

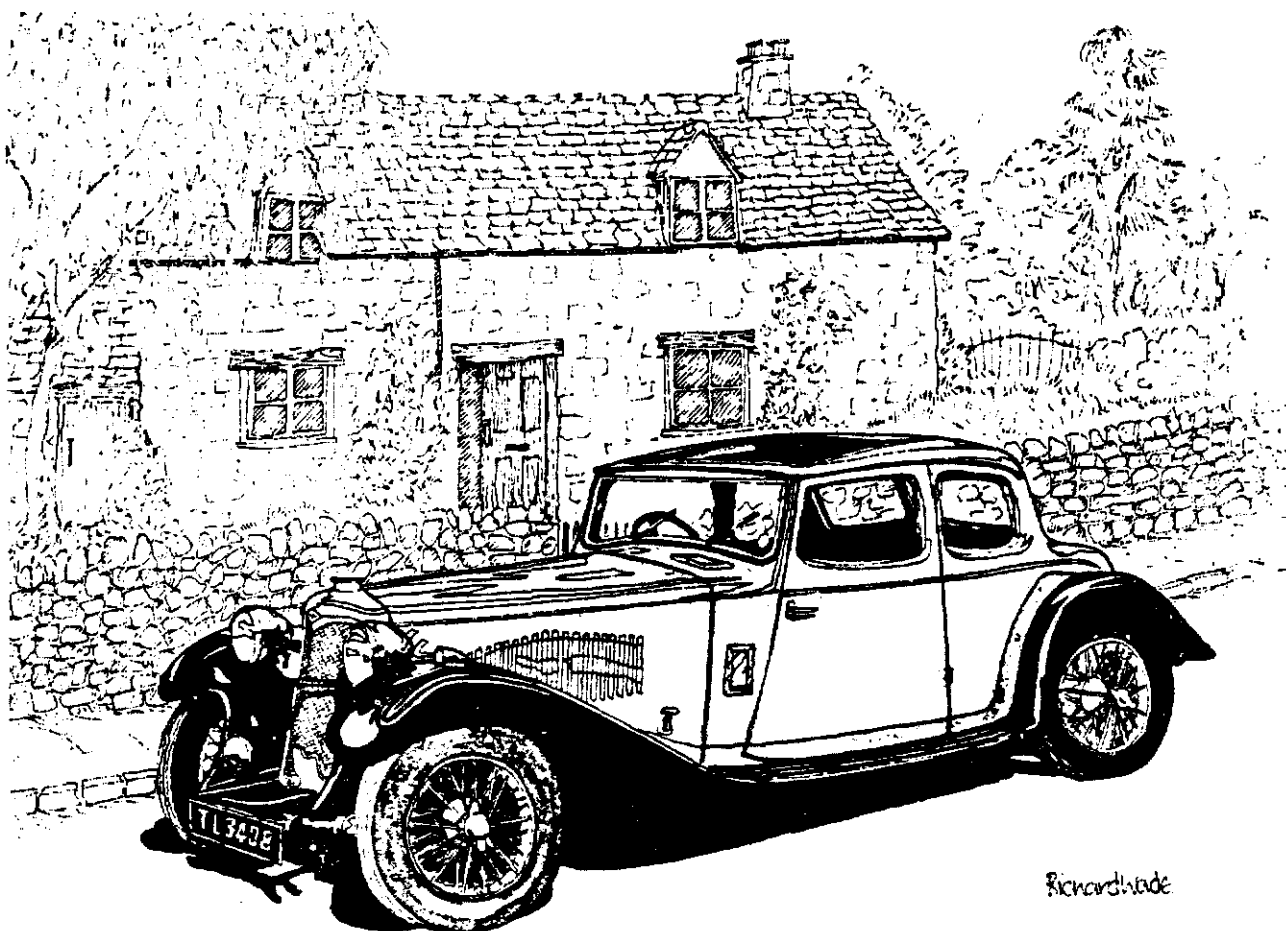
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Kent Gustafsson

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda

Nr. 2/1987



SVENSKA RILEYREGISTRET

firar 10 års-jubileum i år. Det var den 15 maj 1977 som klubben bildades i Åkersberga. För att fira detta får alla medlemmar en liten present med detta nummer, i form av en bakrutedekal med det gamla kända mottot 'Riley for magnificent motoring'. Vi som har körklara Rileyvagnar kan nog utan reservation ställa oss bakom denna slogan - eller hur?

