



RILEYBLADET

Nummer 1, 2002

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 24

Med Riley i det svenska rallyt till midnattssolen – Del I



*Juniväglag på Flatruet i Härjedalen.
Här går Sveriges högst belägna allmänna väg.*

1950 arrangerades det första Midnattssolsrallyt av KAK, Kungliga Automobilklubben. Avsikten var att detta skulle bli något av ett turistrally som skulle visa det vackra svenska landskapet för de deltagande och särskilt då för de utlänningar som var med. Bakom idén stod Volvohandlaren Ernst Nilson. Rallyt visade sig vara tämligen lätt det första året, men blev under årens lopp successivt allt svårare. 1964 års rally, med Tom Trana som segrare i en Volvo PV 544, kom att bli det sista. Från 1965 har Svenska Rallyt varit ett vinterrally och de deltagande bilarna har blivit specialpreparerade tävlingsvagnar långt ifrån de föga modifierade bilar i standardutförande som deltog de första åren.

Det första året, 1950, var målet förlagt till i Kiruna och start skedde från tre olika platser, Stockholm, Göteborg och Falsterbo. Den första etappen gick till Sälen (935 km) och den andra till Kiruna (1300 km). Landsvägstävlingen skulle köras med en medelfart av 50 km/tim., med undantag av de två för allmän trafik avlysta fartsträckorna Evertsberg – Fiskarheden och Ljungdalen – Skällan, där snitffarten fick vara

75 km/tim. Utmed färdvägen uppsattes flera tids- och passerkontroller. Prickbelastning skedde med en prick för varje minuts försening. Två specialprov anordnades, dels ett hastighetsprov i backe i Sälen, dels ett accelerations- och bromsprov vid slutmålet i Kiruna. Tillfälliga bränsledepåer anordnades där så ansågs lämpligt.

Fyra tävlingsklasser förekom: klass I för bilar över 2 liters cylindervolym, klass II mellan 1½ och 2 liter, klass III mellan 1,1 och 1½ liter samt klass IV upp till 1,1 liter. Dessutom förekom det en särskild damklass.

Första start utsattes till kl. 15.32 den 15 juni 1950 och målgång beräknades till kvällen eller natten mellan den 17 och 18 juni – midsommarsolståndet. Arrangemanget var dock inte slut med detta. Ett flertal utflykter av turistkaraktär anordnades nämligen i Norrbotten för de deltagande under de följande dagarna, sedan de nått målet i Kiruna.

Startfältet vid detta första rally verkar ha varit riktigt intressant. Kända namn och inte minst intressanta bilar passerar revy när man läser igenom startlistan.

Av engelska bilar märks t.ex. en Triumph 1800 Roadster 1947, två MG TC och en MG TD, en stor Austin A125 Sheerline 1950 (!), hela fem Austin A90 Atlantic (varav tre i ett team från firma Hans Osterman), två Healey (utrustade med Rileys 2½ litersmotor), ett par Vauxhall, en Sunbeam Talbot 90 1950, en Standard Vanguard 1950, en Hillman 1947, en HRG 1947, en Jowett Javelin 1950 samt inte minst en helt ny 2½ liters Riley Drophead Coupé, körd av Lennart Schöldin från Stockholm. Även en Ford Prefect fanns med i startfältet – men det var sannolikt en ganska olämplig rallybil, motorsvag och med mindre god väghållning. Lars Ericsson i Uppsala (vars verkstad servade min pappas Riley på 1950-talet i Uppsala) ställde upp med en Morris Six. Mest uppeende väckte nog engelsmannen Goodwin, som deltog med en öppen åttalitters Bentley från 1931.

Bland bilar av annat ursprung finner vi bl.a. en ovanlig Talbot-Lago Baby 1950, en Dodge Cabriolet från 1934, en Cadillac Coupé från 1939 och en annan Cadillac från 1946, vidare ett par BMW från före kriget, en Skoda Cabriolet Sport 1950 samt en Studebaker Champion 1948 – en körskolebil med dubbelkommando från Nordmaling (!). Flera Volvo PV 444 deltog och en försmak av kommande års framgångsrika rallybilar bjöds det också på: ett par Porsche samt Saab 92, varav en rattades av Rolf Melldes.

Möjligheterna att studera den svenska naturens skönhet var nog synnerligen begränsad för de deltagande besätningarna. Man hade säkert fullt sjå med att hålla både ögonen och bilen på vägen.

En solig och varm söndagseftermiddag i januari hälsar jag på Lennart Schöldin och hans maka Margareta i den vackra våningen nära Karlaplan i Stockholm. Lennart har ett förflutet i textilbranschen och var även sakkunnig under den stora omstruktureringen inom Te-



RMD meets SKB

koindustrin för ett kvartssekel sedan. Här på Östermalm har de bott sedan den tid familjebilen var en 2½ liters Riley, vilken stod parkerad på den långa parkeringsplats i form av en allé som utgör gatans mitt. ”Jag hade ett silvergarage över bilen eftersom jag blev utan garage” minns Lennart. – Men hur kom det sig att du blev Riley-ägare, frågar jag.

