



RILEYBLADET

Nummer 2, 1998

Organ för Svenska Rileyregistret

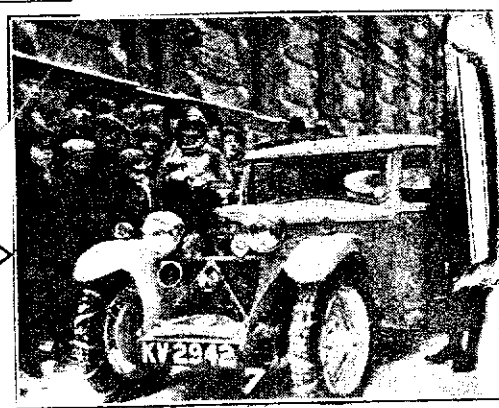
Årgång 20

Victor Leverett, hans co-driver George Dennison och deras Riley 6 Alpine Tourer startade från Umeå i 1932 års Monte-Carlo Rally



George Dennison anländer till Köpenhamn från Umeå i 1933 års Monte-Carlo Rally. Bilen är en Riley 6/14 Alpine Trial Gamecock.

Mrs. Raymond Gough i sin Riley 9 Falcon anländer till Sundsvall från Umeå i 1933 års Monte-Carlo Rally.



Rileys svenska Monte Carlo-historia

av Erik Hamberg

Ända sedan 1911 har det legendariska Monte Carlo-rallyt arrangerats. Start sker från olika orter i Europa, med målgång i Monte Carlo. I våra dagar, med avancerade bilar och utmärkta vägar, är rallyt inte alls så dramatiskt och utmanande som några decennier bakåt i tiden. Påfrestningarna på förarna och bilarna var hårdare förr, när förhållandena var mer primitiva. Rallyt var då mer av ett uthållighetsprov än vad det blivit på senare år, trots högre farter och fortsatt stora krav på förare och bilar.

Riley har en synnerligen gedigen tävlingshistoria med många stora framgångar i 1.100 cc- och 1.500 cc-klasserna. Tävlanget började redan när seklet var ungt och framförallt backtävlingar var vanliga. I slutet av 1920-talet introducerades Percy Rileys epokgörande Ninemotor och det visade sig snart att denna välbyggda och effektiva 1.100-cc toppventilmotor - hörnstenen i Rileys bilproduktion - var utmärkt för tävlingar, trots att vevaxeln endast hade två ramlager.

Redan 1928 deltog hela nio st. Riley Nine i Monte Carlo-rallyt. Samtliga startade från den klassiska startpunkten John O'Groats längst upp i Skottland. Ett par år in på 1930-talet var en av utgångspunkterna förlagd till Umeå och under flera års tid startade olika Rileyvagnar från denna nordliga breddgrad

mitt i den kallaste vintern - i januari.

1932 års rally

Den förste som startade i en Riley från Umeå var Victor Leverett. Han var under några år Rileys försäljningschef och samtidigt en utmärkt bilförare, vilket han visade i en rad tävlingar som han deltog i. Leverett hade en särskild förkärlek för Monte Carlo-rallyt och deltog flera år. 1930 hade han valt John O'Groats som startpunkt, men året därpå utgick han från Stavanger. 1932 valde han dock Umeå. Bilen var detta år en Alpine Tourer (VC 9899), som försetts med en experiment-motor, en sexcylindrig 12 hp tävlings-motor för en planerad motsvarighet till den fyrcylindriga Brooklands Nine.

Forts. sidan 4

Sun Sets on British Car Makers

Artikel av Richard Feast publicerad i *The New York Times*, fredagen den 3 april, 1998.

Med tillkännagivandet i förra veckan att tyska BMW kommer att köpa Rolls-Royce Motor Cars för motsvarande 571 miljoner dollar, säljer brittiska bilindustrin det sista av det fina familjesilvret. Vad som sedan finns kvar är några gamla köksutensilier och lite sportsutrustning.

Ur ren affärssynpunkt är försäljningen inte speciellt viktig. Rolls-Royce divisionen av Vickers P.L.C. (som producerar militärutrustning) säljer färre än 2000 Rolls-Royce och Bentley bilar om året. Försumbart i en industri som årligen tillverkar 36 miljoner bilar. Men i England skär det i hjärtrötterna inför tanken på att utländska intressenter håller på att köpa upp den sista stora biltillverkaren, speciellt en som står som symbol för den nationella stoltheten och som tillverkar världens förmodligen mest prestigefyllda bilar.

