

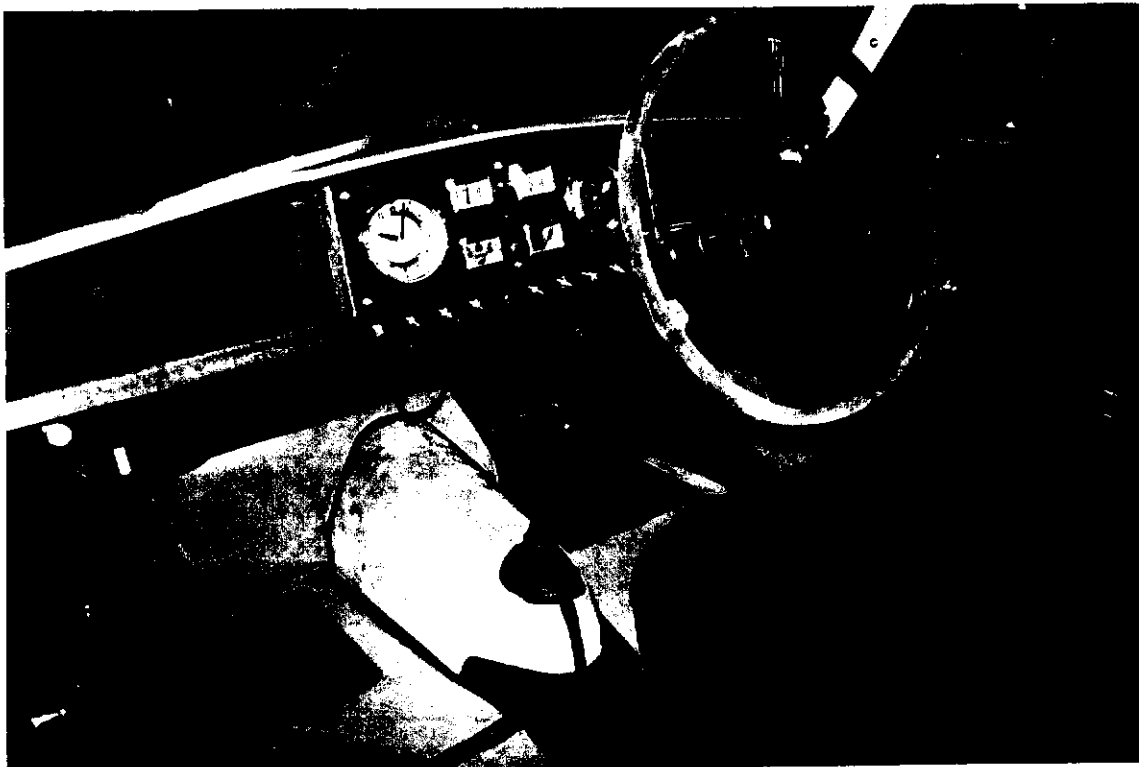


RILEYBLADET

Nummer 1, 1997

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 19



På 33 år har Ingvar Persson fövandlat hundrakronorsbilen 60 D 5976 till ett livsverk och ett konstverk.

Mitt liv med en Drophead

av
Ingvar Persson

I januari 1997 firade jag och min Almond Green Drophead 33-årig "bröllopsdag". Det är faktiskt så att i tidens gryning; en lördagseftermiddag, den 7 januari 1964, bogserades min Riley från en lada på Hisingen, till mitt hem i centrala Göteborg. Jag glömmmer aldrig den stolthet som fyllde mig, då 21 år, när jag med nedfälld sufflett gled fram längs Avenyn bogserad av en grå Folka. Kylan märkte jag inte. Inte heller någon oro för bromsarnas funktionsduglighet. Bilen hade belagts med körförbud vid en flygande besiktning, något som förklarar det moderata försäljningspriset. Jag fick bilen för 100 kronor. En begagnad cykel hade kostat betydligt mer!

Rileyn bogserades senare till vårt sommarställe i Frillesås, där den sov en Törnrosasömn till 1976. Jag kunde inte

låta bli att försöka få igång den, vilket faktiskt lyckades. Ljudet ur det trasiga avgasröret alldeles under grenröret var magnifikt och väckte allas beundran.

Mellan 1964-1976 stod bilen alltså i Frillesås och det enda jag gjorde, men som var förståndigt, var att ta ur de nästan intakta gröna lädersätena och smörja in dem med Hide Food varje halvår. Den behandlingen har gjort att jag nu kan glädja mig åt originalsäten med just den där fina patinan som är så vacker.

År 1976 hade vi köpt hus med stort garage och Rileyn forslades dit. Hösten det året var en tid jag aldrig glömmmer. Hela bilen tog isär, karossen lyftes från ramen, suffletten togs noga vara på, allt dokumenterades med foto, men som alltid kunde jag tagit dubbelt så

många. Vid hopmonteringen märker man smärtsamt nog detta.

Åren gick och reoveringen gick framåt, om än långsamt. Jag fick hjälp med svetsarbete av en kunnig god vän, sufflettställningen passades in under stor möda, mycket av trädetaljerna byttes mot ask som fått torka långsamt.

Motorn lämnade jag till Walléns verkstad i Göteborg, oerhört kompetenta, och med stort intresse för engelska bilar. Nya gjutna lager bl a, ja allt mekaniskt som behövde ersättas för att få ett oantastligt resultat utfördes.