Lennart berättar att han var släkt med Wilhelm Kindwall. I slutet av 1940-talet arbetade han på ett kontor helt nära Kindwalls utställningshall vid Kungsträdgårdsgatan i Stockholm. Det blev på så vis en närmare bekantskap med Wilhelm Kindwall än tidigare. På det sättet fick Lennart också se Kindwalls utbud av nya bilar och däribland Riley. Under viss påverkan av den

gode vännen Carl-Gustaf Sillén beslöt sig Lennart för att beställa en ny svart Riley drophead coupé, en av de absolut första som Kindwalls sålde. Sillén, som var sekreterare i Bilsportförbundet, talade sig varm för att de bägge skulle delta i det första rallyt till midnattssolen, vilket skulle gå av stapeln i juni 1950. Rileyn, med sitt starka maskineri, borde vara en utmärkt bil att delta med, menade man. Lennart, som var reservofficer och en duktig orienterare med erfarenhet av nattorientering, tyckte det lät spännande och nappade på idén att anmäla sig till Midnattssolsrallyt.

För Lennart och CG var emellertid detta inte det första rallyt tillsammans. Året innan, 1949, körde de Monte Carlo-rallyt tillsammans i en Ford V8,

råkade ut för först halka på etappen Köpenhamn - Bryssel och sedan dimma, vilket ledde till att den lokala polisen fördröjde starten. Detta ledde till prickbelastning, annars hade ekipaget antagligen varit bäst bland svenskarna. Rallyt var trots allt en fantastisk upplevelse och i Monaco träffade man alla de legendariska förarna, bland dem Louis Chiron samt prins – sedermera furst – Rainer.

Rileyn beställdes tidigt under våren 1950 och levererades sannolikt i mitten av maj. ”En dag ringde Wille och berättade att jag kunde hämta bilen”, berättar Lennart. Han hämtade Rileyn alldeles vid lunchtid och körde direkt till restaurang Bäckahästen och anslöt till gänget som brukade luncha där tillsammans. Bilen parkerades alldeles utanför, suffletten var nerfälld men Lennart sade ingenting om den nya bilen till de övriga. Efter lunch gick alla ut på gatan och beundrade storögt den nya eleganta cabrioleten som någon parkerat där. Lennart sade till slut att han nog måste ge sig iväg, hoppade raskt och utan förvarning in i bilen och körde iväg till de övrigas oförställda förvåning

*

”Det var ju egentligen vansinnigt att ta en alldeles ny bil på ett rally av det här slaget” säger Lennart så här drygt 50 år efteråt. Tävlingarna var ju ganska farliga dessutom. Men det hela var ett äventyr som lockade och man hade ju en både snabb och stark bil att delta med. Pehr Fredrik Cederbaum, som kom att vinna rallyt i en BMW, hörde till bekantskapskretsen och honom ville man ju försöka slå i tävlingen.



Way up north...

Starten skedde utanför KAK:s kansli på Blasieholmen. Där gick man först runt och tittade på konkurrenternas bilar, men längtade mest efter att komma iväg. De som startade i Stockholm inledde med att köra söderut, via Norrköping – Tranås – Lekeryd till Huskvarna. Där anslöt de som startat i Falsterbo och kört via Malmö – Hässleholm – Värnamo. Från Huskvarna fortsatte man längs Vätterns östra sida upp till Örebro, där de som startat i Göteborg anslöt. För dessa hade rallyts första sträcka gått via Vänersborg – Karlstad – Sunne – Uddeholm – Karlskoga och fram till Örebro.

Väl i Örebro fortsatte alla till Falun och sedan via Rättvik till Evertsberg med fartsträcka till Fiskarheden och därpå backtävlingen upp till Sälen. Snabbaste bilar i Sälenbacken, 4 km lång, var Austin Atlantic, BMW, Bentley och Healey, med Talbot-Lago på femte plats. I Sälen skedde ett uppehåll på tio timmar innan det var dags att sätta sig bakom ratten igen.

Den första sträckan gick rakt norrut till Ljungdalen, där det andra fartprovet kördes till Skålan. Därpå följde Östersund – Åsele – Lycksele – Arvidsjaur – Jokkmokk – Gällivare och målgång i Kiruna efter ungefär 230 mils körning. I Kiruna arrangerades det avgörande accelerations- och bromsprovet på Järnvägsgränd. Även om landsvägskörningen gått utmärkt kunde man här falla ett gott stycke i prislistan om utväxlingen i växellåda och kardan var ofördelaktig eller om bromsarna tagit stryk under tävlingen.

