

THE TRIUMPH

TRIUMPH CLUB OF SWEDEN

TRIUMPH
CLUB
OF SWEDEN

Nr 2 2024

ÅRG 45 VOL 182

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



Ny redaktör sökes!!!



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 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
070-561 37 93
tony.mansson@objektutveckling.se

FÖRSÄKRINGAR KLUBBENS REPRESENTANTER:

MHRF-försäkringen (Riksförbundets egen) Leif Persson Tel: 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
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

Triumph TR4-6
Leif Persson
011-181 697, 0761-27 17 81
vp.triumphclub@outlook.com

Triumph TR7
Kai Asp
070-666 29 86

Triumph TR8
Odd Hedberg
0173-171 31

Spitfire Mk1-2
Per Holm
070-535 70 71
per.holm@tibronet.se

Spitfire Mk3
Anders Olsson
073-0661107

Triumph Roadster 1800/2000
Thord von Heideken
0157-441 34

Triumph Herald
Dag Åsvärn
08-6522956, 070-6503477

Spitfire MkIV/1500
L-Å Larsson
070-959 00 00
lars-ake.larsson@hotmail.se

Triumph GT6
Ulf Wincrantz
013-33 12 25, 070-663 21 02
ulf.wincrantz@swipnet.se

**Triumph 2000, 2500
2,5 PI, 1300, Stag**
P-O Thörnqvist
0505-304 23, 070-553 08 40

Modellspecialisterna har svar på frågor kring era bilar. Intressanta frågor kan vid behov återges i tidningen till läsarnas allmänna förkovran.

Aktuell bilägare anonym vid önskan.

Specialister för Standard, Bond, Spartan sökes för närvarande.

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.

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!

23-0113-2023 P	Sören Carlsen	Taffelanden 7 DK-9440 Aabybro, Danmark sagcarlsen@gmail.com		
23-0114-2023 M	Magnus Pfem	Floragatan 3 263 33 Höganäs gitarrpfern@hotmail.com	Spitfire Mk2 ADL 924 073-436 76 07	FC 74367 L
23-0116-2023 M	John Davis	Kompanigatan 8 235 31 Vellinge johndavis@hotmail.se	Spitfire mk IV YFM 117 073-919 03 20	
23-0150-2023 M	Mats Sjöström	Åkerbärsvägen 4 806 37 Gävle mr_sjoström@hotmail.com	Herald 13/60 DBL 140 070-692 98 05	GE 16740 LSC
23-0151-2023 M	Hugo Steg	Sveavägen 81 113 50 Stockholm hugo.steg@gmail.com	Spitfire Mk2 ECL 663 072-502 93 18	FC 76576 L
23-0161-2023 M	Svante Gradin	Brattebyvägen 10 456 62 Hunnebostrand grandin_svante@hotmail.com	GT6 Mk1 GFN 299 076-065 91 72	KC 00007 LO

INFO TILL NYA MEDLEMMAR

Tidpunkten när man blir medlem i klubben kan försäkra 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, Registrervårdare

Ordföranden har ordet

Glad kommande Påsk Triumphvännar!

Ja nu är det väl så att våren definitivt är i antågande. I varje fall här i södra änden av landet. Tranor har siktats, krokusarna scillar kikar fram och fåglarnas läten skvallrar om en varmare tid.

Efter klubbens styrelsemöte i Huskvarna har väl en del sysslor fördelats ut för att lätta på arbetsbördan. Dock återstår ytterligare några för att det skall bli riktigt bra. Vi får hoppas att viljan finns hos medlemmarna.

Glöm nu inte att **boka in ITD:n i sommar** på Lundsbrunn Hotell och Spa. Denna sammankomst är ju höjdpunkten på klubbens verksamhetsår. Har du/ni inte deltagit tidigare så är det på tiden. Jag kan lova att ni inte blir besvikna.

Tänk att träffa likasinnade och få sparka däck och grotta ner sig i teknikaliteter under avslappnade former. I år skall det bli Triumphåkande här hemma. Dock hade vi tänkt att köra med Spitten till ITD:n, men då vi har klubbshoppen med oss så

får det bli vardagsfordon som kan ta lite mera packning. Men för er som tvivlat skall vi ta med oss bildbevis.

Övrigt mekande tar väl lite små skutt då och då när det ständigt kommer annat emellan som skall göras, men skam den som ger sig.

Glöm nu inte att **skicka in bilder till klubbens redaktion samt även lite text**. Klubbens tidnings existens hänger ju på oss alla. Finns det inget inkommit material så blir ju resultatet en väldigt tunn tidning.

Nu hoppas jag att ni alla ligger i startgroparna med bilarna för den säsong som närmar sig med stormsteg. Det viktigaste är ju att Triumphen är vägvärdig. Många fordon i klubben är ju fyllda medelålder eller mer.

Ha nu en riktigt skön vår, så ses vi förhoppningsvis någonstans i vrimlet.

**Hälsningar
Bengt S.**

Innehåll

Nya medlemmar	3
Ordföranden har ordet	3
ITD 2024	4
Lukas, mörkrets uppfinnare	6
I garaget del 3 2022	7
Da Capo-Bröllop 2022	12
Bröllop 2011 Repris	13
Bilträff vid Café Rosenhill	18
Bilträffar vid Skuggans Café	19
Ytterlighetspunkterna	27

Vi söker en redaktör till tidningen

editorialstaff.tcs@gmail.com

THE TRIUMPH

Ansvarig utgivare: Bengt Spennare

Annonsspriser

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

1. Minst 5 års medlemskap i Triumph Club of Sweden. Medverkat som funktionär på minst tre stycken träffar.
2. Deltagit på minst ett styrelsemöte.
3. Besökt minst fyra olika arrangemang/träffar arrangerade av klubben.
4. Genomfört en resa utomlands med egen Triumph.
5. Bidragit med minst en artikel till klubbtidningen.
6. Ha satt foten på brittisk mark.
7. Triumphen skall vara besiktigad för veteran-/entusiast /samlarfordonsförsäkring
8. 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 rådbåka edra hjärnor och titta i backspelen för att få ihop kriterierna och skicka in till:

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

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.

Förstasidans bild:

Bil i solnedgång av Mathias Palmberg

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

Lucas, mörkrets uppfinnare!

Lars Rånnäng

"En ingenjör på en känd svensk bilfabrik har upptäckt vad det är som får elektriska komponenter att fungera! Det är röken som gör det!!

Det är nämligen så att varje gång röken läcker ut ur ett elektriskt objekt så slutar den att fungera. Detta har bevisats med hjälp av upprepade försök och resultatet blir alltid den samma.

Tänk efter själv! Kommer du ihåg när det rök ur laddningsregulatorn på din bil, bilen stannade! Eller när det kom rök ur diskmaskinen, den slutade fungera och du var tvungen att handdiska.

Det är naturligtvis så att isoleringen runt ledningstrådarna är till för att hålla röken på plats, när sedan isoleringen läcker så försvinner all rök ur och allting stannar.

En del apparater behöver mer rök än andra, till exempel startmotorn på bilen, det är därför den kabeln är så kraftig. Man har också utvecklat teorin ytterligare. Varför läcker Lucas mer än Bosch elsystem??

