SWEDISH NR 4 DEC 2020 VOL 171

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975



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 450 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 500 kr. Medlem blir man genom att betala in 450 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 OBS! Ny adress from 1/1 2020:

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

TR International inquiries

Triumph TR Club Sweden
Hjortronvägen 6, S-589 61 Sturefors, Sweden
E-mail: 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



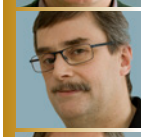
Vice ordförande Magnus Larsson
Tranbärsvägen 11A, 589 63 Sturefors
0735-25 62 22 mumlarsson@telia.com



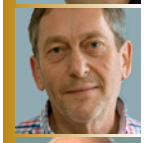
Sekreterare Bengt Arvidsson
Tortuna Vändle 18, 725 96 Västerås
072-731 87 37 bengt@silvertess.se



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



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



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



Ledamot 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	Vakant
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!

Så här i slutet av året blir det lätt att blicka tillbaka på vad som har varit. Vi har fått lära oss att bli mer digitala. Vårt första digitala årsmöte genomfördes utan några missöden.

Vi välkomnar Marcus Larsson till styrelsen och ja, känner ni igen namnet så är det för att han är Magnus och Ullabeth Larssons son, så det här med Triumph har han i blodet! Vi har även via facebook kunnat se att många mindre utflykter har ersatt de lite längre gemensamma resorna/träffarna. Så det vi får önska av jultomten i år, utöver diverse perfomance- och reservdelar, är att den andra vågen dämpas och att ett flertal bra vacciner blir tillgängliga för alla. Det är inte utan att många av oss har ett STORT uppdämt behov att ut och träffas på vägarna nästa år. Så se över era bilar i vinter, anmäl er till olika träffar så får vi verkligen hoppas att de går att genomföra. Men vi kommer inte ta några risker och i värsta fall får man kanske skjuta på någon av dem.

I MHRF/FIVA´s enkät om hur vi använder våra bilar så låg Sverige i toppen bland de som skickade in svar per capita. Vi har även svarat som klubb och det arbete som de gör med/mot våra nationella och internationella (bl a EU) folkvalda och tjänstemän är oerhört viktig för att vi skall kunna nyttja vårt kulturarv på ett levande sätt. Det är inte utan att man blir lite oroad när man ser framtida förslag som riskerar att försvåra nyttjandet. Beakta att den körsträcka som veteranfordon utför är under en promille av den totala körsträckan som sker i Sverige och andelen är sjunkande.

Hoppas ni nu alla får en behaglig stund med ännu ett fantastiskt nummer av TR-Magazine och en skön jul och gott nytt år!

Jan

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- The European TR Meetings 5
- UBCC Mälardalen 6
- KAK's Slottsrally 2020 8
- Nytillverkade termostathus 10
- The UK EU TR Meeting 2021 12
- Årsmötesprotokoll 13
- TR Profiler: P-A Nord 14
- Teknik: Motorolja 22
- Träff hos Göran Johansson 24
- Touring på Mälarens öar 26
- Utflyktstips: Stockholm 28
- Teknik: Tum vs mm 30
- Teknik: Motorhuvlås TR4-TR6 31
- Julklappstips: Nya böcker! 32
- Köp & Sälj 34
- Kommande evenemang 36
- Nordenträff 38
- Red's spalt 39
- Klubbshopen 40

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
TRacy on the road
P-A Nord´s Triumph TR3

Foto: © Ulf "Fabbe" Fabiansson

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.

1547	Håkan Johansson	Nygatan 10	795 31 RÄTTVIK	1970 TR6 PI
1548	Kenneth Aarenstrup	Kohagevägen 10	266 53 VEJBYSTRAND	1959 TR3A
1549	Rolf Lydén	Katarina bangata 66	116 39 STOCKHOLM	
1550	Keith Lothian	Hackspettsvägen 13	167 65 BROMMA	

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.



TEXT OCH FOTO: BJÖRN CAGNER

Renovering av instrumentbräda

Instrumentbrädan i min TR6 har ända sedan jag köpte bilen varit i mycket dåligt skick. Likaså hastighetsmätaren var i dåligt skick. Bland annat så visade den för låg hastighet och nu när jag lämnade in den för justering bestämde jag mig för att göra något åt instrumentbrädan.

Felen med instrumentbrädan var många: lacken har blivit matt och släppt på flera ställen, själva faneret har fått många krympsprickor, fuktskador har uppträtt och hela brädan är kraftigt blekt. Här hamnade jag i en valsituation om jag skulle köpa en ny bräda eller renovera den gamla men då brädan hör till bilen bestämde jag mig för att försöka renovera den. Att lämna in den till ett snickeri skulle kosta nästan lika mycket som att köpa en ny. Därför bestämde jag mig för att försöka att själv renovera brädan.

Det första jag gjorde var att limma fast faneret där det rest sig för att få brädan så plan som möjligt. För att limma tillbaka faneret så använde jag vanligt trälim men för utebruk. När limmet torkat slipade jag försiktigt bort den gamla lacken. Som tur var var den mycket spröd och därför släppte den lätt. På vissa ställen märktes det att lacken bättrats vid något tillfälle för där var lacken segare att få bort. När lacken var borta så undersökte jag brädan igen för att se om faneret lossat någonstans. Det var främst vid kanter och sprickor som faneret börjat släppa. Just vid sprickorna så var jag mycket försiktig så limmet inte skulle fylla sprickan för då skulle det inte vara plats för att fylla sprickan med plastiskt trä. När limningen var klar så fyllde jag sprickorna med plastiskt trä som hade samma struktur som brädan. Jag valde att fylla med lite åt gången så jag inte skulle behöva slipa så mycket. Faneret på brädan är inte mer än ca 1,5 mm tjockt så det är lätt att slipa igenom. Avslutningsvis använde jag en stålsickel för att ”hyvla” av det sista.



Limning av fanér i full gång.
Plasten hindrar tvingen att fastna i limmet.

Nu kom nästa problem. Vad ska man välja för lack? Då det inte går att slipa bort den lack som trängt ned i faneret så finns alltid risken att den kan resa sig om man använder en lack med för kraftigt lösningsmedel i. Här bestämde jag mig för en båtlack av uretantyp då den inte innehåller något starkt lösningsmedel och att den torkar snabbt. Jag provade på en liten bit först men då inget hände så gjorde jag en första strykning av hela brädan. När brädan torkat så putsade jag försiktigt med slippapper nr 240. Sedan lackade jag brädan igen, slipade, lackade, slipade. Efter sex lackningar byte jag ut slippappret till nr 400 och lackade tre gånger till. Efter nionde lackningen så slipade jag inget utan bara strök brädan en sista gång. Att lacka tio gånger kanske låter mycket men jag lackade väldigt tunt varje gång, bara så penseldragen inte syntes. Det är klart att lite prickar är det i lacken. De flesta prickarna kommer från en dåligt tvättad pensel och när jag förstått detta så blev resultatet mycket bättre. Det är ju klart att tio strykningar blir till slut ganska tjockt och då uretanlack är mjukare än härdlack så är det bra om brädan får ligga ett tag innan montering. ■



Här syns instrumentbrädan före...



... och efter renovering.



UBCC Mälardalen startar upp på trevliga Sunds Örtagård

Text och bilder:
Bengt Arvidsson

Två entusiaster från UBCC lyckas med Coronaanpassning arrangera trevliga söndagsträffar för mötessvultna brittiska sportbilsägare. Stefan Olsson, Morganentusiast och Carl av Ugglas, känd E-type profil står som värdar för evenemanget som har ägt rum varannan söndag sedan juni månad när nästan allt annat varit inställt.

Vi har samlat mellan 20 och drygt femtio bilar under sommaren vilket får väl ses som en bra start för UBCC i Mälardalens första år. Träffarna har marknadsförts på Facebook och på märkesklubbarnas hemsidor säger Stefan lika entusiastisk som vanligt.

Jaa, fyller Carl i, vi har egentligen inte haft något program mer än däckspark och beundran av varandras bilar på behörigt avstånd, förutom det trevliga kaféet och de vackra omgivningarna på Mälarens öar.

Katharina och jag har deltagit 4 ggr men annars var det snålt med TR bilar, de enda från TR klubben vi kunde spana in var Ulf Velander och Bengt Sedell.

Grabbar och tjejer, nästa år får vi skärpa till oss och visa upp våra snygga TR bilar i fler sammanhang.

Sunds Örtagård ligger på Aspö alldeles vid Säbyviken mellan Enköping och Strängnäs efter väg 55. ■







1. *Bentley Continental -55 en gång ägd av Bertil Bernadotte numera i Helen Elmgrens trygga vård. Nånting extra att susa ner till Rivieran i.*
2. *Brittiska skönheter på rad*
3. *Ulf Velanders fina TR4 A IRS från -66. Men var är Uffe?*
4. *Glade Ulf Villén bredvid sin kära Treeweeler*
5. *Richard Arbrinks Lotus Elan med en nyare kompis*
6. *Carl av Ugglas fina E-type, dagen till ära med svensk flagga*
7. *Per och Ljungstedt och Carola Liljander med den snygga MGB´n från 1965, Ulf Villén beundrar Triumph TR 3 A från 1960*







Text och bilder av Bengt Arvidsson

Kungliga Automobilklubbens Slottsrally 2020

Precis som riktiga aristokrater anländer Triumph TR 3 något för sent med Katharina och mig i sittbrunnen. Mitt ibland Porschar, Ferraris och Rolls Royce får vi all uppmärksamhet och TR trean sträcker stolt på sig i solen utanför Rånäs slott där den blir fotad och filmad av alla tillgängliga mobiltelefoner.

Det är dags för KAK´s årliga slottsrally som i år tyvärr är något stympat av den efterhängsna Covid 19 pandemin. Slottsrundan 2020 startar med en spännande guidning av Rånäs slott av VD Ulf Wisell som växt upp på Rånäs sedan sjuttiotalet. Ulf har också lite feeling för veteranbilar och visar bilden på en nyrenoverad VW 1303 som han gett till sambon, vilken häftig present.

Så lämnar vi i kortege Rånäs slott och i backspegeln kan jag spana in den magnifika grillen på en Silver Shadow i mycket bra skick som Martin Månsson glider fram i. Nu går färden vidare på härligt smala kurviga vägar, genom små byar och läckert rödfärgade logar och ladugårdar i det soliga Uppländska landskapet. Mot nästa herresäte som är Gimo Herrgård där lunchen serveras, man blir hungrig på slottsturer.



Vi hamnar vid samma bord som Lars och Anna åkandes i en av mina absoluta Italienska favoriter, Alfa spider från 1985. Den har bara gått 5000 mil säger Lars och var ett litet klipp utan att helt tömma bankkontot. Det visar sig att motorintresset har djupa rötter hos både Anna och Lars.

Jag körde bana med Porsche förut säger Anna och när vi var barn jag och min bror lekte vi Formel 1. Jag var Ronnie och brorsan var Mario Andretti, vi satt i upp och nervända stolar med filtar över benen för att likna riktiga formelbilar, en härlig historia från sjuttiotalet då Sverige fanns på Formel 1 kartan.

På planen utanför Gimo Herrgård kan vi spana in många läckra bilar som BMW Z4 Roadster, Porsche 911 GTS, Mercedes 500 från åttiotalet vid sidan av Silver Shadow, Ferrari och så den läckra Alfan förstås.

Sista etappen går till Steninge slott och där på eftermiddagsfikat utses vår TR 3 till Slottsrundans finaste bil, en fantastisk ”Grand finale” på en solig dag bland Upplands slott och herresäten. ■



1

1 Brittisk aristokrat i mint condition
2 Lars och Anna vid den läckra Alfan
3 TR3 i väntan på avfärd
4 Den snygga bakdelen på Alfa Romeo Spider -85 i kön mot Steninge
5 Porsche 911 Carrera -89 med Tom Olsson som driver
6 Stolta vinnare av KAK:s slottsrally pris för finaste bil. TR3 och Katharina



2



3



5



4



6

Nu kan du köpa ett nytillverkat termostathus till tidiga TR2

Tidiga TR2 har ett antal delar som inte har varit tillgängliga på många år, varav en del är det dubbla termostathuset monterat före TS1201E.

Termostathuset kan du se på den vänstra bilden på sidan 72 i Bill Piggotts bok ”Original Triumph TR2/3/3A”. Bilden visar termostathuset med en täckplatta med tre bultar i stället för en påfyllningstratt med kylarlock. Termostathuset med tratt och kylarlock monterades på TS1 och TS2, den första vänster- och högerstyrda TR2:an. Det visade sig dock vara en dålig konstruktion att fylla på vatten i termostathuset då toppen av påfyllningstratten låg under nivån på den övre delen av kylaren. Därför monterades en täckplatta (bild1) på ovansidan av termostathuset och kylaren konstruerades så att påfyllning av vatten i stället kunde ske från toppen av kylaren.

Eftersom termostathuset i original, numera väl över 60 år gammalt, gjutits med underlägset material, uppstod ofta läckage. Även om det inte läckte beslutade ett antal ägare att ersätta termostathuset med den senare och mer bekanta enheten, avbildad på bild 2.

Då det var uppenbart att det fanns en efterfrågan på det ursprungliga termostathuset, bland de som var intresserade av originalitet, beslutade SDF att undersöka om tillverkning i ett bra material och med hög kvalité kunde ske. Detta projekt har varit Christoph Mathey (bor i Schweiz) och Pete Cox ”baby”. SDF är mycket tacksamma för det jobb som lagts ned i mer än två år för att komma fram till en tillfredställande lösning med ett nytillverkat termostathus.

