SWEDISH NR 3 SEPT 2020 VOL 170

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



Triumphen är här för att stanna

SWALLOW DORETTI – *Vilken Triumph!*

Nytt projekt var femte år

Motorrenovering

Triumph TR6

Nästa Generation

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 400 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 450 kr. Medlem blir man genom att betala in 400 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
Box 7400, 103 91 Stockholm, Sverige
Internet: www.triumphtr.com E-post: info@triumphtr.com

TR International inquiries
Triumph TR Club Sweden
PO Box 7400, SE-103 91 Stockholm, Sweden
E-mail: nylen@telia.com phone 0046 705 28 78 81

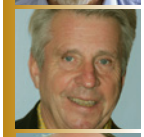
Styrelse fr.o.m. 2020-01-01



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



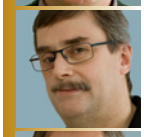
Vice ordförande Magnus Larsson
Tranbärsvägen 11A, 589 63 Sturefors
0735-25 62 22 mumlarsson@telia.com



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



Kassör Håkan Jonhed
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
0702-79 63 69 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 Torbjörn Zettergren
Älgstigen 3, 167 66 Bromma
070-968 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se



Ledamot Hans Hägglund
Augustivägen 27, 451 63 Uddevalla
0702-42 52 88 hans.hagglund@veidekke.se

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	Sten Lennbro Bragegatan 7, 274 31 Skurup 0766-27 71 35 sten.lennbro@gmail.com
Väst Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland	Sune Gustafson Berndt Anders väg 1, 439 53 Åsa 0725-45 62 59 sune.gson@gmail.com
Öst Småland, Öland, Gotland, Östergötland, Närke, Södermanland	Magnus Larsson Tranbärsvägen 11A, 589 63 Sturefors 0735-25 62 22 mumlarsson@telia.com
Mitt Stockholm, Uppland, Västmanland	Torbjörn Zettergren Älgstigen 3, 167 66 Bromma 0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se
Norr Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland	Jan Dahlin Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå 073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se
Utlands-koordinator	Bengt Nylén Blåtistelvägen 11, 239 41 Falsterbo 0705-28 78 81 nylen@telia.com

TR Teknikpool

TR2, 3, 3A Gunnar Johansson, Klägghult 8
512 61 Kalv, 0325-66 04 62, gunnarjo@netatonce.net

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 Lars-Olov Björnhov, Tvärskiftesvägen 6
239 42 Falsterbo, 0702-19 08 41, bjornhov@gmail.com

TR Breakdownsservice Sweden

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

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

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

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

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

Webmaster

Katharina Bäcklin Arvidsson, Tortuna Vändle 18,
725 96 Västerås, 072-450 85 99, kbacklin@hotmail.com

Registerhållare/Adressändring

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

Kodord för Tekniska artiklar på hemsidan: TRskruvare

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

TR MAGAZINE
TR2-8 GRUNDAD 1975



Hej!

Nu har ni det första numret i era händer från den ”nya” redaktionsgruppen. Vi kommer att fortsätta i samma anda som tidigare då det är artiklar om teknik, Triumph-personer, bilarna och bra resetips/berättelser som ni önskar enligt den medlemsenkät som gjordes för ett par år sedan.

Detta år kommer vi inte att få fullt så många reportage från olika samlingar etc på grund av Corona-pandemin. I gengäld har vi många bra teknikartiklar och texter från andra källor om just Triumph TR-bilar. Vi startar även en artikelserie där just du kan bidra med dina guldkorn från din del av vårt avlånga land. I det här numret börjar vi med Fabbe och några av hans favoriter i närområdet av Lidköping.

Det känns tryggt att vi har P-A kvar i redaktionsgruppen så att vi får en mjuk övergång samtidigt som Mats har kommit mycket väl in i arbetet med layout och grafisk formgivning! Så med fortsatta bidrag från er alla läsare så kommer vi trycka många fina TR Magazine framöver. Har ni bilder, uppslag, texter mm så kontakta någon i redaktionsgruppen eller skicka ett mail till info@triumphtr.com.

Notera även att från och med detta nummer kommer vi uppdatera vårt lösenord till teknikartiklar och matrikel på vår hemsida.

Slutligen så blir årets årsmöte digitalt. Mer om det kan ni se längre fram i tidningen.

Vi ”ses”

Jan

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- The European TR Meetings 5
- Falsterbo Cars & Coffee 6
- Swallow Doretti - Vilken Triumph .. 8
- Nästa generation 14
- ”Nytt projekt var femte år” 16
- Klassiska motorer, moderna bränslen 24
- Medlemmarnas utflyktstips 26
- Nurmis Bilverkstad 28
- ”Vibrerande och skramlande” växelspak vid gaspådrag? 30
- ”Återställare till trippmätaren på din TR – inte till föraren” 32
- Motorrenovering Triumph TR6 34
- Köp & Sälj 40
- Ny layoutare för TR Magazine 42
- Kallelse till årsmöte 43
- Klubbshop 44

Försäkringskommitté (MHRF)
Försäkringsansvarig och besiktningsman. Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.
Sven Erik Jeppsson, Uranstigen 1 587 29 Linköping, 0709-98 44 60, g34@hotmail.se

MHRF
Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Besiktningsmän
Jhonny Meldgård, Lerbodatorp Hagen, 665 93 Kil 0554-204 06, meldgaard.martinsson@live.se

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

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

Olof Stark, Bagargränd 4, 128 67 Sköndal, 0706-88 35 59, olofstark@icloud.com

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

Omslagsbild
Inge Jonsson’s Triumph TR2 1954 ”Longdoor”

Foto: ©Bengt Arvidsson

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.

1536	Frank Mårdh	Köpshults Gård	616 91 ÅBY	1968 TR5
1537	Alexandra Wirén	Erik Dahlbergsgatan 26	115 32 STOCKHOLM	1958 TR3A
1538	Joakim Stenqvist	Carlemansvägen 13	371 60 LYCKEBY	1967 TR4A IRS
1539	Stefan Persson	Pär Lagerkvists väg 18	352 43 VÄXJÖ	
1540	Roger Larm	Ölsund 125	824 61 FORSA	1980 TR7 Sprint
1541	Pär Sahlin	Hallen 2927	823 91 KILAFORS	1974 TR6
1542	Frida Vanselius			
1543	Henrik Wahlgren	Broholmsvägen 23	193 31 SIGTUNA	1970 TR6 PI
1544	Donald Hopper	Dahlströmsvägen 9	146 38 TULLINGE	1971 TR6
1545	Leif Birch-Jensen	Sehlstedtsgatan 2	611 37 NYKÖPING	
1546	Tomas Öhman	Mariehov 1	647 93 MARIEFRED	1968 TR5

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.



The European TR Meetings

Det Europamöte för TR-bilar som skulle ägt rum i England den 7-13 september i år blev ju tyvärr inställt pga av pandemin.

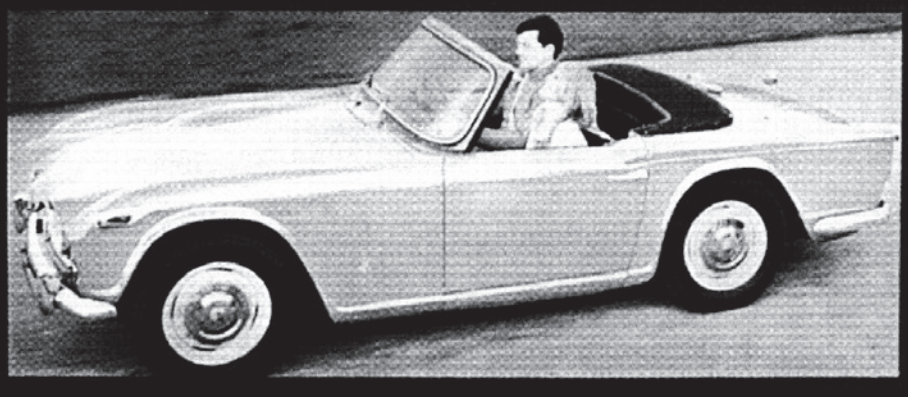
Det har fått till följd att alla planerade Europamöten flyttas ett år framåt i kalendern. Det var tänkt att det skulle varit en Pretour 7-10/9 och sen en Weekendträff med två övernattningar den 11-13/9. Träffen i England blir nu nästa år och då har arrangören valt att ändra lite på upplägget. Det blir först en Weekendträff med 3 övernattningar från 10-13/9 och därefter en tur från 13/9-17/9. Totalt hade anmälan inkommit för 160 rum för weekenden i år.

Alla svenskar som var intresserade kom med trots att det initialt var ont om platser. Detta innebar att 13 rum var bokade för weekenden och 4 för förturen. Arrangören har inför nästa år valt att reserverade det antal rum till varje klubb som de bokade för i år vilket alltså innebär att för 2021 så har vi 13 resp. 4 rum tillgängliga. Dessa kommer i första hand att gå till den som bokade i år och blir det då över pga. att någon av dessa inte önskar vara med 2021 så får andra fylla på i den turordning anmälningar inkommer. Annons för arrangemanget med aktuell info och priser kommer i TR Magazine 4/2020.

Följaktligen flyttas vår planerade Europaträff i Båstad på hotell Riviera Strand till 7-11 september 2022. Därefter följer Schweiz 2023 och sedan Belgien 2024.

Bengt Nylén

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, padding 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 £968.4.7. Hard top £1,010.10.5.

Standard-Triumph Sales Ltd.
London Showrooms:
Berkeley Square, London W1.
Telephone: GROsvenor 6050

TRIUMPH

TRIUMPH PUTS YOU SAFELY AHEAD



Falsterbo Cars & Coffee

Text och bilder av Bengt Nylén om ej annat anges.

Pga. av Coronapandemin så har det inte varit några större bilträffar under sommarsäsongen men lite mindre lokala träffar har säkert kunnat ske lite varstans i Sverige.

I Falsterbo har under flera år anordnats en enkel träff kallad Falsterbo Cars & Coffee sista torsdagen i månaden under maj-september. Torsdagen den 25 juni var det en sådan träff. Vädret var strålande så de kom 44 bilar av de mest skiftande slag. Den största delen var bilar från garagen i Skanör-Falsterbo samt Höllviken men det kom några ”långväga” från Malmö (30 km) och Trelleborg (25km).

På dessa träffar blir det alltid en härlig blandning av bilar från nya Ferrari till äldre 30-talsbilar. Det som var extra trevligt vid denna träff var att jag för första gången träffade Mats ”Wolw” Jönsson som är vår nya layoutare för TR Magazine från och med detta nummer. Mats bor i utkanten av Malmö så han tyckte det var kul att komma ner hit. Jag har valt ut några bilbilder på de jag tyckte var lite speciella. Ursäkta att det blir mer än engelskt. Där fanns flera superdyra nya bilar av fabrikat som Ferrari, Jaguar och Porsche men de hoppade jag över. Jag valde att fota lite andra speciella bilar.

Superbygge med 771hk

Kjelle Gustafsson var där med ett superbygge av en Mustang. Bilen är helt nybyggd som en replika. av en Boss 429 med stuk av Trans AM racebil från 1969/1970. Den är försedd med en Ford hemi V8 på 521 kubik tum (över 8 liter). Bromsad till 771hk!! Mycket snyggt bygge. Kjelle är garanterat den mest kända bilfantasten här nere. Han har ju sen många år arrangerat Power Big Meet för USA-bilar i Västerås och sedan i Lidköping och har själv ett garage i Falsterbo med idel muskelbilar från USA.

4 st äldre Mercedes dök upp. Den högra cabrioleten på bilden är tillverkad 1937 och de tre andra till vänster 1950.

Mats Jönsson till vänster flankerad av Stefan Karlsson. Bakom Stefan Karlsson hans vita TR4A som han hållit på att renovera sen i höstas.



Arrangörerna Anders Rasmussen med sin fina, inte allt för vanliga, Porsche 968 och Sol Laurén.





Kanske det vackraste på Bengt Nyléns TR6.



Trots få deltagande TR-bilar så måste det så klart bli en bild på åtminstone en. Det får bli min egen älskade TR6 i senaste kostymen.



Stefan Karlssons dashboard.



Kjelle Gustafsson med en av hans fina muskelbilar. En Mustang Boss 429.

4 mycket fina exemplar av äldre Mercedes.





En mycket fin Spitfire årsmodell 1967.



En härlig Porsche 911 (964) cabriolet från 1990.

Det är intressant att notera ett det syns inga större skillnader i design på förkrigsbilen och efterkrigsbilarna. Det hände ingen större utveckling under Andra Världskriget. Huvudlyktorna är t ex exakt samma trots 13 års skillnad.

Klassiker - Porsche 911

Det fanns som sagt flera Porsche på torget men jag valde en bild på en klassisk Porsche 911 årsmodell 1990. Den näst sista luftkylda modellen och med de ”stående” lyktorna. Ägd av Ingemar Persson (eller hans fru var det visst).

Spitfire brukar ju inte heller hamna i vår tidning men Bengt Simonssons snygga bil var värd en bild.

Hundkojan måste ju betraktas som en riktig klassiker. Den som var med här är renoverad i Holland och just importerad till Sverige. Synd att det inte fanns en ny sk MINI i utförande Countryman att ställa vid sidan om. Då hade den nya MINI:n mest liknat en svullen SUV som tex Volvo XC90!!

En ovanlig bil kom inrullande. En Ariel Atom. En mycket lätt konstruktion med över 300 hk i ryggen. Dessutom gatreggad!!

Jag tackar arrangörerna för att de orkar hålla på med dessa små lokala träffar. I avsaknad av de större arrangemangen så är det extra kul att träff lokala bilkompisar. ■



En riktig klassiker. En Hundkoja i mycket fint skick.

En Ariel Atom.



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

ALL THE PARTS YOU NEED

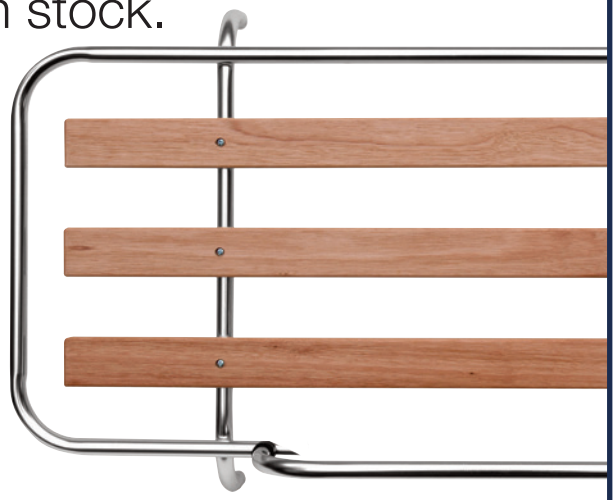
TRIUMPH

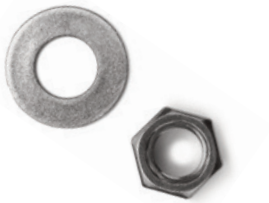
PARTS & ACCESSORIES FOR TRIUMPH MODELS *1953 ONWARDS*

Trust us to deliver...**Worldwide.**
Millions of parts in stock.















Parts service also available for Land Rover, MG, Rover, Mini & Jaguar '96 on.

