

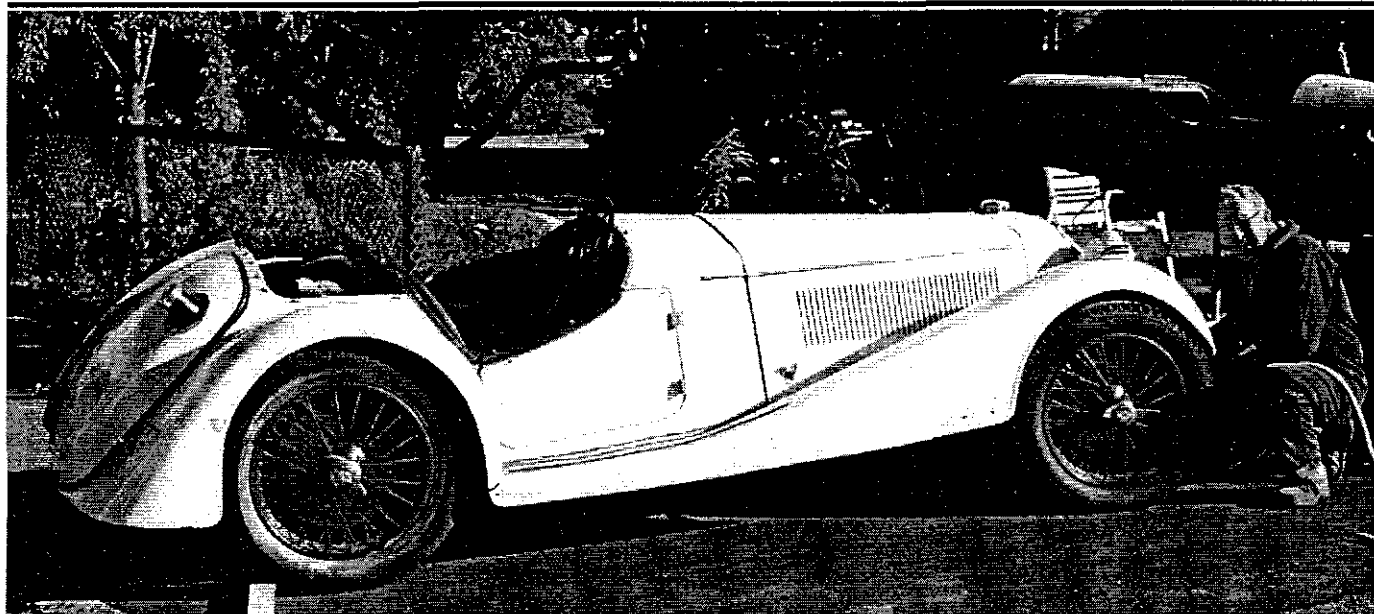


RILEYBLADET

Nummer 4, 2000

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 22



All glädje utan Sprite är konstlad glädje

Jag vet inte när jag först blev förälskad i den. Kanske var det en mer mogen kärlek den här gången. Inte lika häftig som min första Thruxton, inte lika vackert exponerad, estetiskt utformad teknik, inte samma härliga blandning av galenskap och genialiskt enkla lösningar som i mina Morgan 3-W och inte deras råa kraft – men kanske en harmonisk helhet som vinner i längden.

Ändå började det tidigt. Redan i mitten av femtiotalet såg jag motorkonstruktionen i Stora Bilboken, men insåg som liten pojke inte hur genialt enkel och effektiv den var. XK-motorn såg ju mer spännande ut och ERA kände jag ännu inte till. Riley var vackra bilar men jag såg aldrig någon sportvagn. Mina äldre vänner skaffade T-Fordar, Cadillac 1906, Packard och dylikt så jag upplevde några förlorade år i amerikanska bilar innan jag riktigt insåg vad som gällde.

På en folkparksturné med en T-Ford 1914 besökte jag sommaren 1966 Västervik och träffade Hansi Schwartz och Johan Karlberg i Hootenanny Singers. Hansi har ju BMW 328 men Johan berättade om något i min smak ännu mer

spännande. En Riley Sprite han nyligen tagit hem. Tyvärr hann jag inte se någon av dem.

Jag har ibland funderat på vad som hände Rileyn, jag glömde ägarens namn och blev framför allt upptagen av så mycket annat, barn, husbyggen, båtrenoveringar, 2- och 3-hjulingar osv. Det här med en 4-hjulig engelsk 30-talssportvagn fanns med i drömmarna, men det var aldrig något spännande som dök upp när det stämde för övrigt. Men sedan såg jag en MPH i verkligheten på Silverstone och den fantastiska dominansen av snabba Rileys i backtävlingen i Loton Park – som jag varmt rekommenderar. Då väcktes känslorna rejält igen.

Nu kom min "lekkamrat" Nisse på Öland till hjälp. Han var ute efter en Jaguar XK (har redan en mycket trevlig – faktiskt – BMW 315/1 roadster) och hade hört att Johan Karlbergs hustru hade kvar deras Jaguar XK150 Drophead. När Nisse ringde dit ville hon inte sälja den och inte heller den Riley som kom på tal. Men i september hade hon ändrat sig, en representant kontaktade min vän och jag blev naturligtvis väl-

digt nyfiken. Vad var det för en bil? Var det den jag hört talas om 1966 och ofta funderat på?

Vi åkte upp till Vimmerby så snart vi kunde och där stod den efter 35 års Törnrosasömn! Lite sliten men hel i karossen – och vilka linjer. Stora härliga ekerhjul och en fantastisk instrumentering. I huvudsak orenoverad men tyvärr lite amatörmässigt "fixad" med. Det mesta fanns dock där och den hade stått inomhus. Motorn gick inte runt och en del spräckta gjutningar var inget som kunde hindra mig nu. Men vad skulle priset bli? Min möjlighet var begränsad, så trots en mycket bra diskussion för att fastställa rätt nivå var det några mycket nervösa veckor.

