotellet var bra men lite inklämt i de gamla husen men med en överraskande oförtjänt dyr frukost!

Sista delen till vårt mål Dinant i Ardennerna, i södra delen av Belgien gick utmärkt bra. Naturen blev mer kuperad och skogig. Vi kunde åter lyckas med en central parkering och kunde därefter promenera runt för att se några av det man skall titta på i Dinant.

Saxofonens konstruktör/uppfinnare Adolphe Sax, född här 1814, fick patent på saxofonen 1842. Så flera stora saxofoner med dekorativa mönster finns runt om i stan. Bland annat en tre meter hög i mässing nära hans lilla museum. Charles de Gaulle står också staty vid en bro med hans namn. Han blev skadad här vid ett slag 1914.

Europaträffens hotell, vårt hotell, låg en liten bit uppe i bergen och skogen. Vackert. Annie och jag var en dag tidigare än träffens egentliga start. Det gav oss tid till en långpromenad i branterna och bad i hotellets pool. Trevligt, lugn och ro innan allt drog igång.

Euromeet börjar officiellt

Vid ankomsten till Hotel Castle Pont -à-Lesse välkomnades alla med den lilla traditionella hutten och utdelning av roadbook och goodiebag. Totalt var vi 117 bilar på helgträffen, flest från Tyskland, England, Schweiz och Holland. Förutom vi två svenska bilar, deltog en från vardera Frankrike och Italien, tre från vardera Tjeckien och Norge. Eftersom det bara fanns 90 rum på hotellet fick de 27 deltagande belgarna bo på ett annat hotell.

Då vi var så många delades vi upp i två grupper. Ena gruppen fick åka bilturen på lördagen medan den andra gruppen hade en båttur på floden Maas (Meuse på franska). På söndagen var det tvärtom. För vår del så hamnade vi i gruppen som började med båtturen vilket var en skön avkoppling efter många mils bilkörning dagarna innan. På båten bjöds det på en grillbuffé och härliga vyer över det spektakulära landskapet med fina gamla slott och herresäten. I branterna och stup i skogen och branterna längs floden var det full aktivitet med bergsklättring. Säkrad och friklättring. Är berget av ”god” kvalitet eller vad, jag vet inte.

Helgens huvudtripp

Road trippen på 152 km gick genom det vackra landskapet i Ardennerna, först längs med floden Maas och sedan upp på den arden-



Färjan över Elbe väster om Hamburg



Tänk om...!

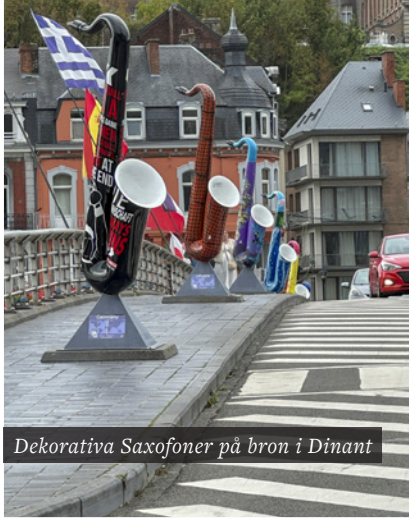

Den imponerande backen efter startrakan



En av de fina parkeringarna



Adolphe Sax staty



Dekorativa Saxofoner på bron i Dinant



Fina miljöer åkte vi förbi



Båttur på Maas



Annie och Leif anländer



Alla TR-modeller var representerade

niska platån. Nära den franska gränsen passerade vi slottsruinen i Agimont varefter turen fortsatte förbi ett antal fina herrgårdar från tidigt 1900-tal. Vi åkte igenom den charmiga orten Falaën, officiellt framröstad som den vackraste orten i Vallonien. Lunchen intogs i det gamla klostret Maredsous. Här bryggs det naturligtvis också gott öl som sig bör i Belgien. Vägarna i Belgien är väl lite si och så, bitvis riktigt bra men tyvärr mer än dåliga på sina ställen. Våra bilar fick verkligen motionera fjädring och stötdämpare, hjulupphängningar, avgassystem och allt annat. Det blir till att efterdra i stort sett alla bultar och skruvar i bilen. Roadbooken ledde oss in på många vägar med farthinder som på sina ställen inte var lämpade för låga TR-bilar. Vi funderade på om arrangörerna hade kört turerna med sina TR. Dessutom hade man inte kollat upp om det hade påbörjats vägarbeten innan träffen vilket innebar att roadbooken inte alltid stämde. Vid ett tillfälle var vi totalt bortkollrade och fick använda GPS:n för att komma tillbaka till hotellet.