LAND ROVER

MG

ROVER

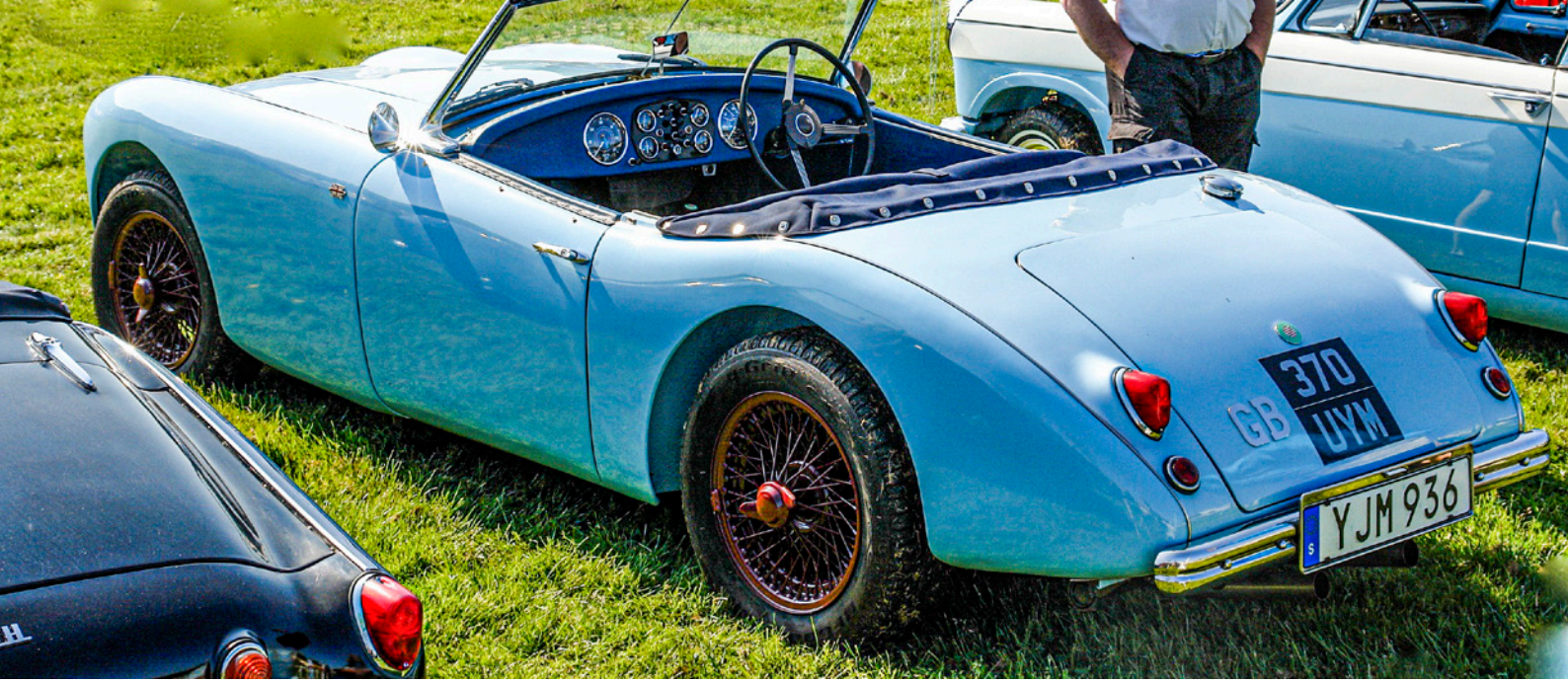
MINI

JAGUAR *from 1996*

ASK FOR A FREE CATALOGUE

www.rimmerbros.com

Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln, LN4 2NA. England
Telephone: +44 1522 568000 | Fax: +44 1522 567600 | E-mail: sales@rimmerbros.com



SWALLOW DORETTI

– VILKEN TRIUMPH!

Text & bild: Jan Segerfeldt

**Eller borde rubriken för den här artikeln rätteligen ha varit:
Bilen som var för bra för sitt eget bästa och alltför framgångsrik för att tillåtas överleva?**

Förhöll det sig verkligen så att Swallow Doretti kom att bli en så lyckad modell att den måste bort från marknaden? Tvangs man lägga ner den efter påtryckningar från några stora biltillverkare? Eller är detta bara en ”falsk sanning”, påhittad med stöd av några överkänsliga människors benägenhet att lukta sig till konspirationsteorier bakom varje hörn? Ja vad ska man tro? Här kommer i alla fall historien, så får ni som läsare dra era egna slutsatser!

Många personer i världshistorien har försökt skapa sin egen succé-sportbil men det är ytterst få som har lyckats, i den meningen att ha nått ändra fram. Och då menar jag att ha haft resurser att utveckla, serietillverka och sälja en bil på en konkurrensutsatt marknad, alltså inte bara åstadkommit en osäljbar drömbil. Lägger man sedan till kriteriet gått med vinst, så hittar man väl knappast något bra exempel! Jag tänker inte minst på alla dessa engelska småfirmor som uppstod litet här och var i England under 1950-talet med goda idéer men inga pengar. Många av dessa undergick av kapitaliserade optimisters drömmar slutade med konkurs. Men det finns undantag.

Typiskt men annorlunda

Swallow Sidecar Company Ltd var kanske typiskt men samtidigt annorlunda. Det skapades av William Lyons 1922 för att tillverka sidovagnar till motorcyklar. Ur detta utvecklade han så småningom en mycket framgångsrik biltillverkning under namnet SS Cars Ltd, som efter andra världskriget bytte namn till det mer passande Jaguar Cars Ltd. Även det kvarvarande bolaget Swallow Sidecar Co med sin begränsade tillverkning av sidovagnar hade bytt sitt namn till Swallow Coachbuilding Co (1935) Ltd. Tio år senare, 1945, blev bolaget överflödigt och köptes upp av den stora Helliwell-koncernen/Tube Investments, som tillverkade allehanda komponenter för bilindustrin inom sina bortåt 50 olika dotterbolag.

Tre huvudrollsinnehavare

In på arenan trädde nu dessa tre huvudrollsinnehavare: Andersen, Sanders och Black. På sommaren 1952 kom de tre herrarna överens om att de skulle skapa en fantastisk sportbil. Målet var inställt på att den skulle vara speciellt anpassad för att sälja bra i USA, särskilt på västkusten, som var en betydelsefull marknad för engelska sportbilar vid den här tiden. Arthur Andersen var boss på det amerikanska maskinverktygsbolaget Californian Tubing Co. Han uppdrog åt Eric Sanders på Tube Investments att sätta igång med att förverkliga idén om att ta fram och börja sälja en bil baserad på delar från Triumph TR2, sportbilen som tillverkades av Standard-Triumph Ltd, lett av Sir John Black. Man skulle då kunna använda The Swallow Coachbuilding Company (1935) Ltd som firmanamn men också kompensera för den avtagande sidovagn-

stillverkningen genom att utnyttja ledig kapacitet i Swallow-fabriken i Walsall. För Triumphs vidkommande bedömdes det som en fördel om man kunde få ökad avsättning för sina TR2-komponenter, underförstått att Swallow inte kom att direkt konkurrera med Triumphbilarna. Det var inte heller avsikten, eftersom Swallows bil skulle vara både större och dyrare och därmed hamna i ett högre marknadssegment.

Bakvägen in: Frank Rainbow

Bakvägen in i projektet kom nu fjärde mannen, ingenjören Frank Rainbow, som var anställd på Tube Investments. Efter att ha visat sitt stora kunnande genom att konstruera Englands första riktiga scooter, the Gadabout, som sattes i produktion av Halliwells, så kom han att bli den som i januari 1953 fick uppdraget att konstruera trion Andersens, Sanders och Blacks nya sportbil, som skulle byggas i The Airport works i Walsall i Birmingham. Rainbow gavs fria händer att konstruera och formge bilen. Upphovsmännen krävde dock att den måste bli klar för tillverkning inom nio månader, så att en färdig bil kunde ställas ut på den viktiga årliga bilmässan i London i oktober. Rainbow och hans lilla team, bara fem personer allt som allt, klarade uppdraget i tid och med glans. Den första bilen begick faktiskt sin debut på Earls Court Motor Show i oktober 1954.

Utöver de fyra namngivna personerna ovan så behövdes - som så ofta - också en kvinna för att det skulle bli ordning på torpet. Sålunda hade Andersen en dotter, Dorothy Deen Sitz. I stället för ett monotont liv som traditionell hemmafru så hade Dorothy valt att satsa på en karriär som affärskvinna. Med stor skicklighet ledde hon nu ett biltillbehörsföretag. Hon fick följa med pappa Arthur till England när han och Frank Rainbow diskuterade med ledningen för Triumph om att få använda komponenter från Triumph Sports, senare kallad TR2, i den tilltänkta Swallow-bilen. Det var hon som, uppbackad av sin pappa, skulle komma att ansvara för försäljningen av Swallow-bilen på den viktiga amerikanska västkusten genom att framgångsrikt leda Cal Sales Inc i Gardena, Californien. Det finns andra som gör gällande att Dorothy Deen Sitz egentliga bidrag till Swallows framgångar i USA bara var att hon var ung, snygg och blond, vilket var lyckat ur marknadsföringssynpunkt men inte mycket mer. I själva verket låg det nog en hel del seriöst arbete bakom hennes framgångar. Tyvärr kommer hon ändå alltid att vara mest känd som den snygga blondinen som lånade ut sitt namn till en engelsk sportbil.

Alltså men nej - bilen hette inte Dorothy. Det kan inte nog understrykas hur viktigt det är att hitta rätt namn på sina produkter om man ska lyckas sälja dem med framgång. Med en italiensk tvist fick Andersens dotters förnamn inspirera till bilmodellnamnet Doretti, ett namn med den rätta klangen. Vid den här tiden var nämligen litet dyrare italienska sportvagnar högsta mode i USA och namnet Doretti passade bra för att höja den engelska sportbilens status. Det var säkert också på grund av anspelningen på italienska sportbilar som man hade försett bilen med en grill som väl knappast av en ren tillfällighet råkade påminna om Ferrari 166 Inter 1948-50. Rainbows lyckade design gav i övrigt ett mycket elegant och harmoniskt intryck med en imponerande lång och mjukt rundad motorhuv och ett bakparti som i princip hade kopierats rakt av från Austin-Healey 100. Resultatet blev en ”typiskt engelsk” sportvagn i sin bästa bemärkelse.

Smart drag

Tekniskt och inte minst ekonomiskt var det ett smart drag att använda så många beprövade delar som möjligt från den nya sportbilen Triumph TR2 men paketerat som ett annorlunda helhetskoncept, där Swallow Doretti skulle framstå som en modernare, större och bekvämare bil. För detta hade man förstärkt chassit och gjort det 15 cm längre och 5 cm bredare. Motor och växellåda var visserligen standard TR2 men man hade placerat drivkällan längre bak i chassiet för bättre balans med en viktfördelning på 48/52. Bilen blev nu svagt understyrd och därmed mer stabil i svängarna. Kompletterande ändringar av hjulupphängningen gjorde dessutom att bilen kom att kännas väldigt trygg på vägen. Jämfört med Triumph TR2 med sina nerskurna dörrsidor kunde Swallow Doretti med sina raka dörrsidor upplevas som nästintill dragfri för de åkande. Det kraftiga rörchassit byggdes i krom-











molybdenstål från Reynolds, som också ingick i Helliwells-koncernen. Karosstommen gjordes i stål medan ytterpanelerna, vars tillverkning las ut på ett utomstående företag, Panelcraft Ltd i Woodgate, Birmingham, gjordes i aluminium för att minimera både vikten och rostrisken. Swallow Doretti skulle bli en bekväm kvalitetsbil med en finish som låg flera snäpp högre än Triumphs för att inte direktkonkurrera. Därmed hamnade den i en högre prisklass än den mindre Triumphen, med en prisskillnad på ca 25 procent. Oundvikligen kom den också att hamna i en högre viktklass, vilket må ha varit en nackdel ur marknadsföringssynpunkt, men eftersom det trots den betydande storleksskillnaden i realiteten bara handlade om 30 kilos övervikt, så var inverkan på bilens prestanda knappt märkbar. Standard-motorn på 1.991 cc och 90 hästkrafter gav en 0-100-tid under 13 sekunder och en toppfart precis över den viktiga gränsen 100 miles per hour (161 km/t). Även om detta var marginellt sämre än för Triumph TR2, så var Swallow Dorettis prestanda inte direkt dåliga, så man tyckte inte det var nödvändigt att stressa motorn ytterligare. Däremot tänkte man satsa på att förbättra Swallow Dorettis sportiga framtoning genom flitigt deltagande med en trimmad version i sportbilstävlingar i USA. Ledningens tilltro till den nya bilen var på topp. Allt såg väldigt bra ut.

Stor visning

Den första färdiga bilen fraktades på Queen Mary till USA under Frank Rainbows överinseende. I början av januari 1954 ordnade man en stor visning av flera bilar i Embassy Room på på Ambassador Hotel i Los Angeles med buller och bång, glittriga filmstjärnor och diverse kändisar. Visningen blev en jättesuccé och rönte stor medial uppmärksamhet. Visserligen höjdes även enstaka kritiska röster, bland annat för att bilen var trång i sittbrunnen och bagageutrymmet begränsat. Inte ens Rainbow själv var helt nöjd med premiärbilen och umgicks med tankar på att förbättra den på flera punkter före serieproduktionsstarten. Men han fick stå tillbaka för viljan hos ledningen att smida medan järnet var varmt och komma igång med att sälja bilar fortast möjligt.

Den lilla Swallow Coachworks-fabriken vid Airport works, Walsall, Birmingham, med sina totalt 18 anställda, kom snabbt igång med produktionen i slutet av 1954 och tillverkningstakten var snart uppe i en bil per dag. Försäljningen rullade på bra och de flesta produktionsbilarna såldes snabbt. Mer än hälften skeppades direkt till USA för att säljas där. Export var högsta prioritering, så engelsmännen själva fick vänta på sina exemplar.

Man började redan planera för en uppföljare. Rainbows tänkta förbättringsåtgärder som förstärkt chassi, generösare passagerarutrymme och ett effektivare bagageutrymme fick nu åter aktualitet. En mycket skarpare Swallow Doretti Mk II låg snart i pipeline. Arbetet med denna var redan långt framme, när Rainbow en dag fick ett telefonsamtal från högsta ort: Stäng omedelbart ner hela tillverkningen av bilen och skicka hem personalen!

Ingen förklaring gavs till den plötsliga ordern att stänga fabriken efter tio månaders löpande produktion och 276 färdigbyggda Swallow Doretti seriebilar. Gick försäljningen så dåligt att det var bäst att snabbt upphöra med tillverkningen innan förlusterna skulle ha blivit alltför kännbara för företaget?

Det saknas fortfarande officiella uttalanden från berörda parter om skälen till stoppet. Men det har visat sig att några av bilföretagen som var affärspartners med Halliwells/Tube Investments knorrade för att deras underleverantörer hade börjat tillverka konkurrerande bilar. De an-







såg att underleverantörerna skulle hålla sig till sin kärnverksamhet, nämligen att leverera komponenter, och om de inte gjorde det, så skulle de stora kunderna snart söka sig till andra komponent-tillverkare. Det fanns inte mycket annat att välja på för Halliwells/Tube Investments än att böja sig för sina viktiga storkunder. Denna affärsverksamhet var enormt mycket mer omfattande och viktig för koncernens ekonomi än den lilla biltillverkning man hade startat och nu hastigt fått stoppa. Så det var bara att offra Swallow Doretti - inte för att det var något fel på bilarna, tvärtom - de var uppenbarligen så lyckade att de utgjorde ett reellt hot mot produktionen hos de stora etablerade bilföretagen. Swallow Doretti-bilarna var tydligen så bra att de skapade en störande intern konkurrens. Jaguar Cars Ltd har nämnts bland dem som direkt oroades av Swallows gryende försäljningsframgångar. Skulle den relativt obetydliga Swallow-sportbilen verkligen ha kunnat ta marknad från den stora etablerade Jaguar XK120? Det måste ha framstått som väldigt smickrade för lilla Swallow om så var fallet men samtidigt starkt tragiskt under rådande omständigheter. Tänk om Swallow Doretti med sin goda utvecklingspotential hade fått fortsätta tillverkas och säljas. Då kanske den hade trumfat alla farhågorna med försäljningssiffror som överträffat Jaguars, Triumphs, MG:s och Austin-Healeys attraktiva sportbilar och blivit en av 1950-talets mest populära engelska sportbilar i västvärlden! Nu fick vi inte se detta bli verklighet. Beslutet blev i stället att Swallow snabbt la ner tillverkningen 1955 för att aldrig komma tillbaka - inte för att deras sportbil var ett företagsekonomiskt misslyckande utan för att den kanske riskerade att bli en försäljningssuccé! ■

Den populära lilla engelska scootern Swallow Gadabout ritades av Frank Rainbow och tillverkades i ca 2.000 exemplar 1946-1951.

Denna härliga miljöbild som fyller hela uppslaget på försäljningsbroschyren för Swallow Doretti ger den öppna sportbilens köpare känslan av sol och värme med skönt vinddrag i håret i skarp kontrast mot den ofta bistra engelska verklighetens regn och kyla.

Den omständigheten att Swallow Doretti marknadsfördes i USA i med Triumph TR2 gemensamma annonser tyder på att bilarna inte uppfattades som direkta konkurrenter till varandra utan riktade sig till skilda kundkategorier.

Denna Swallow Doretti kom relativt nyligen till Sverige och har enligt Transportstyrelsen chassinummer 1160. Bilen med detta ch nr byggdes ursprungligen 1955 i standardutförande men ett år senare gjordes den om till coupé efter ritning av Peter Kirwan-Taylor (känd skapare av Lotus Elite). Coupé-karosseriet byggdes hos Williams & Pritchard. Bilen bar engelskt reg nr RLL280. På 1980-talet vara den i ett bedrövligt skick, närmast skrotmässig. Då kapade ägaren av den och behöll det unika akterpartiet, medan resten användes som reservdelsbil vid renoveringen av en annan bil med ch nr 1200. Så vad återstod då av 1160? Jag har varit i kontakt med Ken Yankey, ansvarig för hemsidan www.doretti.co.uk. Han har full koll på nästan 200 av de 276 tillverkade bilarna. 1998 köpte han chassit och frampartiet på bilen med ch nr 1160, medan en annan person köpte den unika coupébakdelen. Yankey säger att den nu svenskregistrerade bilen har ett ”post-production chassis”, alltså tillkommet efter det att fabrikens bilproduktion hade upphört. Detta chassi tilldelades då inte något eget ch nr och byggdes av överblivna reservdelar från fabriken och från annat håll. För att förbättra bilens prestanda bytte man Standard-Triumph-motorn mot en 2,5 liters V8-motor från Daimler.