Det nya termostahuset har gjutits i aluminium och därefter bearbetats, bild 3. Påfyllningstratten är zinkbelagd. Bultar, muttrar och låsbrickor är förzinkade.

Gängtapparna (studsen) är inte zinkbelagda, endast ändarna är ju synliga. Enheterna är kompletta med sina två packningar, gängtappar, muttrar, bultar och brickor och levereras i en låda. Dessutom levereras ytterligare två uppsättningar packningar i reserv. För de som inte vill använda termostathuset när vatten fylls på bifogas en borrad och triangulär blank platta (som visas på bilden i Bill Piggots bok).

Kvalitet som överstiger originalets

För att minimera risken för skador under transport har påfyllningstratten (med skvallerrör) roterats 120 grader moturs och placerats i en förseglad plastpåse med lådan fylld med skyddande material. Termostat och kylarlock ingår inte eftersom köparen troligtvis redan har sådana, men Pete Cox rekommenderar att kylsystemet för den 4-cylindriga wetliner-TR-motorn ska ha ett kylarlock med ett värde som inte överstiger 7 lbf/in2, bild 4.

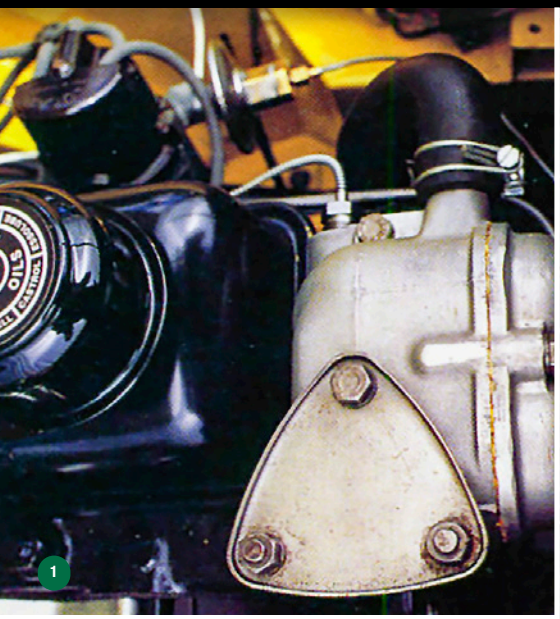
Köparen kan bestämma sig för att montera termostathuset som levererats så att bilen blir som när TS1 och TS2 tillverkades ursprungligen, eller ta bort påfyllningstratten och montera den medföljande triangelformade plattan.

Denna reproduktion är av en kvalitet som överstiger originalets kvalitet och kan förväntas ha en livslängd på minst hundra år, vilket borde vara goda nyheter för de stora barnbarnen till nuvarande ägare! Bild 5-6.

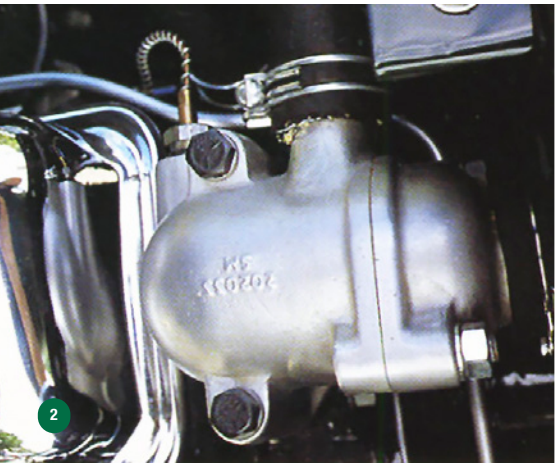
Produktionen har varit begränsad till 50 enheter. Artikelnummer är 201522KIT. Först till kvarn gäller. Termostahuset kan köpas från Pete och Tom Cox på Pete Cox Sportscars. Priset är £ 234 (£ sterling) plus frakt. ■

Pete Cox Sportscars
Unit 25, Peltland Trading Estate,
Padget’s Lane, South Moons Moat
Redditch, B98 0RB ENGLAND

Telefon: 01527 522646 (arbetstid), 07932 716229 (Tom)
Hemsida **https://petecoxsportscars.co.uk**
E-post **enquiry@petecoxsportscars.co.uk**



Termostathus TR2 t o m TS1201.

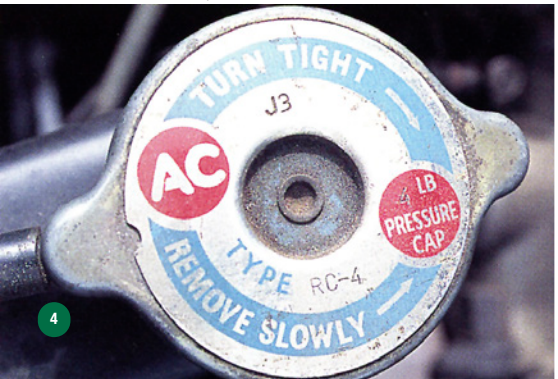


Termostathus TR2 från TS1201.



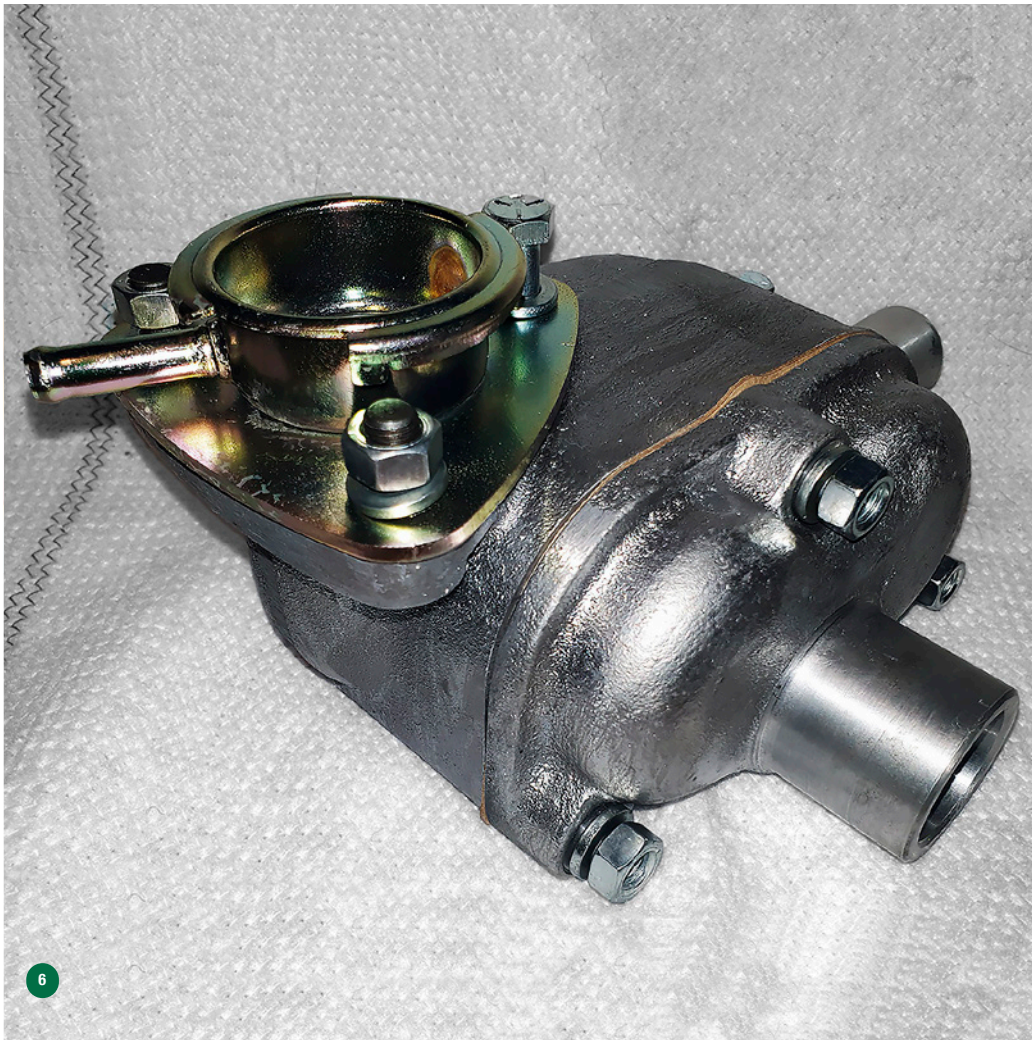
Det nya termostathuset har gjutits i aluminium.

Rekommenderat kylarlock.

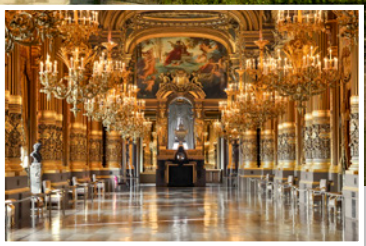




▲ *Det nytillverkade termostathuset. Man kan ta bort påfyllningstratten*
▼ *för kylarvatten och montera den medföljande triangelformade plattan.*



The UK European TR Meeting 2021
10-17 september






Nästa år är det dags med ett Europamöte i England. Förra gången då detta skedde var 2010. Då var vi 12 bilar från Sverige. Det är en weekendträff från fredag till måndag på hotell i Coventry. För de som vill vara kvar i veckan efter förflyttar man sig till ett annat hotell i Wales. Därifrån kan ett antal förplanerade turer göras.

Weekend-träffen

Start den 10:e september. Plats för evenemanget är Chesford Grange Hotel, Coventry.

Program:

Fredag: Anländer till The Chesford Grange Hotel. Ankomst mellan 15:00-18:00. Buffé-middag med underhållning.

Lördag

Efter frukost en tur genom Cotswolds byar. Besök på Blenheim Palace house och trädgård med lunch. (Här föddes Churchill 1874). En vacker tur tillbaka till hotellet.Gala Dinner med underhållning. Vi kommer att fira att TR Register fyller 50 år så hela festen kommer att gå 70-talsstil. Ett ”Beatles-band” kommer att stå för underhållningen. Gästerna bör helst vara klädda i något från 60-70-talet.

Söndag

Efter frukost kör vi en vacker tur genom Warwickshire och Leicestershire. Här parkerar vi nära monumentet som rests för Standard Triumph. Därefter ett besök på National Motorcycle Museum med lunch. Lunch på museet. Därefter kan ni tex besöka Straford upon Avon. Middag på hotellet.

Måndag

Efter frukost är evenemanget slut för de som bara är med på Weekenden. De som skall vara med på turveckan kör till Llandrindod Wells i Wales.

Turer efterföljande vecka

I Llandrindod Wells i Wales bor vi på Commendore Hotel.4 nätter på Commendore Hotel ingår. Hotellet ligger 2 minuters promenad från hotell Metropole där den gemensamma middagen äger rum på kvällarna. 3 dagar med en massa olika tursförslag. Alla med Roadbook och karta. Dessa turer kan körs i grupp eller enskilt. Kostnaden för turveckan inkluderar övernattning och frukost på Hotell Commendore och middag på hotell Metropole. Avslut efter frukost på fredagen den 17 september. Llandrindod Wells ligger i mitten av Wales vilket gör att det är lätt att nå många intressanta platser som tex: Snowdania National Park, Brecon Bacons National Park,Pembrokeshire coast,Cambrian coast. Dessutom finns här många slott, veteranjärnvägar med ånglok, kolgruvor och museer, vattenfall osv.

Med förbehåll för COVID-19 restriktioner

Priser:

Weekend 10-13 september

Enkelrum	SEK 8700 (£700)
Dubbelrum två personer	SEK 12800 (£1030)

Ovanstående gäller övernattning samt alla måltider inkl dryck och entréavgifter. Även vin och öl ingår, dock i begränsade mängder.

Turer i Wales 13-17 september

Enkelrum	SEK 5600 (£450)
Dubbelrum för två personer	SEK 8400 (£675)

Ovanstående gäller för övernattning och frukost samt middag inkl dryck.

Hemsidor samt info:

Chesford Grange Hotel https://www.chesfordgrange.com/
Commendore hotel https://www.hotelcommodore.co.uk/index.php/en/
Metropole Hotel https://www.metropole.co.uk/

OBS! Här äts middagarna i turveckan.

Intresserad? Kontakta Bengt Nylén för en fylligare presentation.

Anmärkning: Registreringsdokumentet hämtas på vår hemsida alt. så skicka ett e-mail till Bengt Nylén så får ni den per mail: nylen@telia.com

Registeringen stänger 1 mars då även betalning skall ske. Intresserade bör hör av sig till Bengt Nylén innan så att vi redan den 15 februari kan meddela arrangörerna hur många vi tror kommer från Sverige.

