

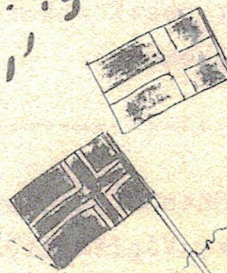
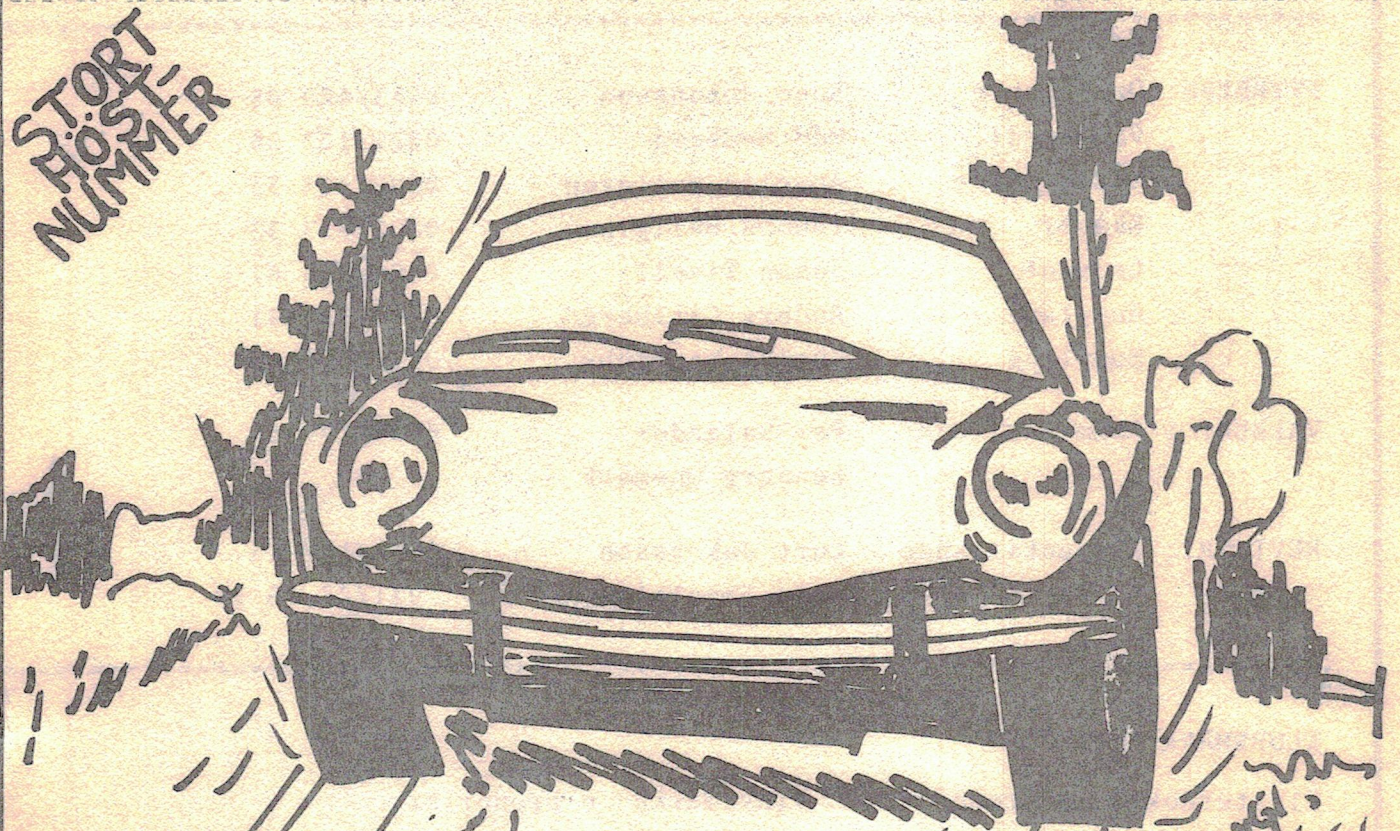


# TRIUMPH

## BLADET

NR 2 1980 ÅRG. 2 Klubbtidning TRIUMPH SPITFIRE CLUB OF SWEDEN

STORT  
HÖST-  
NUMMER



UNIKA REPORTAGE FRÅN  
KLUBBRESORNA TILL  
NORGE OCH SKOKLOSTER

stor  
bil BOD

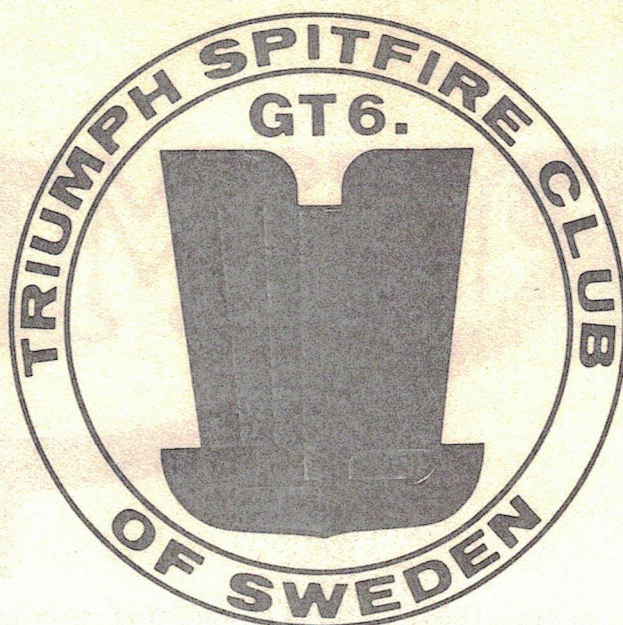
TRIUMPH SPITFIRE  
CLUB OF SWEDEN

Box 222

443 01 LERUM 1

Pg 42 41 91 - 5

Grundad 1979



TRIUMPH-BLADET

Redaktion:

Jan Andreasson  
Örnehufvudsg. 9  
412 59 GÖTEBORG  
031/16 69 47

Thomas Alvling  
Åttarörsg. 10  
421 33 V FRÖLUNDA  
031/45 76 14

---

STYRELSE: Ordförande	Sune Johansson	0513/400 08
Vice ordf.	Odd Hedberg	0221/122 56
Sekreterare	Annelie Hallgren	0302/213 33
Kassör	Thomas Hallgren	0302/213 33
Ledamot	Johan Tisell	0302/225 61
Supplang	Anders Carlberg	0220/313 41
Supplang	Thomas Wemmenby	0451/221 97
VALBER: : Sammankallande	Per Salander	0495/109 64
	Lennart Onemark	
REVISOR.: Sammankallande	Curt Jakobsson	0498/147 24
	Iris Savolainen	031/27 55 58

---

KLUBBMÄRKEN:

Klisterdekal 3 kronor/st. Vinylmärke 6 kronor/st.

Sänds mot likvid i frimärken eller mot postförskott.

Porto och ev. postförskottsavgift tillkommer.

---

INKÖPSSTÄLLEN MED RABATT: Scanauto i Göteborg, Klangfärgsgatan 15  
421 52 V. FRÖLUNDA, Frölunda Bildalar, Våglängdsgatan 5, 421 33 V. F.  
Dalhems Bilservice, 310 58 VESSIGEBRO, Tälje Bilkylare, 151 31 SÖDER-  
TÄLJE, Kylux, 172 50 SUNDBYBERG, Primexxa, Islandstorget 161 57 BROMMA

HEJ ALLA VÄNNER  
\*\*\*\*\*

SÅ VAR DET DAGS ATT PUBLICERA DET FÖRSTA TRIUMPHBLADET I NY REGI. VI VILL MED DENNA INLEDNINGSMENING SAMTIDIGT PASSA PÅ ATT FRAMFÖRA KLUBBENS STORA TACK TILL TOMAS HALLGREN (FD. REDAKTÖR) FÖR HANS STORARTADE ARBETE OCH INITIATIVTAGANDE TILL DENNA TIDNINGSUPPRÄTTANDE. TOMAS SKALL OCKSÅ HA EN ELOGE FÖR HANS HJÄLP TILL OSS NU NÄR VI FÖR FÖRSTA GÅNGEN SKALL GÖRE EN TIDNING. NÄSTA TACK GÅR TILL TOMAS FRU ANNELI, SOM HAR HJÄLPT OSS ATT GALLRA OCH RENSKRIVA EN DEL AV ALLT INSTRÖMMANDE MATERIAL. TREDJE TACKET GÅR TILL DENNA TIDNINGS ALLA LÄSARE SOM HAR SKICKAT MATERIAL OCH GJORT DETTA MED KLUBBTIDNINGENS TRYCKANDE MÖJLIGT. DÅ DET SKALL KOMMA UT FLER NUMMER ÄR VI TACKSAMMA OM NI FORTSÄTTER MED DETTA TILL VÅRA ADRESSER SOM FINNS PÅ SIDAN 2.

- NÄR FÖRRA NUMRET AV TRIUMPH-BLADET SLÄPPTES VAR KLUBBEN PÅ VÄG ATT PASSERA 100-MEDLEMSSTRECKET. I DETTA NUMMER KAN VI PRESENTERA TOM MEDLEM NUMMER 157. (DÉ NI)
- VAD SKALL NU DETTA NUMMER HANDLA OM, UNDRAR NI SÄKERT. DET SKALL VI NU KORT BERÄTTA LITE OM. VI HAR TRE FINA RESESKILDNINGAR, EN FRÅN RESAN TILL NORGE AV MONA GUSTAVSSON & PER SALANDER, FOTO ANNELIE HALLGREN, OCH EN FRÅN SKOKLOSTER AV JONNY ANDERSSON FOTO, OS. OCH EN TREDJE FRÅN MERVII SILVENTOINEN & ROBERT GUSTAVSSON SOM HAR SKIVIT OM SVENSKT SPORTVAGSMEEETING 1980.
- VI HAR FÅTT ETT REFERAT OM TRIUMPH SPITFIRE SOM TÄVLINGSBIL SOM VÅR VICE ORDFÖRANDE, ODD HEDBERG HAR GJORT, DENNE MAKALÖSE OSINADE KÄLLA HAR ÄVEN FÖRFATTAT SIN BILS HISTORIA MEN AV UTRYMMESSKÅL KAN VI TYVÄRR INTE PUBLICERA DEN I DETTA NUMMER UTAN ÅTERKOMMER TILL DEN I JULNUMMRET, SOM VI HOPPAS KUNNA FÅ FRAM MED ER HJÄLP. VÅR ORDFÖRANDE HAR SKIVIT FORTSÄTTNINGEN PÅ SIN BILS HISOTRIA. TACK FÖR DEN SUNE.
- VI HAR NATURLIGTVIS ETT STORT UTBUD AV "SÄLJES" "KÖPES" OCH TIPS, RÅD OCH EFTERLYSNINGAR M.M.

EFTER DET HÄR FÖRSNACKET ÄR DET DAGS ATT SÄTTA PÅ SIG CYKLOPET OCH DYKA IN I TIDNINGEN.  
EFTERSNACKET KAN POSTAT ELLER RINGAS IN TILL REDAKTÖRERNA:  
TOMAS ALVING OCH JAN ANDREASSON.

MÅNGA TRIUMPH-HÄLVNINGAR,

TOMAS OCH JANNE

P.S.

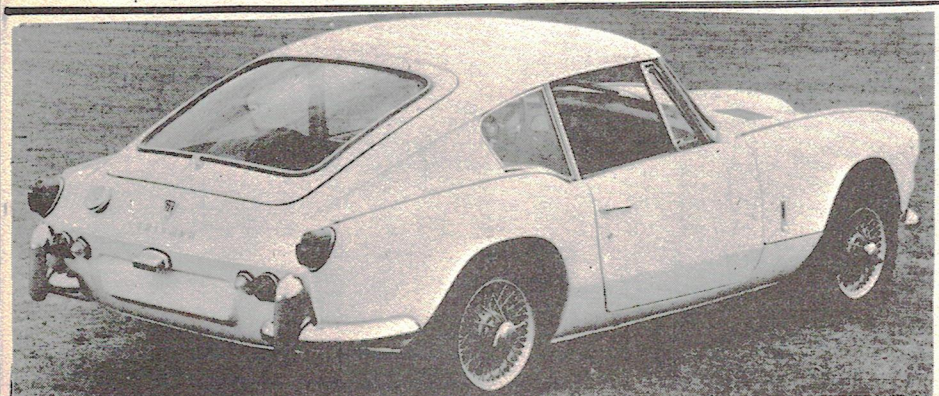
ÄVEN DÄLIG KRITIK MOTTAGES (DOCK MED VISST FÖRBEHÅLL)

O.S.