Nästa generation

TEXT: BENGT ARVIDSSON BILDER: PRIVAT

Vi fortsätter serien om nästa generation där familjen Larsson berättar om hur man uppfostrar barnen i baksätet på en TR6 och fullt ut gå i pappas sportbilsspår.

Magnus och Marcus

Jag är ju uppväxt med TR 6 säger Marcus och har haft känslan för TR bilar hela livet. Han var bara två och ett halvt år när jag satte honom på taket på TR sexan så han skulle känna suget efter riktiga bilar säger Magnus och skrattar till lite vid minnet.

Det verkade haft effekt för Marcus har alltid haft ett motorintresse och föredrog bilbana från Scalextric före fotboll. Jaa det var mycket bil i min barndom och jag var inte mer än tre – fyra år när jag var med på första sportbilsträffarna. På TR träffarna i Omberg var jag med från 7 år och en av dom allra yngsta deltagarna i början på åttiotalet alltså. Är det nån som kan slå det, kan man undra.

Lite senare förverkligade Marcus och några kompisar en annan pojkdröm och byggde en bana för radiostyrda bilar i en skogsdunge utanför villatomten i Sturefors, vi kontaktade till och med kommunen och fick tillstånd att bygga banan säger Marcus och fortsätter, det var en jätterolig tid, vi var så engagerade och byggde hopp och hinder på banan. I dag vet jag inte var bilarna tog vägen, förmodligen borta i nån garagerensning. Det som hägrade i skolåldern på bilsidan var ändå pappas TR6 och man blev instoppad under störtbågen när man var som minst säger Markus och nån barnstol hade vi aldrig i TR6:an fortsätter han, så var det på den tiden på sjuttiotalet. Sen tog musiken över och jag var discjockey en period på ungdomsgårdar och så innan jag ryckte in i lumpen på I3 i Örebro.

Under tiden vårdade pappa Magnus TR sexan som på den tiden var rödlackad. När du muckade och fyllt 20 år var det äntligen dags för körkort säger Magnus.

1988 plockade jag ner TR6:an helt och skulle renovera men jobbet krävde all tid och den blev stående i hela 10 år tills Marcus en dag sa att ”pappa skall vi inte ta och plocka ihop TR 6:an” och det tyckte jag ju lät roligt att jobba med grabben och till slut få bilen på rull igen. Jag var med hela tiden och lärde mig mycket om gammal teknik den vintern säger Marcus och bättre lärare kan man väl knappast ha för det Magnus inte vet om TR bilars konstruktion och mekanik, det är inte värt att veta.

Det här var 1998 och Marcus var mitt i karriären med jobb och hus så drömmen om en egen sportbil fick leva vidare ännu några år, men han fick låna TR sexan så mycket han ville säger Magnus och det blev ändå en hel del mil i TR sexan för Marcus, men helst ville jag förstås ha en egen TR6.

Vi tittade ändå på lite bilar från och till, bl a en TR6 i Kumla men jag var tvungen att åka på en tjänsteresa och när jag kom hem var bilen såld säger Magnus som förstås var ”kvalitetskontrollant” inför köpet. En bil i Eksjö var vi också och tittade på men den var för dålig säger Magnus. I Lund hittade vi till sist en TR6 till salu men när vi kontaktade ägaren ville han (först inte sälja). Men jag åkte ändå ner säger Magnus och till slut så blev det affär.

Det här var i augusti 2015 och jag åkte med bilen säsongen ut och gick då

En blivande TR driver, Marcus 1975



Snart når jag ner till pedalerna Marcus 1982 i Omberg



självklart med i TR klubben. På vintern 2015/16 så plockade vi ner den för renovering. ”Verkmästare” Magnus ledde arbetet men jag var med och skruvade hela tiden och jag hade ju hjälpt pappa med hans TR 6 så nu har jag renoverat två bilar från grunden.

Jag är inte lika duktig mekaniker som pappa men det tar sig, han brukar peka på hur jag skall göra och så skruvar jag säger Marcus. Då 2015 renoverade vi motorn och växellådan, den åkte vi med till Bertil Karlsson i Ängelholm sen köpte vi en överväxel som han plockade på också avslutar Markus storyn om TR6 köpet.

Det är ju en speciell känsla att köra en sån här bil och den får gå runt en 300 mil på en säsong. Jag brukar vara med på Östgötaträffen och vid Nostalgia Racing Day på Mantorp med min TR6. Jaa fyller Magnus i han brukar checka roadbooken som jag gör så att vänster- och högersvängarna stämmer säger Magnus.

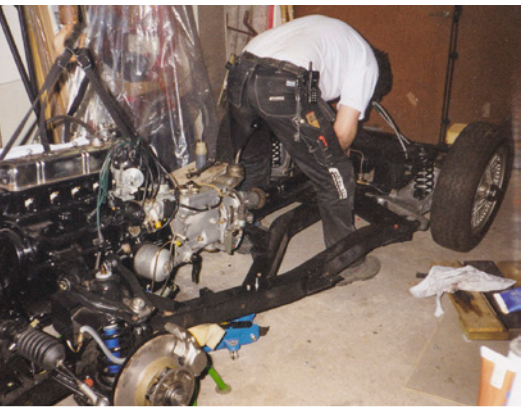
Den första sommarträffen jag var med på som vuxen var i Hjo 2017 och sen var jag med i Nora 2018 och förra året i Vann också. Det är roligt med veteranbilar säger Marcus, en helt annan känsla än att köra en ny BMW eller Porsche. Vad är drömbilen då, förutom TR6 förstås, undrar jag och förväntar mig att svaret blir t ex Aston Martin, E-type eller så men helt överraskande säger Markus ”1967 Ford Mustang Shelby GT500 Eleanor ”, tjaa ingen regel utan undantag.

> *Gick självklart med i TR klubben*

Trots känslan för TR och sportbilar läser jag inte så mycket motortidningar säger Marcus som ännu inte stoltserar med den där gedigna kunskapen om engelska sportbilar som pappa Magnus har, jag har en meter motor- och bilböcker i bokhyllan så det får väl bli en hemläxa för Marcus säger Magnus och skrattar lite, dessutom har jag alla nummer av TR Magazin från nr 1 avslutar han diskussionen om sportbilskunskap.

Vi har åkt på träffarna i var sin TR6, han i sin och jag i min, men nu har pappa slutat att köra så jag har två TR6:or att ta hand om numera och båda behöver ju luftas ordentligt så det får bli mycket tid i bilarna vid sidan om rörmokarjobbet säger Marcus. Gamla rör och gamla bilar är vad han har att skruva i på jobb och fritid.

Inte bara TR-sexan har Markus tagit över utan för något år sedan så övertog han också försäljningen av regalia från pappa Magnus och det är inte slut här för när Magnus inte vill vara kvar i styrelsen för TR klubben längre så hoppas Marcus att fortsatt representera familjen i TR klubbens styrelse säger en stolt pappa som lyckades bra med att föra över, underhålla och utveckla TR intresset hos sonen Marcus. ■

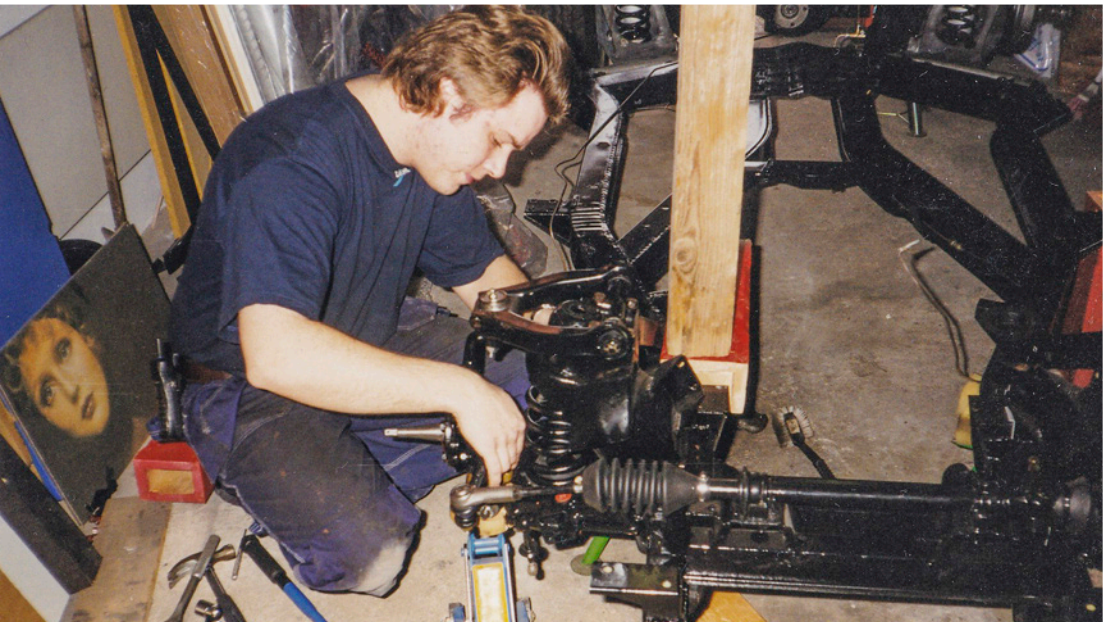


Renovering av pappas TR 6.

På väg hem från Skåne 1978. Mamma Ullabeth och Marcus.



Nöjd Pappa Magnus med Marcus vid ratten efter renovering.







TR Profiler:
Inge Jonsson

”Nytt projekt var femte år”

TEXT & FOTO: BENGT ARVIDSSON

– När jag har byggt, renoverat och fått ordning på bilen
- då kliar det i fingrarna och är det dags för något nytt projekt i garaget

100 meter från centrum i ett hus från mitten av 1800 talet bor Inge Jonsson utan eget garage. Jag fick inte bygga garage här men ett väl tilltaget förråd gick bra. På baksidan byggde jag då en stor dörr där man kan smyga ut bilarna i gränden. Det får bara plats en bil där så jag har en hyrd garageplats också några minuter bort säger Inge i ett Oskarshamn där man har nära till allt.

I det pittoreska 1800-tals huset sitter jag och Inge och pratar bilar renoveringar och teknik i största allmänhet och man blir imponerad av den stora kunskap och teknikkompetens som han samlat på sig genom åren.

Jag är Värmlänning från födseln och kommer ifrån skogarna vid norska gränsen i byn Höjrefors. Där uppe började teknik och motorintresset redan som barn med att plocka sönder allt möjligt och sen sätta ihop det igen säger Inge som om det är en alldeles självklar sysselsättning för en ung pojke.

15 år och moppe var förstås ett måste i de Värmländska skogarna och jag hade en Monark med ILO motor, självklart trimmad som var nästan en regel där uppe skrattar Inge. Sen hade jag en Husqvarna med Flintamotor, inga häftiga moppar men man fick göra det bästa av saken och jacka kolv och slå ut pluggen. Du vet, bodde man långt ut på landet med stora avstånd var det tvunget att gå lite fortare.

Det blev maskiningenjörsutbildning i Karlstad på gymnasiet, ganska naturligt med tanke på intresset för teknik och att skruva i allt. Körkortet hägrade och bara några dagar efter jag fyllt 18 år hade jag körkortet klart säger Inge och fortsätter med att första bilen var en Austin Cooper, Rule Britania.

Från Göteborg och Arendalsvarvet till Brasilien

På den tiden mönstrade ju alla grabbar och som Värmlänning sökte jag till Karlstad eller Kristinehamn fast när jag ryckte in hade flyttlasset gått till Chalmers och Göteborg. Jag hamnade i Älvdalen på Artilleriets skjutfält 60 mil från Göteborg. Då var Coopern borta och ett snedsteg hade tagits till en Porsche 356,

en billig bil då men inte i dag så den skulle man haft kvar, men 356:an fick jobba hårt mellan Älvdalen och Göteborg där kärleken fanns säger Inge.

När så familjen kom så blev det väldigt många Opel, billiga lättmekade och rymliga, sen rostiga förstås men också praktiska för en familj så sportbilarna låg tyvärr bortom horisonten då. Det var då man lärde sig att meka med bilar och laga rost på Opelbilarna.

Jag fick en bra grund ute på Arendalsvarvet där jag fick jobb. De hade en trainee utbildning för ingenjörer och då fick man prova på svetsning, plåtslageri och lite annat fast det är klart att skillnad i tjocklek på plåtarna mot bilar var det dock

På Arendal var jag konstruktör för maskininsättning. Det innebar att rita rörinstallationer i maskinrummen på fartygen. Sen flyttade jag till det som kallas Ångteknik, med att bygga ångpannor helt enkelt. På så sätt hamnade jag i Brasilien, Ångteknik byggde en fabrik där för tillverkning av ångpannor och jag fick jobbet som vice konstruktionschef.

I Brasilien hade jag en Dodge Dart med en 318 CUI V8. Chrysler var ett av de få bilmärken som tillverkades i Brasilien och Darten var en händig bil att köra för att vara en yankee säger Inge. Då var första gången jag råkade på vänstergängade hjulmuttrar, det tog ett tag att komma på det och få loss dem. Jag skulle byta från en uppsättning kantiga diagonaldäck till radialdäck. Diagonaldäcken spårade så grymt så man fick passa sig ordentligt med ratten diagonaldäcken var breda och såg nästan ut som dragracingdäck så det är inte så konstigt att dom spårade.

Brasilien var ett fint land och många trevliga människor men professionellt gav det inte så mycket mer än att ge av det man kunde. Just det fenomenet blev lite av en chock när man kom hem och fick se hur mycket som hänt av utveckling på de där fyra åren mellan 1978 och -82. Under tiden i Brasilien fick vi också vår dotter.

Det var en del motorsport där och i Rio var vi också på ett F1 GP som var en verklig upplevelse. Vi satt ganska nära banan efter en kurva där dom accelererade våldsamt och man såg hur gummibitarana sprutade. Häftigt naturligtvis men men man får ju ändå bättre överblick i TV.

Jag var faktiskt på Mantorp i fjol och tittade på klassisk racing. Vi har en kille här i stan, Anders Lotsengård, som kör Austin Healy 3000, han hade stora eldsflammor efter sig när han motorbromsade. Själv har jag aldrig kört racing i någon form, har väl varken haft tid eller beredd att lägga alla de pengar racing kostar, men det är roligt att titta avslutar Inge historien om Brasilien och racing

Tillbaka i Sverige och Göteborg

Vi kom tillbaka till Göteborg och jag jobbade tre år på utvecklingsavdelningen på Energisystem som bolaget hette då. När vi sen fick tvillingar började vi leta större hus och dom är ju inte billiga i Göteborgstrakten så efter 12 – 13 år på Götaverken letade jag efter nytt jobb. Finspång och Stal Laval som ju bl a sysslar med turbiner var vi nära att flytta till men klev ur till sist.

I stället fick jag jobbet som konstruktionschef på Mönsterås bruk, en stor pappersmassa fabrik, så hamnade vi i Oskarshamn, en liten nätt rundtur från Värmlands skogar med stopp i Götet via Brasilien till Smålands djupa skogar.



”Förrådet” skall vädras



MG Midget 1970 med 1275 cc Coopermotor

TR 2 i väntan på att komma in i garaget



Peugeot och BMW, men ännu ingen TR

Efter alla Opelbilar kom det nån Peugeot och sen en massa BMW. Jag var lite BMW freak tills den sista bilen som jag inte alls var nöjd med. Det var en 525 kombi som var för högt växlad tycker jag, stora bilar ska lunka på låga varvtal. Sen var det någon obalans i drivlinan, BMW verkstaden balanserade om däcken flera gånger men fick aldrig ordning på den så det blev den sista BMW´n för jag bytte in den mot en Skoda Yeti avslutar Inge historien om bruksbilarna som senare fick se sig slagna av de sportiga engelsmännen. På den tiden samåkte jag till jobbet med en mycket motorintresserad medarbetare och han satt tyst länge när jag hämtade honom i Skodan och så sa han plötsligt ”Inge—hur tänkte du nu”.

Vägen till TR bilarna började konstigt nog med en Westfield.

2006 startade jag bygget. Westfield är en Lotus Seven kopia med rörramschassi, friliggande hjul och plastkaross över. De flesta byggs med Forddelar men jag byggde min på Mazda Miata. Köpte ett ”Autobanlik” och körde över sommaren, sen byggde jag Westfielden under vintern.

Det var att uppfylla en gammal ungdomsdröm säger Inge, i gymnasiet var det en kompis som hämtade en äkta Lotus Seven i England och den var ju vansinnigt fräck fortsätter han och ser lite nostalgisk ut vid minnet av gymnasietiden med en Seven som krydda.