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN

Protokoll, fört vid digitalt Årsmöte, 2020 10 18

Deltagare, från styrelsen:
Jan Sjögren, ordförande, Håkan Jonhed, kassör, Bengt Arvidsson, sekretrare, Sten Lennbro, ledamot Bengt-Inge Larsson, ledamot, Torbjörn Zettergren, ledamot, Hans Hägglund suppleant

Frånvarande:
Magnus Larsson

Övriga deltagare:
9 stycken medlemmar utöver styrelsen, (se bilaga 1)

§ 1 Mötets öppnande
Jan Sjögren öppnade mötet hälsade alla välkomna till årsmötet för verksamhetsåret 2019

§ 2 Val av ordförande och sekreterare för mötet
Val av sittande ordförande Jan Sjögren för mötet
Val av sittande sekreterare Bengt Arvidsson för mötet

§ 3 Val av rösträknare och två justeringsmän
Val av Håkan Jonhed och Torbjörn Zettergren som rösträknare tillika justeringsmän

§ 4 Årsmötets stadenliga utlysande
Mötet förklarade utlysningen av mötet skett i enlighet med stadgarna

§ 5 Godkännande av föreslagen dagordning
. Föreslagen dagordning godkändes av mötet

§ 6 Föredragning av verksamhetsberättelse och dagordning
Jan Sjögren och Bengt Arvidsson föredrag verksamhetsberättelsen för 2019 (bilaga 2)
Håkan Jonhed föredrog årsredovisning för 2019 (bilaga 3)

§ 7 Föredragning av revisorernas berättelse
Håkan Jonhed föredrog revisor Thomas Palms revisionsberättelse och hans förordande om ansvarsfrihet för styrelsen avseende 2019, vilket godkändes av mötet. (bilaga 4)

§ 8 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen 2019
Mötet förklarade ansvarsfrihet för styrelsen för 2019

§ 9 Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner
Inga motioner har inkommit till styrelsen, i övrigt inga förslag

§ 10 Val av styrelse för verksamhetsår 2021
Valberedningens förslag av val till styrelsen antogs av mötet

Omval

Sekr	Bengt Arvidsson	Västerås	omväljes för 2021-2022
Led.	Torbjörn Zettergren	Bromma	omväljes för 2021-2022
Led.	Hans Hägglund	Uddevalla	omväljes för 2021-2022

Kvarstår

Ordf	Jan Sjögren	Bromma	vald för 2020-2021
Kassör	Håkan Jonhed	Linköping	vald för 2020-2021
Led.	Sten Lennbro	Skurup	vald för 2020-2021
Led.	Bengt-Inge Larsson	Lundsbrunn	vald för 2020-2021

Nyval

Supl	Marcus Larsson	Linköping	väljs för 2021-2022

Styrelsen har fr o m 2021 följande utseende

Ordförande	Jan Sjögren	Bromma
Kassör	Håkan Jonhed	Linköping
Sekreterare	Bengt Arvidsson	Västerås
Ledamot	Sten Lennbro	Skurup
Ledamot	Bengt-Inge Larsson	Lundsbrunn
Ledamot	Torbjörn Zettergren	Bromma
Ledamot	Hans Hägglund	Uddevalla
Suppleant	Marcus Larsson	Linköping

§ 11 Val av två revisorer för 2021
Mötet godkände styrelsens förslag och till revisorer valdes Thomas Palm som ordinarie och Gunnar Johansson som suppleant

§ 12 Valberedning 2021
Till valberedning inför 2021 valdes Bengt Nylén, Per Settergren. Bengt-Inge Larsson vald av styrelsen och tillika sammankallande

§ 13 Fastställande av årsavgifter
Mötet fastställde medlemsavgiften 2021 till 450 kr för medlemmar boende i Sverige och 500 kr för med lemmar boende utanför Sverige. Familjemedlemsavgiften behålls oförändrad till 50 kr

§ 14 Fastställande av inträdesavgiften
Mötet fastslog inträdesavgiften till 0 kr

§ 15 Sommarträff och årsmöte 2021 och 2022
Sommarträffen 2021 kommer att vara i Hallstahammar 7-9 augusti, från styrelsen arrangerar Bengt Arvidsson tillsammans med Katharina Arvidsson samt Sören och Anita Huzelius från klubben
Sommarträff 2022 sker på Öland, arrangör Inge Jonsson och Ulf Sundin

§ 16 Övrig planerad verksamhet 2021

2-4 juli,	Nordisk TR träff, Lundsbrunn Sverige
6-8 aug	Sommarträff Hallstahammar
10-14 sept	European TR Meeting, Warwick, England
Sept 2022,	Sverige Båstad, hotell Riviera Strand

§ 17 Övriga frågor
Avtackning av mångårige klubb- och styrelsemedlemmen Magnus Larsson arrangeras av styrelsen.

Bengt Arvidsson rapporterar från MHRF årsmöte. Uppmaning till alla klubbmedlemmar att genomföra FIVA undersökningen. Jan Sjögren upprättar länk på Facebook. Länken uppdateras också på hemsidan

Jan Sjögren tackade deltagarna för ett väl genomfört möte.

Vid pennan:	Godkänt:
Bengt Arvidsson	Jan Sjögren
Justeras	Justeras
Håkan Jonhed	Torbjörn Zettergren

Bilagor
1 Deltagare i mötet utom styrelse
2 Verksamhetsberättelse 2019
3 Årsredovisning 2019
4 Revisionsberättelse



TR Profiler:
P-A Nord

Jag såg när grannen backade ne

...då bestämde jag mig för att köpa en TR5 säger P-A för det var

Kaffet är precis urdrucket, Katharina och jag sitter hemma hos P-A och Kerstin och pratar bilar i allmänhet och engelska sportbilar i synnerhet.

Intresset för de brittiska sportbilarna började när jag gick på Erikdalsgymnasiets ekonomilinje. Då 1967 vid högertrafikomläggningen var jag skolpolis, jag stod vid ett övergångsställe och släppte fram fotgängare. På gatan kom det en hel del TR5:or förbi och redan då var det drömbilen med 6 cylindrar, snabb var den också. Jag sa till mig själv att ”en sån skulle jag vilja ha”.

Bara för att öka på influensen så hade jag två klasskompisar som körde Austin-Healey 100, Lasse Johansson var den ena och han har fortfarande kvar intresset för Austin-Healey som han skrev om i Teknikens Värld/Klassiska Bilar 2013. Jag umgicks ganska mycket med Lasse och åkte med honom i Healeyn, redan då en tuff och spännande bil säger P-A.

Men han var snäll också flikar Kerstin in, jaa säger P-A, vi festade och hade kul ihop under gymnasietiden. Peter Bruzelius var den andra som jag också åkte med en hel del. Han ägde den Austin-Healey som Gösta Ekman kör i Hasse & Tage-filmen Äppelkriget.

Fast det egentliga bilintresset började nog tidigare funderar P-A. Jag är uppvuxen i Hammarbyhöjden och på den tiden kollade man på biltävlingarna på Skarpnäcks flygfält. Där körde bl a Ronnie Peterson och Reine Wisell F3, där var Picko Troberg med hundkojan och då blev man bilbiten.

Körkort direkt med pappas hjälp

1963 när jag var 14 år köpte mina föräldrar en Ford Cortina och då kunde man associera till Cortinorna som körde på bana, fast vi hade bara en Cortina De Luxe och inte en GT med kort växelspak och alla runda mätare på instrumentbrädan.

Jag tog körkort direkt när jag var 18 säger P-A, fyllde i april och hade körkortet i handen 1 juli så det gick undan. Teorin läste Kerstin och jag genom skolan, på en strötimme varje vecka kunde man välja teoriutbildning för körkortet.

Jag hade alla rätt på skrivningen och fick pris för det säger Kerstin stolt och förresten så är det mer ordning när man gått på körskola fortsätter Kerstin, det har han aldrig gjort säger hon och syftar på P-A som övningskörde med sin pappa. Det var Cortinan som jag övningskörde med fyller P-A i.



r sin TR6 i garaget för vintern…

den enda bil jag ville ha!

Text: Bengt Arvidsson Bilder: P-A Nord

När övningskörningen var klar fick pappa byta koppling efter all träning på dragläget men jag klarade i alla fall uppkörningen på första försöket, det var i Nynäshamn för i Västberga fanns inga tider avslutar P-A storyn om körkortet.

Det strävsamma paret…

Kerstin och jag träffades i rökrutan på plugget, vi var bara 16 år då och har hängt ihop sen dess. Du vet på den tiden var rökrutan samlingspunkten då det varken fanns Tinder eller andra nätträffar säger P-A och Kerstin håller skrattande med när minnet från tiden i plugget kommer tillbaka.

Vi pratade väl inte så mycket bilar på den tiden men även Kerstin hade bilintresset i blodet. 1957 köpte min pappa vår första bil, en begagnad bil var det och vi väntade på att han skulle komma med den till vårt nybyggda hus i Bagarmossen där vi bodde då. Så kom han då äntligen i en vinröd Triumph Mayflower och vi skrattade alla när vi fick se bilen, den såg så rolig ut, som en hoptryckt Rolls-Royce.

Den åkte vi till Falsterbo med på semester säger Kerstin och det tog en hel vecka. När vi kom hem igen så gick bilen sönder och fick stå på tomten ett tag. Då lekte jag och mina kompisar raggare i den innan pappa bestämde att den skulle skrotas.

En firma hämtade den men gjorde inte hela skrotningsjobbet för efter några månader ringde polisen och berättade att Mayflowern stod på Högbergsgatan full med parkeringsböter, vi blev alltså lurade ordentligt. Så kunde det gå till i femtiotalets Stockholm. Senare blev det en engelsk bil till, nämligen en Wolseley, också vinröd med träpanel och skinnklädsel, brittiskt så det förslår även i Kerstins barndom.

Ja säger Kerstin, pappa var mycket motorintresserad och körde motorcykel också. Hans skinnhuva har jag kvar och det är den jag har på mig i TR bilarna avslutar Kerstin lite nostalgiskt biläventyret från ungdomen. Min pappa hade nog tyckt om dig P-A fortsätter hon, ni har samma intressen, bilar, laga mat och så men tyvärr gick han bort innan P-A och jag träffades.

Trots allt engelskt så blev den första bilen jag och Kerstin köpte en SAAB V4 från 1967, det var inte rallyinfluensen som gjorde det utan min kompis som var bilmeck på SAAB, praktiskt och tryggt alltså skrattar P-A, fast jag hushålls-



Fotograf: Lasse Johansson







meckade lite och bytte bromsklotsar och sånt där, mest för att hålla igång bilen så vi kunde åka på semester hela familjen.

Det där sportbilsintresset kom lite i skymundan då när barnen kom och tiden inte räckte till. Sen var det väl lite ekonomi också filosoferar P-A och bekräftar den kända historien om sportbilsintresset som ligger där och pyr under det tidiga familjelivet för att sedan blomma ut i vuxen ålder när man kan unna sig själv lite riktig körglädje.

Äntligen blev det så en TR5

Upprinnelsen för att skaka liv i sportbilsådran igen kom -94 när jag gick på bilmässan i Älvsjö. Där hade TR klubben en monter och visade en bil som var ett fullständigt vrak, en bil under renovering och så till sist en renoverad bil. Där stod bl a Ogge som varit med och byggt montern. Jag tog en klubbtidning, ett inbetalningskort och blev medlem nr 846 i TR klubben, så det var ett tag sen skrattar P-A. Jag fattade att om man skall köpa en TR måste man vara medlem i klubben och få lite feedback och hjälp.

Senare på året åkte jag och Saabmecken till Mantorp för att titta på biltävlingar. Där träffade jag Anders Glingesten, dåvarande ordförande i TR-klubben som hade en TR5. Jag fick en checklista med 50 punkter av honom vad man skulle kolla på om det dök upp något TR5 objekt.

I Bilbörsen 1995, papperstidningen som var den tidens Bilweb och Auto-Uncle kunde jag läsa om en TR5 till salu i Umeå. Jag flög upp dit och hem till Per-Erik Bergdahl som hade ägt bilen i fyra/fem år. Han körde mest mc och TR femman fick stå mycket i garaget så han ville sälja.

Jag bestämde mig inte på en gång utan åkte hem och skulle fundera, men du vet säger P-A, när jag landade på Bromma så hade jag redan köpt den. TR femman kom till Sverige 1968 med chassinummer CP/2165-L och fraktades till Göteborg med fartyget Saga från Tilbury Docks i Essex, som sagt, alla detaljer har han koll på P-A.

Skandia fraktade hem den och i Västberga industriområde backade transportkillen ner TR femman och jag körde hem den alldeles överlycklig, fast jag kommer knappt ihåg det, var väl i något slags lyckorus säger P-A. Detta hände i september 1995 så det blev inte mycket åka och inga träffar det året.

På våren -96 blev det fart på touringarna, vi körde ända till Danmark, Marielyst på Lolland och den höll hela vägen flikar Kerstin i. Då kombinerade vi Danmark med Båstad Classic Car show där TR klubben hade en monter som bl a Bengt Nylén bemannade.

Då var det mycket träffar i Södra Sverige och väldigt lite i Stockholmsområdet minns P-A. Vi var också med några

Klasskompisen Lasse Johanssons Healey 100, redan då en tuff och spännande bil.

Kerstin med mamma och pappa på utflykt i familjens vinröda Triumph Mayflower

Första bilen var en SAAB V4 -67. Notera det utanpåliggande kylarskyddet, bra för värmen vintertid.

TR klubbens monter på bilmässan i Älvsjö 1994.



gånger på Öland när Stefan Ahlgren arrangerade British car meet, det var trevliga träffar och då bodde vi i Borgholm på Ebbas kafé. Det var uppställning på paradgatan där ett coverband spelade Beatleslåtar. På en lång sträcka ut från Borgholm på touren hade man tillfälligt infört vänstertrafik och där stod folk och vinkade med engelska flaggor, Rule Britania.

Jag tycker det är roligt att åka TR5 säger Kerstin så det har aldrig varit något problem att få med mig. En accessoar vi har till TR femman är min resväska i brunt läder som jag hade på språkresa till England 1964 och den passar perfekt till femman, speciellt när vi tog TR femman till England. 2003 åkte vi tillsammans med Bengt & Kia Åkerblom (GTR4 Dove) och Olof & Åsa Stark (TR2) till England. Vi medverkade på TR Register möte i Malvern och vi bodde i ett 1600-tals hus i byn Box i Cotswold. Det var en oförglömlig upplevelse att få umgås i TR-bilarnas ”Mecka”. Det kändes tryggt att åka tillsammans med Bengt och Olof som kan varenda skruv på TR bilarna om det skulle uppstå mekaniska problem.

