

Artikel införd i Triumph klubbens medlemstidning våren 2006

PÅ VÄG MOT DEN PERFEKTA BILEN

Solen sken på instrumentbrädan och väg 256 mellan Norberg och Sala slingrade sig elegant och utmanande genom det sensommarvackra landskapet. Med 3500 varv på fyran njöt jag i fulla drag av hela scenariot. Musiken från den perfekt inställda sexan var helt enkelt underbar. Jag lägger i trean före en skarp kurva och trampar pedalen i botten vid utgången, effekten kommer omedelbart och skönsången från motorn stiger till ett crescendo av ljuden från förgasare, ventiler, mekanik och avgasljud. Varvräknarnålen klättrar snabbt 4 – 5 – 5500 varv och fyran kommer i, samma sak igen, pedalen i botten och 4 – 4500 och – ja tänk er själva. Bilen följer vägen alldeles förträffligt och smetar sig fast i en kombination av vänster och höger kurvor med fri sikt i solskenet. Bakom ratten åker läpparna isär i ett barnsligt flin och det känns som en situation klippt ur ett Targa Florio race på femtio eller sextioalet. Jag väcks ur drömmen genom att åka i fatt några Japanska riskokare som puttrar fram i beskedlig fart. Vid nästa raksträcka kör jag om, jag behöver inte växla ner, ett tramp på gasen och vridet tar mig lätt förbi, min motor är helt otrolig och den mentala kicken är nästan berusande vid fullt pådrag. Så har det inte alltid varit och vägen hit har varit både lång, kostsam och besvärlig, men också mycket intressant och lärorik. Det är den resan med min TR 6 jag nu skall berätta om och den handlar inte bara om torra fakta utan också om kampen mellan logiskt tänkande och den kreativa hjärnhalvan i partnerskap med hjärtat.

Man kanske först behöver definiera vad som är en perfekt bil. Det finns förmodligen lika många uppfattningar om det som det finns Triumphbilar. Min definition är i alla fall en bil som är hel, rak och riktig samt optimerad efter det trim man bestämt sig för. Jag kanske inte är helt övertygad att jag nått dit ännu, men är ändå nästan framme.

The Buy

Ända sedan min tidiga ungdom har jag till och från drömt om en powerful röd TR 6:a. Att jag inte förrän först nu på 2000-talet är ägare till en TR beror på många saker. Ni vet hur livet är teenage – mycket vilja lite pengar, the twenties – karriär, uteliv, mycket räkningar inga pengar, The thirties – hus, familj och barn, ännu mera räkningar och varken tid eller pengar Och så kommer då äntligen late forties stora barn, modesta räkningar, tid vilja och lite pengar över. Dessutom är man ju då "in the best mode for a Triumph TR".

2002 sammanföll alla dessa förutsättningar för mig och sökandet efter just en röd TR 6:a började, faktiskt ganska tidigt på året innan sol och cab-väder hade infunnit sig. Efter diverse letande i tidningsannonser och hos handlare så dök den upp. På TR klubbens hemsida kunde jag i slutet av april läsa om en Pimento red TR 6 1973, USA import och i bra skick. Pulsen steg, vänsterstyrd och en förgasarmodell som man kunde trimma. Jag hade läst alla klubbens artiklar, och de flesta på engelska och USA länkarna om hur man behandlade lågkompade USA modeller och fick ut det där extra drivet, precis så ville jag göra. Det var veckan innan Valborg och i Stockholm där jag arbetar sken solen i kapp med mitt fåniga flin när jag drömde om den röda macho-maskinen som brummade fram med mig bakom ratten säkert och elegant hanterande en väldig massa power.

Jag slog numret som visade sig höra hemma i Höllviken utanför Malmö, långt från Stockholm alltså. Enligt telefonrösten som uppenbarligen tillhörde kvinnan i familjen var bilen i "ett fantastiskt fint skick", snart skulle maken komma hem som kunde svara mer på alla frågorna, jo den går bra, nää inget rost, jarå allt fungerar jättebra. – jag var redan torsk.