Men det var också en utmaning att bygga en bil från så att säga grunden. Jag helrenoverade motorn på den helt själv också avslutar Inge lite stolt äventyret med Westfielden.

Sen när den var färdigbyggd och klar så började det klia i fingrarna efter något nytt att skruva med så då letade jag väldigt seriöst både i England och i Europa efter en TR 6. Lite otippat blev det så affär i Umeå 2010. Den var rätt ok men hade ändå ett ganska stort underhållsbehov, bussningar, slangar och bränslesystem. Rost fanns bara på nån skärm och lite i ramen.

Då var det till att läsa på vad det fanns för svaga punkter och förstärka det. Tex sätta in en aluminiumvägg framför tanken och göra hål så man kom åt diff-upphängningarna och förstärka dom. Det var mycket pyssel och jag lade ner en hel del tid på TR sexan.

Men sen så kände man sig färdig med den för jag är mera av den typen att det är minst lika roligt att meka som att köra. Mekarlusten fortsatte så att och den nya bruksbilen som stod här på parkeringen och kostade pengar såldes. När jag gått i pension så köpte jag en gammal Duett som jag fixade i ordning och hade som bruksbil ett år innan den såldes till Uppsala. Duetten är ju eftertraktad så där fick jag ”nästan” tillbaka pengarna skrattar Inge.

Inget är omöjligt för en teknikintresserad maskiningenjör

TR 6:an var en PI och en utmaning var att lära sig allt om Lucassystemet. Det blev många felsökningar och var faktiskt en rolig och lärorik period säger Inge. I England byggdes systemet om med nya tätningar.

Jag skaffade en bredbandslambda så man kunde pilla lite på de där ställskruvarna i botten. Där kan man skruva bort sig ordentligt men jag fick den att gå bra utan att bensinåtgången steg i höjden, den drog bara runt 0,8-0,9 milen om man inte drog på ordentligt förstås.

Det var tack vare bredbandslambdan man kunde se exakt hur förbränningen var vid olika varv och inställningar och man kan se på Inge att han gillar att ta tag i och lösa tekniska problem, det ska väl å andra sidan en konstruktionschef göra. I dag kan jag sakna TR sexans motorljud som slår det mesta men den var utsorterad och såld till Dalarna.

En nöjd TR 2 ägare på touring

Utsikt från sittbrunnen i pittoreska Oskarshamn





Så här kör man in bilar i ”förrådet”

Jag hade fått smak på Triumph

Dessutom var Duetten också klar så jag började leta efter något som var äldre än TR 6. Jag brukar göra så att jag börjar söka lite bredare sen zoomar jag in på en modell och försöker lära mig allt om den innan det blir affär.

Hittade en skrothög i Ljungby som en gång hade varit en TR 2 och när jag säger skrothög så menar jag skrothög för det var inte mycket till bil. En äldre gentleman hade börjat renoveringen men fick ge upp när kroppen sade ifrån 2015.

Jag fick i alla fall köpa TR 2:an och tänkte att det här blir en riktig utmaning. Började med att köpa en karossvagga för att få något att hänga upp den på. Ramen var faktiskt gjord på den riktad och färdigsvetsad så det var ändå en bra grund att börja med.

Karossen däremot kunde man titta igenom på alla ställen nästan. Den enda bit jag inte svetsat på är plåten under vindrutan. Så projektet började med fyra månaders svets här i garaget. Framskärmarna gick att rädda med ekonomiplåtar och lite egna bockade bitar men bakskärmarna var utom räddning så dom köpte jag nya från England. Till den historien hör att den ena bakskärmen var en tum för lång så jag fick ta fram kaprondellen och kapa både på längden och tvären för att få ihop det, Engelsk kvalitet alltså.

Den största missräkningen var dock motorn, det följde med block och topp men det visade sig att hela paketet stått ute några år så det var helt och hållet hoprostat. Till sist fick jag ur vevaxeln genom att kapa vevstakarna med en plasmabrännare sen försökte jag slå ut kolvar och foder med alla medel. Jag använde slägga men det gick inte, så då provade jag att försöka skära ut dom med plasmabrännaren, inte heller det lyckades.

Till slut började jag leta efter ett nytt block och tänkte att toppen kan jag i alla fall rädda och åkte till en firma här i Oskarshamn som gör motorjobb men tror du inte han hittade en spricka i den så inte heller toppen gick att rädda. Då köpte jag en renoverad 2,1 liters motor från England med low port head för att kunna använda tvåans insug och grenrör.

Grenröret och SU förgasarna renoverade jag själv. Nu är det fjärde året jag har TR 2:an i drift och det senaste jag gjorde var att byta kylare, den som satt i var den gamla typen med hål för veven och det tar ju bort nästan 10 – 15 % av cellerna så jag satte in en aluminiumkylare, samtidigt bytte jag lock på styrsnäckan till Revingtons lock med en fjäderbelastad pinne. Jag bytte också spjällhusen på förgasarna för när jag renoverade dom hade jag borrat tvärs igenom för axlarna så det var en liten läcka, bussningen är ju flat och öppningen rund. Det gjorde att den aldrig kom ner i varv riktigt på tomgång. Det här var min första SU renovering så det får väl ursäktas ändå. Jag kom över ett par begagnade spjäll till bra pris, det var inte hus till en TR 2 men ändå HS 4 fast de passade inte så jag fick modifiera med nya bussningar.

Till sist satte jag i en bromsservo, tänkte att jag skulle testa och det förändrade karaktären på bromsarna lite grand. Tidigare var det ganska jämn pedalverkan fast man måste ju ”stå på bromsen” om det skall hända nåt men nu kommer allt på en gång efter att inte hänt nånting i början när man trampar. Det har nog sitt ursprung i att på trumbromsar är det lite glapp i början innan bromsarna tar.

Sen fick jag investera i nya fälgar som är Minilitekopior ursprungligen till TR 6. År från år har jag försökt att balansera om originalfälgarna som var både skeva och inte riktigt runda men nu sa däckkillen nej, ”det är ingen idé att försöka ens få ordning på dom”. Inges TR 2 är en -54:a longdoor så man får passa sig vid höga trottoarkanter säger Inge.

MG Midget blir nytt projekt

För två år sedan var TR tvåan färdigbyggd och en lång vinter låg framför mig så då började jag leta nya projekt för att ha nånting i garaget att jobba med. En bekant till mig sa att ”jag har hitta ett objekt till dig”, MG Midget. En kille i Motala hade köpt den här bilen -86, plockat ner den totalt och svetsat upp karossen så den var klar och vackert rödbrun, alltså en hel del ytrost när jag tittade på den.

Han hade köpt delar, köpt delar och köpt delar så det var svårt att motstå när man såg listan på allt han köpt. Det blev två lass med släp t.o.r Motala med bil och delar.

MG´n har en lättrimmad 1275 cc motor, typ Cooper S på ca 80 hk med vassare kam, bearbetad topp, balanserad och klar med nya Webrar och konverterad med en 5 växlad låda och nya hjulupphängningar bl a. Jag räknade ihop att om man skulle köpa alla medföljande delar i England skulle prislappen vara omkring 13 000 £. Jag köpte den billigt men får kanske ändå inte igen pengarna för en Midget är väl ingen prisraket direkt, men det är ändå roligt att bygga ihop den och få den att fungera klanderfritt.

Till MG´n följde med både SU- och Weberförgasare och Webrar har jag aldrig pillat med tidigare så här fanns det nåt att lära sig. Jag besiktade den med SU förgasarna. Sen bytte jag till Weber och första gången jag tog upp munstyckena tänkte jag att ”det här kommer att bli dyrt att trimma in”. Men jag upptäckte att man bara behöver byta själva spetsen på munstyckena och dom kan man köpa för 40/ 50 kr styck. Det är ju i princip fyra inställningar på en Weber med tre munstycken som man kan laborera med plus tomgångsinställningar. Då satte jag in bredbandslambdan där också och det blev en stor hjälp att välja munstycken och inställning så nu går den rätt hyfsat säger Inge och det kan jag tycka är ett riktigt understatement efter att ha åkt med Inge i Midgeten.

Triumph TR 2 1954 ”longdoor”



Det skall vara lite teknisk utmaning för Inge som också ställer upp för kompisarna.

Det låter lite grand som om du letar problem i dina projekt, undrar jag när Inge pratar på om tekniska märkvärdigheter som skall lösas. Jaa det ligger väl lite sanning i det håller Inge med om. Ulf Sundin i Rockneby brukar säga att ”nu har jag något knivigt åt dig” en riktig utmaning för det får inte vara för enkelt.

Ulfs TR 6 PI har jag jobbat mycket med vilket hindrat mig från att gå in i något nytt eget projekt skrattar Inge och menar att det är ganska bra att bli hindrad ibland. En fin bil grunden men sen händer sak efter sak med den, bl a så hade han bytt två mätfördelare men fick ändå inte ihop den till träffen i Nora. Jag hjälpte honom då och vi hittade ytterligare en mätfördelare som var renoverad och så fick vi igång bilen men till TR träffen fick han åka Triumph Rocket mc.

Sen lade startmotorn och generatorn av inte allt på en gång utan en grej i taget han hade precis fått ihop bilen när nästa grej hände t ex så gick bränslepumpen. Snudd på en kabelbrand har Ulf också drabbats av. Han hade batteriavskiljare monterad men den hade smält ihop, det här hände i garaget och han kom ur bilen fort och ryckte bort batterikabeln så inget hände egentligen men kabeln mellan startnyckeln och amperemätaren var helt nersmält, snacka om otur och intressanta problemlösningar för en teknikfreak.

Christoffer Neese i Eksjö har en TR 6 PI som jag också jobbat med. Det var lite kul med den bilen för Christoffers farmor hade köpt den i början på sjuttiotalet, därefter hade hans pappa haft den och sen stod den runt tio tolv år i garaget. Jag hjälpte honom att göra i ordning bilen så nu är det sonsonen som kör den, en härlig släktklenod och historia från skogarna i Småland kan man tycka.

Inges egna hemsida, ijonsson.se

Hemsidan började egentligen med att jag gjorde en byggdagbok när jag satte ihop Westfielden. På jobbet då så frågade dom mig hela tiden hur det gick med bygget.

Min dotter hjälpte mig då att sätta upp en websida och så lade jag in allt där. Sen har jag fortsatt med det så i stort all data på mina bilbyggen finns att läsa där. Jag kan rekommendera Inges hemsida där man kronologiskt på svenska och engelska kan följa varje bygge och säkert lära sig en hel del av konstruktionschefen

Var hittar du inspiration till alla ombyggnader och förbättringar undrar man ju. Ja säger Inge, framförallt alla forum som finns på nätet, det engelska TR forumet t ex är fantastiskt. På Triumph registers forum finns många väldigt engagerade människor.

Sen försöker man ju hjälpa tillbaka när man lärt sig något. Till Lucas PI kunde jag bidra med en lösning. Jag hade fått ihop TR 6:an och den gick bra men så vid 2000 varv + - kanske 50 varv så dog bilen. Man fick leka med överväxel och växlarna för att komma förbi 2000 intervallet för precis där tappade den all kraft och så kom den igen. Det blev en väldigt lång tråd på det forumet med frågor och förslag tills nån skrev att han hört talas om en TR 5 med samma problem som

berott på den bränsleslang som är precis före mätenheten. Den hade åldrats och hamnat i synk på nåt sätt med pulserna i mätfördelaren. Jag skaffade en ny slang och efter att ha monterat den försvann problemet. Då bad dom mig på forumet att sätta dit den gamla slangen igen för att verifiera att det var problemet och det gjorde jag och då kom problemet tillbaka.

Jag har aldrig gått någon mek-kurs eller utbildning för bilmekanik

Maskinare och två år på Chalmers då finns kunnandet där. Sen har jag ju fått input som konstruktionschef och har ett genuint intresse för teknik fast jag aldrig blev civilare, men det gick bra ändå med både den civila- och bilbyggarkarriären säger Inge och visst får vi väl hålla med om det.

Att gå in i något nytt projekt, det blir det med säkerhet framöver.

För när bilarna tutar och går är det inte lika roligt längre och då måste man ha nytt problem att lösa. MG´n har gått omkring 50 60 mil så nu börjar den att bli helt utsorterad och då…..

När åker TR tvåan ut då undrar jag? Jaa den börjar väl att hänga löst nu skrattar Inge och man kan undra vad som skall backas in i det ombyggda förrådet.

Jag lite sugen på en P 1800 och hade jag haft plats med stort garage så hade jag haft minst en sån också säger Inge, men jag var faktiskt och tittade på en Stag i Wäxjö för lite sedan men den såldes innan jag bestämt mig.

Vi får väl hoppas att Inge fortsätter med TR modellerna och bidrar i klubben med sitt stora kunnande. Kanske är det någon som har ett riktigt dåligt vrak att fresta med. ■



Den snygga bakdelen på TR 2 som sålde nästan 2-1 bilar mot huvudkonkurrenten Austin Healy 100.



Inge är stolt innehavare av 2019 års ”Rackham surprise prize”och tack vare Corona kommer han att få ha priset ett år längre än alla andra.



Inge Jonsson’s Triumph TR2 1954 ”Longdoor”



TEXT OCH FOTO: BENGT NYLÉN

Klassiska motorer, moderna bränslen

Jag tror att många av oss som kör klassiska bilar har upplevt problem med det moderna bränslet. Vad beror det på? Är det bara ett problem att vi idag har 5 % etanolinblandning eller finns det fler orsaker till problem?

Varför har vissa problem att starta när motorn är varm? Är det fel på motorn eller? En del tycker att motorn går sämre efter att den stått stilla en längre tid. Kan det verkligen vara så? Beror det på bränslet? Låt oss gå lite till botten med vad som hänt med vårt bränsle sen våra motorer konstruerades.

FLYKTIGHET

Bränslet består inte av bara en komponent. Den är en blandning av flera hundra olika beståndsdelar och additiv. Modernt bränsle är helt olika sammansatt jmf. med det bränsle som levererades när våra bilar konstruerades på 1940-60-talet. Blyet har försvunnit och etanol har tillkommit men det är betydligt mer som har hänt.

En av de största skillnaderna är att modernt bränsle är mycket flyktigare än tidigare. Framför allt är bränslet flyktigare vid betydligt lägre temperatur än förr. Det är detta som förorsakar problemen med att starta en varm motor på vissa bilar.

Nästa problem som flyktigheten bär med sig är att bränsle som förvaras för länge i tanken dunstar vilket ändrar karakteristiken på bränsle och medför att motorn går illa.

Om man jmf ny respektive äldre bensinen gällande hur mycket av den som avdunstar vid 75 grader så får man följande värde.

Bensin från 30-talet:	20 %
Bensin från 60-talet	25 %
Dagens 95 oktaniga bensin	45 %

Obs! Detta sker snabbt typ när man stannar för att tanka. Vad är lösning på detta problem. Jo, tillse att bränsleledningar passerar så långt från motor och grenrör som möjligt på sin väg mot förgasarna. En elektrisk fläkt kan också hjälpa till att få ut värmen från motorrummet då bilen körs sakta och sen står, stannas tex fram till tankstation. Efter tankning blir det ju en typisk varmstart vilket kan vara problem. I moderna bilar cirkulerar bränslet mellan motorrummet och tanken så de får inte detta problem.

På modern bensin är vissa komponenter så flyktiga, även vid rumstemperatur, att bensin som stått länge i tanken får fel sammansättning vilket gör att motorn går illa. Hur löser man detta?

När bilen ställs av bör tanken bara vara halvfull så att fräsch bensin kan fyllas på innan uppstart för säsongen.

Ovanstående åtgärd ”krockar” tyvärr med en senare beskriven rekommendation där man rekommenderar att fylla tanken helt full om det är etanol i bensinen. Problemet med vatten när det är etanol i bensinen kommenteras i nästa avsnitt.

ETANOL I BRÄNSLET

Sen något år har vi 5 % inblandning av etanol i såväl bensin med 95 oktan som 98 oktan i alla fabrikat på tankstationer i Sverige så långt jag kunnat utröna. Efter korrespondens med Circle K säger de följande daterat 2020-05-13:
Den bensin vi säljer idag (både 95 och 98 oktan) är en s k E5 bensin, dvs den innehåller upp till 5% etanol. I praktiken kan etanolhalten i milesPLUS 98 vara lägre, men den klassas ändå som en E5 bensin.

Vi som säljer drivmedel i Sverige måste numera följa de lagkrav som finns inom den s k reduktionsplikten, som ställer krav på ökad inblandning av biodrivmedel i både bensin och diesel i syfte att reducera koldioxidutsläppen. Regelverket framåt är ännu inte helt klart, men indikationen säger att E10 kommer att krävas för miles 95 under 2021 eller 2022. Vi hoppas däremot kunna behålla milesPLUS 98 som E5 något längre för de fordon som ev. inte kan använda E10.

Jag tror att ovanstående gäller för övriga bensinleverantörer också.

Är oktantalet viktigt?