127 fordon var anmälda, 76 med start från Stockholm, 29 från Göteborg samt 22 från Falsterbo. Två bilar uteblev, så startfältet kom att omfatta 125 ekipage. Av dessa nådde 113 målet i Kiruna, två bilar – en Volkswagen och en Panhard – totalkvaddades medan övriga bröt på grund av tekniska fel, kollisioner eller dikeskörningar. Till dem som bröt hörde den legendariske Raymond Sjökvist, vars Citroën 15 råkade ut för trasiga drivknutar 300 meter före slutmålet, samt Lars Ericsson från Uppsala, vars Morris fick fel på kopplingen. Hela 86 fordon nådde emellertid Kiruna utan prickbelastning, vilket skvallrar om att tävlingen var i lättaste laget.

Totalvinnare blev Pehr Fredrik Cederbaum i en BMW, som tävlade i klass II. I klass I vann Arne Hemmingsson med en Healey Saloon 1948 och Lennart Schöldin kom på en god 16:e plats med sin öppna Riley. Han erövrade även ett vackert hederspris i form av en tennkanna, vilken skänkts av tre gummiverkstäder i Umeå: Lundgren & Boström, Norrlands Ringcentral samt Bröderna Forsgrens Gummiverkstad. Klass III vanns av Thedde Svensson med en HRG, medan klass IV-V vanns av österrikaren J. Fürstenberg som rattade en Porsche. I damklassen kom Cecilia Koskull först, även hon i en Porsche. Bäste utländske tävlande var engelsmannen John Sheenan i en Healey Saloon från 1950.

*

– Hur var då Rileyn att köra rally med, undrar jag. Snabbt och spontant kommer svaret: ”Den var alldeles för tung och det märktes särskilt vid backtävlingen i Sälen”, minns Lennart. ”Dessutom var start- och bromsprovet vid målet i Kiruna en nackdel för oss”. Annars fungerade Rileyn oklanderligt hela vägen; inga som helst problem dök upp. Herrar Schöldin och Sillén körde stora delar av rallyt med suffletten nedfälld och inför kontrollerna var man noga med att komma körande öppet i sina vita bomullshuvor. Det var alltid fullt med folk vid kontrollerna; rallyt lockade överallt en stor och nyfiken publik, berättar Lennart samtidigt som han plockar fram rallyskylten med nummer 77, som suttit på bilen. Dessutom visar han en rulle kort som han och vännen Carl-Gustaf Sillén tog under rallyt. Ett urval av dessa illustrerar denna artikel.

Intresset för de olika planerade utflykterna från Kiruna var emellertid begränsat bland deltagarna. De flesta ville åka hem snarast möjligt och detta kunde faktiskt ske med hjälp av järnväg. Därmed slapp Lennart och CG själva köra den långa vägen tillbaka till Stockholm, vilket var mycket uppskattat.

Senare kom Lennart att köra Roslagsrallyt med Riley. Den gången gick det dock inte så bra; det hade regnat kväl-



Svensk 50-talsväg rakt norrut.

len innan och när rallyt kördes hade det frusit på. Bilen gick av vägen i en kurva och ramponerades ordentligt. Det blev bärgningsbil hem en kostsam reparation och en ny sufflett hos en bilsdelmakare på Tegnérsgatan.

Bilen användes sedan bl.a. på en långresa ned till Medelhavet innan den såldes 1953.

Erik Hamberg



*Lennart har plockat fram rallyskylten som suttit på bilen.
I vänster hand ett tennstop, ett hederspris sponsrad av tre däckfirmor i Umeå.*

Data och detaljer

Klassindelning.

I inbjudan hade utlysts fem klasser, men då je tillräckligt många – enligt reglerna 10 – anmält sig i den minsta klassen upp till 750 cm³ cylindervolym har de två minsta klasserna slagits samman till en.

Därför blir indelningen klass I över två liter, klass II två-liters vagnar, klass III, 1,5 liters och klass IV intill 1,1 liter.

Någon klassning av förarna blir det ej tal om, varför det inte blir något bekymmer att skilja på A- och B-klassare, gamla rutinerade förare och nybörjare. Enligt de internationella reglerna finns det ingen kategoriklyvning i rallyt. Där- emot blir det en särskild damklass för vagnar med enbart kvinnlig besättning.

Bensinservice.

Genom tillmötesgående från bensinbolagens sida har det ordnats så att rallyförarna skall kunna tanka utefter banan.

På de sträckor som är nattetapper är det ordnat med öppethållning, på ödemarkssträckorna har bolagen ordnat extra tankningsmöjligheter och utefter hela banan har det ordnats så att man kan fylla a) bensin eller b) lättbentyl eller c) oljeblandad tvåtaktsbensin.