Jo, Lucas är Engelskt - allt engelskt läcker. Engelska hustak läcker in vatten. Engelska motorer läcker olja. Engelska däck läcker luft. Engelska bromsar läcker hydraul vätska och självklart läcker engelska regeringen försvarshemligheter. Så slutsatsen måste därför bli att engelsk elutrustning läcker, annars vore något fel.

Lösningen för den insomnade engelska bilindustrin var lika enkel som genialisk, när för mycket rök hade läckt ut var det bara att fylla på med mer. På samma sätt som man gjorde med motorolja, luft i däcken osv. Vad gäller försvarshemligheter var lösningen dock annorlunda, här mörkade man problemet och allt gick åt pipan istället.



För er som tvivlar på sanningshalten, kolla i bilderna på den genialiska rökpåfyllare



som verkstäderna använde när det begav sig. Denna sista kända påfyllare såldes för en stor summa £ på Ebay för ett tag sedan till en lycklig köpare. Och vi som ägare till den engelsk kvalitetsbil Triumph hoppas nu att alla tråkningar om Lucas och rök härmed upphör. Rök ur elsystem är en produktgenskap som kunden förväntar sig.

I garaget vintern 2021/2022. En mekarartikel. Del 3.

Text och bild Lars Rånnäng.

Här kommer sista delen av vinterjobbet. Mer från Excel snurran och om bränslenålar. Även mitt tips hur jag luftbalansera förgasarna vid 2000 varv per minut. Ett byte till en mer tidstypisk batterifrånskiljare och med en klart bättre ergonomisk placering knyter ihop säcken för 2021–22.

I nedan kalkylblad kan jag ha upp till 5 olika nålar att jämföra med. Jag valde alla 5 från MOSS samt mitt eget AAA val. AAN är vald som referensnål, i nedre tabellen ser man diameter skillnaderna för de 4 andra.

SU Needle Profile Comparison Worksheet

Select needles **ONLY** through the drop down lists!!

Select the cell containing each needle entry. Then select the double arrow to choose a needle profile. To change the needle diameter family, select a different needle diameter family on the Search sheet.

Reference Needle:	AAN	Comparison Needle 1:	AAU	Comparison Needle 2:	ABT	Comparison Needle 3:	AAA	Comparison Needle 4:	ABY
-------------------	-----	----------------------	-----	----------------------	-----	----------------------	-----	----------------------	-----

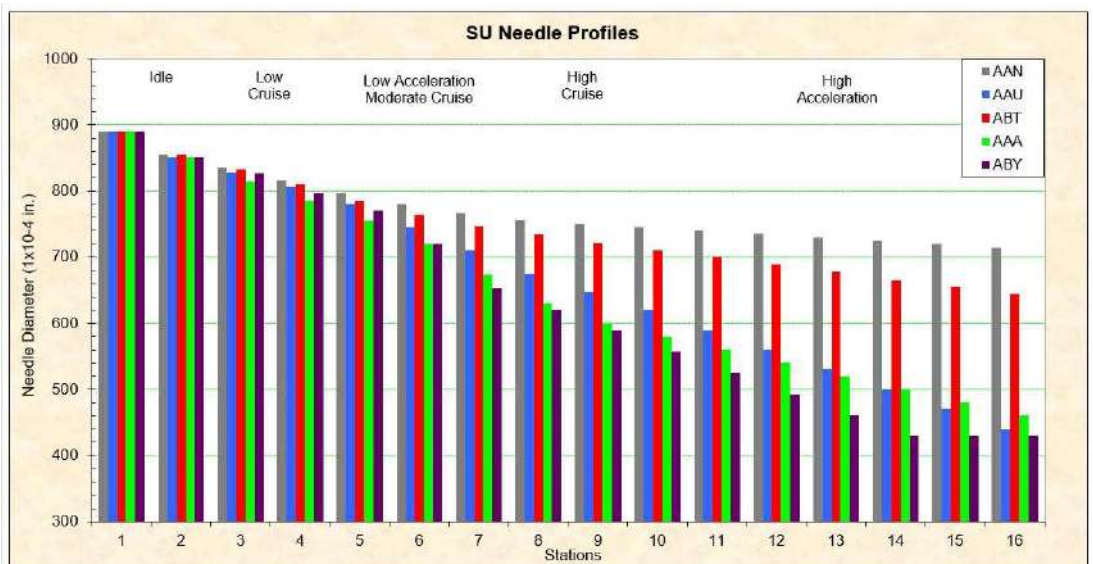
SU Needle Profile Comparisons

Needle	Stations															
Type	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
AAN	890	855	835	815	797	781	767	757	750	745	740	735	730	725	720	715
AAU	890	850	828	806	780	745	710	675	647	620	590	560	530	500	470	440
ABT	890	855	833	810	785	763	747	734	722	711	700	689	678	666	655	645
AAA	890	850	814	785	755	720	674	630	600	580	560	540	520	500	480	460
ABY	890	850	827	798	771	720	653	621	589	557	525	493	461	429	429	429
Deviations from Reference Needle (AAN) Profile (Lean (+); Rich (-))																
AAU	0	-5	-7	-9	-17	-36	-57	-82	-103	-125	-150	-175	-200	-225	-250	-275
ABT	0	0	-2	-5	-12	-18	-20	-23	-28	-34	-40	-46	-52	-59	-65	-70
AAA	0	-5	-21	-30	-42	-61	-93	-127	-150	-165	-180	-195	-210	-225	-240	-255
ABY	0	-5	-8	-17	-26	-61	-114	-136	-161	-188	-215	-242	-269	-296	-291	-286

13: För steg 1 till 3 är de relativt lika, störst diameterskillnad har AAA med lite drygt 0,05 millimeter. Fast här ser vi bara en lista med en massa siffror. Det blir mycket mer överskådligt med diagram i olika former.

Nu blir det lite mer tydligt hur nålarna skiljer sig från varandra. Tyvärr, om man lider av den vanligaste formen av färgblindhet röd-grönt kan det bli svårare att läsa av diagrammet. Lite hjälp på traven; 3:a från vänster i varje stapel är röd för ABT nålen och den gröna ligger på 4:e placering från vänster som är AAA nålen.

14: Lite mer överskådligt, men ändå inte riktigt så enkelt som det kan bli. Staplar är ju klart enklare att tyda än bara siffror. AAA nålen är ju 4:e från vänster i varje stapel och är den jag vill jämföra med ABY, som ligger längst till höger i staplarna. Framför vill jag se vad som skiljer vid position 3 till 5/6.