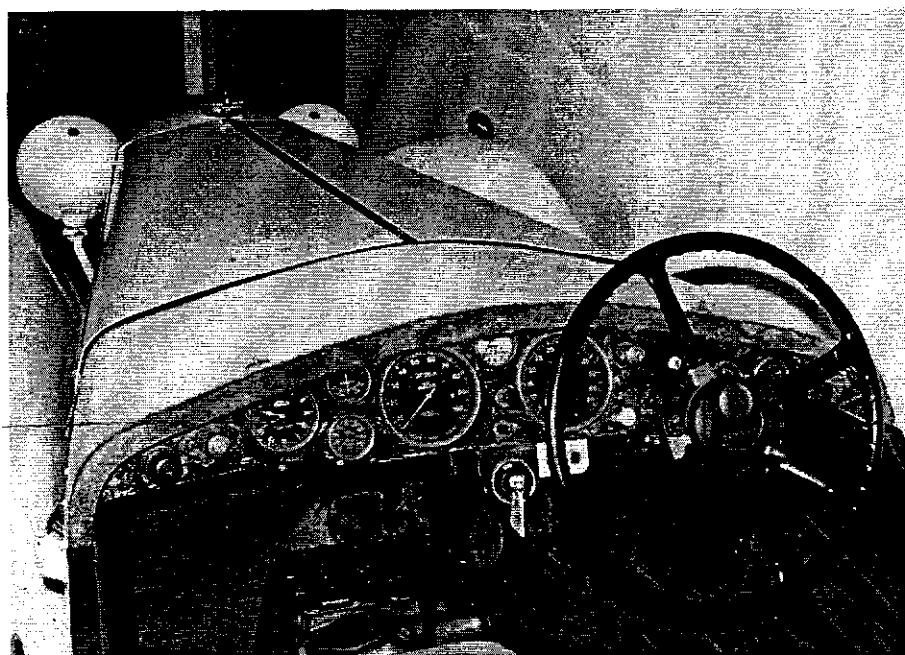
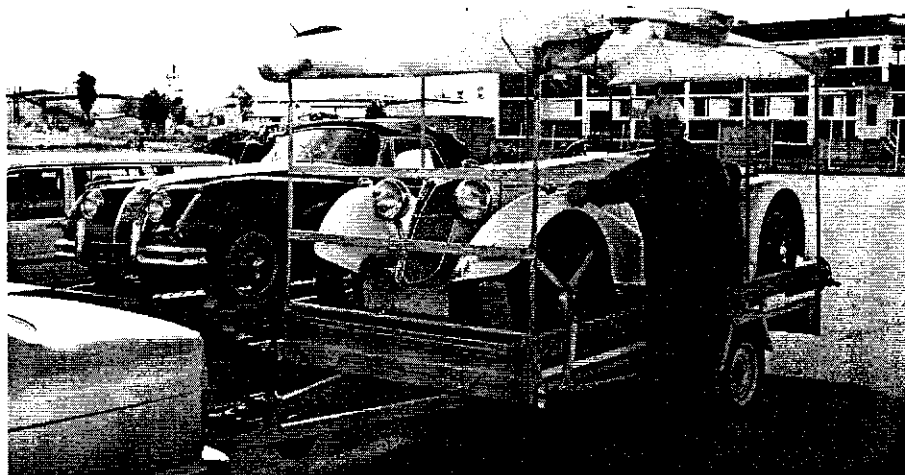
Så blev jag äntligen ägare till en högklassig engelsk sportvagn, en Riley Sprite 1937 med ursprungsregistrering DYH443. Jag skulle till England veckan efter och hade kontaktat Registren i både Sverige och England. Jag blev hembjuden till Håkan i Västerås och Rune i Strömsholm där jag lärde mig mycket. Rune är ju ägare till den andra kända Spriten i Sverige.

I England träffade jag Ian Gladstone och sekreteraren JA Clarke. Dessutom visade det sig att den Velocetehandlare jag besökte hade en Riley Imp! Böcker och lite preliminära delar inhandlades och så besökte jag muséet i Beaulieu för att se på ett naket chassi, Mike Hawthornes Sprite TT. Nu blev kärleken fullständig. Jag som själv är fordonsdesigner föll totalt för detta rena och effektiva chassi med så estetisk teknisk design!

För er som kanske inte känner till Sprite-modellen så kanske jag ska nämna att det är Rileys sista (senaste?) riktiga sportvagn, byggd på i princip samma chassi som MPH och de i tävling mycket framgångsrika TT Sprite. Den gjordes troligen i 53 eller 54 exemplar varav mitt är nummer 39 i produktion utgående från numret på bakaxeln. Chassinumret är S27S6840 och motornumret är SS6840. Effekten är troligen 61 hk, men jag har även sett 66hk i litteraturen. Den var relativt lätt och lär för sin tid ha haft en suverän väghållning och balans, vilket Rune gärna intygar.

Livet kring gamla fordon är ju till stor del socialt betingat och det känns redan väldigt trevligt i Rileyregistret. Erik, Håkan, Ronald och Rune med familjer har tagit emot mig på ett fantastiskt och mycket inspirerande sätt. Jag ser fram emot många trevliga träffar och en spännande renovering.

Lennart Nilsson, Kalmar



Klockan har stannat på 09.41 och odometern på 34064 såvitt red. kan se.