\*\*\*\*\*

NYA MEDLEMMAR!

119	Joakim Nordström	Lindesnäsavägen 39	371 45	KARLSKRONA	
120	Valter Karlsson	Pl 193	680 65	HÖLJES	0564/210 94
	Spitfire Mk II -65 EBK 901,				
121	Hans-Ake Mossberg	Vallgatan 9	462 00	VÄXNERSBOG	0521/624 91
	Spitfire Mk III -67 EFT 563,				
122	Anne-Charlotte Larsson	Hälsovägen 9 H	712 00	HÄLLEFORS	0591/128 45, 121 73
	GT 6 Mk II -70 FXC 058,				
123	Hans J Persson c/o Johansson	Ükne Gärd		VÄRMLANDS NYSÄTER	0533/301 44
	Spitfire Mk I -64 EKZ 332,				
124	Sven Mörberg	Befälsvägen 5 B	961 00	BODEN	0921/143 15
	Spitfire Mk II -66 CJW 475,				
125	Peter Rydberg	Violvägen 1 A	430 22	VÄRÖBACKA	0540/621 65
	Spitfire Mk III -68 EPS 877,				
126	Anders Svensson	Vistorpsvägen 7	260 91	FÖRSLOV	0431/502 94
	-69 DFL 215,				
127	Gösta Dahlberg c/o Gustavsson	Stensgatan 5	602 14	NORRKÖPING	011/16 71 45
	-64 EGP 337,				
128	Lars Quist c/o Hagberg	Fjällgatan 71	502 61	BORÄS	033/11 55 95
	GT 6 Mk II -69 ANQ 075,				
129	Sten Erik Nilsson	Måsgatan 2 A	214 65	MALMÖ	040/96 41 66
	Spitfire Mk IV -73 EXD 210,				
130	Olle Magnusson	Gammelhemsvägen 8	814 00	SKUTSKÄR	026/983 97
	Spitfire Mk III -69 EFU 211,				
131	Sten Standår	Spanmålsgatan 2 A	411 04	GÖTEBORG	031/11 52 25
	Spitfire Mk II -66 CHG 795,				
132	Kerstin Hedlund	Torget 1 A	710 30	GYTTORP	0587/257 11
	Spitfire Mk III -68 ASF 334,				
133	Bengt Fagerberg	Kunnersberg Fogde	152 00	STRÄNGNÄS	0152/300 79
	Spitfire Mk I -63 GGL 349,				
134	Karl-Erik Nilsson	Urnvägen 34	297 02	EVERÖD	044/23 81 24
	Spitfire Mk III -68 ADM 904,				
135	Anita Fredholm	Malmövägen 5	240 10	DALBY	
136	Anders Nylander	Slalomgatan 9	722 40	VÄSTERÄS	021/33 01 70
	Spitfire Mk III -69 BBJ 873,				
137	Jörgen Nordin	Gåsgränd 2	111 27	STOCKHOLM	08/20 50 29
	Spitfire Mk III -68 KOD 893,				
138	Lillemor Lundén	Vasavägen 21	592 00	VADSTENA	0143/116 92
	Spitfire Mk III -68 AAM 160,				
139	Ewa Bark	Lilla Munkebacksgatan 7 C	416 72	GÖTEBORG	031/21 18 14
	Spitfire Mk III -70 CNW 493,				
140	Thomas Holmqvist	Aivägen 14	244 00	KÄVLINGE	046/73 41 53
	Spitfire Mk II -65 GKF 576,				
141	Sten-Ake Falk	Konstapelgränd 2	831 38	ÖSTERSUND	063/12 90 26
	Spitfire Mk IV -71 JHJ 349,				
142	Håkan Johansson	Kollegiegatan 60 3 vän	214 54	MALMÖ	040/21 41 56
	Spitfire Mk II -65 DJF 937,				
143	Agne Furingsten	Bäckvägen 105 A	430 31	ÅSA STATION	0340/558 37
	GT 6 Mk II -69 GJN 777				
144	Karl Mårten Eriksson	Bråleden 37	590 60	LJUNGSBRO	013/653 78
	Spitfire Mk I -63 DXE 637,				
145	Kent Nilsson	Box 23	270 43	SMEDSTORP	0414/511 54
	Spitfire Mk I -64 FIF 880,				
146	Bengt Pettersson	Götgatan 24	582 31	LINKÖPING	013/ 10 16 51
	GT 6 Mk -67 GGP 935,				
147	Eva Hultgren	Södermalmsvägen 9	583 20	LINKÖPING	013/29 93 17
	Spitfire Mk III -69 CAN 080,				
148	Ing-Britt Johansson	Hemmarsvägen 42	302 52	HALMSTAD	
149	Magnus Jacobsson	Backen Gullared	523 00	ULRICEHAMN	0321/440 27
	GT 6 Mk II -70 AKU 488,				
150	Bengt Ekelund	Danska Vägen 43	510 20	FRIKSLA	0320/702 50
	Spitfire Mk III -69 FFS 927,				
151	Erik Bengtsson	Box 52 G., Riksv. 11	430 50	KÄLLERED	031/75 08 27
	Spitfire Mk IV -72 CTT 007,				
152	Torbjörn Jungeby	Furustigen 23	691 44	KARLSKOGA	0586/333 43
	GT 6 Mk II -69 GKF 906,				
153	Anders Magnusson	Heymans väg 7	435 00	PIKBO	031/88 22 25
	Spitfire Mk I -64 BRG 610,				
154	Gunnar Schander	Pilgrdn Krok Bränninge	585 90	LINKÖPING	013/580 27
	Spitfire Mk II -65 GXK 383,				
155	Mikael Akerström	Draget 3605	439 00	ONSALA	0300/612 71
	Spitfire Mk I -64 EJT 068,				
156	Göran Lidén	Kristinebergsvägen 28	112 44	STOCKHOLM	08/50 09 39
	Spitfire Mk I -64 FNK 739,				
157	Christoffer Helén	Bällstavägen 65	161 71	BROMMA	08/29 60 63
	Spitfire Mk IV -72 FXY 028				



**TRIUMPH GT6**

Fortsättning på den i Triumph-Bladet Nr 1 införda historien om inköpet av en Spitfire 65:a.

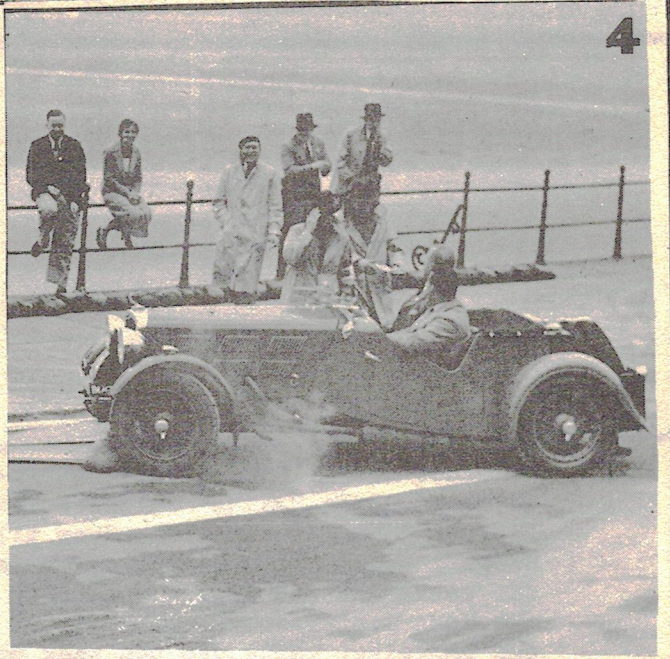
Hemfärden förlöpte utan intermezzo. Vid hemkomsten skall alla i familjen provköra bilen. Redan då känner jag svartsjuka mot den som sitter bakom ratten och kör min bil.

På kvällen åker jag och en kompis upp till "byn". Fram på natten sker hemfärden i öppen bil. Kompisen blev liggande i en vecka och har inte åkt med sedan dess.

Vid ett senare tillfälle åkte en tjej med och det hela upprepades, så tydligen tål inte alla ett öppet och friskt liv.

Dagarna går utan större problem med bilen. Idén om oljebyte i växellådan dyker upp. Kanske det kommer att få "lådan" i bättre kondition.

Bilen körs över smörjgropen och strax därefter befinner jag mig under "lådan" med lämplig utrustning. Bottenpluggen skruvas bort och bunken kvickt inunder, men inget händer. Märkligt. En sladdlampa hämtas för att lysa upp i hålet. Döm om min förvåning, hålet var borrarat lagom djupt för en oljeplugg. Nyfiken tog jag en ståltråd och petade i avtappningshålet. Förvåning igen, för tråden försvann in. Ur hålet kom sedan ett par droppar olja, sedan filspån och så några droppar olja igen. Strax därefter verkade det som om hela växellådans innanmäte hamnade i bunken inunder.

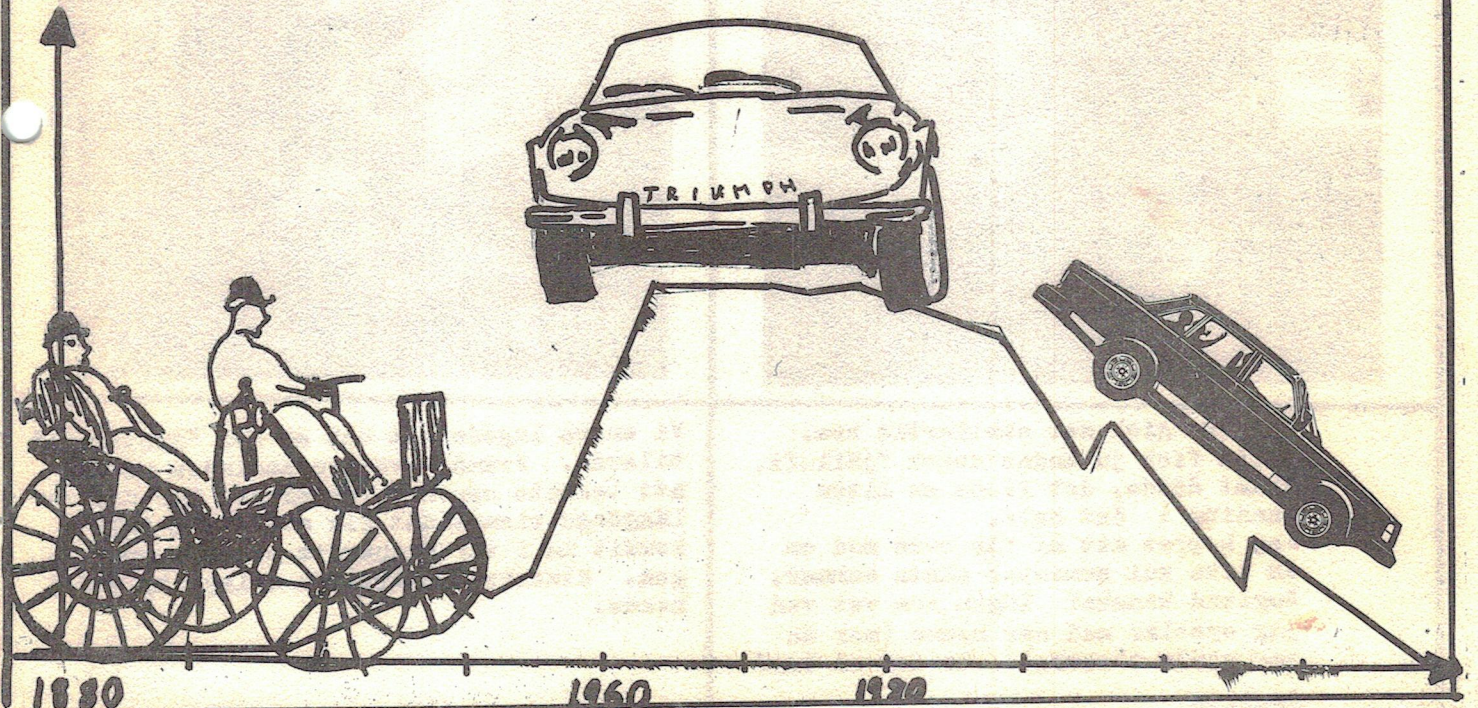


Vid närmare undersökning visade sig innehållet i bunken bestå av 50% olja, 25% järnfilspån, 25% kulor från kullager samt bitar av kugghjul och fjädrar. Byte av olja i "lådan" hade alltså visat sig vara nödvändig. Misstanken om byte av växellåda uppstod också.