Sälen öppnar.

Den 16 juni brukar det i valinga fall ännu vara stängt i Sälen, men genom särskilt arrangemang har såväl Sälen Kur- och Högfjällshotell och Sälenstugan kunnat disponeras för tiotimmars-uppehållet. Det har ordnats med både frukost och middag i Sälen och tankningsmöjligheterna har flerdubblats.

Klart Kiruna.

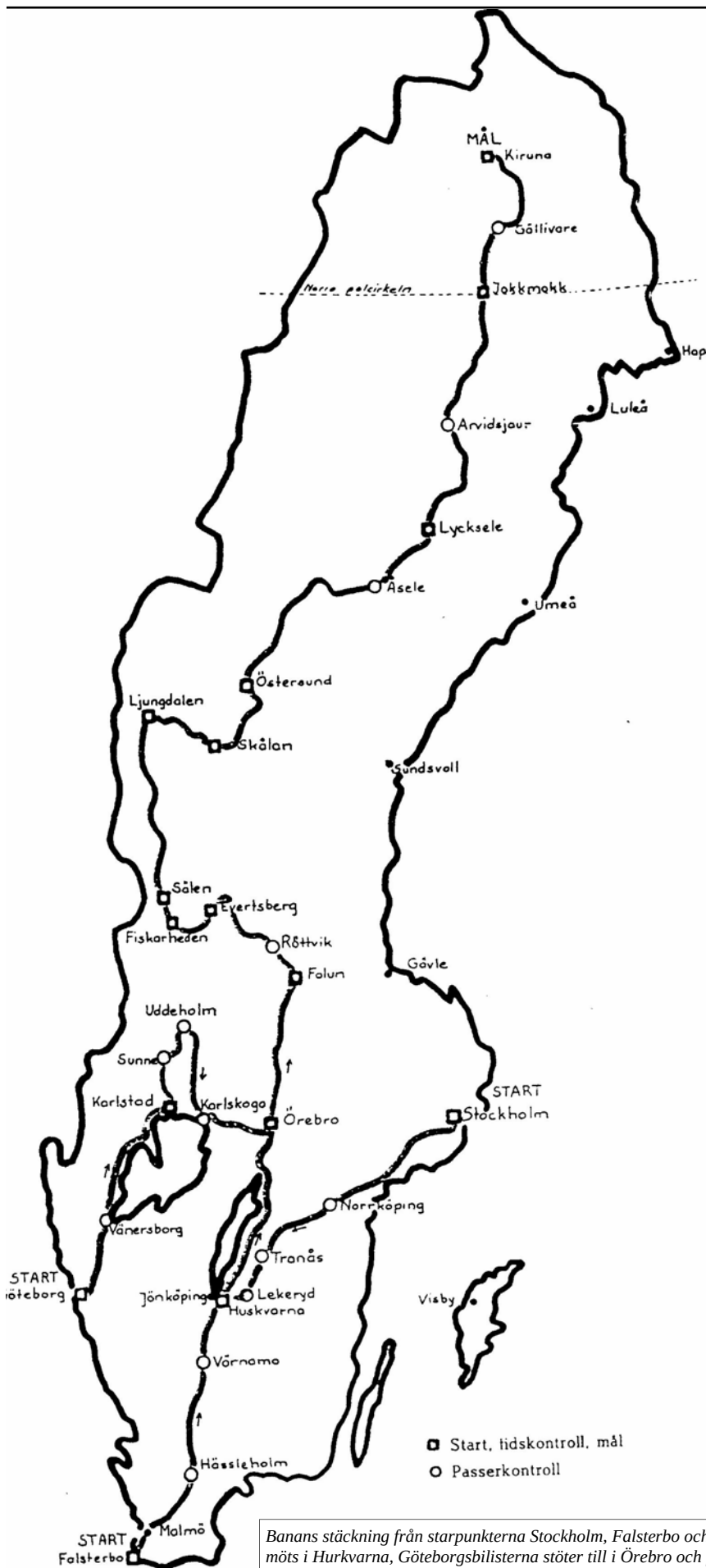
Kiruna stad, Kiruna Motorklubb och stadens och länets alla instanser har på bästa sätt hjälpt till att ordna det för såväl rallydeltagarna som övriga turister, som reser med. Fast ankomsten till Kiruna sker på natten, står måltider och bad redo, scouter och skolungdom tjänstgör som vägvisare, och såväl allmänna inrättningar som privata möjligheter har fått utnyttjas.

Utflyktsprogram.

Söndagen den 18 juni har rallydeltagarna möjligheter att via ut och få vagnarna omsedda, på kvällen blir det middag i Jägarskolan under värdskap av Kiruna stad och Kiruna Motorklubb.

