

Officielt medlemsblad for Dansk Triumph Automobilklub

TRIUMPH NYT

Nummer 212 - marts 2022 - 40. årgang



TR6 gennem 15 år



Af Svend Aage Kaae (2198)

Se side 12

Bestyrelsen



FORMAND

Morten Henningsen (420)
formand@dtak.dk
Frederiksund
25 79 38 05 (efter 18.00)



NÆSTFORMAND

Jørn Øgendahl (1618)
jorn@dtak.dk
Silkeborg
21 76 84 87



KASSERER

Michael Pedersen (424)
michael@dtak.dk
24 22 29 20



BESTYRELSESMEDLEM

Lars Peter Sejrs Andersen
(1965)
larspeter@dtak.dk
27 11 08 50



BESTYRELSESMEDLEM

Kåre Bang (1649)
bang@dtak.dk
Lemming
40 10 69 10



BESTYRELSESMEDLEM

Morten Hildebrand (947)
morten@dtak.dk
Aalborg
50 51 58 28



BESTYRELSESSUPPLEANT

Randi Hildebrand (947A)
morten@dtak.dk
Aalborg
50 51 58 28

MEDLEMSLISTEN/BOGFØRING

Koordinator

Rudy Bülow Pedersen

medlemslisten@dtak.dk
admin@dtak.dk

DTAK.DK

Webmaster

Mads Nygaard (832)

webmaster@dtak.dk

FACEBOOK

Moderator

Mads Nygaard (832)
Poul Nissen (1805)
Simon Ensted Salomon (1985)
Nikolaj F. Blomberg (976)
Daniel Read (1813)
Flemming Jensen (1632)

kontakt via FB gruppen

REGIONSKONTAKTER OG MAILLISTER

København/Bornholm

Daniel Read (1813)
Hellerup

koebenhavn@dtak.dk
42490297

Sjælland

Jørgen E. Busch (732)
Snekkerup

sjaelland@dtak.dk
57528686

Fyn

Lars Thorup (1502)
Ørbæk

fyn@dtak.dk
50405720

Syddjylland

Poul A. Lyngs (1480)
Kolding

syddjylland@dtak.dk
40865965

Midtjylland

Marianne Sejrs (1965A)

midtjylland@dtak.dk

Nordjylland

Leif Røntved (1971)
Gistrup

nordjylland@dtak.dk
27100525

Triumph Sport

Søren Hadberg (2045)

sport@dtak.dk



FREDERICIAMESSE

Materielforvaltning:
Biler til messen

Kåre Bang (1649)
Morten Hildebrand (947)

bang@dtak.dk
bilmesse@dtak.dk

ADMINISTRATION

Materiel Forvaltning
Arkivar
Revisor
Revisor Suppleant
Motorhistorisk Samråd

Kåre Bang (1649)
Michael Pedersen (424)
Jørgen E. Busch (732)
Poul Kokholm (1683)
Morten Henningsen (420)

bang@dtak.dk
arkivar@dtak.dk
sjaelland@dtak.dk
formand@dtak.dk

BRUG AF FOTO I DTAK

Persondataforordningen: Ved deltagelse i klubarrangementer (garagemøder, køreture, træf mv) indvilliger deltagere i, at der kan blive taget billeder som vil blive brugt på hjemmeside, facebook og i Triumph Nyt. Hvis deltagere overfor fotografen giver udtrykkeligt udtryk for, at man ikke ønsker at billeder bliver brugt, vil dette naturligvis blive respekteret.

TRIUMPH NYT

Redaktør Inge Hejlskov Busch (732A) triumphnyt@dtak.dk
Layout, trykning og distribution Nybæk Grafisk, 26 25 82 50 info@nybaekgrafisk.dk
Yderligere distribution Lars Peter og Marianne Sejr Andersen (1965 og 1965A)

DEADLINE

Deadline for artikler samt annoncer: 1. marts - 1. juni - 1. september - 1. december
Udgivelsestidspunkter: Marts - Juni - September - December

ANNONCERING I TRIUMPH NYT

PRIVAT: Medlemmer GRATIS.

Tekst/billeder indsendes til: triumphnyt@dtak.dk

ERHVERV: Indsendes til: kasserer@dtak.dk

Pr. år (4 annonceringer)

1/1 side 1400 DKK

1/2 side 900 DKK

1/4 side 450 DKK

Bagside 3000 DKK



Indhold

Praktiske oplysninger.....	2
Formandens leder.....	6
Indkaldelse til generalforsamling 2022	8
Forårstræf 2022	9
Regnskab	10
TR6 gennem 15 år	12
Årstræf 2022.....	20
Garagemøde hos Henning Nielsen på Stevns	22
Nul Tolerance!	46
Forårsklargøring af bilen.....	52
Lidt nostalgi fra Triumph Nyt 2002 nr. 110.....	54
Motorhistorisk samråd.....	58
Salgsannoncer	62

NMML

Reserve dele og tilbehør til:

MG - Mini - Morris - Triumph

Vi hjælper gerne med reserve dele til andre engelske biler.

www.morrisminor.dk email: mail@morrisminor.dk tlf. +45 86 44 32 00



Østergade 17 8990 Asferg. Åbent man-fre 8-16 tirsdag, længe åbent til kl. 20.



Leder marts 2022

Af Morten Henningsen (420) - formand@dtak.dk

2022 er allerede godt i gang. Vi har alle haft en jul og nytår samt et par måneder i det nye år med diverse restriktioner. Men nu er vi klar til at indånde og mærke den friske luft i vores Triumph biler igen.

Vinteren er måske brugt til at få lavet de par ting, som ikke virkede på jeres biler i 2021.

Service og klargøring til de kommende køreture er det også tid til nu. I ved alle, at pludselig skinner solen og så skal Triumphen ud og luftes.

Du har måske også begyndt på et nyt projekt. Det har jeg!

Jeg er ikke nået særligt langt med mit projekt, så I må vente lidt med et indlæg til bladet.

det fra min side. I der har nået at blive færdige eller er godt i gang, **må gerne lige skrive lidt om det til bladet**, hvis I har lyst til at dele det med os andre.

Fredericia messen i foråret gennemføres 2.-3. april. Dette giver en god start på en kommende sæson. Så vi håber i bestyrelsen, at vi ses der og taler lidt Triumph og kommer i godt humør.

Vi afholder **generalforsamling lørdag den 21. maj**, så se i jeres kalender, om I kan afse lidt tid til at kigge forbi. Måske kan en af jer blive stemt ind i bestyrelsen og hjælpe med til at klubben overlever i fremtiden. Hvem ved.

En ting vi kan se er, at der i de seneste år har været tilbud i hele landet på diverse træf i hverdagene, og at det er blevet meget populært. Min opfordring er, at I skal prøve at mødes med andre og selvfølgelig mest muligt med DTAK medlemmer til disse træf aftener. Min erfaring er, at det er super hyggelige timer. Og så ser man også andre biler ved sådanne træf, som man ikke ser i hverdagen.

DTAK mangler en af jer, som har en ide, så vi kan forbedre træf eller arrangementer i klubben eller som brænder for at gøre noget for at forbedre sammenholdet i klubben. Så er det dig, så kom endelig til en af os i bestyrelsen. Vi vil gerne hjælpe til at få det ud og leve.