För att göra sommarens Rileymöte än mer attraktivt samordnas det med Nyköpings Veterama och pågår under två dagar, den 27 och 28 juni. Jag hoppas verkligen att Du har möjlighet att infinna Dig! Väl mött önskar

cbub !

RAPPORT FRÅN MHRF-FOLKSAMS KONFERENS 6 - 7 MARS 1987

I december förra året fick vår klubb inbjudan att sända en styrelsemedlem samt den försäkringsansvarige till en konferens arrangerad av Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) i samarbete med Folksam. Samtliga 70-talet anslutna klubbar var inbjudna och avsikten var att informera, erhålla nya idéer för fortsatt arbete, samt diskutera ändringar i försäkringsbestämmelserna. Totalt deltog 1 kvinna + 139 män från 69 klubbar + 5 norrmän + 3 danskar + 10 män från arrangörerna. Från vår klubb deltog Erik Hamberg och undertecknad.

Konferensen var förlagd till en Finlandsfärja under en resa Stockholm - Helsingfors och åter. Vi hade ett så späckat program att jag tror att de dans- och nöjeslystna inte hade så stora möjligheter att trots tillgångarna stilla sin hunger. För oss sovlystna var största problemet den varma s.k. kalluften som ventilerade kabinen.

Vi tilläts i alla fall disponera hela 2.1/4 timme i Helsingfors enligt egen önskan. Erik, iklädd alla medhavda kläder, hann in till akademibokhandeln och universitetsbiblioteket, där han köpte en bok om Newtons liv och leverne - och kanske även död. Han kom frustande åter med rimfrost i mustaschen och försökte inbilla mig att han hade haft en skön promenad i snålblåsten - ett tappert försök till en blåsning som jag inte gick på.

MHRF är som bekant den rikstäckande sammanslutningen av klubbar med anknötning till äldre vägfordon, och är förutom remissinstans vårt språkrör med myndigheterna. I denna funktion har många positiva resultat uppnåtts. Kanske vi inte utan MHRF:s insatser ens fått köra våra gamla fordon i dag med alla avvikelser från motorfordonsförordningen, utan att behöva begära dispenser!

Bland andra goda förhandlingsresultat kan framhållas skattebefrielsen för fordon tillverkade t.o.m. 1950, samt att våra klenoder inte behöver upp- tas som förmögenhet i deklarationen och kan avyttras efter 5 års innehav utan reavinstbeskattning. För närvarande pågår förhandlingar om att få åldersgränsen för skattebefrielsen "rullande", så att bilar av en viss ålder automatiskt skattebefrias. Ett annat angeläget projekt är att få bort accis och moms vid import och få längre besiktningintervaller, eller helt slopad besiktning för vissa kategorier. Tillägget vid för sen besiktning är redan historia vad beträffar gammalbilarna.

MHRF är också medlem i den världsomspännande organisationen FIVA (Fédération des Véhicules Anciennes) och är där representerad med två ledamöter i såväl styrelse som i arbetsutskotten. Bl.a. diskuteras där just nu gemensamma trafikregler för i första hand hela Europa.

Genom MHRF kan vi också få s.k. FIVA-pass till våra fordon och därmed erhålla tillträde till internationella rallyn. Som kuriosum kan nämnas att avgiften till MHRF är 5:- per klubbmedlem, men återbäringen på försäkrings överskott brukar ge en återbäring av 7 à 8:- per medlem! Mest förknippar vi nog ändå MHRF med Folksam/MHRF-försäkringen och förhandlingarna rörde sig också mest härom. Statistiken visade att antalet försäkringar ökat från 500 st. 1971 till ca. 11.000 1986.

Av influtna premier var skadekostnaderna fram till år 1973 endast 1 %, medan de 1985-1986 legat på 71 % (en markant ökning mot tidigare år). Under år 1986 inträffade 36 st. skador på bilar tillverkade före 1946 och 61 st. på fordon tillverkade efter detta år. Kostnaderna per skada var också mycket högre för den senare kategorien. Ävenså var bärgningsfrekvensen avse-

(forts. sid 3)

/Rapport från ... (forts.)/

högre. Det ansågs allmänt att orsakerna till denna fördelning var att 50- och 60-talets modeller äro för lika dagens bruksbilar och också av många används som sådana året runt. Ett rent missbruk av försäkringen redovisades där en VW-ägare prompt krävde bärgning en lördag e.m. enär han måste ha bilen klar till måndag morgon, då den skulle användas för resa till jobbet!