Måndagen den 19 har det ordnats möjligheter för samtliga deltagare att ta en titt på den storslagna lappländska fjällvärlden längs riksgrens- banan och vara med om en gemensam heldags- utflykt till Björkliden, Riksgränsen och Narvik.

En konvojresa är också med bland turistmöjlig- heterna. Den går Kiruna-Pajala-Kukkola-Hapa- randa-Luleå. Och för hemresan har KAK gjort upp olika förslag på färdvägar med ypperliga möjligheter att få se så mycket som möjligt av Norrlands naturscenerier.



Banans stäckning från startpunkterna Stockholm, Falsterbo och Göteborg. Stockholms- och Falsterbokavalkaderna möts i Hurkvarna, Göteborgsbilisterna stöter till i Örebro och färden går vidare till fartsträcka Evertsberg-Fiskarheden och etappmålet och backtävlingen i Sälen. Därifrån körs oavbrutet ända upp till slutmålet i Kiruna där accelerations- och bromsprov omedelbart vidtar. På andra etappen är en fartsträcka inlagd Ljungdalen-Skölan.

Riley 2½ litre Drophead Coupé i Sverige

Ursprunglig import

Enligt uppgifter från Anders Clausager vid British Leyland Heritage exporterades 11 st. 2½ litre Riley drophead coupé till Sverige under åren 1950 (10 st.) och 1951 (1 st.). De såldes genom Förenade Bil i Malmö och Göteborg samt Kindwalls i Stockholm.

60 D 5687

Första registrering 16/6 1950 som O 24284. Sannolikt svart med röd klädsel. Sannolikt såld av Förenade Bil i Göteborg.

16/6 1950 registrerad på Frans A. Sandén. Efter två månader återgick bilen till Förenade Bil 15/8 1950. Därefter registrerad på Torsten Bildt 14/10 1950 – 2/10 1954. Bilen ägdes av Gustav Mattsson, Göteborg 28/10 1954 – 29/5 1956, då den överfördes på Karl Helmuth Mayer. 8/9 1956 rapporteras bilen som avregistrerad och skrotad i Kristianstad.

Av Torsten Bildt beskriven i *Motor* nr. 12, 1952 under rubriken "Sådan är min Riley" (avtryckt i *Medlemsblad för Svenska Rileyregistret* nr. 3, 1980).

60 D 5893

Första registrering 15/5 1950 som A 42187. Svart med röd klädsel. Sannolikt såld av Kindwalls i Stockholm.

Förste ägaren okänd. 16/7 1952 registrerad på arkitekt K. A. Östman. Denne flyttade bilen till Västmanlands län den 10/6 1953, varvid den tilldelades registreringsnumret U 10252. Den 10/9 1955 övertogs bilen av Göte Krafft, Surahammar. 20/1 1959 överfördes bilen till reservregistret och 1/9 1962 blev den avregistrerad. Den 17/10 1964 köptes bilen av Per-Börje Elg. Han i sin tur sålde den till Hans Persson den 29/4 1968, som ännu (2002) äger bilen. Ursprunglig radio, takantenn. – I stort sett komplett renoveringsobjekt. Foto i Rileybladet 3/99.

60 D 5976

Första registrering 12/5 1950 i Eskilstuna som U 9885. Almond green med grön klädsel. Förste ägare 20/5 1950 Kungsörs Trä-

industri AB. Övertogs 28/9 1950 av Erik Söderberg, Stockholm och tilldelades registreringsnumret A 27388. 5/7 1951 överförd på Karl Harry Falkenbäck, därefter registrerad på AB Ejnar Jidell 30/3 1953. Näste ägare blev Lennart Eleman 8/5 1953, som 3/5 1958 sålde bilen till Gunnar Eklund. 30/11 1958 överförs bilen till reservregistret och övergår 26/7 1960 i Erik Perssons ägo. Han drabbas 21/9 av en flygande inspektion och får bilen belagd med körförbud. 29/4 1963 säljs bilen till Bengt Johansson och Dick Lundberg i Göteborg, som 4/5 1963 placerar bilen i en hyrd lada på Hisingen för 30:- i månaden. 27/1 1964 utannonserad och köpt av Ingvar Persson. Garagerad i Frillesås 1964-1976. Renovering inledd i Varberg 1976 och avslutad 1997. Foto i Rileybladet 1/97 och 2/97.

60 D 5977

Första registrering 27/6 1950 som A 43145. Almond green med grön klädsel. Söld av Kindwalls eller AB Motorindustri.

