

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. 1/1989



SÅ HÄR GLAD

blir vår kassör, Roland Haraldsson, över att du har betalat medlemsavgiften för innevarande år. Här ses han sitta i sitt nyförvärv, en grön Riley Brooklands 1929 med chassinummer 8052, vilken förvärvades för ett år sedan.

I det här numret av Rileybladet berättar Roland om den långa, mödosamma och inte minst spännande vägen till förvärvet av denna vagn, en av mellankrigstidens legendariska och mest framgångsrika tävlingsmaskiner. Bilderna tog red. vid ett besök hos Roland i september förra året. E.H.

SVENSKA RILEYREGISTRET - märkesklubb för Rileyintresserade i Norden

President: Erik Berglund, Sturefors

Styrelse: Ordförande: Erik Hamberg, Västra Frölunda
Sekreterare: Ingvar Persson, Varberg
Kassör: Roland Haraldsson, Uddebo
Övriga ledamöter: Rune Möller, Kolbäck
Nils Johan Nilsson, Göteborg

Suppleanter: Rejnert Jansson, Stenkullen
Jarl Östensson, Långhem

Revisorer: Bengt Borneving, Alingsås
Anders Muhr, Göteborg

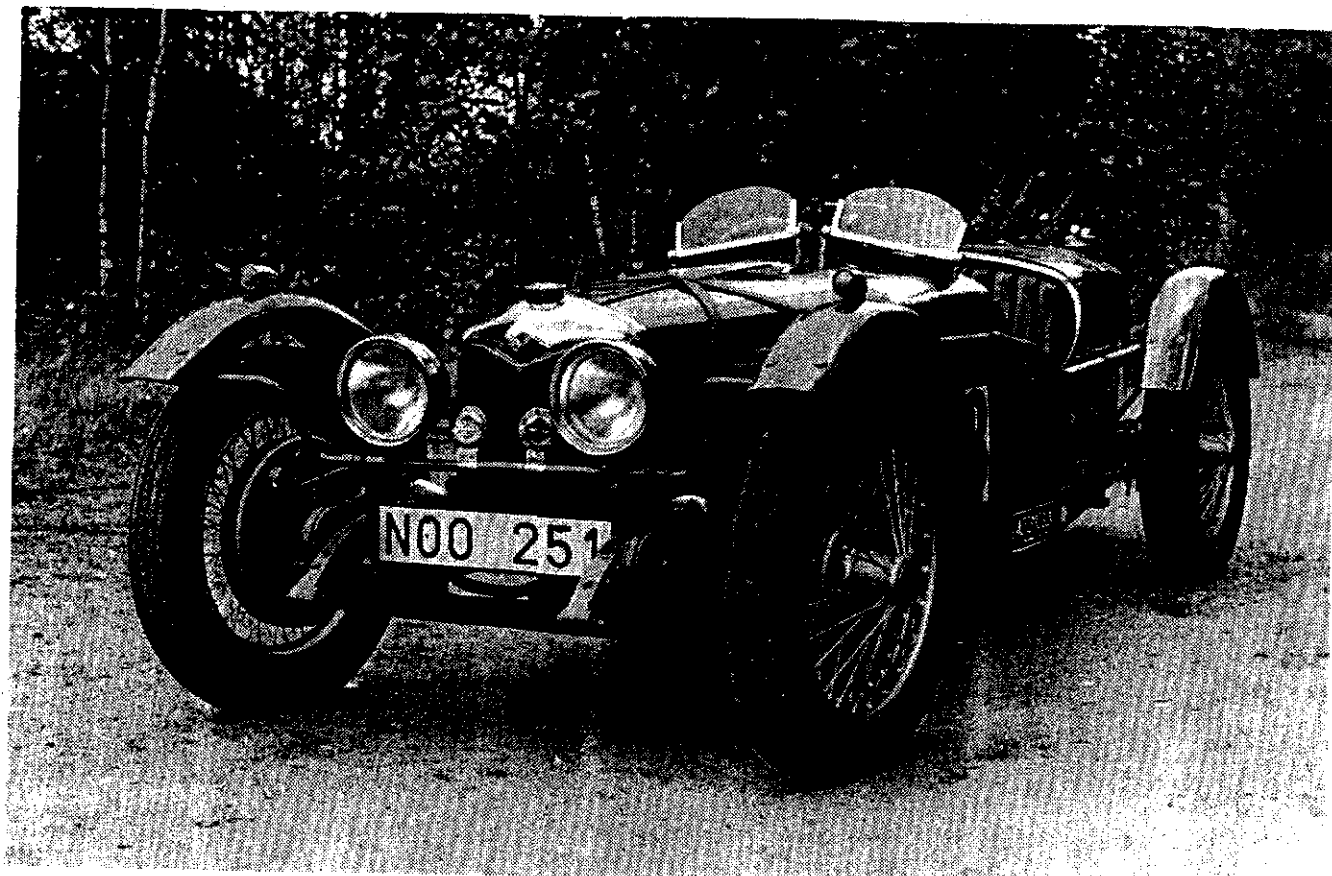
Valberedning: Bo Kvarnström, Örebro
Håkan Wikström, Västerås

Försäkringsansvarig: Rune Möller, Kolbäck (tel. 0220 - 435 87)

Medlemsavgift: 60:- Postgiro: 45 61 63 - 5 Bankgiro: 714 - 3670

Klubben startades 1977 av Erik Berglund och Erik Hamberg. Mellan 1978 och 1983 utgavs Medlemsblad för Svenska Rileyregistret - från 1979 med 4 nr. per år - 1984 fortsatt av Rileybladet. Sedan 1986 tillhör Svenska Rileyregistret (SRR) Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF).

Nedan: Roland Haraldssons Riley Nine Brooklands, september 1988.



SÅ GICK DET TILL NÄR VC 834 KOM TILL SVERIGE

Vi har väl alla önskedrömmar om att få äga en viss bil och för det mesta brukar det nog stanna vid just en dröm. Jag bestämde mig dock för att göra något åt saken och detta är nu drygt två år sedan. Jag annonserade under "wanted" i The Riley Register's medlemsblad. Vad jag sökte var "sporting Riley, Brooklands or similar, even special could be of interest". På denna annons fick jag endast ett svar och det var en special som var till salu. Alla vet säkert vad som menas med en "special" men i alla fall så är det ett specialbygge, oftast med ett chassi från en saloon typ Falcon. Man modifierar chassiet efter behov och bygger sedan en kaross. Dessa brukar då vara kopior av Brooklands eller liknande.

