

THE TRIUMPH

TRIUMPH CLUB OF SWEDEN

TRIUMPH
CLUB
OF SWEDEN

Nr 1 2024

ÅRG 45 VOL 181

OAVSETT VILKEN TRIUMPH DU FATTAT TYCKE FÖR ÄR THE TRIUMPH TIDNINGEN FÖR DIG



Har du inte betalat medlemsavgiften?

Då blir det här din sista tidning. Tänk på att även MHRF-försäkringen försvinner då. Vill du fortsätta vara medlem, betala in 200 kr till 424191-5. Skriv namn och medl.nr.



Grundad 1979
www.triumphclub.se



TRIUMPH CLUB of SWEDEN

Tönnersa Strandby 3 SE-305 96 Eldsberga
Tel: 070-310 16 87, E-post: spennareb@gmail.com

INTERNATIONAL LIASION SECRETARY

Odd Hedberg, Pomonagatan 4, SE-742 36 Östhammar, Sweden
Phone: +46-173 171 31, +46 70 69 171 31
E-mail: odd@triumphclub.se, senior.advisor@triumphclub.se

S T Y R E L S E	Ordförande Bengt Spennare 070-310 16 87 spennareb@gmail.com	Vice ordförande Leif Persson 011-181 697, 076-127 17 81 vp.triumphclub@outlook.com	Sekreterare Marianne Cronquist 040-54 71 61, 070-582 72 28	Kassör Kai Asp 070-666 29 86 kai.asp@hotmail.se
	Ledamot Hans Hansson 072-589 24 79	Ledamot Lars-Åke Larsson 0520-31576, 070-95 900 00 lars-ake.larsson@hotmail.se	Ledamot Mathias Palmberg 070-814 31 12 registrator.tcs@gmail.com	
	Suppleant Gassan Taha 076-119 19 65	Suppleant Lars Rännäng 073-371 47 34 rannang@hotmail.com	Suppleant Björn Klarén 073-088 50 43	

ADMINISTRATION

Registeransvar
Mathias Palmberg
070-814 31 12
registrator.tcs@gmail.com

Reservdelsförmedlare
Bengt Spennare
070-310 16 87
spennareb@gmail.com

Miljöutskott
Anders Olsson
073-066 11 07

Regaliaansvarig
Bengt Spennare
070-310 16 87
regalia.tcs@gmail.com

Webmaster
Sewe Lindberg
0454-192 98, 070-625 60 92
sewe@sewe.se

Valberedning
Curt Cronquist + övr. medl.
040-547 161, 070-616 55 56

Materialförvaltning
Vakant

Revisor
Göran Johansson
070-698 83 87
18387@telia.com

Revisor
Tony Månsson
040-41 09 58

Pg: 42 41 91-5
Medlemsavgift/år: 200 SEK

Klubben sparar såväl adress- som fordons-information avseende sina medlemmar på dataregister. Uppgifterna i registret får endast avsändas till ordinarie klubbverksamhet. Detta övervakas av klubbens kassör, av klubbens registervårdare och av vårt personuppgiftsombud, allt i enlighet med GDPR.

THE TRIUMPH Digitalt
Utkommer 4-5 gånger/år och innehåller artiklar och reportage kring klubbens verksamhet, tips om bilmodellernas underhåll, renovering och historiska bakgrund samt annonser om bilar och delar till dessa. Frågor om edra kan också ställas på forumet om olika modellkategorier.

FÖRSÄKRINGAR KLUBBENS REPRESENTANTER:

MHRF-försäkringen (Riksförbundets egen) Leif Persson Tel: 011-181 697, 076-127 17 81
vp.triumphclub@outlook.com. Samlarfordonsförsäkringen (lf...)

BREAKDOWN SERVICE Denna service anvisar närmaste hjälp, om du får problem med din bil och befinner dig långt hemifrån. Har du tänkt åka utomlands i din Triumph, kan **dessa** personer upplysa dig om motsvarande service i Europa. **Ring för information till:**

Mats Nilsson, Trollhättan
0520-717 78, 0520-42 53 13

Sewe Lindberg, Karlshamn
0454-192 98, 070-625 60 92
sewe@sewe.se

Odd Hedberg, Östhammar
0173-171 31, 070-69 171 31

Staffan Lundgren
Strömgatan 59
856 43 Sundsvall
070-663 03 97

Lars-Åke Larsson, Trollhättan
070-959 00 00
lars-ake.larsson@hotmail.se

Peder Karlsson, Hagby
0491-620 91, 070-666 43 91

Mats, Karin Berge, Sandvreten 8
0171-577 70, 070-563 73 12

Godfrey Sotheran
Glimmerplan 40,
504 67 Borås
033-105 501, 073-46 11 55

Leif Persson, Norrköping 011-181 697, 0761-27 17 81
Vp.triumphclub@outlook.com

Bengt Spennare, Tönnersa
Strandby 3, 305 96 Eldsberga
070-310 16 87

Tobias Schönfelder, Hamburg
+49 40-572 012 89
+49 171-357 14 49

PLEASE CALL (+46) ANY OF OUR REGISTERS OR OUR INTERNATIONAL LIASION SECRETARY. IF YOU NEED TRIUMPH DEALERS IN SWEDEN, JUST CONTACT OUR CLUB FOR A DEALERS LIST.

Vi söker flera frivilliga till vår Break Down Service. Anmäl er till:

MODELLSPECIALISTER

Som synes saknas modellspecialister för Standard, Bond och Spartan.

Ni som känner er kunna tillräckligt om dessa modeller får gärna anmäla ert intresse till redaktionen.

Triumph TR 2-3 Sören Petterson 0227-200 32	Spitfire Mk1-2 Per Holm 070-535 70 71 per.holm@tibronet.se	Spitfire MkIV/1500 L-Å Larsson 070-959 00 00 lars-ake.larsson@hotmail.se	Modellspecialisterna har svar på frågor kring era bilar. Intressanta frågor kan vid behov återges i tidningen till läsarnas allmänna förkovran.
Triumph TR4-6 Leif Persson 011-181 697, 0761-27 17 81 vp.triumphclub@outlook.com	Spitfire Mk3 Anders Olsson 073-0661107	Triumph GT6 Ulf Wincrantz 013-33 12 25, 070-663 21 02 ulf.wincrantz@swipnet.se	
Triumph TR7 Kai Asp 070-666 29 86	Triumph Roadster 1800/2000 Thord von Heideken 0157-441 34	Triumph 2000, 2500 2,5 PI, 1300, Stag P-O Thörnqvist 0505-304 23, 070-553 08 40	Aktuell bilägare anonym vid önskan.
Triumph TR8 Odd Hedberg 0173-171 31	Triumph Herald Dag Åsvärn 08-6522956, 070-6503477		Specialister för Standard, Bond, Spartan sökes för närvarande.

Triumph Club of Sweden grundades 1979. Klubben är ideell förening, vars ändamål och uppgift är att skapa möjlighet för utveckling av medlemmarnas gemensamma intresse; STANDARD & TRIUMPH automobiler. Föreningens målsättning är också att värna om de aktuella modellernas fortlevnad och bevarande. Klubben har idag c:a 300 medlemmar. Aktiviteterna anordnas av och för medlemmar.

NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA!

