



# RILEYBLADET

Nummer 3, 1999

Organ för Svenska Rileyregistret

Ärgång 21



## Hans Perssons drophead coupé 60 D 5893

En dag satte jag mig i min 2½ litre drophead och for iväg till Hans Persson, som bor ett stycke norr om Örebro. Jag tyckte det kunde vara trevligt att visa honom min bil som är nästan identisk med den som han själv har. Hans är nämligen sedan många år ägare till en Riley drophead coupé 1950. Det är en av de elva vagnar som togs in från England åren 1950-51 och dessutom den äldsta bevarade. Av dessa elva finns tre kvar, tillhörande Hans Persson, Ingvar Persson (60 D 5976) och Magnus Mölsted (60 D 5981). Magnus har dessutom rester efter ytterligare en bil (60 D 5977), vilken kommer från en skrot utanför Sundsvall (Skrot, var det inte en skog? Se Riley-bladet 4/96, sid. 5, reds anm.).

Bilen är högerstyrd och svart med röd skinklädsel. Det är en ganska tidig drophead coupé med chassinummer 60 D 5893. Karosnumret är A 50112 och med andra ord drophead nr. 112 av de 500 som tillverkades. Registreringsnumret är U 10252. En tidigare ägare är Per-Börje

Elg. Att det rör sig om en tidig 50:a syns bl.a. på de stora 12-tums bromstrummorna och den äldre typen av kylsystem utan tryckventil i kylarlocket. De mindre, men bredare 11-tums bromstrummorna kom med vagn 6095 och några vagnar tidigare infördes det nya kylsystemet. Hans Riley är vidare utrustad med en stor rörbestyckad radio från tiden, ett trevligt tillbehör som jag inte sett i någon annan Riley. Tillhörande radioantenn är elegant monterad ovanför framrutorna. Sådana typiska tillbehör är alltid trevliga att se.

Hans har haft sin bil sedan 60-talet, då den senast var i bruk. Vissa delar har därefter renoverats, men någon totalrenovering har ännu inte startat, även om Hans gärna vill komma igång med detta. Att så ännu inte blivit fallet beror delvis på att Hans saknar ett bra garage...

Erik Hamberg

## Äntligen besked om skatten!

Ur MHRFs nyhetsblad "På Gång", juni 1999

Trafikbeskattningsutredningen har äntligen lämnat sitt betänkande. Förseningarna har varit ganska stora på grund av tilläggsdirektiven.

Säkert vet Du redan att huvudförslaget är en skatt på 1000 kr för alla lätta bensinfordon inklusive motorcyklar. Säkert vet Du också att man föreslår att dieslar ska beskattas med 5000 (!) kr per år. Kanske vet Du också att släpvagnar ska beskattas med 500 kr per år.

### Men hur gick det med samlarfordonen?

Vi citerar direkt ur den pressrelease som utredningen skickade ut 99-05-26:

"Den nuvarande skattebefrielsen för veteranfordon bör kvarstå såvitt avser motorcyklar, personbilar och bussar. Skattebefrielsen bör däremot avskaffas beträffande veteranlastbilar eftersom den med nuvarande generella utformning inte är förenlig med EU:s direktiv. Veteranbilar bör istället befrias från både fordonsskatt och vägavgift under förutsättning att de används av personer vars huvudsysselsättning inte är godstransporter samt att de endast tillfälligt körs på allmänna vägar."

I klartext innebär det senare att MHRF är på väg att nå sitt mål att få bort vägavgiften för de tunga samlarfordonen. Samtidigt blir det mindre attraktivt att använda gamla lastbilar i kommersiella verksamheter. Därtill skall läggas att utredningen föreslår kraftigt höjda skattetariffer för tunga lastbilar och busar. Det blir alltså även av detta skäl mindre intressant att använda gamla fordon i näringsverksamhet.

Den exakta ordalydelsen i hela rapporten har Motorhistoriska Riksförbundet ännu inte tagit del av. Det är många sidor som ska läsas och vi kommer naturligtvis att vara en av de remissinstanser som ger sina synpunkter på utredningens betänkande.