Veckan efter helgträffen

Helgens träff slutade med frukost på måndagen och vi 50 bilar som hade bokat in oss på efterturen gav oss av till Hotel Azur en Ardenne i Barvaux, hotellet som blev bas för oss fram till torsdagen. Turen gick genom vackert landskap längs floden Maas till Namur och härlig panoramautsikt över nejden. Uppifrån Citadel de Namur ledde ”Route Merveilleuse” över en berömd kullerstensväg ner mot floden igen. Fina kurviga vägar i ett böljande landskap, upp och ner, var härliga att köra med våra TRajor. Totalt denna dag blev det 142 km.

Tur till Stavelot

De följande dagarnas turer kunde vi välja i vilken ordning vi ville. Vi svenskar började med turen till Stavelot med stadsvandring och besök på museet över Spa-banan, Belgiens Formel-1 bana. Museet hade många bilar, motorcyklar och formel-1 bilar som hade tävlat på Spa-banan. Det fanns mycket att se på om Jacky Ickx, landets legendar i Formel-1, samtida med vår Ronnie Petersson. Efter museet åkte vi vidare till Francorchamps och Spa-banan som var en upplevelse, framför allt hur kuperad banan är. Det hade varit kul att köra på banan med våra bilar! De som körde på banan, när vi var där, tillhörde Porsche Experience. Väl åter på hotellet smakade det bra med en och annan öl och en fantastisk middag. Det här hotellet höll en betydligt högre standard än det i Dinant. Förstklassig mat och suverän personal. Under middagen öppnade sig himlen och det kom ett ordentligt ösregn, tur att taken på bilarna var uppe!

Nästa tur gick till Bastogne, staden där ett av de större avgörande slagen under andra världskriget ägde rum. Här besökte vi


Vy från promenaden


Arrangörerna med Nico De Pryck i spetsen


Spa-museet


Bensträckare i naturen


Vår schweiziska väns fina väst


På tur i Belgien


Snacka om ösregn!


Charles de Gaulle


Glada miner, god mat och dryck tillika

Bastogne War Museum som berättade om hur de allierade landsteg i Normandie och avancerade in i Belgien och slutligen i december 1944 besegrade tyskarna som fick retirera. Man har också en stor utställning av fordon av olika slag från andra världskriget. Många av dessa gamla tanks och bilar restaureras i en egen verkstad på området. Återigen avslutades dagen med god dryck och middag. I år, liksom förra året, skänktes det pengar från deltagande klubbar till cancerforskning i stället för överlämnande av presenter till arrangörerna. Dock var det befogat med ett tacktal till arrangörerna vilket Leif höll från vår sida. Servicen och maten på hotellet var så kanonbra att det gjordes en insamling till personalen i köket och serveringen. Det blev väldigt mycket pengar för dem att dela på, de var överlyckliga, och absolut väl värda det.

Preschers hemresa

Efter frukost på torsdag var det till att åka hemåt igen. Elisabeth och jag åkte österut via Moseldalen och besökte ”vår” vinbonde. Vi hade sedan en övernattning i Bad Wildungen innan färjan på fredagskvällen tillbaka till Trelleborg. Färjan ankom redan kl. 05.40 till Trelleborg, och efter tankning åkte taket ner igen. Det var lite annorlunda att köra öppet när det var knappt ljust, dock var det bara en dryg halvtimme innan solen gick upp. Framåt 10-tiden på förmiddagen var vi hemma i Lagan igen. Totalt blev det 281 mil, varav 15 mil var med taket uppe, resten kördes öppet. Härligt!

Leanders hemresa

Vår hemresa började på småvägar som inte ledde nån vart. Så resolut drog vi ut till motorvägarna för att komma vidare. Det fungerar utmärkt speciellt när det är sexfiligt.