24-0104-2024 M	Roland Kvist	Hagreda Bol 363 91 Braås	GT6 Mk1 ABJ 979 Herald 13/60 ALW 857 Herald 13/60 EKZ 430 Herald 13/60 EUN 126 2000 Mk2 GLF 265 2,5PI Mk2 TRL 169	KC11492L GE16439LDL GE8087LDL GE20115LDL ME30806LDL MG58089LDL
24-0108-2024 M	Alf Siewerts	Håkantorp Sanningen 521 63 Stentorp	Spitfire Mk1 DFT 711	FC 9508 L
24-0107-2024 M	Michael Frode	Övägen 7 904 26 Umeå	Stag Mk1 DJX 096	LD 630 BW
24-0153-2024 M	Hans Westergren	Marsta Soldattorp 1 755 93 Uppsala	2000 Mk2 EFC 173	ME 51987 LDL
24-0158-2024 M	Helen Makara Vigebyrk	Salabacksgatan 44A 754 32 Uppsala	Herald 1200 CJS 697	38705

INFO TILL NYA MEDLEMMAR

Tidpunkten när man blir medlem i klubben kan förorsaka känslan att bli plockad på pengar. Det är inte avsiktligt. Det är en fråga om att vara "gränsfall"

Medlemskapsåret är lika med kalenderåret. Brytdatumet förnyelse eller inte av medlemskaps år, är satt till den 1 oktober. Betalningar som bokförts på klubbens konto före 1/10 räknas som betalda för innevarande året och betalningar bokförda på eller efter 1/10 räknas som betalda för det kommande året. Någonstans finns det ju en gräns. Vissa som inbetalar runt månadsskiftet sept/okt kan således hamna på "fel" sida om gränsen, vilket kan upplevas som orättvist. Alla nya medlemmar, oavsett när de går med i klubben, erhåller välkomstbrev, klubbtidningar och försäkringsinformation mm. Aktuell matrikel på c:a 70

sidor ingår också. Vi publicerar även 4 digitala tidningar på hemsidan där lösenord skickas ut via medlemsmejl. I nr 1 varje år påminner vi om medlemsavgiften för innevarande år och att nr 1 är det sista nummer en icke betalande medlem får tillgång till, om inte medlemsavgiften för innevarande år är betald. Genom medlemskap i klubben finns möjlighet att få sin Triumph försäkrad till en låg premiekostnad, då vi har avtal med två olika bolag. Villkoren framgår i tidningen eller på hemsidan. Kostnaden för premien för "vanlig" helårsförsäkring motsvarar flera års medlemskap i klubben.
Mathias Palmberg, Registervårdare

Ordföranden har ordet

Hej klubbmedlemmar!

År 2024! Inget märkvärdigt i sig, men det är på det lilla viset att vår klubb firar **45-årsjubileéum**. Ett litet tidigt hurra kan vara på sin plats, men detta kommer att uppmärksammas på sommarträffen desto mer, som kommer att gå av stapeln i **Lundsbrunn**.

Klubbens årliga **styrelsemöte** i Huskvarna krävde lite extra då vi måste fördela det löpande arbetet på fler personer. Några steg togs för att uppnå detta, men vi **behöver fler personer** som kan vara behjälpliga för att **underlätta arbetet** med register, klubbshopen och **klubbtidningen**.

Så med risk för att bli tjatig: Skicka in bilder och lite text till redaktionskommittén för att fylla på med material till kommande nummer.

Här hemma så händer väl inte så mycket på Triumphfronten för tillfället, men när vädret och temperaturen blir något gynnsammare så tar vi nya tag med bilarna. Lite småfix med Spitten

och mycket jobb med Roddan.

Vi får hålla ut och tänka på en vår som kommer.

Vad gäller **klubbshopen** så tar vi tacksamt emot **tips och ideer** på saker och ting som kan vara trevliga att kunna erbjuda.

Vårt förbund till vilket klubben är ansluten och som arbetar för vår **fordonshobby** är viktigt att nämna med jämna mellanrum. Lite ytterligare information om förbundet och dess försäkringar kommer att uppmärksammas i sommar. Har du/ni ingen **MHRF-försäkring** på ögonstenen där hemma så kan denna varmt rekommenderas.

Ja! Nu återstår väl inte så mycket mer än att blicka framåt mot varmare tider; fågelkvitter, lättare klädsel, nedcabbat och mycket uteaktiviteter.

Lev väl och kom ihåg! Den som väntar på nått gott.....

Hälsningar **Bengt**.

Innehåll

Nya medlemmar	3
Ordföranden har ordet	3
ITD 2024	4
MHRF:s på väg	6
Styrelsemöte i Huskvarna	7
Uppmaning om uppdat. av personuppgifter	8
Välkommen till finska sommarträffen	9
I garaget 2022 Del 2	10
Gammal annons för Triumph	15
MHRF försäkringen	16
Regalia	17
Bennets, Classic annons	18
MHRF, IF, Hur man gör en artikel	19
Rimmerannons	20
Ytterlighetspunkterna	21

editorialstaff.tcs@gmail.com

THE TRIUMPH

Ansvarig utgivare: Bengt Spannare

Annonspriser

1/1 sida 1000: -, 1/2 sida 600: -, 1/4 sida 320: -

1/8 sida 200: -, 25% rabatt vid samtidig

beställning av 4 införanden.

Med klubbtidning bifogat reklammaterial är att betraktas som köpt reklamplats.

Om ej annat angivits i artikel får material ur denna tidning fritt publiceras om källan anges. **ISSN 1400-9420**

TRIUMPHKLASSIKERN

KVALIFICERA DIG NU! UPPFYLL DE 10 KRITEIRIENA

- Minst 5 års medlemskap i Triumph Club of Sweden. Medverkat som funktionär på minst tre stycken träffar.
- Deltagit på minst ett styrelsemöte.
- Besökt minst fyra olika arrangemang/träffar arrangerade av klubben.
- Genomfört en resa utomlands med egen Triumph.
- Bidragit med minst en artikel till klubbtidningen.
- Ha satt foten på brittisk mark.
- Triumphen skall vara besiktigad för veteran-/entusiast /samlarfordonsförsäkring
- Arrangerat träff/arrangemang som varit utlyst i klubbtidningen. (Dock ej nödvändigtvis som ensam arrangör).

Medlemmar får tillgodoräkna sig kriterierna retroaktivt.

Så nu är det bara att rådbråka edra hjärnor och titta i backspelen för att få ihop kriterierna och skicka in till:

Bengt Spannare, PL3, Tönnersa, 310 31 Eldsberga.
spennareb@gmail.com

Förstasidans bild: P-H Törnqvist standard Vanguard 1956 på British motor mest 2022

Sistasidans bild: 2 Triumph Trident på hala vägar vintern 2023. Far och son Vångman styrde sina stora hojar med bravur när vmck körde snösvängen förra året. Jag vet. Inte Triumphbilar men hojarna är lika kul.

Vår hemsida: www.triumphclub.se

Är klubbens andra media. Titta gärna in på klubbens hemsida. Där hittar du information som kan göra ditt Triumphägnande mer innehållsrikt, där forumet utgör en stor kunskapsbank. Här finns stor teknisk kunskap på forumet, som kan ge svar på eventuella problem med din bil. Information om aktuella händelser inom klubben, möjlighet att annonsera kostnadsfritt, se vilka evenemang som är på gång m.m.

INTERNATIONAL TRIUMPH DAY

På Lundsbrunn Resort och Spa



Lundsbrunn Resort och Spa ligger i vackra Lundsbrunn, Skaraborgs egna lilla pärla, en del av Västra Götaland. Mitt i det vida lantbrukslandskapet slingrar vägarna in mot byn som försiktigt av trädsamlingar och skapar en oas av idylliska hus och prunkande trädgårdar. Hotellet med dess spa och konferenslokaler ligger vid foten av Kinnekulle.

Om du kommer norrifrån på E20

Sväng av vid 99,1 Äggby, Lundsbrunn, Mariedals slott.
Tag vänster mot Äggby Skånings åsaka, Lundsbrunn.
Ta höger mot Lundsbrunn.
Kör rakt fram i rondellen in på Ledsjövägen.
Om 600 m, sväng till höger in till hotellet.

If you come from the north on the E20

Turn off at 99.1 Äggby, Lundsbrunn, Mariedal castle.
Turn left towards Äggby Skånings åsaka, Lundsbrunn.
Turn right towards Lundsbrunn.
Drive straight ahead at the roundabout onto Ledsjövägen.
After 600 m, turn right into the hotel.

Om du kommer söder ifrån på E20

Sväng vänster mot Äggby/Lundsbrunn/Mariedals Slott
Sväng vänster mot Lundsbrunn, Ledsjö kyrka
Ta höger mot Lundsbrunn
Kör rakt fram i rondellen in på Ledsjövägen
Om 600 m, sväng till höger in till hotellet.

If you come from the south on the E20

Turn left towards Äggby/Lundsbrunn/Mariedals Slott
Turn left towards Lundsbrunn, Ledsjö church
Turn right towards Lundsbrunn
Drive straight ahead at the roundabout onto Ledsjövägen
After 600 m, turn right into the hotel.