Vid den påföljande diskussionen om preventiva åtgärder mot ökningen av skadefrekvensen och missbruket upplystes om att en trend av skadeökningar förekom även 1980, men då erhöles en förbättring genom utsändning av informationsbrev till samtliga försäkringstagare.

Det beslöts att införa följande förändringar i villkoren för bilar:

Försäkringsform:	Årspremie:	
	tidigare	ny
Lagerförsäkring	130:-	130:-
Renoveringsförsäkring	140:-	160:-
Korttidsförsäkring	75:-	100:-
Helförsäkring för fordon t.o.m. modell 1950	278:-	
- ändrat till -1954 (gränsen gäller i fem år)		278:-
Helförsäkring för fordon fr.o.m. modell 1951	278:-	
- ändrat till 1955- (gränsen gäller i fem år)		328:-
Uppställningsförsäkring	155:-	175:-
"Blivande klassiker" utgår och ersätts av:	1.668:-	
Hobbybilsförsäkring		980:-

Detta är de huvudsakligaste ändringarna som berör oss. De nya reglerna tillställdes samtliga medlemmar vid distributionen av föregående nummer av Rileybladet.

Vidare överenskomms att införa en karenstid av minst 1 års medlemskap i MHRF-ansluten klubb för att beviljas försäkring. Några klubbar hade redan 2 års medlemskap som villkor. Det ansågs nämligen allmänt att personens "kvalitet" är väl så viktig som bilens - och entusiasterna är i allmänhet medlem i en gammalbilsklubb innan han anskaffar ett fordon. Vår klubb med sin sammansättning kan inte förväntas ställa till något negativt i försäkringshänseende, enär våra fordon i första hand appellerar till den intresserade och kräsne finsmakaren.

Information och diskussion om besiktningar, rutiner och handläggningar av försäkringsansökningarna följde sedan. I första hand kom önskemål om tydliga foton. Vyerna från sidorna bör om möjligt visa en 100 mm lång bild av bilen och även de övriga obligatoriska bilderna av exteriörer och interiörer, jämte motorrum och bagagerum, måste vara så tydliga och berättande som möjligt - samt i färg. Undvik "konstnärliga" vinklar etc. och gå in för bästa möjliga dokumentation. Varje foto skall på baksidan ha notering om: ägare, fabrikat, modell, tillverkningsår och registreringsnummer.

(forts. sid 4)

/Rapport från ... (forts.)/

Besiktningsmännen instruerades att noga registrera korrosionsskador och ev. plastlagningar. Några skräckexempel på dyra åtråvärda lyxbilar - vackra utanpå men i övrigt i mycket dåligt skick - uppvisades också vid hemkomsten, när vi gjorde ett besök hos Folksam i Hammarbyhamnen.

S.k. överrenoveringar och markanta avvikelser från originalutförandet är ej tillrådligt, inte heller förekomst av en modern radioanläggning, vilken ju bara ökar inbrottsriskerna och ej hör hemma i en gammal bil. Bilen får vara i originalskick (orenoverad) om den är välvårdad ut- och invändigt.

Ett sista råd till alla renoverare: gå pedantiskt fram och ge er inte förrän ni hittat grejor som är så lika originalet som möjligt. Dom finns om inte i Sverige så i ursprungslandet. Överrenovera inte! Bygg upp bilen först och demontera den sedan för färdigställande med lack och krom. På så sätt försäkras man sig om rätt passning och kan undvika misstag.

Rune Möller

- o - - o - - o - - o - - o -

OM HUR TRE UNGA DAMER ÅR 1931 KÖR FRÅN MELBOURNE, AUSTRALIEN TILL EUROPA FÖR ATT DELTAGA I MONTE CARLO- RALLYT

Joan Richmond, Kate Howell och Jean Robertson var bland de första kvinnor som körde från Australien till England. De gav sig iväg för att delta i Monte Carlo rallyt, men de 25.000 kilometrarna och 5 månaderna de upplevde för att komma dit blev den verkliga prestationen!

Här följer historien som Joan Richmond berättade den för "Shell Times" i juli 1981.

- Det hela kom sig mer av en slump än något annat. Jag var på ett cocktail party i Melbourne tillsammans med Bertie Beetson, Rileys lokala agent, för att träffa några besökande engelska rallyförare. Medan vi pratade om rallyn nämnde jag att Monte Carlo rallyt var det som jag tyckte lät mest spännande och att det vore skoj att delta härifrån.