Jag hade turen att via ICI i England få den exakta originalfärgen Almond Green i cellulosa som efter rubbing, polish och vaxning överträffade mina

forts. sidan 2



60 D 5976 är nästan färdig. Sidoträdetaljerna i jakaranda var ännu inte lackade när bilden togs men efter 15 lager cellulosalack kunde inte en fluga landa utan att bryta benen.

förväntningar. Lackeringen utfördes 1988 så lacken har ju verkligen fått tid på sig att hårdna!

Suffletten gjordes av en mycket skicklig sadelmakare, Sven Johansson i Strövelstorp. Helt perfekt, helt utan rynkor. Han utförde senare också arbetet med nya dörrsidor och mattor.

Eftersom trädelarna saknades provade vi in nya och valde faktiskt massiv jakaranda då ådringen överensstämde helt med min minnesbild av originalet. Finsnickaren Göran Skattberg i Varberg var nöjd med finishen först efter 15 lager cellulosalack!! Ytan är så slät att en landande fluga bryter benen!

När så trädetaljerna vid dörrar och baksäte äntligen var på plats, var intrycket överväldigande. Då, om inte förr, insåg jag att renoveringen var vid vägs ände.

För att sammanfatta tidsåtgången kan man säga att mellan 1976-1993 renoverade jag själv, med hjälp när det behövdes, en långsam metod men ändå lärorik och spännande. För 2½ år sedan sammanföll flera lyckliga omständigheter och en god vän, pensionären och bilelektrikern Torsten Beyer kunde bidra med sitt gedigna kunnande regelbundet ett par gånger i veckan. Reno-

veringen blev både snabbare och effektivare, dessutom hade vi oförsämligt roliga stunder tillsammans när alla problem som dök upp hela tiden skulle lösas. Man lärde sig att inte förhastat sig, att inse att en engelsk bil är osymmetrisk på de mest osannolika ställen.

Onsdagen 19/3 kl 09.05 tryckte jag på startknappen och motorn mullrade igång direkt! Pulsen dunkade i min hals. Ögonblicket jag väntat på så länge hade infunnit sig. Motorn gick jämnt med ett härligt avgasljud. En känsla av överklighet uppfyllde mig...

Tankar som dyker upp när jag tänker bakåt på dessa 33 år med Riley väldigt mycket närvarande, är att jag hade önskat mina föräldrar hade fått se bilen färdig. Min mamma trodde nog på min envishet, men pappa var nog mer realistisk och trodde inte att det skulle bli bil av den gamla skrothögen.

Idag tycker jag nog att Rileyn är än mer formfulländad än intrycket jag hade i ladan på Hisingen där jag köpte bilen för så länge sedan.

Nu har jag en oemotståndlig lust att bara få uppleva en rullande Riley, att uppleva en dröm som blivit verklighet.

Dropheads

För den som vill veta mer om RMD bilarna hänvisas till kapitlet "The Dropheads" i James Taylors bok RILEY RM-SERIES.

Rileyfabriken i Coventry gjorde ca sex prototyper både med 1½ och 2½ liters motorer under perioden 1946-49.

Riley dropheads serietillverkades mellan hösten 1949 och våren 1951. Totalt byggdes 500 vagnar.

Det byggdes även ett 20-tal dropheads på Rileychassis av fristående karosfirmor i England och på kontinenten. Victoria Carriage Company, Trent Coachworks, Bonalack, Epps Brothers, Reinboldt & Christie (Schweiz) och Verheul (Holland).

Det fanns förmodligen två huvudorsaker till att tillverkningen av dropheaden lades ner efter endast 2½ år. För det första, med endast 500 bilar byggda förblev tillverkningen mycket av ett arbetskrävande handarbete som gjorde bilen olönsam. För det andra fanns ett tryck från Nuffields koncernledning att dra ner på modellutbudet. Ridå för roadstern och dropheaden.

Red.

HOT SPOT SYSTEMET

Vid restaurering av min RMA 1947 (som för övrigt påbörjades för mycket länge sedan - projekt tar alltid längre än man först tror) arbetar jag nu med motorn. Vid montering av de olika delarna började jag fundera på hot spot systemet. Att idén med förvärmning av insugningsluft är god råder väl ingen tvekan om då den används av många motortillverkare. Att som på Rileyn leda insugningsluften genom kanaler i topplock och motorblock och där värma luften är kanske inte så vanligt.

Mina funderingar inriktade sig på hur jag skulle kunna kontrollera om allt var ok. I topp och block finns tre rör med direkt kontakt med kylvattnet. Vilken kondition har rören? Är de möjligen rostiga så jag riskerar läckage och förlust av kylvatten? Man kan tyvärr bara delvis se rören genom genom kylkanalerna i topp och block. För att få visshet måste man driva ut de befintliga rören. Sagt och gjort. Ut med rören. De var naturligtvis i utmärkt kondition.