Fredag 26 Juli:

Incheckning från kl. 15.00.
Lättare förtäring vid ankomst.
Middag på kvällen.

Lördag 27 Juli:

Lördagen startas med en frukost.
Sedan kommer Triumphrallyt att köras.
På kvällen äter vi 3 rätters middag då det även
blir prisutdelning mm.

Söndag 28 Juli:

Frukost serveras.
Årsmöte kl. 9.30, alla medlemmar är
välkomna att delta.

Anmälan:

Mejla till: tcs.summermeet@gmail.com eller ring på:

070-959 00 00.

Vänligen uppgi: Namn på förare och passagerare,
medlemsnummer, E-post och telefonnummer. Bilmärke, modell +
år, reg-nummer.

Meddela behov av specialkost/allergier.

Deltagaravgift: 450 kronor/person (upp till 18 år 100
kronor/person). **Betalas senast den 1 Juli, Postgiro 424191-5 OBS,
glöm ej att ange namn, medlemsnummer samt telefonnummer
vid betalning.** I avgiften ingår välkomstförtäring, fredagens
grillbuffé samt tre rätters middag på lördagen. Önskas annan kost,
kontakta hotellet.

Boka boende:

Boende bokas av deltagaren direkt till Lundsbrunn Resort och Spa.
Gå in på: <https://lundsbrunn.se/> och boka. Uppge **"Triumph club of
Sweden** vid bokning, alt. ring 0511-57190 eller mejla till:
reception@lundsbrunn.se.

Hotellet bokar då in och mejlar medlemmen en länk som de betalar
direkt via E-pay.

Priser: Pris i enkelrum, inklusive frukost 990:- SEK
Pris i dubbelrum, inklusive frukost 1350:- SEK.

Dröj inte med att boka boende. Triumph club of Sweden har ett
antal rum reserverade till den 31 maj.

In english to foreign visitors:

Send an email to: tcs.summermeet@gmail.com or call: +46 709 59 00 00. Please enter: Name on driver and passenger(s). E-mail,
phone number and country. Make of car- Triumph or other make. Model and year, registration number.

Please mention if you suffer from custom diet.

Fee: From Friday to Sunday SEK 450 each (up to 18 years SEK 100). Dinner included.

Attention: Last date to book the room is may 31.

Booking room: Singel room, inkl. breakfast 990:- SEK

Dubbel room, inkl. breakfast 1350:- SEK. Contact Lundsbrunn, reception@lundsbrunn.se or call +46 511-57190

Triumph club of Sweden have some rooms reserved until may 31. Foreign visitors can pay entry fee att arrival. Check in from 3 pm Friday.

If you want more information call +46 709 59 00 00.



För alla
Triumphrelaterade bilar



Leveransbild på Ford T cirka 1925, en svenskbyggd pickup på personbils-chassi. Den och fler finns att se digitalt! (Läs mer om Motorkulturbild nedan).

Obs!

Oförändrade premier

... för MHRF-försäkringen (även i år!). Se själv på: mhrf.se/forsakring/kalkylator **GS**

Även ThN på Facebook

Följ senaste nytt inom det rörliga kulturarvet på Transporthistoriskt Nätverks egna sida på Facebook! **GS**



Löpsedeln, med information på baksidan om vad EU:s förslag innebär, kan skrivas ut på mhrf.se/elv/!

Ansvarig utgivare:
Kurt Sjöberg

Redaktör:
Göran Schüsseleider

MHRF
Motorhistoriska
Riksförbundet
Stenkilsgratan 5 B.V.
126 52 Hägersten
Tfn: 08-30 28 01
E-post: kansli@mhrf.se
Hemsida: mhrf.se



Många möjligheter att ses i år!

Väl mött på Elmia i påsk och vid Tjolöholms slott den 19 maj! Bland annat. 29 mars–1 april firar Motorhistoriska Riksförbundet traditionsenligt påsk på Elmia i Jönköping tillsammans med Fabas/Nostalgia Magazine, närmare bestämt i hall C med tidningen Klassiker och Pela Tools! I år kommer det att bli en inspirerande miljö där olika kompisgäng eller klubbar ges möjligheten att bygga på sina egna projekt live. Och ja, även MHRF kommer att ha mekoverallen på och ha egna projekt!

Söndagen den 19 maj genomförs Tjolöholm Classic Motor som i 30 år arrangerats vid slottet utanför Kungsbacka. Från och med i år är MHRF officiell huvudpartner och kommer att medverka på plats i "ladan" med ett flertal aktiviteter. Evenemanget är Sveriges största classicevenemang som lockar hela familjen och är en mötesplats för fordons- och svensk industrikultur.

På mhrf.se ser du var du träffar oss i år. Vi ses!

Karl Ask
verksamhetschef MHRF

6 juni syns vi tillsammans över hela landet!



PåVäg



MHRFs ELV-kritik

Frågetecken kring EU-kommissionens förslag (läs mer på mhrf.se).

I MHRFs svar till EU-kommissionen gällande deras förslag till EU-förordning framfördes följande synpunkter och förslag till ändringar bland annat avseende:

- definitionen av historiska fordon,
- det tvingande kravet på att skyndsamt lämna ifrån sig ett fordon till auktoriserade fordonsdemonterare,
- **det orimliga i att försäljning av begagnade delar anses vara kriminellt om man inte är auktoriserad,**
- att den enskildes rätt till sin egendom upphävs,
- kravet på en godkänd kontrollbesiktning vid export och
- att kriterierna som kommissionen menar ska skilja ut ett begagnat fordon från ett uttjänt fordon saknar verklighetsförankring.

Jan Tägt sakkunnig fordon och regelverk MHRF

Fordonshistorisk bilddatabas lanseras i mars!

Mer om Motorkulturbild på mhrf.se/sma.

Den 19 mars lanserar Svenskt motorhistoriskt arkiv en fordonshistorisk bilddatabas: Motorkulturbild. Den unika bilddatabasen har kommit till stånd med stöd av kulturarvsbidrag från Riksantikvarieämbetet.

SMA:s arkivkommitté har under de senaste åren arbetat intensivt med bilddatabasen där inledningsvis drygt 2 000 inskannade foton kommer att finnas tillgängliga. Dessa kommer från olika samlingar som i sin tur består av foton från många olika fotografer. Störst är bidragen från Björn-Eric Lindh, Tom Brahmer, Göran Kallberg och Stig Nybergs samlingar.

Personbilar dominerar, men det finns även bilder på lastbilar, bussar och motorcyklar. Hälften av foton är tagna före 1940, och de senare visar ofta redan då gamla fordon. Ett undantag är tävlingsbilder från 1940–1950-talen med många unika internationella tävlingsbilar på besök i Sverige. Den fordonshistoriska rörelsens tidiga historia finns också med genom ett evenemang arrangerat av Stockholms MG-klubb i mitten av 1950-talet.

Malin Erfeldt
sakkunnig kulturarv MHRF

För gårdagens fordon på morgondagens vägar. Motorhistoriska Riksförbundet företräder den fordonshistoriska rörelsen i Sverige och arbetar med bevakning av politiska frågor, kontakter med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att vårt fordonshistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas. Bland våra medlemsförmåner finns marknadens ledande försäkring för historiska fordon.

Styrelseemöte Triumph Club of Sweden gick av stapel 20-21 Jan i Huskvarna.

Helgen den 20 och 21 januari så hade Triumph Club of Sweden sitt sedvanliga årsmöte. Vi var ett drygt dussin som gick igenom punkt för punkt. Mycket av tiden gick till att fördela ut uppgifter i styrelsen som måste skötas löpande. Vi diskuterade EU's nya ELV förslaget. Vilket innebär i korthet att myndigheter i princip kan skrota din pärla även om den är under renovering. Kvällen avslutades med lite mat och samkväm på kvällen. Dagen efter så blev det hemfärd för samtliga.

Mathias Palmborg



Uppdatera matrikelinformation

Nu är det dags att uppdatera dina uppgifter till matrikeln som ska komma ut i år!