Vare sig Rolls-Royce blir övertagna av BMW eller Volkswagen (som har antytt att de kommer att höja sitt bud) så kommer en tysk "takeover" att lämna den brittiska bilindustrin i stort sett utlandsägd. De resterande självständiga firmorna är en handfull sportbiltillverkare, t. ex. Caterham, Morgan och TVR, samt några taxitillverkare.

Men medan det inte längre finns någon brittisk bilindustri, så finns det en bilindustri i Storbritannien. Denna lilla skillnad döljer en paradox, därför landet tillverkar idag fler bilar än på över 20 år. Utländskt ägarskap lyckas där den hemvävda varianten misslyckades.

Misslyckandet var extraordinärt. Efter andra världskriget ansvarade brittiska företagsledare för kollapsen av hela industrier, alltifrån tunga lastbilar, bussar och motorcyklar, verkstadsmaskiner och bildelar. Bilindustrin överlevde trots, som det verkar, gemensamma ansträngningar att ta livet av den, dels av företagsledare som envisades med att producera dåligt konstruerade bilar, dels av militanta fackföreningar och fabriksarbetare som ständigt kastade grus i maskineriet.

I början av 50-talet var Storbritannien

världens näst största biltillverkare, och världens främsta bilexportör, mycket tack vare att Tyskland, Frankrike och Japans bilindustrier då ännu höll på att kravla sig ur ruinerna efter kriget. Brittiska företagen kom snart i dagen, i synnerhet efter det att landet gick med i EEC 1973.

Brittiska fordon var en gång ansedda, uppskattade eller smädade i hela världen. Idag är deras namn likt en lista över de ärorika döda. De flesta var tillverkade i sömniga, smutsiga fabriker i



In 1949, British automobiles were the pride of London's International Motor Show.

Midlands. *The tin triangle*, plåttrian-geln, kallade den engelske författaren J.B. Priestley det. År 1972 nådde brittisk bilindustri sitt rekord med 1,92 miljoner tillverkade bilar. Ett årtionde senare var tillverkning hälften så stor.

Den en gång så stolta Rootes Group som hade blivit uppköpt av Chrysler, hade sålts till franska Peugeot. För fyra år sedan köpte BMW "The Rover Group", det senaste namnet på BMC, British Leyland och BL, på en samling bilmärken som dominerade bilindustrin under mellankrigstiden. Ford äger nu två av de bilföretag som är synonyma med brittisk bilindustri, Jaguar och Aston Martin. Lotus köptes först av General Motors och senare av en italiensk entreprenör och är nu malaysiskt ägt.

Medan brittiska biltillverkare förtvinade bildades stora koncerner i Japan, Korea, Brasilien och Spanien. Till slut kom den brittisk bilindustrins räddning som resultat av beslut som gjordes på andra sidan jordklotet. Japanska biltillverkare valde Storbritannien för sin första europeiska "transplantation". Dessa moderna, effektiva anläggningar blev katalysatorn för genomgripande förändringar hos Vauxhall och hos Fords och General Motors lokala dotterbolag.

I början av 80-talet körde Ford och Vauxhall på tomgång. Vauxhall blev av med sin egna utvecklingsavdelning som övertogs av tyska systerbolaget Opel. Ford, som var marknadsledande i Storbritannien, importerade lika många bilar som de producerade lokalt. Inget av bolagen exporterade bilar, inte ens till övriga Europa. Japanernas ankomst förändrade detta.

Storbritannien var ett överraskande val, mot bakgrund av dess bittra strejker,

undermåliga kvalitet och den låga produktiviteten. Men Margaret Thatchers reformer hade förändrat nationen, och gjort näringslivet mycket mera konkurrenskraftigt, om än på bekostnad av stora sociala problem.

Strejker och lock-outer finns knappst längre och brittiska fabriker ledda av Nissan, Toyota och Honda är bland de mest produktiva och kvalitetsmedvetna i Europa. "Japanerna var som ett enda stort företagsledarseminarium för europeerna" säger Garel Rhys, professor i bilindustriekonomi, vid Cardiff Business School i Wales.

Omvälningen ledde till ett annat oväntat resultat; en flod av ingenjörskunskap togs till vara och strukturerades av design- och utvecklingsbolag. Företag som Cosworth, Ricardo, Lotus, Mayflower och TWR arbetar med hemliga kontrakt åt alla världens biltillverkare. Sydkoreanska Daewoo etablerade sitt tekniska center i England.

Samtidigt utvecklades Storbritannien till centrum för en specifik industri: utveckling och tillverkning av Formel 1 racerbilar, via företag som Lola, McLaren, Penske, Reynard och Williams.