Vad göra nu? Montera nya rör? Via förfrågningar fick jag veta att man i England numera ofta praktiserar metoden

att ej sätta in nya rör utan pluggar hålen i topp och i block. Passande "core plugs" finns i reservdelslistan. Erfarenheterna från England tycks vara att det går bra utan förvärmning av insugningsluften. Man måste dock vara beredd på att störningar kan uppträda i form av ojämn gång och i värsta fall tjuvstopp pga isbildning i förgasaren då fukt från insugningsluften kan avsätta sig i förgasaren. Jag har nu pluggat hålen efter rören. Jag avvaktar nu info hur man vanligtvis pluggar hålen i insugs- (egentligen hot spot elbow) och avgasgrenröret i England och om det ev. finns pluggar i sortimentet som ej är upptagna i reservdelslistan. Pluggas måste det annars läcker avgaser ut i motorrummet med tillhörande ljudeffekter.

Håkan Lundgren

Red. svarar:

Tog ett samtal med John Byron om saken. John säger att hela hot spot arrangemanget kom till pga den lågoktaniga bensinen i England efter kriget, men att systemet var en mardröm att passa ihop så att det inte läcker, och att det idag inte finns anledning att ha

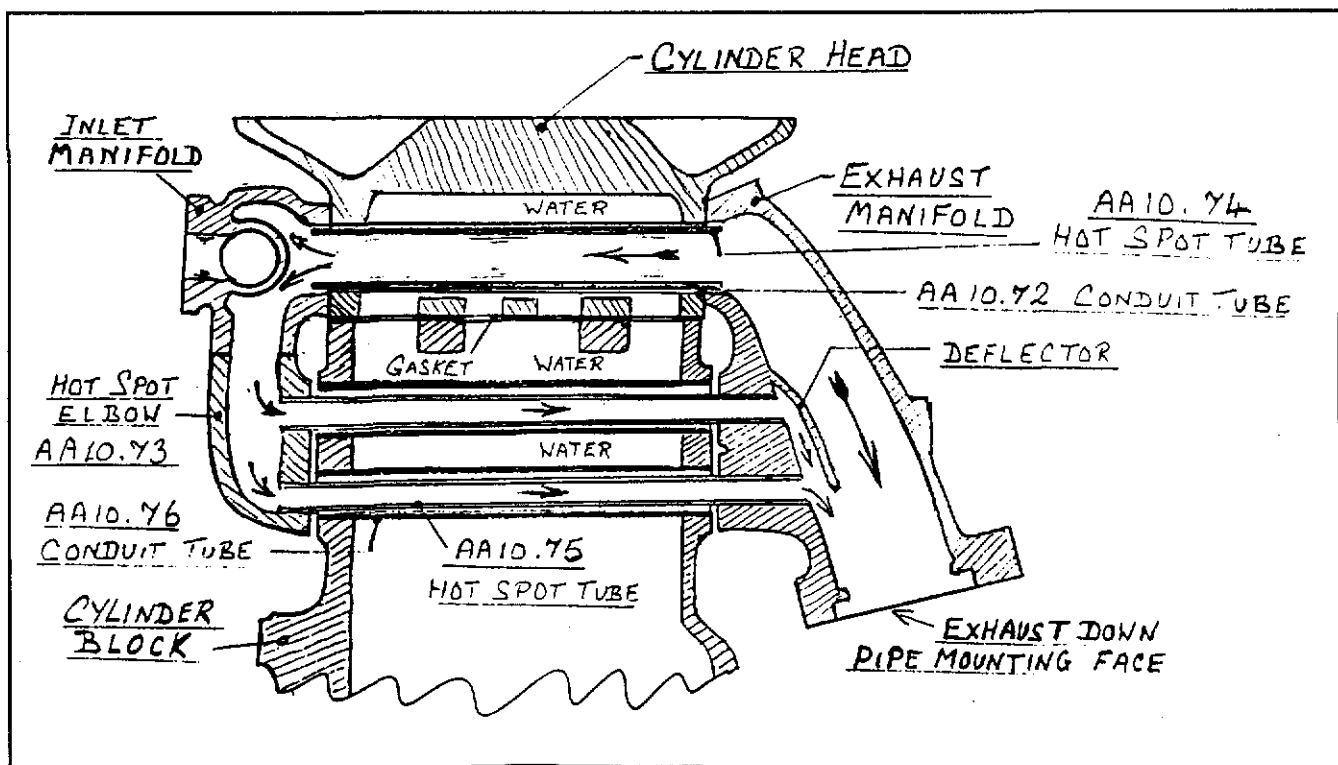
kvar det. Ev. nedisning i förgasaren är kanske undantaget, men John menar att om man behåller hot spot elbowen får man just tillräcklig värme för att förhindra isbildning. Att ta bort hot spot systemet innebär bättre kylvattencirkulation samt att man kan ta av topplocket utan att hot-spot arrangemanget sitter i vägen. John Byron som ägnar all sin tid till renovering av Rileymotorer pluggar igen alla hot spot hål. Men han säger samtidigt att det finns andra som anser att det är värt besväret att ha systemet kvar (kanske speciellt i kalla länder som Sverige).

Pluggar till hot spot hålen i block och topplock finns i RM klubbens reservdelskatalog. Översta hot spot hålet i grenröret pluggar John med en frostplugg från SAAB.

För att täppa till de nedre hot spot hålen i grenröret sågar John av rören och gängar de bitar som sitter kvar. Sedan skruvar han in bultar och sågar av huvudena.

På insugssidan låter John hot spot elbowen sitta kvar. De nedre hålen i elbowen låter han vara.