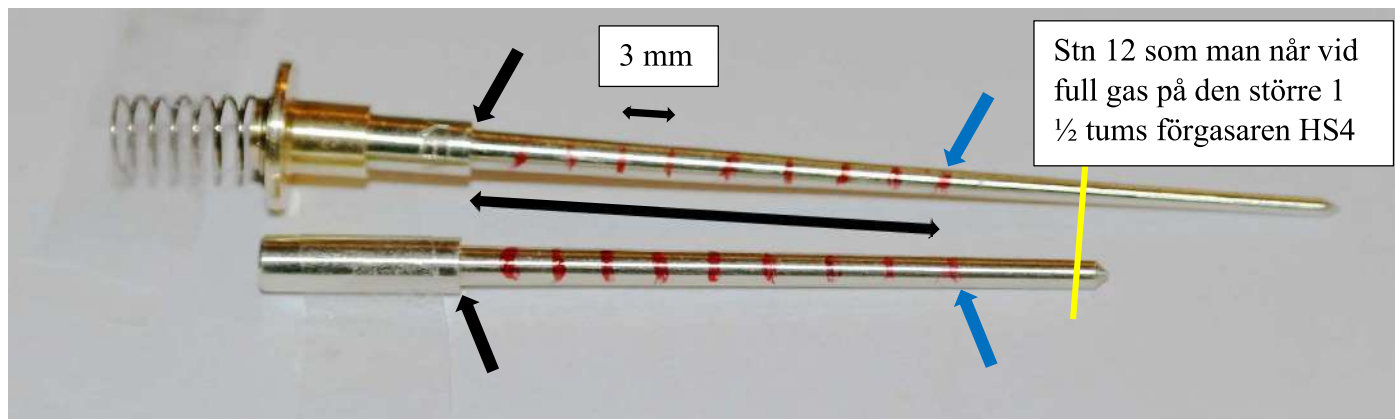


Sista bilden på nålar...

Bilden nedanför visar två olika långa varianter, båda passar dock min lilla SU förgasare. Överst ser vi en fjäder upphängd nål (biased) och den undre är en fast monterad variant (fixed). Den kortare tror jag inte

fungerar att använda i nästa större storlek på förgasare, en HS4. Den ökar i innerdiameter till 1 ½ tum, en ökning med 6,3 millimeter. I bilden har jag ritat in en gul linje som visar ungefär var änden på munstycket skulle befinna sig vid full gas på den större förgasaren. Vi låter den korta nålen hålla sig till lilla förgasaren.

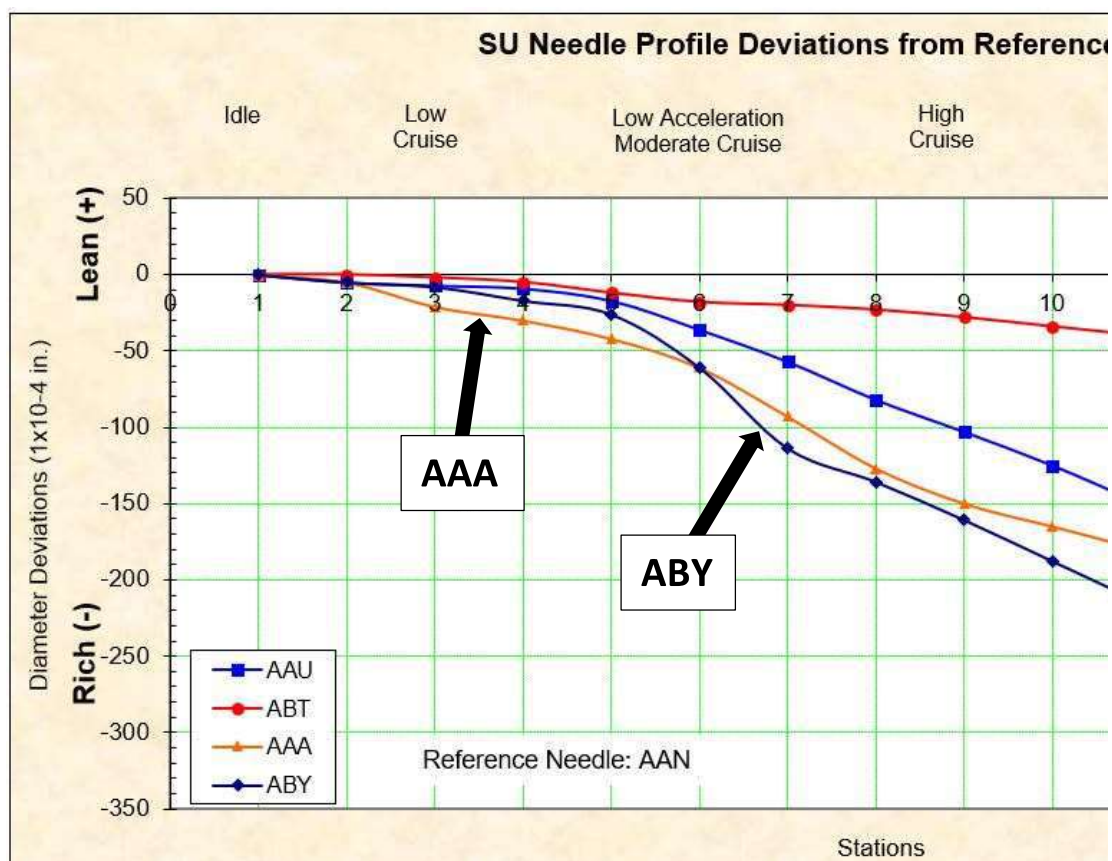
Fast jag blir allt lite förvirrad när jag kollar ute på nätet: Jag hittar olika värden på tum vs millimeter beroende på om det är en svensk eller engelsk förgasarsida. Jag har fått lära mig att en tum är 25,4 mm. Som exempel: En HS2 är 1,25 tum, vilket då ger värdet 31,75 mm. Detta stämmer bra med verkligheten. Fast på den engelska hemsidan anger de ett värde på 33,77 mm. Jaja det finns säkert någon förklaring på detta.



16: här har jag med röda streck ritat in station 2 till 10, räknat från vänster till höger. Station 1 är vid de svarta pilarna, precis vid övergången från den klart större diametern och båda har där diameter 890 (0,089 tum). De blå pilarna visar sedan var station 10 är, vilket är den högsta stationen min HS2 kan använda.

Avståndet mellan varje station är ca 3 millimeter, så totallängden för markerade från station nr 1 till nr 10 blir då ca 27 millimeter ($27/9=3$). För att förflytta munstycket 3 mm måste ställmuttern vridas 2,5 varv.

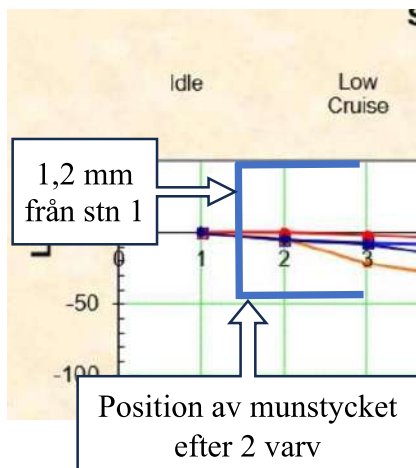
Station 1 används aldrig för att justera in mängden bensin munstycket släpper igenom, den används bara för att centrera nålen i munstycket. För diametern på nålen vid station 1 är den samma som hålet i munstycket, 2,26 millimeter. Hur det går till att centrera hoppar vi över här, det överlåter jag till andra instruktioner.



Sista diagrammet...

I denna bild blir det i stället ett diagram med linjer. Nu blir det mycket tydligare och enklare att se skillnaden mellan olika bränslenålar. Man får ut alla dessa tre diagram är från en och samma sökning i Excel snurren.

15: här ser vi att AAA börjar bli lite tunnare från station 2 jämfört med ABY. För att sedan mötas vid station 6. En tunnare nål innebär ju att munstycket kan släppa igenom mer bensin jämför med en tjockare nål.