”Varje gång” vi har åkt iväg långt med TR femman och det varit varmt så har den lagt av och vi har sagt att ”den här Norrländska bilen, den gillar inte värme” säger Kerstin.

Ett känt problem på tidiga bilar när tanken nästan var tom och man körde fort på kurviga vägar så skvalpade bensinen runt och bilen fick ingen soppa fyller P-A i med. På min TR5:a har det installerats en catchtank som rymmer en liter och dit pumpas bensin från tanken med en extra bensinpump. Bilen har m a o två bensinpumpar. Det är samma konstruktion som många tävlingsbilar på bana hade.

Det som hände oss i värmen var att det blev ånglås i den extra pumpen så den gav upp. Då fick man kyla ner den så ånglåset släppte och pumpen fungerade igen.

En gång hände det i Ödeshög, då ringde vi på i en villa längs med vägen och en gammal dam som öppnade hjälpte oss. Det roliga var säger P-A att hon kom med de absolut äldsta kylblocken i metall, nästan sönderrostade och säkert med någon slags farlig vätska i. Vi fick låna blocken och lovade att komma tillbaka med dem senare men det gjorde vi inte fast det är nog preskriberat nu säger P-A och Kerstin skrattande i kör.

Pumpen hade dock gett upp för gott så sent omsider kom vi fram till Hasse och Lotta i Ängelholm med bilen på ett bärgarflak. Dagen efter åkte jag till Biltema och köpte en bensinpump och då fungerade allt igen. Väl hemma så köpte jag en



TR5 till salu i Bilbörsen 1995. Bilen fanns i Umeå och den renoverades under 80-talet, bl a utrustad med Calix motorvärmare, bra på vintern i Västerbottens län!



På väg till Danmark och Båstad ClassicCar Show i nyinköpt TR5.



TR-Parking utanför det hyrda 1600-talshuset i Box, Cotswold. (2003)



Lunch i diket tillsammans med goda vänner och bilbärgaren innan hemtransport. MHRF försäkring är bra att ha!

bättre pump av Ronwill som då fanns i Älvsjö och den sitter fortfarande i och egentligen är det en bra konstruktion som fortfarande fungerar väl med den gamla tanken utan riktiga ”skvalpskott” säger P-A.

En gång till har vi åkt med bilbärgare, då med TR 3:an på väg till Enköping . Vi skulle åka på lunch hos goda vänner. Felet var elfläkten som köpts från Kina och var plusjordad dvs kablarna hade ”fel” färg. Bilen är ju minusjordad så fläkten snurrade åt fel håll och kylningen fungerade inte då det i princip var ”vindstilla” i motorutrymmet. Väl hemma kunde felet lokaliseras, efter ett gott råd från klubbkompisen Inge Jonsson i Oskarshamn.

Våra goda vänner i Enköping kom med lunchen i picknikkorgar och vi satt i diket och åt. Vi passade även på att bjuda bärgaren på lunch innan hemfärden till Enskede. Jag kan bekräfta att MHRF försäkringen fungerar väl!

Då är vi inne på TR trean.

Hur kom det sig att du köpte en TR3 undrar jag, du som är sån TR5 fantast?

Inspirerad av sin omgivning ”alla hade ju en TR3”. En samlare flikar Kerstin i vill väl ha många prylar, för så är det väl?

Trean köpte jag 2010 och jag hade jagat ett bra objekt i flera år. Till slut hittade jag en bil på annons i TR Magazine faktiskt. Det var en kille i Lysekil som sålde bilen och jag har hela historien säger P-A. Den såldes ny 1958 i Albuquerque i New Mexico. Där blev den kvar ända till 1990 då en engelsman Tony Shaw, tog hem den till faderslandet.

Han tänkte bygga om den till högerstyrd men det blev aldrig av så efter några år lämnade han den till en auktionsfirma, Rugby Classic Motor Garage som slutförde den påbörjade renoveringen, la ut den till försäljning för £14 500. Eftersom den var vänsterstyrd blev den osåld, men efter en tid köpte nästa engelsman Peter Partleton bilen för £11 000.

2004 fortsatte TR treans öde genom att en svensk tandläkare bosatt i London köpte bilen. Hans som tandläkaren heter köpte den bl a för att ratten satt på rätt sida när han skulle flytta hem till Sverige och Lysekil som pensionär och 2010 blev jag ägare säger P-A som gillar att ha koll och alltså har hela sin TR3 historia dokumenterad.

Jag hade med mig Bengt Åkerblom att titta på bilen och då tyckte vi att han skulle ha för mycket för bilen. Skicket motsvarade inte priset. Efter lite prisförhandlingar och prutning åkte vi några månader senare ner till Lysekil och köpte bilen.

Jag och Bengt körde hem den till Stockholm och den gick jättebra, pigg motor. Efter vi kommit hem och börjat plocka ner den för renovering visade det sig att det var mycket att göra, det ena gav det andra. Nu är den ramlyft och alla delar renoverade (Nuts & Bolt restoration) och bl a uppgraderad med nya bromsar motsvarande TR4 med en ny servo.

TR3 förvandling till Le Mans kopia…..

Jag hade fått en fix idé att bygga en bil med Judson kompressor och inte bara det, jag hade också en vision hur den skulle se ut. TR trean skulle likna de bilar som Triumph tävlade med på Le Mans, alltså TR 2 och TR 3 med ”Small Mouth”, British racing green med gullackad mun och så blev det också.

Egentligen är renoveringen gjord i 2 omgångar, först med gamla motorn, den gick så bra och är en 2,2 liters motor med en lite vassare kam. Bilen har fått nya Minilite fälgar och förstärkt ram med krängningshämnare. Jag installerade även ett värmepaket som man kanske inte behövde i New Mexico. Jag köpte en femväxlad Toyota Supra växellåda av en kille i Skåne som hade kört historisk racing med en TR6 innan reglementet ändrades och lådan inte längre var tillåten.

Den andra delen av den rullande renoveringen var att bygga en ny motor anpassad för en kompressor. Med hjälp av Bengt Åkerblom, som expert, hade han ett motorblock som nu byggts om till en lågkomprimerad 2,2 liters motor för att passa Judson installationen. För att få plats med kompressorn måste insug i original användas något annat passar inte pga utrymmet i motorrummet.

Att få till det där riktiga racingstuket krävde lite ombyggnad. Min TR3A är ju en s k bredkäft, så jag letade efter en front med just ”Small Mouth” men hittade ingen till någorlunda skäligt pris. Då köpte jag en front i glasfiber från Revington som lackades British racing green med den gula munnen för att få till en Le Mans look.

Ambitionen var ju också att sätta in en Judsonkompressor och på E-bay hittade jag en kompressor för endast 1 200 $, annars är det vanliga priset mellan två och tre gånger högre. Den var komplett med behövde en översyn med nya lager och renoveringen hjälpte Bengt Åkerblom till med. Vilken förmån att ha tillgång till en ”Judson-expert”!

Det roliga med den affären var att säljaren inte ville skicka kompressorn till Europa. Då fick den i stället skickas till vår dotter som bor i Washington DC. När jag skulle ta hem kompressorn på flyget vägde väskan med kompressorn och lite smågrejor 27 kg, 2 kg över maxvikt. Efter lite förhandling och tjat så tog de väskan i alla fall men satte två röda band tvärsöver, I handbagaget hade jag glasflaskan till kompressoroljan vilket rönte stort intresse vid säkerhetskontrollen på flygplatsen.

Förgasare behövdes också och jag har en Hollyförgasare från en Ford Falcon Ranchero. Exakt den förgasare som ska vara till en Judson enligt monteringsanvisningen från sextiotalet.

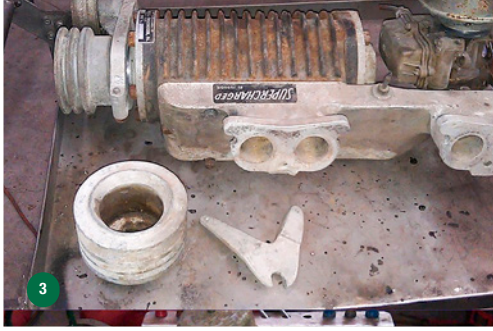
Du vet säger P-A Judson sålde uppgraderingar till bl a Triumph på sextiotalet så man kan väl säga att det nästan är ett originaltillbehör. I våras blev den nya Judson motorn klar och nu är monteringen av kompressorn klar. Hur det fungerar med att starta upp den helt nyrenoverade motorn återkommer jag med i en artikel i TR Magazine.

Hur är det med återväxten då, nästa generation…

En gång hade vi vår dotter Anna med men då tyckte hon inte om att åka med, det var väl inte särskilt bekvämt bakom stolarna men hon har i alla fall lite sportbilsintresse. Då Anna bor i USA så är det ju inte så lätt att odla intresset för just familjebilarna,

Daniel vår son är relativt ointresserad av TR bilarna men har tagit över pappas intresse för mat och matlagning även till professionen. En enda gång har han varit med mig på en bilträff säger P-A, då åkte vi till Eskilstuna veterandag på Ekeby flygfält. Återväxten är ju någonting vi jobbar mycket











1. 2010 köpte jag en fin TR3A, dock ett renoveringsobjekt skulle det visa sig. 2. TR3an har genomgått en ”Bolt & Nut restoration” med god hjälp av Bengt Åkerblom och Olof Stark (ej med på bild). Dessa herrar har superkoll på ”alla” bultar och muttrar på TR bilarna. Kaross, flyglar m.m. har lagats och lackats BRG dvs British Racing Green. 3. Judson kompressor inköpt via eBay. Återstår lite puts och nya lager. 4. Bengt Åkerblom monterar den 5-växlade Toyota Supra lådan. 5. Den nya fronten, köpt hos Revington, passas in. 6. Den nya fronten nylackad i stil med Le Mans bilarna. 7. Barnbarnen Noah, Lukas och Stella, stora fans av TR! 8. TRacy och Duffy på garageuppfarten. 9. P-A och Kerstin lämnar nu över till en ny redaktionsgrupp.

med i TR klubben och kanske får trean och femman en dag övertas i familjen.

För övrigt är det så säger Kerstin att TR3:an heter TRacy. TR5:an kallar vi för Duffy för den har reg nr DFU 171. Lite roligt är det också att TR femman var röd när vi köpte den men hade ursprungligen varit grön. Med TR trean är det precis tvärtom, den var röd när vi köpte den, men nu är den grön säger Kerstin.

”It´s a family affair”...

2012 var starten på P-A och Kerstins framgångsrika övertagande av redaktion och layout av TR Magazine och 33 tidningar senare lämnar det strävsamma paret över till en redaktionsgrupp där P-A fortfarande är delaktig, lite fingrar kvar i syltburken måste man ju ha.

Hur gick det till när ni blev engagerade i TR klubben ”på riktigt” då undrar jag. Jaa säger P-A och drar ut på det, i början av 2000-talet blev jag distriktsansvarig för Stockholm några år innan jag lämnade över till Tobbe Zettergren som fortfarande är ansvarig.

Till årsmötet 2012 i Ljungbyhed hade vi bestämt oss för att ta hand om tidningen, jag som redaktör säger P-A och Kerstin som layoutare. Det var Magnus Larsson som headhuntade oss. Vi ställde oss upp på årsmötet och berätta lite hur vi ville förändra tidningen med ny logga och omslagsidéer. Det togs väl emot sådär bland brittiska sportbilsentusiaster där det mesta ska vara som förr skrattar P-A. Men sen gick det ju bra och tidningen fick bara ”top marks” vid medlemsundersökningen för några år sedan.

Ja flikar Bengt i, tidningen har verkligen utvecklats under er ledning och jag vill påstå att vi nu har den bästa tidningen av alla, så ett stort tack till P-A och Kerstin som satt ny standard för klubbtidningar. Oj, säger Kerstin om berömmet men det har varit jätteroligt att jobba med TR Magazine.

Till sist hoppas vi få se mycket av TRacy och Duffy med driver och co-driver på träffar och evenemang för riktiga sportbilar. ■


KUMHO



Triumph TR5 PI
P-A Nord
Foto: ©Kerstin Nord

TEXT OCH FOTO: BJÖRN CAGNER

Motorolja

Det finns två typer av motoroljor, mineralolja och syntetolja. Bägge oljorna kommer från vanlig råolja som raffinerats genom en avancerad process för att få fram oljans egenskaper. Denna basolja förbättras ytterligare genom inblandning av olika tillsatser eller på fackspråk additiver beroende på vilken typ av slutprodukt man vill ha.

Dessa tillsatser kan vara reningsmedel, rostskyddsmedel, vidhäftningsmedel eller viskositetsförbättrande. Dessa tillsatser anges på förpackningen i form av förkortningar.

Mineraloljan delas in i två grupper, single grade och multigrade. Single grade olja betyder att den har endast en viskositet, t.ex 20, 30 eller 40. Multigrade olja har en dubbel beteckning, t.ex. 10W-40. 10W betyder oljans viskositet på vintern och 30 oljans viskositet på sommaren. Egentligen skulle man kunna skriva 10W-30S. Viskositeten anger oljans trögflutenhet eller enklare hur tjock den är. Desto högre siffra desto tjockare olja. Motorolja finns med viskositet från SAE 0 till SAE 75.