Den bil som erbjöds mej var alltså en special i form av en kopia av en 1935 års TT Sprite. Bilen såg mycket välbyggd ut på de bilder som bifogades och hade också fått pris och erkännande i klubben. Det var en mycket fin kopia av AVC 15, en av de få TT Sprites som tillverkades och finns bevarade. Jag var naturligtvis intresserad och då jag några månader senare skulle till England beslöt jag att åka och titta på bilen.

Tyvärr var ägaren bortrest den dag jag hade möjlighet att åka dit, men hustrun var hemma och hon skulle ge mig de instruktioner som behövdes för att göra en provtur. Efter en kopp te tillsammans med hustrun gick vi med spänd förväntan ut till garaget. Där stod den och allt såg mycket bra ut; nu återstod alltså en provtur. Det gällde nu att få igång maskinen som var en 6:a på 1.808 cc, alltså en av de motorer som användes i TT Sprite. Hustrun läste på lappen med anvisningarna som var många. Chokereglage saknades, i stället skulle avbrutna tändstickor kilas fast vid chokearmen på förgasarna, tändinställningen ställas i rätt läge, frun skulle trycka på startknappen och jag skulle hålla upp gasen en halv inch. Motorn tände till men förmodligen hade jag gasen i fel läge, så den dog igen. Nytt försök medförde att förgasarna började flöda och batteriet tröttna, så någon provtur blev det inte. Jag var ändå nöjd med vad jag sett men det viktigaste återstod, nämligen att diskutera priset.

Att värdera en special är ju inte lätt, så jag fick tips om en Rileyman som jag kontaktade för att åka och titta på bilen och göra ett utlåtande om skicket, originalitet och pris. Det dröjde några månader, men eftersom säljaren inte hade någon brådska var det inga problem. Så småningom fick jag dock en mycket utförlig rapport om bilen, fyra maskinskrivna A4-sidor och sammanfattningen var att bilen var välbyggd och överensstämde med förebilden och att det mesta var äkta Rileybitar.

Nu gällde det alltså att försöka komma överens om priset. Efter några brev och telefonsamtal trodde jag att det skulle kunna bli affär, ägaren skulle ringa och lämna besked om en vecka. Vi är nu framme i juni 1987, alltså ca. ett år efter första kontakten, en ganska lång förhandlingsperiod alltså, men nu såg jag slutet. Tyvärr blev det också slutet, men inte det slut jag hoppats på. Ägaren ringde och talade om att han sålt bilen och fått det pris han begärde. Suck!

Efter ett tag kom jag över besvikelsen och började jakten på nytt. Jag påminde mina engelska vänner att hålla ögonen öppna och läste förstås annonser, men det är ju mycket sällan man ser något av intresse. En dag fanns dock en annons från en känd Rileyfirma som specialiserat sig på förkrigs-Riley av det sportigare slaget. Ägaren tävlar också flitigt själv. Där fanns en special till salu och jag kände igen datan om bilen. Jag ringde och mycket riktigt - det var den bil jag hade haft på gång. Den var alltså såld till en handlare som nu begärde nästan det dubbla. Till saken hör att jag ringt den-

(forts. sid 4)

/Så gick det till ... (forts.)//

ne handlare för att rådfråga om priset på denna special när jag fick svaret på min annons drygt ett år tidigare. Han beklagade och sa: - ja, du skulle köpt bilen för ett år sedan!

Det dyker samtidigt upp två Brooklands till salu hos en av de mer kända bilhandlarna i London. Jag ringer och får mig tillsänt bilder och beskrivning på bilarna. Visst lockar det, men det är mycket pengar och det är ju inte bara att slå till. Kontaktar min "konsult", han känner inte till just den bil jag är intresserad av, en -29 ex works car. Priset då, ja själv har han blivit erbjuden nästan fantasisummor för sin Ulster Imp, så det är bara att konstatera att priserna ÄR så höga. Kollar lite med banken, - jo det skulle gå att ordna. Ringer efter mycket grubblande bilfirman igen, men då är bilen tyvärr såld.

Samma dag får jag en av de engelska biltidningar jag prenumererar på och tro det eller ej, där finns en annons med en stor bild av en ex works team car, en Brooklands, till salu. Ringer, men naturligtvis är bilen såld. -Ja så är det, det är svårt att hinna först när man bor i Sverige och får tidningarna senare än i England. Tiden går och jag påminner mina vänner i England om att jag fortfarande är intresserad av en Riley.