I diagrammet ovanför beskär jag den till att bara visa upp till station 10. Detta eftersom kolven i en SU HS2 bara kan röra sig 23 millimeter uppåt i förgasaren, vilket innebär att det bara blir till station 10 som är av intresse.

En kort summering: Ett varv på ställmuttern ger en förflyttning av munstycket med 1,2 mm. Med 2,5 varv får vi en förflyttning motsvarande 3 mm, vilket är avståndet mellan 2 stationer.

Jag har valt att höja tomgångsvarvtalet (tmg) på min motor från standardvarvtal på ca 750 till ca 1050 varv per minut (rpm). Anledningen till detta är att jag får en jämnare tomgång och överlag en bättre körbarhet i låg hastighet. Sedan för att få en bra luft/bensin blandning på tmg så skruvas munstycket neråt 2 varv med hjälp av ställmutter.

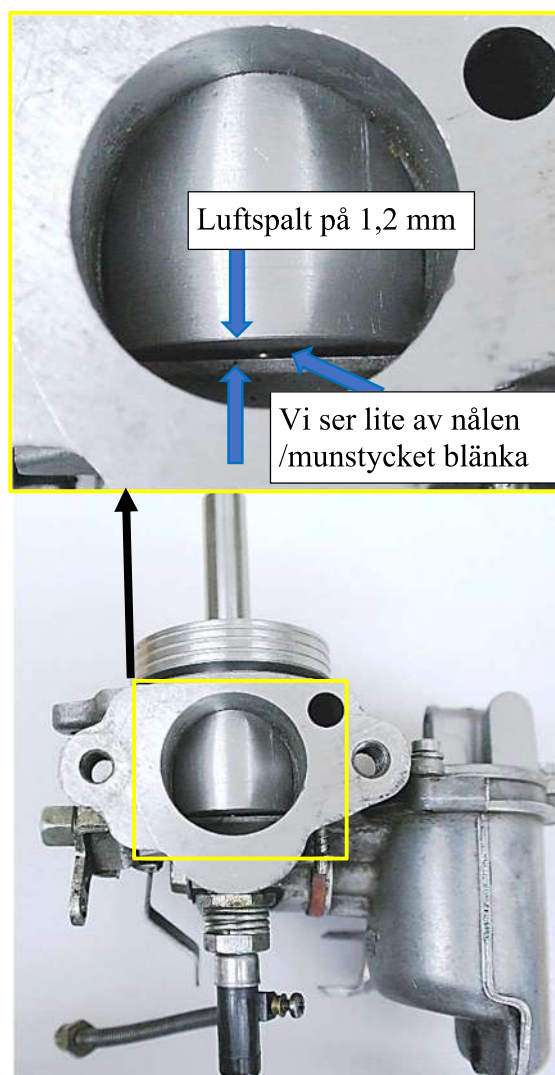
17: I bilden ovan blir det verkliga avståndet mellan munstycket och station 1 hälften av det jag skrev i ovan summering. Hur kan detta vara möjligt? 2 varv på ställmuttern ger ju 2,4 mm. Nästa bild förklarar bättre.

18: Med hänsyn taget till andra mått, bland annat venturiobryggans utformning, ställmuttern, materialtjocklek osv ser man förklaringen i bilden. Här är ställmuttern inskruvad (uppåt) tills det tar stopp. Då lyfter munstycket kolven uppåt med 1,2 mm och en lika stor luftspalt uppstår. Utgångsläget vi vill ha är noll i luftspalt.

Kolven ligger i detta läge inte längre an mot venturiobryggan, vi har en luftspalt på 1,2 mm och där har vi förklaringen varför det behövs 1 varv neråt så luftspalten blir noll och 2 varv för att få 1,2 mm. Fast detta gäller ju bara när vi utgår från detta noll läge med ställmuttern helt inskruvad.

Varför finns då detta förhöjda läge av munstycket så en luftspalt kan uppstå. Min bästa gissning är att detta används för att en korrekt centrering skall kunna ske mellan munstycket och bränslenålen utan att man behöver ett specialverktyg. Det går lika bra att använda bränslenålen för att centrera. För att förgasaren skall fungera korrekt är det mycket viktigt att nålen (och även kolven) kan röra sig upp och ner i munstycket utan att den skaver eller fastnar.

En dag när jag har lite långtråkigt ska jag även prova **ABY** nålen med rätt olja i förgasaren, bara för att se om det blir bättre eller sämre vid lätt acceleration jämfört med **AAA** nålen. Varför finns det så många varianter på bränslenålar kan man undra? En gissning är att alla biltillverkare av rang såklart vill ha sina egna nålprofiler. Detta var slutklämmen om undertryck, förgasarloja, bränslenålar och en hel del annat. Hoppas det kommer till nytta.



Fast artikeln fortsätter nu med mitt specialknep med tvåstegs balansering av luftflödet genom förgasarna. (jag har inte sett detta förfarande beskrivet någon annanstans, än). Detta knep fungerar ju bara om du har 2 eller fler förgasare monterad på din motor. Singel förgasarmotorer behöver ju inte balanseras på detta sätt.

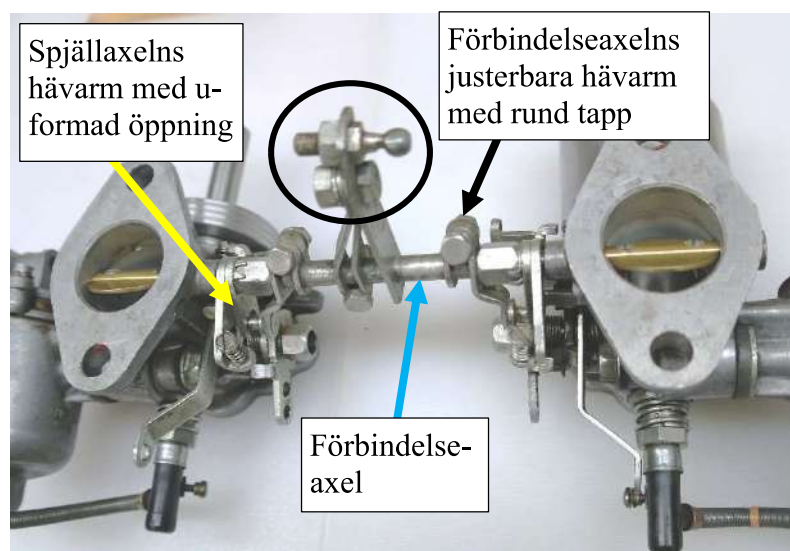
2000 varv per minut...

Alla beskrivningar när man balanserar luft och bränslemängd sker med motorn på tomgång. Det är ju trevligt om motorn går jämt och fint på tomgång, och bilprovningen blir ju också glada om du håller dig under max värdet på CO2 så slipper man få en anmärkning med risk för ombesiktning. Men vem kör omkring med motorn

på tomgång? Jag har försökt, men då går det inte fort. Min erfarenhet av obalans av luft och/eller bensen märks särskilt vid låg hastighet, i stadstrafik. Så jag började att balansera även vid 2000 rpm. Att jag valde just 2000 rpm kändes mer som ett lite lagom värde och saknar all vetenskaplig analys, utan är mer av typ mellan tummen och pekfingeret val. Vilken station är man då på bränslenålen? Förmodligen 3–4 (se bild 14).