Garage møder hos medlemmer har været populært i gennem årene og nu hvor vi ikke har den slemme virus over os, kan vi godt genoptage disse møder. Kontaktpersonen i din region vil altid hjælpe dig, hvis du skal bruge lidt støtte til at få et møde stablet på benene. Det eneste det kræver af dig, er et sted og tidspunkt. Og lidt varm kaffe. Så går det hele af sig selv 😊

Jeg har ikke så meget mere på hjertet nu. Kun at vi ses ude i landet.

Hilsen Morten



Indkaldelse til generalforsamling 2022

Lørdag den 21. maj 2022 – kl. 14.00

Sted: Hotel Medio, Kolding Landevej 6, 7000 Fredericia

Ifølge vedtægternes §12 afholdes generalforsamlingen en gang årligt, så vidt muligt i maj måned og senest sidste weekend i maj med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formanden aflægger beretning for det forløbne år.
3. Det reviderede regnskab forelægges til godkendelse.
4. Fastlæggelse af kontingent.
5. Indkomne forslag.
6. Valg i henhold til §9. *(Foreningens daglige ledelse varetages af en formand, en næstformand, en kasserer og tre øvrige medlemmer samt et udvalg af medlemmer efter behov til varetagelse af foreningens bladudgivelse, primært i form af medlemmernes købs- og salgsannoncer. Det at være udvalgsmedlem udelukker ikke, at man også kan varetage en plads i bestyrelsen. Bestyrelsen fordeler efter eget valg enkelte opgaver mellem sig).*
7. Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.
8. Valg af revisor og revisorsuppleant.
9. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være bestyrelsen skriftligt i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen.



Forårstræf 2022

I forbindelse med generalforsamlingen holder vi som sædvanlig et lille forårstræf, hvor vi kan få snakket og sparket dæk.

Det vil være muligt at spise en to-retters middag kl. 18.30 og prisen vil være kr. 200,- pr. person.

Der vil også være mulighed for overnatning til kr. 700,- i dobbeltværelse incl. morgenmad. Tilmelding til middag og / eller overnatning, skal ske senest 8. maj 2022 til enten formand@dtak.dk eller sms 25 79 38 06.

I vil fra administrator modtage en faktura på middag og/eller overnatning.

Vi mangler artikler til bladet!

Det kan både være om reparationer af biler, køreture eller gode tips.

Lidt nostalgi må der også godt være.





Resultatopgørelse for 2021

		År 2021	År 2020
HONORARINDTÆGTER			
Kontingenter		(153.095,54)	
Salg af annoncer			
Honorarindtægter i alt	-	(153.095,54)	(162.150,00)
BESTYRELSESMØDE OG GENERALFORSAMLING	-		
Bestyrelse kørsel/andre udlæg		1.844,00	564,00
Bestyrelsesmøde			10.280,00
Generalforsamling		14.612,00	24.021,00
Bestyrelsesmøde og generalforsamling ialt	-	16.456,00	34.865,00
ÅRSTRÆF			
Indtægter træfgebyr		(42.329,00)	(10.700,00)
Lejeudgift			
Trykning af rallymærker mv		947,06	793,00
Forplejning mv		67.343,15	70.571,00
	-		
Årstræf ialt	-	25.961,21	60.664,10
ADMINISTRATIONSOMKOSTNINGER			
Conventus system			6.330,00
Konsulentbistand		6.000,00	10.500,00
Triumph Sport		3.437,50	4.622,50
Porto + ekstra porto Triumph Nyt til kontaktpers.		1.932,00	
Internet		1.247,75	376,00
Triumph Nyt - Redaktør, layout, tryk og forsendelse		108.094,80	95.902,60
Præmier, banner mv			
Varelager, refalier/merchandise		10.031,99	
Messe og stumpemarkeder		16.261,00	4.357,80
MHS		840,00	
Bankgebyrer og renter		2.003,50	1.944,53
Nets		4.436,33	4.780,81
Administrationsomkostninger i alt	-	154.284,87	150.273,24
800 ÅRETS RESULTAT	Underskud	43.606,58	83.652,34

x Fredericiamesse - Ingen udgift i 2021, da der var betalt til messen før Coronaen lukkede alt ned

xx MHS betalt 2 gange - både for 2020 og 2021 i året 2020 - Næste opkrævning er betalt i 2022

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



TR6 gennem 15 år

Af Svend Aage Kaae (2198)

Jeg er nyt medlem i klubben igen efter en kort periode at have været ude. Før da, var jeg med i mange år uden at have deltaget i andet end nogle få klubmøder.

Jeg købte i 2005 min første veteranbil, en TR6 fra 1969, gennem en kollega, som im-

porterede mange biler fra USA i 00'erne. Jeg havde kun set nogle billeder af den, men han havde en samarbejdspartner over-there, der så bilerne inden købet, men alligevel er der jo mange der er blevet slemt skuffet over det de får.



Et af de billeder jeg fik inden købet – den ser da flot ud?

Det blev jeg nu ikke, der var lidt rust over baglygterne og ved den ene forlygte, og ellers var der lidt småting, som jeg fik en proff. til at lave, så den kunne blive synet, og jeg kunne komme til at køre i den. Og det gjorde jeg de næste 15 år, men jeg forbedrede den af flere omgange om vintrene, hvilket også var planen fra starten, så det skulle ikke være et glansbillede jeg skulle have.

Det første jeg gjorde var at skifte gulvtæpper, sædeovertræk og paneler på døre og bag sæderne, fordi gulvtæpperne var umådelig beskidte og der var et hul i det ene sæde, som ikke var vist på noget billede – så husk billeder fra alle vinkler, når man køber på distancen.

Planen var, som sagt, stille og roligt over vintrene at forbedre den. Men først skulle jeg have bygget mig en garage, så jeg havde et ordentlig sted at være. De første par år stod

den hos en nabo i et uopvarmet træskur, hvor muggen groede centimeterhøjt i løbet af vinteren. Garagen blev rigtig god, og nærmest bedre isoleret end min beboelse, og så har jeg 13-14 grader i den, hvilket giver en god arbejdstemperatur og intet rust.

Den første vinter herefter kunne jeg så gå i gang. Da alt hvad der var gummi efterhånden bare var nogle revnede hårde stykker sort materiale, uden gummiens egenskaber, begyndte jeg med hjulophæng og bremses. Den første vinter var det forhjulene.

Alle dele blev adskilt, renset, slebet/pudset ned til det rå jern uden alt for meget rust og malet 2 – 3 gange og alle gummibøsninger blev udskiftet med poly-bøsninger. Bremsekalibre blev også renoveret, og som det ses på billedet var der også behov for det, men bilen bremsede udmærket, selvom de så sådan ud.



Alle dele adskilles og males inden de monteres igen.



Forhjulsoophæng samlet og monteret igen med nye bøsninger.



Bremsekaliber som den så ud da jeg gik i gang.



Næste vinter var det baghjulene, som fik en tur. Der monteres poly-bøsninger i alle bevægelige dele.

I øvrigt blev alle støddæmpere og fjedre og løbende udskiftet under disse forbedringer. Da jeg fik bilen hjem fra USA, hang den lidt

i førersiden, så det var nødvendigt at få det gjort, så den stod ordentligt og ikke så træt ud.



Alt bliver fotograferet inden afmontering.



Motorrummet er næsten ryddet inden maling.