En ärorik historia reducerad till fotnoter

Trots en lång tradition av utveckling och tillverkning av bilar, producerar de få kvarvarande företagen högt specialicerade fordon med låga försäljningssiffror. De mest kända kvarvarande märkena, däribland Jaguar och Land Rover, är utlandsägda.

ÄNNU BRITTISKA

AC (grundat 1901) Sportbilstillverkare. De nya ägarna introducerade tvåsitsiga ACE i oktober.

CATERHAM (1973) Etablerat för att överta produktionen av Lotus Seven (nu Caterham).

BRISTOL Gammalt bolag för flygplansmotorer som började tillverka bilar 1946. Nu privatägt. Tillverkar lyxbilar med Chryslermotorer.

LONDON TAXIS INTERNATIONAL Med rötter som går tillbaka till 1919. Tillverkar den traditionella Londontaxin.

METROCAB Huvudkonkurrent till London Taxis. Övertog tillgångarna från fordringsägarna efter en tidigare taxitillverkare.

MORGAN Familjeägt sedan 1910. Tillverkare av traditionella sportbilar.

RELIANT (1935) Senaste ägarna fortsätter att tillverka roadsters och trehjulringar.

TVR (1954) Tillverkar våldsamt snabba sportbilar.

DOTTERBOLAG TILL UTLÄNDSKA FÖRETAG

BMW

BENTLEY Ingår i Rolls-Royce sedan 1931.

ROLLS-ROYCE Försäljning till BMW under förhandling.

ROVER Tidigare BMC/British Leyland/BL Group, köpt av BMW 1994.

MINI Märke ägt av Rover

MG Märke ägt av Rover, återupplivat 1995.

FORD

FORD Etablerade dotterbolag i England 1911.

ASTON MARTIN Köpt av Ford 1987.

JAGUAR Köpt av Ford 1989.

DAIMLER Ägt av Jaguar sedan 1960. Namnet används fortfarande i Europa.

GENERAL MOTORS

VAUXHALL Köpt av GM 1925.

IBC Grundat 1987 av GM och Isuzu för att tillverka terränggående vagnar av märkena Vauxhall/Opel.

HONDA

Bygger bilar i Storbritannien sedan 1992.

LOTUS

Köpt 1996 av malaysiska DRB-Hicom.

NISSAN

Brittisk "transplantation", den tidigaste i Europa, med start 1986.

PEUGEOT-CITROËN

Köpte Chryslers europeiska tillgångar (tidigare Rootes) 1978.

TOYOTA

Brittisk "transplantation" sedan 1992.

ETT MINNE BLOTT

ALLARD 1937-60

ALVIS 1920-67 tillverkar fortfarande militära fordon

ARGYLL 1906-14

ARMSTRONG-SIDDERLEY 1902-60

AUSTIN 1905-87

AUSTIN-HEALEY 1952-71

BEAN 1919-29

BOND 1949-70

CHRYSLER 1967-78. Köpte Rootes 1967, sålde till Peugeot 1978.

DeLOREAN 1979-82

GORDON-KEEBLE 1964-65

HILLMAN 1910-76

HUMBER 1896-1968

INVICTA 1925-33

JENSEN 1935-83

JOWETT 1919-54

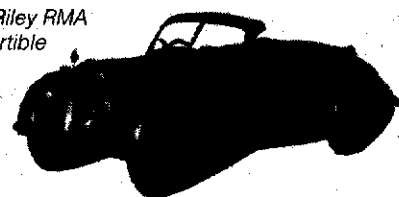
LAGONDA 1906-89. Namnet ägs nu av Aston-Martin

LANCHESTER 1896-1955

LEA-FRANCIS 1904-60

MORRIS 1912-84

1947 Riley RMA
Convertible



RAILTON 1933-40

RILEY 1898-1969

SINGER 1905-70

STANDARD 1903-63

SUNBEAM 1903-68

SUNBEAM-TALBOT 1938-54

TALBOT 1978-79

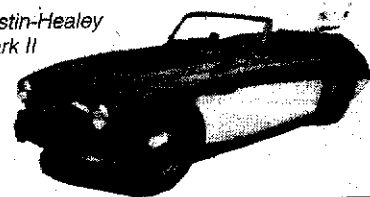
TRIUMPH 1923-84

TROJAN 1922-38

VANDEN PLAS 1913-80

WOLSELEY 1896-1975

1961 Austin-Healey
3000 Mark II



Leverett och hans co-driver George Dennison hoppades att det skulle vara lättare att starta från Umeå jämfört med Stavanger. Det låg dock en hel del snö i norra Sverige i januari 1932, och ytterligare kom under själva rallyt, så man tvingades använda snökedjor långa sträckor. Starten från Umeå skedde fredagen den 15 januari. I *Västernorrlands Allehanda* kunde man dagen efter läsa att förste man iväg kl. 14.10 var fransmannen Lecot i en liten Rosengart. Kl. 15.00 startade hans landsman De Lavalette i en "Pugeot" och tio minuter senare flaggades Victor Leverett iväg som tredje startande.