Förste ägare Per-Olof Elfvin 27/6 1950, sedan övertagen 7/3 1951 av Åke Tingberg, Bromma, och 5/6 1952 registrerad på AB Motorindustri. Ny ägare Gösta Westerdahls Bosättningsaffär från 4/8 1952, åter till AB Motorindustri 25/8 1953 och därefter överförd på Gustaf Swärd, Norrviken samma dag, varvid registreringsnumret ändrades till B 29400. 11/6 1954 övertogs bilen av Jonas Winberg, Avesta, med nytt registreringsnummer, W 29914. Identiteten överförd på 60 D 5981 och bilen övergiven. - Vrak som räddats av Magnus Mölstad i ett skogsparti utanför Sundsvall på 1970-talet. Utrustad med takantenn.

60 D 5981

Första registrering 15 maj 1950 som A 42188. Svart med röd klädsel. Söld av Kindwalls. Förste ägare Lennart Schöldin, Stockholm, som behöll bilen till 1953. Bilen användes i Midnattsolsrallyt i juni 1950 samt vid ytterligare något rally, bl.a. Roslagsloppet. Resor på kontinenten. Ursprunglig radio, takantenn. Inregistrerad 20/7 1956 på Jonas Alfred Winberg, montör, Avesta. Denne använde skyltarna från sin andra Riley (60 D 5977) på denna bil, eftersom 60



60 D 5981

D 5981 troligen var bättre. Enligt länsstyrelsens i Stockholm arkiv avförd slutligt ur bilreservregistret den 19/1 1960.

10/7 1960 registrerad på Rolf Nordh, Oxelösund och 1/11 1960 såld till Hans Hagenström, Skultuna och försedd med registreringsnumret U 50176. Söld av Hans Hagenström till Per-Börje Elg som reservdelsbil ung. 1965. Av Per-Börje Elg såld vidare till Hans Persson tillsammans med 60 D 5893 den 29/4 1968. Ägdes av Hans Persson till 1978. Efter ett par månader hos en mellanhand i Östergötland köptes den av Magnus Mölstad i december 1978. Nästan komplett renoveringsobjekt. Foto i Rileybladet 4/82.

*

En à två bilar fanns på en skrot vid Ängelholm i början av 60-talet (Magnus Mölstad).

*

Sentida import

60 D 5793

Importerad av Christer Ahlin från Kalifornien, USA 1991; renoverad, vit med röd klädsel.

60 D 5879

Importerad av Stig Nyberg från Maryland, USA 1989. Ägs nu av Ewa och Paul Holmes; renoverad, vit med röd klädsel. Fälgar i avvikande färg: silver. Foto i Rileybladet 1/91.

60 D 6547

Importerad av Erik Hamberg från Virginia, USA 1989; renoverad, svart med röd klädsel. Foto i Rileybladet 4/89.

Prescott Speed Hill Climb 4-5 aug 2001

Den 3 augusti för familjens yngste (Gustav) och äldste (undertecknad) till "Det förlovade landet" för att roa oss en vecka på egen hand och för att närvara vid VSCC's backtävling vid Prescott Hill i Gloucestershire. Eftersom Ryan Air numera flyger från Västerås direkt till Stansted för bara några hundralappar känns en utflykt till England ganska överkomlig. Dessutom fick vi disponera "Brick Kiln Cottage" utanför Newbury gratis hela veckan eftersom våra musik kollegor och vänner Ingrid och Charles var i Sverige! och spelade med sin ensemble London Baroque.

Emellertid uppstod lätt panik när det visade sig att Gustavs pass gått ut och bara någon timme återstod till avresa. Detta klarades dock upp med ett tillfälligt pass och iväg kom vi! Väl framme i Stansted hyrde vi en Peugeot 106 för rimliga pengar och drog iväg.



Brooklands

Beaulieu motor museum

Följande dag styrde vi Peugeotten till det berömda Beaulieu med sitt motor-museum. Här finns nåt för hela familjen en hel dag. Att få köra go-kart var kanske det roligaste för Gustav som just skulle fylla nio år. Annars är ju världsrekord bilarna på bilmuseet verkligen sevärda och även Lord Montagu's vackra slott och park som står öppet för besökare. På väg hem efter Beaulieu besöket kunde vi inte låta bli att titta in hos firman Beaulieu Garage som någon månad innan annonserat om en MPH replica byggd av Allen Clear. Bilen testades i Automobile aug 2000 och befanns vara något extra!! Tyvärr var den såld så vi fick hålla till godo med att titta på några W O Bentley och lite Aston Martin mm.

Prescott

Så var det dags att styra mot Cotswolds



Rileys klara för klättring

kullar och Prescott Speed Hill Climb! Efter en timmes bilfärd närmade vi oss målet men stannade till för lunch i den lilla byn Ford, som borde vara världsberömd för sin pub "The Plough. Därifrån går man inte hungrig! Dessutom serveras real ale från det lokala bryggeriet Donnington som anses vara det vackrast belägna bryggeriet i England. Jag köpte en liten bok på puben, för framtida bruk, som beskrev vackra vandringar mellan olika pubar i Cotswolds. En mycket vacker trakt med måleriska byar och många hus byggda i den honungsgula sandsten som är så typisk för området, ofta dessutom med halm tak! Mycket Engelskt!