Så var turen efterhånden kommet til at få den malet. Jeg synes den grønne farve den havde, var lidt kedelig og så var der jo også de forskellige småreparationer efter rusten, der heller ikke lignede fuldstændigt. Som man kan se på et af billederne, var den grønne farve den havde heller ikke den oprindelige. Så jeg gik i gang med at skille den ad, uden

dog at tage den af rammen, og dokumentere alt ved hjælp af billeder, så den var nem at samle igen. Jeg fik ryddet alt, dvs. både motorrummet, bagagerummet og kabinen, så den kunne males overalt. Jeg fik den malet med en mørk British Racing Green, som jeg havde set på en TR4. Den blev rigtig flot.



Så er bilen kommet fra maler.

Jeg havde de første år en del problemer med at få motoren til at gå ordentligt og jeg havde i starten især problemer med rotoren i strøm-

fordeleren, som jeg skiftede flere gange, vist nok fordi det var noget "kinesisk" skidt. Og så skød den toppakningen, men det viste sig

at det var en forkert toppakning der var brugt, hvilket Troldmanden, Finn Tordén, som jeg på en eller måde havde fået navnet på, fortalte mig. Han havde lige den rigtige på lager. Det hjalp, så da også karburatorerne drillede, kørte jeg hen til Finn, som sagde at de udslidte Stromberg karburatorer ikke kunne reddes, så han mente der skulle et par nye SU'ere på i stedet. Sådan et par havde han også lige på lager. De kom så på, og så kørte den godt – efter lidt flere justeringer. Så drillede tæ-

dingen igen, og jeg skiftede derfor platinerne ud med elektronisk tænding. Selve motoren, gearkasse og overdrive har jeg ikke haft åbnet i de år jeg havde bilen.

Men som sagt kørte jeg i den om sommeren, og det var mest til lokale træf, som Kalø, eller mindre køreture. Men altid noget der var for alle bilmærker, så der var lidt af hvert til stede.



Til træf i Kalø inden den blev malet.

Men den er også brugt til længere ture og ferier rundt i Danmark, bl.a. i 2014, hvor jeg sammen med fru en kørte en tur på en uges tid fra hjemmet i Randers over Fyn, Langeland, Lolland, Sjælland og hjem igen, og det

var helt uden problemer af nogen art. Det blev en rigtig fin tur, hvor vi samlet set kun havde kalechen lukket ½ time et par morgener inden solen fik magt.



Venter på færgen i Spodsbjerg på ø-turen.

Men som årene gik og der ikke var mere at lave på TR6'eren, begyndte jeg at tænke i andre baner. Selvom en 6-cylindret række-motor lyder fantastisk, så kunne jeg nu godt tænke mig noget med en V-8'er. Det købte jeg så, og det blev en Corvette fra 66, som jeg endte med at køre mest i, og man kan

jo ikke køre i 2 biler af gangen. Så efter 4 år med begge biler, satte jeg TR6'eren til salg og fik den solgt til en nybegynder i veteran-biler, og han blev rigtig glad for den. Men nu er jeg i den situation at jeg har været pensionist et par år og to-do listen er ved at være tom, Corvetten kører upåklageligt

og der er ikke mere at lave på den, så jeg synes jeg skal have noget andet at gå og skrue i. Og der synes jeg at en TR6 vil være en rigtig god bil. Den er ikke for kompliceret, delene er til at skaffe, selvom det nok ikke er så nemt – eller billigt - som tidligere, efter at England er trådt ud af EU.

Jeg leder altså efter en TR6, men den må ikke være et total vrage eller gennemrusten, så er der nogen der har sådan en eller kender nogen der har en og l/de går i tanker om at sælge den, så kan det være jeg er interesseret.

Jeg kan kontaktes på mail:
svendkaae@gmail.com



Klar til at blive solgt.

Årstræf 2022

Årstræffet i 2022 afholdes på Krakær Camping i Østjylland ved Ebeltoft.

Fredag den 19. august – søndag den 21. august 2022

Krakær Camping, Gammel Kærvej 18, 8400 Ebeltoft, tlf. 86 36 21 18



Booking og afregning af hytte eller campingvogn skal ske direkte til Krakær Camping, tlf. 86362118, med henvisning til **DTAK Årstræffet** efter "først til mølle princippet".

Alle hytter og campingvogne er reserveret til DTAK indtil den **1. maj 2022**. Det er derfor vigtigt, at I booker **før denne dato**, da resterende hytter og vogne herefter kan blive udlejet til anden side.

Book også en plads, såfremt du medbringer din egen campingvogn/teltvogn/dit telt.

**Tilmelding til Årstræffet skal ske senest den 15. juli 2022 på følgende måde:
Send en mail til: michael@dtak.dk**

Oplys følgende:

- Medlemsnummer
- Navn på deltagere, voksne
- Navn på deltagere, børn under 14 år
- Telefonnummer
- E-mail adresse.

Der vil efter tilmeldingsfristen blive tilsendt en faktura på træfgebyret.

• Træfgebyr pr. deltager: Kr. 300,00 gældende for medlemmer, ledsager og hjemmeboende børn.

• Pris for ikke-medlemmer vil være kr. 600,00

Tilmeldingen er bindende, når betalingen er modtaget.

Vi gør samtidig opmærksom på gældende regler omkring brugen af fotos ved træffet.

Endeligt program for årstræffet vil fremgå i det næstkommende klubblad i juni 2022.

Det kan oplyses, at der på ankomstdagen fredag aften ca. kl. 18 vil blive tændt op i den store grill på campingpladsen ved festteltet således, at alle har mulighed for at grille egen medbragt aftensmad. Husk også at medbringe drikkevarer til eget forbrug til fredag aften.

Venlig hilsen og på gensyn i august
DTAK Region Midtjylland
Marianne Sejr Andersen,
tlf. 42 66 15 20



Garagemøde hos Henning Nielsen på Stevns

Af Inge Hejlskov Busch (732A)

Den første onsdag i måneden mødes Triumph folk hos Henning Nielsen (1914), Skrosbjergvej 15b i Tureby på Stevns.

Jeg fik lov at komme med en aften, hvor jeg tog en del billeder.

Det er imponerende hvad Henning har stående, og også hvad der er kørende.

Biler og reservedele står i flere etager. Der kræves lift for at få en bil ned.

Mange af bilerne arbejder Henning på.

Henning har et hyggeligt opholdsrum med bar og diverse spillemaskiner. Bardisk mm. er købt fra en engelsk pub. Der står også en Triumph motorcykel, som Henning kører på. Man medbringer selv drikkevarer eller noget spiseligt til aftenens møde. Den aften jeg deltog, var vi i alt 9 personer, inkl. Morten formand.

Men lad nu billederne tale for sig selv.

Udover de viste er der en rallybil Vitesse i malerkabine og på førstesalen en Morris Mascot, under renovering (intet billede).

En TR8 under renovering og på 1. sal en Herald 1200 Coupe.



*En Triumph Estate værkstedsbil
på papegøjeplader.*



Den grønne Triumph Herald (AM59.999) blev udvekslet fra Dirch Glad til Henning for nylig. Dirch fik en lyseblå Triumph cabriolet 1360.