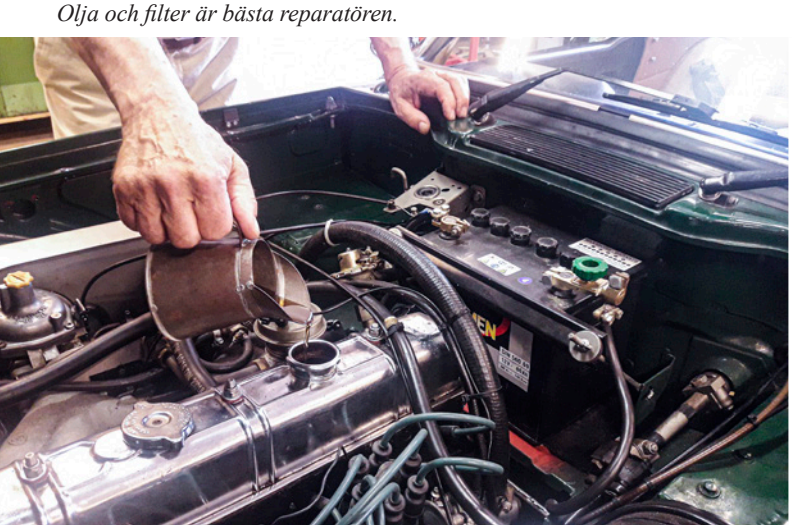
Syntetoljan delas in i delsyntetisk och helsyntetisk. Syntetoljan är alltså inte en konstgjord olja utan en basolja som förädlats ytterligare och bland annat sett till att alla molekylkedjor är lika långa vilket förbättrar många av egenskaperna. Bland annat är värmetåligheten och livslängden betydligt bättre. Även friktionen blir lägre. Syntetoljorna kan ha ytterligare tillsatser för att förbättra oljans kvalitet ännu mer. Mängden tillsatser kan uppgå till 20% av oljan.

Viskositeten är alltså ett mått på oljans trögflutenhet och har inget med oljans kvalitet att göra. Viskositeten benämns SAE som står för Society of Automotive Engineers vilket är en amerikansk förening grundad 1905 vars norm för beräkning av oljans viskositet blivit internationellt vedertagen. Det är väldigt viktigt att välja olja med rätt viskositet både när det är kallt men även om det är varmt. Det är också viktigt att komma ihåg att viskositeten förändras med slitaget av oljan som blir tunnare. Ett viktigt skäl för att byta olja och filter enligt vad handboken säger. Att oljan blir svart behöver inte betyda att den är utsliten utan att den gör ett bra jobb med att hålla motorn ren.

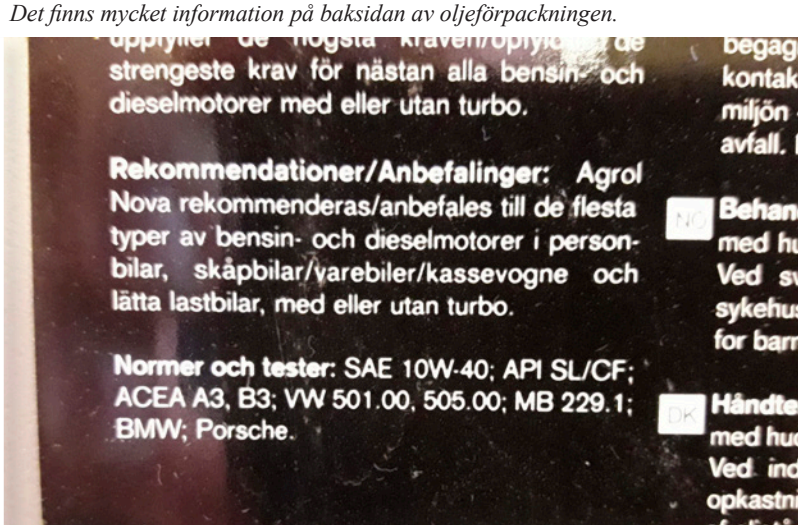
På oljeförpackningen framgår också vilka kvalitetskrav oljan uppfyller. I huvudsak finns det två kvalitetssystem, dels det amerikanska API, American Petroleum Institute, och dels det europeiska ACEA, Association des Constructeurs Automotives. API kodernas första bokstav är ett S för bensinmotorer och ett C för dieselmotorer. Andra bokstaven är kvalitén. Ju längre in i alfabetet ju högre kvalitet. Till exempel är en API SJ bättre än en API SG. ACEA koderna börjar också med en bokstav där A betecknar bensinmotor och ett B för dieselmotorer för personbilar. Andra beteckningen är en siffra, antingen en 1, 2, 3, 4 eller en 5 där 5 är högsta klassen.

Det går att blanda syntetolja och mineralolja men det fyller ingen funktion och kan dessutom i vissa fall vara skadligt för motorn. Säger handboken till en veteranbil SAE 30 så använd det och inget annat. Att i en sådan motor använda syntetolja blir inte bara dyrare utan syntetoljan kan med sina additiver skada packningar och tätningar med läckage som följd. Då mineraloljan inte har samma renande effekt som syntetoljan blir det med tiden, speciellt vid uteblivet oljebyte, ganska rejält med avlagringar i motorn. Byter man då till syntetolja så kommer syntetoljans additiver att lösa upp dessa avlagringar med risk för haveri. Mineraloljans sämre reningseffekt gör det extra viktigt att byta olja och filter enligt handbokens föreskrivna intervall. Ställs bilen in över vintern så byt olja och filter innan den ställs undan så bilen inte står över vintern med dålig, smutsig olja, kanske frätande, i motorn. ■

Olja och filter är bästa reparatören.



Det finns mycket information på baksidan av oljeförpackningen.



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

ALL THE PARTS YOU NEED

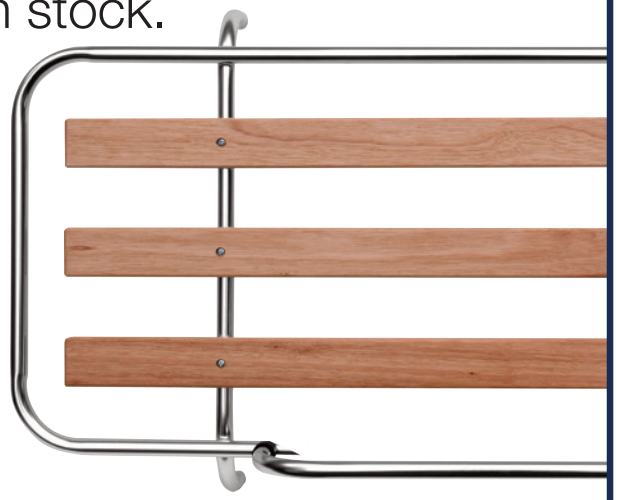
TRIUMPH

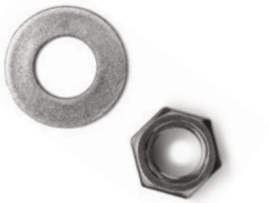
PARTS & ACCESSORIES
FOR TRIUMPH MODELS
1953 ONWARDS

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















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

ASK FOR A FREE CATALOGUE

LAND ROVER

MG

ROVER

MINI

JAGUAR
from 1996

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



1

Text och bilder av Bengt Nylén

Träff hos Göran Johansson

I början av sept kom ett kul mail från Göran Johansson i Munka-Ljungby. Munka-Ljungby ligger lite öster om Ängelholm. Göran är medlem i både Triump TR Club Sweden och Triumph Club of Sweden. Han äger för övrigt en Spitfire, en Stag och en TR4A. Göran inbjöd till en Triumph- träff den 19 september hemma hos honom.

Vädret var fortfarande sommarvarmt så Barbro och jag beslöt oss för att sticka dit. Det har inte blivit så mycket träffar i år pga coronan så nu var det dags. Vi hade ca 12mil till Munka-Ljungby från Falsterbo vilket kändes som ett rent nöje. Att äntligen få höra sexan spinna i lite över en timme. Vi skulle anlända där mellan kl 13:00-14:00 så vi mellanlandade på Vasatorps Golfklubb för lunch. Denna golfklubb ligger ju strax intill motorvägen vid Helsingborg så det passade perfekt.

Väl framme så var det inte så svårt att identifiera vilket hus som var Görans. Framför villan på gräsmattan fanns ett ”konstverk” i form av en Morris Minor i ”upplösningstillstånd”. Hans sambo, Christin Berg, måste vara en tålig tjej. Ett dylikt ”konstverk” tror jag inte Barbro uppskattat på vår tomt men hos Göran såg det faktiskt riktigt kul ut. Göran flyttade dit ca 2014 och då byggdes omedelbart ett rejält garage innehållande lift osv. En dröm för de flesta. Det fanns mer kul på den rymliga tomten. Ett garage för Spitfiren i en fd husvagn. Kul projekt.

Efter att vi kollat runt lite och hälsat på alla, på behörigt avstånd, så tog Göran till orda från en upphöjd position och talade om hur turen var lagd. Det blev därefter en runda på ca 4 mil på små fina vägar på vilka jag aldrig kört förut. Det finns tydligen mycket fina vägar söder om Hallandsås vilket



2







bådar gott för vår stora Euromeet år 2022 i september. Vissa turer kommer ju då att gå i detta område.

Tillbaka till gårdsplanen så hade Görans dotter Martha och Christin bullat upp med fika och grillad korv vilket vi lät oss väl smaka. Under tiden fick vi tillfälle att prata med varandra och försöka lösa en del problem som vissa hade med sina bilar. Det är mycket konstigt men det dyker alltid upp samtalsämnen av detta slag på Triumph-träffar!!!

Göran själv är ju verkligen en Triumph-entusiast med 3 st bilar av fabrikat Triumph. I garaget stod det dessutom på liften en Datsun 280 som behövde lite omvårdnad. Innan vi skiljdes så frågade Göran ”När tycker ni att jag skall upprepa detta nästa år”. Alltså lär det bli en fortsättning, vilket vi gläder oss åt, antingen det blir på våren eller hösten. Bra jobbat Göran och tack för trevligt initiativ. ■

1. *Skön bilsamling.*
2. *Garage för Spitfire.*
3. *Christin och Göran i talarstolen.*
4. *Snyggt garage/verkstad.*
5. *Fint litet släp till Görans Spitfire.*
6. *Framsidan av trädgården med konstverk.*





Äventyr för en TR 3

Egen touring på Mälarens öar

Text och bilder av Bengt Arvidsson

Inga träffar, inga klubbtouringar och absolut inte några möten. Corona har ställt till det för oss entusiaster.

På helt egen hand brummar TR trean ut på gamla Stockholmsvägen från Västerås eller Riksväg 11 på femtiotalsspråk. Färden går mot Enköping, den väg som lite längre fram blir gamla E 18, hårt trafikerad en gång men nu ganska öde och transportsträcka för TR 3 och mig. Vi skall åka fram till Gryta där vi tar väg 502 mot Teda en härligt smal och kurvig väg som i dag blir uppvärmningen för den egentliga touren på Mälarens Aspön, Oknön och Arnö.

Vid Aspö Handel svänger jag vänster från 55:an in på väg 975 mot Husby och bron över till Oknö. Solen lyser snällt på mig och bilen och ramar in den fantastiska vägen och det pastorala landskapet i en upplevelse av nästan religiös karaktär. Jag bugar mig för de övre makter som har skapat något så dramatiskt vackert och rullar sakta fram mellan böljande sädesfält, ekdungar och imponerande herresäten mot slutmålet Utöhus, längst ut på Arnö vid Grönsö sund.

Så når vi färjeläget på Oknö där fortfarande en gulmålad lindriven vägfärja tar oss över sundet ”Arnöleden”. Den lilla färjan tar inte mer än fyra- fem bilar men nu är trean och jag de enda passagerarna. I sittbrunnen kommer ett nostalgiskt flimmer över mig och jag känner mig som en automobilförare från bilismens barndom trots att min TR 3 är från 1960, men man kan ju drömma om att det är trettiotal och gentlemannen, automobilföraren, väntar på att färjan skall angöra Arnö färjeläge.

> *I sittbrunnen kommer ett nostalgiskt flimmer över mig*

Både bilen och jag är på bästa humör och motorn morrar gott när vi kör av färjan och skall korsa historiska Arnö. Strax kommer vi fram till kyrkan som var sockenkyrka för Arnö socken i Trögds härad en gång i tiden, hör ni hur historiskt spännande det låter, Trögds härad, smaka på det. Strax bredvid kyrkan ligger Arnöberg, säteri, en storgård från 1600-talet

Efter Arnö kyrka så slutar asfalten och grusväg tar över. Jag studsar till lite i sittbrunnen, grusvägar känns alltid förhatliga för en TR driver och jag kör aldrig på sådana. Men, nu har jag ju bestämt mig för att studera Utöhus och det finns inget alternativ. Vägen är dock torr och fin, inget rullgrus och i låg fart dammar det inte ens det minsta. Jag kryper vidare och TR 3:an verkar ändå acceptera grusvägen så spänningen släpper och jag njuter av de fina omgivningarna. Ingen trafik och inga människor syns till, jag och bilen är helt ensamma med naturen och nu kommer den där trettiotalskänslan igen så jag spinner lite också.

Efter några kilometer kommer ett vägskäl där jag kan läsa ”Utöhus 4 km” på en gulmålad vägskylt med svart text där pilen pekar åt höger, nostalgi, nostalgi. Nu blir dock vägen allt sämre och spåren från timmerbilar visar sig vartefter så jag får ägna uppmärksamheten till att styra mellan gropar och större stenar men det är fortfarande väldigt vackert. Till sist blir vägen ”tvådelad med grönt i mitten” fast det är ingen tvåfilsväg utan den är ett bra exempel på ängsvägar i ett högsommarfagert Sverige. Efter en skarp vänstersväng kan jag ana Utöhus i grönskan.

