

Triumph 2000 MK 2 gennem 17 år.

Af Bernt Pedersen 573.



På billedet ses min gamle 2000 MK 2 er som den så ud da jeg solgte den tilbage i 2007.

Indkøbt i 1990 for 3500 solgt igen i 2007 for 3500 ---tak for lån !!!

Året er 1990, jeg havde i længere tid studeret den blå avis og andre lignende brugtbils annoncer.

Jeg ved i dag ikke hvorfor valget faldt på den viste bil måske var det prisen.

Jeg kørte til Odense, Ingridssalle´ for det var location én hvor 2000 MK 2eren kunne besigtiges.

Jeg havde min far med på turen, om han helt forstod ideen med at købe en så gammel bil, den var på tidspunktet 19 år gammel, ved jeg ikke.

Ved besøget den dag i foråret 90 kunne jeg konstatere at den havde stået stille en tid og at koblingen var uvirksom. Men det kom til forhandling og vi blev enige om en pris for bilen.

Der fulgte et sæt ekstra hjul med – stålfølge. På bilen var der monteret et sæt alu følge af mærket Cobra.

Jeg kan ikke huske hvornår jeg hentede bilen hjem, men jeg kørte den hjem fra Odense til Ejstrupholm uden kobling. En strækning på i alt ca. 130 km.

Det gik bemærkelsesværdigt nemt og kun en gang måtte jeg slukke for bilen og starte igen i første gear på hele turen og det skete faktisk under 100 meter fra min bopæl.

Undervejs i arbejdet med at restaurere bilen var der forskellige opgaver at udføre. Der var lidt svejsearbejde på yderpaneler og lidt på inder skærmen i venstre side foran men ikke meget.



Dette billede er fra restaureringen i 1990. Efter slibning og malearbejde –så godt som ny.

Den grundmalede del holder tandstangen.

Derimod kan jeg huske at fjederbenene var rustet en del på den runde del der holder fjederen på plads. Jeg fik drejet to nye hos en lokal smed sådan at de vendte modsat de gamle, mest for at snavs ikke så kunne samle sig i den skålformede facon som de jo har.

En dag stod bilen klar til syn. Det at køre en bil til syn har tit for mig været som at gå til eksamen, adrenalin og en vis nervøsitet med mere. Det er jo lidt spændende, klarer den nu synet, eller skal man hjem og rode med den igen. Jeg tror aldrig helt det går over for mit vedkommende mht. til spændingen når man skal til syn med en bil, især en Triumph.

At køre til syn netop med MK2eren blev næsten rutine efter 16 år som brugsveteran. Periodisk syn osv. så har jeg været til syn med den 8 gange.

På mærkværdigste måde kunne der dukke ting op efter mange år som stadig ikke var i orden selvom de var blevet synet indtil flere gange. F.eks. lednings gennemføring i karosseriet og de førømtalte Cobra alu fælge.

Pludselig en dag, til syn, fandt bilinspektøren ud af at Cobrafælgene havde for stor spor vidde og så kan man ikke få bilen synet.

Ligeledes var der pludselig ukorrekt ledningsgennemførelse, så kan man heller ikke få bilen synet, ligesom hvis der ikke er monteret en sikring på nyt monteret strømkredsløb taget direkte fra batteriet.

Engang har jeg endda oplevet at få køreforbud hjem fra synsstedet. Det skete engang i 2003.

Her havde jeg nok bemærket at bremserne virkede på en anden måde end de plejede. Men havde ikke fundet synlige fejl eller andet mistænksomt.

Faktum var dog at bremsevirkningen på baghjulene var nedsat betydeligt, fordi hovedcylinderen, den del der giver tryk på baghjulene var i stykker. Resultatet var at der kun var bremsevirkning umiddelbart i forbindelse med påbegyndt nedbremsning. Derefter faldt bremsevirkningen markant indtil den helt ophørte på baghjulene. Så får man en seddel i forruden hvor der står køreforbud på.