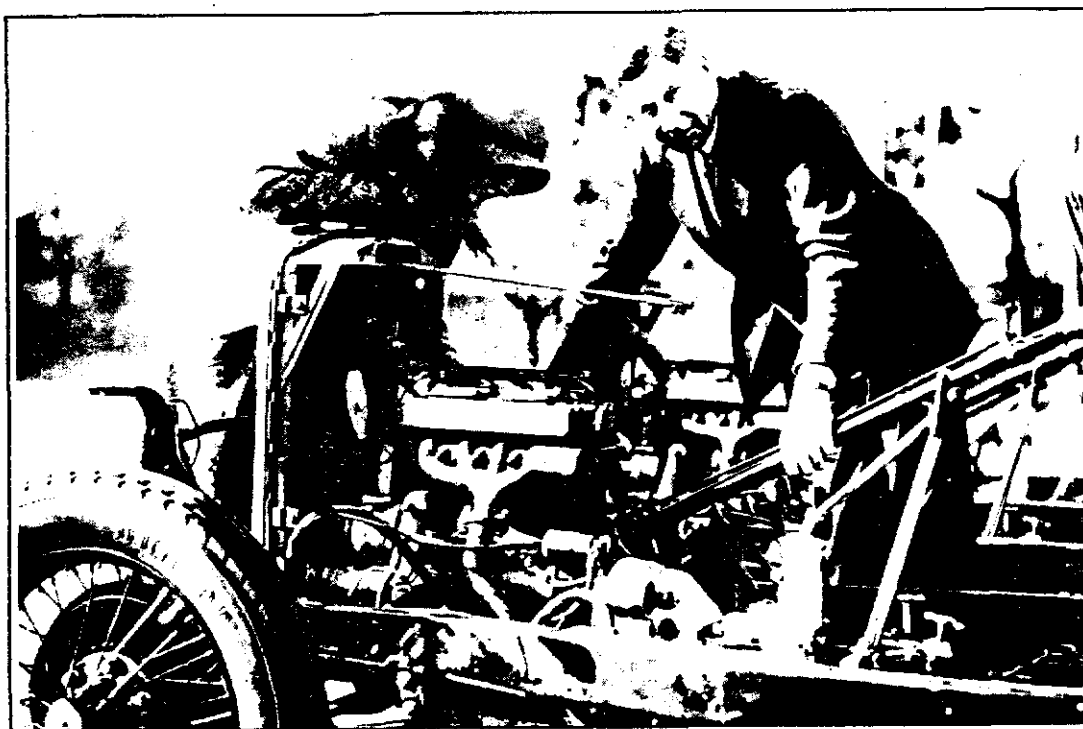
Bertie föreslog att vi skulle skicka ett telegram till Victor Riley, chef för Riley Bros., och be om tre bilar. Victor skrev tillbaka - "ja".

Följande dag sa jag mig - "Det är omöjligt. Egentligen vill jag inte lämna Australien." Hur som helst kände jag att eftersom jag sagt A får jag säga B, även om jag innerst inne hoppades att projektet inte skulle bli av. Nästa steg var att finna sponsorer, och det första företag jag kontaktade var Shell, med idén att använda Shells bensin och oljor samt att få tillgång till Shells depåer längs rutten. Och Shell sa - "Ja, en fantastisk idé!"

Mitt sista hopp var The Dunlop Company för hjälp med däck, och även de accepterade vår plan. Vi insåg då att det inte fanns någon återvändo. Vi tackade och tog emot, och från och med det ögonblicket var det bara roligt.

I sinom tid anlände Riley-chassierna med motorer, hjul och bensintankar. Det var så man exporterade Rileys på den tiden, och lokala karosserifirmor fick bygga färdigt bilarna. På detta stadium bestod vår skara av Jean

(forts. sid 5)



Ovan: Chassiet till en av de tre Rileyvagnarna inspekteras av Bertie Beetson och Kathleen Howell.

/Om hur tre unga damer ... (forts.)/

Robertson, Kathleen Howell, Patrick Morice, Bertie Beetson och jag själv.

Vi var just i begrepp att komplettera vår skara med en man till när vi fick ett brev ifrån Shell som sa att tre unga ogifta kvinnor inte kan fara tvärs över världen och att de inte kunde sponsra oss med mindre än att vi var i sällskap med en gift dam! Ingen av oss kände för att gifta sig bara för att tillmötesgå Shell. Jag försökte att enrullera min mamma men hon trodde att turen nog skulle bli för lång och varm. Till slut lyckades vi övertala en Mrs. Coldman (!!), jag minns inte hennes förnamn, att följa med.