RM 1½ Hot Spot Tubes - Skissen gjord av Roland Cawthorne



Rileylitteratur & videofilmer

Er redaktör har här sammanställt en lista över böcker som skrivits, och filmer som gjorts, om Rileybilar. Verkstadshandböcker, artiklar och artikelsamlingar, instruktionsböcker och liknande är inte inkluderade.

The Riley Romance

Utgivare: Riley (Coventry) Limited
Författare: Edward H. Reeves
Utg. datum: 1930
Antal sidor: 40
Pris: £ 25
Beställning: The Riley Motor Club
Spares Ltd. 99 Farmer
Ward Road, Kenilworth
CV8 2DH England

Riley Motor Club tryckte 1995 en faximilupplaga av denna lilla bok. Den skrevs och utgavs ursprungligen till ett Rileyjubileum 1930. Boken beskriver tiden 1890-1930 och är rikt illustrerad.

The Book of Riley

Utgivare: Pitman & Sons, Ltd.
Pitmans Motorists Library
Författare: J.A. Robson
Utg. datum: 1951
Antal sidor: 122
Pris: ?
Beställning: Försök med ett antikvariat
i London!

Boken kallar sig en teknisk guide för 1½ och 2½ litersmodeller mellan 1935-52, men behandlar även 12 hp modeller från 1935-40 och 16 hp modeller från 1937-40 samt Riley Nine. Författarens förhoppning är att Rileyentusiasterna, utrustad med en uppsättning normala verktyg och ett eget garage, ska kunna ta sig an de flesta (overhauls) översyner.

Riley Maintenance Manual 1930-1956

Utgivare: G T Foulis & Co Ltd
Författare: S.V. Haddleton
Utg. datum: 1956
Antal sidor: 390
Pris: £ 19.60
Beställning: The Riley Motor Club.
Adress som ovan

Skriven av en entusiast för entusiaster, Haddleton går systematiskt igenom de olika modellerna (9hp, sexcylindriga vagnar, 12hp och 1½ lit, 16hp och 2½ lit) deras motorer, växellådor, kopplingar, bakaxlar, förgasare, etc etc. Boken ger sig inte ut för att vara en fullständig

verkstadshandbok. Författaren ger många goda råd intressanta upplösningar.

The Production and competition History of the Pre-1939 Riley Motor Cars

Utgivare: G T Foulis & Co Ltd
Författare: A.T. Birmingham
Utg. datum: 1965
Antal sidor: 272
Pris: ej fastställt
Beställning: Slut på förlaget men The Riley Motor Club avser att trycka upp en ny upplaga. Kontakta The Riley Motor Club Spares Ltd.
Adress som ovan.

Detta är boken om "Coventry" Rileys eller pre-Nuffield Rileys som det också uttrycks. Rikt illustrerad. Birmingham beskriver företagets historia, alla bilmodellerna, priser, tävlingsframgångar. En klassiker.

As Old as the Industry 1898-1969

Utgivare: David G. Styles
Författare: David G. Styles
Utg. datum: 1982
Antal sidor: 490
Pris: £ 22.50
Beställning: (när den ännu fanns)
Burgess & Son Ltd.
Station Rd, Abingdon
Oxon OX14 3LE
England

Den mest fullständiga Rileyhistorik som skrivits. Alla modeller, chassin, karosser och motorer är noga beskrivna. Ca 375 foton och skisser. Bokens sista 100 sidor handlar om efterkrigs-Rileys.

Sporting Rileys The Forgotten Champions

Utgivare: Dalton Watson plc
Författare: David G. Styles
Utg. datum: 1988
Antal sidor: 288
Pris: £ 25

Beställning: The Riley Motor Club
Spares Ltd. 99 Farmer
Ward Road, Kenilworth
CV8 2DH England

Boken handlar om Rileys sportmodeller och deras deltagande i tävlingar och rallyn. Ett mycket gediget arbete byggt på omfattande forskning och uppgiftssamlande, men kanske något tungläst. Rikt illustrerad.

Riley RM-Series 1½-litre, 2½ litre and Pathfinder

Utgivare: Motor Racing Publications Limited
Författare: James Taylor
Utg. datum: 1990
Antal sidor: 192
Pris: £ 20
Beställning: The Riley RM Club

Tidigare Rileyhistorikböcker har antingen ignorerat RM bilarna (Birmingham) eller endast styvmoderligt behandlat dem (Styles). Men här är specialboken för RM vagnar, som förutom kapitel för varje modell även har smälade uppgifter om: produktionsförändringar, identifiering, exakt antal tillverkade, färger m.m.

A nostalgic look at Riley Cars

Utgivare: Silver Link Publishing Ltd
Författare: Lynda Springgate
Utg. datum: 1996
Antal sidor: 100
Pris: £ 20
Beställning: The Riley RM Club

En bok full av fotografier på Rileys. 75% av boken visar efterkrigsbilar. Några i färg. Riley Gazettes recensent uttryckte saken så: "En tunn bok jämfört med andra Rileyalster. Någoting för soffbordet. Den sparsamma texten är anorlunda, författaren är förmodligen ingen entusiast, men har en insikt i svunna tider och har en helt annat sätt att rapportera Rileyhistoria. Jag ger den 3½ utav 5 möjliga".