Jag fyllde emellertid på ny olja och gjorde en provtur med bilen. Växelegenskaperna hade emellertid undergått en viss förändring. Fyrans växel hoppade nämligen ur så fort man släppte gaspedalen. Av förstäneliga skäl blev jag upptagen många kvällar den vintern.

SUNE J.

## Bilens utveckling



# NORGE RESAN

80

Nu skall ni få läsa en liten berättelse om några "galna" Spitfireägare (med bihang), som stack över till Norge i somras. Författarna, om jag får kalla dem så, är Per Salander och Mona Gustavsson. De har valt ut små händelser varje dag och tack och lov inte de värsta bravaderna (tur för mig kanske). Det hade säkert räckt till en hel bok.

Från det ena till det andra, så var vi ett härligt gäng, som tydligen var sydda för varandra. Ingenting krånglade, förutom bilarna. Är man en Spitfireägare (GT6) existerar inte ordet krånglig bil. Måste man skruva ner, riva isär skrotet säger man att man "justerar lite". Vi hade ju med vår servicekille Robban också, så vi var trygga. Han måste ju "justera" var 10-de mil på sin bil, så han bör ju kunna vid det här laget.



I Norge gick det emellertid bra. Bilen fick ju andas norsk fjällluft. Skämt åsido, det finns en liten sanning i det hela. Jag hoppas att ni får vara med om en lika kul semester nästa sommar. England kanske? Ingen som vet vad jag sysslar med här hemma (mer än jag själv förstås). Ha det så bra!  
Annelie

NORGERESAN 1980

5

I våras manade Annelie i klubbladet om en gemensam resa till vårt västra grannland Norge. Här följer en resumé av våra upplevelser.

Vi från södra landsdelarna samlades i Göteborg den 13 juli. Det var: reseledarna Thomas och Annelie (kassör resp. sekr.) i en svart sex-cylindrig 64:a, Sune (ordf.) med co-driver Conny i en röd 65:a och vi i vår mörkblå 64:a. Vi samlades kl 8 och for mot Svinesund, där vi mötte Robert i sin röda 64:a och Mervi i en metallicblå 64:a. Vi tankade och korsade gränsen.

Färden gick mot Oslo på hyfsade vägar. Genom staden uppstod problem att hålla ledet vid stoppljus. När ledaren stannade utanför fanns dock alla med. Där lyckades Sune förhandla sig till ett par liter

jordgubbar, som avnjöts i solskenet. Avcabbat fortsatte vi mot norr. I Hønefoss hittade vi en trevlig camping vid en sjö. Innehavaren undrade vad det var för sällskap, som bestod av 8 personer och fem bilar, men vi var välkomna. Bilarna ställdes i en halvcirkel och tälten fullbordade ringen. Mervi slocknade omedelbart hon kommit ur bilen eftersom hon jobbat halva natten och åkt till gränsen den andra d.v.s inte sovit på ett dygn.



Vi andra lagade mat och en del "justerade" bilarna. Framåt kvällen samlades vi för att bekanta oss med varandra. När det var läggdags visade det sig att Mervi inte kommit in i vår dygnsrhyth och var pratsugen. Stackars Robert, som delade tält med henne.

Måndag var det shopping i Hønefoss en stor del av dagen. Vi behövde komplettera utrustningen och gjorde ett besök på vinmonopolet. På eftermiddagen fortsatte vi upp genom Hallingdal upp till Fagernes. Vägen här var smal och krokig (typisk spitfireväg) och plötsligt smällde det till under huven. Vi lyckades få stopp på ledet och kunde konstatera att en fläktvinge försvunnit. Medan vi står och reparerar detta (klipper av motstående vinge för vibrationen) kommer en Norman och påstår sig ha en skönhet själv. Vi kräver bevis och han hämtar sin 66:a och Sune lyckas värva en ny medlem.

Utanför F. gjorde vi halt för natten vid en sjö vid fjällens fot. Där grillade vi korv vid stranden och provade vinmonopollets varor. För att visa bilarnas härkomst hissade vi Union Jack mellan tälten. Morgonen därpå regnade det, som vi kom snabbt iväg. Nu bar det uppför fjällen på smala, krokiga och roliga vägar. Väl uppe på vid pass 1400 m uppenbarade sig både renar, snö och hisnande utsikt. Vi



gjorde en avstickare till Tyn för att se Övre Aardal bra långt ner. Sen bar det nerför i flera mil (i alla fall en) till Laerdal, där vi tog matpaus och studerade kartan och fann att Aurland låg i närheten och beslöt oss för att fara dit, då Annelie hört att där var kempflätt (urtjusigt). Problemet var bara att vägen dit var misstänkt smal på kartan. Det visade sig att i verkligheten var den endast en större kostig, som slingrade sig upp utefter fjället. Halvvägs uppe var det stopp för korv på vägen, som inte tyckte att bilar var något att flytta sig för, så det var bara

att ta paus och vänta. Under tiden tog vi och cabbade på, då det började bli kallt och kom en och annan regnskur. Väl uppe hittade vi en snöfläck, så vi beslöt att pröva spitfirens snöegenskaper. De var dåliga, men snöbollskriget var roligt. Nervägen var, bara den, värd bensinpengarna dit.

I Aurland hittade vi camping (bra sådan), såg över bilarna och avslutade kvällen med en fotbollsmatch. Morgonen efter ställdes vi inför problemet med tillbakavägen. Vi hade ingen lust att återvända kostigen och den väg, som fanns kvar var ännu smalare. Det visade sig dock, att denna väg var bättre då man byggde kraftverk uppe på fjället och dumprar klarar inte slingervägar, så man hade byggt flera tunnlar genom berget upp till toppen. Sammanlagt 1,6 mil tunnlar (visserligen norska). Tänk er den musik, som uppstår då fem spitfierar sveper fram i dessa tunnlar. Nåväl, vi kom helskinnade till Geilo (berömd sportort), där en god middag intogs, medan vi beundrade fem smutsiga skönheter utanför. Vi for vidare på väg mot Kongsberg och här tyckte vi det var dags att släppa loss alla 63 (hos en del) hästarna. En norrman fick en smärre chock då vi stormade fram. Vi mötte honom i en snäv kurva, men det gick bra.

I Kongsberg övernattade vi.

Torsdag morgon for vi till första bästa mack och tvättade bilarna för att komma ståndsmässigt till huvudstaden, vilket vi också gjorde. Vi for igenom stan och hemåt på gamla E6-an. Vid korsningen med E18 skiljdes våra vägar, då norrlänningarna och vi tog denna mot Karlstad och övriga åkte samma väg som vi kom. Sammanfattningsvis kan sägas: En trevlig och uppskattad tur av oss och "normen" efter vägen. Bevis på detta visar, att den som åkte sist av oss ständigt fick höra ett "fem" som ropades av beundrare efter vägen (Sune påstår att en ko ropat det). Och att vi uppskattat det får de som åker med nästa år bevis för, då vi alla är med igen (om bilen går).

Sammanställt av Per Salander och Mona Gustavsson



## SPITFIRES SOM RACERBILAR?

-Om man med "klassisk" menar en bil som är både sällsynt,effektfull,snabb och attraktiv, och dessutom svår att kopiera då kan man med gott samvete sannerligen säga att en riktig "fabriks" Spitfire är en klassiker. Detta då det har tillverkats hela horder av vanliga standardmaskiner,men endast tio "riktiga" fabriksracers.

-I två hela år(men inte mer) under 1964 och 1965 satsade Triumph på fullt allvar på sina tävlingsbilar. Deras fastback försedda Spitfires var faktiskt riktigt dramatiskapande små maskiner. Exteriört var den största skillnaden till standard det helt släta fastback taket samt deras släta motorhuvar med försänkta huvudstrålkastare.Under ytan fanns dock mängder av specialkonstruerad ingenjörs-konst.

-Triumph tävlade med Spitfires på Le Mans både 64 och 65, där de snittade över 100mph (160,93 km/h.) De deltog även i rallyn runt om i hela Europa, under vilka de snabbt slog alla förekommande GT bilar i sin storleksklass. Men så, i slutet av 1965, la de av allt tävlande. Så man undrar naturligtvis; av vilken anledning skapades de, och när framgångarna kom, varför lades projektet ned?

-För det första, att Standard-Triumph alls tillverkade dessa "specialare" var fullständigt oväntat, även för initierade bedömare. Förut hade Triumph alltid litat till standard och modifierade TR bilar. Detta i över tio år! Detta stall med Spitfires,utsökt konstruerade som de snabbt blev,var en helt ny filosofi.

-Under Ken Richardsons envisa och kraftfulla ledning hade fabriks rallyteamet satsat på TR2,TR3 och TR3A fram till 1960. Dessa var dock inte ett dugg snabbare än vilken annan likadan bil som helst! Från 1959 fram till -61 var han också ansvarig för framtagandet av de fantastiska(och starka!) DOHC utrustade TRS Le Mans prototyperna. Motorerna i TRS var något verkligt outstanding.

-Under 1963 hade Richardson lämnat firman, och en mycket mindre(och underbetald)tävlingsavdelning hade öppnat i Fletchhamsted, under ledning av Graham Robson, men helt klart dominerad och kontrollerad av Triumphs entusiastiske chefsingenjör;Harry Webster.

7  
De tävlade med TR4, eftersom det var det enda ekonomiska alternativet. Alternativet de saknade uppenbarade sig mycket lämpligt i form av nya ljusa framtidsutsikter:Leyland Motors hade ställt sin solida ekonomi som garant för nya tävlingsframgångar. Detta väckte en stark önskan att åter tävla på Le Mans till liv. Webster var väldigt intresserad av Le Mans-tävlandet / avdelningen i övrigt skulle gärna ha koncentrerat resurserna på enbart rally / och den här gången ville han att uppgiften skulle lösas grundligt och väl.

-En hopplappad,lättad,ytterligare trimmad DOHC TRS skulle möjligen kunna varit användbar, men

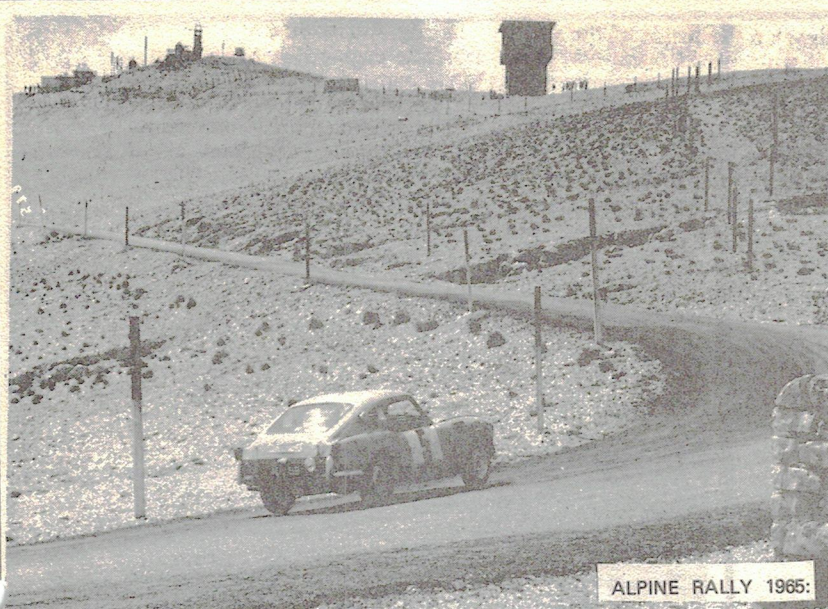
den idén förkastades snabbt. De gamla Le Mans vinnande bilarna hade sålts (till USA) de var dessutom inte längre i tävlingsbart skick. Som prototyper skulle de inte ha minsta chans mot de numera framstormande Porscharna.

-Detta förutan så hade Webster en ny mycket uppmuntrande motorutveckling i rockärmen,en konstruktion som skulle kunna göra Spitfireden till en säker vinnare över alla MG/Austin Healy Midget och Renault-Alpine. Dessutom ville han att hans avdelning skulle få något nytt att syssla med.