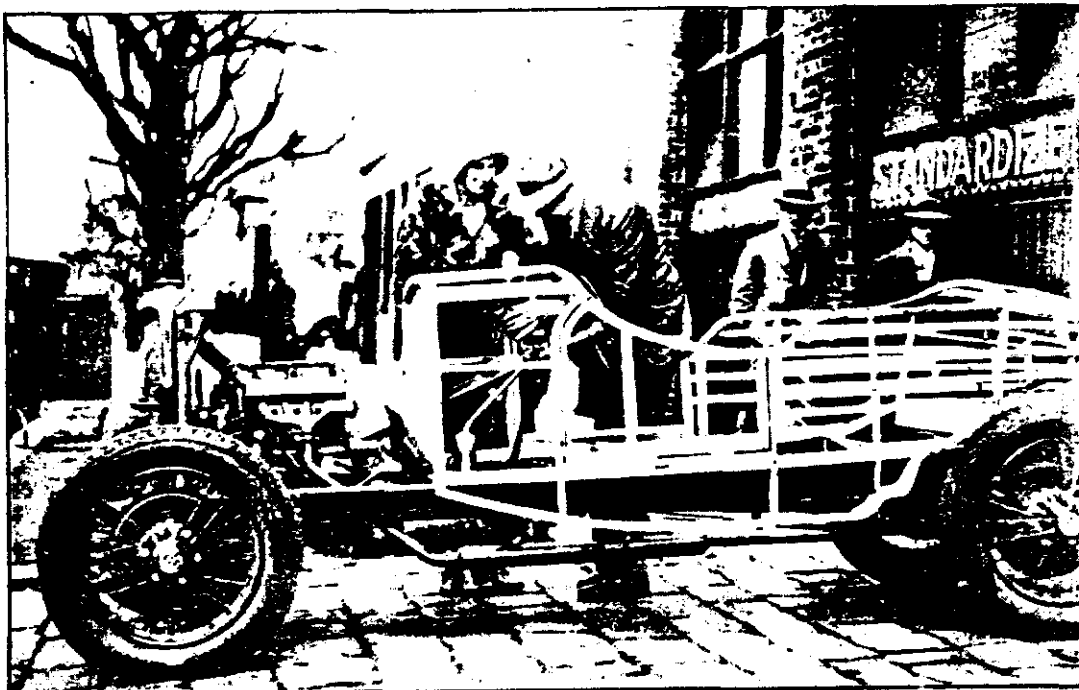
Starten gick kl. 11 på förmiddagen, efter en fest, en dag i augusti 1931, från Menzies Hotel i Melbourne. Långdistans-bilande var något ganska nytt på den tiden och alla våra vänner tyckte att vi var heltokiga. Första etappen gick genom Sydney upp till Brisbane och gavs mycken publicitet i tidningarna.

Vi styrde sedan in i inlandet tvärs igenom Queensland och Nordterritoriet, mestadels på ojämna, dammiga grusvägar. Vi bytte olja med jämna mellanrum. På den tiden hade bilarna dåliga oljefilter och luftfilter fanns överhuvudtaget inte, så de små motorerna sög in mycket damm.

Vår australiensiska resa slutade i Darwin i Nordterritoriet och efter fem dagars väntan tog vi en båt till Singapore där Shell mötte oss och underhöll oss kungligt. Bilarna blev naturligtvis också omhändertagna och fick smörjning, tvättning och översyn.

Vi körde så igenom Malaya till Penang och mötte en mängd Rileys på vägen.

(forts. sid 6)



Ovan: Joan Richmond och Bertie Beetson undersöker stommen till en av Rileyvagnarnas karosserier i samband med tillverkningen.

/Om hur tre unga damer ... (forts.)/

Förarna brukade hejda oss och ta oss till sina klubbar på lunch eller middag.

I Penang fick vi åter ta till sjöss och seglade till Calcutta. Vi kunde inte köra dit, eftersom delar av Burma var oframkomliga för fordon, då det saknades vägar över floder och raviner. I Calcutta mottog oss Shell igen och underhöll oss, varefter vi satte iväg längs The Great Trunk Road, en av de lättaste etapperna med asfalterad väg ända till Agra och Delhi.