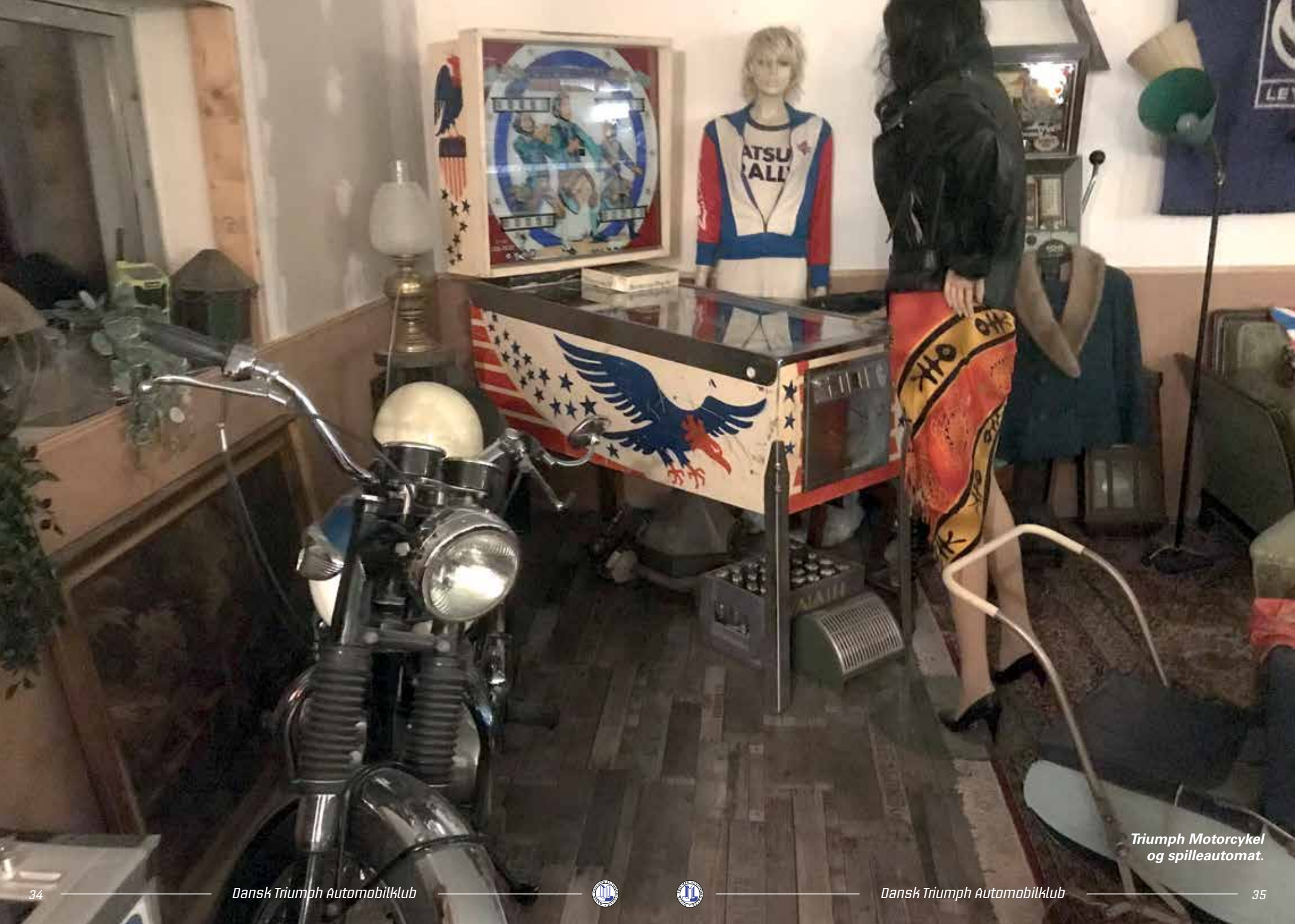
*En TR4 på liften på plader
under renovering.*



Hygge ved baren.



*En Triumph Vitesse Cabriolet
på engelske plader.*



Triumph Motorcykel
og spilleautomat.



Opholdsrummet med
udsigt til værkstedet.



En hvid Herald Sedan.



*En Vitesse Sedan 1600,
og en Herald 1200,
begge på plader.*



Triumph Estate værkstedsbilen er kommet ud at køre.

Reservedele og regaler til din Triumph
Billig fragt - 45kr til GLS Pakkeshop
Gratis levering ved køb over 1000kr

Reservedele Olier Beklædning & udstyr Skilte Biltilbehør



Bremseforstærker incl. beslag, rør mv. 1,9:1
1.595 kr
Varenr.: TT3949Z



Triumph Parking only.
300 kr.
Varenr.: FTDDSS33



Lækre kørehandsker til ham og hende.
Fra 250 kr
Varenr.: Coopertan



Veteran kørehjelm m/skygge. Fås i brun, sort, rød & hvid.
550 kr
Varenr.: LBO20-19-57



Emaljeemblemer
Flag 6,5 x 4cm
75,00 DKR
Varenr.: CCDFLAG
Varenr.: CCUFLAG



Vi har designet denne damekørejakk i 100% rulam.
3.300 kr
Varenr.: L-ella-brn

www.CLASSIC-CENTER.dk

Fjelshøjvej 5 - 9260 Gistrup - Tlf. 98374190
info@classic-center.dk

Vi tager forbehold for trykfejl



Take a good look at the hot new TR6 P.I. while you've got the chance.

Here's the Triumph TR6 P.I. bringing new style, new features, new status to fuel injection motoring. Just look at that ready-to-leave bodyline. Isn't it the sharpest TR you've ever seen?

A long, power-breathing nose tells you the new TR6 packs real urge. The urge of petrol injection. The only British production sports car to have this sophisticated, power-boosting fuel system.

And the back view (the one you'll most often present to other drivers) is pretty dramatic, too. Big, horizontal rearlight clusters emphasise the new square-back look.

That ready-to-take-off look is no bluff. Take-off in the TR6 is a real catapult job. You're up to 50 in 6½ seconds flat.

Note, too, those fat, big-gripper tyres on new 5½J rims. And that the all-independent suspension incorporates an anti-roll bar. So, under power, you take the dizziest bends as securely as you streak up the straights. Acceleration, in top, goes like this: 30-50 in 7 seconds, 40-60 in 7, 60-80 in 8.

So you see, the performance of the TR6's 2½-litre, petrol injected, 6-cylinder engine is every bit as hot as its looks suggest. And the servo-assisted brakes, are 'terrific'.

Cockpit comfort is superb. Body-hugging bucket seats hold you firm through the craziest corners. The carpet is thick and so is the padding. Instrumentation is as clear as daylight. Easy-to-read switches can't be confused. Powerful face and foot level ventilation cuts the fog. Two-speed heater/demister keeps you snug. The top speed is a breathtaking 120 miles an hour. But the price won't make you catch your breath.

Triumph TR6 £1,333 19s.2d. Hard top £1,379 13s.1d. Ex-works inc. purchase tax.

Standard Triumph Sales Ltd, Gwent, Tel: 000 3-75511

Triumph put in what the others leave out

Nul tolerance!

Af Dirch Glad (1637)

Da jeg nu igen er blevet ejer af en Triumph med et meget slidt gearskifte, så får I lige et par tips til "opgradering".



Jeg har mødt flere Triumph ejere der tror, at gearkassen bare er gammel og slidt, når gearskiftet er slasket og upræcist. Det er som regel ikke gearkassen, der er problemet, men derimod gearskiftet, der sidder udenpå gearkassen.

Der findes et kit sæt til renovering af gearskiftet, men jeg var så heldig at have fejlfri dele på lager.