Han behövde bara viska Pimento red TR 6 så steg min puls ytterligare.

Bristen på röda bilar, avsaknaden av tid att åka till Malmö, otåligheten att vänta kanske hela sommaren på en bra bil gjorde att jag nästan köpte bilen på telefon. Vi gjorde i alla fall upp om att jag skulle komma till Malmö på Valborgsmässoafton och om bilen var bra var planen att åka hem i den.

Nu återstod bara den lilla detaljen att berätta för frugan att hon skulle spendera Valborg på ett tåg till Malmö och åka hem i en brummande, obekvämlig sportbil som man dessutom inte visste om den skulle klara hemfärden problemfritt, fast den var ju i "ett fantastiskt skick". En liten muta behövdes nog så jag sålde in idén om att fira Valborg i Skåne med hotell, middag på restaurang och allt. Dessutom av en händelse fanns just en sån där liten opraktisk sportbil till salu i Höllviken, så om vi hade tid kunde vi ju titta på den.

Ingen går väl på en så genomsnittlig historia, inte min fru heller, men hon satte sig tålmodigt på tåget till Malmö med mig och strax innan valborgseldarna skulle tändas var vi framme. Transport ut till Höllviken och där stod den, på garageuppfarten lyste den röd och sexig och jag kände hur hjärtat vibrerade lite kanske i takt med den förväntade skönsången från de sex cylindrarna.

Karossen var i mycket bra skick och lacken glänste i takt med kvällssolen. Så till provturen. Jag hade aldrig kört en TR 6:a så det fanns ingen referens men jag kände direkt att de flesta av de 106 originalhästarna var kvar i USA och hade aldrig importerats. Chassit kändes lite väl flexibelt och gungande på rätt bra i varje potthål för att inte tala om de spännande kurvegenskaperna när man pressade lite. Kort sagt var det "fantastiska skicket" inte fullt så fantastiskt vid en närmare inspektion. Chassi och upphängningar var i sig helt ok, det skulle förmodligen räcka med att byta stötdämpare och bussningar, ingen större fara för hårdare bussningar skulle jag ju i alla fall ha så den vänstra hjärnhalvan som framgångsrikt bearbetade den högras mer avvaktande hållning. En titt i motorrummet var en smutt bedrövlig historia, det måste till och med den vänstra hjärnhalvan hålla med om, smutsigt, olja överallt och man kunde nästan känna lukten av svart oljerök.

Ni har förstås redan förstått hur kampen mellan den logiska hjärnhalvan och hjärtat slutade, och efter att ha betalat lite för mycket åkte vi därifrån i den röda drömbilen. Incheckning på Hotel S:t Jörgen i Malmö och parkering i garaget. Måste nog erkänna att inspektionsturena av min nya Triumph i garaget blev många innan dagen grydde och vi kunde styra hemåt. Det visade sig att behovet av olja var nästan lika stort som bensin men vi kom ändå hela vägen hem till Tortuna utan missöden så humöret var nästan på topp, äntligen ägare av en röd TR 6:a.

Vi gjorde inga längre turer med bilen detta år utan mest korta körningar till utflyktsmål i i Mälardalen. Jag hade tidigt insett att med hästarna kvar i USA gick det inte att raka med några svenneturbos eller nästan inga bilar alls faktiskt. Så jag bidade tiden och hade redan beslutat att trimning och renovering skulle ske med mer eftertanke och logik än själva köpet så efter att cabsommaren tagit slut så startade projekt renovering.