Jag kommer alltid att minnas en incident en underbar natt i bergen ovanför Bombay. Vi kom körande i lugn takt, med utmärkt lysande strålkastare, då plötsligt en tiger tog ett språng ut ur undervegetationen. Den stoppade upp, gav oss en förvånad blick, och sköt iväg in i buskarna igen.

I Bombay ett nytt fartyg, denna gång till Basra innerst i Persiska viken. Vi kunde inte ta iland tidigare i Persien eftersom regeringen vid tillfället inte tillät européer att landstiga.

Basra var ett sorgligt kapitel p.g.a. en kolera-epidemi, men själva var vi vaccinerade och inte i någon fara. Vi körde längs Eufrat och Tigris, förbi utgrävningarna i Ur, till Bagdad. Där anslöt vi oss till en konvoj av fordon (enda tillåtna sättet) och körde igenom öknen till Damaskus. Inga större missöden men någonstans efter Bagdad körde Pat Morice över ett bevattningsdike och knäckte en fjäder, vilken vi bytte ut med en som vi hade med i reserv.

Vi lämnade Damaskus och försökte ta en rutt över Libanons berg till Beirut men 14 fots snödrivor tvingade oss att vända om och vi tog istället en omväg som förde oss till Haifa i dåvarande Palestina. Shell-folket ordnade med bensin och olja och hjälpte oss planera nästa etapp. Detta var det nor-

(forts. sid 7)

/Om hur tre unga damer ... (forts.)/

mala. Närhelst vi behövde hjälp, ringde vi bara till Shell, som skickade ut personal för att assistera oss.

Vi korsade Sinaihalvön på en väg av ståltrådsnät som var utlagd över öken av briter under första världskriget och fortfarande var i gott skick. Vid Port Suez körde vi över Suezkanalen och vidare till Kairo och Alexandria där vi bordade ett fartyg till Brindisi i Italien.

Vårt mål var Palermo på Sicilien, vår startpunkt för Monte Carlo rallyt. Vi fick emellertid först köra över till Neapel och sedan ner längs kusten för att ta en färja till Palermo.

Och själva Monte Carlo rallyt då? - Återigen problemfritt. Vi körde via Neapel, Rom, Genua och längs Frankrikes sydkust för att komma i mål någonsans mitt i fältet av deltagare. Två, tre dagar senare körde vi upp till England och avslutade officiellt vår tur, med bilarna i förvånansvärt gott skick, vid Rileys huvudkontor på South Audley Street i London. Vi fick ett fantastiskt välkommande, med Victor och Cecil Riley i spetsen.

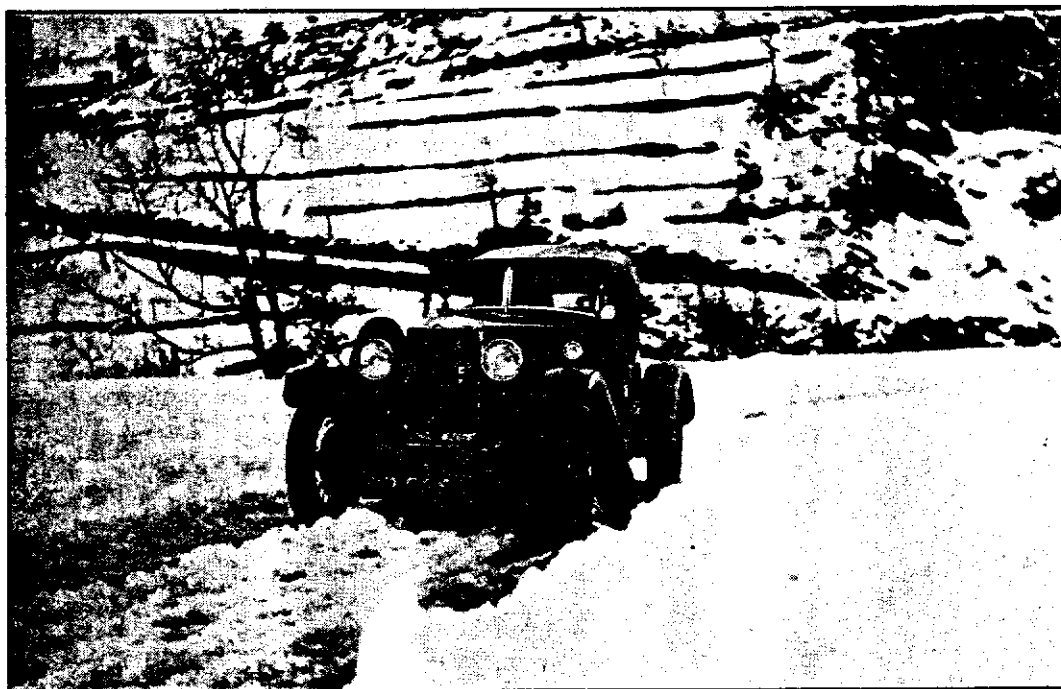
Lyckligtvis hade vi fullföljt turen utan allvarligare missöden.