Om man skall lyckas med att balansera är det som vanligt, grundförutsättningarna måste finnas med en frisk och bra motor att utgå ifrån är nödvändigt (som jag skrev inledningsvis) och att motorn har uppnått arbetstemperatur.

För att öppna spjällskivan lite använder jag mig av ståltråd som jag sedan fäster i något lämpligt som sitter fast på motorn och drar åt den tills jag har fått önskat varvtal. Här är det fritt fram att använda sin fantasi för vilken metod man vill använda. Individuell justering av luftmängden för respektive förgasare är möjlig tack vare att förbindelseaxeln är uppdelad i flera delar. Jag brukar välja att justera ned den förgasare som har det högre luftflödet. Det viktiga är att de balanseras och att båda släpper igenom lika stor mängd luft.



20: Det är vid den svarta ringen jag fäster ena änden av ståltråden för att kunna få upp motorns varvtal till ca 2000 varv per minut. Förkortas på svenska till r/m. På engelska blir förkortning rpm (revolutions per minutes).

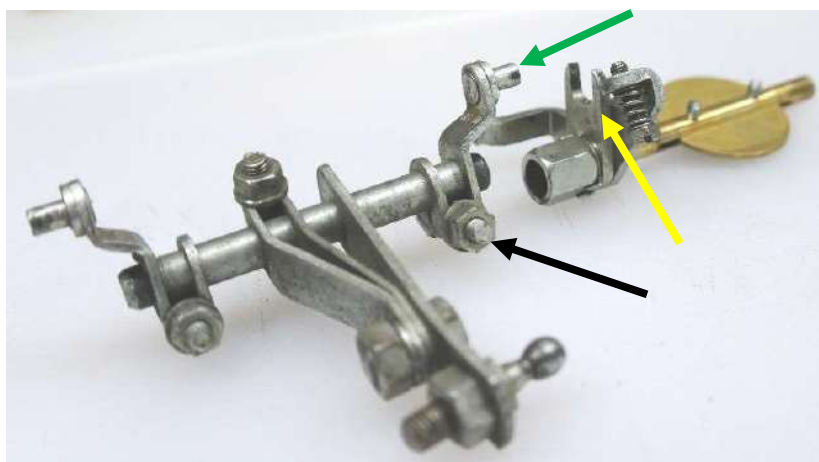
Den blå pilen pekar på förbindelseaxeln som sitter mellan förgasarna och består av ett flertal delar som är ihopskruvade till en enhet.

Den svarta pilen pekar på en av två justerbara hävarmar med rund tapp. De är monterad på förbindelseaxeln. Genom att lossa skruven något kan man sedan vrida hävarmen utan att förbindelseaxel samtidigt vrider sig. Smart va!

Den gula pilen pekar på spjällaxelns u-formade hävarm, där tappen passar in och överför på så sätt gaspedalens rörelse till spjällskivorna via spjällaxelns.

21: Här har jag plockat isär förgasaren ytterligare och fotat från en annan vinkel. Gul och svart pil pekar på samma som i bilden ovanför.

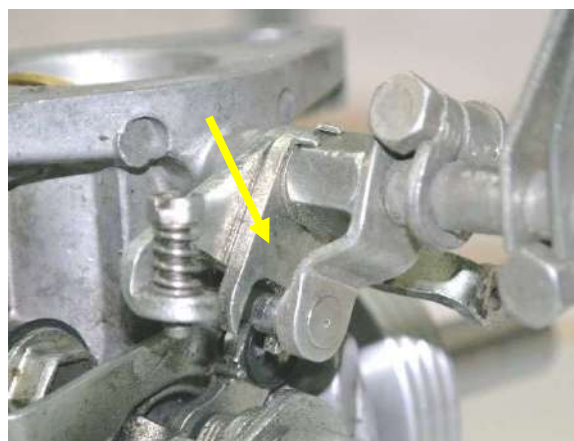
Den gröna pekar på den runda tappen som passar in i den u-formade öppningen.



22: En närbild där man ser att tappen är mindre än själva den u-formade öppningen. Det är just denna luftspalt som underlättar att man kan justera luftflödet och helt oberoende av den andra förgasaren. Gul pil pekar fortfarande på samma del.

Nu är det bara att lossa bulten lite, och försiktigt knacka på hävarmen med tapp tills du är nöjd med luftmängden.

Luftmängden mäts enklast med någon av nedan flödesmätare. Är man riktigt duktig kan även en genomskinlig plastslang användas, fast det är överkurs, så den metoden hoppar vi över.



Nu är det bara att mäta luftflödet på båda förgasarna och justera in så luftmängden blir så nära varandra som det är möjligt. Vill man lyxa till det, varför inte köpa två flödesmätare och mäta båda förgasarna samtidigt.



23: T.v. En äldre variant för att mäta luftmängden som skall in igenom förgasaren. På denna är det lite svårare att läsa av luftflödet eftersom den röda flottören gärna vill vibrera/röra sig lite upp och ner under mätning. Denna har en lägre noggrannhet än den till höger.

24: T.h. Här har vi en nyare variant med tydlig skala. Här är avläsningen stabil och värdet lätt att läsa av. På tomgång har min motor ett luftflöde på ca 7 kg luft per timme och förgasare. Jag minns dock inte vad värdet var för 2000 v/m.



Jag har även sett att det finns förgasare som har någon form av eftersläpningsmekanism, där denna funktion gör att bakre förgasaren öppnar före den främre. Varför denna funktion finns vete sjutton. Kanske den rätta benämningen på den u-formade hävarmen är eftersläpningshävarm? Nu till avslutningen på denna artikel.

Byte av batterifrånskiljare...



25: Den nya tidstypiska batterifrånskiljaren. Lättåtkomlig och nu placerad utanför- och till vänster om handskfacket.

Anledningen till byte av frånskiljare var egentligen två. Första och viktigaste var att jag hade tröttnat på att sträcka mig in hela vägen in i handskfacket för att nå frånskiljaren. Den satt inte bra till för mig i alla fall. Sedan ville jag att den skulle vara snyggare än de vanliga som har en stor röd plastnyckel. Mer tidstypiskt tack.



26: Batterikablarna till och från batterifrånskiljaren. Här gäller det att använda riktigt tjocka/kraftiga karosserigenomföringar så att de eventuellt stoppar skav mellan karossplåten och batterikablarna. Det vill vi inte vara med om, kan ju sluta med kortslutning, om man har otur.



The end...

Del 1 inledde jag med att min överväxellåda rasade redan på första turen i början på maj 2022, Så den sommaren blev utan Triumph fram till hösten då en ny var inköpt och monterad. Fast jag gav inte upp den rasade, jag plockade isär den och började leta efter reservdelar. Med hjälp av OD Spares parts, CVR och 123KUGELLAGER fick jag ihop det jag delar jag behövde byta ut.

27: Här ligger alla delar för att kunna renovera min havererade överväxellåda. En kommande artikel kanske?