Huvudklungan av de 46 startande gav sig dock iväg först tidigt på lördagsmorgonen. Bland dessa, som hade större och motorstarkare bilar, fästes stora förhoppningar på svenskarna C. G. Johansson (Nash) och Uno Ranch

(Bugatti). I startfältet fanns också den legendariske Bugattiföraren Louis Chiron vidare lord Clifford på Lagonda, H. E. Symons på Sunbeam, svensken Henrik ("Henken") Widengren i en Alvis och Donald Healey med en Invicta. Healey hade vunnit loppet året innan. Bilar upp till 1.500 cc skulle hålla 32 km/tim i snithastighet; för större vagnar gällde 40 km/tim, alla uppehåll inräknade.

Enligt reportaget i *Västernorrlands Allehanda* anlände Leverett till KAK:s kontroll i Sundsvall kl. halv elva på kvällen och fortsatte efter tio minuter vidare söderut. Lördagsnatten bjöd på snöfall, men söder om Gävle var det de isiga vägarna som beredde förarna stora problem. Leverett hamnade i diket en gång och halkan gjorde att han fick krypköra långa etapper. Dessutom gick en snökedja sönder. Åtskilliga gjorde

dikesvisiter och några tvingades bryta loppet. Hit hörde göteborgaren Uno Ranch, som råkade ut för en omtalad kollision vid Älvkarleby, men lyckades ta sig till kontrollen i Stockholm.

Första bil vid KAK:s kontroll på Blasieholmen i Stockholm var en Bugatti med fransmannen Trivier vid ratten. Enligt *Dagens Nyheter* anlände ekipaget kl. 9.12, en och en halv timme innan kontrollen öppnades. Tätt efter Trivier kom De Lavalette i sin Peugeot och Leverett i sin Riley. De hade nu hade tillryggalagt 756 kilometer på 18 timmar. Ytterligare en halvtimme senare kom Lecot i sin Rosengart. Sedan kontrollen öppnat, fortsatte dessa fyra förare kl. 10.45 mot Helsingborg.

I Helsingborg öppnade kontrollen, vilken var belägen i tullverkets lokaler vid färjestationen, kl. 5.38 på söndagsmorgonen. Då hade Leverett och De Lavalette väntat där sedan kl. 01.40 resp. 01.43. Vid 8-9 tiden på morgonen började de större vagnarna droppa in: engelskan Mrs. Vaughan i Triumph, C. G. Johansson i sin Nash och fru Alexandra Lindh i en Hudson m.fl. Efterhand fortsatte alla med färja över till Danmark, för vidare färd ned till Monte Carlo.

Helsingborg var även kontrollstation för de förare som startat från Stavanger. Sålunda anlände Jack Hobbs, känd återförsäljare för Riley i London, som förste man kl. 15.36. I *Dagens Nyheter*s reportage stod att läsa:

"Under dagens lopp anlände två ekipage som startat i Stavanger. Det första medförde ett par mycket medtagna resenärer. Det var engelsmannen Jack Hobbs och hans manlige följeslagare. De klagade över de förskräckligt isbelagda vägarna, och deras vagn bar också märken efter färdens vedermödor. Partiet mellan kylaren och bildörren på höger sida var uppslitet efter det vagnen skrapat mot en bergvägg under färden i Norge."

Jack Hobbs och T. C. Griffiths hade verkligen en mycket strapatsrik resa i Norge. De körde på en järnstolpe och höll på att hamna i en sjö tio meter nedanför vägen. Incidenten ledde till en brusten bladfjäder och några trasiga ekrar, samtidigt som framaxeln stukades. Senare höll de på att köra ihop med en lastbil på en glashal vägsträcka och tvingades göra ett dikesbesök.

O N Z I È M E RALLY E AUTOMOBILE



MONTE-CARLO

JANVIER 1932

REGULATIONS

Vinnare i småbilsklassen detta år blev G. De Lavalette med sin Peugeot. Victor Leverett kom trea totalt och Jack Hobbs blev fyra. Rupert Riley, som startat från Athen, kom femma totalt i sin Nine Overseas Tourer. I klassen för större bilar vann Vasselle på Hotchkiss.