Att köpa däck

På vardagsbilen är vi ju vana vid att vi *sliter ut* däcken. Det är inte alltid så är fallet på veteranbilen. De flesta av oss kör nog inte mer än 100 à 200 mil per år, varför det tar mycket lång tid innan däcken börjar bli utslitna. Det är därför lätt att man försummar att varje säsong granska sin eller sina gammalbilars däck. Jag har själv råkat ut för torrsprickor ett par gånger. En gång lät jag vulka om ett diagonaldäck som börjat spricka på sidan, men det var meningslöst.

I somras fick jag punktering på ett radialdäck, vilket jag kört på sedan 1989, men som hade massor med mönster kvar. Vad punkteringen egentligen berodde på blir nog aldrig helt klarlagt, men däckets botten av däcksmonstret. Dessutom satt det felaktiga slangar på (monterade i USA) vilka antagligen inte borde köras så fort. Däcken visade sig vara

tillverkade 1985 eller 1986 vill jag minnas.

Alltnog, jag beslöt mig för att skaffa en helt ny uppsättning radialdäck och låta de gamla bli reservhjul - med nya slangar!! Dessutom tyckte jag det var dags att ersätta den andra Rileys diagonaldäck med mer komfortabla radialdäck. Totalt 8 nya däck, alltså! Att nya radialdäck inte är billiga, det visste jag. Genom Bertil Andersson fick jag tipset att skaffa däck direkt från England, i stället för att gå via en fördyrande mellanhand i Sverige.

Både Bertil och jag har sålunda skaffat våra däck genom:

Vintage Tyre Supplies fax 0044 1590 612722 (tel. 0044 1590 612261) e-post skickas till: sales@vintagetyres.com och hemsidan på Internet nås under adress <http://www.vintagetyres.com>

På exportavdelningen sitter en svenska, Anna Henriksson, och tar emot din order. Du behöver således inte grunna över dina kunskaper i engelska när du beställer.

Om du beställer många däck så går det att få ett bra, rabatterat pris. För egen del blev priset per däck åtskilliga hundra kronor lägre än vad priset är i Sverige - och då får man däcken hemkörda!

Det däck som Vintage Tyre Supplies har till Riley RM är: 175-16 Dunlop Taxi. Det kan också vara vettigt att köpa slangar samtidigt. Skriver du brev är adressen: Vintage Tyre Supplies Ltd., Beaulieu, Brockenhurst, Hampshire SO42 7ZN, England.

Erik Hamberg

Inte sedan 1965...

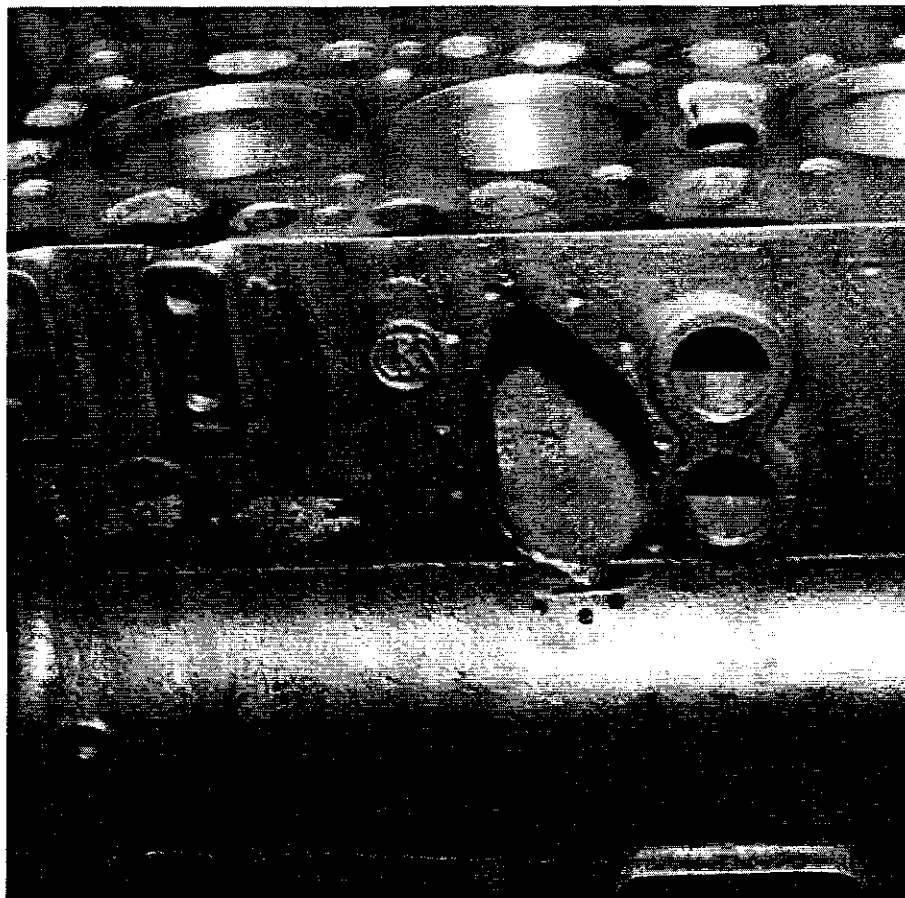
I nummer 3/1997 skrev jag en liten artikel om 37 S 13098. Det var tänkt att jag skulle starta den nyrenoverade motorn före årsskiftet 97/98. Jo visst, jag försökte. Motorn färdigställdes i alla detaljer. Ventilerna justerades med kall motor medvetet till stort spel - bättre med litet ventilljud i början än ventiler som får för litet eller inget spel alls när motorn blir varm. Olja fylldes på och motorn drogs runt med veven tills jag såg olja läcka ut i kopplingen efter oljefiltret, som medvetet lämnats lös för att jag skulle få veta att filtret blivit fyllt. Provisoriskt monterades oljetrycksmätaren och temperaturmätaren. Bränsle arrangerades från en reservdunk bredvid motorn. Bensin pumpades fram med handreglaget på bränslepumpen. El anslöts med startkablar från familjebilen. O ja visst ja! Måste också fylla vatten med glykol i motorn före startförsöket. Kylvätskeblandningen hölldes i riklig mängd i kylarens påfyllningshål.