Riktig trettiotalers stämning!

Parkeringen på Prescott tog en bra

stund att gå igenom med alla gammeldars bilar parkerade i "The Orchard". Det är faktiskt riktig 30-tals stämning med alla picnicande människor och vackra bilar under äppelträden. Riley bilar fanns av de flesta modeller, men man kunde också se prewar Astons, Bentleys, Invictas, Lea Francis och Fraser-Nash. En riktig raritet var en Triumph Dolomite från 30-talets mitt som var utrustad med Triumphs egen raka åtta som är en kopia av Alfa Romeos berömda motor konstruerad av Vittorio Jano. En mycket vacker och exklusiv vagn.

Första dagen ägnades helt åt träning och vi såg många "ge järnet" redan då. Emellertid började det regna så de flesta tog det lite försiktigare. Det är lätt att



Julian Bronsons Blue Streak 2½ litre

Erik Hamberg 50 år



Erik Hamberg fyllde 50 år den 19 december. Fest hölls den 14:e på Postmuseum i Gamla Stan i Stockholm och bland gästerna fanns, bland många andra, tio individer ur Rileyfolket.

Vi känner honom som en av klubbens grundare, mannen som i hela sitt vuxna liv lett klubben, och dessutom varit redaktör för Rileybladet i 14 år och ännu författat många av artiklarna.

Men Rileyengagemanget är endast en av Erik Hambergs många sidor. Han är filosofie doktor i idé- och lärdomshi-

storia vid Göteborgs universitet och doktorerade på "Olof Knös och 1700-talets lärda samlarkultur". Erik är bibliotekarie till professionen och sedan 1990 chef för Postmuseums bibliotek. Han har varit redaktör för Postmuseums årsbok *Posttryttaren* 1994-2000. Erik har dessutom bl.a. skrivit artiklar i Svenska Linnésällskapets årsskrift. Postmuseifolket och den akademiska världen var där.

Erik är en ansedd filatelist och är genom Sveriges Filatelist-Förbund en av Sveriges åtta internationella domare för internationella frimärksutställningar. Frimärksfolket var där.

Erik är ordförande i bostadsrättsföreningen Fenja på Salagatan i Uppsala och en grupp uppvaktare kom givetvis från denna adress. En av dem höll ett bejublat tal, en enda lång alliteration, som på ett fyndigt sätt beskrev jubilarerna.

Eriks familj och släkt utgjorde givetvis en av grupperna med hustru Åsa, dotter

Cecilia, mamma Ulla och bror Ivar i spetsen.

Och så var Rileyfolket där. Vår hyllning blev kort och kärnfrisk och tog fasta på den tacksamhet och uppskattning vi känner för Sveriges "Mr. Riley". Klubbmedlemmarna förärade Erik praktverket "The Golden Age of the Riley Motor Car" skriven av Mark Gillis plus några lådor vin. Avslutningsvis stämde vi upp med: For he's a jolly good fellow!

Red.



forts. Prescott Hill Climb



Gustav vid Kenneth and Avon Canal

sladda av i "Pardons hairpin"!

Dagen efter sken i alla fall solen från klarblå himmel och vi kunde studera start fältet. Vad sägs om ca 250 startande bilar från Austin Seven Ulster på 747cc till Delage-Hispano på 27 000cc. För oss var naturligtvis Riley bilarna och ERA bilarna av särskilt intresse. Gustav var särskilt intresserad av Do-

nald Day i sin ERA som på sedvanlig spektakulär stil tog sin bil uppför backen med sin enda arm att både styra och växla med.

Som alla förstår så hävdade sig Riley bilarna utmärkt och Julian Bronsons Riley Blue Streak hörde till de snabbaste ekipagen. En Riley special baserad på en 8/90 med V-8 motor tilldrog

sig stort intresse. Förutom alla Riley specials deltog även en äkta Ulster Imp samt ett par Brooklands.

När man befinner sig i Cotswolds området måste man besöka Cotswold Motor museum i Bourton on the Water. Det är enligt min mening det roligaste museum som finns!

Resten av veckan ägnades åt utflykter i alla väderstreck och flera sköna vandringar bl.a. längs Kenneth and Avon canal som går från London till Bath. Så kunde en lyckad Englands vecka avslutas. Enda nackdelen var att resan inte företogs i en RILEY!