Vi vill veta om du under sista tiden bytt adress, kontaktinformation, sålt eller köpt en bil eller någon annan information som du tycker är viktig som skall vara med i matrikeln. Är du osäker på vad vi har för information så titta i föregående matrikel eller på adressen på denna tidning. Vi sitter redan och arbetar med materialet så vi vill gärna ha dina ändringar så fort det bara går. Har du ändringar så kan du skicka dom till tcs.registry@gmail.com. Du kan också ringa eller sms:a till Mathias Palmborg på 0708-143 112.



Efterlysning på bilder till matrikeln!! Ni kan vinna fina priser.

Vår matrikel är inte bara information och text. Den innehåller en massa fina bilder. Så nu efterlyser vi bilder och hoppas att ni har många fina bilder på era bilar som ni gärna vill ha med i matrikeln. Om de kommer med kan ni vinna fina priser. Era bilder vill vi gärna ha, så vill vi helst att ni mailar dom till oss. Maila dom gärna till tcs.registry@gmail.com. Är det så att ni inte har möjlighet att maila så ring eller sms till Mathias Palmborg på 0708-143 112 så kan vi se om vi kan lösa det på annat sätt. Ha ett fortsatt trevligt år så hoppas vi att det skall blir mera träffar i framtiden.

Välkomna till finska klubbens sommarträff

Finska Triumph Sommarträff ordnas den **19-21 juli 2024** nära Uleåborg i Kempele.

Platsen är på **Airport Hotel Oulu (Vihiluoto 10, 90440 Kempele)**.

Det finns bara 40 rum på hotellet så skynda er att boka. E-post: sales@airporthotel.fi eller på tel. +358 8 5145100 och ange kod: **Triumph24**.

Priserna: **1 pers/natt 90€ eller 2 pers/natt 100€**. Priserna gäller till **31.5.2024**.

Efter det blir det vanliga priserna 114/129€.

Programmet är fortfarande lite öppen men är liknande som tidigare år.

Fredag: "get together"

Lördag: Rallyslinga med besök på Bilmuseum och kvällsprogram.

Anmälan och mer information: från Eija Käräjäoja, e-post: ekarajaoja@gmail.com eller Hannu Kärkkäinen, e-post:hallitie16@gmail.com, tel. +358 500619888



I garaget 2021/2022. En mekarartikel. Del 2.

Denna del blev visst nååågot försenad 😊. Text och bild Lars Rånnäng.

Först ut blir det lite om lackpolering och sedan en hel del om SU förgasare. Det har skrivits spalt kilometer om dessa förgasare. Hur de fungerar och hur man skall justera och balansera in rätt bränsle- och luftmängd, allt för att få en så körbar bil det är möjligt med tanke på att den utvecklades på 50 talet.

Lackpolering...

Att handpolera en hel bil hör ungdomen till! Med åldern blir man lite klokare och inser att musklerna tar slut fortare än att bilen blir klar. Så en polermaskin underlättar en hel del. Efter att hållit på med lite småköp av billiga maskiner kom jag till slut för köp av ett helt kit med polermaskin och en massa tillbehör. Det var dags att ge Spitfiren en lackpolering värd namnet. Till slut föll jag för en polersats inköpt hos Verktygsboden. Innehållande en oscillerande polermaskin, med tre olika polermedel, polersvampar för respektive steg, mikrofiberdukar och som sista steg en lackförsegling. Att polera för hand brukar börja bra i ståhöjd och ju längre ner man kommer på bilen desto sämre polerar jag i alla fall. Om man kan lyfta upp bilen en bit blir det ännu lättare att polera.

En stor fördel med Pratts polermedel är att den även innehåller en olja som därmed förhindrar att polermedlet torka och orsakar lackbränning.

Pedagogisk är själva poler kittet också. Det är färgkodat och visar i vilket steg man använder respektive polersvamp, polermedel och mikrofiberduk. En bra instruktionsfilm finns också. Filmen är ett måste att se för att få ut maximalt av poleringen.

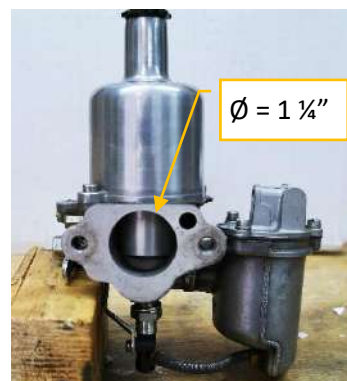
1: Här står den färdigpolerad. Lacken är så blank att inte ens en fluga får fäste 😊. Träramper vid tröskeln är ett måste, annars slår kofångare och underredet i stålkanten på golvet.



2: Blank och skinande även från denna sida sett. Under framhjulet kan man skymta en (av två) hydrauliska lyftramper. Lyfthöjd är hela 525 mm.

Dubbla SU förgasare...

Tittar man runt lite under motorhuven på olika bilmodeller ser man snart att det finns en uppsjö av förgasare av olika fabrikat, form och utseende. Fast deras uppgift är ändå den samma, få in rätt luft- och bränslemängd vid rätt tidpunkt så att motorn går bra. Just min bil har dubbla SU HS2 förgasare av storleken 1 ¼ tum (31,75 millimeter), vilket är diametern på hålet igenom förgasaren.

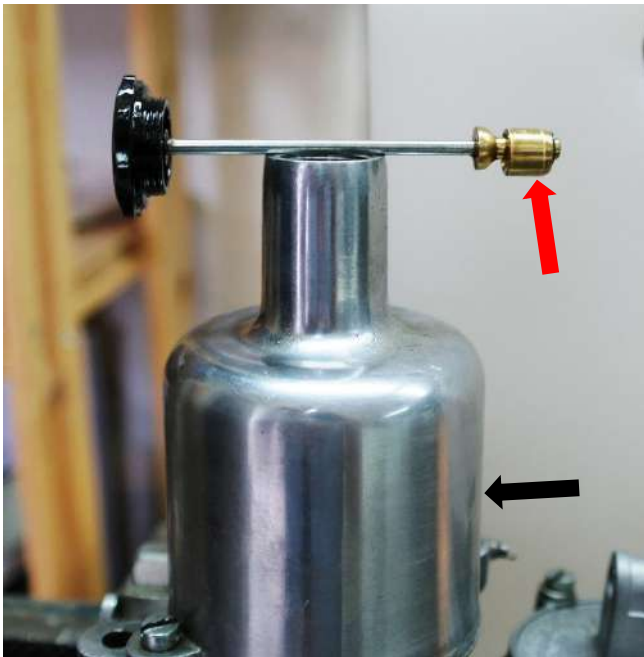


Skinner Union...

SU är en förkortning av företaget Skinner Union. De utvecklade idén för SU förgasaren i början av 1900-talet och de fanns med till mitten av 1990-talet för (bil)motorer innan elektroniska bränsleinsprutningssystem tog över marknaden. Varför då dubbla förgasare kan man undra? De kräver ju lite mer kunskap för injustering av luft- och bränslemängder jämfört med en enkelförgasare. Jo de behövs när vi vill få ut lite mer hästkrafter än vad en enkelförgasare kan klara av. Mer luft och bränsle ger fler hästkrafter, enkelt uttryckt, eller som de säger in english – bigger bang. Så en Spitfire från sextiotalet med dryga sextio hästkrafter räknades som en högprestanda bil på den tiden! Japp så var det, idag får man allt lägga till en nolla i antalet hästkrafter innan motorn skall räknas som högprestanda. Om man vill utmana sig ytterligare finns det motorer med 4 förgasare!

Innan vi dyker ner i detaljer...

Om förgasare och hur man justerar in luft- och bränsleblandningen har det skrivits spaltkilometrar om hur man skall göra. Något som de ursprungliga instruktionerna inte tar hänsyn till är att bränsle kvalitén har ändrat sig sedan våra bilar från femtio, -sextio talet konstruerades. Jag tänker då främst på inblandning av etanol som har tillkommit i modern tid samt att vi hade fler oktanhalter än idag På 1960 talet fanns det ju bensen med 90, 93, 95, 98 och 100 oktan att köpa. Och riktiga bensenmackar fanns det också på den gamla goda tiden. Det jag kommer att grotta ner mig lite djupare är dämpkolven, undertryck, nålar och ett extra steg i justering/kontroll för ytterligare bättre körbarhet. Det man behöver förstå är att allt hänger ihop. En frisk motor krävs, ett bra tändsystem som ser till att gnistan kommer vid rätt tidpunkt, förgasare som är täta (inget luftläckage) och fungerande, allt detta injusterat till rätt (bra) värden är ett måste. Utan detta blir det stort omöjligt att få till en bra motor.