Det var då det hände. Jag var ensam i garaget och hörde *mycket, mycket* tydligt hur kylvätskan rann - inte bara rann utan forsade rakt ner i oljeträget. Det kan inte vara sant, tänkte jag. Men jag visste ju redan via hörseln hur det var ställt. Jag stängde garaget utifrån. Chockad gick jag in i huset. Ville glömma alla timmar som lagts ner på chassi och motor. Började sakta tänka igenom hur kylvätskan i strid ström kunde forsa ner i oljeträget. Jo, som visats i den förra artikeln hade blocket tidigare utsatts för frostsprängning. Lagning hade skett med påskruvad kopparplåt. Jag ville inte ha någon utvändigt påskruvad plåt.

Jag lät därför en verkstad, som jag visste hade svetsat många motorblock svetsa även mitt Rileyblock. Lagningen såg fin ut. Men jag erinrade mig nu, med vattnet i oljan, att jag inte givit någon direkt instruktion om kontroll av eventuella skador längre in i blocket. Man tar ju för givet att...

Jag tog en längre paus (2½ år!) från Rileyrenoveringen.

Efter att ett veckoslut under sensommar-
en åter fått låna redaktörens RMA vaknade så åter intresset.



Ut med motorn ur chassiet, isär med allt. Konstaterade att två skruvhål från den tidigare kopparplåten gick direkt in i vevhuset och två skruvhål gick in i ett av hålen som en ventillyftare går i. Exakt lokalisering av hålen gjorde att jag kunde borra hål (!) utifrån och fylla de genomgående skruvhålen såväl utifrån som inifrån med stållepoxi. Kontroll av täthet gjordes genom att fylla vattenmanteln med vatten som fick stå några timmar. Om jag ändå gjort så förra gången blocket var tomt... Motorn färdigställdes åter och monterades i chassiet. Samma startförberedelser som tidigare gjordes.

Den startade utan någon svårighet - den bara startade. Motorn gick nu för första gången sedan 1965 då bilen ställdes in i en lada i Vallentuna i väntan på....ja, vem vet.

Oljetrycksmätaren gav utslag. Motorn gick jämnt på hög tomgång. Vilken eufori! Vilken känsla! Jag lät den gå i 20 minuter. Nästa dag, efterdragning av topplocks-bultarna - körning en timma - ventiljustering med varm motor. Den lät efterhand väl högt i avgasljudet.

Pluggen i avgasgrenröret som ersatt "hot-spot-arrangemang" hade lossat. Grenröret svetsades, planades (av samma firma som svetsat blocket) och återmonterades.

Efter denna glädjestund har arbetslusten återvänt och nu arbetas det friskt med karossen - där skall allt göras från grunden.

Håkan Lundgren

PS. Redaktörens bil hade mycket kraftiga genomslag i framfjädringen. Det kändes olustigt för en bilentusiast att behöva känna detta vid körning. Jag visste att det var justerbara stötdämpare monterade i vagnen. Verktygen åkte fram - justering gjordes på känn. Det blev en helt "ny" bil ur komfortsynpunkt. Har rekommenderat fortsatt experiment för optimering. Stötdämparna var ej slut vilket befarats i tidigare samtal.

(Det kan löna sig att låna ut Rileyn ibland). DS

Årsmötet i Varberg den 17 juni 2000

Vid årsmötet den 17 juni fick styrelsen följande sammansättning:

Ordförande Erik Hamberg (omval), sekreterare Ronald Pfändtner (omval för två år), kassör Torsten Grönvall (valdes 1999) samt övriga ledamöter: Rune Möller (valdes 1999) och Håkan Wikström (omval för två år). Styrelse-suppleanter är: Roland Haraldsson (valdes 1999) och Lars Söderqvist (nyval för två år).

Omval för ett år skedde av revisorerna Anders Borneving och Jonas Reiner samt revisorssuppleanten Sten Eriksen. Valberedningen, bestående av Per Lindson (sammankallande) och Eddie Lidholm, omvaldes för ytterligare ett år. Likaså suppleanten, Lars Gustavsson, omvaldes för ett år.

Årsavgiften för 2001 blir oförändrad, 100:- inom Sverige och 125:- för boende utomlands.

Frågor som togs upp till diskussion var *Rileybladet*, reservdelsförsäljningen, antalet MHRF-försäkringar genom klubben, plats för årsmötet 2001, och blyersättning i bensinen. Fullständigt protokoll kan erhållas genom ordförande.

"The Long Distance Award" tillföll i år Kaj Talik från Knäred, som kom till mötet i sin välskötta mörkblå Kestrel 1300 MkII från 1969, den yngsta Rileyn i Sverige.

Vid årsmötet, vilket hölls efter rundturen i Varbergs närhet och innan vi satte oss till bords för att äta en alldeles ut-

omordentlig supé, var 12 medlemmar närvarande: Margareta och Bertil Andersson, Torsten Grönvall, Erik Hamberg, Roland Haraldsson, Åsa Henningsson, Anders Lindner, Anders Muhr, Rune Möller, Ingvar Persson, Ronald Pfändtner och Håkan Wikström. Tidigare under dagen deltog Dan Erlandsson, Ewa och Paul Holmes, Magnus Mölsted och Kaj Talik. Övernattning skedde sedan på det närbelägna Strandgården, som visade sig vara alldeles utmärkt och med havsutsikt. Efter en händelserik och mycket lyckad dag var det inte svårt att krypa till kojs och somna. Tack än en gång Ingvar för bra väder och ett fint arrangemang!