Tack för denna gång. // Lars

Da Capo – Stag-bröllop 2011 och 2022



Den minnesgade TCS-medlemmen kommer ihåg att jag skrev en artikel om vår resa till Basel och vår sons bröllop där i juni 2011 (se The Triumph Nr.3 2011).

Några år senare var det dags för vår yngsta dotter att gifta sig också och hon ville gärna bli körd i pappas Stag från kyrkan till bröllopfesten. Pappa blev naturligtvis stolt över detta och lovade på stående fot att ta Stagen till Värmland för att göra dotter Rosalie glad.

Bröllopet gick av stapeln i Alsters Kyrka ca. 10 km norr om Karlstad, f.ö. pappas uppväxtort. Som ni kan se av bilderna, så återanvändes mycket av rekvisitan till Stagen, så bröllopsparen fick liknande upplevelser.

Vi körde till kyrkan där vi också inväntade bröllopgästerna som transporterades dit i två veteranbussar från Värmlands Bussveteraner.



Festen ägde sedan rum på Kullens Gård i Glumserud i Väse en bit öster om Karlstad. Gästerna tog de gamla dieselosande bussarna dit, medan vi (Brudparet och undertecknad) inväntade, i vidunderligt vacker natur på vägen, med en trevlig fotosession med en proffsfotograf, klartecken på att få köra fram till festen. Detta gjordes för att alla

skulle vara på plats för att se och höra Brudparet mullra in i Stagen framför allihop. Under stort jubel svängde vi så in framför skaran med gäster och sedan kunde festen ta sin början.



Som Stag-ägare kan man ju bara säga att denna bil är som gjord för att skjutsa brudpar, då man kan sitta på sufflettskyddet med benen i baksätet och dessutom ha bra handtag att hålla sig fast i – dvs T-bågen. Kan rekommenderas.

När skedde då allt detta? Jo, det var redan 16 juli 2022, men det tog ett tag att sortera ut alla bilder, så därför kommer bilderna först nu. Nu har fyra av våra fem barn gift sig och äldstingen och minstingen har begärt Stag-assistans. Vi får se om det blir en gång till.

P-O Egli
Medlem i TCS sedan 1990
Sköndal
0708-230353
Perolof.egli@gmail.com





Bröllopsresa Stockholm – Ba

Alphornsblåsare i full action. Hur skulle en StagV8 låta med sådana avgaspipor?



Denna berättelse kan vi tacka vår äldste son Christoffer för. I början av 2011 meddelade han att han och hans flickvän Lisa tänkte gifta sig på Midsommarafton. Till saken hör att han sedan 2002 är bosatt i Basel i nordvästra hörnet av Schweiz. När diskussionen kom in på av vad de önskade sig i bröllopspresent visade det sig att det enda som vi kunde ställa upp med var att komma till Schweiz med Stagen och köra dem mellan de olika aktiviteterna under bröllopsdagen. Vi funderade länge om en 38 år gammal bil skulle kunna stå distansen ut, men kom fram till att det skulle vi nog kunna ordna, bara den fick sig en professionell genomgång innan avfärd. (Vi får väl tillägga att det blev några ytterligare presenter från vår sida).

Eftersom vi hade ganska gott om tid beslutade vi oss för att kontakta Steve Pike på English Car Care (www.englishcarchive.com) i Löddeköpinge, som är professionell och som själv har haft flera Stag. Vi skulle lämna bilen runt 1 juni för att han under en tvåveckorsperiod skulle hinna med att kolla upp väsentliga delar inför en långfärd, samt att byta suffletten som sett sina bästa dagar.

Avfärden var satt till söndagen den 19 juni från Skåne, och vi anlände i god tid redan på torsdagen för alt, som tanken var, hämta ut bilen då. Steve höll på med bilen, och ringde på kvällen och sade att det går nog inte att fixa till den, för när han skulle byta det högra bakhjulsdraget, så visade sig att felet inte alls låg där utan det var hjulnavet som hade gått sönder. Detta var ett fel som SLever aldrig varit med om, och att beställa något från England för montering senast söndag - ja, det var ju inte att tänka på. Som den entusiast av engelska bilar som Steve är, så gav han inte upp, man kollade -jo, Stag och Triumph 2000 har identiska hjulnav, och har jag inte en kompis i Eslöv som har en sådan reservdelsbil stående? 14



*Ovan t.h.: Med lånat hjulnav från en Triumph 2000 tog vi oss utan problem till Hamburg och äntrade ett biltåg.
Ovan: Efter startproblem då vi skulle av tåget men tack vare hjälp av italienska verkstadsskallar kunde vår dotter Rosali och min fru Barbara efter några dagar till sist börja dekorera Stagen inför dess arbetsinsats nästa dag.
Nedan: Trilsk Stag kräver nytt batteri hos italienska verkstaden i grannhuset. Brudparet har bekymrade minner.*

asel ToR



Här kanske man kan hitta ett passande batteri till en Triumph Stag?



Jo men titta! Inget batteri men ett par signifikanta symboler för "The Marriage" är väl ändå kronan på verket?



Sagt och gjort - efter ett telefonsamtal och en tur till Eslöv så står en 2000 på tre hjul och vår Stag åker med lånta fjädrar (näja hjulnav då). Vi kunde hämta ut Stagen på lördag förmiddag, och resan kunde påbörjas som tänkt från början.

Återlämning av gammalt och montering av nytt hjulnav fick vi ta och lösa senare. I halvruget väder och således med behov av den nya suffletten antogs färden söderut, vilken inte skulle vara så långt första dagen, eftersom vi var inbokade på biltåg (DB Autozug) från Hamburg till Lörrach på gränsen mellan Tyskland och Schweiz - ca 15 km från sonens bostad. Vi tog god tid på oss och gjorde en avstickare till Heiligenhafen - strax efter ilandfaring i Puttgarden. Efter litet letande i Hamburg, bl.a. körde vi på Reperbahn, så hittade vi stationen för ombordkörning. Vi kom ombord som näst sista bil, men hade en TR6:a strax framför oss i kön. Vi installerade oss i vår sovvagn (det måste vara någon form av minimalt mått för sovplats då vi knappt fick plats stående på samma gång, en varsin flaska vin stod och väntade och frukost serverades), och for något försenade genom hela Tyskland, krängandes åt alla håll under natten. På morgonen fick vi kliva av i väntan på rangering av bilvagnarna, men till slut så anlände de,

och jag kunde kliva ombord för att köra av. I med nyckeln, vrid om-knäpptyst Hade jag glömt batterifrånkiljaren? Nej - batteriet hade helt enkelt lagt av under natten. Bilarna framför mig kom av medan jag fick tillkalla starthjälp. Det tog några minuter, så de som stod efter på tåget var nog inte så glada. Till slut mullrade V8:an i alla fall igång, och vi kom iväg till Basel 15 km bort. Ned i garaget med bilen och iväg på vandringssemester några dagar med rättsoffan som dottern kört ned. När vi sedan kom tillbaka till Basel kollade vi batteriet på en verkstad i grannhuset - ingen som helst kräm kvar och ingen möjlighet till uppladdning. Sagt och gjort - vi beställde ett nytt batteri som italienarna på verkstan åkte och hämtade och monterade på i ½ timme. Priset bestämdes på följande sätt: Jo, batteriet kostar