-Klartecknet för projektet gavs under hösten -63 med en helt orubblig deadline.Två bilar skulle ovillkorligen vara klara till övningshelgen den 18 April på Le Mans! Några speciella riktlinjer hade man inte,bortsett från den lilla bagatellen att bilarna skulle klara av att köra varvet på en snittfart av minimum 100 mph och göra detta i 24 timmar i sträck! Om de två bilarna inte var klara enligt specifikationerna skulle projektet avskrivas.

-Vad gäller rallyteamet så skulle de få tillgång till bilar till Europas stora landsvägslopp / med vilket menades Transalpin, Frankrike runt, Geneve och Monte Carlo rallyna.

-Av rena marknadsföringsskäl skulle de bilar som användes vara baserade på rena standardproduktions Spitfires, och då behålla de välkända karosserilinjerna. Med lite räkneakrobatik fick man fram att ett minimum på 90 DIN hästkrafter skulle behövas för att uppnå de stipulerade värdena. Och detta från 1147 cc motorerna! Detta var som vi kan inse ett allt annat överskuggande problem. Det känns ju väldigt uppmuntrande att ständigt få höra:"Om Keith Duckworths Ford Angliamotorer kan åstadkomma det så skall väl våra" /Det är bara det att Formula Junior motorerna inte behöver fara runt Le Mans i 24 oavbrutna timmar eller flänga upp och ned mellan diverse alptoppar i en vecka!



ALPINE RALLY 1965:

-Det fanns inte minsta chans att skrämna fram de behövliga 80 literhästarna ur det vanliga topplocket, även i exctremt modifierad form. Men Websters nya "hemliga dräpar vapen" var ett splitter nytt åtta ports topplock under utveckling för de kommande (MkII) Spitfiremodellerna, samt den endast på ritpappret existerande framhjulsdrivna Triumph 1300.

-Men som det visade sig så ville inte heller detta topplock "andas" tillräckligt väl, så en specialversion

för fabriksbilar togs fram. Denna var försedd med större ventiler noggrannare utformade portar och väldigt hög kompression. Redan från början fanns det både gjutjärns och lättmetall toppar. Notabelt är att lättmetalltopparna med sin högre kompression gav väsentligt mer effekt, men då Webster ej var säker på att dessa skulle stå ut med de långvariga påfrestningar som 24 timmar på Le Mans skulle innebära så lät han inte banbilarna använda dem. Rallyteamet användedem dock med glänsande resultat, vilket väl får anses bevisa att de även skulle tålt Le Mans!

-Med dubbla Weberförgasare, annorlunda kamslipning, 11,75 till 1 i kompressionsförhållande och massvis av små detaljförbättringar löste de dock effektproblemet. Runt mitten av 1964 gav de så kallade "70 X" motorerna pålitliga 98 DIN i banrace utförande med järntopp. (i rally utförande med de fantastiska alutopparna de övrigt lika motorerna hela 102 DIN hästar!)

-Under utvecklingsarbetet hade man massvis med problem att lösa tex. de öfrsta motorerna som monterades i bilar tappade i bland förgasarna när de nyutvecklade insugsgrenrören helt enkelt sprack, eller när oljetrycket helt sonika försvann på grund av otillräcklig baffling i oljeträget, detta löstes med ny baffling som förhindrade pumpen att endast suga luft.

"70X"? -70X var helt enkelt Triumph kodbeteckning på tävlingsmotorerna. 70 stod för motorns slagvolym: 70 kubiktum och X helt enkelt för Experimental.

-Fabriken tog även fram nya axlar som skulle tåla det högre momentet, dessa såg ut som Spitfires vanliga axlar men var väldigt olika i detalj: en "Salisbury limited slip" diffbromsad slutväxel användes.

På grund av tidsbristen så tog man inte fram några nya växellådor till bilarna utan banbilarna fick använda den stora TR4 lådan medan rallybilarna använde växellåda från Triumph Vitesse 1600. Ingenting fallet med overdrive, något som inte ens övervägdes. Chassiet lämnades i stort sett oförändrat



och förvånande nog så hade man inga problem med att få acceptabel väghållning. Redan vid denna tid var Herald/Spitfire välkänt för sin något egenartade väghållning. Denna tendens till överstyrning tämjdes framgångsrikt med hjälp av något sänkt samt mycket hårdare fjädringar bak, samt kraftigare stötdämpare. Extremt stor negativ camber var helt överflödigt! Faktum är att med den toppfart på 130 mph (209,25 km/h) som bilarna presterade skulle däcken inte tålt någon sådan.

-På banbilarna (och senare till Tour de France) monterades en gigantisk 18 gallons (81,9 l) bränsletank som upptog utrymmet bakom sätena samt det ordinarie tankutrymmet.

-Det speciellt framtagna fastback taket är det \* = stänklåt.

mest signifikativa på dessa Spitfires. På de fyra banbilar som byggdes (ADU 1B, 2B, 3B och ADU 4B) tillverkades samtliga karosseriplåtar med de fabriken stående maskinerna av lättmetall. En heltäckande hartopp i glasfiberarmerad polyesterplast fästes därefter på karossen. Denna formades faktiskt efter en prototyp till det som skulle bli GT6. Denna hade Michelotti redan formgivit och byggt innan tävlingsprogrammet för Spitfire end var påtänkt. Det är alltså helt fel som det ibland sägs, nämligen att karossformen först togs fram för racing och senare blev GT6. Detta stämmer alltså inte!

-Så vitt man nu vet provades karossen aldrig i vindtunnel, så det faktum att den var så bra som den var får betraktas som ren tillfällighet. Bilarna visades för första gången på Le Mans i april, med en normal Spitfire nos med friliggande huvudstrålkastare. Vid tävlingsdags hade detta dock ändrats till att ett plexiglasskydd hade fällts in i karosstytan och strålkastarna flyttades in i karossen. Dessutom har kylfluftsintaget ändrats samt (naturligtvis) så har köfångaren tagits bort.

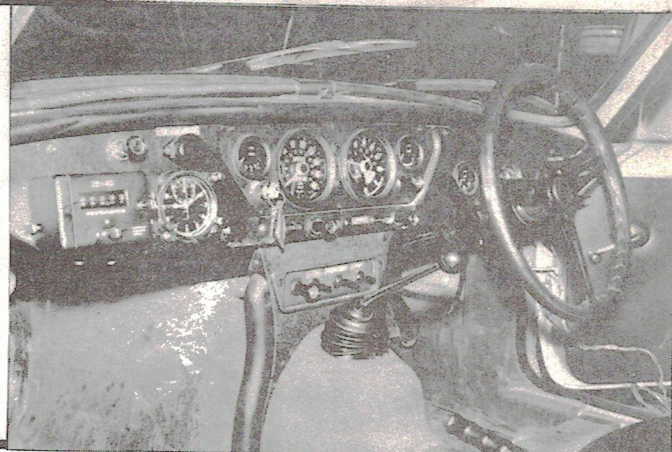
-Samtidigt som Le Mans bilarna byggdes i specialverkstaden, så höll tävlingsverkstaden på att konvertera en uppsättning standardbilar till rallybilar (ADU 5B, 7B, 8B och ADU 467B, den sista till Val Pirie och Stirling Moss teamet) Då bilar avsedda för bruk på allmänna vägar måste uppfylla vissa fordringar i Tillägg J reglerna, kunde endast de yttre karossplåtarna tillverkas i lättmetall samt en Spitfire baserad växellåda måste användas. I inledningen hade dessa vanliga 8,25 gallons (37,54 l) tankar och vanlig HT. De hade även en uppsättning extra ljus infällda i nosen.

-Motor ombyggnads satserna gjordes nu åtkomliga /dock motvilligt/ för att klara homologiseringen av prototyperna för rallyutnyttjande. Det är dock ytterst tveksamt om några av dessa någonsin monterades i någon privatägd Spitfire.

-Uthållighetstesterna innebar bland annat 24 timmars motorprov i Fletchamstead samt en tvådagars provrunda på Silverstone. En av förarna i rallyteamet placerade sig även tvåa i 64 års Wales rally detta i

en bil avsedd för fotografier och allmän PR verksamhet, (412VC). Detta var första gången bilen och motorn visades för allmänheten.

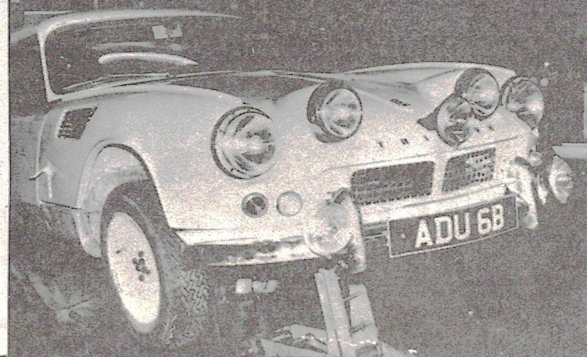
-Om man skall försöka spåra bilarnas framgångar och förändringar måste man dela upp det hela i ban och rally bilar, med ett undantag. Spittarnas väldigt lyckade insats i Tour de France 1964, skedde med bilar som var misstänkt lika de bilar som utnyttjades på Le Mans! Faktum är att det var rallybilar som modifierats med heltäckande HT och "lånade" Le Mans nosar! Rallybilarna tävlade endast en gång (64 års transalpinrally) med konventionella karosser.



I Le Mans 64 ställde tre Spitfires upp, av vilka två kraschade, ADU1B och ADU3B. Dessa två avskrevs helt och registreringsnumren sattes på två nytillverkade med vissa delar från de tidigare. Den tredje ADU2B körd av David Hobbs och Rob Slotemaker slutade på 21:a plats med en medelfart av 94,7 mph (152,25 km/h) och klockades för hela 133 mph (214,05 km/h) på Mulsannerrakan! Triumphs team (under ledning av John Lloyd) var helt lycklig när de fick veta att de slagit fabriks Austin-Healey Sprite teamet med mer än 125 miles (201,17 km).

En bil skickades till Frankrike igen för 1000 km sportbilstävlingen på Montlhéry, där den klart vann sin klass. Därefter var teamet åter klart öfr nästa stora tävling: 12 timmars loppet på Sebring -65.

-För 1965 års tävlingar byttes TR4 lådan ut till förmån för de nya helsynkroniserade lådorna för den nya GT6. Dessa var mycket lättare vilket tillsammans med andra lättningar gav bilarna en tomvikt på mer än 100 pounds (45,66 kg) lägre än året dessförinnan.





MONTE CARLO RALLY

En Sebring slutade två bilar på respektive andra och tredje platserna i sin klass. Men vid Le Mans blev det något annat alla fyra banracing bilarna ställde upp och placerade sig totalt på 13:e och 14:e plats. Den bil som placerade sig 13:e vann även sin klass, den kördes till segar av rally essén Timo Lampinnen och Jean-Jacques Thuner. Medelhastigheten blev 152,89 km/h och det räckte gott för att slå sammanliggande Renault-Alpinebilarna. Toppfarten hade nu stigit till hela 220,48 km/h. och de små Spitfirebilarna med sina 1147 cc motorer kunde nu göra varvet på Le Mans på ungefär samma tid som de avsevärt mycket kraftigare DOHC utrustade Triumph TRS gjorde. -Rallyteamet startade med ett bakslag i -64 års transalpin rally, när endast en bil lyckades fullfölja rallyt och dessutom missa en "Coup des Alpes" med endast en liten minut! Den bilen kraschade dessutom på väg till England från Sydfrankrike strax därpå. -Under detta fick man den dyrköpta erfarenheten att med dessa nervösa och känsliga motorer kunde man inte använda en icke hel-synkroniserad växellåda. Detta gjorde att Triumph var lite fräcka (de behandlade homogeniseringsprocessen mest som en pa-persövning) och installerade helt kallt prototyperna till växellådorna för de GT6 som skulle bli förserieexemplar! För Tour de France försåg de karosserna med fastback toppar försedda med små "brevinkast" som bagageluckor i aktern (dessa saknades alltid på banbilarna) lånade de helt släta fronterna och fortsatte att sopa Frankrike med de ständigt jagande Renault-Alpinebilarna. Detta i Frankrikes viktigaste gatlopp, var en ren skymf mot Alpine som hade svårt att svälja, men Triumphimportören var överlycklig.