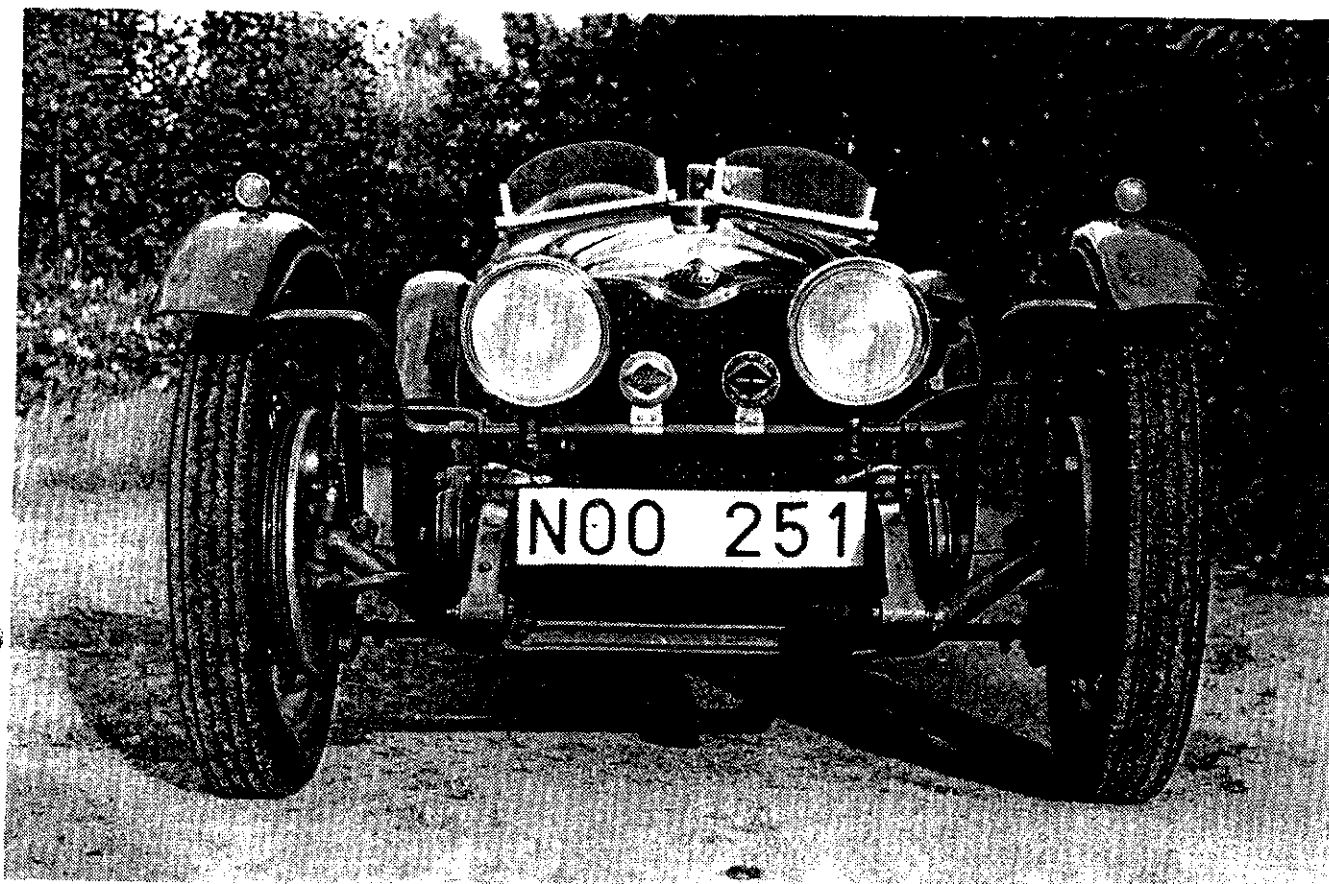
Vi har nu hunnit fram till början av februari 1988. Det är torsdag eftermiddag när jag kommer hem och ska lyssna igenom ev. meddelanden på telefonsvararen. Ett meddelande från England: en av mina vänner har just fått det senaste utskicket från VSCC (Vintage Sports Car Club) och där annonserar en man som vill sälja dels en Brooklands och dels en special. Jag ringer direkt. Jodå, bilen är kvar och jag är faktiskt den förste som ringer. Bilen är en -29 ex works team car, reg. nr. VC 834, i utmärkt skick och med en relativt känd historia.

Vi bestämmer att jag ska kontakta min konsult och att han i sin tur tar kontakt med Dennis som ägaren heter, för att bestämma tid för att "besiktiga" bilen. Jag ringer Tim som är namnet på "konsulten". Han åker gärna och tittar på bilen och lovar kontakta Dennis. Fredag kväll ringer jag Dennis för att kolla att Tim har ringt och bestämt tid, men det har han inte, däremot hade några andra hört av sig för att komma och titta på bilen under lördagen. Var jag intresserad så gällde det att hänga på. Dennis lovade att ringa Tim för att försöka få honom att också komma på lördagen. Tyvärr var jag själv borta över lördag och söndag och skulle komma hem först på söndag kväll, men då skulle jag kontakta Dennis för att höra hur det hade gått.

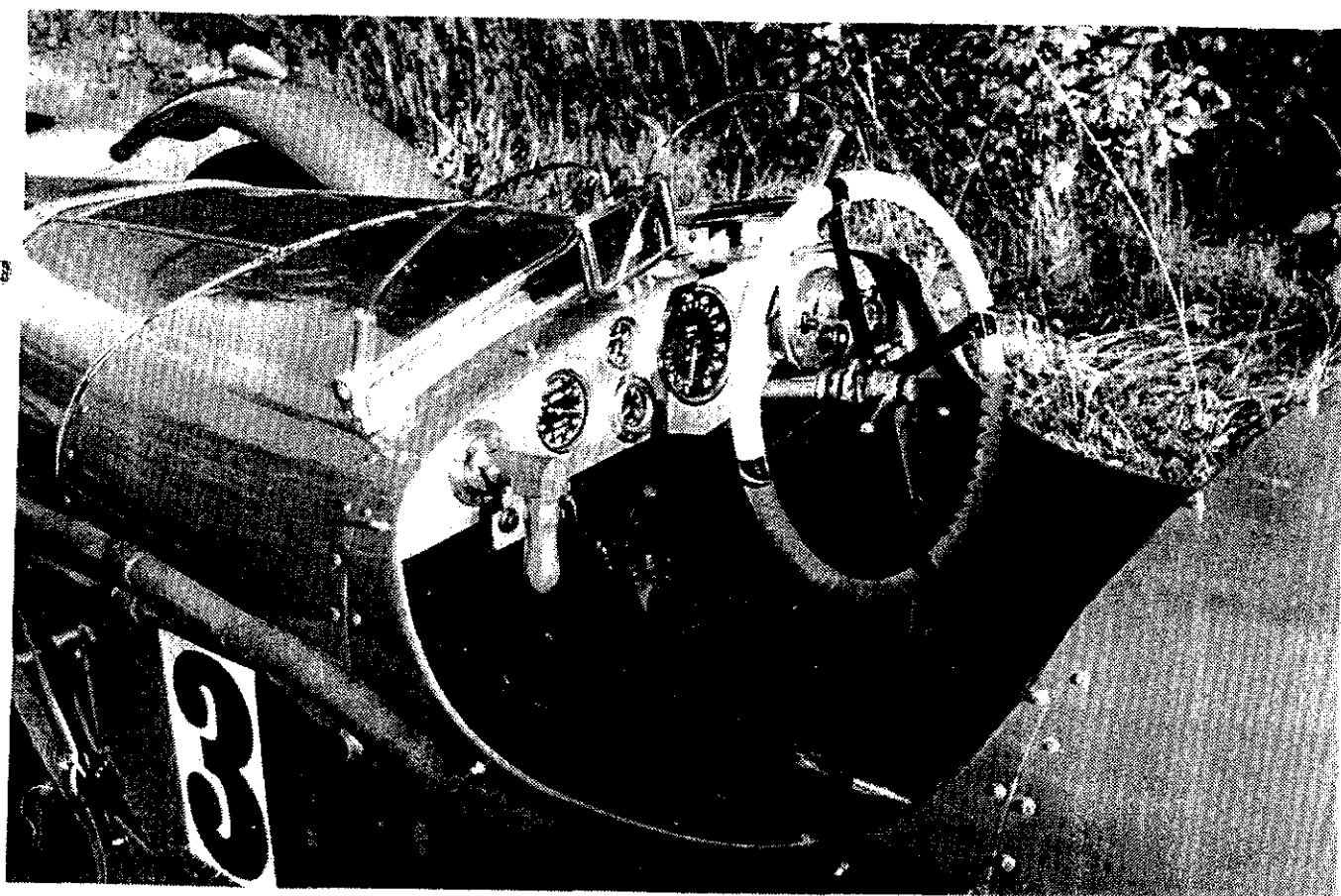
Söndag kväll ringer Dennis. Tim har varit där, men också några andra spekulanter och ett stort problem är att en av dessa har lämnat en check i hopp om att bilen skulle bli hans. Dennis tycker dock att eftersom jag var först och dessutom inte haft möjlighet att diskutera en ev. affär förrän nu, så skulle jag kontakta Tim och diskutera igenom hans intryck av bilen och sedan rita upp igen. Ringer därför Tim (Televerket gör goda affärer ...). Tim tycker att bilen var i mycket bra skick. Allt var original och den startade "just on the button". Tim hade också fått intrycket att Dennis hellre lät mig köpa bilen än den andre spekulanten, som förmodligen var bilhandlare och ute efter att göra "business" av bilen. - Om du verkligen vill ha en Brooklands så är detta ett gott köp, ansåg Tim. Ringer Dennis igen och problemet är alltså att han redan har en check i handen. - Okey, jag plusar på lite på checken och bilen är min. - Deal! Fantastiskt!