1933 års rally

Starten från Umeå i 1933 års Monte Carlo-rally skedde tidigt på lördagsmorgonen den 21 januari. Detta år var det ett avsevärt mindre startfält än året tidigare; blott åtta förare hade valt att starta från björkarnas stad. Två Riley-ekipage fanns på plats: George Dennison med en 6/14 Alpine Trial Gamecock (GY 62) med startnummer 27 och Mrs. Raymond Gough, som körde en Falcon med Nine-motor (KV 2942) försedd med startnummer 40. Andra Rileyvagnar startade samtidigt från Athen, Tallinn, Bukarest och Stavanger. Svenska deltagare från Umeå var fröken Stackelberg på Hupmobile och fru Eva Dickson; den sistnämnda var alternerande förare i en greve van Heldens stora Packard.

Bilarna startade från rådhuset med en minuts mellanrum, med början kl. 04.56. *Dagens Nyheter* rapporterade om idealiska nyplogade vintervägar. "Promenad-äkning" utan svåra isgator blev också omdömet när förarna kom till Stockholm och kontrollen vid KAK. Först bland dessa var dansken Morian-Hansen i en Ford kl. 21.00 på lördagskvällen, med Mrs. Gough som sjunde bil kl. 22.45. Vid ankomsten serverades supé för deltagarna i KAK:s klubbmatsal.

Morian-Hansen – som startat sist – berättade att han hade passerat samtliga i Uppsala, men haft *"det litet besvärligt ett stycke, ty Mrs Goughs ekipage vägrade låta mig passera. Damerna voro antagligen rädda för att köra för långt ut på den ganska smala vägen, så det är väl ingenting att säga om saken, men jag hade kunnat komma hit fortare om jag fått passera."*

Samtidigt med dansken kom Dennison med sin öppna Riley *"och hans lilla vagn försvann fullkomligt i folkmassan utanför KAK"*, skrev *DN:s* journalist. Färden till Stockholm hade varit *"ett lekverk"*, menade Dennison. Tredje bil i Stockholm var fransmannen de Cortanze kl. 21.35 i en Peugeot. Mrs. Gough, som kom en dryg timme senare, tyckte att kylan var besvärande.

Efter midnatt fortsatte förarna söderut. I Helsingborg möttes de bilar som startat från såväl Umeå som Stavanger. Av Umeåförarna utgick emellertid Morian-Hansen, som utanför Jönköping i en järnvägs korsning med en skarp kurva förrat sig ut på järnvägsspåren i mörkret och *"kullbyterade"*. de Cortanze var först till färjeläget i Helsingborg kl. 10.27 på söndagsförmiddagen, med Dennison som tvåa kl. 11.15. Därefter följde en Hudson-Essex, Stackelbergs Hupmobile samt Packarden. Sjätte bil var en Invicta med majoren Douglas-Morris vid ratten och därefter kom Mrs. Gough med sin Riley Falcon kl. 14.35.

Av dem som startade från Stavanger råkade en Buick köra ned i en sjö, där den sjönk på tre meters djup. Deltagarna räddades dock av norrmannen Bryde, som kom strax efter. Rileyekipaget Kay

Petre och Joan Richmond – duon var Rileys mest berömda kvinnliga tävlingsförare – rattade en Lynx 6/12 (KV 2946) med startnummer 97, men tvingades bryta sedan de för att undvika att köra på ett utrusande barn tvingades köra av vägen; bilen blev därvid alltför ramponerad för att kunna repareras på platsen.