Touren bestod av tio dagars oavbrutet åkande 6500 km och dessutom timvis med rundbana-körning. Endast en av de fyra startande Spittarna fullföljde, men den fullföljde på tionde totalt (efter fyra Ferrari GT0 och fyra Porsche 904) i GT klassen. De övriga tre sprängde sina motorer. Strax därefter kördes en Spitfire i Geneve rallyt och slutade på andra plats totalt (efter en 4,7 liters blueprintad Ford Falcon med Cobra-motor på minst 260 DIN hk, körd av den legendariske svensken Bosse Ljungfeldt)

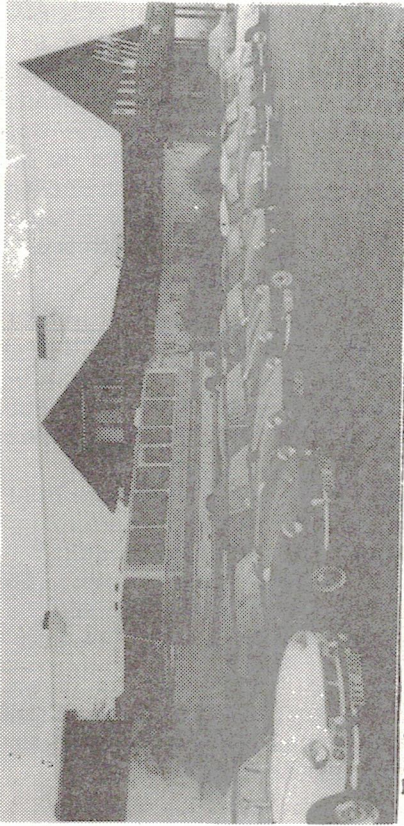
-För säsongen 1965 hade finnen Timo Lampinnen knutits till teamet, men inte ens han lyckades hinna ifatt sin landsman Timo Mäkinen i Monte Carlo rallyt. Mäkinens hunkoja GT körde ifrån allt annat på banan. Spittarna hade nu utrustats med extra strålkastare och alu-topp, motorerna hade nu skrämats upp hela 110 DIN. Med frekventa motorras som följd. Så också för Lampinnen denna gång. Hans bil AVC 654B var den enda bil som fabriken byggde utöver de ursprungliga nio. Till Tulparallyt 1965 utrustades bilarna med de nya 1300 cc blocken i övrigt behöll man alla modifieringar vilket tvingade upp effekten till hartnär otroliga 117 DIN hk vid 7000 varv. Max vridmoment låg vid 5500 varv. Trots detta var dessa maskiner mycket mera lätthanterliga än de tidigare 1147 cc full-race motorerna. Två av dessa bilar fullföljde och placerade sig etta och tvåa i hela prototypklassen. (AVC 654B och ADU 5B) -Vid slutet av 1965 ändrade FIA på sitt tillägg J vilket resulterade i att alla kraftigt modifierade GT bilar utestängdes. (Tex Healey 3000) Därefter tävlade dessa fabriks Spitfires aldrig mer. Om de hade fått en chans hade de säkert utrustats med den 1500 cc motor som var under utveckling tappat lite mer vikt och fått bättre hållbarhet och tillgänglighet.

Då Autocar lyckades få provköra en bil, den 3 December 1965 och konstaterade att den var fenomenalt snabb men dock en fullständigt ociviliserad maskin. De konstaterade att motorn inte riktigt trivdes under 3000 á 3500 varv, men att accelerationen från stillastående till 130 km/h hade minskat från 37 sek. (standard trim) till endast 18 sek. Accelerationen hjälptes upp av den låga växling, men trots denna så var max hastigheten (vid rött varvtal) 105 mph (168,98 km/h).

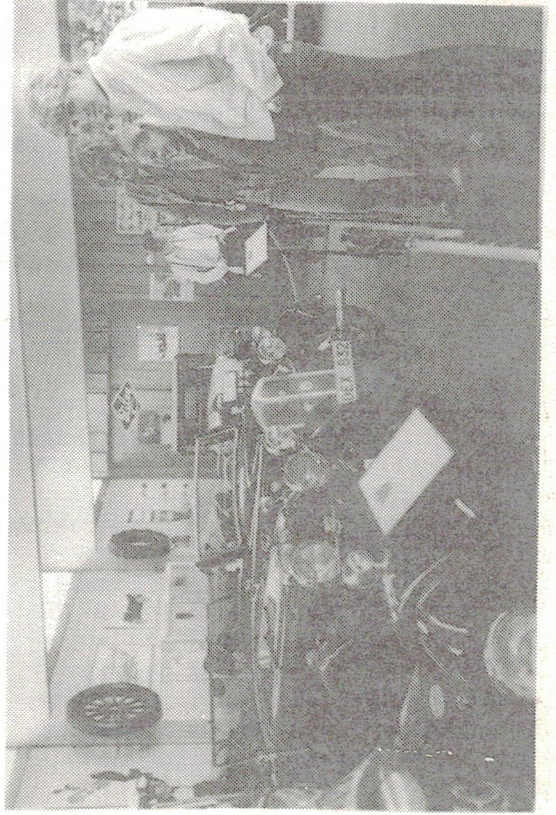
"Fritt efter en artikel av Graham Robson, chef för utvecklingsavdelningen under den tid allt detta hände!"

Odd Hedberg.

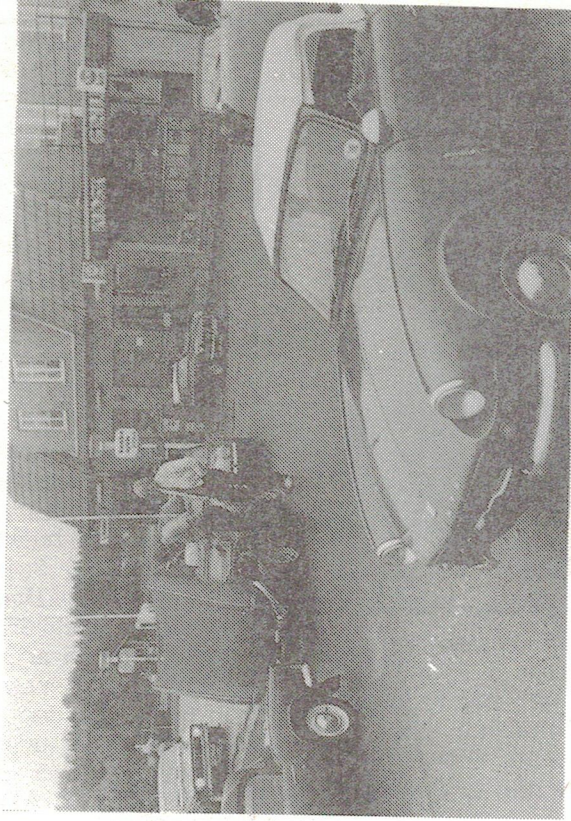
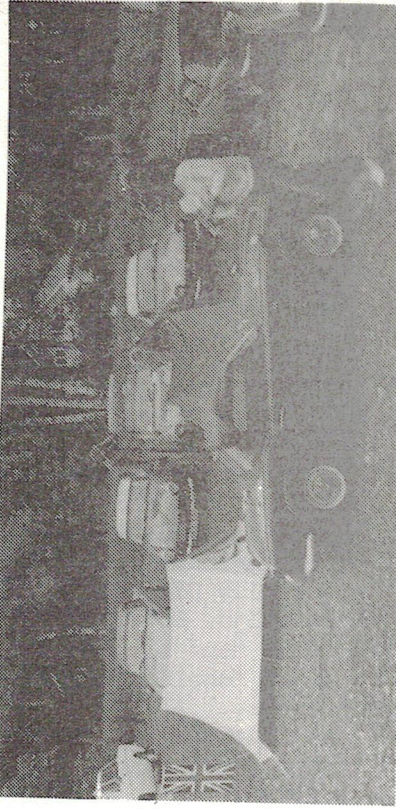
# SKOKLOSTER



FÖRUTOM REGNET, KOM ÄVEN  
15 MEDLEMMAR TILL SKOKLOSTER-  
TRÄFFEN, DÄR VI EFTER ATT HA  
FIKAT OCH BEKANTAT OSS, FICK SE  
FÖRUTOM VETERANBILAR, ÄVEN  
EUROPAS NÄST STÖRSTA ANTIKA  
VAPENSAMLING MYCKET IMPONERANDE



# REGNET CAMPING



RYKTET OM ATT VI SKULLE HA TRÄFF HADE  
NÄTT ÄNDA TILL DALARNA SÅ VI FICK EN  
NY MEDLEM PAUL MATTSON VÄLKOMMEN!  
GÖRAN MATTSON EJSLÄKT HADE ÄKT 65 MIL!  
VILKET RESULTERADE I ETT PRIS FÖR  
LÅNGVÄGA GÄST.

VI SES I VÅR IN I GARAGEN  
OCH SKRUVA.

Jonny Andersson

# MOTORBOKHANDELN

Automobilhistoriska Biblioteket

## DU KAN KÖPA BÖCKERNA FRÅN OSS .....

Vi lagerför praktiskt taget alla böcker om automobilhistoria som finns i Classic Motorbooks katalog samt ett stort urval tekniska böcker om moderna bilar, böcker om racing, rally etc. Priserna varierar något beroende på vilka rabatter vi själva har, men Du kan räkna med dollarpriset x 5,5. Med andra ord, en bok som kostar 4 dollar tar vi normalt cirka 22 kronor för. Detta pris inkluderar svensk mervärdesskatt. Många av katalogens böcker, speciellt sådana som är utgivna i England och Tyskland, köper Du dock billigare från oss.

Böcker som vi inte lagerför beställer vi gärna hem åt Dig. Det kostar inget extra. Räkna med en leveranstid på minst två månader.

## .... GENOM ATT BESÖKA VÅR BUTIK..



Vår specialbutik för motorböcker finns på Karlbergsvägen 42 i Stockholm. Lätt att hitta, lätt att parkera. Vi har öppet onsdagar 17.00 - 20.00 och lördagar 11.00 - 14.00. Du är välkommen dit att i lugn och ro välja ut de böcker som intresserar Dig.

## .... MEN DU KAN OCKSÅ RINGA (08 - 32 52 65) ELLER SKRIVA.

Om Du ringer på dagen är det dock stor risk att Du bara träffar vår telefonsvarare. Telefonsvararen är dock kopplad till en bandspelare så Du kan tala in Din beställning. Om Du vill nå oss personligen måste Du ringa på kvällstid eller under veckohelger.

## BÖCKER OM BILAR ÄR VÅR SPECIALITET .....

men vi har ett stort sortiment även med böcker om motorcyklar och flyg. Katalog över mc-böcker, utgiven av Classic Motorbooks i USA, kostar 2 kronor (inkl porto). Tyvärr har vi ingen katalog över våra flygböcker.

Från MOTORBOKHANDELN - Automobilhistoriska Biblioteket  
BOX 6051 102 31 STOCKHOLM

beställes följande böcker .....

att levereras mot postförskottbeloppet insatt på postgiro 75 32 74 - 00 likvid bifogas

NAMN .....

ADRESS .....

POSTNUMMER ..... ORTSADRESS .....

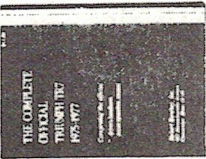
För mindre order (10-20 kronor) bifoga gärna likvid i frimärken. Räkna med 10% tillägg för porto

Porto tillkommer alltid

Reservation för prisändringar och slutförsäljning

Full returrätt

# TRIUMPH



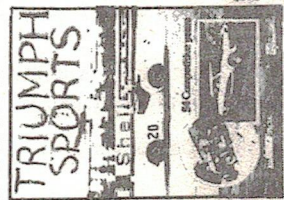
## THE COMPLETE OFFICIAL TRIUMPH MANUALS

The following manuals are softbound reprints of official factory service manuals, published by Robert Bentley. These are the most complete and authoritative workshop manuals available for these cars. New material has been added to the factory manual to make these books more useful to the owner. Included in each is a reprint of the official driver's handbook. 8 1/2" x 11".