Första natten blev på ett hyfsat hotell som låg vackert vid en sjö. Natt två på ett billigt trevligt hotell mer som en krog med rum. God mat och trevlig personal. Väldigt populärt för cyklister för de var många.

Nästa dag, lördag, valde vi att köra öster om Hamburg. Vi hade missat att det var så många vägarbeten och i lördagstrafiken tog det mycket tid och mycket långsam körning. Men hellre stopp och köer i sol eller regn än att bli stående i någon tunnel. Bilen klarade av det bra trots en varm dag.

I Kiel kom vi lagom fram så det var bara att köra ombord.

När tillfälle gavs så fyllde jag 102 oktan som fanns på Aralstationer, det kändes bra!

Vi körde 295 mil från Karlskoga tur och retur, allt utan problem, och jag tror alla skruvar är med tillbaka hem.

Text: Håkan Gerdbo

Wind Deflector

På årets sommarträff noterade jag att många bilar var utrustade med en typ av nät bakom stolarna. En del monterade i störtbågen. En snabb koll visade att detta nät reducerade vinden eller "baksuget" i bilen och då blir färden mer komfortabel.

Mer än en keps har blåst av mig och hustrun väljer alltid mössa vid längre färder när vi kör nercabbat. Har förresten köpt en svart TR mössa också. Rekommenderas.

Detta med nätet måste undersökas. Men först en aerodynamisk minikurs.

Våra bilar är ju inga vindtunneltestade underverk, men självklart ska man ha det så skönt som möjligt när man kör längre sträckor. Och moderna sportcabbar har dessa skärmar som standard har jag sett.

Luftmotstånd som är dubbelt mot moderna bilar

Klassiska bilar har oftast en mer "brant / upprätt" vindruta och även sidorutor för den delen, mot dagens moderna mer sluttande vindrutor. Detta gör att luften på våra bilar "droppar" ner tidigare och det blir mycket turbulens i sittbrunnen.

En TR 6 har ett cW (luftmotstånd) på 0,45-0,48 med suffletten uppfälld och 0,50-0,55 med suffletten nere. Man kan faktiskt jämföra luftflödet vid högre hastigheter som en bromsande fallskärm. En modern bil har ett cW värde på runt 0,25.

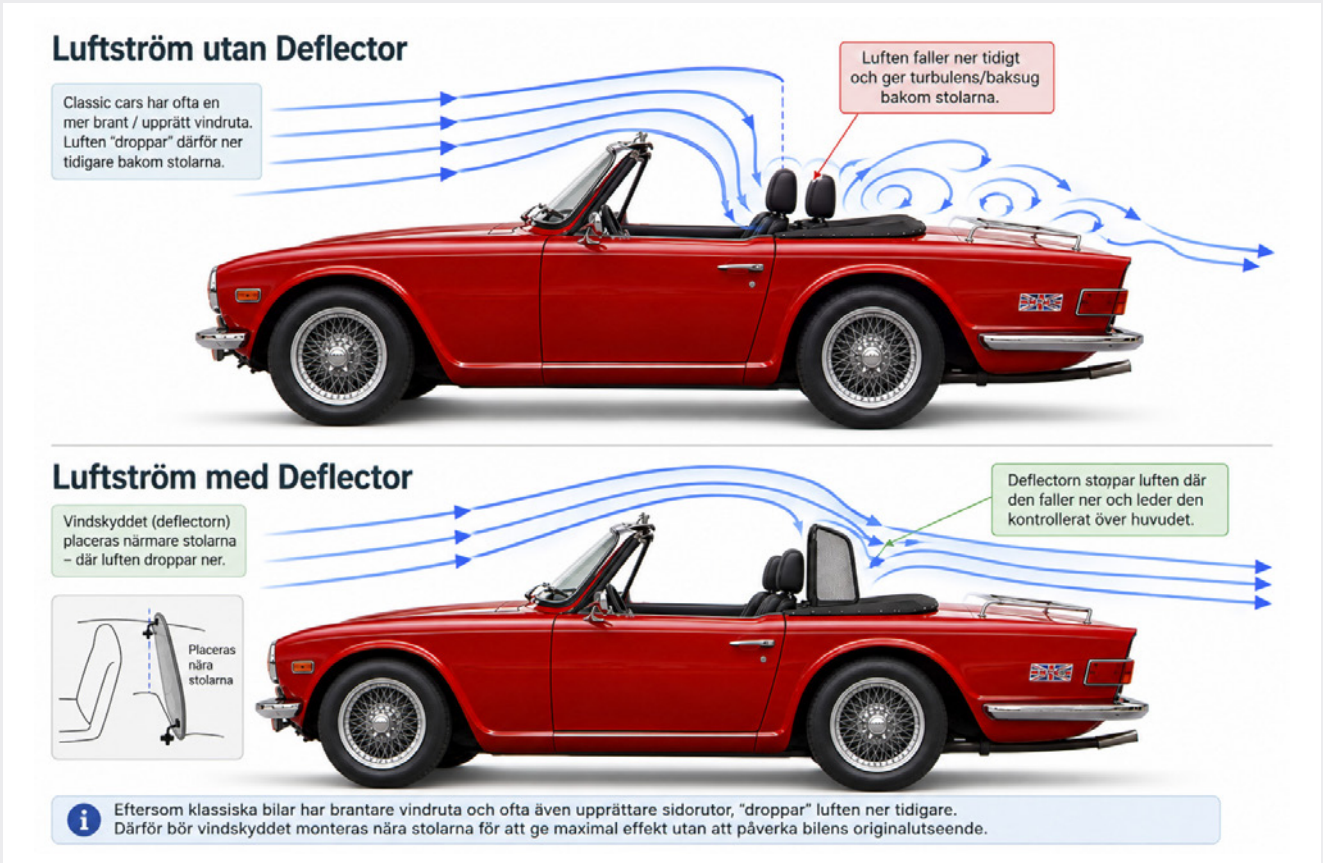
Nu var ju inte vindtunneltester vanliga på den tiden men Karmanns design med avhuggen bakdel gav faktiskt bättre värden än bilar med "rundare" akter. Sedan påverkar ju luftmotståndet bränsleförbrukningen också. Nercabbat drar mer!