Riley - A Centennial Celebrator

Utgivare: White Owl Press Limited
Författare: David G. Styles

Utg. datum: 1996
 Antal sidor: 32
 Pris: £ 5
 Beställning: Någon av de engelska Riley klubbarna

Den lilla boken utkom i samband med 100 års jubileet och är utgiven i samarbete med Rileyklubbarna. Ett tunt häfte, nästan fickformat, vilken vid första anblick inte har något nytt att ge, men efter genomläsning - som tar en timme - finner man små historiska snuttar som författaren inte hade med i sitt omfattande verk i ämnet "As Old as the Industry".

För det facila priset är den väl värd pengarna, och är ett "måste" för samlare av Rileylitteratur.

Videofilm: 100 Years of Rileys

Utgivare: The Riley RM Club
 Producent: Brian Sterling
 Utg. datum: 1996
 Längd: 45 min.
 Pris: £ 15
 Beställning: The Riley RM Club
 Paul Mason
 7 Ivy Drive
 Lightwater, Surrey
 England GU18 5YY

Videon är inspelad vid Rileys 100 års

jubileum i Coventry, juni 1996. Presenterar Rileybilar från seklets början till 1969. Videon innehåller avsnitt filmade i Rileyfabriken, på tävlingar på 30-talet, bilar vid 100 års jubileet, intervjuer med ägare och Rileypersonligheter som Victor Riley och David Styles. Dessutom inslag från de rallyn som ledde upp till Coventrymötet. Vi ser också olika evenemang under mötet; middagen, talen, prisutdelningar, och annat som ger en bild av atmosfären kring 100 års jubileet.

Videofilm: Riley RM Series

Utgivare: The Riley RM Club
 Producent: Brian Sterling
 Utg. datum: 1996
 Längd: 45 min.
 Pris: £ 15
 Beställning: The Riley RM Club
 Paul Mason
 7 Ivy Drive
 Lightwater, Surrey
 England GU18 5YY

Videon är en eloge till Rileys RM modeller och är filmad vid 100 års jubileet i Coventry i juni 1996. Videon ger en RM historik, intervjuer med ägare och Rileycelibriteter som John Byron, hederspresident i The Riley RM Club. Ett "måste" för RM ägare.

Stockholm 1997-03-14

Till alla MHRF-klubbar

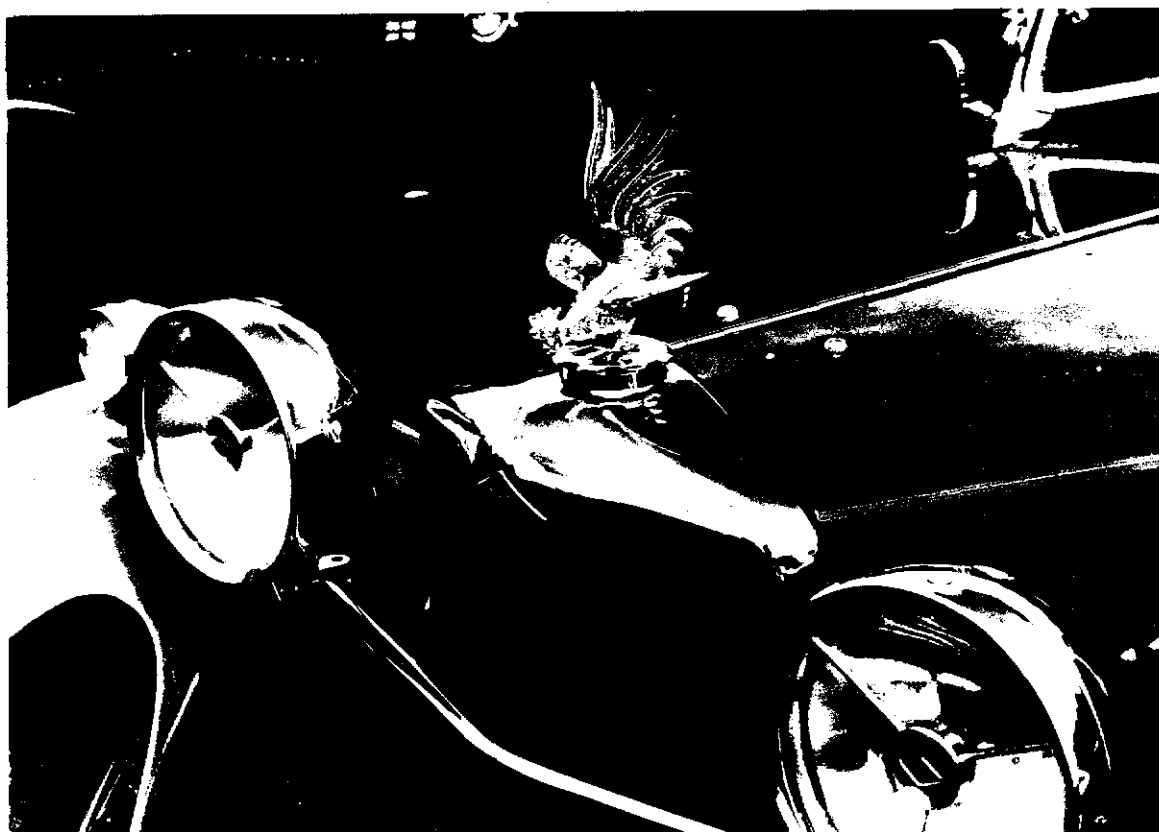
Beträffande ny förmögenhetsskattelag till 1998 års taxering:

Ikväll, vid MHRF:s styrelsemöte, kunde vi till vår stora glädje notera ännu en stor framgång för MHRF. Finansdepartementet har lagt fram lagrådsremissen till förmögenhetsbeskattning, och utan minsta tvekan har man tagit hänsyn till MHRF:s inlaga om äldre fordon.