I de fleste tilfælde er det kun nylonskiverne i ledforbindelserne mellem gearstang og gear-

kasse, der er slidte. I dette tilfælde havde bilen kørt i lang tid uden nylonskiverne.

Derved var både gearstang og stangforbindelse slidt så meget, at repsættet ikke kunne løse problemet. Man kan selvfølgelig svejse et nyt "slidlag" på, men det er nemmere at finde bedre brugte dele, da der jo stadig ligger en masse Herald/Spitfire gearkasser rundt omkring hos "Triumphfolket".

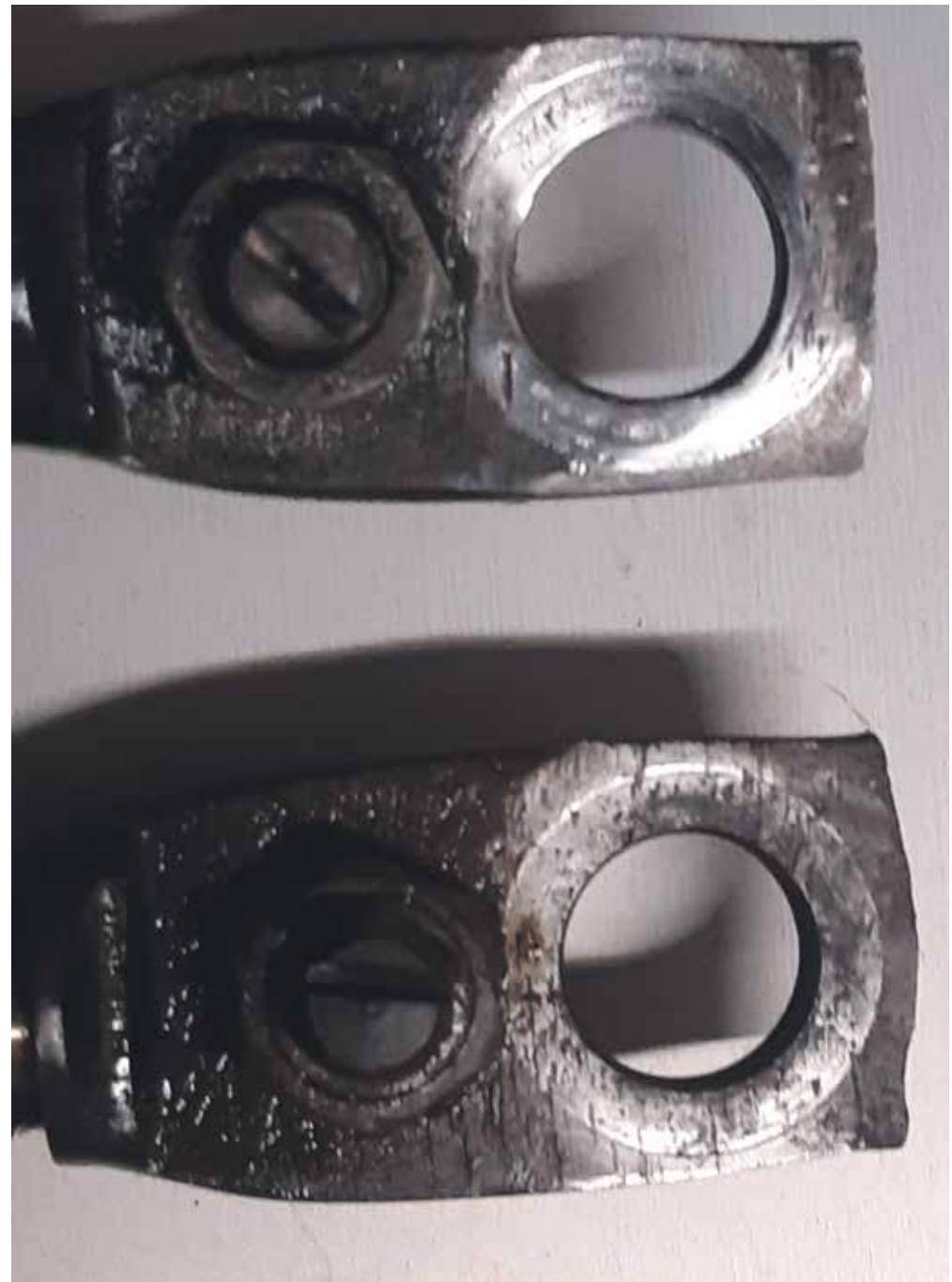
Disse tips gælder kun "de små Triumphs".



Gearskiftet afmonteres på toppen af gearkassen. Husk at sætte bilen i frigear inden, så er det lettere at montere igen!



Nylonskiverne er placeret i de to led på skiftestangen.



Her ses det store slid på mit gearskitte.



Den store fjeder holder gearstangen/kuglen fast i gearskiftekonsollen. Den lille fjeder gør at gearstangen kan trykkes ned, når bilen skal i bakgear. Det er vigtigt, at fjederen holder gearstangen helt oppe, derved kan bakgearet kun vælges når man trykker ned på gearstangen.



Her ses det store slid på mit gearskifte.



Bakgearsspærring.

Hvis du står med spørgsmål midt i opgaven, så er du velkommen til at ringe til mig på 20 84 89 40. God arbejdslyst!

Forårsklargøring af bilen

Af Morten Henningsen (420)

Forårscheck af bilen. Foråret nærmer sig med hastige skridt og det er derfor, at du nu skal til at checke din Triumph. Er den klar til sommerens ture rundt i det Danske land.

Jeg vil starte med bremserne. Se om bremse-seslangerne ikke er møre og revnede. Man skal sikre sig, at bremsebelægningen er god nok. Det vil sige at klodser og bakker skal være hele og må ikke være revnede eller være glashårde i overfladen. Tykkelsen på belægningen er også meget vigtig. Hvis den er for tynd, kan den ikke holde til den kraftige varme, som udvikles ved opbremsning. Min egen tommelfingerregel siger, at 3 mm er et minimum. Klodsen eller bakken må heller ikke slippe metallet. Det er livsfarligt hvis belægningen slipper og falder ud. Sørg også for, at klodserne kan trykkes tilbage i kalibren uden megen vold. Du skal kunne trykke dem tilbage med en papegøjetang. Bremsebakkerne er fastgjort med fjedre, som også skal være hele og ikke næsten tæret over. Der må heller ikke være fugt omkring gummikapperne, fordi de indikerer, at der er en utæthed i hjulcyklinderen.

Hvis der er problemer med ovennævnte, kunne det måske afhjælpes ved at adskille bremserne og rense og smøre de dele, som er rustet fast. Bremseklodserne skal smøres på kanterne som har kontakt med kalibren. Der er også nogle som smører kobberfedt på bagsiden af klodsen, men det gør man ikke mere, fordi klodsen skal transmittre varmen ind i kalibren og væk fra klodsen, så den ikke overophedes. Bremsedele der ikke har bremsevæskekontakt, smører man med kob-

ber- eller alufedt. Der er også keramisk fedt på markedet, som jeg selv bruger, da det kan tåle højere temperaturer og vedhæfter bedre.

Skiller man kaliberstempler og hjulcylindre ad, skal disse smøres med bremsefedt, som er lavet til dette formål. Bremsevæsken er også en vigtig ting at checke, fordi den optager vand. Væsken skal skiftes hvert andet år. Nu tænker du måske på, hvor der skulle kunne komme vand fra!!