En hänförelse till medeltiden och dess fasta hus har lett mig hit. Utöhus byggdes 1510 och liknar en mindre kopia av Glimmingehus i Skåne som byggdes bara 11 år tidigare och det är nästan lika väl bevarat. Byggherre till Utöhus var Nils Gjurdsson Schack. Säkert ser många dagens Utöhus som en stenhög bland ogräs men att sätta sig ner här











och filosofera om livet då I början av 1500-talet, alltså redan innan Gustav Wasa gjorde entré och blev landsfader, det är balsam för skälen.

Hur såg det ut här då, vilka övriga byggnader fanns, stall, fähus, loge, fanns det en brygga nere vid stranden. Klart är att någon väg som vi definierar det i dag fanns inte, möjligen en stig eller ridväg bort till Arnöborg och kyrkan. På den tiden var det Mälaren som var motorväg, segel på sommaren och släde på vintern gällde.

Men hur levde människorna här, fanns det kålgård, odlade man humle och fanns det svin, får och kor. Bland allt högt gräs kan jag se några vildäppelträd med små sura kart, jag låtsas att de verkligen är från1500-talet och har överlevt generation efter generation och nu har mycket att berätta för den som vill lyssna på trädens sus. Efter någon timma på den stilla och överväxta borgtomten är man så avslappnad som en TR förare någonsin kan bli och det är dags att åka hemåt. Samma väg gäller men numera vet jag ju att TR 3:an i yttersta nödfall även klarar grusvägar.

Vid Arnö färjeläge mot fastlandet läser jag på skylten att färja tillbaka måste beställas. Det går till så att man trycker in den gröna knappen på telefonen och anropar tydligt ”FÄRJPERSONAL”. Svaret kommer ganska omgående ”FÄRJAN ANLÄNDER 16.00 ARNÖ FÄRJELÄGE”

Kan det bli mer hembygds-Sverige en högsommardag i solen? ■

(Läs mer om Utöhus på www.lansstyrelsen.se › byggnadsminnen › uto-hus eller Wikipedia)

Medlemmarnas utflyktstips



Stockholm





TEXT OCH FOTO: JAN SJÖGREN

Här beskriver jag turer runt Stockholmsområdet som vi gärna gör. Den långa tar en dag, medans den korta tar 3-4 timmar lite beroende på antalet stopp.

Långa turen börjar norr om Stockholm och väg 274 ut mot Waxholm, ca 5 km innan ni kommer fram sväng höger mot Bogesunds naturresarvat, kör förbi Bogesunds slott (känd väg bland mc- och sportbilsägare), över Pålsundsbron och sen höger in i Waxholm. Väl i Waxholm tag en promenad i norra delen och mot Waxholms fästning. Kör sen till Vägverkets gula färja över till Rindö. Följ där väg 274 mot Gustavsberg i 4,5 km. I rondellen sväng 3/4 varv mot vänster. Direkt där i en oansenlig betonghall har Sjöhistoriska museet en stor fin samling av trä- och fritidsbåtar mycket väl värda ett besök (öppen en helg 15-16 juni och 14-15 september). Alldeles efter ligger Oskar-Fredriksborg som brukar hålla öppet samma helger. Här kan man få se både interiör och exteriör samt få se de gigantiska gamla dieselgeneratorena i drift, imponerande svensktillverkade motorer. Åk tillbaka till rondellen och sväng vänster 3/4 varv och fortsätt ned till nästa färja över mot Värmdö. Fortsätt väg 274 i 3,8 km sväng vänster in mot Lillsveds folkhögskola och där vid vattnet ligger det mycket charmiga Cafe Sjöstugan. Här är det läge för en sen lunch. Sen åter ut till 274 för vidare färd mot Stockholm via bland annat Wärmdö kyrka.

Korta turen

Korta turen går via Drottningholms och Kina Slott, sen vidare ut mot Ekerö men sväng höger i rondellen mot Färingsö, åk förbi Troxhammar och förbi vägen mot Stenhamra sen efter 600m sväng höger mot Kumla by och följ vägen så till slut kommer man fram bakvägen till Svartsjö slott som även har fungerat som fängelse. Åk vidare till höger mot Färentuna framme vid stora vägen. Efter 3 km sväng höger och följ skyltarna mot Äppelfabriken. Här njuter man av den fantastiska omgivning, köper med sig en dunk äppeljuice samt äter en välförtjänt lunch. Prova deras rostbiffsmörgås och en kaffe med kaka. Sen ut till Färentunavägen och 2 km höger till Färentuna kyrka, efter den sväng vänster mot Sånga-Säby. Efter 8,2 km sväng vänster mot Stockholm och sen höger åter på Färentunavägen. Far sen åter mot Stockholm och har ni tid, ta en liten omväg via Lovökyrka och FRA strax innan Drottningholm.

Har man inte fått nog kan man en annan dag åka mot Adelsö i stället, via Skytteholm, Munsö kyrka och Hovgården ute på Adelsö. Variationsmöjligheterna är oändliga (nästan). ■



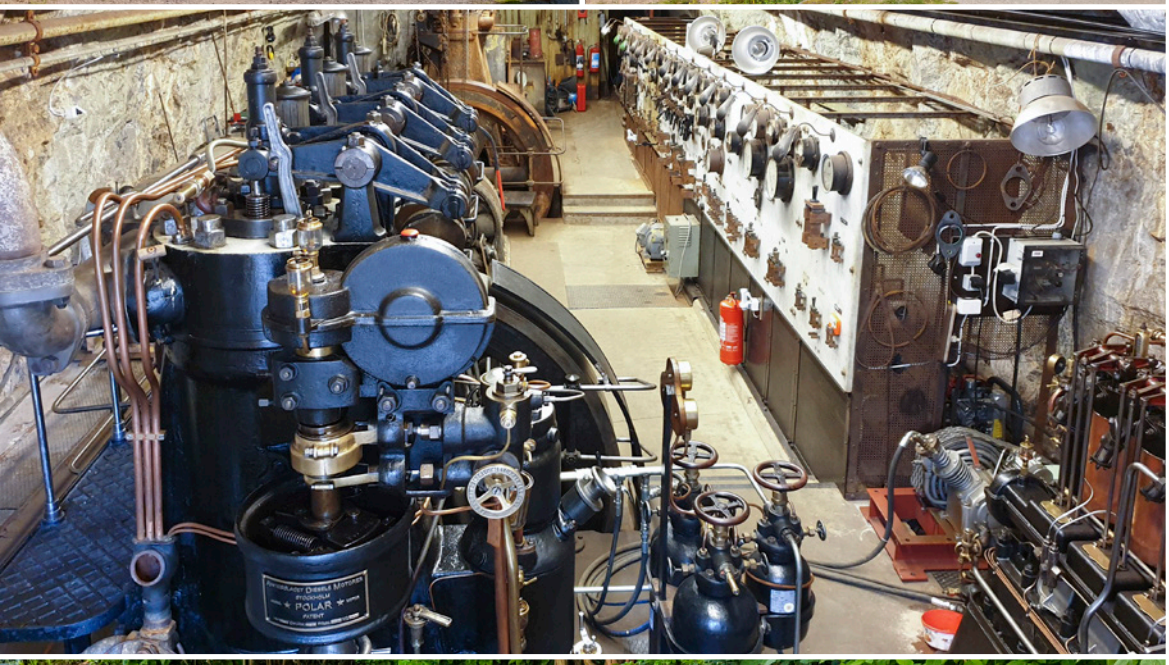



CASTELLA
AKC 593






Carlsberg






TRIUMPH
LUCAS
LUCAS
NYN 280



Tum/inch ” vs millimeter mm

I dagligt tal säger vi tumstock. Men, hur många s.k. tumstockar har denna måttenhet (tum) angiven? Det är väl oftast graderade i mm. Då heter det väl millimeterstock eller meterstock?

Tum är en äldre längdenhet med flera olika definitioner. När idag enligt föråldrad tradition mått anges i tum avses i de flesta sammanhang den engelska enheten inch, som numera är definierad som exakt 25,4 millimeter. Tidigare var det en liten skillnad mellan brittisk Imperial inch och US inch.

I samväldesländer och USA används fortfarande i varierande omfattning måttet inch, som är av samma storleksordning som svensk tum, men inte exakt detsamma. När längdenheten tum anges i dag, exempelvis om mobiltelefoners, datorers och tv-apparaters skärmar, menar man inch.

Ursprungligen fanns det en liten skillnad mellan brittisk tum (imperial inch) och amerikansk tum (US inch) beroende på olika definitioner. Imperial inch relaterades till arkivyarden, som förvaras i Towern i London, medan US yard relaterades till metersystemet genom den exakta kvoten 3 600/3 937 (1”=25,400050800.. mm). Det innebär att dessa två inch är lika intill 5 siffror (25,400 mm), vilket är tillräcklig precision i normala tekniska sammanhang, inklusive toleranser och passningar. Men för vetenskapliga ändamål, där man eftersträvar högsta möjliga noggrannhet, måste man ta hänsyn även till ytterligare decimaler, och då blir det skillnad mellan engelska och amerikanska inch.

När tumsystemet var som mest i ropet angavs delar av tum med allmänt bråk, till exempel 3/8, 5/16″, men i slutet av 1900-talet övergick man inom verkstadsindustrin till decimalbråk för delar av tum. Detta gällde på såväl ritningar som vid angivande av dimensioner på verktyg av diverse slag. Även inom anglosfären har man efter hand övergått till att på ritningar m m ange delar av inch med decimalbråk. När vi skruvar på våra TR bilar använder vi tumgängorna UNF och UNC.

Sedan 1958 finns en standardiserad international inch som är exakt 25,4 mm i alla länder som använder måttet, inklusive USA och Storbritannien.

Tum i olika utförande

I USA är ”unified” tumgängor de vanligaste; de finns i följande utförande:

- extra fin (UNEF)
- fin (UNF)
- grovgängat (UNC, Unified Coarse)

UNF = Unified National Fine. Amerikansk cylindrisk gänga med fin stigning. Gängprofil 60 grader.

UNC = Unified National Coarse. Amerikansk cylindrisk gänga. Gängprofil 60 grader.

UN8 = Unified Extra Fine Thread. Amerikansk cylindrisk gänga. Gängprofil 60 grader och 8 gängor per tum. Används vanligen på större gängdiameter från 1 1/16 tum och större. ■

Tum/inch	Millimeter	Antal gängor per tum		
”	mm	UNC	UNF	UN8
1/8	3,175	40	44	-
3/16	4,762	24	32	-
1/4	6,35	20	28	-
5/16	7,937	18	24	-
3/8	9,525	16	24	-
7/16	11,112	14	20	-
1/2	12,7	13	20	-
9/16	14,288	12	18	-
5/8	15,875	11	18	-
3/4	19,05	10	16	-
7/8	22,225	9	14	-
1	25,4	8	12 (14)	8
1 1/8	28,575	7	12	8

Tum/inch	Millimeter	Antal gängor per tum		
1 1/4	31,75	7	12	8
1 3/8	34,925	6	12	8
1 1/2	38,1	6	12	8
1 5/8	41,275	-	-	8
1 3/4	44,45	-	-	8
1 7/8	47,625	-	-	8
2	50,8	4,5	-	8
2 1/4	57,15	4,5	-	8
2 1/2	63,5	4	-	8
2 3/4	69,85	4	-	8
3	76,2	4	-	8
3 1/4	82,55	4	-	8
3 1/2	88,9	4	-	8
3 3/4	95,25	4	-	8
4	101,6	4	-	8

TEXT OCH FOTO P-A NORD, JULI 2020

Motorhuvlås TR4-6

I tidigare artiklar (TR Magazine nr 1/2008 och nr 4/2017) har Bengt Nylén beskrivit de problem som kan uppstå med låsmekanismen för att öppna motorhuven.

Om wiren går av pga slitage kan du på olika sätt komma åt låsmekanismen under huven i bakre delen av motorrummet mot torpedväggen. Ett sätt är att ta bort handsfacket och genom torpedväggen nå spärren/huvlåset med en skruvmejsel. Ett annat sätt är att ta bort höger strålkastare och med en smal pinne nå låsmekanismen. Båda dessa varianter är dock besvärliga och onödigt krångliga. Bättre då att montera en extra huvöppningsmekanism som Bengt Nylén beskrivit i sina tidigare artiklar.

Du kan även köpa ett ”Emergency Bonnet Release Kit” från Moss (nr 807-065), kostnad £13.50. Rimmers har motsvarande (nr 630573EBR). Det är mycket enkelt att montera.