Som tidigare kommer det att utgå förmögenhetsskatt med 1,5% på förmögenhet över 900.000 kr. Frigränsen på yttre lösöre (bl.a. bilar och båtar) är 10.000 kr men man har gjort undantag: bilar som är 30 år eller äldre undantas från beskattning, liksom föremål som deponerats till museum.

Lagen ska träda ikraft den 1 juli 1997 och tillämpas första gången vid 1998 års taxering. Den ska även tillämpas vid preliminärskatteberäkning som sker efter ikraftträdandet.

Styrelsen



Bilden är tagen i Coventry förra sommaren. Många bilar hade huvkråkor, men bara en hade en kråka som var en tupp. Andra "häftiga" prydnader var fan själv, örnar och andra fåglar av alla de slag, skidåkare m.m.

Det kan ju knappast vara hälsosamt att bli påkörd av den här tuppen. Man får väl vara glad för att den inte står med baken i färdriktningen.

Bokrecension

Titel: Riley 12/4 Production Cars 1934-1940 (Riley Register Series, Vol. 1)
Författare: Vernon Baker
Utgivare: The Riley Register
Utg. datum: 1993
Antal sidor: 91
Pris: £ 4.50
Beställning: Mrs. Jean Dick,
 St. Winifred's, Eldon Rd
 Dobbs Weir, Hoddesdon
 Herts. EN11 0BH
 England.

För den oinvidde kan Rileyfabrikens modellproduktion under 1930-talet te sig som ett virr-varr. En rad karosstyper såg dagens ljus, samtidigt som man producerade olika stora chassier och hela sex olika motorer.

De sexcylindriga motorerna byggde alla mer eller mindre på nine-motorns koncept och fanns som 6/12 (1.458 cc), 6/14 (1.633 cc) och 6/15 (1.726 cc). Dessa motortyper blev dock inte alls så långlivade som de fyrcylindriga maskinerna. Den geniala 9 hp-motorn på 1.087 cc producerades under drygt tio års tid och fick strax före mitten av 1930-talet ett komplement i 12/4 motorn på 1.496 cc, vilken var i produktion till 1950 talets mitt. Något år efter 1,5-litersmotorns introduktion började man även bygga 2,5-litersmotorn på 2.443 cc, men den kom aldrig upp i några större volymer före andra världskriget.

Den främsta produktionen vid Rileyfabriken under perioden från 1934 och fram till det andra världskriget kom att bli bilar med den nya och mycket lyckade 1,5-litersmotorn. Vernon Baker ger läsaren en utmärkt introduktion av

dessa vagnar. Inledningsvis förklarar han de olika chassinumren och går sedan igenom de olika chassiernas uppbyggnad, samt motorns konstruktion och förändringar. Kaross- och inredningsdetaljer går också igenom. Särskilt intressanta är avsnitten om de olika karosstyperna under perioden - totalt 11 stycken, förutom den je behandlade Sprite - samt förteckningar över idag kända vagnar.

Bra illustrationer ger oss också möjlighet att identifiera snarlika modeller: *Falcon*, *Merlin* och *Victor* är faktiskt inte lätta att se skillnad på för oss som inte är ägare till någon av dessa modeller och 1938 års *Touring Saloon* kan också vara svår att få kläm på. Här klarar dock allting för läsaren, den 91-sidiga volymen i A5-format är nog det bästa som skrivits om dessa modeller (David Styles får ursäkta!). Intressanta är också produktionssiffrorna (för vissa modeller uppseendeväckande låga), vilka i ungefärliga siffror uppgick till :











Falcon	2.350
Kestrel 4-light	700
Lynx	900
Merlin	525
Adelphi	1.815
Kestrel 6-light	1.300
Victor	150
"Nuffield" saloon	500
"Nuffield" drophead	150
Touring Saloon ("Continental")	130
Touring Saloon (Briggs body)	115

Boken ansluter i utseende till *Riley Register's* utomordentliga medlemspublikation *Bulletin of the Riley Register* och kostar blygsamma £ 4.50.

Boken är faktiskt "ett måste" i varje Rileyintresserad persons bibliotek!

Erik Hamberg

Riley 12/4 Production Cars 1934 - 1940

Falcon	
Kestrel 4 light	
Lynx Tourer	
Merlin and Victor	
Adelphi	
Kestrel 6 light	
'Continental' Touring Saloon	
Touring Saloon	
Saloon	
Drop-head Touring Saloon	

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda December 96

Artiklar: Dropheads i Canada
 Stänkskärmar och fästen
 Byte av lager i växellåda
 Problem med styrstängan

Till salu: 6 RM vagnar från RME
 (great enthusisast project)

£ 950, till RMA drophead conversion £ 10.000.