Dämpkolven...

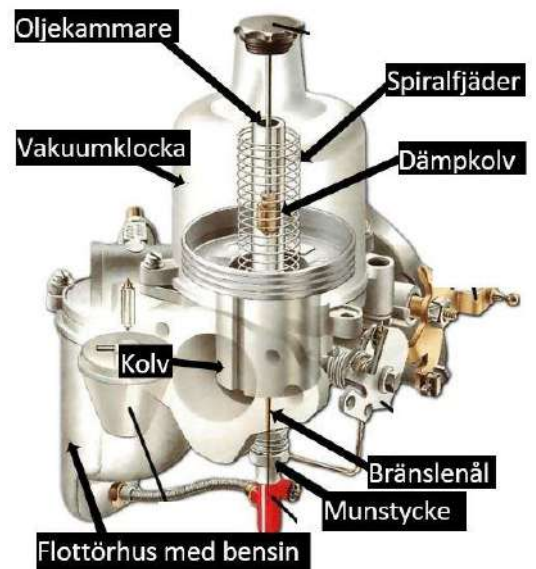
Utan dämpkolven som löper i en oljekammare inuti kolven skulle kolven "fara upp i taket" när man gasar på trots att det även finns en tunn spiralfjäder som skall hålla emot. Oljan i dämpkolven har bara till uppgift att bromsa ner hastigheten på kolvens uppåtgående rörelse när man trycker ner gaspedalen. Ju tunnare olja desto fortare rör sig kolven uppåt. Här skall en rak motorolja med viskositet SAE 20 användas. Den röda förgasaroljan som är en ATF olja (=Automatic Transmission Fluid), den används till Stromberg förgasare. SAE20 oljan har en lägre viskositet (är mer trögflytande) än ATF oljan. Man känner en klar skillnad i vilken kraft man behöver använda för att lyfta upp kolven för respektive olja. Gissa vilken jag har kört med sedan 2006 fram tills nyligen? Jo, ATF oljan så klart 😞. Inget undra på att jag hade svårigheter att få rätt luft- och bränslemängd innan jag fick frågan, "vilken olja har du i förgasarna?"

4: Ovan. Dämpkolven urskruvad och liggandes på vakuumkammaren. Röd pil pekar på själva dämpkolven. Denna löper sedan inuti en oljekammare i kolven som är fylld med SAE olja, kolven finns inuti själva vakuumklockan. Svart pil pekar på själva vakuumklockan.

5: En genomsärning som visar mer av insidan på SU förgasare.

Ingen regel utan undantag, det finns de som använder ATF olja och ändå lyckas få till en bra körbarhet på sina SU förgasare. Fungerar det, rör det inte är kloka ord att följa. Detta var lite kort om dämpkolven och vikten av att använda rätt viskositet på oljan.

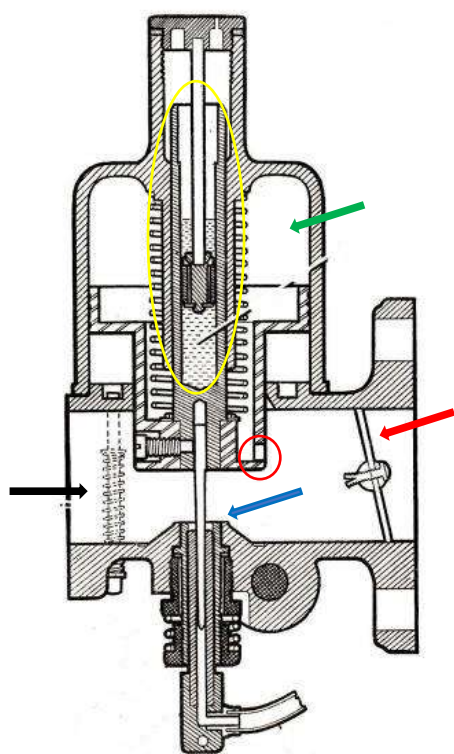
Nu är det dags att vi får svar på varför det behövs ett undertryck inne i förgasaren. I rummet har vi vakuum, vilket är ett extremt



högt undertryck. Om man mäter i absoluttryck är trycket där 0 bar. Med samma mätning, absoluttrycksmätning på jordens havsytta visar den då i stället ca 1 bar i övertryck. För att förenkla i vardagen när vi mäter tryck på vår planet kan vi i stället använda mätmetoden normaltryck. Normaltrycket vid havsytan blir då referenstryck, som är 0 bar, varken under, - eller övertryck alltså. Genom att ha 0 bar som referens behöver man inte hålla reda på om din tryckmätning visar under, - eller övertryck. Ett litet knep man kan ta till om man som jag har lite svårt för att placera tryck på skalan: Byt ut ordet tryck till ordet pengar i stället. Om du har balans i din budget är det varken undertryck eller övertryck (0 bar). Fast ju större minus du har i din budget desto högre blir ditt undertryck och tvärt om ligger du plus med pengar har du ett övertryck. Detta var kanske inte min klurigaste försök att förklara, men det skadar aldrig att försöka. Nu över till en annan viktig funktion för att få in bensen i motorn. Nämligen varför förgasaren är utformad invändigt som ett venturiorör.

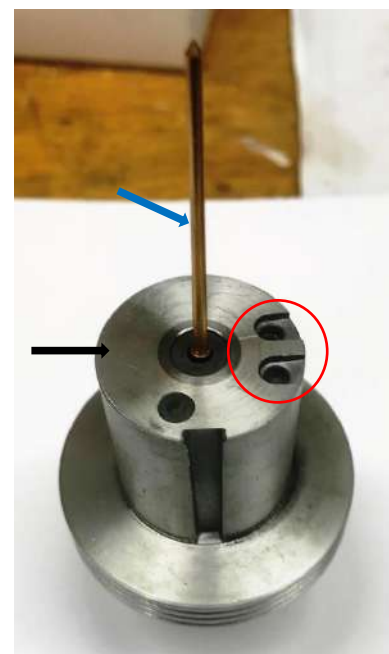
Venturirör...

Då förgasaren inte har en pump som kan trycka in bensen via munstycket måste i stället ett undertryck skapas som ser till att bensen **sugs in** via munstycket. Detta undertryck uppnår man genom att hålet i genom förgasaren är utformat som ett venturirör, dvs med en avsmalning i mitten. I förträngningen ökar lufthastigheten och sänker lufttrycket och därmed sugas bensen in via munstycket, där den möter den inströmmande luften och de blandas med varandra för vidare transport in i motorn. Före och efter förträngningen är lufttrycket dock högre och lufthastigheten lägre. Fysikens lagar gäller här.



6: Denna bild luras lite, om kolven skall ha den förhöjda position måste spjällskivan vara delvis öppen för att öka undertrycket i vakuumkammaren. Överst pekar grön pil på vakuumkammaren. Röd pekar på spjällskivan. Svart visar luftriktningen genom förgasaren. Den blå pilen pekar på Venturio delen. Här är lufthastigheten högre och lufttrycket lägre än före och efter. Den röda ringen är kanalen genom kolven och den gula elipsen på oljekammaren med dess dämpkolv.

Kolvens höjdspositionen styrs alltså av samma undertryck som uppstår vid munstycket, fast detta sker inne i vakuumkammaren via luftkanaler i kolven. Ju mer man gasar desto mer luft passerar igenom förgasaren, trycket sjunker ännu mer över venturio bryggan och kolven lufts högre och högre upp. Längst ner på kolven sitter sedan en avsmalnande bränslenål som styr vilken mängd bensen munstycket släpper igenom beroende på kolvens position och nålens diameter.



7: i den röda ringen ser vi de två luftkanaler som går igenom kolven till vakuumkammaren. Blå pil pekar på bränslenålen. Svart visar luftriktning.

Man hittar en del roliga filmer på YouTube som demonstrerar hur venturirör fungerar. Sök ex.vis på venturio tube. Då kommer det upp en hel radda av förslag.