The overhaul

Jag använde höstens mörka kvällar till att studera det mesta som skrivets om trimning och renovering av Triumphs sexor. Chassit behövde också en översyn så även hjulvinklar, upphängningar och dämpning ingick i mina studier. Som alltid gäller planering och åter planering för ett bra slutresultat men det kanske viktigaste och även svåraste beslutet är att bestämma sig för vad bilen skall prestera efter renovering och trimning. Alltså skall det vara en helt originalrenovering, skall det vara en race car eller en fast rod car?. Är svaret på frågan original är förfarandet relativt enkelt, i alla fall som Triumphägare, bara att köpa erforderliga delar eller renovera. Men för "Macho men" som vill ha "Macho machines" är svaret mycket svårare. Hur mycket race eller fast rod skall det vara? Inte bara plånboken sätter gränsen, tänk efter före hur du vill använda bilen. En trevlig söndagsutflykt med picknickkorg på en smal och tjälskottslappad landsväg är ju mest olidlig i en stenhård upphängd race trimmad bil samtidigt som man inte vill bli sist varje gång som det lokala kompisgänget gasar lite. Trimningen måste i de flesta fall bli en kompromiss av alla ytterligheter och i mitt fall bestämde jag mig för en bil som kunde köra skjortan av alla Saab och Volvo turbos men som samtidigt gick att köra i låg fart på dåliga vägar utan att motor eller chassi protesterade.

Chassit

Jag har som bekant en USA bil vilket gör att däcken har i original 80 profil. Det ser ganska tufft ut eftersom hjulen fyller ut hjulhusen ordentligt och däcken får ett "fett" intryck. En annan fördel är att markfrigången blir ett par centimeter extra jämfört med den Europeiska 65 profilen. Jag bestämde mig för att behålla original profilen och hittade en uppsättning Kumho däck i 185 X15 med 80 profil för en högst moderat penning. Nu har jag lärt mig att det går att köpa både Dunlop och Firestone däck men det får bli nästa gång.

Av Thomas på British Motor i Stockholm köpte jag orginaldämpare, fjädrar och bussningar. Ja, jag har kvar dörrstängarna bak och de fungerar ok i de flesta lägen, men ibland blir ju väghållningen lite spännande, i hög fart på lite gropig väg har upphängningen bak en tendens att flexa lite i sidled som bekant. Armstrongdämparna är utbytesdelar och det är i sammanhanget ingen större utgift att köpa reoverade dämpare mot att göra jobbet själv. Bussningarna är av poluretan, alltså en bra bit hårdare än originalet. Sammantaget ger det mig en bil med bra väghållning som räcker till i de flesta sammanhang. Bilen ligger bra på vägen och inre mentala spärren hos han bakom ratten ger upp långt före chassit. Den här lösningen skulle väl inte hålla för racing förstås, men det har ju heller aldrig varit meningen. Däremot kan jag köra på alla vägtyper utan njobälte och utan att bilen slår i på gropig väg. Jag vet faktiskt inte om väghållningen skulle förbättras med 195:or och 65 profil däck, jag är tveksam till det. Förmodligen behövs det i så fall kanske 205 :or, men jag vet inte om de får plats eller om originalupphängningarna skulle klara den bredden. Hur som helst tycker jag att jag fått mycket väghållning för de pengar jag lagt ner och samtidigt behöver jag inte välja bort några dåliga vägar utan kan njuta av körningen överallt.

Motor

Först skall jag kanske säga att drivlinan förutom kopplingen var helt ok, bakaxeln satt fast ordentligt utan glapp, vilket annars är ett vanligt TR problem har jag förstått. Ett snabbt besök igen hos Thomas på British Motors för inhandling av ett stycke koppling samt reoveringssatser för både koppling och bromshydraliken när jag ändå höll på. Så till själva motorreoveringen.

Efter att ha lyft av toppen och skruvat ur motorn skickades blocket till Motorteknik i Västerås för uppmätning och diagnos. Det visade sig vara precis som jag misstänkt, motorn var mycket sliten och behövde en helreovering. Motorteknik borrade cylindrarna till första överdimensionen och jag köpte nya 9:1 kompressionskolvar som skulle matcha toppreoveringen. Vevstakarna var också nötta av tiden och milens tand, samma gällde för vevaxeln. Vevstakarna mättes och riktades och vevaxeln slipades in med nya lager innan allt monterades igen av proffsen på Motorteknik.

Så till trimmet:

Jag hade bestämt mig för att försöka nå ca 150 hästar från motorn med en så flack vridmomentkurva som möjligt. Följande delar och bearbetning tog nu vid.