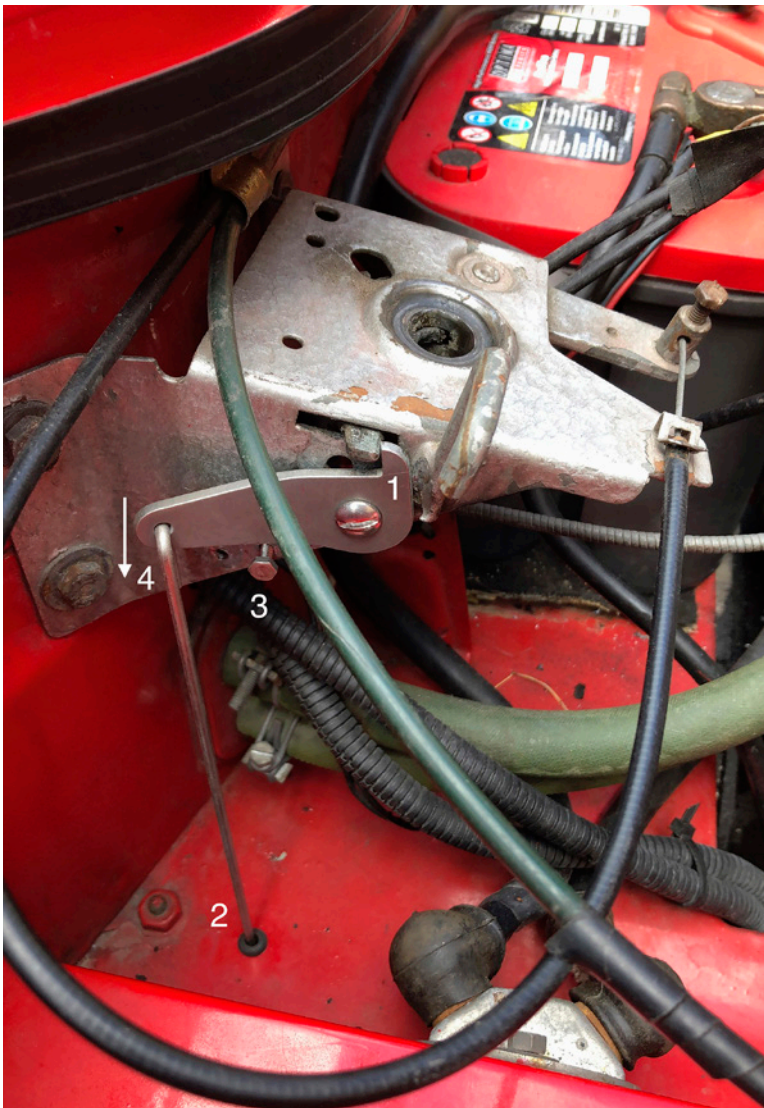
Spak med krok

I satsen ingår en ”spak” med en liten ”krok” som du skruvar fast i låsmekanismens fäste och som har till uppgift att frigöra låsmekanismen. Denna ”spak/krok” lossar enkelt spärren genom att man drar i en stålstav/länkage som enkelt nås från insidan bakom handsfacket på passagerarsidan. Du får borra ett litet hål i plåten till höger om låsmekanismen för att montera länkaget som tätas med en gummipackning vid genomförningen. Kolla bara att hålet borras på rätt ställe utan att skada annat därunder, t ex ett av fästena till instrumentpanelen. En detaljerad instruktion bl.a. med diameter på de hål som ska borras bifogas satsen.

När du monterat detta kit kan du känna dig lugn med att alltid kunna öppna din motorhuv när du ska kolla oljenivån och fylla på lite kylarvätska. ■



Alla delar som följer med. Det bifogas även en stoppskruv som förhindrar ”spaken/kroken” att passera spärren när du drar i länkaget.



1. *”Kroken” som frigör spärren för låsmekanismen när man drar länkaget nedåt.*
2. *Ett hål borras för länkaget som tätas med en gummipackning. Länkaget nås från insidan bakom handsfacket på passagerarsidan när låsmekanismen ska frigöras.*
3. *Stoppskruven som förhindrar att ”kroken” dras förbi spärren till låsmekanismen.*
4. *När länkaget dras nedåt frigörs låsmekanismen.*

JULKLAPPSTIPS:

– NYA BÖCKER OM TRIUMPH TR-BILAR

Några recensioner och boktips inför den mörka årstiden i garaget eller I läsfåtöljen. Anders Glingesten, Linköping.

Veloce Bilguider – ”The essential buyers guide”

Om man är intresserad av att få fakta och tips inför ett köp av en TR-sportbil, finns det ett antal olika köpguider utgivna av det engelska förlaget Veloce Publishing. Det är små, smidiga böcker i fickformat, ca. 60 sidor sprängfyllda med fakta och bilder. Böckerna i denna serie följer samma indelning för att läsaren ska få en bra uppfattning om hur bilmodellen är ursprungligen är byggd och i vilka olika versioner, färger och utrustningsalternativ som fanns när bilen var ny. Böckerna tar även upp bilarnas konstruktion och teknik med dess olika fördelar, men även brister och svagheter som man måste veta om – och kunna kontrollera inför ett köp. Böckerna har olika checklistor som kan hjälpa till för att avgöra bilens skick. Jag tycker att dessa böcker är mycket prisvärda och ger en bra övergripande presentation om de olika TR-bilmodellerna. Ett utmärkt stöd inför ett köp av en TR-sportbil!



Veloce Bilguider – ”Your expert guide”

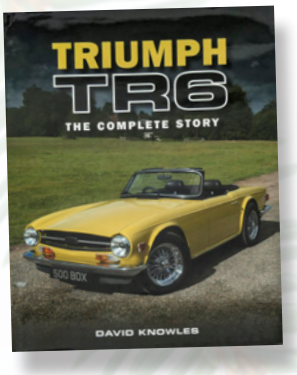
Under året gav förlaget Veloce Publishing även ut två något större och mer omfattande bilguider om Triumph TR4-4A samt TR6, skrivna av märkesexperten Paul Hogan. Dessa två böcker har på sina ca 120 sidor betydligt mer fakta än i Veloce´s köpguider och ger en mer ingående beskrivning av de två TR-sportbilarna. Guiderna fokuserar på bilarnas olika mekaniska problem med många tips på hur man kan laga och renovera tekniken. ”Your expert guide” är bra och intressanta guider, men personligen föredrar jag mina väl tummade och använda TR-renoveringsmanualer från, ja ni gissade rätt, Veloce Publishing, se nedan!

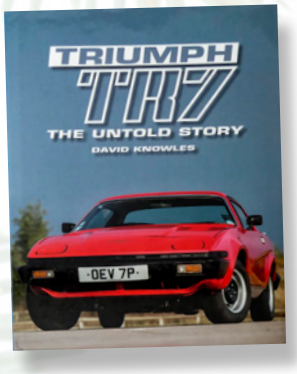
Veloce renoveringsmanualer ”How to restore TR2-4A, TR5/6 samt TR7/8”.

TR-mekanikern Roger Williams har skrivit en serie renoveringsmanualer där han steg för steg går igenom helrenoveringar av olika TR-bilmodeller. Dessa manualer på ca.170-200 sidor i något mindre än A4-format ger ett utmärkt stöd för alla typer av reparationer och renoveringar. Mycket fakta, tips på utbytesdelar, verktyg och detaljerade stegvisa beskrivningar med många detaljerade färgbilder, vilket ger ett bra stöd till olika steg i bilmeckandet eller renoveringen.

Veloce ”SpeedProSeries – How to improve Triumph TR2-4A, TR5/6 samt TR7/8”.

Roger Williams renoveringsmanualer kompletteras bäst med hans ”SpeedPro”-manualer som tar upp olika moderna sätt på hur man kan utveckla och förbättra tekniken i TR-sportbilarna. Manualerna ger många kloka tips och förslag på hur man kan förbättra bilarnas chassi, väghållning, motor, el- och bränslesystem, växellåda, transmission och mycket mer. Jag har haft mycket nytta av Williams renoverings- och förbättringsmanualer till mina TR-bilar och kan verkligen rekommendera dem! Det är mycket prisvärda böcker. **OBS! Veloce Publications har en 35% ”COVID-19 Stay home rabatt” på sin hemsida.**



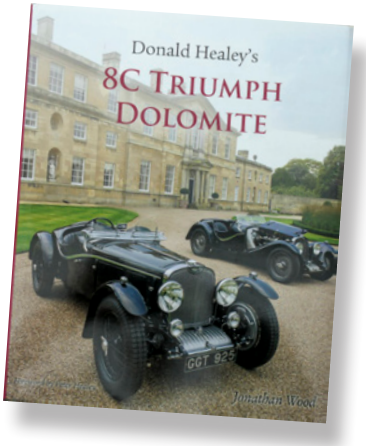


Bilhistorik Triumph TR6 och TR7/8.

Om man vill ha en mer utförlig och detaljerad bilhistorik med ännu mer fakta och bildunderlag om respektive TR-bilmodell, kan jag varmt rekommendera författaren David Knowles böcker ”Triumph TR6, the complete story” samt ”Triumph TR7 the untold story”. Böckerna är några år gamla men är fortfarande bland de bästa böcker som getts ut om bästsäljarna Triumph TR6/TR6PI samt TR7/8-sportbilarna. Bägge böckerna har en mycket gedigen historik om TR-bilarnas historik, från de många projekten och prototyperna, via utprovningar till färdig bil och alla turerna runt om en imploderande och vacklande bilindustri i British Leyland på 1970-talet. TR6-boken beskriver på ett utmärkt sätt de olika TR6-modellerna som tillverkades under åren 1969-76 och dess olika utföranden för varje årsmodell i text och bild. Bägge böckerna finns med rabatt på Crowood Publishings hemsida, crowood.com.

”Donald Healey´s 8C Triumph Dolomite”

av författaren Jonathan Wood är utgiven 2017 på eget förlag och är en mycket speciell bok, eftersom den endast tar upp historien om den mest ovanliga och sällsynta sportbilen i Triumphs historia: Den åttacylindriga Triumph Dolomite från 1934. Boken är otroligt välgjord och sprängfylld med bilhistorik från 1930-talets Triumph och dess djärva satsning på bilentusiasten, konstruktören och rallyföraren Donald Healey och hans storverk sportbilen ”Dolomite”. Denna bilkonstruktion konstruerades med inspiration från dåtida Alfa-Romeo 8C 2300 roadster med en rak åttacylidrig motor som en tävlings- och rallybil. Under årens lopp har det spridits många olika historier, myter och fantasier om Triumph Dolomite. Boken tar på sina 300 sidor i storformat upp en fulltäckande beskrivning av Donald Healeys bilprojekt från början till slut med bilföretaget Triumphs konkurs 1939. Två av de Dolomite-bilarna som byggdes finns fortfarande kvar och de bilarnas historia beskrivs utförligt med text och bild i boken. Jonathan Wood har skrivit en mycket utförlig bok med ett otroligt bildmaterial i svart/vitt och färg från dåtid till nutid. Boken är dyr (ca.75 GBP), men väl värd sitt pris anser jag som bil- och Triumphentusiast. Webbsida: www.donaldhealeys8cdolomitebook.co.uk



”Giovanni Michelotti – A free stylist”

Boken är skriven av sonen Edgardo Michelotti och Giancarlo Cavalini och utgiven 2019.

Denna stora och tunga bok på 288 sidor och mer än 400 bilder i svart/vitt och färg beskriver den italienska designern Giovanni Michelotti och hans livsverk under sina 40 år som bilformgivare. Pris ca.58 Euro från olika bokhandlare, t. ex. Gilena Motor books, www.gilena.it
Giovanni Michelotti började som formgivare på karossbyggaren Vignale, men startade sitt eget designföretag som frilansande formgivare inom bilindustrin 1948. Man räknar honom till en av de största formgivarna inom sitt område och han ritade drygt 1200 olika bilmodeller till flera stora biltillverkare som BMW, Triumph, Maserati, Abarth, DAF såväl som till många mindre italienska bilbyggare som Farina, Vignale, Allemano, Ghia m fl.

Sonen Edgardo har gjort ett storartat arbete i sitt försök att teckna en levande bild av sin far Giovanni som var en mästare inom sitt område. Där många biltillverkare som Triumph och BMW fastnat i stora, svulstiga eller konservativa och fula karossförslag, ritade Giovanni Michelotti i stället nya, vackra och smäckra former i sann italiensk anda – Många tidlösa former ser vi fortfarande i vackra bilar som Triumph Italia, TR4/5, Triumph Spitfire och GT6, BMW 1500-2002 ”Neue klasse”, Maserati Sebring med flera.
Boken har ett helt kapitel i text och bild ägnat åt Michelottis formgivningar av prototyper som Triumph ”Fury” och ”Ginevra” och olika personbilar, såväl som sportbilar och sedaner åt Standard Triumph och British Leyland från sent 50-tal till och med cabrioletmodellen av TR7/8 1977.

Michelottis sista design för Triumph blev en uppdaterad formgivning av TR7/8-modellen, kallad ”Broadside” som ett smått desperat försök att utveckla Triumphs sista sportbil.
Giovanni Michelotti dog allt för tidigt, bara 59 år gammal i cancer 1980 och sonen Edgardo tog över och drev Michelotti Design t o m 1995. Även denna fina bok rekommenderas varmt till alla bilentusiaster som uppskattar klassisk formgivning och vackra bilkarosser!

SLUT…för denna gång! ■



NYCKELRINGAR TILL DIN TRIUMPH TR-SPORTBIL.

Av en fransk Triumph TR5-ägare fick jag tipset om den engelska firman ”Classic Leather Fobs Ltd” som gör riktigt fina nyckelringar till klassiska bilar och motorcyklar av alla märken.

Classic Leather Fobs tillverkar egna nyckelringar i många olika utföranden med olika bil- och mcemblem. Vid sidan om den egna produktionen, köper de upp ”gamla” nyckelringar, renoverar dessa vid behov och säljer vidare.

Jag köpte en nytillverkad nyckelring med TR5PI-emblem samt en gammal originalnyckelring med TR8-emblem till mina bilar. Det var enkelt att beställa och betala varorna och man fick en snabb personlig respons från Richard. Nyckelringarna skickades med spårbar post och var väl förpackade.

Nyckelringarna som levererades var mycket fint utförda i sömmar och skinn. Emaljmärkena var i gjorda i en utmärkt Brittisk hantverkstradition. Jag är helnöjd och kan varmt rekommendera Classic Leather Fobs nyckelringar.