Men såna ekvationer bryr vi oss inte om, på våra veteranfordon vill säga.

Beställt en Wind Braker

Väl hemma från sommarmötet kastade jag mig så över katalogerna. Men så lätt var det inte att hitta något och tyvärr fanns det bara hos Moss/Rimmer och Limora. Detta eftersom jag vill handla från EU-företag pga tull o fraktpriser. Priserna måste jämföras. Beställde och fick hem på 2 dagar. (Av etiska skäl nämner jag inte vilket företag jag valde). Nu skall den monteras. Bara det att samtidigt i uppdateringsivern efter sommarmötet ligger det en ny bränsletank i aluminium och väntar, samt en ny generator. Så alltid finns det att fixa med. Men med nya Wind Brakern skall väl luddet på huvudet sitta kvar lite längre.

(Bilden på TR bilen i "vindtunnel" är AI-genererad.)





PELA

ARTNR: 572982

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

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

699:-

NYHET!

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på verktygsboden.se

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

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Vad gör MHRF-försäkringen unik?

Med MHRF-försäkringen, Sveriges äldsta – och ledande – försäkring för historiska fordon, gynnar du den egna plånboken och stödjer den fordonshistoriska rörelsen. Och så är det flera riktigt bra saker till!

1. MHRF-försäkringen erbjuder fria mil och bara nöjeskörning!
2. Fasta priser oavsett ålder, kön och var ägaren är skriven i Sverige.
3. Ingen bonuspåverkan och inga extra avgifter och/eller förhöjda självrisker om man råkar ut för fler än en skada med sitt historiska fordon.
4. I alla försäkringsomfattningar, förutom lagerförsäkring, ingår utan extra kostnad ett försäkringsskydd för reservdelar till det aktuella fordonet med upp till 1 PBB.
5. MHRF-försäkringens försäkringsskydd utgår från samlarvärdet utifrån fordonets marknadsvärde i Sverige omedelbart före skadan. Målet är alltid att återställa fordonet – tillsammans med ägaren! Då fordonets skick finns väldokumenterat i bild, med protokoll av en av MHRF utsedd fordonsinspektör, innebär det en extra trygghet att så sker.
6. Försäkringsskyddet är inflationsskyddat och gäller inom ett beloppsintervall uttryckt i prisbasbelopp (max 100 PBB).
7. MHRF-försäkringen har egna kunniga och dedikerade skadereglerare på Folksam vilket bidrar till snabb administration och smidig skadehantering.
8. Bärgningen i helförsäkringen täcker i de flesta fall hemtransport av fordonet. Utöver driftstopp.
9. MHRF-försäkringen kan erbjuda en korttidsförsäkring för historiska fordon.
10. Försäkringsalternativ kan erbjudas även för oregistrerade historiska tävlingsfordon såsom formelbilar och banracingmotorcyklar.
11. Vid resa utanför Sverige ingår hyrbilsförsäkring i helförsäkringen och omfattar ersättning för hyrbil om fordonet inte kan användas på grund av skada.
12. MHRF-försäkringen erbjuder de lägsta självriskerna på marknaden.