Oktantalet styr hur lätt bensinen självtänder och ger knackningar. En motor som knackar mår inte bra. Det kan låta lite som en sten som far runt i en liten tom plåtlåda. Eftersom det alltid finns kvar lite oförbrända kolrester i toppen så kan det ske en självantändning om kompression är hög och tändningen för högt ställd. För att åtgärda detta kan man höja oktantalet i bränslet och/eller sänka förtändningen. Högre oktantal gör bränslet mindre känsligt för självantändning. Ett högre oktantal ger däremot inte mer kraft i motorn.

Hur kan man kolla om det är etanol i bränslet?

Det är relativt lätt att kolla om det finns etanol i bensin och göra en jmf mellan två bensintyper. Ett av problemen med etanol är att etanol blandar sig med vatten. När det finns vatten i bensintanken så drar sig etanol ut ur bränslet och blandar sig med vattnet. Detta fenomen kan man använda för att se om det finns etanol i bränslet.

Man tar en mindre plastflaska. Fyller några cm vatten som är färgat med lämplig vattenfärg i flaskan. Sätter ett sträck på

flaskan där vattenkanten är. Sen fyller man den med bensin upp till toppen. Skaka flaskan och låt den stå ett tag. Om du hällt i bensin innehållande etanol så ser du att vattennivån i flaskan har ökat. Det är den mängd etanol som fanns i bensinen som nu blandat sig med vattnet. Hade du hällt i bensin utan etanol (var man nu får tag i det) så hade vattennivån legat kvar.

Vad är problemet med etanol i bränslet?

Det är minst tre problem:

- En del gummi och plaster tål inte etanol
- Etanol kan ge korrosion i både ståltankar och AL-tankar samt andra delar i bränslesystemet.
- Etanol absorberar vatten vilket kan lägga sig som en sur vätska längst ner i tanken.

Det första problemet är väl antagligen lättast att fixa. Alla nya bättre kvalitéer på gummislangar tål etanol nu för tiden. Hur skulle annars moderna bilar klarat sig? Se till att byta äldre slangar så du inte råkar ut för problem med att gummit löses upp. Köp från en seriös handlare som veta vad han säljer. Det finns äldre membran i Strombergförgasarna som löses upp men det finns bättre nya sådan att köpa. På våra PI-bilar finns det gummidetaljer i mätfördelaren. I vilken mån dessa detaljer i original är känsligt för etanol vet jag faktiskt inte. Jag har faktiskt inte hört någon som haft problem med etanolinblandad bensin i MU:n. Jag vet däremot att vid service av mätfördelaren hos specialistfirmor i UK så bytts det som kallas ”Diaphragms” och O-ringarna ut mot typer som tål etanol. De som försett sin förgasar-bil med elektrisk bränslepump typ Facet bör observera att det finns en gummidetalj i denna. De som levererats de senaste 25 åren bör dock vara ok. Jag monterade en sådan 1996 och gjorde ren den för något år sedan och det syntes inget spår av deformerat gummi.

Problem två ovan bör vara löst genom att bensinbolagen tillsätter ett additiv som skall göra att det inte blir korrosion.

Problem tre måste tacklas så att det är mycket viktigt att se till att det inte kommer in vatten i bensintanken. Tänk på det om du tankar i ösregn på en mack. Dessutom måste man se till att tanklocket är tätt så att det inte kan läcka in vatten.
Etanol i bensinen absorberar vatten från luften vilket kan göra ett det samlas vatten/etanol i botten på tanken om bilen lämnas stående en längre tid med tanken halvfylld. Detta problem är dock inte så stort. Det skall till rätt mycket vatten i tanken för att det skall bli ett problem och det tar lång tid innan det absorberats så mycket vatten från luften att det blir problem.. Det är därför större risk att det blir problem om det är läckage vid tanklocket.

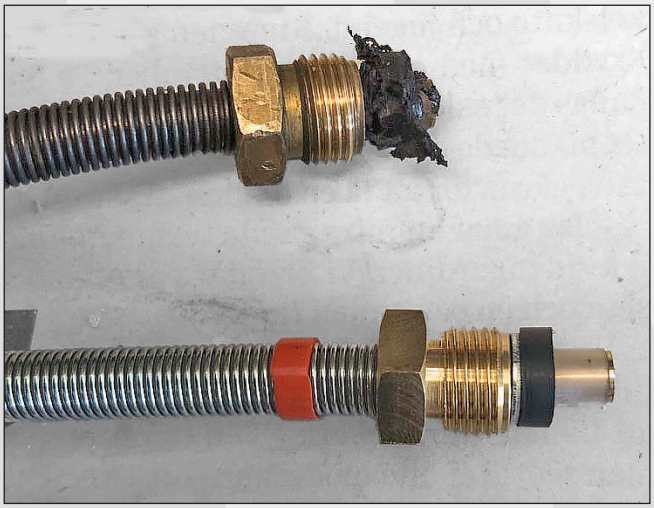
Mager blandning med etanol

En annan intressant effekt är att med etanol i bränslet som blir bränslet ”magrare”. Det beror på att ren bensin består av kol och väteatomer. Etanol däremot består till 35 % av syreatomer. Det innebär att med 10 % etanol i bensinen så minskar mängden kol och väte med några %. Då blir bränsleblandningen magrare och det måste göras en justering av lämplig nål på förgasarna. På moderna bilar med elektronisk insprutning känner systemet av detta och gör justeringarna automatiskt så det går lika bra att hälla i ren bensin som tex bensin med 10 % etanol. Med bara 5 % inblandning är effekten så lite att det inte märks. Det är bla därför man hittills valt att stanna vid 5 % inblandning.

SAMMANFATTNING

Vi måste nog lära oss att leva med etanol i bränslet så det är lika bra att se över sin bil så att den fungerar ändå. Förhoppningsvis kommer det att finnas kvar 98 oktan med bara 5 % inblandning av etanol ett antal år till. Tyvärr har antalet bensinmackar med 98 oktan försvunnit i rask takt. ■

Referenser till mätningar är hämtade från boken Classic Engines, Modern Fuel, utgiven av Veloce Publishing Februari 2020.



Bilden visar en ny och en gammal plastledning till en förgasare där gummitätningen på den översta tydligt är angripet av etanol. Bilden tagen av Max Jacobson, MG Car Club.



Här enbart färgat vatten



Här påfyllt bensin med ca 15% etanol bara för att få en tydlig demonstration.

Medlemmarnas

TEXT: ULF ”FABBE” FABIANSSON/JAN SJÖGREN
FOTO: ULF ”FABBE” FABIANSSON (OM INGET ANNAT ANGES)



1



2

I vår nya serie om olika Triumphturer så kommer Ulf ”Fabbe”Fabiansson i

En dag kan man utan vidare ägna åt Kinnekulle, helst i maj/juni då ramslöken blommar som bäst (Munkängarna). Här finns otroligt mycket fint att titta på (se ”vandrapakinnekulle.se/sevärdheter” för mer tips). Vill man ta en fika finns Hjulets Café eller kanske lunch på Kinnekullegården. För den som vill köra lite snabbare så hinner man även med Kållandsö med Läckö slott samt Spikens fiskeläge (lämpar sig även för mat/fika).

1. Högkullen 2. Mellomgården 3. Silverfallen 4. Hjelmsäter 5. Läckö Slott



3



4



5 *Foto: Mats ”Wolw” Jönssson*

utflyktstips



utflyktstips för lämpliga här några exempel från Lidköping.

Har man sen ytterligare en dag bör man ägna den åt Valle härad där vägarna är otroligt fina, naturen fantastisk inte minst i maj då körsbärsträden blommar. Här kan man stanna upp och beskåda Varnhems klosterkyrka eller det fina Silverfallet. Mat kan intas på Mellomgården med utsikt över Hornborgarsjön.

Möjligheterna i denna del av Sverige är oändliga!

Vilka är dina tips? Kontakta någon i redaktionsgruppen.



6



7

6. Spiken 7. Hjulets Kaffestuga 8. Munkängarna




8

Nurmis Bilverkstad



TEXT & FOTO: BENGT ARVIDSSON

Vi fortsätter vår artikelserie om verkstäder som både kan och vill ta hand om våra kära mekaniska underverk från ”The Golden days of British sportcars” med en klassiker från Västerås, Nurmis som alltid funnits där vid gamla Stockholmsvägen.

”1970 köpte farsan verkstan och på den vägen är det…”

…säger bröderna Nurmi som är andra generationen ”riktiga bilmeckar” och egentligen nästan aldrig gjort något annat än skruvat i gamla bilar. På den tiden runt sjuttiotalet var det mycket Amazon och folkvagnar säger Caron vid fikabordet där vi slagit oss ner efter framvagnsinställning på gammalt hederligt vis av min TR 3 från 1960, inget datatjafs här inte.

Vår pappa jobbade på ASEA och när bilprovningen blev obligatorisk 1965 öppnade han bilverkstad i en källarlokal mitt i Västerås. Han var självlärd och hade alltid meckat med kompisarnas bilar säger Boine men just då såg han väl att behovet ökade fortsätter han.

”Farsan var en klurig gubbe”

Sen när vi flyttade verkstan 1970 bodde vi i lägenheten på ovanvåningen och det var spännande att smita ner i verkstan och kolla alla bilarna.

Själva verkstadshuset, byggt på trettiotalet i bilismens ungdom och med sin unika fasad i sten från Gäddeholms gods har alltid varit ett landmärke i Västerås

Farsan gjorde fasadskylten själv och den sitter fortfarande kvar säger grabbarna Nurmi

Från början huserade Bröderna Mellberg som sålde engelska bilar i huset, så här finns ändå lite engelsk bilhistoria och på vinden finns verkstadsböcker till de flesta engelska bilar. Vi har en kund som har en HRG och han fick en verkstadshandbok av oss.

Sen blev det Autocentralen som sålde BMW innan farsan tog över och vi har faktiskt kvar en BMW skylt från den tiden säger Caron. Men vi har en Triumph skylt också säger Boine och visar stolt upp den klassiska loggan.

Efter skolan gick vi direkt till verkstaden, det var -77 säger Caron, men jag började redan efter åttan, 1973 fyller Boine i. Jag var trött på skolan och det var mycket roligare att skruva i bilarna.

Farsan var en klurig gubbe så redan då på sjuttiotalet fick han ta hand om lite komplicerade saker där andra gått bet. Så vi har fått lära oss från början säger Caron att jobba med felsökning och lite udda grejor.

Då när vi började var bruksbilarna Amazon, folkvagn och SAAB. Dom gamla V4:orna var populära, sen var det mycket engelskt förstås och vi har fortfarande kvar en hel del kunder med sådana bilar. Då när jag började -77 säger Caron så var de flesta bilarna i verkstaden några år gamla, alltså sextiotalsbilar med stort servicebehov och tändsystem med brytarspetsar som vi jobbade vi mycket med. Vi brukar säga att det är roligt att laga dom här gamla bilarna men kanske inte så mycket förtjänst alla gånger. Först plockar man isär dom och sen ska det beställas grejor och dom blir stående länge men roligt är det.

Hur kommer det sig att så många kunder med gamla bilar hittar hit undrar jag?

– Jaa skrattar Caron det beror väl på att vi tar emot dom, men också att vi kan bilarna. Sen går ju ryktet i klubbarna då och de flesta känner varandra. Vi har ju både engelska bilar som en kund med en Bristol t ex men också rätt mycket jänkare.

När man frågar runt lite i Västerås vem som kan framvagnar på ”riktiga” bilar så säger nästan alla från klubbarna och de som kör klassisk racing ”NURMIS” i kör, vad är det som gör det kan man fundera på.

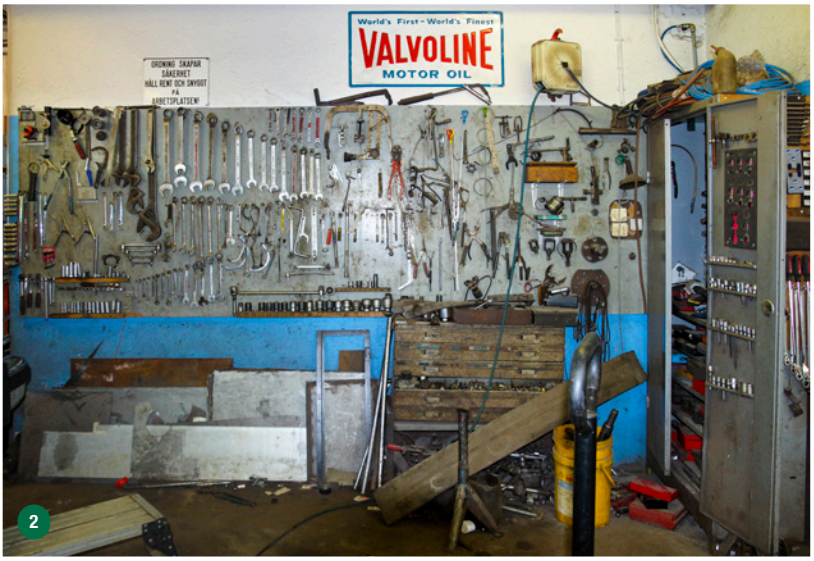
När vi började säger Caron så sa farsan till mig att du får göra framvagnarna och framvagnar har vi gjort i alla år. Det kan man förstå när vi inspekterar den häftiga fixturen ”Dunlop Optical Aligment Gauge”, modell AGM/30 för dom som vill forska

Den fanns i verkstaden 1970 när vi tog över och var gammal redan då.

Du vet säger Caron när dom kommer till de större verkstäderna med sina gamla bilar så kan dom inte hänga upp dom. De här bilarna finns ju inte med i datorerna, sen har dom ingen kunskap om gamla bilar så då kan dom inte ställa framvagnen. Vi har fått rykte om oss att kunna ta hand om hobbybilarna.

De flesta maskiner och verktyg från köpet som pelarborr och de här avdragarna vi hade till amazonens bromstrummor finns också kvar säger Boine och hela verkstadens andas på ett härligt nostalgiskt sätt ”riktig bilverkstad” från 50-60 tal och TR trean trivs förträffligt på verkstadsgolvet.

Vi har aldrig haft någon marknadsföring det brukar kunderna sköta säger grabbarna Nurmi och tittar man på gården och tillströmningen av alla möjliga bilar så kan man förstå det. ■



2


3



4



5



6


7


8

1. *Boine visar skylten som satt i verkstaden förr*
2. *Så här ser det ut i en ”riktig” bilverkstad*
3. *Felsökning med stetoskop i stället för data kräver erfarenhet och kunskap*
4. *Nurmis bilverkstad Västerås*

5 & 7. Dunlop Optical Aligment Gauge”, modell AGM/30

6. *Framvagnsinställning på TR 3*
8. *Boine och Caron Nurmi*

TEXT OCH FOTO: SUNE GUSTAFSON

”Vibrerande och skramlande” växelspak vid gaspådrag?

Har du problem med att växelspaken vibrerar och ”tjuter” vid gaspådrag av motorn, särskilt på lägre växlar. Då är det förmodligen dags att byta ut eller sätta i en ny ”Anti-rattlefjäder och/eller kolv”, som kan ha gått sönder eller försvunnit helt så hålet längst ner på växelspaken gapar tomt.

Operationen kan verka besvärligt men med rätt metod och lite tålamod går det ganska smärtfritt om du vet hur du ska göra. Det största arbetet är väl att frigöra växelspaken, då mattor, kardantunnel, mittkonsoll, knappar och ev en radio måste demonteras.

Det går förhållandevis lätt och snabbt att ”ta bort grejorna” men av någon konstig anledning tar det längre tid att sätta tillbaka alla delar. Bultar passar dåligt, muttrar saknas, verktyget du ska ha finns på annan plats än i närheten, ”trångt och djligt” för att få kroppen på plats, liggande på sidan eller på rygg med ett stolsfäste att ligga på – stön och pust!

Innan jag tog beslut om att påbörja operationen sökte jag runt på nätet, bl a på de brittiska sidorna i facebook samt på TR Register Forum (http://www.tr-register.co.uk/forums/index.php?/topic/21834-gearshift-anti-rattle) och fick där många tips och idéer. Det verkar vara ett vanligt problem med skakande växelspakar på våra bilar. Tipsen var allt från att montera fjäder och kolv med hjälp av en skruvmejsel, vrida ner spaken i 45 graders vinkel och slutligen vrida den på plats, ”klämma ihop” fjäder och kolv med hjälp av en svetstång och hålla dem på plats med hjälp av en tunn järntråd som sedan klipps bort - se bifogade bilder.