Riley-folket härbärgerade oss på Hotell Rembrandt och tog oss med till partyn, luncher, middagar - ja, allt som var värt att se och göra i London.

På ett party i London blev jag tillfrågad vad jag önskade göra nu när jag hade kommit till England? På skoj sa jag att jag ville vinna en tävling på Brooklands, varpå Victor Riley genast frågade - "Vill Du verkligen köra på Brooklands?" Och jag replikerade - "Ja". Sålunda arrangerades det

(forts. sid 8)

Nedan: Exempel på väglaget under Monte Carlo rallyt.



/Om hur tre unga damer ... (forts.)/

för mig att tävla i ett 1000 miles lopp, med Elsie Wisdom som partner - en av den tidens duktigaste kvinnliga tävlingsförare i England.

Vagnarna försågs med handicap efter motorstorlek. Flera mycket duktiga förare var anmälda, bl.a. den store Malcolm Campbell, och det fanns tre vagnar i det officiella Riley teamet. Vår röda Riley (inte "The Overlander" som vi kört från Australien) kom på fjärde plats.

Vi vann ganska lätt och den förste att gratulera oss var Malcolm Campbell. Jag minns bara att jag var mycket exalterad

Joan Richmond stannade i England till 1947 och drog sig tillbaka från tävlande efter 1949 års Monte Carlo rally. Den enda andra kvarlevande av det ursprungliga teamet är Kathleen Howell, nu Mrs. Gardiner. -

- Översättningen gjord av Anders Lindner efter en artikel i "1983 National Riley Magazine", utgiven i Australien. (Red:s anm.)

- x - x - x - x - x - x -

NYA MEDLEMMAR

Vi har nöjet att hälsa följande nya medlemmar välkomna i klubben:

- | | | | | |
|-----|---|-------------------------------|------|--|
| 160 | Erik Juelsen
St. Hansveien 1
1400 SKI / Norge
Tel. | 2½ 1 Saloon | 1948 | 58 S 3795 / DA 15052 (N) |
| 161 | Eskil Hjällsten
Bromsgatan 4
582 58 LINKÖPING
Tel. 013 - 15 66 92, 0493 - 410 72 | | | |
| 162 | Rune Jakobsson
Pl. 2205, Högås
910 11 BJURHOLM
Tel. 0932 - 104 11 | 1½ 1 Saloon | 1950 | 40 S 17998 / AC 62181 |
| 163 | Peter Hocking
c/o TBV
Kopparbergsvägen 43
722 13 VÄSTERÅS
Tel. | 12/4 Kestrel
2½ 1 Roadster | 1937 | SS27K 5310 / BVE 792 (GB)
/ 7FB 316 (AUS) |
| 164 | Roland Svensson
Landskronavägen 18 A
261 71 LANDSKRONA
Tel. 0418 - 351 70 | 15/6 chassi | 1935 | 44T |

ANNONSER

Säljes

Workshop manual (Verkstadshandbok) till resp. Riley 1.5 och 4/68 i nyskick.
Mats Krook, Österlånggatan 6 A, 291 33 KRISTIANSTAD
Tel. 044 - 11 23 79

Klubbens dekaler:

- Dekal med klubbemblemet (68 mm i diameter): 5:- (porto tillkommer)
- Bakrutedekal "Riley for magnificent motoring": 15:- - " -

Roland Haraldsson, Björkåkra, 514 02 UDDEBO
Tel. 0325 - 272 40, 271 25

Framvagnsdelar till Riley R.M. - numrering enligt verkstadshandboken:
K. 10.24 (2), 10.36 (2), 10.46 (4), 10.60 (2), 10.61 (2 + 2 extra)
Samtliga delar nya. Pris på begäran.