Bremsesystemet er et lukket system, men der kan komme kondensvand ind i systemet. Først fordi vi har en væskebeholder som har adgang til luft. Luften indeholder vand. Bremseser varmer ved opbremsning og kulde og varme skaber kondens – altså vand i bremsevæsken. Nogle kommer siliconebremsevæske på i stedet, da denne væske ikke kan optage vand. Men man skal bare huske at skifte væsken, da der stadig kommer kondens i bremsesystemet ad åre. Dette vand lægger sig i de lavest liggende rør og kan koge ved hårde opbremsninger. Dette siger jeg grundet erfaring med en ven som har haft siliconevæske på sin Jaguar E i mange år.

Vi lavede bremser, men opdagede at kalibrene var tærede i bunden, hvor der havde ligget kondens. Så vær opmærksom på dette. Hvordan kan du så skifte væsken på den nemmeste måde? Du tager en flaske, en klar plastslange, som har en diameter som udluftningsskruens længde, så det passer at den kan nå fra skruen og ned til gulvet. Sæt slangen over udluftningsskruen og den

anden ende i flasken. Låget skrues af bremsevæskebeholderen. Derefter løsnes udluftningsskruen. Tryk bremsepedalen ned og slip. Sådan fortsætter du, men hold øje med væsken i beholderen. Den må absolut IKKE løbe tør. Hvis den løber tør, kommer der luft i systemet og dette bevirker, at bremsepedalen bliver blød og bilen vil ikke kunne bremse korrekt. Fyld ny væske oveni den gamle i beholderen, til væsken er skiftet og klar at se på.

Det vil sige, at den væske der kommer ud af slangen, skal have samme farve som den nye væske i beholderen. Luk udluftningsskruen og gentag dette på alle 4 hjul. Brug altid en ny uåbnet væske. Det hjælper ikke at tage den sjat fra sidste år, da den også er blevet gammel. Så nu ved du hvorfor bremsevæsken skal skiftes. Det er fordi vand kan koge. Bremsevæske med vand i kan koge og dette sker når man kører og derefter skal bremse hårdt op mange gange. Bremsepedalen bliver blød og bilen stopper ikke. Dette kan ikke anbefales.

Kig også om bøsninger og gummi er intakt. Føl om der er slør i hjul og rat. Smør alle smørenipler i undervognen. Udbedres hvis der er tegn på slid. Bronze trunion, som er det nederste drejeled i styretøjet på mange Triumph modeller, skal smøres med gearolie og ikke fedt. Vi har læst i et af de forrige klubblade hvad der sker, når man knækker en vertical link eller trunion. Denne gang gik det godt. Efterse diverse væsker og check om de er ok. Du kan også skifte olie og filter på motoren. Se om kølervæskestanden også er ok.

Dæktrykket skal sænkes til det rigtige tryk. For du huskede vel at øge trykket, da bilen gik i vinterhi. Se om dine dæk er ok. Mønsterdybde skal ikke kun være lovlig, da dette er et minimum. Helst gerne 2-3 mm som mi-

nimum er mere korrekt. Møre dæk skal man heller ikke køre med, da de kan eksplodere under kørsel. Gamle dæk er hårde i gummi- et, så vejgrebet bliver meget nedsat. Dæk er en fersk vare, som ældes med tiden. Uanset om de bruges eller ej. Vær opmærksom på dette. Især på biler som ikke kører mange kilometer om året.

Mønsteret er måske ok, men dækkene er bare for gamle. Se også efter, om lyset virker som det skal. Batteriet skal selvfølgelig være ladet op og det skal naturligvis også ses efter, om der er vand over cellerne, hvis man kan checke det på batteriet. Lakken kan altid trænge til en gang voks og chromen skal også shines op.

Håber at disse input kan hjælpe og inspirere dig til en god og sikker sommer i din Triumph.

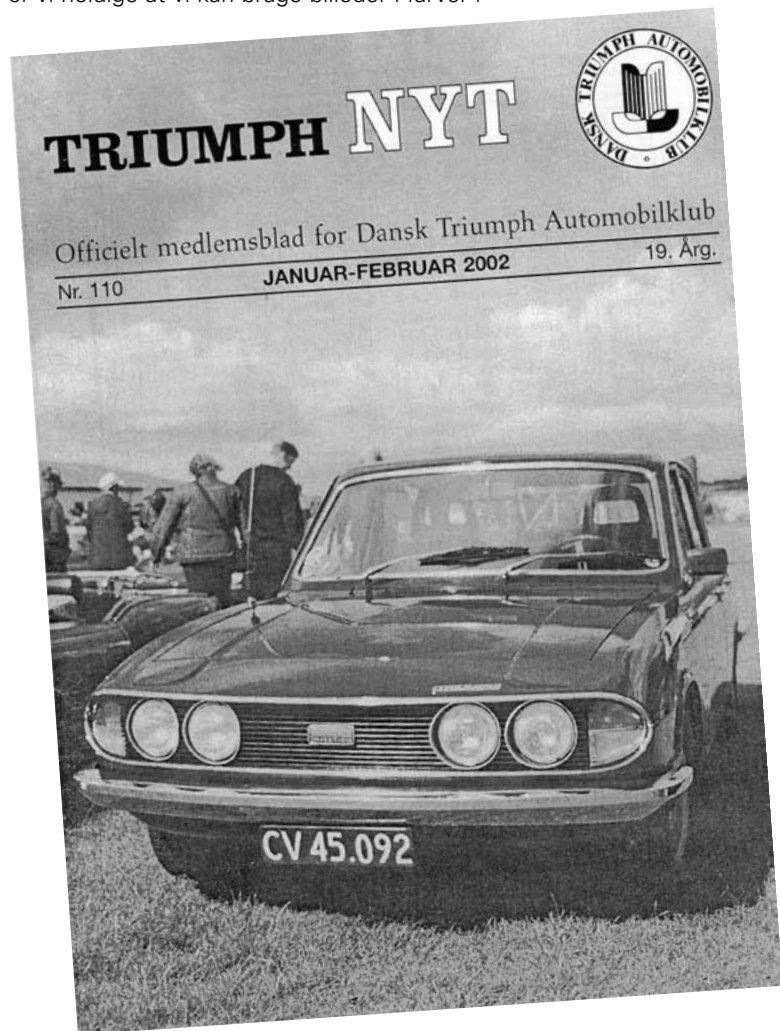


LIDT NOSTALGI FRA TRIUMPH NYT 2002 nr. 110

Af Inge Hejlskov Busch (732A)

Jeg fandt lidt gamle Triumph NYT i Jørgens gemmer. Et af de eksemplarer jeg fandt, var netop 20 år gammelt – og i sort hvid. Hvor er vi heldige at vi kan bruge billeder i farver i

dag, for det er svært at se detaljerne ordentlig i sort hvid. Jeg synes I skal se et par billeder fra dengang.



Forsidebilledet viser en 2.5 SPI Mk. II fra 1973 med ejer Kurt Sihm.

Kurt har oplyst mig dette: Den er stadig i familiens eje - forstået derhen, at min søn Frank har overtaget den med ret til en tur med mig engang imellem.