Erik Hamberg

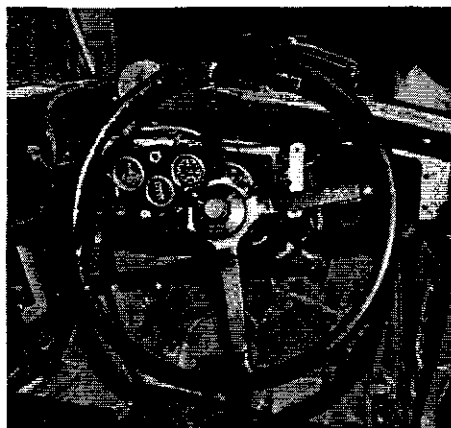
Träff hos Peter Ottosson

För några år sedan hade Svenska Riley-registret sin träff med årsmöte i Nyköping och vi som var där minns särskilt hur trevligt vi hade på kvällen hemma hos Peter Ottosson.

Den 19 augusti slog Peter åter upp portarna för våra medlemmar, denna gång i Älvsjö dit han och Nanna flyttat. De som hörsammat inbjudan var Torsten Grönvall, Ronald Pfändtner och Håkan Wikström. Stor del av kvällen ägnades åt att beskåda Peters Riley som är under renovering. Bilen är en 6/12 Mentone, årsmodell 1933 och har alltså den sexcylindriga motorn på 1,5 liter. Det är glädjande att se att Peter har kommit igång med renoveringen av denna bil och vid besökstillfället var karossen så gott som klar. Den är ett mycket gott utgångsmaterial då bilen aldrig har varit ett vrak. Peter går grundligt och metodiskt tillväga så förhoppningsvis får vi, i en inte alltför avlägsen framtid se bilen på någon av våra träffar. Efter garagebesöket serverades en utsökt middag följt av mera Rileyprat.

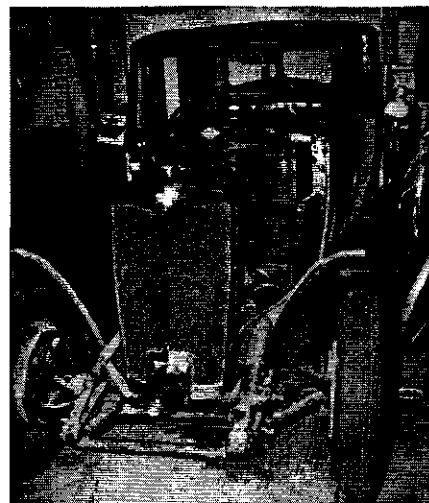
Tack Peter och Nanna för en njutbar afton.

Ronald Pf.



6/12 Mentone från 1933

Foto: Torsten Grönvall



MHRF årsmöte 14 oktober 2000

Dagen inleddes som vanligt med presentationer och information om aktuella frågor.

SSR byter namn

Martin Bergstrand från SSR Svenska Saabregistret lämnade en kort redogörelse för verksamheten inom SSR. Klubben ägnar sig främst åt Saab 92 till Saab 99. Är mycket aktiv på internet för att locka unga medlemmar. Kommer att ändra namn till Svenska Saabklubben.

Många brandskadade fordon

Björn-Eric Lindh MHRF-försäkringen. Inga allvarliga motorcykelolyckor har skett. De flesta olyckorna med personskador har varit omkullkörningar med mindre skador och inte så stora kostnader för försäkringen. Ett femtontal fordon har blivit brandskadade i stort sett bara 50, 60 och 70-tals fordon. Flera har tagit eld av egen kraft, exempel för gasarbrand och brand i elsystemet. En Ferrari 250 GT Lusso blev helt utbränd när den stod på verkstad. Reparation kostar försäkringen 880000 kronor vilket inte täcker hela kostnaden. Några fordon både bilar och motorcyklar har blivit totalförstörda vid svetsning på andra fordon i samma lokal. En 40-sidig skrift med råd om förebyggande åtgärder för brand och stöld är klar i början på nästa år. Ej klart om den skall distribueras till alla medlemmar eller endast till försäkringstagarna.

Bo Kallhagen informerade om utskottet, som skall ta fram anvisningar för trafik och säkerhetshöjande åtgärder. Bland annat förebyggande åtgärder för att undvika bränder. Förvaring av fordon i storgarage. Anvisningar för montering av batterifrånskiljare, frånskiljaren bör kunna nås från förarplatsen. Gamla däck, misstanke finns om att gamla däck kan ha bidragit till olyckor, speciellt vad gäller motorcyklar.

Blyersättningsmedel - tre grupper

Bengt Dieden talade om bränsle och blyersättning. Flygplan på hangarfartyg var först med bly i bensinen redan i sista hälften på 20-talet. Detta därför att stora effekter med hög kompression måste tas ut för att kunna starta på korta sträckor. Blybensin kom till Sverige före andra världskriget. 1992 började

OK tillsätta natrium i bensinen i stället för bly utan att tala om detta för konsumenterna. Bly i bensin förbjöds 1995 men får användas till flygmotorer för att säkerheten anses viktigare än miljön. USA tog bort blyet redan på 70-talet. Topplock av gjutjärn som inte har några ventilsäten är känsliga för VSR (valve seat recess) För att minska VSR finns olika blyersättningsmedel att använda, främst kalium och natrium. Dessa ämnen är dock inte lika bra som bly. Kalium anses vara 70% så bra som bly. Tillsatsmedel kan delas in i tre grupper, 1, medel som enbart förhindrar VSR, 2, medel för VSR samtidigt med en rengörande effekt, 3, medel med oktanhöjande effekt. Dessa medel innehåller järnföreningar varvid järnsalter kan bildas som har en slipande effekt.

Detta var förmiddagens aktiviteter. Efter lunch hölls årsmötesförhandlingar.