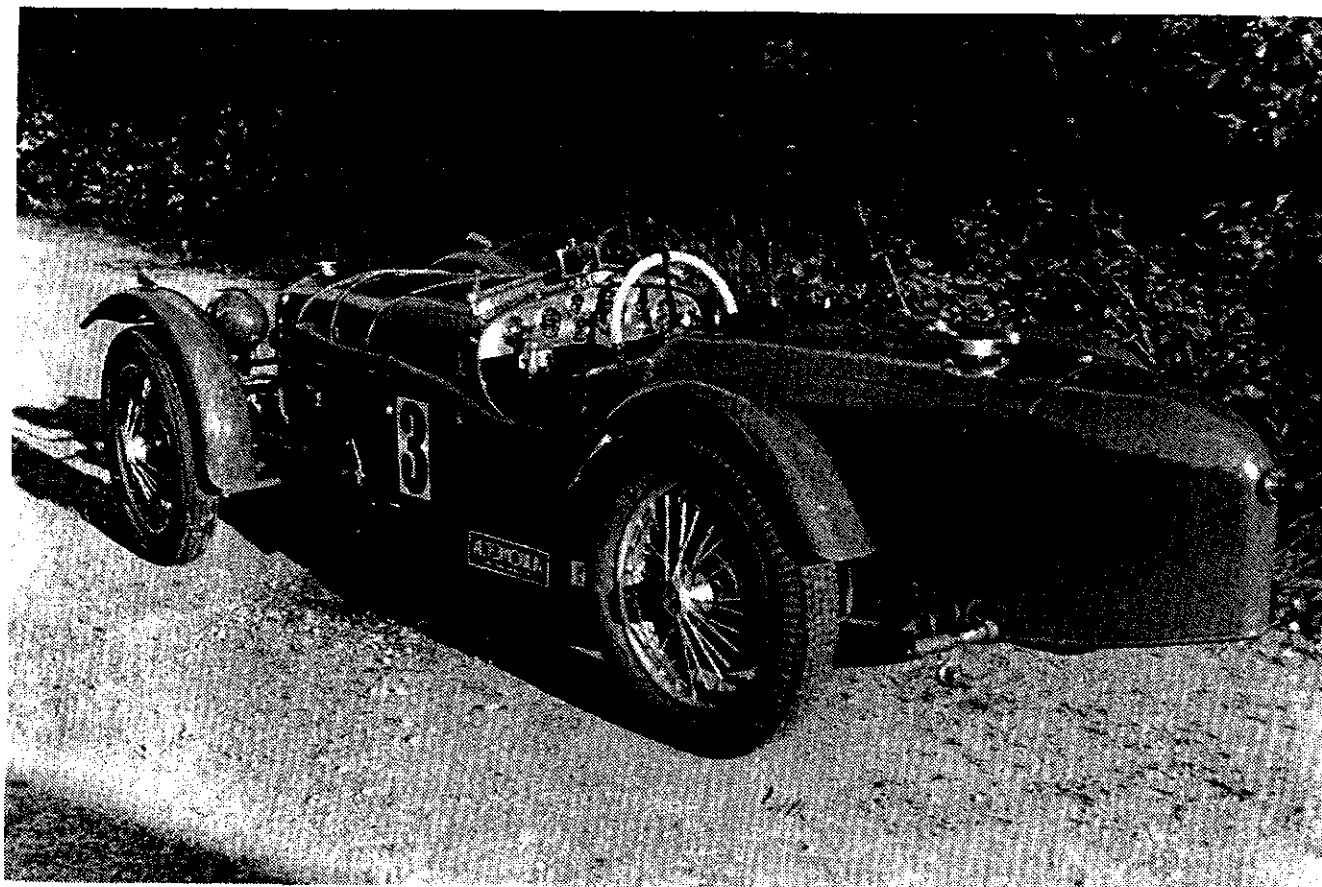
Vi diskuterar hur vi ska klara av betalningen, jag vill sända handpenning och betala resterande när jag hämtar bilen, men det kan Dennis inte acceptera. Om affären ska bli av måste han ha alla pengarna på en gång. Jag går

(forts. sid 7)