- Triumph TR7 1975-1977 ..... T120A \$17.50
- Triumph TR2, TR3, 1953-61 ..... T114A \$25.00
- Triumph GT6, GT6 + and GT6 Mk III, 1967-73 ..... T093A \$17.50
- Triumph TR6 and TR 250, 1967-75 ..... T085A \$17.50
- Triumph Spitfire Mk III, IV and 1500, 1968-74 ..... T086A \$17.50
- Triumph Spitfire 1500, 1975-77, 509 pages, 763 illustrations, NEW T127A \$17.50
- Triumph TR4 and TR4A 1961-1968 ..... T092A \$17.50

## THE TRIUMPH TRS: A COLLECTOR'S GUIDE

By Graham Robson. Never before have these popular British sports cars been the subject of such exhaustive treatment. The author, already established as a leading Triumph historian, covers the design, development, production and competition history throughout the 25-year career of the TR series, including the latest TR7. Model identification, restoration, maintenance and spares availability provide chapters of particular value to anyone owning or seeking one of these classic cars. "I would guess that this book will end up on the bookshelf of anyone who has owned, does own or wants to own a TR. Recommended!" *Thoroughbred & Classic Cars* magazine. Hardbound, 9 1/2" x 7 1/2", 150 pages, 200 illustrations. ISBN 0-900549-34-8 (ME). T122A \$13.95



MYCKET  
BRA

## TRIUMPH TR2 & TR3 1952-1960

By R. M. Clarke. In the Brooklands series of reprinted magazine articles, Much important information published at the time the cars were new, along with driving impressions and road test data. Development and racing covered. Softbound, 8 1/2" x 10 1/2", 54 pages, 194 illustrations. ISBN 0-87938-051-9 (ME). T121A \$9.50

## TRIUMPH SPORTS

Published by the publishers of the British magazine *Autocar*. Quality reprint of 39 *Autocar* articles from 1924 thru 1977 plus section of 10 color plates. 75% of the book is devoted to post-war cars. Includes table of specifications. Softbound, 8 1/2" x 12", 128 pages, 264 illustrations. NEW T138A \$5.95

The New Triumph Guide. Allen & Strone, edition revised by Cook. 121 pages. T014C \$3.95  
 Dykstra Handbook No. 59 - Triumph TR4. Compact informative handbook. Published 1965. 78 pages, 38 illustrations. T008B \$3.95  
 The Standard Car 1903-1963. An Illustrated History of Standard-Triumph by J. R. Day. From the first 1903 Standard to the powerful TR sports cars and the Leyland takeover. Includes such popular cars as the Triumph 2000 Roadster. More than 100 photos of Standard and Post-War Triumphs - 121 photos in all. 143 pages - contains "The Standard Register." T040D \$5.95  
 Triumph Spitfire Owner's Handbook, by Clymer, Mark I, 2, and 3. 380 pages, 332 illustrations. T118A \$7.00  
 Automobile Quarterly Volume 11, Number 2. Features an excellent article on Triumph history from 1885 to 1973. 30 pages, with 25 color illustrations. T064B \$9.95  
 The Mistone Car No. 13, has 8 pages on the TR development, including numerous photos of prototype and production cars, also coverage of the 1958 Triumph Rally of Europe. T110E \$3.50

# 08/325265

- MANUALS**
- Triumph TR4 Official Factory Workshop Manual, Part #510322. 322 pages, 598 illustrations with 19 fold-out diagrams. T126C \$45.00
  - Triumph Stag Official Factory Workshop Manual, Part #545162. 556 pages, 922 illustrations with 6 fold-out wiring diagrams. T125C \$45.00
  - Official Factory TR7 Service Manual, the most complete repair manual available. Large format, 470 pages, 709 illustrations. T111C \$35.00
  - The Complete Official Triumph TR2 & TR3, 1953-1961, published by Bentley. Large softbound volume includes the factory workshop manual - best available. 455 pages, 357 illustrations. T114A \$25.00
  - The Complete Official Triumph TR4 and TR4A 1961-68, published by Bentley. Large softbound volume includes the factory workshop manual - best available. 393 pages, 800 illustrations. T092A \$17.50
  - The Complete Official Triumph TR6 and TR250 1967-75, published by Bentley. Large softbound volume includes the factory workshop manual - best available. 398 pages, 1,070 illustrations. T085A \$17.50
  - The Complete Official Triumph Spitfire Mk III, IV, 1500, 1968-74, published by Bentley. Large softbound volume includes the factory workshop manual - best available. 470 pages, 880 illustrations. T086A \$17.50
  - The Complete Official Triumph Spitfire 1500 1975-77, published by Bentley. 509 pages, 763 illustrations. T127A \$17.50
  - The Complete Official Triumph GT6, GT6+ and GT6 Mk II 1967-73, published by Bentley. Large softbound volume includes the factory workshop manual, best available. 468 pages, 919 illustrations. T093A \$17.50
  - The Complete Official Triumph TR7 1975-77, published by Bentley. 464 pages, 1095 illustrations. T120A \$17.50
  - Haynes Triumph Spitfire Mk I-IV Roadster 1962-74 Owner's Workshop Manual. Complete guide to maintenance and repair with step-by-step illustrations, 224 pages. T100A \$8.95
  - Haynes Triumph GT6 Coupe 1966-74 Owner's Workshop Manual. Complete guide to all maintenance and repair with many step-by-step illustrations, 212 pages. T101A \$8.95
  - Haynes Triumph TR2, 3, 3A, 4, 4A Roadster 1952-67 Owner's Workshop Manual. Complete guide to maintenance and repair with step-by-step illustrations, 300 pages. T102A \$8.95
  - Haynes Triumph TR3, 250, 6 Roadsters 1967-74 Owner's Workshop Manual. Complete guide to all maintenance and repair with many step-by-step illustrations, 231 pages. T103A \$8.95
  - Clymer Triumph Service Repair Handbook. Covers models from the TR2 to the TR6 and GT6. 1954-76. 327 pages. T059A \$9.00
  - Clymer's Triumph TR7 Service Repair Handbook. 1975-1977. 150 pages, 270 illustrations. T139A \$9.00
  - Chilton's Triumph I Repair & Tune-Up Guide, TR4, TR4A, Spitfire Mk I, II, III, GT6, GT6+, TR250, TR6, covered for the years 1962-70. 136 pages. T033A \$8.95
  - Chilton's Triumph 2 Repair & Tune-Up Guide. Repairs, specifications and maintenance for the Spitfire. Mark IV, 1500; GT6 Mark III and TR-6 for years 1969 to 1973. 195 pages, 272 illustrations. T067A \$7.95
  - Autobook TR2, TR3, TR3A, 1952-62. 161 pages. T025A \$8.95
  - Autobook TR4, TR4A 1961-67. 144 pages. T026A \$8.95
  - Autobook Triumph TR5, TR6, 1967-75. Covers the 1300 and 1500 engines. Shop manual includes every operation from major overhaul to minor adjustments and lubrication. Well-illustrated step-by-step instructions make this an essential book for owners or prospective owners. 168 pages, 180 illustrations. T024A \$8.95
  - Autobook 1300, 1500 1965-73. 177 pages. T027A \$8.95
  - Autobook 2000 1963-69. 171 pages. T028A \$8.95
  - Autobook 2000 Mk 2 69-74. Includes 2.5 Pi Mark 2. 173 pages. T043A \$8.95
  - Autobook Triumph Dolomite 1972-76. 191 pages. T065A \$8.95
  - Autobook Herald 1959-68. Covers 948, 1200, 12/50 and 13/60 models. 179 pages. T013A \$8.95
  - Autobook Herald 1969-72. Covers 1200 and 13/60 models, 152 pages. T034A \$8.95
  - Autobook Spitfire, Vitesse 1962-68. Covers Mark I, II, III and GT6. 191 pages. T004A \$8.95
  - Autobook Spitfire Mk 3. 69-74. 181 pages. T035A \$8.95
  - Autobook GT6 Vitesse 69-73. Includes 2 Litre Mark 2. 170 pages. T036A \$8.95
  - Autobook Stag. Covers the 2997cc V8, OHC for years 1970-76. 170 pages. T082A \$8.95
  - Autobook Triumph Toledo 1970-75. 181 pages. T060A \$8.95
  - Autobook Triumph TR7 1975-1976. 162 pages, 218 illustrations. T119A \$8.95
  - Glenn's Repair & Tune-Up Guide. Covers TR2, 3, 3B, 4, Sports 6, Spitfire, Herald and Herald 1200 through 1965. 124 pages. T031A \$4.95
  - Drake Triumph TR2, 3, 3A, 4, 4A 1991cc & 2133cc 1952-1967 Workshop Manual, 300 pages.

### Tips till alla ägare med ekerfälgar.

Mina "splints" eller så att säga insidan av fälgen, där navet sitter fast via centrummuttern hade slitits ut, så att varje gång man bromsade så det "donk" från axlarna. Detta fixade en jättebra kille, som håller till i närheten av Södertälje nära Stockholm. Han lägger helt enkelt på en legering på de gamla räfflorna, så att de byggs upp och passar ihop med fälgen. För detta krävs att det finns något att bygga på. Det får alltså inte gå att snurra runt, utan att alls få fäste i navet. I stället för att betala uppåt 3.000:- (om man måste byta både fälg och nav) så betalade jag ca 130:- kr per hjul. Adressen får du här nedan.

Elektrometallisering AB  
Ing. Arne Horss.

Verkstad: Nackdalavägen 8 Tumba.  
Kontor/lager: Strandvägen 20 Uttran.  
Tel: 0753/35420

Patrick Hillenius

14  
En solskenshistoria och en sann sådan.

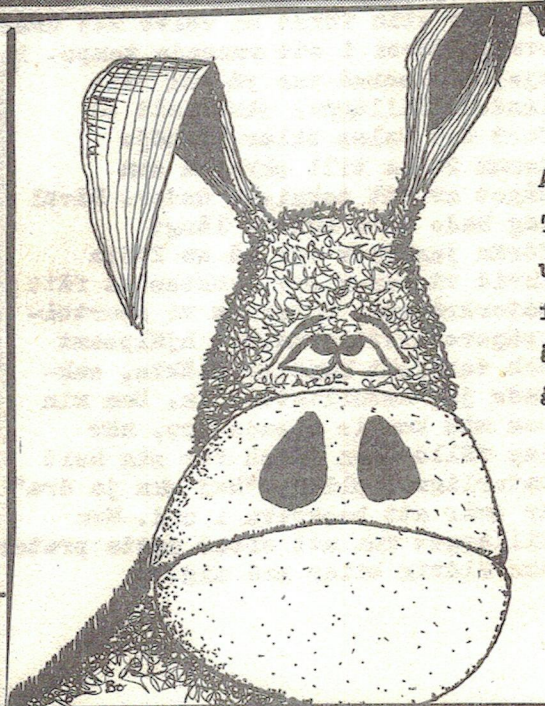
Engelsmannen John Guest som härom dagen blev helt mållös, när han fick tillbaka sin bil från bilverkstaden efter 14 år. Ägaren till verkstaden knackade på hans dörr och frågade: "Vill ni ha tillbaks er egen bil?" När Guest återfick tillförmågan och insåg, att det var frågan om hans gamla Triumph av årgång 1949 slog han till direkt och betalade. 180 kr gick räkningen från verkstaden på. Efter att ha lämnat bilverkstaden 1966 blev han nämligen sjuk en längre tid. Nu har han en dyrgrip. För 14 år sedan var en 1949 års Triumph värd 250 kr. I dag är den värd 30.000 kr. Tyvärr förtäljer inte storn vilken Triumph det var, men tiden går fort och den som spar (sin Spitfire) han har.

Insänd av Ulf Lycke medlem 103



Jag har ett förslag till alla medlemmar i Stockholm och dess närhet. Borde vi inte träffas lite oftare? Jag menar inte att vi skall ordna några stora meetings, utan under betydligt informellare former. Mitt förslag är, att vi låter Brostugan på Kärsön bli vårt "stamlokal". Brostugan är ett förträffligt café vid Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och Drottningholms slott. Där finns en stor P-plats väl synlig från caféet. Vi skulle t.ex. kunna träffas där varje lördag förmiddag. Därmed inte sagt, att alla ska ställa upp varje lördag. Det skulle snarare fungera så, att de som har tid och lust kommer. På så sätt har snart alla träffat alla.

Lasse Fors tel.nr 08/383334



Alla kör  
TRIUMPH  
utom jag  
för, jag  
är en  
åsna....