Just det, den höll jag på att glömma av. Fjäders inne i vakuumkammaren som håller emot kolven, den är också viktig. Med standard pappersfilter till förgasaren använder man en 4.5 oz (ounces) fjäder = den behöver 0,127 kg i kraft för att dra eller trycka ihop fjädern en viss sträcka. Med ett sportfilter (ex.vis KN) skall man byta till en hårdare på 8 oz (0,226 kg). Den är i mitt fall gul märkt (syns inte på bilden)

8: Fjäders är här på sin plats ovanför kolven och hjälper till att bromsa kolven.



Detta blev en kortversion i grunderna för hur en SU förgasare fungerar. Vi har bara skrapat lite på ytan och en förgasare består av många fler delar som jobbar tillsammans och är allt rätt (eller nästan i alla fall) är det bara ut och köra. Och njuta av åkten såklart.

Nu äntligen är det dags att prata om bränslenålar och vilken bränslenål skall jag ha till just min motorkonfiguration. Dvs vad som fungerar ihop med alla de ändringar jag har gjort jämfört med originalutförande från fabriken 1965 fram till nu? Inte att förglömma, även 5% etanol har de blandat i bensen, om du kör på 98 oktan vill säga. Etanol har ett lägre energiinnehåll än bensen, vilket innebär att bränslebrukningen per mil ökar något. Fast etanolinblandning skall tydligen ha en positiv inverkan på klimatet.

Bränslenålar...

När man börjar gräva i hur många varianter det finns på bränslenålens profil (olika diametrar över dess längd) är det tur jag har kommit över en Excel snurra där de listar dessa nålar, faktiskt flera hundra varianter. Databasen är riktigt bra då du får fram olika diagram som visar diameterskillnader mellan olika nålar. Du väljer de nålar du vill jämföra i rullister och sedan får man resultatet direkt i form av siffror och diagram. Att bara få en lista med en massa diametersiffror är inte speciellt överskådligt. Bättre med flera varianter av diagram för samma sökresultat. Fast innan du börjar leta behöver man ha någon startnål att börja med, annars har du att göra i många timmar och inte det är ens någon garanti för att man hittar lämpliga kandidater.

MOSS har en tillbehörskatalogen på sin hemsida du kan ladda ner (sök på: Spitfire Parts Catalogue) där hittar du en massa roligt. De listar även förslag på lämpliga bränslenålar du kan prova, beroende på hur mycket du har modifierat din motor. Jag har ju ersatt min 1147 cc motor med en 1296 cc och har HS2 med "biased" nålar. Skillnaden mot "fixed" är att "biased" nålen är fjäderupphängd i kolven och att den är längre. Här ett urklipp:

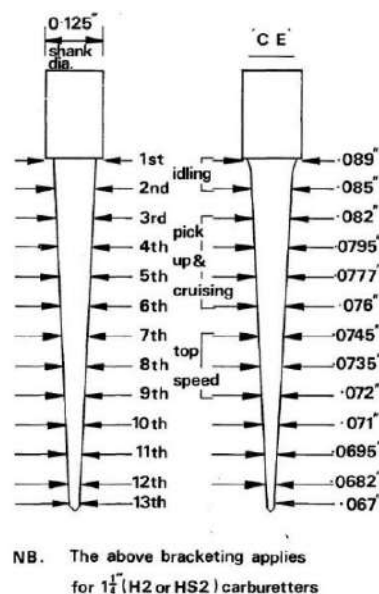
	Standard	Steg 1	Steg 2	Steg 3
Model	Needles for: standard	Needles for: filter and exhaust	Needles for: plus head and cam	Needles for: Fully modified
6 cyl 2000cc biased		'BAE' .CUD1104. .£17.30	'BAM' .CUD1111. .£17.30	
6 cyl 2500cc biased	'BDB' NZX8002 .£17.30	'BDQ' NZX8015 .£17.30	'BAE' .CUD1104. .£17.30	
1147 HS2 fixed	'AN' .AUD1478 .£16.00	'BO' .AUD1526 .£16.00	'H6' .AUD1242 .£16.00	
1300 HS2 fixed	'BO' .AUD1526 .£16.00	'H6' .AUD1242 .£16.00		
1300 HS2 biased	'AAN' .CUD1012 .£17.30	'AAU' .CUD1018 .£17.30	'ABT' .CUD1041. .£17.30	'ABY' .CUD1046. .£17.30
1500 HS4 biased	'ABT' .CUD1041 .£17.30			
Late cars use	'ADN' NZX4013 .£17.30	'AAQ' .CUD1014. .£17.30	'AAM' .CUD1011. .£17.30	'AAE' .CUD1010. .£17.30

9: Listan över olika motor modeller med de olika uppdatering och MOSS rekommendation. ABT till motor 1300 cc i steg 2, fast för den större motorn på 1500 cc används samma nål den redan i standardutförande.

Efter att jag hade rådfrågat MOSS föreslog de att jag skulle prova steg 2 varianten, **ABT**. Självklart med förbehållet att "du får prova dig fram, vi kan inte lova att det blir bra. Vårt förslag är bara en rekommendation och du behöver egentligen en rullande landsväg för att prova ut mer exakt rätt nål". Jaha, bara att gilla svaret och prova om det blir bra.

ABT har jag provat och den räcker inte till. Motorn går för magert och de klassiska förgasarsmällarna kommer vid gaspådrag. Sedan läste jag och gjorde en ny tolkning av ovan, "Needles for fully modified". Hm, de kanske betyder en motor som har alla i listan genomförda förändringar? Varför inte testa. Med **ABY** blev det klart bättre, men inte till 100%. Särskilt vid lite lättare acceleration ("pick up"). Efter kontakt med Förgasarteknik fann jag en kandidat som verkar intressant att jämföra med **ABY** nålen, nämligen **AAA**. Att jag valde just denna var att den fanns hemma och även visade sig ge lite mer bensen vid lätt acceleration. **AAA** blev också den första att provas med rätt viskositet på olja i förgasaren. Nu går motorn riktigt bra i alla förhållanden.

10: Nå CE för att visa diametrar för just denna vid respektive position. Här ser man att lätt acceleration / pick up ligger i position 3 till 5/6.



Excel snurran...

Om du bara är ute efter en ersättningsnål då den nål du egentligen vill ha inte längre finns att köpa kan man använda en sökfunktion. Den listar då 31 andra nålar som kan vara tänkbara kandidater. Med nedan urvalskriterier är matchningen 99,224% ända upp till 99,655% i "goodness of fit". Referensnål är ABY.

Formel för att översatt nåldiameter från tum till millimeter, som exempel tar vi värdet för station 7:
 $653 * 0,0001 * 25,4 = 1,658$ millimeter.

SU Needle Selection Worksheet

Select the parameters below using the drop-down lists

Search/Sort Database **SU Needle Needle Search & Select Worksheet**
 Make no changes to the spreadsheet except through the drop down lists below or in the custom search profile below.

Needle Diameter Family	Reference Needle	Maximum Needle Diameter Deviation	Minimum Station to Match	Maximum Station to Match	Search Using a Custom Profile
0,090 inches	ABY	10 x10 ⁻⁴ inches	2	6	Yes

Custom Search Profile

Needle Type	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
ABY	890	850	827	798	771	720	653	621	589	557	525	493	461	429	429	429

Note: Values listed are in units of ten thousandths of an inch (.0001) where, for example, 890 = .089 inches, or 20 = .002 inches

Search Results (starred "*" Needle Types match search criteria)																	Goodness of Fit	
ABY	*	890	850	827	798	771	720	653	621	589	557	525	493	461	429	429	429	100,000%
ABJ	*	890	850	830	800	765	725	715	686	658	647	636	625	614	605	595	584	99,655%
GH		890	845	820	786	753	695	635	586	570	565	565	565					99,989%
ACE		890	850	830	806	785	744	722	709	698	683	670	659	646	633	620	607	99,985%
EY		880	856	835	812	789	741	716	708	704	701	698						99,946%
ADX		890	855	835	810	788	738	670	610	578	548	530	516	500	483	468	450	99,930%
CZ		890	850	827	806	785	745	727	710	693	675	657	640	625				99,910%
ADU		890	855	835	813	787	752	732	707	700	677	656	635	616	596	576	553	99,847%
CU		890	850	825	800	775	735	715	700	683	665	647	630	610				99,839%
AAU		890	850	828	806	780	745	710	675	647	620	590	560	530	500	470	440	99,799%
BF		890	850	820	796	764	720	680	635	591	549	505	463	420				99,752%
ADP		890	850	833	813	783	748	725	712	696	685	675	656	640	620	600	580	99,712%

< > Intro **Search** Custom Profiles Search Help Custom Help Profiles Help Blad1

11: Lite förklarande text. Nålfamilj 0,090 tum är största diametern på nålen, avrundat från 0,089 tum = 2,26 millimeter. I föregående bild visar det var station 1 är av 13 st. Sedan kan man välja vad diametern maximalt får avvika; här valde jag 0,001 tum = 0,0254 millimeter. Ju större avvikelse man tillåter ju lägre blir procenttalet för "goodness of fit". När man sedan tar med att kolven bara kan röra sig 23 millimeter på en SU HS2 är det till station 9–10 som är av intresse. De högre värdena kan inte nyttjas av min lilla SU förgasare.