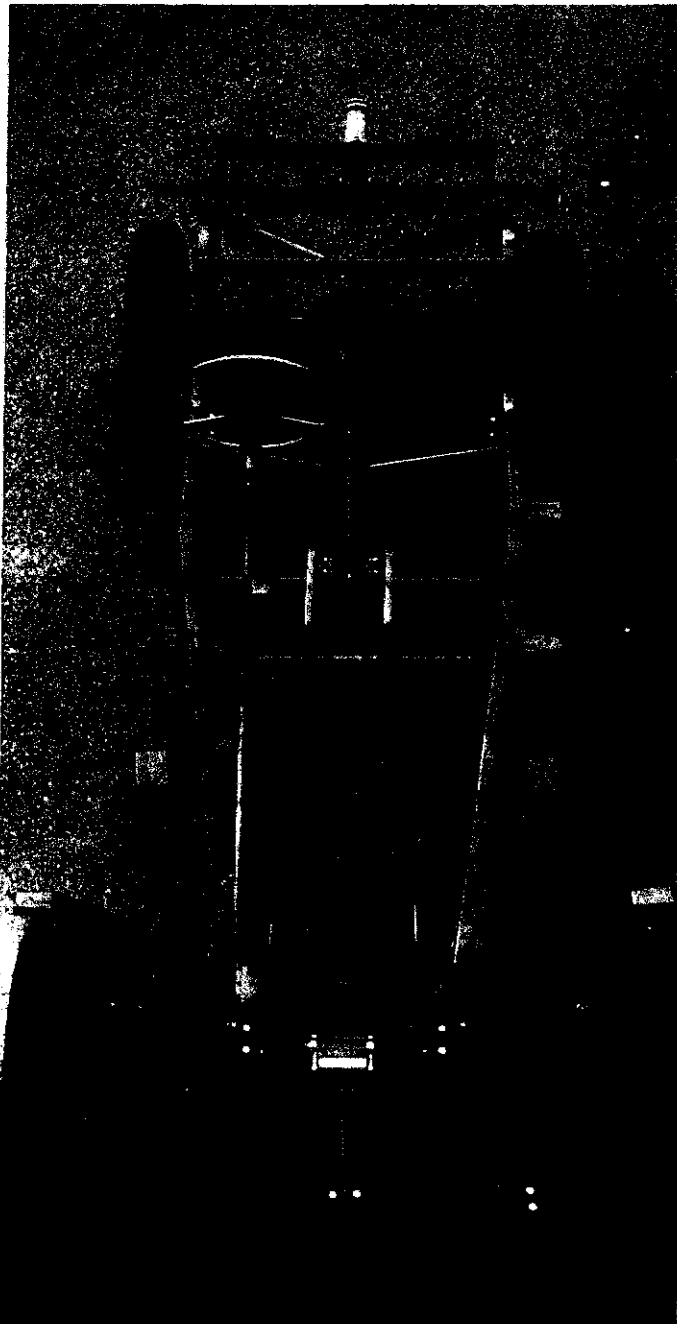
De som nådde Helsingborg tog efter ett par timmar färjan över till Danmark för vidare färd ned mot Monte Carlo. Dennison slutade så småningom som 19:e totalt och Mrs. Gough som 20:e i mål. De blev därmed de bästa Rileydeltagarna i detta års Monte Carlo-rally, i vilket de flesta Rileyvagnarna hade otur och problem med vädret; placeringarna blev därför betydligt sämre än väntat.

Forts. i nästa nummer.



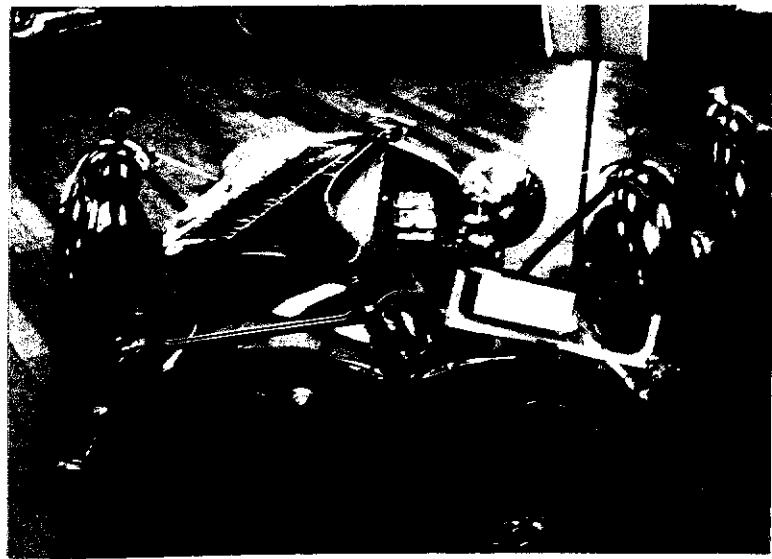
MONTE-CARLO
JANVIER 1933

— RÈGLEMENT —



Detta är det rullande chassiet nummer 60 2S 7498, en RMC Roadster i vardande. Bilen ägdes tidigare av John Medhurst i London och köptes 1976 av Håkan Sandberg i Åmål.

Den 13 augusti 1983 förlade Svenska Rileyregistret sitt möte till Baldersnäs där Håkan hade en bilsamling. I Rileybladet 1/84 finns Håkans två Roadsters i bild, där de står på Baldersnäs. Den ena, 60 2S 5768, tillhör idag Åke Larsson i Köping. Den andra, 60 2S 7498, köptes 1986 av Bosse Thorell i Norrköping. Det var senaste gången den kördes. Bosse tog sedan isär bilen för renovering. Anders och Per Lindner köpte bilen 1996, och håller nu på med en totalrestaurering. Så här ser det alltså ut idag.