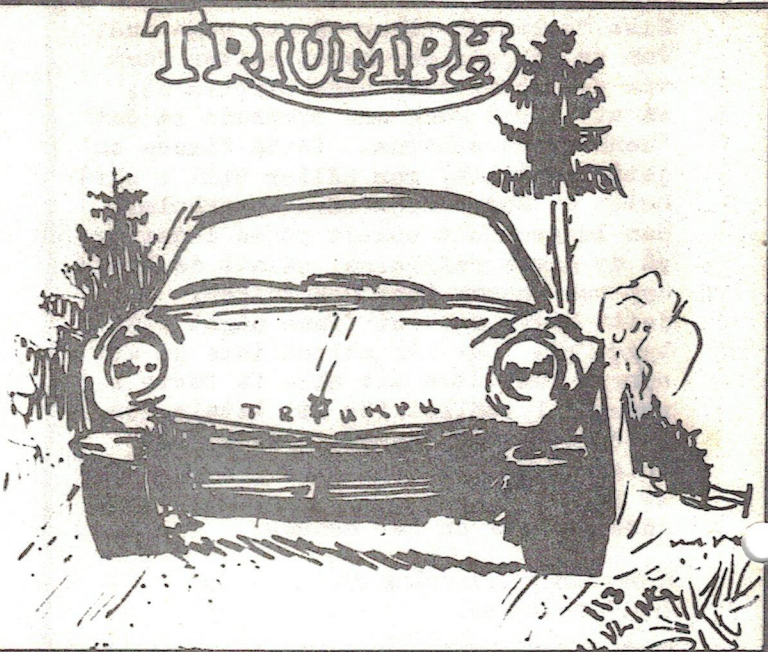
15  
Vad går upp emot en  
TRIUMPH på en krokig

sandväg??!

Ingenting!!

Så värda den ömt, för  
gammal kärlek rostar

aldrig.



En av världens roligaste sportvagnar började konstrueras i England år 1962. Bilen i fråga är som ni kanske förstår Triumph Spitfire. Anledningarna till dess stora popularitet är naturligtvis många. Dels är den tuff, sportig och rolig att köra, dels är den ur ekonomisk synvinkel ett mycket gott alternativ, detta beroende på sitt humana pris och att den är billig i skatt och försäkringar. I Sverige såldes bilen genom generalagenten Uno Ranch i Göteborg mellan åren 1962-1973.

Bilen har ofta kritiserats för att ha dåliga vägegenskaper. Men det tycker jag är rena baktalet, visst är det klart att den inte kan konkurrera med t. ex en Porche, men med ett par bra däck runt om är det en ren fröjd att köra på krokiga sandvägar. Denna körglädje har jag själv ofta fått uppleva när jag rattat min MK2:a på slingriga småvägar ute på landet. Det är först då man förstår att det bara är ont förtal från avundsjuka volvoägare och andra standardbilsförare.

Apropå Volvo förresten så är det rätt underligt att de trots att de till stor del är uppbyggda på Engelska delar fortfarande inte kan klara sig på egen hand.

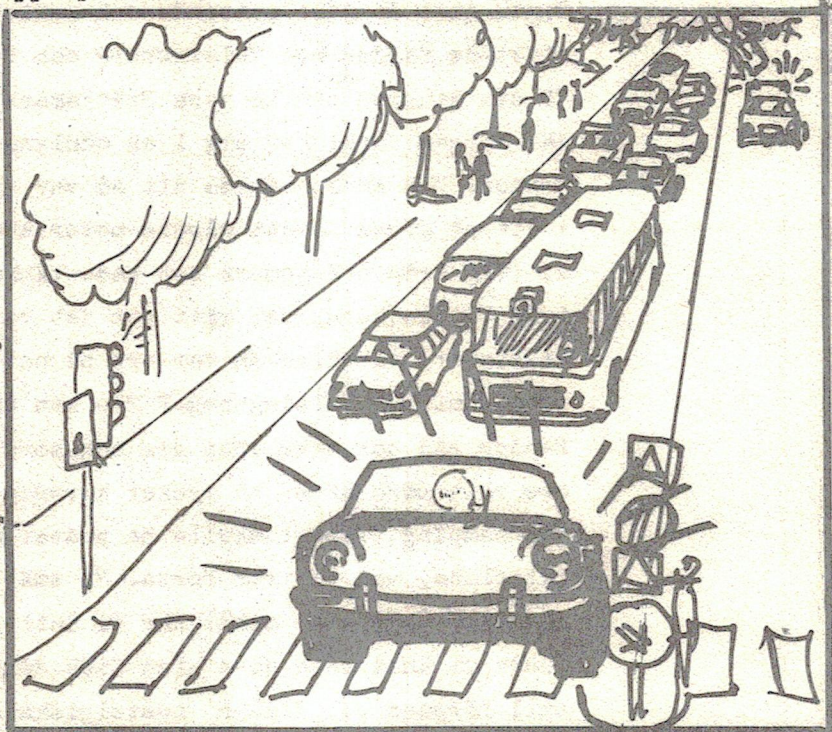
Detta blev jag varse för inte så länge sedan, då jag i allsköns ro var på väg ut till vårt lanställe. Jag hade inte hunnit långt utanför stan förän en volvo 245 under tutningar och blinkningar svepte förbi i ett rasande tempo. Det var min kompis och hans

tjej som också var på väg till landet. Tilläggs skall att så fort det talas bilar så höjs denna 245:a till skyarna som något av ett tekniskt under. Nåväl jag hade inte hunnit långt förän jag fick syn på en 245:a invid vägrenen som tycktes ha fått motorkrångel. Eftersom vi sportbilsägare är ett ovanligt hjälpsamt och tekniskt kunnigt släkte, saktade jag naturligtvis in. Den min som min kompis visade upp, när jag fällde den i och för sig helt naturliga repliken "Hej ska ja dra" är svår att beskriva i ord. Men tilläggs kan att efter detta pratar han aldrig bilar med mig.

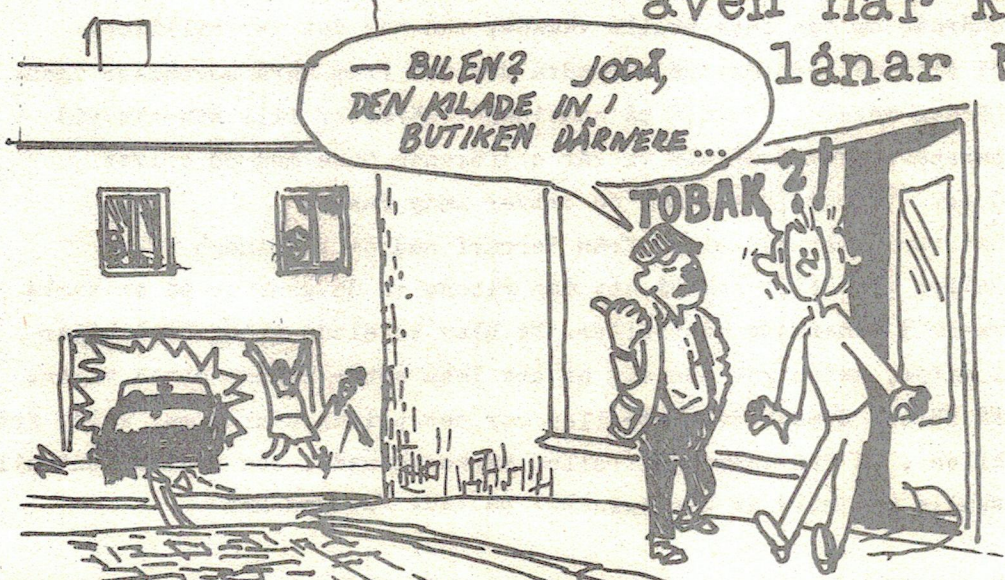


Att Triumph Spitfire är en Engelsk bil är svårt att ta miste på. Då tänker jag inte främst på karossens typiskt Engelska design, utan främst på detaljer som tändningslåsets placering tillvänster istället för tillhöger om ratten, men framförallt tänker jag på handbromsens aviga konstruktion. Detta är något som min stackars bil, som redan innan fått gå igenom flera svåra provningar, dyrt fått betala. Upprinnelsen till denna för min bil så pinsamma historien var som så ofta förr den att jag lånat ut min bil till en kompis, en i och för sig mycket entusiastisk och relativt kunnig standardvagnsförare, men vad hjälpte det. Han hade inte hunnit långt förän han blev tvungen att stanna för rött ljus, eftersom där var ett lätt motlut drog han åt handbromsen. När sedan ljuset slog om till grönt tryckte han sin vana trogen inknappen på handbromsen, men till hans stora förfäran utan resultat. Han försökte igen men återigen hände inget. Antalet tutande bilar bakom ökade raskt i antal, och hans ansiktsfärg övergick från blekskärt till högrött. Under tiden fortsatte ljussignalen sitt monotona växlande. Tillslut efter ungefär 5 ljusväxlingar lyckades han med en skruvmejsel peta upp spärren till handbromsen.

Nu tror ni kanske att eländet var över men ack vad ni bedrog er. Färden går nämligen vidare nu med en nästan sjuklig rädsla för "handbromsen". Nåväl resten av färden går helt utan intermesson. Hans ansiktsfärg har återgått till den normala. Den sista kilometern har han till och med börjat njuta av det faktum att han faktiskt kör öppen sportvagn. Väl framme vid sitt mål parkerar han bilen invid trottoarkanten. Det är då det inträffar. Han glömmer att dra åt handbromsen, om detta beror på ren glömska eller en uppbyggd rädsla för handbromsen vet jag fortfarande inte. Vad jag däremot vet är att jag blev tvungen att köpa ny kofångare. Detta beroende på att bilen var parkerad i ett lätt nedförslut. Så kom ihåg att....



En Engelsk handbroms är alltid Engelsk, även när kompisen lånar bilen...



113  
ALVING

## SVENSKT SPORTVAGNSMEETING -30

Torsdag: Anders och jag åker till Robert för övernattnig. Motorn i Anders bil ville gärna bli för varm och följden av detta justeringsarbete blev ideliga stopp, ett par timmar försenade kom vi fram hungriga.

På Fredagen ansluter sig Jörgen och hans co driver (vad han nu hette).

Dagen gick åt till putsande och justerande, vid 5-tiden startade färden mot Helsingborg och Svenskt Sportvagnsmeeting. Första etappen skulle vara Brötjemark ca 9 mil från Linköping, där Jörgen förälskat sig i en mänlandare, som bara slukar enkronor. Men innan vi kom dit så var vi tvugna att stanna ett i ett på grund av att någons motor svettades. Till slut kom vi iväg från Brötjemark och hade tänkt övernatta 7 - 8 mil från Helsingborg, men rätt som det var, var vi inne i Helsingborg och klockan var tre på natten. Var sover man mitt i natten mitt i Helsingborg? Man kan till exempel följa Andy Pandys råd och vika ihop sig och sova i bilen, men vi kände oss rätt möra efter så mycket körande, så vi letade oss ut till Råå camping, där vi skulle ha pratat med nattvakten om ordnat tältplats, men han var borta. Vi smällde helt enkelt upp tältet utanför. (Vad gör man?) När vi äntligen låg i våra sovsäckar kunde vi ändå inte sova utan fick dels lyssna till mistluren dels till Jörgens och Anders' nostalgiska snack om deras indiantält (gult o svart) som de hade vid 5 års ålder. Till slut kom John Blund i alla fall, vi sov som stockar i ca en timme då nattvakten kom och körde upp oss, vi var tvugna att riva ner tältet. Sedan fick vi syn på en som låg under bar himmel i sovsäck, och undrade om han inte skulle väckas, men nej det var tillåtet. Vi tittade hopplöst på varandra och rev fram våra sovsäckar igen. Lördag morgon, fruköst på stationer, därefter till starten vid parapeten där träffade vi vår ordförande Sune med co driver Conny (?) och Thomas med co driver Andy Pandy.

Det var fullt med bilar från Ferrari ned till Triumph TR.

Rallyt gick till som så att man ritade in 35 punkter på en karta varav 3 bemannade kontroller. Vi blev indelade i lag om 3 bilar i varje, sedan gav man sig ut att leta efter pinnar utmed vägen. På första bemannade kontrollen var det prickkastning med kulor från bilen, på den andra kontrollen märkeskunnade, den tredje kontrollen skulle man måla av sin egen bil på tid. När man kom

fram till Knutstorps ring fick man köra i en slalombana på tid, samt att man skulle åka en viss sträcka på tid med ett 40-tal skumgummidynor placerade på bilen. Därefter fick man en stund över till fika och tältuppslagning.

Etapp två av rallyt som även det bestod av letande efter pinnar utmed vägen, slutade vid Spångens Gästgiveri där det bjöds på sillabord och dans senare på kvällen. Efter den diskutabla måltiden (hade i alla fall tur med kaffet) var det prisutdelning för rallyt, laget som Robert var med i lyckades med en tredjeplacering.

Resten av kvällen blev mindre angenäm för min del, då mitt laddningsrelä "gick sönder" av någon anledning. Inte heller Söndagen - MGCC - Open - har jag mycket att berätta om, den dagen gick åt i letande av friska prylar, samt medhjälp i golfspel.