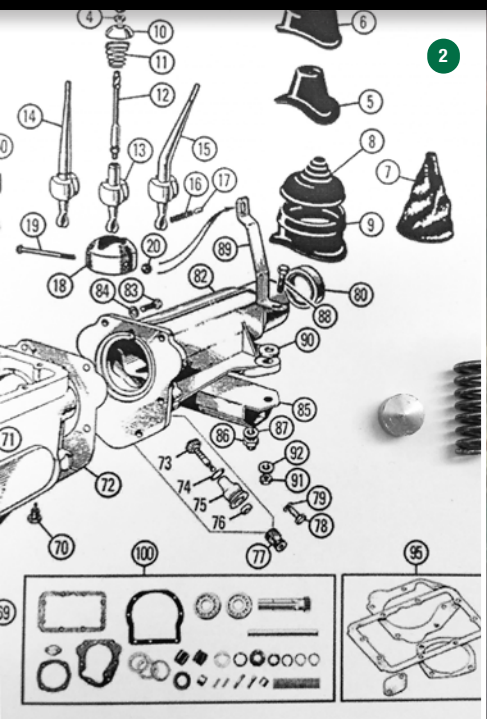
Den metod som jag fastnade för var att använda vanlig maskeringstejp för att hålla fjäder och kolv på plats, medan jag försiktigt monterade tillbaka växelspaken på dess plats. Detta var också det sätt som Morgan på Bennets rekommenderade.

När växelspaken väl är på plats är det ganska enkelt att med hjälp av en liten skruvmejsel och fingrarna ”trixa bort” tejpen. Resterande småbitar försvinner vid körning och växling vid användandet av bilen. ■

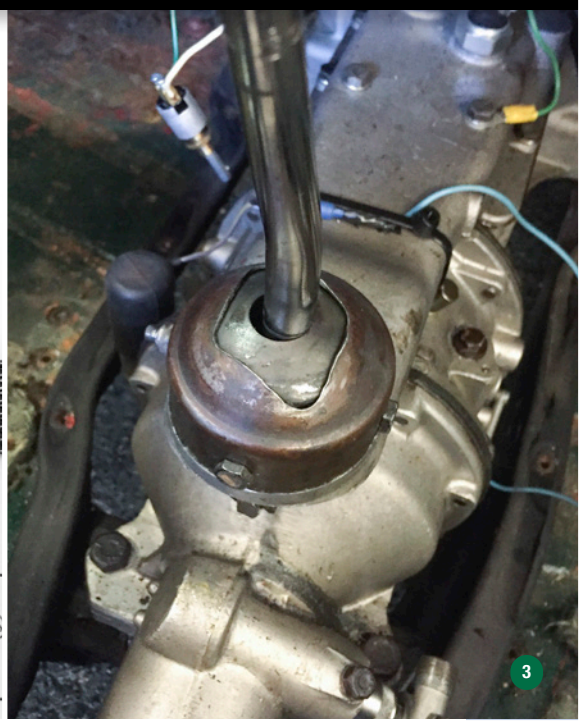
Lycka till/Sune

Så här gjorde jag;

1. Demontera ovanstående delar på bilen för att komma åt fästlock och växelspak.
2. Lägg växeln i neutralläge
3. Lossa bult i framkant och den genomgående bulten med mutter på fästlocket för växelspaken (Gear Lever Retaining cap)
4. Lyft bort fästlocket, fjädern under locket samt hållaren över fjädern.
5. Lyft ur växelspaken rakt upp försiktigt så ser du om fjäder och kolv gått sönder eller helt enkelt ramlat ur. Hålet sitter längst ner i bakkant på växelspaken.
6. Skruva inte av locket på översidan av växellådan, då det kan skapa problem att få växelstavarna på rätt plats.
7. De fjäderrester som ev är kvar tas lätt bort med en skruvmejsel, hålet kan också behövas göras rent från smuts och fett. Förslag från UK var också att vid behov ”borra ur” - var då noga med att inte BORRA FÖR DJUPT.
8. Den nya fjädern som du kanske köpt från Moss, Rimmer eller annan leverantör är troligen för lång och måste därför kortas beroende på fjäderns längd och hårdhet; två till tre varv.
9. Fjärden måste kunna tryckas ner med ”fingerkraft” så att kolven linjerar med spakens yta.
10. Tryck ihop kolv och fjäder och linda därefter maskeringstape ett varv så att ingen bit ”stickер ut” - annars får du inte spaken på plats.
11. Fyll hålrummet med någon typ av fett - ”molykotfett” *(ett smörjfett med hög vatten-beständighet)* var det någon på nätet som rekommenderade.
12. Montera tillbaka alla delar på rätt plats, men inte för mycket innan du gjort en provkörning, för att kolla att växlingarna fungerar och rasslet är borta. Glöm inte att testa OD-funktion om du av någon anledning rubbat kablar eller någon kontakt.



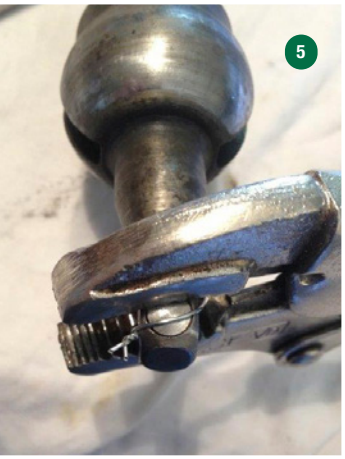
2



3



4



5

1. *Det aktuella objektet – prydligt parkerad vid träffen i Öster Malma 2014.*
2. *Fjäder och kolv på sprängskissen; nr 16 & 17 på bilden.*
3. *Fästlocket på växellådan med en bult i framkant samt en genomgående bult med mutter som frigör växelspaken.*
4. *Växelspaken urlyft – ser olika ut beroende på modell.*
5. *Detalj längst ner på växelspak med hålet där först fjädern passas in och kolven sätts på plats innan fixering. Fjädern måste förmodligen kortas, pröva dig fram så du kan trycka in delarna med fingrarna helt. Enligt Morgan på Bennets har inte alla modeller någon fjäder och kolv och därmed heller inget borrat hål.*
6. *En metod för att fixera delarna på plats innan återmontering. Jag valde att fästa delarna med maskeringstape som ”pillades bort” med en smal skruvmejsel och fingrarna när spaken var på plats.*



6



1

TEXT OCH FOTO: SUNE GUSTAFSON

”Återställare till trippmätaren på din TR – inte till föraren”

(Det får du fixa efter att ”Mackapären” är på plats och du nöjt kan konstatera att du fixat det)

Har du också retat dig på att du inte kan nollställa trippmätaren på din bil, då reglaget för denna funktion försvunnit eller gått sönder. Och inte går det att beställa någon på nätet heller, då de för länge sedan gått ur produktionen.

Som tur finns hjälpen ofta på nära håll om man har snälla kamrater i klubben eller likasinnade på diverse facebookgrupper och hemsidor på nätet som har ”tänkt till”.

I mitt fall fick jag ett tips från en av våra TR-profiler i klubben, som inte har tummen mitt i handen precis, Gunnar Johansson från Klägghult boende i Västergötland. Som av en händelse hade han kommit på ett sätt att ganska enkelt tillverka en egen ”mackapär”, att fästa på mätaren för detta ändamål och som fungerar alldeles utmärkt.

Naturligtvis ”snodde” jag uppfinningen och tillverkade en egen enligt hans anvisningar och som jag monterat på min bil enligt följande beskrivning.



1

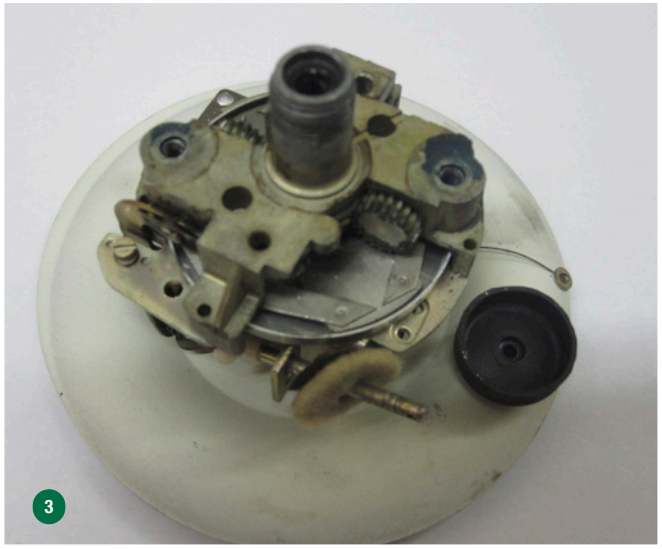
För ändamålet inhandlar du, eller letar i ”skrotlådan” efter en stump kopparrör i dimensionen 3 mm, och som också är förhållandevis rakt. Skär till en bit på ca 7- 8 cm, slipa till ändarna så inga grader finns kvar. Borra ett hål i ena ändan så att du kan stoppa i en saxpinne i lämplig storlek. Den andra änden virar du runt med lite textiltejp eller liknande.

Sedan är det bara att montera allt på plats och njuta av känslan att du hela tiden kan ha koll på hur långt du kört en sträcka.

Observera att det är bra mycket enklare att få allt på plats om instrumentet är demonterat! ■

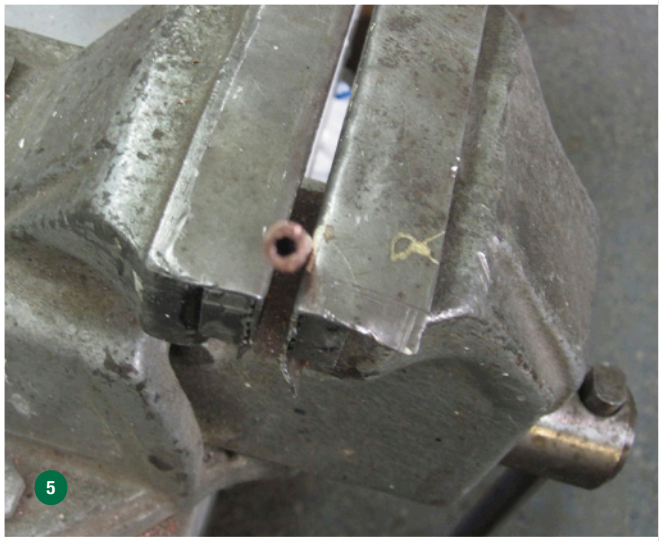


2

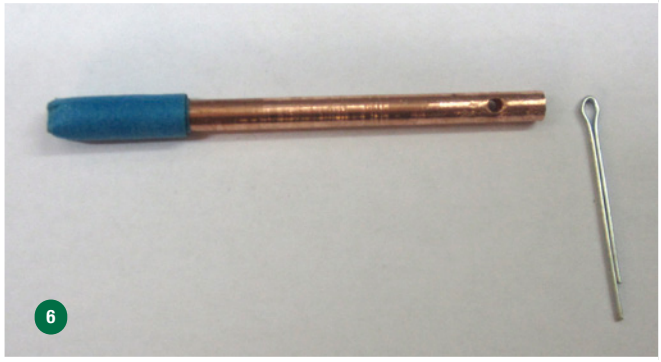


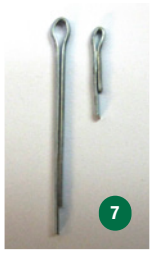
3

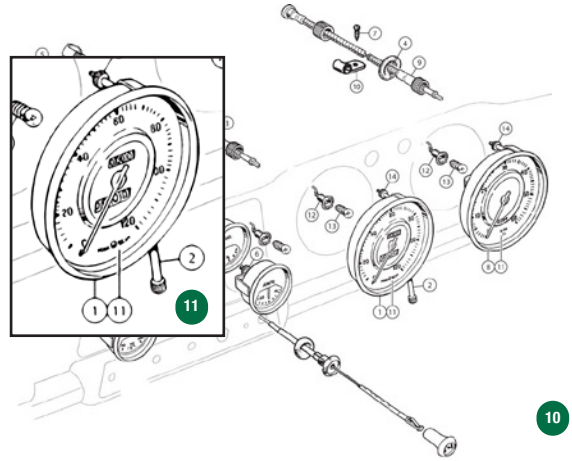




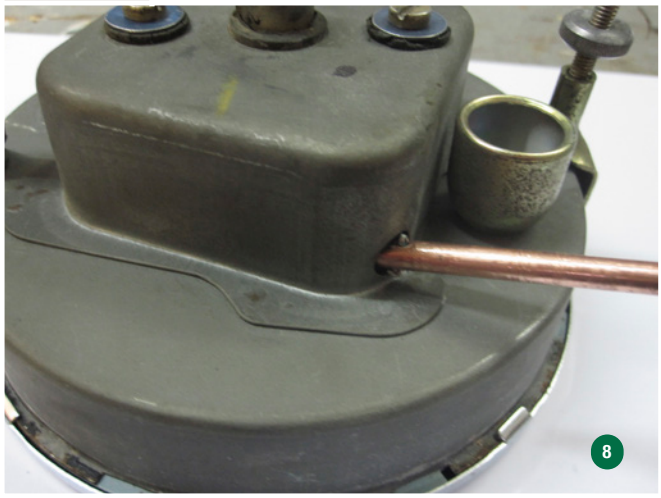


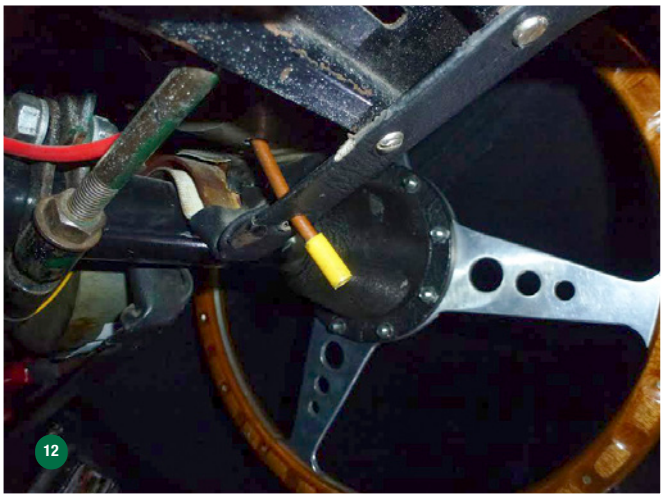






1. Mätarens framsida 2. Mätarens baksida 3. Mätarens innehåll 4. Det relativa raka kopparöret 5. Dags att slipa bort rörets grader 6. Mackapären med isolering, hål och saxpinne 7. Lagom längd från originalet 8. På plats sett från baksidan till höger 9. På plats och klar för montering 10. Sprängskiss från katalogen 11. Detaljbild på "Mackapären"; nr 2 12. "Originalmackapären" från uppfinnaren och tillika TR-profilen från Klägghult





TEXT: BENGT SEDELL | FOTO: BENGT SEDELL & ULF VELANDER



1

Motorrenovering

Triumph TR6

Varför en TR6?

Efter att ha ägt sex stycken MG tyckte jag att det var dags för någonting annat.

Jag hade tidigare varit med och hjälpt Uffe Velander att renovera hans TR4A som stått i garage i 30 år. Jag kom då fram till att jag ville ha en Triumph och då en med sexcylinders motor. Bild 1

Köpet

Efter en del sökande på nätet och i TR Magazine hittade jag en TR6 i södra Sverige. Jag hade då tittat på några i Stockholmstrakten, men dessa var alltför rostiga. Jag talade då med Bengt Nylén i TR klubben och frågade om han hade möjlighet att titta på bilen som fanns i södra Skåne. Bengt sa då att han skulle fråga Sten Lennbro som bor närmast om han kunde åka och titta på bilen.

Efter Stens inspektion bestämde jag mig för att åka och titta på bilen. Bengt mötte mig vid Sturup och vi åkte och tittade på bilen. Bilen var fin och rostfri. Ägaren som hade ägt bilen i 20 år kunde inte garantera skicket på motorn. Jag bestämde mig för att köpa bilen och vi tog hem bilen till Huddinge på trailer. Bild 2

Efter att bilen hade transporterats hem gjordes en längre provkörning på ca fem mil. Jag konstaterade då att motorn gick ganska dåligt och att oljetrycket var lågt trots rätt oljenivå. Motorn tjuvstannade ett par gånger men genom att hålla ett varvtal på ca 1500 tog jag mig hem. Jag kontaktade Kjell Wallin på ELWA Motors som gjorde ett kompressionsprov på motorn. Kompressionen var mycket låg på två cylindrar. Kjells råd var att inte köra bilen något mer med motorn i detta skick. Bild 3

Motorrenovering

Motor och växellåda lyftes ur bilen som ett paket. Bild 4 Enheterna delades och alla detaljer på motorblocket togs bort inklusive topplocket. Vevaxel, kolvar och kamaxel fick vara kvar i motorn för att Värmdö motorteknik, som fått uppdraget att renovera blocket, skulle kunna se och mäta statusen på motorn. Bild 5

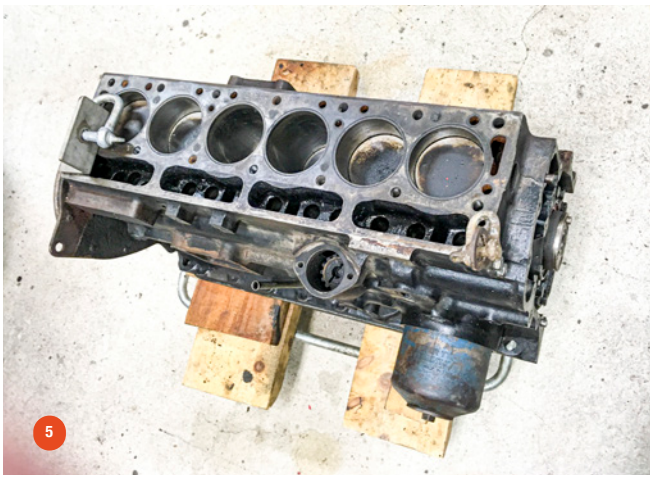
ELWA Motors lovade att ta hand om toppen och plana den 1 mm samt byta ventiler och ventilfjädrar. Någon blykonvertering av ventilstyrningarna rekommenderades ej. Den mängd blyersättningmedel man använder på ett år är liten och ger tillräckligt bra smörjning till ventilstyrningarna.