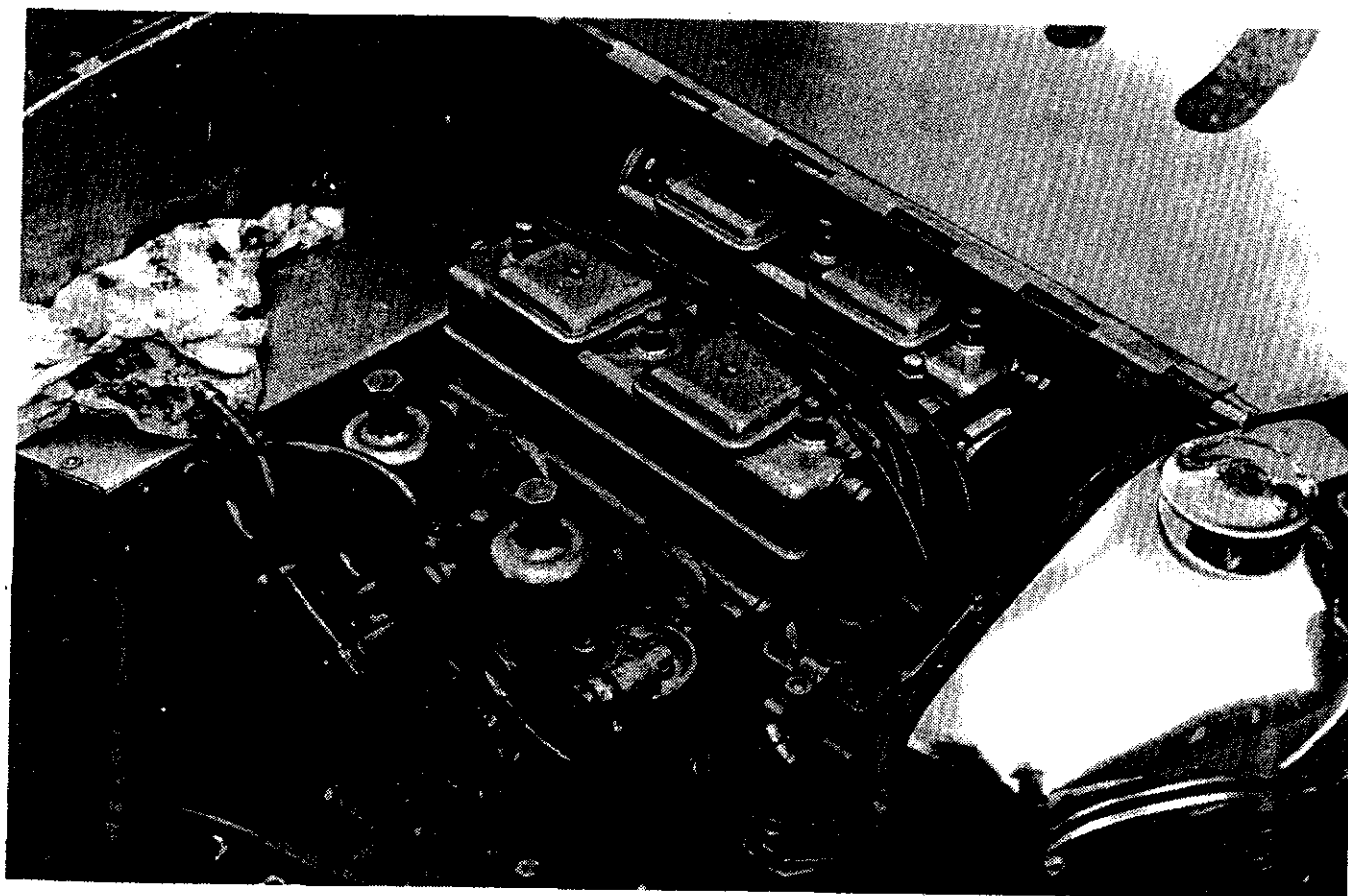


Ovan: Front och Nedan: sittbrunnen i Rolands Riley Brooklands 1929.





Ovan: En Brooklands är lång och låg ... Nedan: Motorrummet med 2 S.U.



/Så gick det till ... (forts.)/

med på detta, men säger att det tar några dagar - låt säga tre - vilket jag tyckte lät rimligt, att ordna alla formaliteter med banken. På måndag var det besök på min bank (ja, det är faktiskt min bank eftersom det är Föreningsbanken vilken är medlemsägd) för att få reda på att tre dagar för att få tillstånd från Riksbanken om valutautförsel kanske var något optimistiskt. Onsdag: har inte fått något från Riksbanken, ringer därför Dennis och beklagar att det dröjer ytterligare någon dag, men på fredag bör jag ha tillståndet. Dennis verkade en aning besviken men lät sig nöjas. Han förstod väl att jag var klämd av byråkratins långsamt malande kvarn. Fredag förmiddag: banken har inte fått mitt tillstånd, men lovar att kolla saken med Riksbanken eftersom det brådskar.

På fredag eftermiddag får jag besked att tillståndet är klart och att det skickas så att det finns på banken på måndag. Jag bidrar till att hålla teletaxan nere genom ännu ett Englandssamtal till Dennis för att meddela att på måndag kommer pengarna att sändas över. Dennis är nu mer än en aning besviken och förklarar att han just köpt en bil och behöver pengarna: jag hade ju sagt tre dagar osv.

Den stora chocken, ja det blev det på måndag morgon när Dennis ringer och säger att han sålt Rileyn till en annan. Jag trodde honom först inte, men han menade allvar. Trots alla försök med att förklara att tillståndet skulle finnas på banken idag och att pengarna skulle telegraferas över direkt så menade han att saken var klar: det blev ingen affär, men han hade ju en special om jag var intresserad. Vilken chock klockan åtta en måndagsmorgon!

Mycket besviken funderade jag på hur man nu skulle göra. Jag ville inte acceptera att köpet inte skulle bli av: vi hade ju en muntlig överenskommelse, så här gör man inte. Jag hade nu två alternativ: sätta mig och deppa eller försöka göra något åt saken, men vad? Skulle jag ringa Tim eller kanske en av mina affärsbekanta som är bilfotograf. Jag ringde Tim som lyckligtvis var hemma. Han tyckte det hela var mycket märkligt och menade att jag åtminstone skulle ha någon form av ersättning för förlorade pengar i samband med affären. Detta var dock inte det viktiga enligt min mening, jag ville ju ha bilen. Tim undrade om jag ville att han skulle ringa och prata med Dennis och naturligtvis ville jag detta! - Ge mig en timma och ring mig igen, sa Tim. En timma senare får jag besked av Tim att om Dennis har pengarna senast onsdag så är bilen min!