R. Memoranda February 1997

Artiklar: Lista över gamla nummer av R. Memoranda till salu
 Karossmonteringsram
 The Riley 1½ litre engine

Till salu: 10 RM vagnar från RME
 (halvfärdig renovering)

£ 2.500 till RMB (sound car) £ 5.500.

The Riley Record 6/96

Artiklar: The Connecting-Rod

Skrifter till salu: R.M. Maintenance notes by John Joiner och Maintenance and repair of engine bearings £ 5.50.

Rileybladsproduktionen

Finns det någon i klubben som har förslag på hur man kan trycka/kopiera 150 medlemsblad till rimlig kostnad men med bra bildkvalitet?

Vid förra årsmötet fick redaktören godkänt en budget om max 3.000 kr/nr (12.000/år) av Rileybladet, vilket motsvarar i stort sett vad klubben får in i medlemsavgifter. I sin iver att producera bra bildkvalitet, genom att utnyttja färgkopiering och digital s/v kopiering blev kostnaden för nummer 3/96 och 4/96 (inkl. porto) ca 4.000 kr/nr. Tack vare reserver i klubbkassan har denna merkostnad absorberats, men så får det naturligtvis inte fortsätta. F.o.m. detta nummer återgår vi till en "finish" som ligger i nivå med budgeten.

Men sökandet efter bildkvalitet till rätt pris fortsätter. Kom gärna med förslag.

Schweiziska Rileyklubben med 75 medlemmar och 75 kr i medlemsavgift använder sig av digital s/v kopiering och ibland även färg för sina medlemsblad. Fem nr/år, 8 sidor/nr. Fattar inte hur det går ihop. *Red.*

Steering system overhaul
£ 3.50
Charging system fault
finding and overhaul
£ 4.50

Till salu: 4 RM vagnar, 1 Riley 2.6,
en Pathfinder, 4 Riley 1.5,
3 Riley Elf, 2 Riley Kestrel,
1 Riley 4/72

The Riley Record 1/97

Aritklar: The story of the Riley
victory at Le Mans 1934

Till salu: 1 Riley 9 Monaco, 1 Riley
Victor 12/4, 4 RM vagnar,
1 Riley 2.6, 2 Riley Elf, 1
Kestrel 1300

Medlemsblad Riley-Club Schweiz 2/97

I sitt lösblad med bilar till salu pekar man på sex RMC Roadsters till salu i England, Tyskland, Schweiz och Canada.

Riley Gazette - NSW, Australien

Publicerar en bild av fyra Rileys i ett hav av joggande nudister. En ovanlig syn...

Noteringar från MHRFs årsmöte den 8 september, 1996.

Årets tema för symposiet var **miljö** och det var en rätt mörk framtid som förutspåddes för veteranbilsägare. Som vanligt verkar det som om myndigheterna tar till vapnet **höjda avgifter** för att dämpa trafikintensiteten.

Som det redan stått i tidningarna, kommer, i de större städerna, att inrättas **zoner** som blir belagda med en högst kännbar **avgift** om man ska ta sig in med bil. Vi kan också vänta oss ytterligare en krona **miljöskatt på bensinpriset**.

Man vet också att våra myndigheter sneglar på Tysklands nya **beskattning för bil utan katalysator** (giltig f.o.m. 970101) som ökar den årliga skatten från DEM 132 per liter slagvolym till DEM 332. Således kommer en bil med 2 liters motor att kosta runt 300 kr om året i skatt och en bil med 5 liters motor, över 7300 kr! En diesel med dubbelkatalysator kommer att beskattas med DEM 270 och en utan katalysator med DEM 655. I Tyskland finns inga lättnader för gammelbilarna.

Det nämndes också att vi möjligen någon gång i framtiden måste förse våra gamla bilar med en **enkelkatalysator isf nuvarande ljuddämparen** vilket lär vara ett enkelt jobb utan nämnvärda ingrepp.

Från årsmötesförhandlingarna rapporterades att gamle gammelbilsentusiasterna Åke Andersson valdes till **ny ordförande**.

Vidare kan vi förvänta oss en **förmögenhetsbeskattning på gammelbilar** värda 10.000 kr och uppåt. MHRFs reaktion var att lägsta beskattningsvärde bör vara minst 100.000 kr.

MHRF-försäkring har något sämre utfall under 1996 än de två tidigare åren beroende på ett par olyckor med dödlig utgång.

Under eftersommaren kom ett förslag för remissyttrande från Trafiksäkerhetsverket att MHRF skulle få bemyndigande att utfärda **äkthetsintyg inför registreringsbesiktningar** för såväl nyimporterade som renoverade bilar.

Svaret som Erik Hamberg och jag enades om innehöll några påpekanden om rutiner som MHRF inte berört eller missbedömt, i sitt underlag. Under arbetet med remisssvaret kom jag i kontakt med begreppet "**samlarfordon belagda med inskränkningar i nyttjanderätten**". För att vinna klarhet i vad som avsågs med detta anskaffades Trafiksäkerhetsverkets författningssamling TSVFS 1991:52 där man erfår att en ny kod, T13G, införts och lyder:

Samlarfordon uppbyggda av delar från olika fordon där årsmodellen motsvarar den årsmodell som motsvarande serie-tillverkat fordon hade.