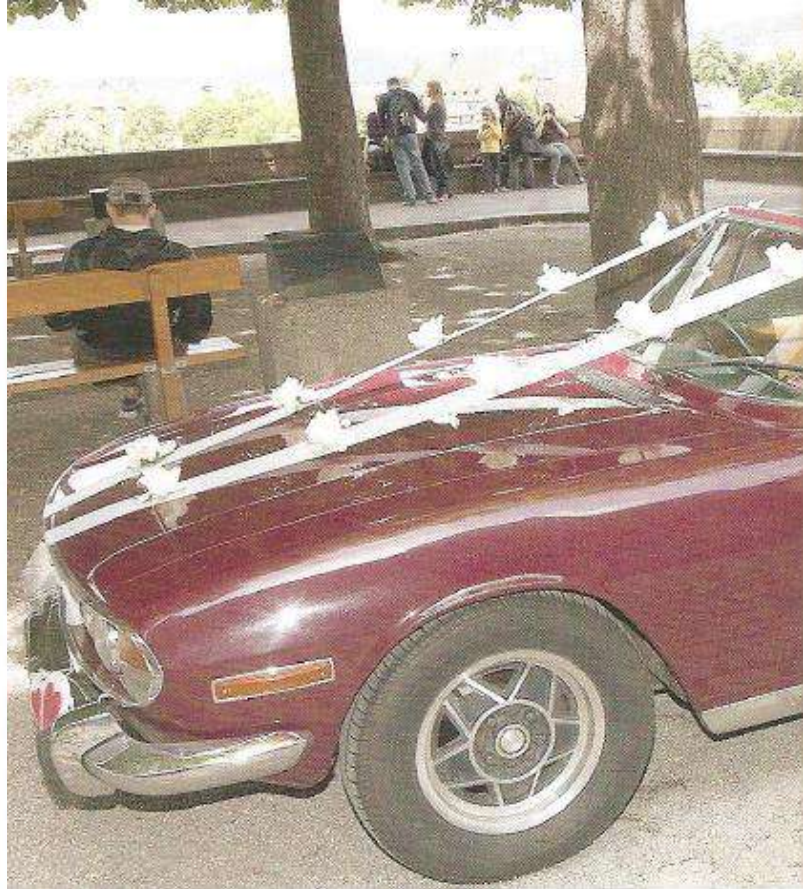


Över: "Aperitif" för närmaste släkten på "Münsterplatz" med ståtlig utsikt utöver Rehn och Kleinbasel, där den enkla ringbytesceremonin genomfördes. Aptitretaren skulle ju följas upp med fest i annan lokal.

Nedan: Framme vid platsen för bröllopsfesten. Christoffer and Lisa are full of expectations and happiness. Alphornsblåsarna hämtar andan efter att ljudligt saluterat brudparet. (En sådan lur lär höras 90 km - i motvind).



Över & nedan: Efter en turtill olika platser för fotografering närmade sig brudparet platsen för själva bröllopsfesten. Färden dit applåderades spontant när vi passerade.



300 Francs, och med rabatt och arbete så blir det 200 Francs. Jag såg tydligen kreditvärdig ut för jag fick åka iväg med bilen och betala dagen efter eftersom jag inte hade kontanter på mig. Bilen fix och färdig för bröllopet dagen efter, förutom dekorationerna som hustru Barbara och yngsta dottern Rosalie fixade till under kvällen.

Efter betalning för jagivägenligt utförlig vägbeskrivning till Christoffers bröllovsvittne, därhan bött över inför bröllopet, föratt hämta honom och vittnet René. Sedan styrdes kosan till brudens övermattningsställe för upphämtande och vidarebefordran till Ziwilstandsamt, d.v.s. det ställe där den mera officiella delen av högtiden äger rum. Bilen parkerades på Lisas arbetsplats mitt i staden under själva vigseln. Eftersom de inte ville ha någon kyrklig vigsel anordnades en "aperitif" för närmaste släkten på "Münsterplatz" med ståtlig utsikt utöver Rhen och Kleinbasel på andra sidan, och med en enkel ringbytarcermoni med vittnena som officianter. Mycket fint och stämningsfullt med snack på svenska, schweizerdutch och tyska. Sedan gjordes en tur genom staden för fotografering av brudparet på några mysiga platser av en professionell fotograf. Efter denna tur kördes de nyvigda till festen där vi när vi körde genom en portal möttes av alphornsblåsare och fanenschwinger (artister som effektivt jonglerar med schweizerflaggor). I och med detta tog Stagens arbete slut, eftersom chauffören inte skulle anses körduglig senare.....Bilen väckte uppseende på gatorna med sina band och rosor, vilket ju är en del av paketet. Roligt och minnesvärt.

Några dagarefter bröllopet gjorde vi en utflykt till Gruyère föratt bese oststillverkning och föratt vandra litet i kulligt och vackert halvplandskap. Varmt och taket nedfällt - vilken frihet. Vi fortsatte också till Genevesjön för bad.



och cruising bland vinrankor. Problem med kylningen på Stagen? Vad är det? Vi körde i 32-34° värme, och visst steg temperaturmätaren litet grand, men aldrig till några kritiska nivåer. Vem är det som säger att Stagen har kylproblem?

Hemresan hade hustru och jag bestämt att genomföra körande genom Tyskland, men utan att åka Autobahn. Innan inträdet i Tyskland stannade vi i Bad Zurzach i Schweiz, där vi faktiskt hittade en "Triumph-Factory Outlet". Som Ni kanske alla förstår så rör det sig om underkläder, men litet roligt är det i alla fall. För att göra detta slut av berättelsen kort, så siktade vi på Stralsund i den norra delen av östra Tyskland. Det innebär att vi halva vägen körde genom forna Östtyskland, vilket var mycket intressant. Vi passerade slottet Hohenzollern, som ser ut som ett riktigt spökslott. Vi övernattade i Hirschaid (Hirsch betyder faktiskt Stag på tyska!). Så småningom landade vi i en liten ort vid Östersjökusten vid namn Prerow. Del är en liten, oexploaterad ort med 20-25 km sandstrand. Den ligger ca 30 km väster om svenskstaden Stralsund och lika långt från Rostock. Om man är intresserad av att solbada så kan denna ort, och grannorten Zingst, rekommenderas å det varmaste. Det enda man måste "se upp" med, om man inte är intresserad av "klockspel o.d." i sin prakt vill säga, är FKK-stränderna (Freie Körper Kultur)- naturiststränderna.

Sammanslaget kan sägas att det givit mersmak att göra långfärd med Stagen. Den mullrar på i lagom takt och det är verkligen behagligt att rulla fram i max 100-110km/h, även om vädret inte tillät nedcabbat under hela resan. Till vår stora förvåning höll sig bränsleförbrukningen på strax under litern, och då hade vi ändå en förgasare som drog alldeles för mycket förgasarlolja. Motorolja behövdes också fyllas på, men bara en halvliter under hela resan.

Vi har ofta tyckt att Tyskland är ett långt Autobahn-hellsicke, men letar man sig utanför Autobahn så finns det många små guldkorn - allt ifrån Bierstube till brat-wurst och knödel. Efter denna resa kan vi rekommendera en tur i Triumphen till Tyskland. Den behöver inte vara så lång, utan kan göras på måfå med övernattnig på små Gast-stätte, ofta med en genuin stämning i restaurangen på kvällen. Ni är välkomna att höra av Er om Ni har några frågor.