13. Med en MHRF-försäkring stödjer du den fordonshistoriska rörelsen. Inte bara genom att gynna din klubb, utan även Motorhistoriska Riksförbundets arbete. Som rörelsens företrädare bevakar MHRF politiska frågor samt för dialog med myndigheter och organisationer. Arbetet sammanfattas: *För gårdagens fordon på morgondagens vägar.*



Läs mer om våra försäkringsalternativ på mhrf.se/forsakring. Där hittar du även villkoren i sin helhet.

Motorhistoriska Riksförbundet mhrf.se/forsakring forsakring@mhrf.se 08-30 28 01

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

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



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

MOSS RIMMER

KÖP & SÄLJ

För mer info och bilder se hemsidan under Köpes/säljes

BILAR SÄLJES

Early TR2, 58 years same owner

Well documented, with a long and personal history We have used the car extensively and I have developed it to be able to drive longer distances and to be able to drive rally.

Price 319,000 or higher bids. Serious speculators welcome to Tumba to see the car and documentation.

Tumba, Call +46706979797
Hans-Göran Melander
hgm@telia.com
070-697 97 97

TR7 1981

Komplett originalbil, färg svart, avställd.

Pris 15.000:-

Jorgen Allard
jorgen.allard@gmail.com
070-768 71 21

Triumph TR2 longdoor 1954

Renovering från 80-talet. Fint skick, ingen rost. Bilen har stått länge och behöver genomgång. En del bytt senaste åren bl.a. end-seal och aluminiumkylare. Bilen startar men går ojämnt och behöver som sagt en genomgång. Pris kommer vi överens om. Finns i Sollentuna.

Kent Pålsson
Kent@palsson.st
0706204861

BILAR KÖPES

Triumph TR5

Triumph TR5 önskas köpa i ett körbart skick.

Thomas Larsson
traja6@hotmail.com
0730-46 89 20

Triumph TR6, förgasarmodell

Söker en Triumph TR6, förgasarmodell i gott skick. Ej import från USA eller England. Helst Sverigesåld men import från övriga Europa kan vara ett alternativ.

Svart skinnklädsel med nackstöd och rostfritt avgassystem.

Planerar att bygga om bilen till med insug för trippla förgasare. Har du redan gjort det är det en stor fördel.

Lennart Börjeson
lennart@stenkusten.se

Säljer ett oanvänt kromat grenrör (extraktor grenrör).

Består av två delar, se bild. Inköpt nytt hos Moss UK.

Pris: ca. 5000 Kr.
Frakt betalas av köparen.

Axel Bergenstjerna
axel@bergenstjerna.se
072-703 34 33

BILDELAR KÖPES

TR6 PI -69

Plåtdelar köpes till tidig TR6:a.
Nytt eller begagnat i gott skick. Allt är av intresse. Även fina ekerhjul med den breda ytterbanan är av intresse.

Thomas Larsson
traja6@hotmail.com
0730-46 89 20

BILDELAR SÄLJES

TR7 delar

- Motor & växellåda 1.500:-
- Ny vindruta 500:-
- Störtbåge 500:-

Jorgen Allard
jorgen.allard@gmail.com
070-768 71 21

Startmotor TR2/TR3 HeavyDuty

Säljes p.g.a felleverans, ej återköp p.g.a filning av nedre hål.

Säljes för typ halva nypriset typ 2000 nypris då 4280

Thomas Boyton
thomas.boyton@gmail.com
070-660 08 87

Växellådsskydd original TR5-TR6

Vid intresse lämna namn och telefon nummer så hör jag av mig.