Upprinnelsen till detta mycket märkliga agerande från Dennis var att han var pressad av firman i London, där han alltså kommit överens om en affär: skulle han ha bilen eller inte? Han hade också fått besked av sin bank (inte Föreningsbanken) att det tar tre veckor att få pengar från Sverige till England. Hur som helst: allt var klart på förmiddagen samma dag och pengarna telegraferades till England. På onsdag ringde jag för att försäkra mig om att pengarna hade kommit fram och att allt fungerat.

Nu gällde det alltså att hitta en lämplig tid att hämta hem VC 834. Efter mycket besvär och tack vare snälla kollegor kunde jag göra mig ledig för att hämta bilen veckan före påsk. En vecka innan vi (-ja, damen skulle också med) ringer Dennis och talar om att jag måste ha en exportlicens för att kunna ta ut bilen ur England, detta för att den är mer än 50 år gammal och därför räknas som antikviteten. Problemet var bara att en sådan licens tar tre veckor att få! Stön! Dennis lovade att skicka upp en kille till kontoret i London med alla papper för att försöka påskynda det hela. Eftersom jag hade fått betala 50 % av biljettpriset antingen vi åkte eller inte

(forts. sid 8)

/Så gick det till ... (forts.)/

kunde vi ju lika gärna åka antingen vi fick VC 834 med oss eller inte.

Jag måste erkänna att jag inte hade stora förhoppningar med tanke på vad man hört om engelsk byråkrati. Tre veckor för en exportlicens, det lät mycket tyckte jag, det måste gå att påskynda ett sådant ärende. Ringer därför Svenska Ambassaden i London för att kolla om man kan göra något åt saken. Svaret jag fick var att kontakta Brittiska Ambassaden i Stockholm. Svaret där blev att jag skulle kontakta Her Majesty's Department for Custom and Export i London, vilket jag också gjorde. Efter flera samtal lyckades jag få tag på den som liksom han på vägförvaltningen i Skultorp "hade hand om det". - Jo, tre veckor är normalt men han kände till mitt fall och skulle göra sitt bästa.

Den 23 mars packar vi Audin för en resa i snöglopp mot Göteborg. Med mig har jag en biltransportkärra som jag tänker lämna i Göteborg, man ville nämligen ha 250:- per meter enkel resa i tillägg för släpet. Hutlöst, priset för en extra bil på hemresan var 400:-. Snacka om konstig pris-sättning! Nåväl, nu var vi äntligen på väg mot "good old England". En som vanligt lugn men lite långtråkig båtresa förde oss till Harwich, dit vi anlände mitt på dagen - och det är alltså fredag.

Det första som skulle göra var att ringa och kolla hur det gått med exportlicensen. Jag lät Britt-Marie ringa denna gång eftersom det är hon som sitter inne med de bästa kunskaperna i engelska. Surprise! Unbelievable! Exportlicensen fanns att hämta på kontoret i London. Britt-Marie hade fått uppfattningen att man stängde halv fem, så här gällde det att ösa på mot city of London. Detta är tyvärr inte så lätt, i alla fall inte en fredags-eftermiddag. Köer, smala genomfarter i förorter, köer, solen skiner, varmt, köer, vad är klockan, försök att välja rätt gator när vi kommer in i city, mera köer.

Ungefär så där vid fyratiden började vi komma in mot själva city; nu gällde det att hitta rätt! Britt-Marie hade letat ut hur vi skulle köra, men från kartan till verkligheten är färden ofta irrande. Allt gick bra. Vi kom in i city utan problem, nu skulle vi bara hitta kontoret som låg nära Lambeth Bridge. Klockan närmar sig halv fem - ska vi hinna? Jag upptäcker fördelen med att köra vänsterstyr i England: när man står vid rött ljus och har en taxi i vänsterfil och själv ligger i högerfil så är det lätt att fråga taxiföraren om vägen. Vi hittar Lambeth Bridge och ser höghuset där vi ska hämta exportlicensen. Nu gäller det!

Klockan är i det närmaste halv fem och jag måste hitta någonstans att ställa bilen. - Perfekt, där finns en lucka. Klockan är halv fem, springer mot höghuset. Klockan är nu ett par minuter över halv fem, så nära, ska vi missa med endast någon minut När handtaget på dörren - öppet i alla fall, nu gäller det att hitta rätt avdelning och hoppas att någon är kvar. Tar marmortrappan med stora kliv och kommer fram till receptionsdisken. Med andra i halsen frågar jag efter exportlicensen. Damen bakom disken tittar något undrande på oss, vi ser förmodligen något uppjagade ut. - One moment, Sir! Hon börjar blåddra i en hög med kuvert - nej inget med mitt namn, försöker med Dennis i stället och där är den, exportlicensen! Pust! Suck! Damen undrar lite försynt varför denna panik. Vi frågar då när de stänger, halv sex blir svaret. Vi hade alltså stressat i onödan. Nu kunde vi i alla fall ta det lugnt, men först skulle några telefonsamtal klaras av innan vi kunde leta oss mot hotellet.

Ett alldeles nyrenoverat hotell, men naturligtvis utan parkering. Men är man turist turist får man väl ta sig vissa friheter, alltså parkera utan-

(forts. sid 9)

/Så gick det till ... (forts.)//

för entrén. Skönt, nu kunde man koppla av. Nu skulle man till och med hinna med att få sig en bit mat och går därför till närmaste pub för att inta en "pie and pint". Ringde sedan en engelsk kollega som ville bjuda oss på "indian food"; han skulle hämta oss vid hotellet med sin CV Cittra. Det blev en superb måltid på en indonesisk restaurant och på hemvägen till hotellet passerade vi Coys of Kensington för att kika i skyltfönstret. Långt där inne stod en svart skönhet, en Riley Brooklands. - En sådan har jag fast grön, inte illa!

Lördagen planerades och först skulle Portobello Road få ett besök, sedan skulle Jaguardelar inhandlas hos Norman Motors och så skulle vi till Hamleys, leksaksaffären ni vet och ev. lite övrig shopping. Norman Motors känner säkert alla Jaguarägare till genom annonser i tidningar som Practical Classics med flera. Detta är en typisk engelsk firma, mycket trånga lokaler och en allmän oordning. Jag har varit där förut så det var inga problem att hitta, vi valde att åka kollektivt via Underground.