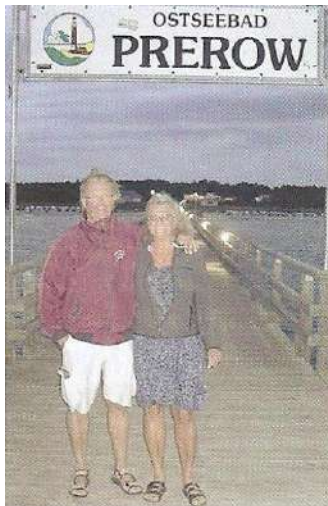
P-O Egli, Medlem 90-0751
Triumph Stag Mk1, 1973
Tel: 0708-23 03 53
e-post:
per-olof@eglicisconsulting.se



Ett par dagar efter bröllopsfesten gjorde vi utflykter i Schweiz, bl.a. en ostprovartrip och vidare mot Genevesjön. Fantastiska vyer.



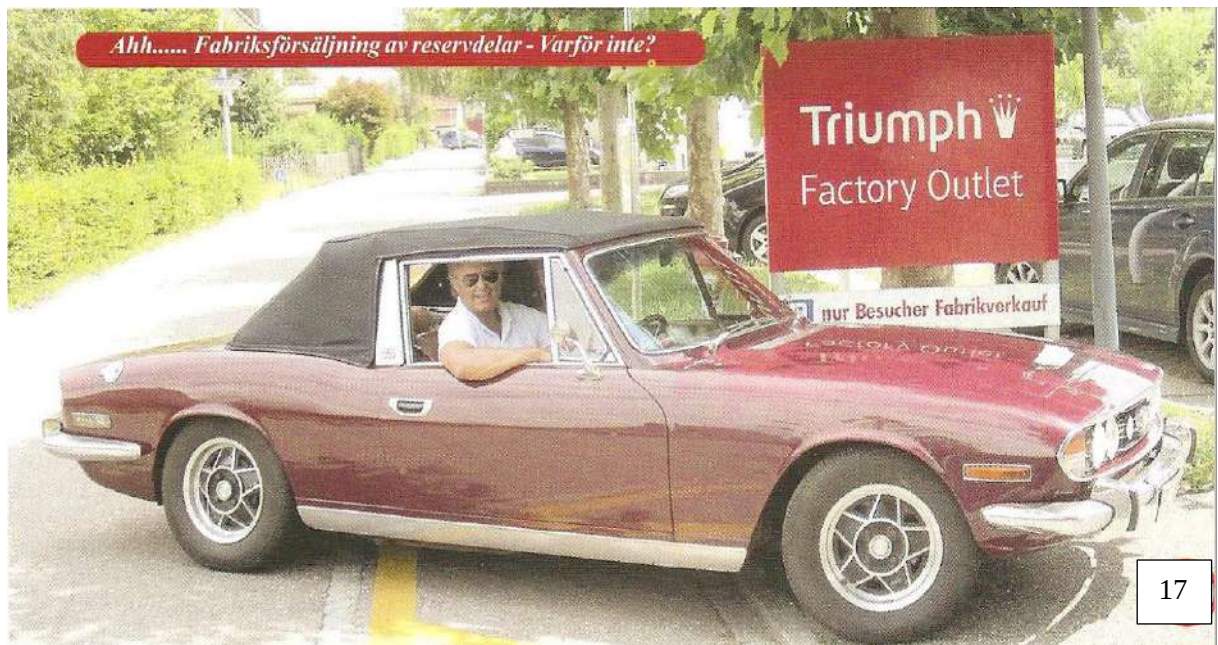
Vid lunch på Stern hotel restaurant und café fick vår Stag sällskap med andra nostalgikompiar: A-H Sprite, MG TD, Skoda 1100 LS Coupé och Cito



Rätt klädsel vid Östersjöbad Prerow
Innebär inga kläder alls. Vi avstod.



Slapp gränskontroll mellan forna
Öst- och Västtyskland numera.





2024

United British Car Clubs Mälardalen Syd

Inbjuder till bilträffar vid Café Rosenhill

Hej alla entusiaster av engelska bilar!

Ni är varmt välkomna till våra trevliga lördagsträffar i sommar, alla engelska bilar samt sportbilar från övriga Europa är välkomna till denna träff.

Café Rosenhill, www.caferosenhill.se ligger i korsningen väg 225 mot Nynäshamn och väg 227 mot Tungelska även kallad Slingerbulten i Grödinge. Både utomhus och inomhus finns plats att njuta av hembakt, klassiska smörgåsar, lättare maträtter samt kaffe av alla sorter, te och kalla drycker.

Tid på dagen från kl 11.00.

Följande datum: 8/6, 29/6, 20/7, 3/8, 24/8 samt 7/9.

Parkering sker på gräs sluttningen mittemot Caféet och bensinstationen på väg 225 samt följ anvisningarna vid ankomst. Denna väg är mycket trafikerad så var mycket försiktig när ni går över till Caféet.

För mer info om våra bilträffar ulf@selart.se eller gå in på UBCC's Facebooksida, UBCC Mälardalen.

Hjärtligt välkomna!



2024

United British Car Clubs Mälardalen inbjuder till bilträffar vid Skuggans Café

Hej alla entusiaster av engelska bilar! Ni är varmt välkomna till våra trevliga söndagsträffar i sommar. Alla engelska bilar är välkomna men vi välkomnar naturligtvis, med glädje, även sportbilar från övriga Europa.

Skuggans Café, www.skuggansgröna.com, ligger några hundra meter från Långtora kyrka, strax norr om Enköping. Både utomhus och inomhus finns plats att njuta av hembakt, kaffe och lättare maträtter.

TID PÅ DAGEN: Från kl 12.00.

DATUM: 2/6, 16/6, 30/6, 14/7, 28/7, 11/8 samt 1/9

För mer info om våra bilträffar: morgan.stefan.olsson@outlook.com.
eller gå in på UBCC's Facebooksida. Där heter vi UBCC Mälardalen.

Hjärtligt välkomna

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





BENNETS
TRIUMPH LOTUS
RESERVDELAR – SERVICE



Tel: 0302-232 36
Fax: 0302-243 19
Däckvägen 2, 443 61 Stenkullen
E-mail: sportscars @ bennetsimport.se



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

Veteranbils TV på Youtube!

Ibland dyker det även upp Triumphrelaterat på Youtube. En renovering av en Herald 1964, del 1 finns nu att se och följa. Oklart när nästa avsnitt kommer. Den som väntar på något roligt väntar ofta för länge har jag hört!

Klicka på länken nedan så öppnas del 1 upp Herald renoveringen.

[Till Triumph Herald 1964 -del 1](#)

I detta avsnitt träffar vi Kurt igen och följer hans nya projekt, en Triumph Herald från 1964. Detta avsnitt genomgång av vad Kurt köpt och början på renoveringen in där.



Nedan finns ytterligare en länk, direkt till startsida för Veteranbils tv med Bernt Ståhl

www.veteranbilstv.se

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

076-1271781, 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 076-1271781, 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 