Sedan valde jag att nålen måste matcha ABY på minsta 2 stationer, men det behöver inte vara fler än 6 stationer som matchar (inom avvikelse 0,001 tum). Om du söker på "su needle comparison chart" ute på nätet hittar du mer listor mm om du vill leta själv. Röd beteckning är biased/fjädrande och grön är fixed/fast inspänd i kolven.

Dags att vi börjar jämföra nålar från MOSS förslag samt min AAA nål.

12: 3 stycken bränslenålar:

AAN som är fabriksstandard.
 ABT som är för steg 2.
 ABY som är för steg 3.

Fortsättning följer...



One Triumph leads to another.

The Triumph TR6 is one of those rare cars whose performance lives up to its appearance. And there's no disputing the fact that the TR6, with its new matt black front spoiler, is a most aggressive looking machine. Even when the TR6 is standing still, there's something in the way those big 185 x 15 red band radials straddle the road. And when that 2.5 litre ohv six cylinder engine fires into life, and the low growl comes rumbling from the twin exhausts, even the most hard-headed feel their adrenalin race a little faster.

It's a sports car with seemingly boundless energy. No matter how hard you push her,

the TR6 always seems to have lots more in reserve. Of course, it isn't the easiest car in the world to drive. But in the hands of a man who knows his way around the chicane the TR6 responds magnificently, providing a very personal kind of satisfaction. The Triumph TR6.

Ask your British Leyland dealer to show you all three Triumphs—TR6, GT6 and the new widetrack 1.5 litre Spitfire 1500. You'll find him listed in the Yellow Pages.



All Triumphs are backed by five British Leyland parts depots in Canada and a coast-to-coast dealer network.



Triumph

MHRF försäkringen

Som medlem i en MHRF ansluten klubb (som Triumph Club of Sweden) har du möjlighet att teckna det som förmodligen är den bästa försäkringen för klassiska fordon. Gå in på MHRF:s hemsida och läs hur det går till. <https://mhrf.se/mhrf-forsakring/innan-du-ansoker/>.

Lite saker som är bra att veta:

- Du får en aktuell värdering av fordonet vid skada och du får en ersättning som motsvarar ett svenskt marknadsvärde under förutsättning att du betalt en premie som motsvarar marknadsvärdet.
- Du stödjer MHRF:s arbete när du tecknar en försäkring IOM att försäkringen är MHRF:s främsta inkomstkälla.
- Och du stödjer klubben eftersom vi får en ersättning för varje försäkring.
- Du, dina passagerare och fordonet transporteras i det flesta fall till din hemadress vid en skada som gör att ni inte kan ta er hem för egen maskin.

Idag kan du få en försäkring för i stort sett alla fordon som är äldre än 30 år och för många fordon som är 20 år och äldre, fordonen behöver inte vara perfekta eller helt original. Du kan även försäkra mopeder, motorcyklar och andra fordon genom Triumphklubben.

De huvudkrav som finns är:

- Fordonet får bara användas för nöjeskörning. Alltså till träffar, utflykter mm. Men inte för att åka till stormarknaden eller jobbet.
- Du ska ha fordonet i garage när du inte är på resa med fordonet.
- Du måste ha brandsläckare.
- Du måste ha huvudbrytare i elsystemet.

Några exempel på fordon vi kan försäkra:



Triumph Motorcykel från mitten av 1950-talet.



Ferguson Grille traktor.



Sptifire 1500 och även Rover bredvid.

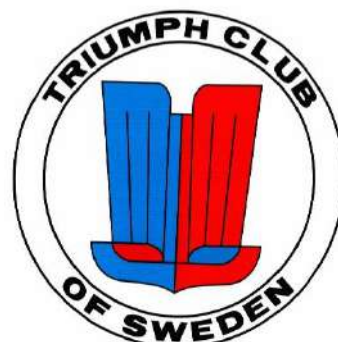


Monark moped (likadan som min bror hade).



Text och bilder

Leif Persson



CLUB REGALIA

Kontakta Bengt Spennare: 070-310 16 87, regalia.tcs@gmail.com. Kostnad för frakt- och emballage tillkommer.



Tyglogga
30 kr



Flaskhållare
20 kr



T-shirt
Svart, röd
120 kr



Slips 60 kr



Slipsnål 25 kr



Manschettknappar
50 kr

Vit skjorta
med loggan
150 kr



Bilventilhattar
80 kr



Keps 130 kr



kaffemugg
50 kr



Burkhållare
20 kr



Vagnsmärke
emalj 250 kr



Järnskylt
30 cm 700 kr,
50 cm 900 kr

Kuddöverdrag
30 kr



Flaska 50 kr eller Ölglas 50 kr /st



Themugg
85 kr

Bildekal
15 kr



I'd rather drive my Triumph



BENNETTS

TRIUMPH LOTUS
RESERVDELAR - SERVICE

Tel: 0302-232 36
Fax: 0302-243 19

Däckvägen 2, 443 61 Stenkullen
E-mail: sportscars @ bennetsimport.se

**Classic
CENTER**

Din Triumph leverantör!



www.classic-center.dk

0-30 kg endast 140DKK*
Gratis leverans till din dörr vid inköp över
1500 DKK*

Tlf. 98374190 - info@classic-center.dk

*Vilkår gäller

TRIUMPH 2000

Den körsäkra familjebilen med sportvagnsprestanda

Ni som vill ha en lyxbil med suveräna prestanda till ett oslagbart lågt pris måste i eget intresse se och provköra denna fantastiska bil.
En stor 6-cylindrig bil med komfortabel plats för fem personer och massor av bagage. En idealbil för såväl långa som korta resor.

RIKTPRIS fritt på gatan, inkl. statliga skatter och dubbel rostskyddsbehandling
Kronor 18.400:-

VAD NI BÖR VETA OM TRIUMPH 2000

6-cyl. toppventilmotor, 2000 cc, 100 hk SAE • Dubbla förgasare • 4-växlad låda, hellsynkroniserad med kort växelspak av sporttyp • Servosisterat bromssystem med skivbromsar fram och trumbromsar bak • Separat fjädring • Delad bakaxel • Kuggtångstyrning • Däck 6.50x13 • Ultra-effektiv värme och ventilation även för passagerarna i baksätet • Helt nedfällbara ryggstöd • Biddbar • Inbyggda strålkastare • Barnsäkra dörrar • Fäste för säkerhetssele • Ett års TRIUMPH-garanti

**Generalagent
UNO RANCH AB**

KARL GUSTAVSGATAN 25 — GÖTEBORG C — ENGELBREKTSGATAN 6
Telefon växel 031/17 79 60, 13 71 86 — Telegramadress: UNORANCH

Auktoriserade TRIUMPH-försäljare inom Stockholmsområdet:
Stockholm: AB Wahlbiliar, Ostgötagatan 6, tel. 44 01 75, Rolf Halder AB, Belgor Järnsgatan 101, tel. 30 06 69, Raymond Sjöqvist AB, Norra Stationsgatan 53, tel. 31 67 61. Huddinge: K. O. Lund AB, Rödsgatan 5, tel. 57 29 00. Södertälje: Biltfirma Lars Pettersson, Bäckvägen 21, tel. 0755/124 16.