Omslagsbild till boken *Människan Spår... historien om en man som önskade dö* av Rex Beach.
(*The Crimson Gardenia and other Tales of Adventure*)

End of Life direktivet

Årsmötet öppnades av ordförande Lars Adolfsson som valdes till mötesordförande. Från årsmötet kan nämnas att End of Live direktivet nu antligen är klart. För hobbyns del betyder det att fordon 25 år eller äldre får sparas som hela eller i delar. Detta skall ske på ett miljömässigt korrekt sätt. Olja och andra miljöfarliga ämnen måste tas om hand på ett miljöriktigt sätt.

Utökad skattebefrielse?

En motion har lämnats till riksdagen av Sven Bergström m.fl. Den gäller skattebefrielse för veteranfordon 30 år eller äldre som inte är skattebefriade idag, bland annat traktorer, husvagnar och vägtrafikavgiften för tunga lastbilar.

Annonsmagasinet

Styrelsen hade ett förslag till stämman att kostnaden för annonsmagasinet från och med utgåvan 2001 skulle täckas via medlemsavgiften till MHRF vilket skulle medföra en höjning av avgiften med 3.50. Detta förslag gav upphov till en mycket långvarig diskussion. Flera klubbar delar inte ut annonsmagasinet till sina medlemmar då styrelserna på olika grunder tror att medlemmarna inte vill ha detta. MHRF kansliet har emellertid mottagit en mängd samtal från medlemmar som frågar varför de inte får annonsmagasinet. Den ibland något livliga diskussionen slutade med att stämman antog ett förslag från AHK som innebär att styrelsen tillsätter en kommitté som utreder annonsmagasinet framtid.

Varudeklaration på blyersättningsmedel

I en motion angående bensin och blyersättningsmedel anser motionärerna att bensinen har låg kvalitet och vill att MHRF skall göra omfattande tester på bensin och blyersättningsmedel för att fastställa funktion, ingredienser och vad som kan rekommenderas. MHRF anser att bensin inte är något stort problem för gamla fordon och att kostnaden för en undersökning av denna omfattning skulle bli för stor. MHRF föreslår att en expertgrupp tillsätts som får i uppdrag att utreda frågan om blyersättningsmedel vilket är en angelägen fråga för hobbyn. 25000 kronor anslås till detta. Stämman beslutade enligt styrelsens förslag.

Nya medlemsklubbar

Tre nya klubbar valdes in i MHRF nämligen Edsel Owners Club of Sweden, Capri Club of Sweden och Classic Suzuki Club Scandinavia.

Klockan är nu 16:30 och mötet avslutas.

Torsten Grönvall

Höstmötet i Västerås 9 september 2000

Sommaren 2000 bjöd ju inte på något längre period med sol och värme. Därför njöt vi desto mer av vädret under september månad, som nästan utan uppehåll gav sol och 15-20 grader. Det inbjöd verkligen till många turer i Riley.

Förväntningarna var därför stora när Ronald Pfändtner och Håkan Wikström arrangerade ett höstmöte i Västerås den 9 september. Skulle det fina vädret verkligen hålla i sig? Jo, det gjorde det! Det blev en härlig sensommardag och goda möjligheter att åka öppet om man nu kunde och ville detta.

Samling skedde inne på torget i Vallby friluftsmuseum, ett tjugigt Skansen i miniatyr, som jag tidigare inte hade besökt. Spänningen var stor när Åsa, Cecilia och undertecknad anlände till Västerås strax före utsatt tid. För dropheaden var det den första utfärden efter ett otursamt växellådshaveri i början av sommaren alldeles före färden till Varberg. Nu satt det en annan låda i bilen, en växellåda som min pappa motvilligt hade köpt i mitten av sextiotalet. Efter 35 år i garaget kom den faktiskt till användning!

Alltnog - vi rullade utan mankemang in på torget i Vallby, där uppslutningen var stor. Förutom nio Riley (Ronald och Monica med Kestrel Nine, Håkan och Ingrid med Kestrel 12/4 och Lynx 12/4, Rune Möller med Sprite 12/4, nye medlemmen Björn Holmqvist med 12/4 special, Torsten Grönvall med sin 1½ 1 saloon, Gunnar Press med 2½ 1 saloon, undertecknad med 2½ 1 drophead coupé och Olle Johnsson med Kestrel 1300 fick vi se två Bugatti (Type 40 resp. 43/44), en Jaguar XK 150, en M.G. PA, en M.G. TC, en Triumph TR 3 samt en Saab från mitten av 60-talet. Klanen Möller kom totalt i fyra (!) bilar.

Vi hade nätt och jämnt parkerat när torget fylldes av musik. Det var Ingrids och Håkans musikelever som höll konsert - en riktigt fin välkomstöverraskning! De unga violinisterna spelade flera nummer och var riktigt duktiga. Därpå gjorde Ronald en genomgång av dagens aktiviteter och delade ut karta och vägbeskrivning.



Thore Levin, Gunnar Press, Torsten Grönvall och Per Lindson

Foto: Erik Hamberg

Snart fylldes torget av välljud från motorerna och vi rullade i samlad tropp iväg mot det första etappmålet. Karavanen slingrade sig efter hand ut ur Västerås och anlände snart till den mäktiga Anundshögen, en 12 meter hög gravhög med en diameter av 60 meter, omgiven av gravfält och skeppssättningar. Sedan det märkliga förminnet både besetts och beträts var det dags för individuell rallystart.

Ronald hade gjort en föredömlig färdbeskrivning och det var i allmänhet lätt att hitta de röda skyltarna med frågor som fanns utsatta längs de vackra vägar som vi körde. Frågorna var en bra blandning av svårt och mindre svårt, bilfrågor likaväl som mer allmänna.