Classic Leather Fobs hemsida: www.classicleatherfobs.co.uk



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

Mohairtak till TR6 köpes
Sören Olsson
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

TR4A – delar 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**
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

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

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

Växellåda och demonterad overdrive säljes
Förra sommaren köpte jag en TR4A IRS 1965. Bilen var mycket fint karossrenoverad och ett superbt skick. Men den hade original växellådan utan overdrive. Förra säsongen körde jag med bilen som den var, bl a till klassiska bilmötet i Hjo (bor i Lund). Allt fungerade utmärkt. Jag fick en demonterad overdrive enhet till bilen. I vintras bytte jag ut lådan till en komplett enhet med overdrive från TR-Shop i London.
Jag säljer alltså en felfri original låda + demonterad overdrive enhet till högstbjudande.
Peter Bäckström
peter@sundrive.se
0705-76 50 58

Delar till TR2/TR3 säljes
Motorblock inklusive vevaxel, vevstakar, växellåda TR3 utan overdrive, kylare original longneck, bensintank original, bakaxel Girling utan drivaxlar och bromsar, lucka till reservhjul TR2 TR3, kylare original longneck, bensintank original, (kylare och bensintank är renoveringsobjekt, övrigt i närmast perfekt skick.)
Sven Mohlin
sven.mohlin@telia.com
0734-14 95 65

Obs! Säljaren bor i Frankrike men har delarna i Höganäs, Skåne. Delarna kan endast avhämtas när han är i Sverige kring Jul och Nyår, samt under sommaren.

Pilotjackor säljes
Pilotjackor i äkta lammskinn säljes. Som nya, aldrig använda. 1 st Medium och 1 st Small. Ganska rymliga i måtten. Pris 1200:- / st
Sune Folkesson
sune.folkesson@telia.com
076-76 71 867.

Dörrfästen till TR2
Fästen i dörrarna för Sidescreen. Nya, med kilar och skruv, komplett. Pris 3000:-
Leif Lean
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

Flygarjacka strl 54
kan byta mot strl 56
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

Växellåda i delar till TR4-TR6 säljes
Håller på att renas i garaget och tänkte göra mig av med växellådan som suttit i min TR4. Nållagret i main shaft rasade och det blev skador på kugghjulet på main shaft. Jag rev ner lådan för att byta men vi hittade ingen main shaft som var så grov som till tidiga TR4:or. Det slutade med att jag skaffade en annan växellåda och originallådan fick ligga isärplockad.
Pris 1 000 kr.
Mikael Nilsson
j.mikael.nilsson@gmail.com
073-426-55-55

Fjäderkompressor till TR2 – TR6
Pris: 600:-
Lukas Bränsletrycksmätare till PI modeller
Pris: 2000:-
Komplett Polybush Bussningssats TR4A, 5 & 6.
Pris: 850:-
Anders Tibblin
tibbe@telia.com
070-922 86 63

Delar till TR6-74 säljes
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
Har kvar min gamla reparationshandbok (Haynes) för TR5/6 sedan TR-tiden. Kanske nån kan ha bättre användning för den? Har även en manual för STAG. Ett vettigt bud så byter manualerna ägare
Anders Gustafsson
372gustafsson@telia.com

18 olika delar till TR4-TR6, allt från pedalgummi för 40 kr till framflygel (original) 2500 kr.
Erik Ström
070-570 86 52
Se listan med alla delar på hemsidan

TR2 – Diverse delar
TR2. Två SU-förgasare H4, rör till kylsystem, rör till värmeelement, stålplåtskärm vänster bak, vindruta (obs plant glas) + stolpar. (Lås till baklucka och skydd till bakskärmar är sålda). 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

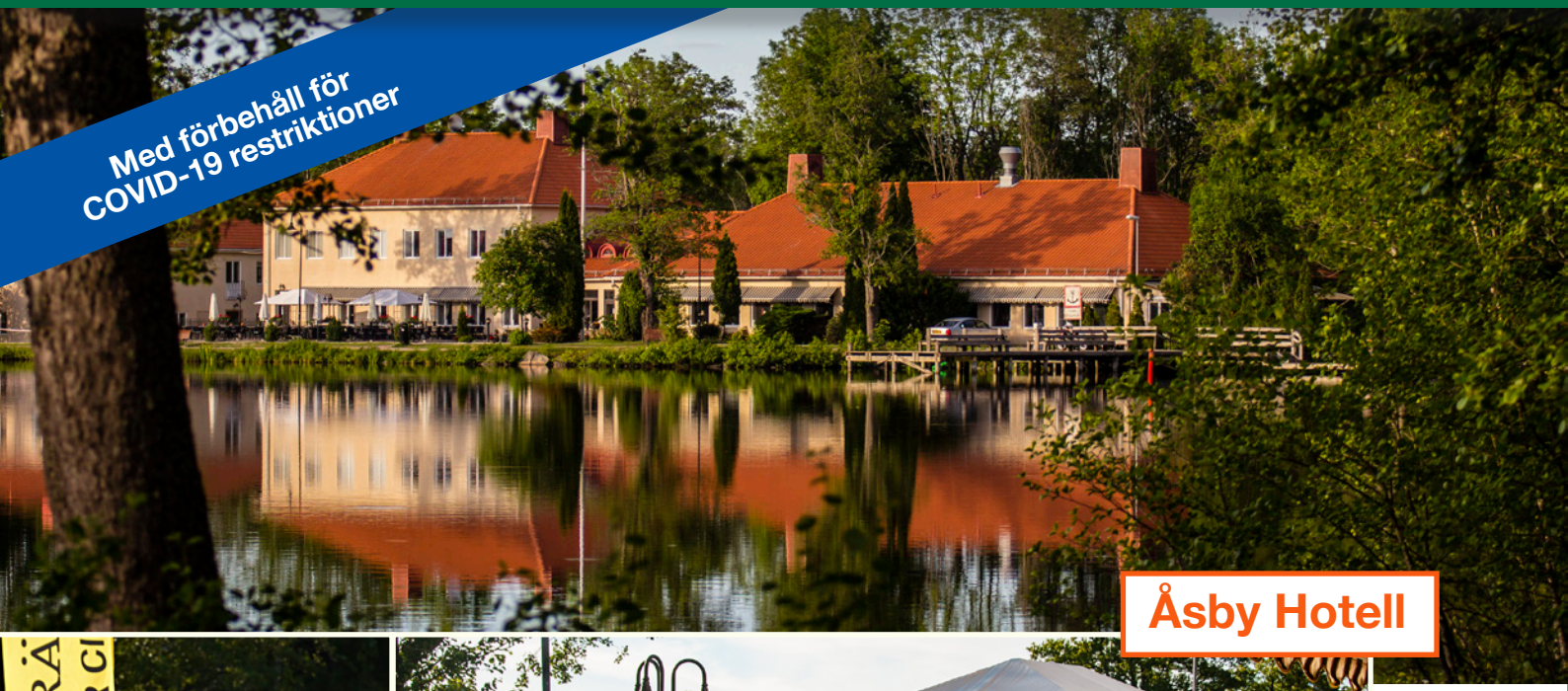
PI-ägare!

Om du är i behov av renovering av injectorer eller mätfördelare, finns det en leverantör som säljer via Ebay under namnet k_raven_smith. Hans riktiga namn är Neil Ferguson. Bra priser men längre leveranstider.

Ett annat tips är ett företag som finns utanför UK om Brexit skulle ställa till det i framtiden. I Holland finns Harm Klijn på Powerprops. Länk finns på vår hemsida under leverantörer.

Sten Lennbro

EVENEMANG







Välkommen till
Sommarträffen
6-8 augusti 2021 i Hallstahammar

Nästa år träffas vi i det vackra Bergslagen närmare bestämt i Hallstahammar på klassiska Brukshotellet, byggt efter kriget av ”Bulten” och Hallstahammar AB men nu alldeles nyrenoverat med nytt namn, **Åsby Hotell och konferens**.

Vi bjuder på riktiga krokvägar, Strömsholms kanal, nostalgi och industrihistoria, dessutom ett av Sveriges allra bästa bilmuseum, Bertil Lindblads samlingar i Köping.

Sist men inte minst bjuder vi in till TRevligt umgänge med gamla och nya TR vänner i härliga omgivningar. Mer information kommer framöver men boka redan nu in datumen i kalendern.

Boka 6-8 augusti 2021 för sommarträffen

Kontaktpersoner:

Bengt och Katharina Arvidsson
072-731 87 37

Sören och Anita Huzelius
070-369 14 41

Övriga evenemang i Sverige

hittar du på klubbens hemsida
www.triumphtr.com
som löpande uppdateras.

INT. EVENEMANG 2021

QR-koden länkar till resp. events hemsida

Bremen Classic Motorshow
5-7 februari, Bremen Tyskland.

Med mer än 650 utställare i åtta mässhallar och närmare 100 bil- och entusiastklubbar är detta en av norra Europas största motorevent.

http://www.classicmotorshow.de/home-2/

MG & Triumph Show and Spares day
7 februari 2021. Telford International Centre, Coventry, Warwickshire, England.

Mer än 20 MG- och Triumphklubbar ställer ut. Här träffar du både bilägare och experter och hittar bilar och delar till salu.

http://www.mgandtriumphsparesday.co.uk/home/4594427214

London Classic Car Show
18-21 februari 2021. Olympia London England.

Här hittar du branschens bästa bilklubbar, försäljare och biltillverkare som ställer ut.

https://www.thelondonclassiccarshow.co.uk/

Techno Classica
7-11 april 2021. Essen Tyskland.

Internationell utställning med vintagebilar, klassiska och historiska bilar, prestige- och sportfordon. Motorcyklar, delar mm.

siha.de/tce_uk.php?m=1&ms=1

Donnington Historic Festival
1-2 maj 2021. Donington England.

En av de större tävlingarna med utställning och race med historiska och klassiska bilar.

http://www.doningtonhistoric.com

Silverstone Classic
30 juli-1 aug 2021. Silverstone England.

En weekend för hela familjen där bilar och racing är i fokus. Över 100 bilklubbar och med cirka 10000 bilar deltar under helgen. I tillägg till Goodwood Revival är det här det största evenemanget för historisk racing i England.

http://www.silverstone.co.uk/events/silverstone-classic

Inter-Club Triumph Weekend
13-15 augusti 2021. Three Counties Showground. Malvern, Worchestershire England.

En weekend med TR Register tillsammans med Triumph Sport Six Club.
Den absolut största samlingen av TR-bilar i världen.

https://www.triumphweekend.co.uk

Goodwood Festival of Speed
9-12 juli 2021. Goodwood Estate, England.

Här kommer du riktigt nära bilarna, motorcyklarna och förarna som gjort dem kända.

https://www.goodwood.com/motorsport/festival-of-speed/

Goodwood Revival
11-13 september 2021. Goodwood Estate, England.

Upplev ett tidstypiskt evenemang med racing från förr både vid och runt den historiska racingbanan.

https://www.goodwood.com/motorsport/goodwood-revival/

Med förbehåll för COVID-19 restriktioner

NORDISK TRÄFF 2021

Lundsbrunns Resort & Spa, 2-4 juli



Välkomna till 2021 års Nordiska TR-träff i Skaraborg. Vi har bokat på Lundsbrunns Resort & Spa (tidigare Kurorten), där vi kommer att bo. På lördagen blir det en rundtur med både naturupplevelser, kultur och shopping. På söndagen finns möjlighet till en kortare rundtur med natur, kultur och motor för de som har möjlighet. (http://www.lundsbrunn.se. Lat N 58° 28' 18" Lon E 13° 27' 04").

Program

Fredag: Incheckning från 15:00
19:00 Buffé med varmrätt.
Under kvällen genomgång av lördagens aktiviteter.

Lördag: 09:00 Start Rally.
19:30 Samling till middag.

Söndag: 10:00 Extrasvängen.

Kostnader / logi, 3 rätters-middag alt buffe, frukost

Logi i dubbelrum twin bed:	1.180 kr /person/natt
Logi i dubbelrum grand lit (140cm säng):	940 kr /person/natt
Logi i enkelrum:	1.380 kr /person/natt

Bokning hotell:
Boendet bokas på egen hand via tel. 0511-57190 eller e-post bokning@lundsbrunn.se
Uppge kod Triumph. Vi har bokat 35 dubbelrum samt 15 enkelrum.

Anm. / deltagaravgift / person:
Fredag-söndag 250 kr
Inkluderar lunch och förmiddagsfika på lördagen. Meddela om ni vill ha kött eller fisk till lunch i anmälan. Meddela även eventuella allergier mm.

Avgiften sätts in på PG 27 79 35-3 "Triumph TR Club Sweden" senast 15/5.
Ange att det gäller nordisk TR-träff samt namn på deltagarna.

Skicka följande uppgifter till Bengt-Inge Larsson 072-531 61 81, e-mail: tr6@hartorken.se Registerings-nummer, bilmodell, mobilnummer, namn på förare & ev. co-driver.

Välkomna, önskar Fabbe & Bengt-Inge



Redaktörn's spalt

TR vänner

Nu lägger vi snart 2020 till handlingarna som något av det konstigaste år vi TR ägare har upplevt. Inställda träffar lite här och var men TR Magazin har ändå troget levererats i postlådan och numera med ny redaktion.

Som sammankallande för redaktionsgruppen var det en stor kostym att kliva in i efter P-A Nords framgångsrika utveckling av tidningen. Efter att första numret producerats (TR Mag 3) har det dock lättat lite och P-A är ju dessutom med i gruppen. Det är väl också på sin plats att tacka för alla fina bidrag vi fått till detta nummer, vilket gör att vi fortsatt kan skapa en bra och läsvärd klubbtidning.

Nu när de flesta TR bilar gått i vinteride får vi nu god hjälp med sysselsättningen i vinter av de välskrivna tekniska artiklarna som vi glädjande nog hittar också i detta nummer

Till slut hoppas jag att du får många TRevliga julklappar och att vi ses på träffarna nästa år.

Bengt A.

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 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
Nr 4 2021	Manusstopp fre 15/10 Utgivning vecka 49, december

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

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