Red. kan intyga att Ole Sommers bilmuseum i Nærum norr om Köpenhamn är en högklassig samling. Tyvärr är de enda bilderna red. har av den Brooklands Riley som står där inte av särskilt bra kvalitet. Men eftersom Peter Ottosson fört bilen och samlingen på tal vore det synd att inte illustrera detta. Läsarna får använda sin fantasi.

På tal om fantasi... det skulle vara tacksamt att få lite artiklar och bilder till Rileybladet.

Själv har er red. just bytt fjäder i vänster bakkörrens lås på sin RMA. Det skulle man kunna rita och berätta om, och spara blod svett och tårar hos andra som tröttnat på ett sladdrigt inner-dörrhandtag p.g.a. att fjädern brutits itu.



Brev

Bäste Red.

Det var välgörande och uppmuntrande att få en hälsning från "min" gamla Kestrel via Rileybladet 1/98. För det är bilen jag kände så väl, och den har tillhört Bo Bonfils. Varför hans namn inte finns med på registreringsbeviset kan jag inte förklara. Märkligt.

Bo utförde några fina tuschteckningar av sin eleganta bil och det är en av dessa teckningar som Svend Algren använde i annonsen 1966. På Bo's bil var avgasrör-
et böjt åt sidan och slutade strax framför vänstra bakhjulet med en sned avskärning på riktigt flygplansmanér. Det syns tydligt på teckningen, och man kan även se det på fotot nederst på sidan 3.

Om inte en av de tidigare ägarna har befriat bilen från kofångarna, så kan det mycket väl ha varit Bo som har gjort det. Jag kan tänka mig att han har tyckt att de störde karossens linjeföring och att han även gärna ville plocka av bilen 20-30 överflödiga kilon.

Jo, nu minns jag, Bo sålde bilen till Svend efter att han själv fått fatt i en Lynx. Senare köpte Svend även den bilen, för då hade Bo funnit sig en superb Brooklands i England (eller var det Holland?). Jag tror dock inte att han använde bilen särskilt mycket, för så vitt jag vet blev den aldrig inregistrerad i Danmark. Idag finns denna bil på Ole Sommers bilmuseum i Nærum norr om Köpenhamn. Det är i övrigt en alldeles utmärkt samling som alltid är värt ett besök. Den bär en tydlig prägel av att bilfirman Sommer i många år var dansk generalagent för Jaguar och Volvo. Här kan man bl.a. se Jaguar C-type och D-type i original och njuta av synen av en tidig två-dörrars täckt SS, ett riktigt Willian Lyons praktstycke som har en interiör med alla oemotståndliga engelska fittings.

Kör av motorvägen norr om Köpenhamn vid Nærum och fråga första bästa cyklist var bilfirman Sommer ligger. Alla känner till den. Där är alltid öppet under normal affärstid och och entrén är gratis.

Hälsingar, Peter Ottosson.

PS. Det är märkligt att dörruphängningen på Kestrel 22 T 1950 och 22 T 1951 inte är densamma...

Välkommen till Uppsala och 1998 års Rileymöte den 6-7 juni !

Lördagen den 6 juni

- 10.30 Samling sker i Engelska Parken, bakom universitetsbiblioteket Carolina Redeviva, där vi parkerar våra fordon.
- 11.00 Visning av äldre automobil-historiska tryck ur Carolinas samlingar.
- 11.40 Årsmöte i Carolinas lunchrum.
- 12.15 Lunchpaket utdelas. Pris ca 40 kr/st. (Egen lunch kan annars medtas).
- 12.25 Rallystart i Engelska Parken. Startavgift 40 kr (60 kr för icke-medlemmar som önskar deltaga).
- 13.00 Ankomst till Linnés Hammarby, där vi äter lunch. Tillfälle att se gården och parken.
- 14.00 Avfärd från Hammarby.
- 16.00 Målgång vid Ulva Kvarn, norr om Uppsala.
- 16.45 Prisutdelning
- 18.30 Gemensam middag i trädgården hos Åsa och Erik, Salagatan 41 A. Subventionerat pris. Var och en medtar egen dryck.

Söndagen den 7 juni

- 09.45 Samling vid Uppsala Ö (mellan Centralstationen och Vaksala Torg) för färd med ångtåg.
- 10.05 Ångtåget avgår.
- 10.45 Anländer vi till Marielund, där vi stiger av och tittar på denna sommaridyll med sekelskiftes-atmosfär. Vi letar reda på trevligt picknickställe, så medtag matkorgen, eller proviantera i Uppsala!
- 12.18 Första tåget avg. Marielund.
- 12.54 Första tåget ank. Uppsala.
- 13.30 Andra tåget avg. Marielund.
- 14.16 Andra tåget ank. Uppsala.