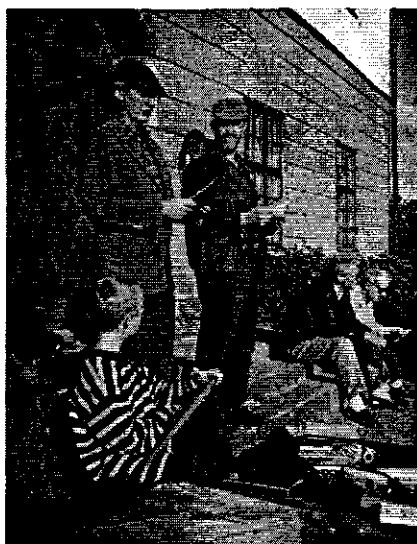
Många deltagare sågs stå med pannan i djupa veck eller kliade sig i huvudet längs vägkanten. Vi passerade bl.a. Nykvarns hantverksby, som vi dock inte hann stanna i. Vårt ekipage hade dock gjort ett besök där nyligen.

Efter tretton skyltar kom vi så småningom fram till Kungsbyn, en stor anläggning med butik för lokala råvaror, marknad för kläder och hantverk samt restaurang. Just denna dag var det riktigt mycket folk och det blev svårt att få den förbeställda lunchen till alla. Arrangörerna från Visthusgatan hade beställt en publunch med engelsk paj och engelskt öl. Allt var utomordentligt gott, men det härliga engelska ölet var faktiskt femprocentigt starköl, så det kunde man ju bara smutta på om man



Uppställning framför Ängsö slott.

Foto: Erik Hamberg



Resultaten kungöres på slottstrappan

Foto: Erik Hamberg

skulle köra bil

På väg tillbaka till fordonen kunde vi bekanta oss med Peugeotklubben och dess bilar som hade möte på samma plats. Sedan bar det snabbt iväg till en bokad visning av Ängsö slott, som var slutmålet för dagens utflykt. Där fick vi parkera på gårdsplanen och sedan följde en engagerad visning av slottsfrun, Catharina Piper. Slottet, som är byggt under stormaktstiden och hem-sökt av spöken och oförklarliga fenomen, var magnifikt och är väl värt ett besök när ni har vägarna förbi. Efter rundturen vidtog fotografering av bilarna framför slottet.

På slottstrappan kungjorde Ronald resultaten från rallyt. I tweedkavaj och keps såg han ut att vara den verkliga slottsherren. Vinnare blev Gunnar Press som med sin vackra tvåochenhalsa deltog i sitt första Rileymöte, assisterad av Thore Lewin som co-driver. Strax före uppbrottet dök sedan Gunilla och Sten Wigrell upp; de hade först varit med på Peugeotmötet. Dagen avslutades med att alla som kunde bjöds hem till Ingrid och Håkan för att äta en utmärkt buffé som var förbeställd. Bildvisning stod också på programmet, men vid niotiden fann Åsa, Cecilia och undertecknad för gott att – om än högst motvilligt – lämna Rileyvännerna och dra oss hemåt i höstmörkret. Tack Ronald och Håkan med familjer för en oförglömlig dag fylld av "magnificent motoring"!

Erik Hamberg

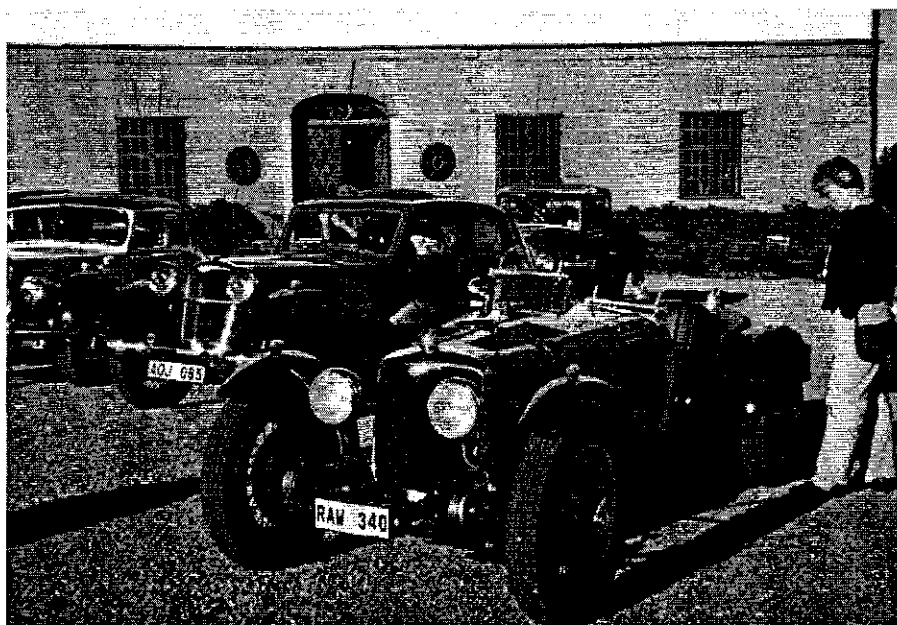
Resultatlista från rallyt:

- | | |
|---|---|
| 1. Gunnar Press och Thore Lewin | 8. Per Lindson |
| 2. Peter Ottosson | 9. Robert Lockley (M.G. PA) |
| 3. Erik Hamberg och Åsa Henningsson | 10. Rune Möller och Margareta Croner (den andra dottern) (Bugatti typ 40) |
| 4. Ingrid och Bo Söderberg (Bugatti Typ 43/44) | 11. Sten Eriksson (Saab 96) |
| 5. Kerstin Winberg (Runes ena dotter) och Anders Bäcklund (Jaguar XK 150) | 12. Lars Hedborg (körde Runes Riley Sprite) |
| 6. Torsten Grönvall | 13. Sören Pettersson (Triumph TR 3) |
| 7. Olle Johnson och Dan Källgren | 14. Hans Andersson (M.G. TC) |
| | 15. Björn Holmquist |