Otroligt nog var det kö utanför Normans och detta en lördagsförmiddag, men å andra sidan ryms väl knappast mer än fyra personer i affären. Att firman är internationellt känd är helt klart, för när jag väl kom in i affären så fanns där en dansk, en grek, en japan och så då en svensk. Alla skulle ta hem delar till sina Jaggor. Nog om detta, det är ju Riley det gäller!

Lördagskvällen var reserverad för besök hos Tim Ely med familj som bor några mil söder om London. Tim är som sagt en riktig Rileyentusiast och äger bl.a. den Ulster Imp som Mike Hawthorn en gång tävlade med. Tim har också tidigare haft en TT Sprite m.m. och även varit flitig deltagare i race evenemang. Vi blev väl mottagna och bjudna på en underbar rundtur i grannskapet med besök på en 300 år gammal pub. - En trevlig kväll med god mat och en hel del Rileyprat. På vägen mot hotellet passerade vi Classic Automobiles och beundrade deras utbud genom skyltfönstren.

Söndag morgon: nu skulle man äntligen få se vad man köpt. En timmes bilresa från London och så var vi framme. Där stod den, upplastad på Dennis biltransportbil, och blänkta i försommarsolen. Den var utan tvekan i gott skick, lite små skavanker, men helheten var mycket god. Dennis öppnade huven och gav instruktioner om hur den skulle startas, och visst startade den utan problem och lät fint. Så långt var jag helt nöjd med affären. Nu skulle vi lasta de reservdelar som medföljde och så naturligtvis beundra Dennis bilar.

I ett mycket fint garage stod inte mindre än tre Lagonda och så den nya i samlingen, en 4,5 liters Bentley av -24 års modell. I ett rum innanför stod en Riley special, ett ganska trevligt bygge men ej i min smak. Denna bil var till salu. Efter att ha beundrat allt detta var det läge för kaffe och sedan ville Dennis komma iväg. Hans Bedford lastbil ombyggd för att transportera bilar gick inte så fort. Dennis använder denna för att transportera sin Lagonda till och från tävlingar och nu var den perfekt för transporten av Rileyn till Harwich. Vi bestämde oss för att träffas vid infarten till Harwich vid en ungefärlig tidpunkt och så bar det iväg. Vi lämnade Dennis med Rileyn på flaket så fort vi kom ut på motorvägen.

Ett par timmar senare träffades vi i Harwich. Nu skulle Rileyn lastas av och vi skulle ställa oss i färjekön. Avlastningen gick utan problem och vi rullade in i kön. Strax innan vi kom fram till biljett kontrollen kom det, regnet alltså, dessutom inte måttligt utan ösregn. Alla blev genomsura innan vi hann in under tak. Köen började röra sig och det var bara att ge sig ut i regnet igen för att flytta fram bilen. Dennis tyckte att nu kunde jag klara mig själv och köra bilen vidare i kön mot färjan. Vi startade motorn och jag kröp

(forts. sid 10)

/Så gick det till ... (forts.)//

ner i sittbrunnen för att för första gången köra en Brooklands Riley. Regnet fortsatte att ösa ner och övriga resenärer tittade på mig med en blandning av medlidande och förundran ifrån sina Volvocontainers. För att få slut på regnet letade Britt-Marie fram en regnjacka som naturligtvis låg längst ned i packningen på Audin.

Framme vid tullkuren var det så dags att lämna exportlicensen samt VAT-papperen på mina delar till Jaggan. Ingen frågade efter någon exportlicens och man undrade något över detta papper, men lovade att ta hand om det. Detta papper, som vi kämpat så för, var det ingen som frågade efter och i övrigt knappt brydde sig om. Otack är världens lön. Nu var det bara att köra ombord, ta en varm dusch och hoppas att man inte skulle bli förkyld, men tanken att det på bildäck stod en Riley Brooklands som var min värmd. Resan över till Sverige gick bra och när det var dags att köra iland startade Rileyn perfekt. Efter att ha kommit i land så ville den dock ej längre, jag hade glömt att pumpa upp trycket till bränsletillförseln. Nya startförsök gav inget resultat, det blev till att knuffa bilen till tullen. Väl där sattes tålamodet på provning. Jag hade innan vi åkte gjort en förhandsinbetalning på alla avgifter för att kunna passera utan problem och göra intullningen senare i Borås. Detta lät sig inte göras utan att papper skulle fyllas i, varvid man blev hänvisad till den ena luckan efter den andra och alla med irriterade människor i kö som svor över tullverkets ineffektivitet. Nåväl, efter en dryg timma var det klart och nu var det dags att hämta kärran som Rileyn skulle transporteras på. Den fanns kvar på parkeringen och nu var det bara att hoppas att Rileyn skulle starta eftersom kärran saknade vinsch. Jodå, nu gick det bra. Rileyn kom upp på släpet och hemresan kunde börja.

Väl hemma var det då dags att ställa in bilen i garaget, men då vägrade den att starta. Det gällde alltså att med handkraft lasta av, vilket så småningom också lyckades. Att det sedan skulle ta flera veckor att starta igen, det hade man ju inte tänkt sig, men så blev det. Hur som helst så löstes problemet och Rileyn är nu godkänd av SBP och har gjort svensk debut i racing. Den har också varit på "långtur" till Örebro för deltagande i Rileymötet där. I sommar blir det förhoppningsvis fler race, för det är ju detta som en Brooklands är byggd för - och som Dennis sa: "we will see it in action". Nu återstår att kolla upp mera av historien kring bilen, vilket jag hoppas kunna återkomma till.

Roland Haraldsson

ANNONSER

Säljes

Tre nummer av R. Memoranda (mars 1981, juli/augusti 1983 & september 1983) säljes för 10:-/st. Bra läsning för den som äger en Riley R.M.

Sten Eriksson, Stenborgsvägen 4 B, 815 00 TIERP
Tel. 0293 - 104 46

- Annonsera i Rileybladet, det kostar inte ett öre!

DIN BÄSTA RILEYBILD TILL NYTT PROJEKT

I mars 1979 köpte jag min första och hittills enda Riley, en RMA från 1952.