Glöm inte att anmäla er i god tid - senast den 29 maj!

Anmälan görs på Tel. 018.12 82 83 eller 070-530 62 25. Ring även om du har frågor om att hitta rätt, alternativt logi, parkering, matsäck etc.

Övernattning kan göras på Scandic Motor Hotel, tel. 018-20 02 80. Vi har utverkat "sportpris": Enkel/dubbelrum 550:-, trippelrum 750:-. Hotellet ligger 20 minuters promenadväg till Salagatan 41.

Åsa & Erik



Reservdelspriser

Klubben har som bekant ett lager av frekventa reservdelar. Dessa delar köps främst från de engelska Riley-klubbarna. Våra priser har legat fast i över fyra år, men det har inte de engelska...

F.o.m. 98-03-01 gäller nya priser. Förteckning över reservdelar och nya priser kommer i nästa nummer av Rileybladet.

Reservdelar beställs hos Erik Hamberg.

Nya reservdelar i Svenska Rileyregistrets reservdelslager:

Stabiliseringswire för motor 1½ och 2½ och växellåda 1½	60:-
Stabiliseringswire för växellåda 2½	92:-
Gummibussning till stabiliseringswire för motor 1½ samt växellåda 1½ och 2½	20:-
Gummibussning till stabiliseringswire för motor 2½	25:-
Låsmutter till stabiliseringswire för motor 1½	45:-

Ur andra Rileyblad

Riley Gazette, Feb 1998

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar:

Driving impressions of an RMA Riley

Till salu:

Riley 1935 T.T. Special

Riley Gazette, March 1998

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar:

About Riley Conversions to unleaded petrol.

About those oil leaks.

R. Memoranda, March 1998

Artiklar

Anyone who has a Riley, has a story to tell!

International Classic Car Show 1997

Riley Springs - Theory and Reality
Body Repair Manual: Tools, Equipment and Facilities

Replacing the Body Cilles

Tachometer Tribulations

Balancing Twin Carb Setup

Till salu:

Big Four Adelphi, 1938, £ 4.000

12 hp Drophead, 1939, £ 7.000

RMF, 1953, £ 1.000

RMF, 1952, £ 4.650

RMA, 1948, £ 2.650

RME, 1954, £ 4.250

RMB, 1947, £ 8.500

RMA, 1946, £ 5.250

12/4 Riley Falcon, £ 3.500

RMA, 1947, £ 7.600

RMC, 1951, US\$ 12.000

RMD, US\$ 9.000

RMB, US \$ 2.000

RMA, 1946, £ 1.200

RMB, 1948, complete car, £ 700

The Riley Record, Mar/Apr 1998

Artiklar:

Synchromesh changing

Flooding of carburetter Kestrel and

Lynx-Sprite Series

Till salu:

Riley 9 Monaco 1934, £ 9.250

Big Four Adelphi 1938, £ 4.000

12 HP Drophead 1939, £ 7.000

RME 1955, £ 1.750

RME 1954, £ 2.000

Riley 2.6 1959, £ 2.200

Riley 1.5 1965, £ 350 (complete and runs but needs som attention)

Riley 1.5 1964, £ 3.500 (like new)

Riley 1.5 1961, £ 1.750 (really nice

looking, not concours but receives

applause when out and about)

Riley Elf 1967, £ 1.500

Riley Elf Mk II & III, £ 600 (the lot)

Riley Elf Mk III, £ 800

Riley 4/72 1969, £ 1.500

Ny adress

118 Dan Erlandsson
Törngatan 46
703 63 ÖREBRO
tel. 019-12 99 16

Ny medlem

237 Rolf Palm
Klövergatan 6
267 36 BJUV
tel. 042-821 33
12/6 motor

Farväl

203 Eskil Dalenius
219 Martin Roikjer
222 Fredric Nordh

Säljes

Riley RME 1½ litre 1953. Högerstyrd. I behov av renovering. Rostfritt avgassystem, ny kontrollbox, sotningssats, stötdämpare bak och det mesta av gummilister och detaljer. Pris 25.000. Rejnert Jansson. Tel. 0302-23210

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg

Salagatan 41 A

753 26 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Norra Stranden 16, Domsten

255 91 HELSINGBORG

Tel. 042-927 76

Mobil. 0708-67 66 60

Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för 1998. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5