Svensk Motor Tidning 1.11.1964 Nr 18

THE TRIUMPH 2000 ARGUMENT

MOTOR - week ending July 2 1966
www.retro-motoring.com

The top-gear man buys a Triumph for what's under the bonnet

It's a matter of temperament... if you like your car to be young and athletic, then your preference in the 2000 class will be for the Triumph.

Single compatibility. Top-gear advantages. In checked Britain '66 the most desirable car qualify you can buy is fast, safe, over-thing speed. The Triumph's top gear gives you the sharpest acceleration in its class: a comprehensive test by 'Motor' showed a 6.6 seconds' lead from 20 to 60 mph in top.

More advantages for the Triumph. This is the 2000 that goes from 0-60 in 13.6 secs. The one with 500 cylinders (which means smoothness, for there's nothing blastic about the Triumph's power). And it's the FIVE center (which means someone on someone else's lap that much less often). Price? A modest, not to say abbreviated, £1175.55 ex. w.t.s. inc. p.s.t.

'Extra' advantages: overdrive or automatic transmission as choice. Clip the coupon and realise your ambition! £1175 is little enough as 2000's job, but it's too much to spend just to gratify one's top-gear fantasies. So clip the coupon and read the Book of the 2000. You'll see that the Triumph is not just young and athletic, it's beautiful too.

To: Standard Triumph Sales Ltd
Country: Scandinavia
Please send me the Book of the 2000

Name _____
Address _____
M.V.C.

TRIUMPH

sweetest performance value in America

Place this for one for a moment. This world-famous 70-hp 6-cylinder actually averages 60,000 miles without a major overhaul. It's racing to go up to 70 miles per hour... when it will be the fastest... service is easily needed but very easy. And the whole machine enjoys the ride with plenty of fuel and big room. Just a touch down the back seat making 30 in. of carrying space available.

from the truth in this book. Now you know the reason... the 1966 Triumph 2000 is the best of the Best. Wagon or Sedan. In America's sweetest performance value. Come for a drive in your Triumph today! Here's the address: European Import, it goes to write for you: European Delivery Division, STANDARD TRIUMPH MOTOR CO., 2740 Broadway, Dept. P-17, New York 10, N.Y.

TRIUMPH

4-door sedan only \$1699.

BIDRAG TILL
THE TRIUMPH !?
Hur gör man ?
JO!



1. Du åker på en träff.
Tar en massa bilder.

2. För över bilderna till
datorn, och skickar
till redaktionskommittén
med lite tillhörande text.



editorialstaff.tcs@gmail.com

3. Och Voila!
Ditt bidrag blir en artikel
i tidningen.



DET ÄR LÄTT HÄNT! Se till att du har rätt skydd för ögonstenen... MHRF-försäkringen!

Sedan några år finns det MHRF-försäkringar som passar i stort sett alla Triumphbilar, så nu finns det ingen anledning att inte ansöka om marknadens bästa försäkring för veteranbilar. MHRF-försäkringen är den mest heltäckande, bäst anpassade och enklast utformade försäkringen som finns tillgänglig för ett samlarfordon i originalskick. MHRF-försäkringen har dessutom den lägsta årspremien och den mest realistiska körsträckegränsen: Den årliga körsträckan får i praktiken vara obegränsad, men aldrig innehålla nyttokörningar. (Den statistiskt genomsnittliga körsträckan för de MHRF-försäkrade fordonen är 90 mil per år...). Sveriges alla Triumph-bilar numera är mycket äldre än den rullande 20-årsgräns MHRF och då finns inga begränsningar i årsmodellen längre. Tillverkningsdatum för vår 'nyaste' Triumph är 30 september 1981.

**SÅ GÖR SLAG I SAKEN! KONTAKTA LEIF PERSSON PÅ TEL 011-18 16 97
OCH BESTÄLL DINA ANSÖKNINGSHANDLINGAR**



Hälsningar Leif Persson

011-18 16 97 vp.triumphclub@outlook.com

MHRF försäkringsansvarig, Triumph Club of Sweden



OAVSETT VILKEN TRIUMPH DU HAR FATTAT TYCKE FÖR

If...

Triumph Club of Sweden & If... har träffat avtal om... **SAMLARFORDONSFÖRSÄKRING**
Den har särskilt skapats för att skydda äldre fordon

Villkor för att få försäkring:

- Medlem i klubben 1 år (försäkringen upphör att gälla om du går ur klubben)
- "Bilen ska förvaras på betryggande sätt när den inte används", dvs. i enskilt garage eller i ett garage som få personer har tillgång till.
- Bilen ska vara 20 år eller äldre
- Bilen ska vara i originalskick eller så nära originalskick som möjligt
- En besiktningsman från klubben ska genomföra en besiktning där ev. skador och avvikelser från originalskick dokumenteras.
- Foton från alla 4 håll, motorrum, kupé/sittbrunn och bagagerum ska lämnas till klubbens kontaktman.
- Om bilen blir godkänd vid besiktningen lämnas en ansökan/anmälan in till If...

För frågor angående if... försäkringen, vänd er till:

Leif Persson, 011-181 697, vp.triumphclub@outlook.com

Hur får bilen användas?

- Högst 500 mil/år
- Bilen ska nyttjas som hobbyfordon, dvs. för veteranrallyn, klubbträffar och enstaka privata nöjesturer.



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS



ALL THE PARTS YOU NEED

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



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

SVERIGE RUNT

Nordligaste punkten i Maunu
by, Karesuando, Lappland
(N68°28'40" O22°12'01").

Östligaste punkten i
Haparanda, Norrbotten
(N65°49'00" O24°08'46").

Högsta punkten på en
genomgående väg i det allmänna
vägnätet, 975 möh på väg 531
Flatruetvägen, Härjedalen
(N62°44'24" O12°44'27").

Högsta punkten på det allmänt
tillgängliga vägnätet, 1001 möh
på väg 1063:s vändplan uppe på
Nipfjället, Dalarna
(N61°57'36" O12°50'50").

Geografiska mittpunkten, 465 möh på
Flataklocken, Torpshammar, Medelpad.
(N62°23'13" O16°19'20").

Med min **TRIUMPH** till
det allmänna vägnätets
ytterlighetspunkter

Västligaste punkten i Stensvik,
Strömstad, Bohuslän
(N58°59'45" O11°07'15").

Kungliga Slottet i Stockholm:
Slottsbacken i Gamla stan,
Stockholm (N59°19'34" O18°04'20").

Lägsta punkten på det allmänna vägnätet, 66
muh nere i Muskötunneln, Södermanland
(~N58°58'05" ~O18°02'35").

Tidigare Triumph-
importören Uno Ranchs
bostad:
Viktor Rydbergsgatan 20
i Lorensbergssområdet,
Göteborg
(N57°41'43" O11°58'44")

Platsen för Triumph's Club of Sweden
konstituerande: Eggvena bygdegård i
Herrljunga, Västergötland
(N58°05'10" O12°53'25").

Sydligaste punkten, Smygehuk i
Skåne (N55°20'13" O13°21'34").

Lägsta punkten på landets yta, 2,4
muh invid Ringvägen, Kristianstad,
Skåne. (N56°01'19" O14°11'00").

Det här vackra och mångmiliga diplomater tilldelar klubben de som med sin Triumph besökt (och fotograferat!) samtliga de 12 markerade ytterlighetspunkterna åtkomliga via det allmänt tillgängliga svenska vägnätet. Detta är de Nordligaste, Östligaste, Västligaste och Sydligaste ändpunkterna samt: den Geografiska mittpunkten, den Lägsta punkten på landets yta, den Lägsta punkten på det allmänna vägnätet, den Högsta punkten på en genomgående väg i det allmänna vägnätet och den Högsta punkten på det allmänt tillgängliga vägnätet. Till dessa lägger vi sedan platsen för Triumph's Club of Sweden konstituerande: Eggvena bygdegård och Triumph-importören Uno Ranchs dåvarande bostad i Göteborg. Som svensk klubb är det sedan naturligt att även ha med det Kungliga Slottet i Stockholm i listan – för att göra dussinet fullt...

Detaljer och GPS-positioner för de 12 punkterna får du om du
kontaktar klubbstyrelsen eller direkt till 