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

- o - - o - - o - - o - - o - -

DITT & DATT

- Kent Gustafsson meddelar att hans har fått ett nytt postnummer: 671 91 ARVIKA skall det i fortsättningen stå på hans post.
- John Byron, Riley R.M. Club's eminente reservdelsmän, har goda kontakter med en snabb, billig och pålitlig speditjonsfirma som till mycket låga kostnader kan ordna transporter av skrymmande delar såsom avgasystem, karosdelar, motorer och annat från England till Skandinavien. Om Du har transportproblem kan Du således vända Dig till: John Byron, 61 Station Road, STOKE MANDEVILLE, Buckinghamshire HP22 5UE, England. Per telefon når man John genom att ringa 029 661 3360.
- Uniq Nordiska AB, som är generalagent för Quaker State Motor Oil, informerar att de förutom sortimentet av multigradeoljor nu även kan erbjuda gammaldags enkelgradiga oljor. Är efterfrågan stor på deras smörjmedel så kan vi erhålla klubbbrabatt vid central inköp.
- Ingvar Persson rapporterar att han äntligen fått fart på renoveringen av sin drophead coupé. Allt svetsarbete är klart och underarbetet inför lackeringen börjar närma sig sin fullbordan. Vi hoppas kunna återkomma med ett reportage längre fram.
- Hur är det med försäkringsskyddet för Din Riley? Det är klokt att ha bilen försäkrad även om den är undanställd i väntan på en framtida renovering. En bil under renovering bör absolut vara försäkrad - tänk om de iordninggjorda krombitarna kommer bort! MHRF-försäkringen täcker det!

ÅRSMÖTE OCH RALLY I NYKÖPING 27 - 28 JUNI 1987

KALLELSE till Svenska Rileyregistrets ordinarie årsmöte lördagen den 27 juni 1987 kl. 16.45 i Flygklubbens sekretariat å Nyköping - Oxelösunds flygplats, Skavsta. På dagordningen står bl.a. val av kassör (f.n. Roland Haraldsson) och två styrelseledamöter (f.n. Nils Johan Nilsson och Rune Möller) samt övriga stadgeenliga ärenden.

Årsmötet avhålls i anslutning till ett av sommarens allra största och mest intressanta gammelmilsarrangemang i Sverige, Nyköpings Veterama. Det äger rum på Nyköping - Oxelösunds flygplats, Skavsta, lördagen den 27 juni 1987 mellan kl. 8.00 och 17.00.

Efter årsmötet anordnas Veteramabanketten, vilken äger rum på restaurang Amadeus, Västra Kvarngatan 28, Nyköping, kl. 19.00 - 21.30. Anmälan till banketten görs på den bruna blankett som bifogades det förra numret av Rileybladet, eller per telefon till Urban Nyblom, tel. 0155 - 580 02. Kuvertavgiften är 150:-/person och inbetalas i förskott till "Veterama, Nyblom", postgiro 402 21 18 - 6. På inbetalningskortet anges namn och klubb. Inbetalningen bör göras senast den 6 juni.

För natten mellan den 27 och 28 juni har Svenska Rileyregistret bokat ett litet antal rum på Scandic Hotel Nyköping, vilket ligger intill E4 vid den södra infarten till Nyköping. Enkelrum kostar 290:- och dubbelrum 365:-. Frukost ingår i priset. Beställning av rum görs till Lage Bellström, Box 73, 643 00 VINGÅKER senast den 14 juni på bifogad blå blankett. - Den som vill välja övernattnig på hotell i annan prisklass, vandrarhem eller camping kan taga kontakt med Nyköpings Turistbyrå, Stora Torget, 611 83 NYKÖPING (tel. 0155 - 812 74) för närmare information.

Söndagen den 28 juni körs Svenska Rileyregistrets jubileumsrally - helgens höjdpunkt Det startar kl. 10.00 från Scandic Hotel Nyköping. Rallyts längd blir ung. 4 mil och målgång beräknas bli vid Nynäs slott. Efter lunch avslutas med prisutdelning cirka kl. 14.00.

Reservdelar medföres och försäljes av Erik Hamberg.

Frågor kring arrangemangen besvaras av Lage Bellström, tel. 0151 - 117 22, 202 98, 106 55.

Välkommen till Nyköping!

Om Du tycker att det verkar vara lång väg till Nyköping - tänk då på att det går alldeles utmärkt att köra långt med gammelmil. Gick det för 30 eller 50 år sedan så går det också nu! - Det är möjligt att vi ordnar med några specialpris till dem som kört riktigt lång väg