Transport av bilen från Skåne till Huddinge, ca 65 mil.


TR6 motorn var i stort behov av att renoveras.


Tommy Lyngborn och Bo Adolfsson hjälper till med att lyfta ur motor och växellåda.


Motorn ”strippad” inför Värmdö motortekniks renovering av motorblocket.

Värmdö Motorteknik demonterade vevaxel, kamaxel samt svänghjul. Bild 6 och 7

Alla frostbrickor och pluggar till oljekanalerna togs bort samt kamkedja, kedjehjul och tätningar. Svänghjulets kuggkrans för startmotorn hade flyttat sig på svänghjulet med ca 8 mm. Motorblocket kokades ett par gånger för att få det så rent som möjligt. Man konstaterade att kolvarna var mycket slitna och att även lagren på vevaxeln var slitna och repiga. Man konstaterade vidare att cylinderloppen var något koniska. Bild 8

Efter lite väntetid så började man bearbeta block och vevaxel. Vevaxeln slipades och blocket lineborrades och cylinderloppen borrades cylindriska. Bild 9 En känslig punkt på TR6 motorn är den lösning på axiallager som finns i motorns konstruktion. Axiallagren (2 halvor) kan vid slitage lossna och falla ned i oljetråget. Bild 10 I min motor hade dessa lager klarat sig bra och var minimalt slitna. Man ska aldrig sitta med kopplingspedalen nertryckt vid rödlyse med dessa motorer.

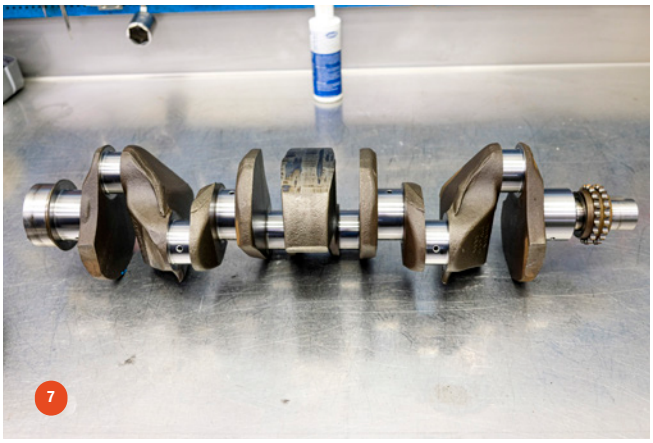
Vad beror nu detta stora grova slitage på ? Troligtvis dåligt balanserad motor och ej tillräckligt täta oljebyten. Med tanke på hur svåråtkomligt oljefiltret sitter i original utförande förstår man att det är lätt att hoppa över filterbytet.

Efter bearbetning hos Värmdö Motorteknik monterades alla lager till vevaxelns lagerlägen . Vevstakslager och kannbultar byttes, nya kolvar med +storlek monterades. Kuggkransen på svänghjulet hade vänts så att den oslitna sidan kom rätt och punktades fast. En liten viktminskning hade också gjorts på svänghjulet. Vevaxel och svänghjul var nu balanserade. Alla kolvar har samma vikt vilket bidrar till bra balanserad motor.

Därefter togs motorblock och övriga komponenter hem till mitt garage. Efter skrapning och rengöring monterades alla frostbrickor och oljepluggar innan målning påbörjades. Därefter monterades kamaxel och kedjehjul. Kamaxeln är slipad och har en så kallad Hedlund profil. Det är viktigt att märkningen på kedjehjulen kommer rätt innan kamkedjan monteras. Kedjehjulen och duplexkedjan byttes till nya. Bild 11 Innan topplocket monteras måste de nya uppgraderade kamlyftarna monteras. Topplocket är planat en mm och ventiler inslipade. Nya dubbla ventilfjädrar och ventilstyrningar är monterade. Arbetet utfördes av ELWA Motors. Ny vipparmsaxel monterades med nya vipparmar. Stötstängerna var ok och återanvändes. Packningar och övriga tätningar monterades, likaså kåpor och svänghjul. Allt dras med momentnyckel till rekommenderade moment. Ventilspelet grovinställdes. Från undersidan monterades en ny oljepump och ett oljetråg. Motorn var nu klar att förenas med en växellåda. Bild 12 och 13



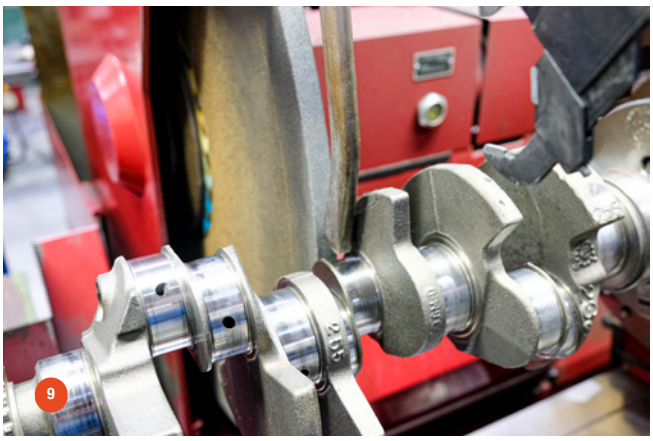
En liten viktminskning gjordes på svänghjulet.



Renoverad vevaxel som tidigare var sliten och repig.



Kolvarna var mycket slitna.



Vevaxeln slipades och blocket lineborrades och cylinderloppen borrades cylindriska.

Framvagn, bromsar m m

Under tiden som motorblocket var hos Värmdö Motorteknik för bearbetning fanns en hel del andra arbeten att göra. Motorrummet rengjordes och granskades. Gamla bromsledningar demonterades så även kopplings- och bensinledningar. Hela framvagnen renoverades med nya polyuretan-bussningar/lager. Undre parallellstagets ena fäste, som var dåligt lagat, slipades bort och ersattes med nya fästplåtar (se tidigare artikel i TR-Magazine nr 1/2020). Förutom en renoveringssats till framvagnen inköptes nya bromledningar, bromsok, skivbromsbelägg och huvudcylinder. Till bakvagnen inköptes bromstrummor, bromscylindrar, bromsbackar samt en sats bromsrör. Med detta är hela bromssystemet utbytt. Jag bytte även huvudcylinder och slavcylinder till kopplingen.

Växellådan

Växellådan i bilen var en standardlåda utan överväxel. Motorvarvet blir då onödigt högt. Mina tidigare MG bilar har jag försett med femväxlade Ford lådor vilket har varit enkelt att installera och fungerat bra. Vad göra med TR6an? Efter viss efterforskning kom jag fram till att konverteringssatser till en TR6 var ovanligt dyra och svåra att få tag på. Den varianten slopades. Efter samtal med Bengt Nylén rekommenderade han att i stället för att köpa en överväxel att montera så var det bättre och förhållandevis billigare att köpa en renoverad växellåda från TR Shop i London . Detta gjordes också tillsammans med ovan nämnda komponenter. Förvåningen var stor när växellådan packades upp efter hemkomst. Den såg helt ny ut och verkade helt oanvänd. Efter samtal med TR Shop framkom att man sålde ut en del produkter. Bild 14 Utöver detta köptes ett helt nytt rostfritt avgassystem och två nya SU förgasare anpassade till TR6.

Koppling m m

Nu var det dags att sätta samman motor med växellåda. Ny lamellplatta och tryckplatta monterades samt ett nytt urtrampningslager som säkrades enligt bruksanvisning. När man har motor och växellåda isär byter man självklart koppling och urtrampningslager. Tack vare stort utrymme i motorrummet var det inga problem att lyfta i motorn. Dessförinnan hade alla nya bromsrör monterats. En ny kraftigare mindre startmotor monterades. Kylaren spolades med maskindiskmedel och mycket smuts kom ut. När sedan vattnet började bli rent började kylaren att läcka i underkant. Runt Stockholm finns numera ingen som lagar bilkylare. En ny kinesisk aluminiumkylare beställdes och monterades. Priset var betydligt lägre än en ny plåtkylare från England och passade exakt. Alla gummislangar och slangklämmor byttes.



En känslig punkt på TR6 motorn är den lösning på axiallager som finns i motorns konstruktion. Axiallagren (2 halvor) kan vid slitage lossna och falla ned i oljetråget.

Avgasgrenröret blästrades och ytbehandlades. Standard grenröret ansågs vara bra utfört för någorlunda gott flöde och monterades. Ett nytt rostfritt extraktorgrenrör är enligt min mening för dyrt. Delar av avgasröret monterades också vid detta tillfälle. Insugsgrenröret (standard) blästrades och ytbehandlades och monterades tillsammans med SU-förgasarna. Bild 15 och 16 Det nya avgassystemet monterades. Bild 17

Samtliga vätskor fylldes. En 20/50 olja för inkörning och därefter en helsyntetisk olja. En elektronisk brytarlöst tändningssystem installerades och nya tändstift monterades. Förgasare och tändning grovinställdes. Efter påfyllning av bränsle startades motorn. Efter en del finjustering av tändning och förgasare gick motorn ganska bra.

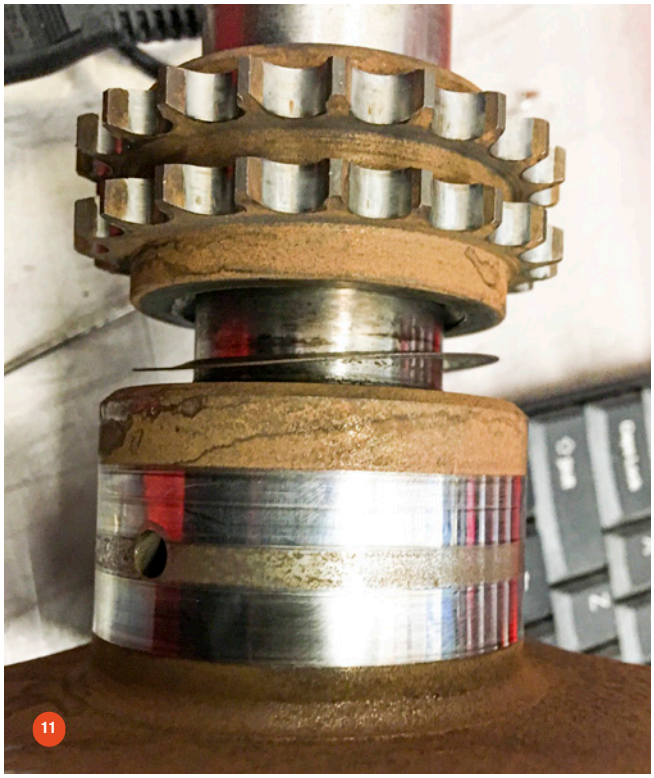
Saker som uppkommit vid och efter monteringen

Vid kontroll av bränsleledningen hittade jag en skarvkoppling av gummi som sitter ungefär mitt under bilen. Gummikopplingen (slang) var nästan helt uppluckrad och när jag rörde den började den läcka bensin. Inga slangklämmor fanns som tätade skarvkopplingen. Bild 18 Det var bara att tömma tanken och ersätta kopplingen med en riktig bränsleslang. Kopplingen verkar vara standard monterad. Jag misstänker att gummit uppluckrats av underredsmassa.

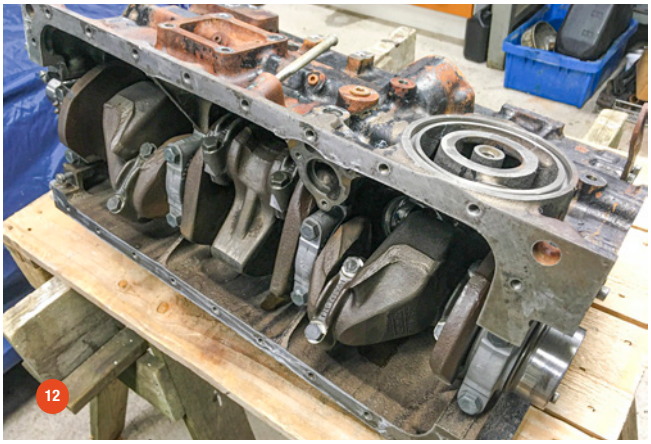
Bromsvätska fylldes på och vid luftning av systemet kunde jag konstatera att ingen vätska kom fram till bakvagnen. TR6 har tvåkrets bromssystem med en indikeringsventil som indikerar brott på endera bromskretsen. I ventilen sitter en kolv som rör sig och blockerar den ena eller den andra kretsen beroende på tryckskillnad. Denna lilla kolv krånglade flera gånger och till slut gav jag upp och tog bort kolven. Så nu har jag enkrets bromssystem. Ombyggnad av denna ventil gör jag nästa år. Bild 19

Efter att ha startat motorn och gjort ytterligare justeringar gjordes en provtur i den närmaste omgivningen. Det gick ganska bra och allt verkade fungera. Efter ytterligare provturer vägrade motorn en dag att starta. Del lät som om den försökte starta på för få cylindrar. Efter mycket funderande och prov med andra tändkablar och tändspole samt koll på gnista och bensinflöde hände inget. Det satt nya tändstift i motorn så det kunde man ju inte misstänka. Men till slut frågade en kompis om jag hade de gamla stiften kvar. Vi tog bort de nya och ersatte med de gamla. Då startade motorn snällt. Vi misstänker att det var kortslutning i något av stiften (Auto lite).
Bilen har därefter körts på rullande landsväg med intrimning av förgasare och tändning och nu går den riktigt bra. Bild 20
De värden som uppmättes visade att den renoverade motorn ger 108,9 hk (80,1 kW). Effekten på bakhjulen uppmättes till 76,4 hk (56,2 kW) Bild 21

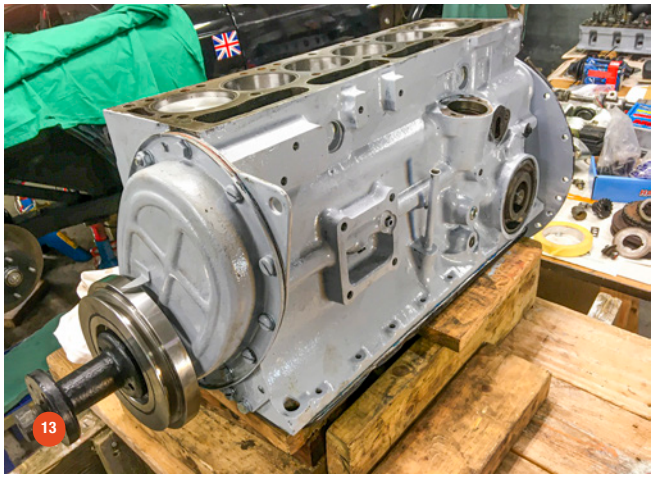
TEXT: BENGT SEDELL | FOTO: BENGT SEDELL & ULF VELANDER



Det är viktigt att märkningen på kedjehjulen kommer rätt innan kamkedjan monteras. Kedjehjulen och duplexkedjan byttes till nya.



Från undersidan av motorblocket monterades en ny oljepump och ett oljetråg.



Motorn snart klar för att förenas med en nyrenoverad växellåda.



Nyrenoverad växellåda med overdrive inköp hos TR Shop i London.

Vad denna renovering har kostat hittills törs man knappt tänka på. Men detta är en del av min hobby som får kosta pengar. Jämfört med t ex placeringar på börsen är en TR6 i alla fall en real tillgång som ger avkastning i form av positiva upplevelser med renovering, sportbilsåka och att träffa TR-vänner. Det kallar jag avkastning på eget kapital.

Nästa vinter blir det nya drivaxlar och renovering av differentialen som läcker olja. Vi vet ju att våra engelska bilar ofta markerar sitt revir med oljefläckar. En genomgång av elsystemet med uppgradering av reläer och flatstift-säkringar ska också till. M a o finns det ytterligare underlag till kommande artiklar.