Dansk Triumph Automobilklub
Grundlagt 1983 - 432 medlemmer

DTAKs bestyrelse



Formand
Claus Ebberfeld
Christiansgade 24, 2. th.
8000 Århus C
tlf. 8619 9059



Bestyrelsesmedlem
Karen Rosenlund Nielsen
Nørregade 17
8382 Hinnerup
tlf. 8698 8085
karen@dtak.dk



Næstformand
Børge Ensted Jensen
Jerlevgårdvej 7 - Jerlev
7100 Vejle
tlf. 7586 5884



Bestyrelsesmedlem
Gustav Engel Pravato
Skovbrogade 5, 1. tv.
4000 Roskilde
tlf. 4635 9305
gustav@dtak.dk



Kasserer
Bent Bruun-Rasmussen
Lindøvej 2
5400 Bogense
tlf. 2065 8209
bent@dtak.dk



Bestyrelsesmedlem
Michael Pedersen
Skanderborgvej 10
8660 Skanderborg
tlf. 8657 0023
michael@dtak.dk

Triumph Nyt udgives 6 gange årligt af Dansk Triumph Automobilklub i et oplag af ca. 420 eksemplarer pr. gang & fremstilles af DTAKs redaktør på klubbens computer. Bladet kopieres hos Johnsen Reklamebutik i Grenaa og distribueres fra Østjyllands Postcenter. Materiale til Triumph Nyt bedes indsendt skriftligt til redaktøren. Gengivelse med kildeangivelse er tilladt.

Deadline er den 5. i januar, marts, maj, juli, september og november måned.



Redaktør
Per Kildal Christensen
Havnevej 118
8500 Grenaa
tlf. 8632 3155
tlf. 8632 3127
dtak@dtak.dk

homepage: www.dtak.dk

Her er DTAKs bestyrelse og Redaktør i 2002. Det ser ud til, at der kun er 1 genganger fra dengang og til i dag, nemlig Michael.



KONTINGENT INDBETALING
for den nye DTAK-sæson
- betales senest 15. marts 2002

Nu er det så igen blevet tid til at forny dit DTAK-medlemsskab. Indbetalingskort bliver udsendt efter 1. marts og kontingentet for sæsonen 2002 anmodes derfor indbetalt senest den 15. marts 2002.

Vi håber selvfølgelig på at alle medlemmer ønsker at forny kontingentet, men hvis udmeldelse alligevel ønskes vil det være en stor hjælp, hvis dette meddeles, således der ikke udsendes unødige skrivelser i løbet af året. Kontakt derfor redaktøren pr. post eller via e-mail på dtak@dtak.dk. Husk venligst at indbetale kontingentet rettidigt, så du fortsat kan modtage klubbladet Triumph Nyt og opleve den nye Triumph-sæson i DTAK!

Bent Bruun-Rasmussen, kasserer
 Per Kildal Christensen, redaktør

Et eksempel fra "Running report" fra Amager af Christian Jensen, der beskriver sit projekt med Mayfloweren:



Christian behørigt påklædt med støvmaske bevæbnet med rystepudser under slibningen af Mayflowerens karrosseri. Begrebet "fast arbejde" er vist på sin plads her.



En ferie-pakke(løsning)!

Man skal absolut ikke afskrive sig tanken om feriekørsel i sin Triumph, heller ikke hvis turen går til udlandet - med lidt forberedelse går det!

- af John Nørgaard (416)

Det er med stor fornøjelse, at jeg her i huset i min middagspause, læser i Triumph Nyt om de Triumphere og deres ejere, som bruger Triumphen til det den er fremstillet til, nemlig at køre i. Rigtig spændende læsning er det så, når de skriver om ferieturen i deres Triumph. Her tænker jeg bl.a. På formand Claus' s ferie til Italien, Randi & Mortens tur til England, Bjarne & frues tur til Triumph-træf i Sverige, som vi alle kunne læse om i sidste nummer af Triumph Nyt.

Knap så spændende er det så, når Triumphen holder sin egen ferie, p.g.a. at en eller anden dims har givet op.

Claus skriver, at han umiddelbart efter turen, var dybt skuffet over det tekniske problemer, som de havde oplevet. De par problemer som Claus oplevede, vil jeg tillade at kalde "småtingsafdelingen", selv om de betød, at man måtte holde stille for en tid. Det er bestemt ikke sjovt, når mekanikken driller, og det er jo ikke alt der kan klares med en hårnål og et elastik.

Derfor, vil det det være en fornøjelse for os her i huset, at pakke en "førstehjælpskasse" til Triumphere, der skal på tur ud i verden. Det vil være umuligt at få alt med der kan bryde sammen, men diverse småting til få kroner, kan få en ferietur til at glide uden de store bekymringer.

Jeg tænker på bl.a.: platinen, kondensator, rotor, strømfordelerdæksel, reparationssæt til koblingshoved og slavecylinder, kardankryds, hjulleje, nylonkuglen på gearstangen (Claus), ophæng udstødning, diverse pakninger. Alle disse nævnte dele, er noget man får brug for, før eller siden. Da vi dagligt sender reservedele til mange steder i verden i forvejen, vil det ikke være noget problem, at sende små som større reservedele frem til jer, ligesom det hvor i verden jeres Triumph skulle have ført jer hen.

Vi har hjulpet mangen en Morris/Triumph før, bl.a. sendt en benzinpumpe til det nordlige Sverige, en gearkasse til Portugal på kun tre dage!, osv. Som eksempel vil jeg nævne, at nylonkuglen til gearstangen som Claus stod og manglede i Tyskland, kan være fremme næste dag, hvis den er bestilt inden kl 13. Hvad vil det betyde at betale Kr. 300,- i fragt for en dims til Kr. 35,- bare ferien ikke bliver ødelagt!

Det skal og må ikke være frygten af mangel på reservedele, der gør at man ikke bruger Triumphen til ferieturen.

Flere har oplevet at vente en uge i Italien på en køler til en moderne/nyere bil, så forskellen på at køre i nyere og gammel bil er ikke særlig stor, tværtimod fordi at den gamle kan man måske selv få til at køre videre, ved hjælp af små midler.

Nyere biler kan man lukke motorhjælmen op, klø sig i nakken, og derefter ringe til autohjælp!

Ring, fax eller mail til os (se annonce bag på bladet), så vil vi gøre alt for at hjælpe jer, lige godt hvor i er strandet i verden. Husk nu, at der er sat fire hjul under en Triumph, for at de skal dreje rundt!

God ferie!

John Nørgaard,
 Nordisk Morris Minor Lager.

Triumph Nyt nr. 110. 2002

Jeg tillader mig at vise en lille artikel af **John Nørgaard (416)**, selvom den er reklame for Morris Minor i 2002 priser. Det er sjovt at læse, at der også er en lille henvisning til Randi & Mortens tur til England samt Bjarne & frues tur til Triumph-træf i Sverige. Det er vist som det plejer!