Toppen

- Toppen fullflödesbearbetades med nya större ventiler och racingventiler och fjädrar monterades. Samtidigt så konverterades toppen för blyfri bensin.
- Kamaxeln var sliten och en ny inhandlades med 266 graders öppning (ganska modest trim alltså). För att inte ha kvar några svaga punkter så byttes också kamkedjan och kamdreven.

Förgasararrangemanget

- Förgasararrangemanget med dubbla Stromberg skrotades till förmån för 2st SU HS 6:or som monterades på det befintliga insuget. Med hjälp av några gamla Roverdelar fixades länkgaget till på ett mycket engelskt sätt av Stig på Stigs Bil och Motor i Köping. Stig har levt hela sitt liv med engelska bilar och kan allt som är värt att veta om engelska konstruktioner.

Tändning

- För att få fart på gnistorna köpte jag en ny vacker kromad högeffekt-tändspole av märket Flametrower från firman BM – Classics i Holmsund. Från samma ställe köpte jag också nya högeffekts-tändkablar för att gnistorna skulle komma fram bättre, och

för att leverera gnistorna på bästa sätt monterades ett brytarlöst system, Ignitor, från samma firma.

Bensinpump

- Med detta trim räcker inte den mekaniska bensinpumpen till riktigt, så en ny elektrisk pump av märket Facet inhandlades. Vad jag förstått så sitter denna pump i en väldans massa Triumphs så den behöver väl ingen närmare beskrivning. Intressant i sammanhanget kan vara att när jag monterade min pump så fattade jag inte att den var tryckande utan utgick från att pumpen var sugande. Därför monterade jag den snyggt och prydligt i motorrummet utan reläkoppling. Jag beundrade monteringen och startade motorn som gick igång perfekt. In bakom ratten och efter någon kilometer dog motorn. Ur bilen och upp med motorhuven, nå soppa kom upp i bränslefiltret, nytt försök. Samma visa igen, upp med motorhuven, på med tändning, fri strömkoppling på pumpen och bensin flödade ut i tillräcklig mängd. Startar bilen och efter ett ytterligare ett par kilometer, stopp. Mitt anglofiliska hjärta blev hårt provat innan Thomas på British Motor helt lugnt konstaterade att "Facet pumpen är tryckande så den måste du ju sätta under tanken". Inhandlade ett relä, säkringsdosa för pumpen och lite kabel. Hem och upp med bagageluckan. Det gick bra att flytta pumpen och var mindre pilligt än det först såg ut att vara. När allt sedan var på plats gick bilen precis så som förväntat och de snöpliga hostningarna och stoppen försvann.

Eftersom jag aldrig kört en TR 6 a innan, varken förgasarvarianten eller TR 6 I, så hade jag inga referenser när det gäller speed och vrid. Däremot kändes det som om bägge dessa delar fanns i överflöd. För att checka resultatet av mina ansträngningar och få den där sista fininställningen åkte jag till Auto Kinto i Uppsala för att trimma in motorn på rullande landsväg. Christos på Auto Kinto ställde om tändningen något och finlirade lite med bränsle/luftblandningen. Resultatet från datan var 144 hästar vid motorn vilket var något mindre än förväntat men ändå rätt ok. Bilen gick bra och jag kunde flåsa alla bilar i nacken vid rödljus. På landsväg kändes motorn hur stark som helst och jag trivdes alldeles förträffligt i min röda macho-maskin.

The final trim

Tidigt i våras började min fördelare att konstra genom att ha en annan uppfattning än kolvar och cylindrar när gnistorna skulle levereras på höga varv. Jag trodde först att det handlade om inställning och åkte till min Kompis Stig i Köping på Stigs Bil och Motor. Hur vi än justerade så fungerade inte tändningen över 4000 varv. På låga varv gick bilen däremot helt perfekt. Min USA modell är utrustad med en Delco fördelare och inga delar fanns att uppbringa. Dessutom har många ifrågasatt kvaliteten på Delcos grejor och egentligen borde ju en Brittisk bil ha en Lucas fördelare och inget annat.