Peter Ottosson och Ingrid Wikström

Foto: Erik Hamberg



Björn Holmqvists special

Foto: Erik Hamberg

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda June 2000

Magazine of the Riley RM Club

Artiklar

Lucas Control boxes
Rally 2000 - A personal Account, by Derek Allen
My trip Down Under (Rally 2000), by Tom Crabbe

Cars for Sale

RMA 50, car restored but engine stripped, £3.500
RME 53, completely restored, £ 6.000
RME 52, partially restored, £ 2.000
RME 53, complete for restoration, £ 750
RME 54, fully restored, £ 5.500
RMC 49, body-off restoration 91-94, £ 15.000
RMA 47, restored and resprayed Brooklands Green, £ 4.750
RMA 49, excellent cond. One for the purist, early dashboard car, £ 5.250

R. Memoranda July/August 2000

Magazine of the Riley RM Club

Articles

Rally 2000 by Jim Welch
The Riley Motor Club 75th Anniversary
Rally 2000 - A personal Account, by Derek Allen

Cars for sale

RME 54, runs and drives well, £ 1.250
RMA 50, abandoned restoration, £ 1.500
RME 54, body needs a little tidying to make perfekt, £ 3.800
RMH 55, in need of restoration, £ 500
RME 53, a solid basis for a restoration, £ 1.300
RME 54, for restoration, £ 600
Riley Elf Automatic 68, good condition, £ 800

R. Memoranda September 2000

Magazine of the Riley RM Club

Articles

The Riley R.M. Club National Rally
From Autocar 1948: Highland Testing Ground
Famous Cars - Roadster GBC 666
Rally 2000, by Derek Allen

Cars for sale

RMA 50, good cond., excellent runner, £ 4.250
RME, running gear good, body needs rest., £ 1.500
RME 54, runs and drives well, needs roof, £ 1.250
RMA 49, To drive it is to be impressed! £ 4.500
RMA 46, car stripped for restoration, £ 500
RME 53, Absolutely gorgeous interior. Woodbines in ashtray still! Requires engine repair, £ 2.500
RMA 50, car restored but engine stripped, £3.500
RMA 49, excellent cond. One for the purist, early dashboard car, £ 5.250
RMB 52, wonderful to drive, tidy and original, £5.500
RME 53, ground up restoration 15 years ago, £ 12.000

The Riley Record/August 2000

Journal of the Riley Motor Club

Articles

The Riley Motor Club 75th Anniversary
Riley Rally 2000, Port Augusta to Alice Springs

The Riley Record/October 2000

Journal of the Riley Motor Club

Articles

Riley Motor Club 75 years

Cars for sale

1935 Kestrel 15/6, totally original
1935 Riley 9 2 seater special, £ 6,750

Bulletin of the Riley Register No. 179, September 2000

Articles

March Special restoration
The International Autovia Rally 2000

Riley Gazette - July 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

There and back again - the drive to Alice Springs gives the driver a lot of time to contemplate

Riley Gazette - August 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

For sale

RMB 49, completely restored, A\$ 16.000
RMB 49, fully restored A\$ 15.000
RMA 50, exceptional, A\$?
Falcon 36, exceptional, A\$?

Riley Gazette - September 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

Articles

Joan Richmond

For sale

RMA 52, excellent condition, A\$ 13.000
Nine Two seater Tourer 1930, good cond. A\$ 14.000

Riley Gazette - October 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

Articles

Roadster fuel gauge problems
Getting balanced (crankshaft)
Cooking with Pathfinders
Lord Lucas, the infernal Prince of Darkness

Riley Club Schweiz 4/2000

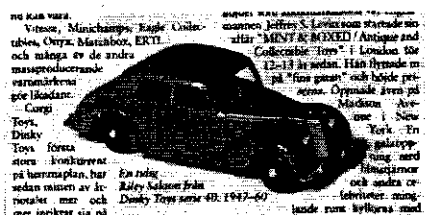
Newsletter

I schweiziska Rileybladet noteras att Svenska Rileyregistret har ca 136 Rileys medan Schweiziska Rileyklubben har ca 100 Rileys. MEN, fortsätter man... i förhållande till ytan har Schweiz tio gånger så många Rileys som Sverige!

Om man plattar ut Schweiz har vi nog lika många Rileys per kvadratkilometer... Red.

Säljes

Rostfritt (nytt) avgassystem till Riley
RMB 1950. 3900 kr.
Lage Bellström, Ö. Hamngatan 38, 732
30 Arboga. Tel. 0589-10031, 070-324
14 93. Anträffbar efter 10 jan.



Detta klipp kommer från senaste numret av SPP tidskriften MagaZenit med trevlig artikel om Dinkey Toys bilar.

Ny medlem

257 Knagg Wremerth
Grandalsgatan 10, Helgenäs
590 98 Edsbruk
Tel. 0493-705 93
4/68 ex. Uno Zetterman

258 Lennart Nilsson
Baldersvägen 1
392 47 Kalmar
Tel. 0480-49 29 33
12/4 Sprite 1937

259 Bertil Skagerstrand
Sandsjötorp 7
688 92 Storfors
Tel. 0550-91062
Two-Point-Six, 1959

Farväl

29 Erik Ahnquist
75 Yngve Lidholm

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
Fax 042-927 05
Mobiltel. 070-958 50 19
E-post: anders.lindner@swipnet.se

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 100 kr för år 2001.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The Riley RM Club, The Riley Motor Club, Riley Club Holland, Riley Club Schweiz, The Riley Motor Club NSW, The Riley Motor Club of Western Australia, The British Automobile Club of Sweden.