Men trots allt var det en trevlig helg arrangemangsmässigt och vädret var toppen, så kom igen nästa år ni som inte var med den här gången.

Mervi med viss assistans av Robert

P.S

Undras om kassören kommer ihåg nå't av Lördagskvällen?

D.S



Vi har haft planer på en eventuell Englandsresa i November - December eller något senare och undrar om du har lust att hänga med. Ring i så fall:

Robert 013 - 13 87 82

eller

Mervi 0586 - 428 94

Sena kvällar.

SÄLJES

Trimningsanvisningar har skänkts till klubben av Lars-Erik Ericsson i Borgholm, behållningen tillfaller klubben. Beställes genom insättning av 15:- på klubbens postgironr. eller mot postförskott+postförskottsavgift. Enklast genom klubbens postgironr. (se sid.2).

69:a motor komplett+ handskfack till en högerstyrd Triumph. Ann-Sofie Wonnman, 026/133360.

Fabriksnya mattor till T. Spitfire, Färg: Tegelröd. Material: Tuff Cote Pile. Sydda kanter. Alla hål som tex. för växelspak o dyl. är färdiga. Pris: 475:-. OBS, även bagageutrymmet inkluderat.

Mats Lindén 0515/31115 end.helger.

Triumph Spitfire -65 Pris: 9.000:-. Mats Häggdahl 033/116485

Motorhuv till Mk III, motor till Mk II, dubbla förgasare till Mk III, Avgasrör. Mikael Palin, Villagatan 27, 151 34 Södertälje.

Le Mans trimmad topp med insugningsrör, stanpart för 2 st. Weber DCDE eller Dellorto förgasare, passar Spitfire 1100cc. Nya vevlager och ramlager passande Spitfire 1100 och 1300cc. Triumph GT-6 -67, skrotad. Bra motor+ ny kylare. Linda Balleby 0243/33526 eller 33041 efter kl.17.00.

Tillfälle för entusiaster:

Triumph Spitfire Mk III -68. 9.300 mil HT och Cab. Mycket väl-skött. Pris: Högstbjudande. Marianne Baumgarten, Lundhagsv. 49, 178 00 Ekerö, 0756/33076 efter kl 18.00 08/830080 på kontorstid.

Hardtop i glasfiber, modell Fast back, vindrutetorkare till bakrutan. Anders Svensson 0431/50294 efter kl.17.00

Vit nylackad Spitfire Mk III -68, medföljer Hardtop till Triumph Spitfire Mk II -71 en mkt bra motor med vxl.låda, förg.grenför, Sten-Åke Falk 063/129026. och avg.system. Säljes till högstbjudande. Roger Dahl Skånegatan 225, 432 00 Varberg 0340/85542.

Hardtop, röd 500:-, Björn Carlander 040/471829.

Triumph GT 6 -67 Mk I, Nylackad, ny växel-låda och koppling. Aluminiumfälgar. Mikael Clifford 019/138365.

Triumph TR -1st dörr. Höger mod. 950124 fabriksny. 2 st. MG-midget dörrar, höger och vänster.

Triumph Spitfire motor Mk III 1300cc med extraktorgrenrör, förgasare, startmotor och generator har gått ca: 3000 mil. mycket pigg 2.000:-. Till Mk II: växellåda 200:- HT 600:- stolar 100:-/st. svarta, komplett huv 600:-, högerdörr 300:-, differential 350:-, Moto-Lita ratt med nav 200:-, komplett framruta 175:-, kyl 50:-, växelströmsgenerator 150:-, likn. Coreban GT-stol 200:-(ny), framskärm till GT 6 vänster ny 150:-, + div. andra delar till Mk II ram, papper mm.

Peter Jakobson 031/814896 efter kl.17.00.

2 st. stolar till Mk III orig. för vit-färgad kaross -68 mod. (passar troligtvis även andra årsmod.) röda, ngt defekta i kanten 25:-/st. Per Comstedt 046/709507 eft. 18.00.

Vindruteram till Spitfire Mk III 250:- Kylargrill Spitfire Mk I 140:-, Nya dörrpaneler med beslag Spitfire (Mk II) 300:-, Ny gummidamask till handbromsspak till Spitfire 40:-, suflett Spitfire Mk III 200:- 4 st navkapslar med medaljonger 200:-. Bror Pettersson 040/157376.

GT 6 huv def.vänster fram 100:-, Huv passande årsmod. -70 till 72(tror jag) Ulf Lycke 031/424922.

Kylare den äldre breda typen, utan kylarlock polerad och klarlackad . 150:- 2 st. kofångare horn fram -69. 25:-/st. Bosse Pontén bost. 019/111106 arb. 019/70960 ankn. 159.

KÖPES

Höger handskfack till Spitfire. Ann-Sofie Wonnman 026/133360.

Trimdalar till GT 6 Mk I tex. topplock, extraktorgrenrör, kamaxel. Även otrimmat topplock av intresse. Växellåda GT 6 MK I, helsynkad overdrivelåda. Mats Lindén 0515/31115 end.helger.

Bromsutrustning, framaxelfjädrar, växellåda, slutväxel, drivaxlar samt motor(2dm<sup>3</sup> 6 cyl) Allt från Triumph GT 6. Anders Svensson 0431/50294 efter kl 17.00.

MGB GT delar, Morgan Hultgren 0340/55086

Grill, stolar Mk I Huv Mk III (Plåt) Trösklar Mk III. Hans-Åke Mossberg 0521/62491.

KÖPES

4 växlad helsynkad växellåda med overdrive. Fin kofångare höger bak ev. båda sidor till Spitfire Mk III -69. Baklykteglas.  
Bosse Pontén 019/111106 bost.  
019/70960 ankn 159 arb.

Triumph GT 6 Mk II eller III, Vällvårdad helst i Götaland.  
Lennart Johansson 044/67082 endast helger.

Spitfire Mk IV -75, instrumentpanel strömfördelare, generator, fläktvinge, mattor, KONTAKT önskas med medlem som skall besöka England.  
Birgitta Nygårds 0248/11440

EFTERLYSES

Mått på störtbåge, passande Spitfire Mk IV och fästpunkter.  
Mats Norgren 08/7603156.  
Firmaadress i England som säljer delar till Spitfire.  
Sten-Åke Falk 063/129026.

TIPS

Om du har tips om nya eller begagnade reservdelar till Spitfire -65 så skicka dem till:  
Lillemor Kindgren  
Ljungtorpsvägen 12 590 62 Lingham.  
Tips om spoiler.  
Mats Lindén 0515/31115 end helger.

Genom Jonny Andersson, Primexxa har stötdämpare Gabriel fram 380:-paret, mot uppvisande av medlemskort. 4 par kvar. Scanauto tar 340:-/st. Islandstorget 161 57 Bromma 08/878300. British Motor Import. Motordelar, gen. startmotor. 08/507218.

Marambee Hobby på Karlavägen i Stockholm erbjuder oss 10% rabatt på sitt sortiment av plastbyggsatser och tillbehör. I sortimentet finns modeller av flera engelska sportbilar, bl a. en GT 6:a i skala 1:25. Lasse Fors.

Jag undrar om någon i klubben har varit sysselsatt med växellådsmodifiering på sin Spitfire och vet om drevsatser från GT6 eller 2000 passar eller tom. hela växellådan. Finns det mot förmodan någon i det här landet som har en close-ratio drevsats och vill sälja den så ring under-teknad. Tips om ev. skrotade GT6:or och delar till dylika mottages också med tack-samhet. Eftersom vintern är renoveringstid för många av oss tycker jag det är viktigt att alla som har delar att sälja eller vet var det finns delar att köpa från t.ex. skrotade bilar hör av sig via klubbtidningen.

För dem som är intresserade av plastfronter till sina Spitfires finns dels Dunham&Haines Ltd. (Park Street West, Luton, Beds) och dels DJ Sports Cars (Swains Fty, Crane Mead, Ware, Herts) att välja på. Den senare firman har en svensk återförsäljare, Carlsten&Co i Stockholm tel:08/450604-05 eller 201143 201825. DJ:s front liknar GT6:ans (allt med "bula" på huven) och kan liksom D&H fås genomfärgad i önskad originalkulör mot tillägg. Ev. intresserade kan ringa mej. Blir vi fler köpare bör ju priset gå att pressa.

Vad beträffar litteratur så finns en hel del att välja på:

Från Thorsells i Lyrestad (0501/50484) kan man beställa bra komprimerade verkstads-handböcker från Autobooks för såväl Spitfire som GT6.

P. Olyslager Motor Manuals nr 85 behandlar samtliga Herald och Spitfire MkI-III och innehåller bl.a. en förnämlig del med tekniska data.

Från Margie Bookshop i Stockholm har jag lyckats komma över en amerikansk bok som BLMC i USA har gett ut och som heter: "Competition Preparation". Spitfire och GT6 var ju framgångsrika i "Production Car Racing" i slutet på -60 talet och början på -70 talet i USA.

Två bra engelska böcker är:

Graham Robson : "The story of Triumph Sports Cars" och Autocars : "Triumph Sports, 54 Competitive years".

-Den senare huvudsakligen bestående av "Road Tests".

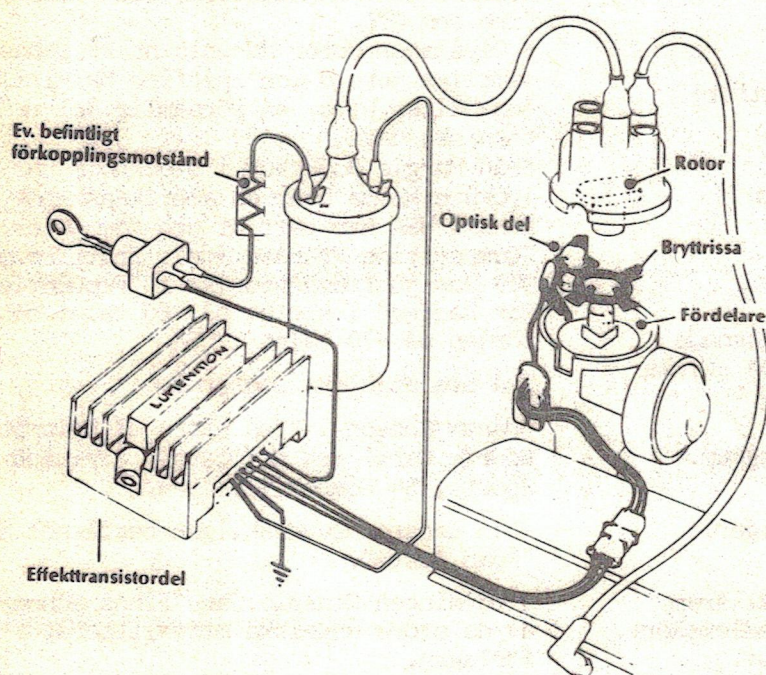
I tidningen Classic Cars finns annonser av de stora engelska motorlitteratur-förlagen.

Beställer gör man genom att skriva vilka böcker man vill ha och bifogar en check på vad böckerna kostar + frakt & emballage. Checken får du utskrivnen på närmsta bank-kontor.

Tommy Strandek,  
Pl. 6631  
262 00 Ängelholm 0431/23188.

# Lumenition®

## Världens första patenterade infraröda fotocellstyrda tändsystem



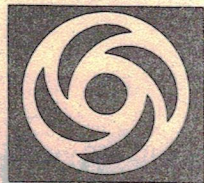
Solid State ● Brytarlöst ● Kontaktlöst ● Underhållsfritt — har inga delar som kan slitas ut ● Ger fullständig bränsleförbränning ● Infraröd optisk del, ersätter bilens brytarkontakt och kondensator i fördelaren och ger exakt tändning vid alla varvtal, mil efter mil, år efter år, utan tillsyn ● Lättare start i alla väder — skonar bilbatteriet ● Renare avgaser ● Minskad chokeanvändning ● Tändstiften håller längre ● Motorn varvar lättare ● Gör avgasrenade bilar piggare ● 3-årsgaranti

### 3 års garanti oavsett körsträcka

Du får klubbbrabatt (minst 20 %) mot uppvisande av medlemskort.

Om Du inte har vägarna förbi så kan Du få delar sända till Dig per postförskott. Glöm inte uppge Ditt medlemsnummer för erhållande av klubbbrabatt

GENERALAGENT:



## FRÖLUNDA BILDELAR AB

Våglängdsgatan 5 · 421 33 Västra Frölunda · Tel. 031-470500