Tändningen

Av en TR kompis i Västerås köpte jag en beggad Lucasfördelare för en mycket modest penning. Jag skickade denna till Ronwill Speedshop, en till Gotland utlokaliserad 08:a med Webrar och tändningsdetaljer som specialitet. På Ronwill sattes fördelaren i bänk och kalibrerades efter min motorspecifikation. Tillbaka fick jag en renoverad och kalibrerad Lucasfördelare med ett monterat brytarlöst system, Ignitor, för säkert bara halva kostnaden av en ny fördelare. Jag hade lite e-mailkontakt med Bengt Nyhlén efter att ha läst hans artikel om MSD-boxen. Bengt hjälpte mig med adress och artikelnummer på en passande MSD-box från USA och ett företag som heter SDPC 2000. En MSD-box ger en mycket kraftig gnista som sätter en helt annan fart på tändningen vilket i teorin ger mer hästar och snabbare svar från motorn vid gaspådrag. Eftersom jag inte har någon stroboskoplampa åkte jag med mina delar till Stig i Köping för installation och montering. Med fördelaren hade jag fått en instruktion och data för tändningsinställningen från Ronwill så det var inga större problem att byta ut den opålitliga Delcon. Sedan skulle MSD-boxen monteras. Stig som varit med länge och uppnått den aktningsvärda åldern

av 70 år har inget intresse av elektroniska leksaker så boxen ville han inte befatta sig med men såg ändå nyfiket på när monteringen skedde. Med i paketet från USA var monteringschema och instruktion för övriga tändningsdelar. Till boxen måste högeffektspole och kraftigare tändkablar användas. Gnistan är så kraftig att det av monteringsanvisningarna framgår att tändkablar inte får sitta ihop då gnistan i så fall kan hoppa. En MSD-box har inga inställningar utan kopplas till batteriet och tändspolen. Från boxen går sedan strömmen till fördelaren och vipps så har du fått en riktig turbognista. Min box är utrustad med en varvtalsbegränsare vilket kan vara en god sak om man blir lite för ivrig, enkel montering för 4 – 6-, eller 8000 varv.

Lite nervösa fingrar vred om tändningsnyckeln, inte helt perfekt, några förgasarsmällor signalerade tändningsjustering. På känn vred vi några grader på fördelaren och då kom allt på en gång. Det lät faktiskt som en helt ny motor, i alla fall så inbillade jag mig det. Försiktigt backade jag ut ur garaget och jag kände redan här att nu var det helt andra grejor. Provkörningen fick nästan min puls att slå i takt med motorns varv. Jag hade ju dessutom kört omkring med en opålitlig Delco fördelare ganska länge vilket ytterligare ökade upplevelsen av krafttillskottet från en kalibrerad fördelare och MSD-boxen.

Förgasarna

För några år sedan köpte jag ett Colortune kitt, vilket är ett glaständstift som skruvas på det ordinarie tändstiftets plats. Genom ett kopplat rör med en spegel i ändan kan man se färgen på gnistorna och härigenom optimera bränsle/luftblandningen. Det fungerar ganska bra men jag ville ändå försöka att optimera förgasarna. När det gäller SU så finns det inte många riktiga proffs kvar, däremot väldigt många amatörskruvare har jag lärt mig. I Norberg bor en annan utlokaliserad 08:a som heter Lawrence Sullivan. Bara namnet är ju som hämtat från en Brittisk racingdepå. Lawrence driver firman SU-service och har arbetat med SU förgasare halva sitt liv. På sextioalet skrev Lawrence en instruktion för inställning och trim av SU förgasare åt BMC i Sverige. Hur som helst så satte jag mig bakom ratten i den nedcabbade TR 6:an och styrde mot Norberg och Lawrence. Med motorhuven uppe konstaterade Lawrence att flottörhusen på mina SU satt fel. Gummit som husen var monterade med var till Volvoinsug och gjorde att flottörhusens vinkel blev helt fel i förhållande till munstycken och tyngdlagen. Flottörhusen skall sitta helt lodrätt vilket jag inte visste. Vidare byttes kolvfjädrarna till en hårdare typ och original flottörventiler i plast skrotades till förmån för nya i mässing. Mässingsventilerna har en helt annan tyngd och gör ett mycket mer exakt arbete. Det var inte många rätt på mina förgasare då det visade sig att munstyckena på mina SU också var av fel typ. Nya munstycken av rätt modell monterades och jag tittade imponerat på när Lawrence skruvade isär och monterade mina förgasare. Nålar jag använder är BAE som mycket väl matchar motor och tändning. Det märks direkt när ett riktigt proffs arbetar. Efter en varmkörning av motorn så ställde Lawrence in förgasarna helt på gehör, otroligt imponerande.