Har du några frågor eller funderingar om renoveringen får du gärna kontakta Bengt Sedell 0706-402 711, bengt.sedell@telia.com

Keep TRying ■

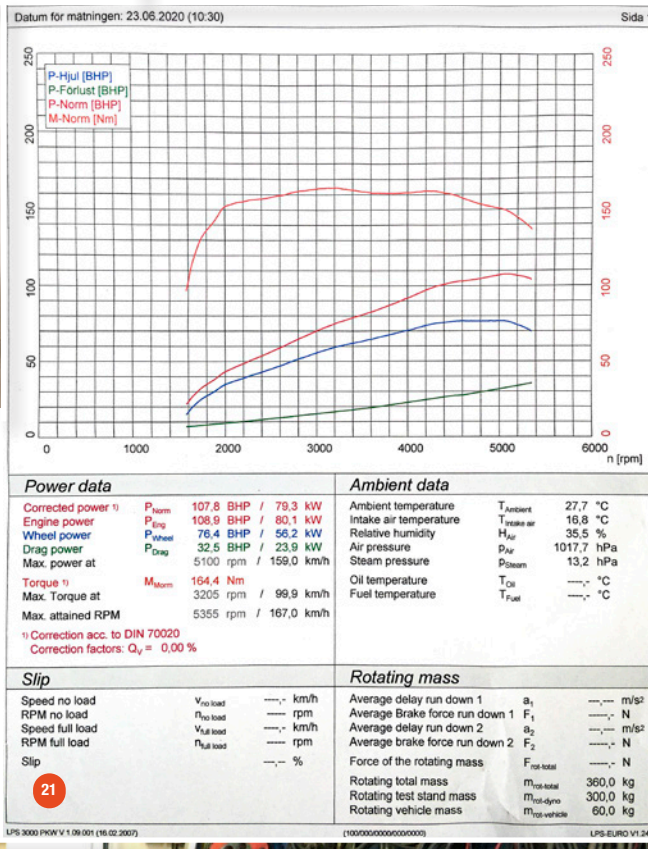












15. Grenröret innan det blästrades och ytbehandlades.
16. Insugsgrenröret (standard) blästrades och ytbehandlades och monterades tillsammans med SU-förgasarna.
17. Bra med en riktig pelarlyft innan montering av ett nytt avgassystem.
18. Gummikopplingen (slang) var nästan helt uppluckrad och när jag rörde den började den läcka bensin. Inga slangklämmor fanns som tätade skarvkopplingen.
19. TR6 har tvåkrets bromssystem med en indikeringsventil som indikerar brott på endera bromskretsen. Ventilen fungerar inte och renovering av ventilen ska göras nästa år.
20. Bilen har körts på rullande landsväg med intrimning av förgasare och tändning och nu går den riktigt bra.
21. De värden som uppmättes visade att den renoverade motorn ger 108,9 hk (80,1 kW). Effekten på bakhjulen uppmättes till 76,4 hk (56,2 kW).



KÖP & SÄLJ

Bilar köpes

TR4 eller TR4A
En rostfri bil i fint skick.
Gärna med Surrey top.
Sten Håkansson, Göteborg
sten.hakansson@comhem.se
0738-13 89 64

TR5
Triumph TR5 köpes.
Johan Strömstedt
johan.stromstedt@comhem.se
070-820 29 06

TR6
Triumph TR6 köpes. Även bil i behov av reparation kan vara intressant.
Nicklas Örnberg
hot.mejl@hotmail.com
0761-28 49 26

Delar köpes

Originalkyl och navkapslar TR4
Originalkyl med "fillerneck" och navkapslar till TR4 1962-1963 (LHD) köpes.
Johan Åsberg
joberg_se@yahoo.se

Mohairtak till TR6
Mohairtak till TR6 köpes.
sorenolsson@telia.com
070-554 16 16.

Delar till TR6 – 1973
Tonneau-skydd , LHD för nackstöd till TR6, 1973 köpes.
Bengt Sedell
bengt.sedell@telia.com
070-640 27 11.

Delar till TR7 köpes
Söker kofångare fram och bak till europamodell. Sprint motor, gärna så komplett som möjligt. Samt andra bra delar till TR7.
Magnus Fällmar
magnus.fallmar@gmail.com

Delar till TR3 köpes
TR-delar köpes. Bakaxel TR3 Girling oavsett skick.
Hans-Göran Melander
hans.goran.melander@telia.com
070-697 97 97

Delar till TR4A köpes
Har du några delar som passar till en TR4A som du vill bli av med får du gärna höra av dig till mig.
Maila eller ring och berätta vad du har. Allt kan vara av intresse!
Stefan Karlsson
stefan.litra@gmail.com
070-666 65 75

Plåtskärmar till TR6 köpes
TR6 plåtskärmar i hyfsat skick köpes, samtliga av intresse.
Ogge Kvamme
oddgeir.kvamme@gmail.com
073-32 29 960.

Plåtdelar till TR3A köpes
Skärmar och andra plåtdelar till TR3A köpes.
Ulf Mattsson
0708-59 22 01
ulf.mattsson@telia.com

Däckdelar till TR6 köpes
Plåtfälgar eller andra fälgar till TR6 köpes, även lösa däck
Nicklas Örnberg
0761-28 49 26
hot.mejl@hotmail.com

Topplock till wetliner-motorn (4 cyl)
Topplock till wetliner-motorn (4 cyl) köpes. Det skall vara ett highport-topplock.
Jonas Ek
0708-362699
jonas.bc.ek@hotmail.se

Ryggstödsspak TR6
TR6. Spaken som fäller ryggstödet på förarsätet till TR6 1974 års modell.
Olle Ryd
0708-226852
ollegt6@hotmail.com

Stötfångare mm till TR7/8
TR7/8. Stötfångare fram samt bak, även delar till dito av intresse.
Bo Johansson
0708-847 777
borace@telia.com

Stenskottskydd
Stenskottskydd (2 st) i bra skick till Lucas extraljus (150mm).
Bertil Larsen
0705-659 596
bertil.larsen@gmail.com

Motor eller short block TR6-74
Jeg skal bruge en god brugt motor eller en short block til en TR6 US model fra 1974. Min bil har chassis CF5178U og motor CC55-348 E. Er ikke klar over om denne motor er orginal, men har 3 revner i blokken. Har søsterklub i Sverige … måske en motor til fair pris til salg?
Henrik Jacobsen (Danmark)
hj@jacobsenbiler.dk
0045-38 34 40 00.

Eventuella bilder och i vissa fall ytterligare information hittar du på hemsidan: http://triumphtr.com/kopsalj/.

Använd gärna QR-koden som tar dig direkt till Köp & Sälj-sidan!

Delar säljes

Dörrfästen till TR2 säljes
Fästen i dörrarna för Sidescreen. Nya, med kilar och skruv, komplett. Pris 3000:-
Leif Leander
leif_leander@telia.com
070-304 73 83.

Diverse delar till salu
CP Stolar vinyl: 1 500 kr Delar: Prisförslag?
Jeremy Thompson
070-376 55 05
jeremy@thompsonstockholm.com

Diverse delar TR2-3 till salu
Sidorutor TR 3, Nya och dyra. Komplett styrning, Snäcka,Värmepaket SU med insugningsrör, Tryckande Elfläkt, Startmotor, Generator, Fördelare, Bensinpump, Bakre horn, nya, Träratt 14 tum, nyskick.
Ulf "Fabbe" Fabiansson
fabbe@infobild.com
070-82-87-623

Diverse delar säljes
Flygarjacka strl 54, kan byta mot strl 56 Motorfäste-gummi, Div. kv-slangar, Luftfilterhus Stromberg, Org.ventilkåpa i plåt-ej rostig, Bromsbackar bak, 4 st beg men ej slitna, Oljefilterhus, orginalet, Snabbtanklock,orginalet, Bromsbelägg fram, 2 st samt tätning för ok, Signalhorn Beg.kylare
Thomas Astler
thomas.astler@tele2.se
070-71 43 766.

Delar till TR4 säljes
Startmotor Lucas (GEU4412R), Generator Lucas negativ jord, Ventilkåpa kromad, Relä nytt (GEU6603), Relä nytt (GEU6607, Radiator protection nytt (109487), Cross Tube TR4A nytt (211419)
Anders Granström
agmlambo@hotmail.com
070-20 64 185.

Delar till TR6 säljes
"Snobbringar" 5 st, 500 kr, Tonneau skydd vinyl, LHD för nackstöd, 700 kr Stötfångare fram något skadad 500 kr Broms huvudcylinder läckage, 100 kr.
Anders Granström
agmlambo@hotmail.com
070-20 64 185

Växellåda i delar till TR4-TR6 säljes.
Pris 1 000 kr.
Mikael Nilsson
j.mikael.nilsson@gmail.com
073-426-55-55

Fjäderkompressor till TR2 – TR6
Pris: 600:-
Anders Tibblin
tibbe@telia.com
070-922 86 63

Lukas Bränsletrycksmätare till PI modeller
Pris: 2000:-
Anders Tibblin
tibbe@telia.com
070-922 86 63

Polybush bussningssats TR4A, 5 & 6
Komplett Polybush Bussningssats TR4A, 5 & 6. Pris: 850:-
Anders Tibblin
tibbe@telia.com
070-922 86 63

Delar till TR6 1974
Matta, brun, ny komplett, 1 500 kr
Kylare hel o tät, 1 200 kr
Stolar vinyl, bra objekt, 3 000 kr
Magnus Öhrström
0708-82 83 60
magnus.ohrstrom@ringknutstorp.com

Haynes reparationshandbok TR5-TR6 säljes
Anders Gustafsson
372gustafsson@telia.com

Kylare till en TR6 1974 säljes
Läcker i cellpaketet 1 000 kr.
Thomas Astler
0707-143 766
thomas.astler@tele2.se

Diverse delar till TR6
Stromberg 175 CDE, 1974. Ventilkåpa i plåt. Snabbtanklock, något repat. 4 st. org plåtfälgar, med kantskador. Oljefilterburk. Instruktionsböcker.
Thomas Astler
thomas.astler@tele2.se
070-714 37 66

18 olika delar säljes
Allt från pedalgummi för 40 kr till framflygel (original) 2500 kr.
Mer info på hemsidan.
Erik Ström
070-570 86 52

TR2 – Diverse delar
Två SU-förgasare H4, rör till kylsystem, rör till värmeelement, stålplåtskärm vänster bak, vindruta (obs plant glas) + stolpar. Ytterligare delar finns. Pris vid förfrågan.
Björn Fahlén
bjorneg.fahlen@telia.com
0725-758 064

TR7/8 Bakre stötdämpare KYB (gas) samt framstötdämpare
Ca 250 mil. Som nya. 800:-.
Bo Johansson
0708-847 777
borace@telia.com

Tröskelåda till TR2-3 och TR6 säljes
Inge Jonsson
070-7316812
inge.jonsson@netatonce.net

Bil säljes

TR6 1972
British Racing Green i gott bruksskick med en skönsjungande rak sexa med dubbla förgasare (Stromberg). Bilen importerades från USA och första registrering i Sverige 1987. Bilen är noggrant renoverad på 90-talet, foton finns.

Nybesiktigad och nyservad med bl.a. nytt startbatteri.

Nuvarande ägare köpte bilen 2001, dock är bilen sparsamt körd senare år. Bilen finns i Norrtäljetrakten. Pris 130 000 kr.

Ulla Amundsen
ulla.amundsen@icloud.com
070-540 8185

Ny layoutare för TR Magazine



Från och med det här numret av TR Magazine har jag fått förtroendet att layouta och färdigställa tidningen för tryck, vilket jag är väldigt glad för!

Det var Stefan Karlsson i Malmö, tillika TR4-ägare som kände till att jag arbetade med den här typen av uppdrag, och Stefan ringde upp mig och undrade om jag var intresserad eftersom man sökte en ny medarbetare för detta. Tack Stefan, för att du gav mig den här chansen och tipsade redaktionen om att du hade en kandidat!

Vem är då jag?

Mats ”Wolw” Jönsson, med rötterna i den skånska myllan strax söder om Malmö i en liten by som heter Klagshamn.

Härifrån driver jag mitt eget företag, Wolw Digital Media Produktion, och jag arbetar med fotografering, film/video, hemsidor och en del annat inom det grafiska. Jag har många års erfarenhet från den grafiska världen och har bl a arbetat på tryckeri med fotografering och digital bildbehandling. Jag har även arbetat som Graphics Manager & Photographer på ett par större företag i Danmark, bl a i läkemedelsbranschen.

Tyvärr kör jag inte själv någon ”traja”, men vem vet vad framtiden bär med sig? Jag hoppas dock inte att det ska vara någon nackdel för tidningen, och att ni blir nöjda med tidningen framöver också. ■



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. Skicka helst dina bilder digitalt alt. pappersbilder eller dia. Det underlättar om du bifogar text till bilderna. Text/artikel vill vi helst ha i Wordformat. Kontakta gärna Redaktionsgruppen innan du skickar materialet.
Självklart returneras ditt material efter tryck om du begär det. I annat fall läggs det till TR Magazines arkiv.

Ansvarig utgivare
Jan Sjögren, Författarvägen 15
167 71 bromma 070-519 02 84
jan.sjogren@ericsson.com

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

P-A Nord
0727-20 06 06 panord@me.com

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 4 2020:	Manusstopp fre 16/10 Utgivning vecka 50, december
Nr 1 2021:	Manusstopp fre 5/2 Utgivning vecka 13, mars
Nr 2 2021:	Manusstopp fre 26/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2021:	Manusstopp fre 30/7 Utgivning vecka 37, september

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

Tryckeri
Ljungbergs tryckeri, www.ljungbergs.se

Layout
www.wolw.se



Kallelse till
Årsmöte 18 oktober

Årsmötet kommer i år ske digitalt på söndagen den 18 oktober via programvaran Teams. Årsmötet skall egentligen ske senast i augusti, men då detta inte var möjligt pga Corona, så väljer vi att följa att det skall kallas till minst 3 veckor i förväg enligt stadgarna. Årsmötet börjar kl 10.00 och alla kan vara med som har en e-mailadress och en dator. Alla som önskar deltaga skall skicka ett mail med namn och den e-mailadress som skall erhålla årsmöteskallelsen senast 2 veckor innan till info@triumphtr.com.

Inbjudan kommer sedan att komma från jan.sjogren@ericsson.com.

Stadgeenliga punkter kommer att behandlas. Stadgarna finns tillgängliga på klubbens hemsida. Där kommer även verksamhetsberättelse och årsredovisning att läggas upp.

En viktig punkt är valet av styrelse för 2021. Alla väljs på två år. Ca halva styrelsen väljs varje år.

Nuvarande styrelse:

Ordförande	Jan Sjögren	Bromma	2020-2021
Vice ordförande	Magnus Larsson	Sturefors	2020 (ställer inte upp för omval)
Sekreterare	Bengt Arvidsson	Västerås	2020
Kassör	Håkan Jonhed	Sturefors	2020-2021
Ledamot	Bengt-Inge Larsson	Lundsbrunn	2020-2021
Ledamot	Sten Lennbro	Skurup	2020-2021
Ledamot	Torbjörn Zettergren	Bromma	2020
Ledamot	Hans Hägglund	Uddevalla	2020

Förslag på personer för nyval eller omval tas gärna emot av någon i valberedningen.

Per Settergren	0706-74 97 20
Bengt Nylén	0705-28 78 81
Bengt-Inge Larsson	072-531 61 81

(representant för styrelsen)

Motioner till årsmötet skall egentligen vara ordföranden eller sekreteraren tillhanda senast fyra veckor före årsmötet (augusti). Vi kommer dock hantera senare inkomna motioner under övriga frågor. Beräkna minst 1 timme för mötet.

Välkommen till årsmötet
Jan Sjögren, ordförande

KLUBBSHOP

Profilprodukter med logotyp beställs av Marcus Larsson via epost. 15 kr för porto tillkommer vid beställning av Tygmärke, Plastdekal, Pin och Buff, 25 kr vid beställning av Väska, 45 kr vid beställning av Vagnsmärke och Keps, 70 kr vid beställning av Pikétröja. Beloppet sätts in på klubbens plusgiro 27 79 35-3. Detta gäller dock inte Paraplyer som endast säljs vid träffar. Profilprodukter finns även hos Bengt Nylén, Sune Gustafson samt Torbjörn Zettergren som säljer vid träffar. Om du har frågor, kontakta Marcus Larsson, tel 0766-22 55 05, epost mackanpost@gmail.com.



Keps

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

Pin med klubbmärke



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



Buff

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

Pikétröja



Pikétröja i hög kvalitet. 100% bomull och med klubbens logo broderad på tröjan. Färg svart eller röd. Finns i storlekarna S-XXL. Pris 295 kr

OBS Tröjan är ganska liten i storlekarna, ta gärna en storlek större än du brukar.

Vagnsmärke

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

Stort paraply



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

Broderat tygmärke

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



Nyhet – Väska

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

Klistermärke för vind- eller sidoruta

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

Äldre TR Magazine

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

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