Ogge
0733-229960
Oddgeir.kvamme@gmail.com

Hardtop TR4, TR4A, TR5, TR250

Om jag inte minns fel så är den svensk tillverkad hardtop. Grön till färgen.

Begär inte mycket 1.000:- eller ge mig ett bud.
Finns i Huddinge, Stockholm.

Ogge
0733-229960

Grenrör Phoenix PXTH631 inkl collector PXTH6311

Helt nytt. Collectorn ej med på bilden.

Pris: 8000 kr
Kostar nu hos Moss i Paris €1711.

Bengt Nylén
070-528 78 81
nylen@telia.com

Revolution 15×6. Använda men snygga!

Säljes för 1000 kr/st inkl bultar.
Hämtas i Falsterbo eller Malmö eller frakt tillkommer.
Nya kostar hos MOSS Euro 244 eller från Moss UK £195:50.

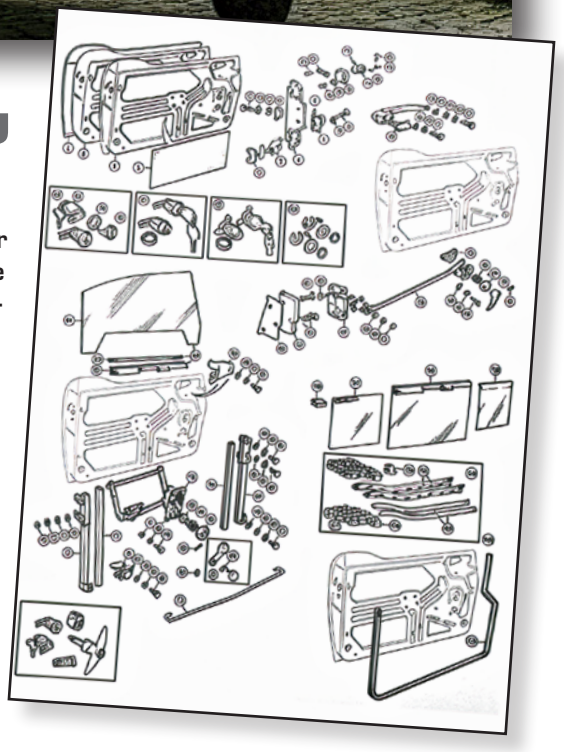
Bengt Nylén
nylen@telia.com
0705-28 78 81

Text: Håkan Gerdbo



"DRICKABILEN"

På årets sommarträff satt jag och filosoferade med TR profilen Peter Stolt om de småländska vägarna. Vi enades om att en speciell passage blev riktigt jobbig eftersom även tänderna skakade och öronen fladdrade. Peter sa då den förlösande sanningen: Det lät fan i mig som de gamla drickabilarna. Ljudet från dem minns man ju.



Det var nog i Alvesta där vi var tvungna att passera över två stora områden med mycket ojämn kullersten. OK att det bullrar och låter om en TR men att dessutom passera över ojämn gatsten gör att det verkligen sjunger i öronen en lång tid. Man undrar över vilka skruvar som hoppat ur nu? Ingen skön sång utan ett helvetiskt skrammel som troligtvis kommer från sidorutornas brist på riktig upphängning i dörrarna. I alla fall i min bil. Så nu vet jag vad vinterns mekande kommer att fokusera på. – Bli av med drickabilsljudet. Öppna sidodörrarna och försöka fixa. Men kanske behöver man då en "dricka" till mekandet.

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 2027	Manusstopp 29/1 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2027	Manusstopp 19/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2027	Manusstopp 23/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2027	Manusstopp fre 8/10 Utgivning vecka 49, december

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

Tryckeri
Multiply, Malmö 2026

Layout
www.wolw.se

Scanna QR koden för att besöka shoppen

SPORT Fabriqen
www.sportfabriqen.se

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN'S WEBBSHOP

LÅNGÄRMAD SKJORTA MED BRODYR
489 SEK

FLEECEJACKA MED BRODYR
479 SEK

ROUNDNECK MED BRODYR
379 SEK

PARAPLY MED TRYCK
399 SEK

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