Dags för provtur ochtotally incredibly. Var det här verkligen samma bil som jag kört upp till Norberg? Klippet från motorn kom direkt på ett sätt jag inte trodde var möjligt med vakumförgasare av SU modell. Motorn drog perfekt på alla varv och först nu kände jag hur allt samverkade och sköt i väg bilen på ett helt otroligt sätt. Vilken makalös skillnad. Det visade sig som vanligt att erfarenhet och kunskap slår entusiasm och ambition.

Några blipp på gasen och i väg med full trottle, vem saknar Webrar när SU förgasarna väser efter luft och motorljudet ändrar karaktär vid drygt 4000 och låter så helt underbart rätt som bara en stötstångsmotor kan göra.

The future

Drömmen om tre SU

Nu när det känns som om allt är optimerat har ett lugn och välbehag infunnit sig. Jag brukar stå och beundra den vackra formen på TR 6:an ute på gårdsplanen och fundera på vad mer som kan göras för finjusteringar. Då infinner sig drömmen som skulle knäcka alla. Tänk dig att lyfta upp motorhuven och där blänker en trippeluppsättning av HS 6:or i kapp med solskenet, stackars E-type ägare som betalar 3, 4 hundratusen för en bil med en halvrenoverad XK motor när TR 6 ans trippelmontering av SU förgasare släpps lös. Jag kan redan nu känna vibbarna vid fullgas och jag föreställer mig ljudet som oerhört upphetsande. Vaknar upp ur dagdrömmen med en mer konstruktiv fundering, vad skulle man vinna med en trippelmontering, och är det möjligt ?

Efter lite teoretiska förgasastudier och ett samtal med SU service borde resultatet av 3 st SU HS 6:or bli högre toppfart och ännu snabbare gensvar på gasen. Tre förgasare får onekligen rum under huven så det är inget problem. Länkaget är inte heller någon större sak att anpassa till tre förgasare, problemet är i stället insuget. En snabb koll på alla möjliga och omöjliga hemsidor kammar noll. Det verkar inte finnas något färdigt trippelinsug för SU till en TR 6. Återstår alltså möjligheten att tillverka ett specialinsug. Inte helt enkelt kanske, men ändå inte omöjligt. Då dyker han upp igen som gubben i lådan, Bengt Nylén som på något konstigt sätt har all nödvändig information om Triumph bilar och motorer i huvudet. Visst finns det trippelinsug för SU. Firma Good Parts i US säljer ett färdigt kitt för 3 SU så nu sitter dom praktiskt taget redan där.

Är det värt all möda då? Jag är ju trots allt väldigt nöjd med prestandan som den är. De ursprungliga 144 hästarna från den rullande landsvägen hos Christos är för länge sedan passerade med råge. Svaret är inte lätt - som alltid är känslan viktig, tänk dig att lyfta motorhuven och där.... Kanske monterar man vid speciella tillfällen racingtrattar på de tre SU förgasarna, oj oj oj.

Nu är cab säsongen över och vinterdrömmarna om de tre SU förgasarna lever vidare och vem vet vad som backas ut ur garaget när solen börjar lysa nästa vår.

Could be the most powerfull TR 6 with trippel SU carburettors.