Fordonet får endast brukas: I veteranbilsrallyn eller motsvarande, samt vid färd till och från dessa arrangemang, vid färd till och från utställningar, vid färd till och från riksprovplats för besiktning eller verkstad, annars vid liknande enstaka tillfällen

Föreskrifterna träder i kraft 1991-10-01.

Vid kontakt med en chefsperson på TSV frågade jag om denna författning gällde alla gamla bilar eller bara sådana som t ex voro uppbyggda av chassi från en tillverkare och kaross från en annan (givetvis med samma tillverkningsår). Vänlig men bestämt fick jag reda på att det som står i författningen är tydligt och uttömmande och gäller ograverat.

Kolla för säkerhets skull på besiktningens instrumentet vad som står i rutan: övriga tekniska data, dispanser. Om **koden T13G** är angiven gäller inskränkningarna. Detta kan endast vara aktuellt för bilar typbesiktigade 1991 och senare.

I den nya rutinen som är under utarbetande avses de gamla begreppen veteranfordon, samlarfordon etc att samlas under titeln **historiska fordon** och bedömningen blir enhetlig för alla äldre bilar. Några detaljer finns inte att tillgå idag.

Styrelsen fick bemyndigande att fortsätta förhandlingarna om de nya rutinerna och söka styra dessa till så förmånliga förhållanden som möjligt för oss.

Rune Möller

Till salu

Jag har ett fint exemplar av:

TWO-POINT-SIX
Workshop Manual

som jag själv inte har någon användning för. Håkan Lundgren, tel. 0431-31405.

Bytt ägare

Stig Nyberg har sålt sin RMD till en annan göteborgare, engelsmannen Paul W. Holmes.

Yngve Lidholm har sålt sina två 4/68. Båda köpta av Börje Zander i Hjo. Enligt uppgift har Zander sålt AXZ 540 vidare till Göteborg.

Nya medlemmar

- 229 Bengt Rosenberg
Ekorrvägen 1
263 51 HÖGANÄS
Tel. 042-34 95 70
- 230 Rex Meaden
9 Sea Mills Lane, Stoke Bishop
Bristol, England BS9 1DN
Tel. +44 117 968 48 94

Välkommen till Svenska Rileyregistrets årsmöte och rally 1997

Klubben firar i år sitt 20-årsjubileum och det vill vi fira i dagarna två! Vi träffas i Linköping under Kristi Himmelfärdshelgen, den 8-9 maj. Den första dagen deltar vi i ett av Antikbilklubben i Linköping ordnat arrangemang med rally och middag. Den andra dagen har vi för oss själva.

Torsdagen den 8 maj (Kristi himmelfärdsdag)

- 09.00 Samling vid hotell Filbyter (ligger vid gamla vägen från Linköping mot Norrköping; från motorvägen kör man första avfarten norrifrån efter Herrbeta, nära värmeverket. Fortsätt till rondell, kör mot Lingham, vid trafikljus tag vänster). Kaffe och fralla serveras. Rallyavgiften betalas.
- 10.00 Rallystart. Lunchpaket utdelas (prel. kyckling el. rostbiff). Rallyt går söder om Linköping och omfattar 7-8 mil.
- 15.00 Målgång senast vid denna tidpunkt. Prisutdelning sker antingen när alla kommit i mål, eller vid kvällens middag. Start och mål är på samma ställe.
- 19.00 Middag på Flygets hus.

Fredagen den 9 maj

- 09.30 Årsmöte (lokal meddelas senare)
- 11.00 Gemensamma eller fritt valda programpunkter.
- 15.00 Avsked. Hemfärd

Startavgift för rallyt: 175:-/bil med två personer. För varje ytterligare person 75:-. I detta ingår kaffe, fralla, lunchpaket och plakett.

Middag: 100:-/person. En drink samt buffé med varm och kall mat serveras. Dryck ingår ej, men kan köpas på plats.

Övernattning: Dubbelrum för 640:- inkl. frukost har reserverats mellan 8/5 och 9/5 på Scandic Motor Hotel. För ytterligare säng (max två st.) i samma rum är tillägget 200:-/st.. Bokning görs genom Erik Hamberg, senast den 29 april, på tel. 018-12 82 83. Meddela i god tid om du även vill ha övernattning mellan onsdag-torsdag.

Vi hoppas att du har tid och lust att komma till detta jubileumsarrangemang. Tag med dig familjen och kom gärna med förslag till aktiviteter på fredagen. Har du inte Riley i ordning så kan du komma i någon annan bil. Detta är ett tillfälle att träffa klubbmedlemmarna och utbyta erfarenheter när det gäller renovering och drift av våra bilar, att lära känna varandra och ha en trevlig samvaro!

Ny adress

- 52 Lage Bellström
Östra Hamngatan 38
732 30 ARBOGA
- 96 Örjan Håkansson
Banérsgratan 10 B
211 48 MALMÖ

Födda

En dotter
Åsa och Erik Hamberg
Uppsala 28/3 1997

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
Mobiltel. 0708-67 66 60
Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom
medlemskap i Svenska
Rileyregistret. Medlemskap kostar
100 kr för 1997. Beloppet insättes
på postgirokonto 45 61 63 - 5

Väl mött i Linköping den 8 maj!