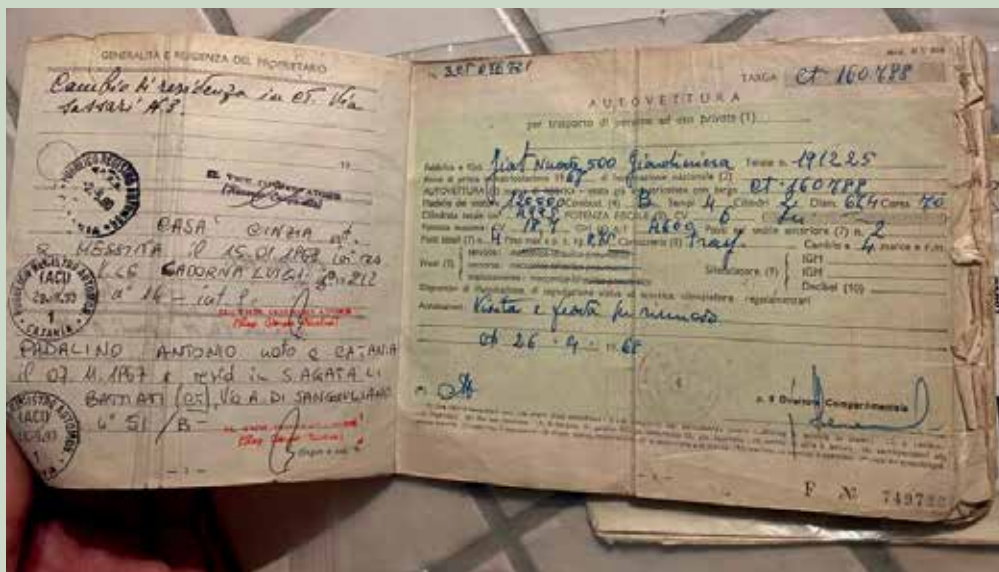
Bevar dit veterankøretøjs udenlandske registreringsattest

Dit veterankøretøjs oprindelige registreringspapirer kan være ret så betydningsfulde og bevaringsværdige. Nu får du mulighed for at få dem retur, inden Motorstyrelsen sender dem i makulaturen.

En mand rettede henvendelse til Motorhistorisk Samråds sekretariat, da han efter import af en skøn Fiat 500 Giardiniera fra Sicilien, opdagede at han skulle aflevere den oprindelige kørebog til Motorstyrelsen. Bogen er en

kombination af bilens registreringsattest, og en logbog over tidligere ejere, og services. Et uundværligt bevaringsværdigt historisk dokument med andre ord.

Se mere på www.motorhistorisk.dk



Motorhistorisk Samråds fokusområder i 2022

Efter det veloverståede Motorhistoriske Årsmøde i november, er bestyrelsen nu klar til at kaste sig over opgavelisten for det kommende år.

Selv om vi det seneste år har fået ryddet et par af de helt store knaster af vejen, så er det langt fra sådan, at der ikke udestår flere markante udfordringer for brugen og ejerskabet af historiske køretøjer i Danmark. I det her nyhedsbrev vil vi derfor kaste lys på nogle af

de områder, vi vil have særligt fokus på i den kommende tid.

Som tidligere vil vores primære fokus være rettet mod den lovgivning, der gælder for køretøjer på det her område. Vi vil målrette vores arbejde med strategiske planer for de relevante myndigheder og ministerier, og har derfor opdelt oversigten i følgende punkter:

Se mere på www.motorhistorisk.dk



Hvad siger din kommune om opbevaring af veterankøretøjer?

Med baggrund i vores artikel fra oktober måneds nyhedsbrev, har vi set lidt nærmere på hvordan de danske kommuner fortolker miljølovgivningen. Et kig i flere danske kommuners regelsæt omkring skrotningsvejledninger viser, at flere faktisk direkte har medtaget en passus omkring veteranbiler. Her et par konkrete eksempler:

Stevns Kommune:

I visse tilfælde vil ikke-indregistrerede biler blive betragtet som veteranbiler, som særligt på grund af deres alder og stand gør dem interessant for ejeren at beholde som et samlingsobjekt. En ikke-indregistreret veteranbil, skal opbevares indendørs, uden mulighed for at der kan ske spild til kloak eller jorden.

Horsens Kommune:

Hvis en uindregistreret bil skal betragtes som en veteranbil, skal den enten være placeret på et uigennemtrængeligt underlag med afløb til olieudskiller og overdækket med presenning eller placeret indendørs

uden mulighed for, at der kan ske spild til kloak eller jorden.

Det kan dog godt være et større detektivarbejde at finde disse skrotningsvejledninger i de enkelte kommuner. Hos Motorhistorisk Samråd tager vi hjertens gerne imod fremsendte links til de kommuners vejledninger, hvor der er taget højde for typisk "Veteranbiler".

Lars Genild

MhS-bestyrelsesmedlem & Præsident for FI-VAs Legislation Commission





Dit lokale Autoværksted i Nordsjælland.
Vi renoverer, servicerer & sælger klassiske biler

JH Classic Auto er autoriseret reservedels forhandler til de Engelske mærker som Triumph, MG, Spitfire, Austin Healey og Jaguar E-Typen.

Værkstedet har igennem mange år oparbejdet stort speciale kendskab med både totalrenoveringer & forsikringsskader. Vi sætter en ære i at udføre kvalificeret Autoservice, herunder pladearbejde på de klassiske sportsvogne.





Vi forhandler smørelie fra FUCHS
www.fuchs.com/dk/da/

JH CLASSIC AUTO
Grøndyssevej 3, 3210 Vejby
+45 41 60 60 04
info@jhclassicauto.dk
www.jhclassicauto.dk
Find os på Facebook



SALGSANNONCE

Triumph 2500 pi aut. sælges

Årgang 1974. Originale sorte plader, 7 år til syn.
Ekstra motor og gearkasser:
1 automatic og 1 manuel.
Døre renoveret og ny Bosch
indsprøjtningpumpe m.m

Pris 35.000 kr.
Erik Fritzboeger (1037)
Kan kontaktes på tlf. 23 43 05 10



Triumph Stag sælges. Årgang 1974

Min Triumph Stag mk. 2 er til salg. Jeg har haft den fra 2006, hvor jeg boede i England, kørte rundt i den til 2009, hvor jeg kørte den hjem til Danmark. Har et brev fra det engelske motorkontor, som jeg bad om en eksporttilladelse, hvor de skriver, at man ikke bruger det mere.

Har den engelske registreringsattest, og den har været til syn (MOT) hvert år, mens jeg var i England. Er således uden afgift, der angiveligt skulle være ca. 40% af den originale pris i 1974. Prisen nedsættes noget, da den er højrestyret. Lidt rust i bageste venstre valance, men er ellers rimeligt pæn, har ikke kørt i 10 år, men 2 takts olie hældt i cylindrene.

Eneste problem i England var tilstopning af benzinfiltret i motorrummet på grund af skidt i tanken, så der medfølger en anden nyere tank samt flere reservedele, bl.a. en anden soft hood (+ekstra hætte). Kørte ellers forrygende

med den originale motor. Bilen blev i øvrigt totalrenoveret et par år, før jeg købte den.

Jeg beklager de dårlige billeder, den står lidt klemmt inde på værkstedet. Og ja, det er faktisk en ny frontspoiler, der ligger på taget.

Pris 30.000 kr.
Frederik Ammitzboell (600)
Telefon 23 98 97 01





Markedets bredeste dækning

- 0 kr. i selvrisiko på ansvarsforsikringen
- Direkte adgang til specialister indenfor veterankøretøjer
- Gratis Vejhjælp uden selvrisiko til kaskoforsikrede veterankøretøjer
- 25 % rabat på Veterankøretøjs-forsikring nr. to

Godt dækket er rigtig dækket

Ring til os på telefon 35 47 77 47 eller læs mere på almbrand.dk/veteran.

Du kan kontakte os alle hverdage mellem kl. 8.30 - 16.00.

Nordisk | Veteran