Håkan Wikström

Evenemangskalendern

Vi har ännu inte fått några evenemangskalendrar för i år från MHRF men den finns på nätet.

www.mhrf.se

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda Jan/Feb 2002

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Articles

The 15th Annual Midwest Riley Meet (Indianapolis)
 Summary of common Riley mistakes

Cars for sale

RMH 55, Pathfinder, all running, £1.500
 RMA 52, lovely car, £6.000
 RMA 53, body, paintwork, mechanics good, £4.350
 RMF 52, abandoned restoration project, £1.000
 RME 53, restored for £16.000, price £8.500
 RME 55, partly restored, £1.500
 RMF 52, very good order, £5.995
 RME 54, excellent, very reluctant sale, £3.500
 RME 54, would benefit from new carpets, £ 2.500
 RME 54, was running sweetly 3 years ago, £700
 RMA 49, for restoration, very few parts missing, £350
 RMA 52, perhaps one for the purist, £10.000

The Riley Record 6/2001

Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

Brooklands Racing Track
 Särtryck av första The Riley Record numret 1927

Cars for sale

1.5 1960, good home important, £1.500
 RMC 50, roadster, good condition, £12.400
 Elf Mk2 1967, interior needs attention, £1.250
 2.6 1957, good condition, £2.500

The Riley Record 1/2002

Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

Shades of 1.5

Cars for sale

1.5 1962, some work has to be done, £1.200
 Industrial Singer sewing machine 660A3, £150
 Elf Mk3 1968, solid reliable car, £675
 Elf Mk2 1964, one owner deceased, £1.100
 Elf 1969, 17.000 genuine miles, VG cond., £2.100
 Kestrel 1936, imported from NZ, £7.500
 Kestrel 1935, barn discovery, only a really dedicated would attempt to restore it, £1.500

Riley Gazette Jan-Feb 2002

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Shock absorber mounts
 The Powell 2½ Special
 Riley of the Month RMF 53 chassis no. 10617

Cars for sale

RME 54, excellent condition, A\$9.500

Riley Motor Club - December 2001

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Shanks Travels
 Alice Springs Rally, Hocking version
 Concessional licenses

Riley Motor Club - January 2002

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Streamlining (reprint from Classic Car)
 Shanks Travels
 Getting under the Bonnet

Riley Motor Club - February 2002

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Streamlining (continued from last month)
 Riley Kestrel 12/4 vs 1935/38 Triumph Flow-Free
 No more broken clutch linkages

Roamer 97

Medlemsblad för Riley Club Holland
 Hemsida: <http://home.hetnet.nl/~riley50/>

Artiklar

Mest klubbärenden och artiklar kopierade ur andra tidningar

Säljes

RMA 48, € 10.000
 Nine Special 1934, € 45.000
 RME 54, € 12.500

RCS Newsletter 1/2002

Riley Club Schweiz
www.riley-club.ch

Riley- och andra veteranbilsträffar

12/5 Grand Prix Rétro, Lausanne
 25/5 Vårutflykt Züricher Weinland
 7-8/9 Träff i Emmental
 6/11 Herbsthöck
 19-22/9 Klausenrennen Memorial

Säljes

Pathfinder 55, pris ?
 Elf Mk3 67, pris ?

PuL personuppgiftslagen

Fr.o.m. den 1 oktober 2001 gäller den nya personuppgiftslagen (PuL) fullt ut i Sverige. Lagen syftar till att skydda privatpersoner mot att deras personliga integritet kränks när personuppgifter behandlas. Därför är det viktigt att de som berörs av uppgifterna informeras om hur uppgifterna behandlas.

De personuppgifter som medlemmar lämnar till Svenska Rileyregistret sparas för att underlätta administration, utskick av Rileybladet och annan information.



... och dammet det virvlar då drop-headen drar genom grusvägskräken.
 En 52 år gammal vy i backspegeln på Lennart Schöldins Riley när den jagar norrut mot Kiruna och midnattssolen.

Ändrade matrikeluppgifter

- 164 Roland Svensson
 Svanstigen 9
 261 93 LANDSKRONA
- 180 Harald Hovde
 tel. +47 22 14 73 59
 Lynx 1935 nytt reg. nr. L-1935



Jag vill påminna dem som ännu inte har betalt medlemsavgiften för i år att göra detta nu.

Tack !

Ett stort och varmt tack för den fantastiska uppvaktningen i samband med min 50-årsdag.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
 Salagatan 41 A
 753 26 UPPSALA
 Tel. 018-12 82 83

E-post: erik.hamberg@telia.com

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
 Fax 042-927 05

Mobilitel. 070-958 50 19

E-post: anders.lindner@swipnet.se



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
 Medlemskap kostar 100 kr för år 2002.
 Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar

The Riley Register
 Riley Club Holland
 The Riley RM Club
 Riley Club Schweiz
 The Riley Motor Club
 The Riley Motor Club NSW
 The Association of Riley Clubs
 The Riley Club of Western Australia