Känslan av att restaurera, vid-liv-hålla, köra och äga ett så vackert föremål, är en av lycka och stolthet. Utom när något går itu förstås, då känner besvikelsen inte några gränser.

Under vintern står min Riley uppställd i varmgarage med ett skynke över. Fjädringen och däckan får vila sig, och skinnklädseln har ett ordentligt lager Coach-a-lene.

Det är då, när Rileyn gått i ide, som jag ibland ägnat mig åt alternativa Rileyaktiviteter. Som t.ex. att låta tillverka Butlerlampor. Eller den där röda Rileykonfekten som heter "Red Medallion for Side Lamp", ibland även kallad "Red tell-tale" eftersom den skvallrar om att lamporna är på eller av. Eller det där emaljerade klubbmärket. Eller någon artikel för Rileybladet.

För några år sedan lät jag trycka vykort med min Riley på. Och nu kommer jag äntligen till saken - avsikten med denna notis.

Det skulle vara roligt att göra en serie vykort i färg av svenska Riley RM bilar: RMA, RMB, RMC, RMD, RME, RMF och varför inte RMH (Pathfindern). Det perfekta mediet för kortfattad (!) Riley-korrespondens.

Detta projekt kan endast realiseras med Din hjälp. Jag behöver låna (Du får det tillbaka) Din bästa Rileybild (dia eller negativ). En bild som troligtvis visar hela bilen, ur fördelaktig vinkel och med passande bakgrund. Du vet vad jag menar! Insänd bild ska åtföljas av chassinumret, för det kommer sedan att tryckas bak på vykortet. Bästa bil(d) i varje klass, RMA, RMB, etc., används för projektet.

Alla som har bidragit med bilder, även om de inte använts, får en serie vykort som tack, så fort de är tryckta!

Skicka Ditt bidrag till: Anders Lindner,
Norra Stranden 16, Domsten,
255 91 HELSINGBORG

- & - & - & - & - & - & -

DITT & DATT

- e Norrköpings Veteranbilklubb anordnar ett jubileumsrally 15-18 juni med anledning av sitt 20-årsjubileum. Vidare information: 011 - 14 74 71.
- e Classic Motor Festival i Örebro anordnas i år på Gustavsvik den 18/6. De Rileymedlemmar som tänker åka dit bör kontakta Bo Kvarnström, tel. 019 - 13 44 33, eller Hugo Josefsson, tel. 019 - 12 59 03 för vidare information och plats för bilen bland gammalbilarna.
- e Copenhagen Classic Autojumble arrangeras på Klampenborg galopbane söndagen den 2 juli 1989 kl. 10-16. Temat är trettiotalet och entrén gratis.
- e Practical Classics, May 1988, innehöll en intressant jämförelse mellan Riley 2½ l RMF/1½ l RMA och Sunbeam Talbot Mk III 1955. - Classic and Sportscar, February 1989, hade ett ypperligt reportage om hur man renoverar en Riley RM. Bägge dessa tidskrifter går att köpa genom Motorbokhandeln i Stockholm. Kopior finns hos redaktören.

Inbjudan till sommarens Rileyevenemang 3-4 juni 1989!

Lördag den 3 juni

Vi deltagar i Skaraborgs Veteranrally, arrangerat av Skaraborgs Motorveteraner och med närmare 100 deltagande fordon.

Från kl. 9.00 sker samling vid Karstorp (Volvos fritidsområde) norr om Skövde; skyltat från den nya rondellen vid "Bilvex". Första start är kl. 10.00, men eftersom så många bilar deltagar går det säkert bra att infinna sig ända fram till kl. 11.00 - de flesta av oss har ju långt att åka (från Lund, Västervik, Norrköping, Stockholm etc.). Medtag kaffekorg!

Rallyt är ung. 5 mil långt och målgång beräknas kl. 14.00 - 15.00. Prisutdelning sker ung. kl. 15.30 - 16.30.

Anmälan till rallyt sker genom insättande av 30:-/fordon till postgiro 39 97 17 - 8 ("Skaraborgs Veteranrally"). Avgiften bör inbetalas senast 17 maj!

När rally och prisutdelning avslutats kör vi till Hjo (ung. 3 mil), där vi bör vara mellan kl. 16.30 och 17.30 (senast). - Följ skyltning till "Fjärilsutställningen", där vi samlas på anvisad parkering och får närmare information om förläggningen.

Förläggning - som sker hos privata värdar alt. vandrarhem alt. hotell - bokar du själv snarast möjligt genom att ringa till Monica Karlsson på Hjo Turistbyrå, tel. 0503 - 114 40. Tala om att du hör till Rileyklubben! Du tar väl med hela familjen?

Kl. 18.00 - 19.00 sker särskild guidad sightseeing i Hjo. Vi får bl.a. se Stadsparken och ångfartyget S/S Trafik.

Därefter äter vi middag tillsammans - förhoppningsvis utomhus. Var och en tar själv med det han vill äta och dricka.

Söndag den 4 juni

Kl. 8.00 - 9.30 gemensam frukost på "Tavernan" & hotell Bellevue i Stadsparken.

Kl. 10.00 - 11.00 årsmöte i Biblioteket.

I Biblioteket pågår en fantastisk fotoutställning signerad Lennart Bernadotte (entré 20:-). Presentaffärerna har söndagsöppet i Hjo och förutom fjärilsutställning kan man även se på rhododendronutställning. Den som är intresserad av Boule-spel har möjlighet att se på eller delta i detta söndag ung. kl. 10-13.

Efter årsmötet planeras ett besök på Industri- & Bilmuseet i Tidaholm, dit vi lotsas längs vackra vägar av Carl Eric Häljebo. Det är möjligt att vi även kan få se en privat bilsamling. Naturligtvis äter vi även lunch någonstans. Ett visst utrymme finns även för improvisationer och ytterligare förslag i programmet.

Kl. 15.00 (senast) avslutas sommarens stora Rileyevenemang.

Du och din familj är varmt välkomna till först Skövde och sedan Hjo! Är du rädd att köra så långt med Rileyn, tänk då på att kunnigt folk och reservdelar finns på plats om du får något krångel.

Kontaktman: Carl Eric Häljebo, tel. 0503 - 116 89
Kl. 8.00-9.00, 12.00-13.00 samt kvällstid