Ikke så godt, så må man jo ringe til en ven,----- øh kan du komme og hente mig fordi.....

Min gamle Triumph 2000 MK2 har været mange steder, sammen med min familie og mig.

De hårdeste ture må være de to lange ture ned gennem Tyskland med camping vogn i 90'erne, begge gange med campingvogn som havde en totalvægt på 1000 kg.

Kasel bakkerne i Tyskland kan synes næsten uovervindelige, men det gik jo alligevel, selvom det ikke gik for hurtigt. Den ene gang, kan jeg huske at der lød et ordentligt drøn ude fra motorrummet, helt hvad der skete ved jeg ikke, men den kørte videre uden at der skete mere.

Jeg har også været i England et par gange med MK2eren. Den ene gang begyndte der at komme ret høje knirke lyde fra undervognen. Det viste sig at være det ene kardan led på kardanakslen.

Dengang i slut 90'erne var det måske nemmere med reservedele til Triumph. I hvert fald, ind til højre og to timer senere var jeg ude at køre igen og 70 pund lettere, for det var prisen.

Englænderne syntes øvrigt det var lidt morsomt at komme til England i så gammel en bil.

Jeg har hugget flere mk 2ere op og undrede mig over at de alle vejede lidt forskelligt. Der skulle vise at være en forklaring på dette. MK 2eren er nemlig ikke typegodkendt. Så vidt jeg ved er de alle taget hjem til DK på bestilling. Typegodkendelsen er baseret på MK 1eren. Jeg synes mk1 og 2 er meget forskellig men måske toldvæsnet havde en anden opfattelse dengang.

Min MK 2 er vejede 1150 kg en af de tungeste af slagsen. Jeg har set følgende egen vægte:

1050, 1075, 1100, 1125, 1150, og 1175.

Som mange måske ved findes der stadig en grænse for vægtafgifter ved 1100 kg. Forskellen dengang var vist ca 800 kr om året.

Altså når biler ikke er typegodkendt kan de blive vejede om. Jeg gik i gang med at undersøge hvordan man skulle gøre det rent administrativt men også praktisk.

Det er ikke let at lette en bil ca. 50 kg uden at pille diverse ting af. Der er ret mange krav til hvad der skal være på bilen når den skal vejes og bagefter køre til syn. Jeg kan huske jeg fik den vejede mange gange inden det lykkedes at få den ned på lige under 1100 kg.

Bilinspektionen i Brande forlangte at jeg skulle få den vejede hos KMC(kartoffel Mels Centralen) i Brande. Deres vægt var indrettet til lastbiler og med en tolerance på +- 30 kg var det ikke nemt at få den til at veje under 1100. med ved at veje begge aksler hver for sig fik vægt operatøren tallene til at stemme, jeg var vist udenfor på det tidspunkt. Vejningen kostede 30 kr.

De næste ti år sparede jeg nu ca. 800 kr./ år i vægtafgift på MK2eren i alt 8000 kr.

Jeg har altid syntes at MK2eren var en dejlig bil at køre i, og derfor har jeg også gemt to til senere hen. De skal dog restaureres noget før de kan bruges. Jeg har villet gå i gang med denne opgave i de senere år men uden held. Nu har jeg dog fået anskaffet en to søjlet lift. Denne anskaffelse har gjort arbejdet med biler meget lettere må man sige. Så det skulle jeg ha investeret i for længe siden. Så nu håber jeg at få hul på opgaven denne sommer eller med lidt held her i foråret.



Dette billede er fra Brædstrup. Det er fra 1991 hvor jeg første gang mødte op til et DTAK arrangement, nemlig generalforsamlingen i Brædstrup dette år.

I forbindelse med generalforsamlingen var der så en der lige fortalte mig at man ikke må ha noget på krogen når man kører med prøveplader, nå men det vidste jeg altså ikke.

Venlig hilsen Bernt nr 573 DTAK medlem