Nu är gången att efter remissgenomgången lägger utredningen till de kloka synpunkter som kan komma från remissinstanserna. Därefter går förslaget till riksdagen. Om ärendet behandlas snabbt kommer den nya beskattningsformen att kunna träda i kraft redan vid millennieskiftet. Hakar det däremot upp sig kan det komma att dröja ytterligare ett halvår eller så. Troligen är det önskvärt för Finansdepartementet att sjöätta nyordningen i samband med ett nytt år och därför är 2000-01-01 inget dåligt tips.

Avslutningsvis förtjänar det att nämnas att Motorhistoriska Riksförbundets utredare varit i kontakt med utredningen på ett mycket tidigt stadium och att vi vid flera tillfällen bjudits in till överläggningar.

Gunnar Elmgren

P.S.

Det finns ca 372.000 fordon som är äldre än 30 år och alltså skattebefriade.



För första gången möttes två 2½ liters drophead coupé på ett Rileymöte:  
Ingvar Perssons och Erik Hambergs bilar. Bägge från 1950.

bl.a. en Austin A50, en Triumph Mayflower, en stor Wolseley från tidigt 60-talet och en rad andra trevliga engelska bilar.

När jag som bäst stod och torkade bort insektsrester på framskärmarna hörde jag plötsligt ett infernaliskt tutande. Det var Ingvar Persson som med nedfälld sufflett anlände från Varberg i sin magnifika Riley drophead coupé, lackerad i almond green. Med sig hade han sin gode vän Torsten, som bistått en hel del under den långdragna renoveringen. Ingvar backade noggrant in sin bil bredvid min. Ett bilmöte som vi länge talat om hade äntligen förverkligats! Detta var också det första klubbmötet med två drophead närvarande. Det blev också Ingvar som fick mottaga "The Long Distance Award".

Sedan anlände snart en rad Rileyvagnar: Torsten och Monika Grönvall kom i 1½ l 1949, Marie och Lasse Söderquist i 1½ l 1953, Ivan Axelsson i en verkligt snygg Elf 1967, Anders Muhr i sin fina 2½ l saloon 1950 samt Ronald och Monica Pfändtner i sin tjugisiga Kestrel Nine från 1936. Totalt åtta Riley infann sig, vilket var ett bra resultat. I andra fordon kom Bertil och Margareta Andersson från Kungsbacka (MG), Per och Karin

Lindson (Rover), Eddie Lidholm med askstommesspecialisten Ingemar Edlund (Volvo) samt Tor och Tor-Ole Bang-Steinsvik från Norge (BMW roadster). Lars och Anna-Britta Gustavsson från Göteborg tvingades i sista stund ta den moderna Volvon eftersom problem uppstått med topplocket på 4/68:an.

Framåt kl. 15 for vi alla till det relativt nyöppnade Rackstadsmuseet, där "Rackennålarnas" konst kunde studeras vid sidan av en del samtida nordiska konstnärer. Där fick vi också en kortare föreläsning om målarna runt sjön Racken. Det var ett trevligt och mycket uppskattat utflyktsmål, i sig väl värt en resa till Arvika!

Åter till fordonsmuseet höll vi sedvanligt årsmöte och därefter dukade Kent fram en verkligt förnämlig middag med helstekt oxfilé och potatisgratäng, som följdes av glass och jordgubbar. Det blev en verkligt lyckad och minnesvärd kväll, inte minst tack vare att det uppdukade långbordet stod mitt bland några av museets mest intressanta bilar. Stämningen förhöjdes dessutom av improvisationer i form av tal och sång som uppskattades mycket.

Söndagen bjöd på en del regn. Några valde att åka hemåt ganska snart, medan

vi andra for till Klässbols linneväveri, där vi lockades att köpa servetter, handdukar och bordsdukar av den mest förnämliga linne-kvalitet. Konsthantverkare i närheten visade dessutom keramik och glas. Enda plumpen i protokollet var lunchen som vi åt innan vi skildes åt. En tillfällig anhopning av gäster gjorde att väntetiden på maten blev kolossalt lång och de flesta av oss ville iväg innan eftermiddagen blev alltför sen.

Återresan gick utan problem för oss. Vi erfor dock senare att Kungsbackaborna råkat ut för ett missöde med reläet på sin bil under återresan. Inci-

denten slutade dock lyckligt.

När vi skildes från Ingvar Persson på lördagkvällen fick vi en inbjudan till nästa års rally, som kommer att äga rum i Varberg. Det blir en träff att verkligen se fram emot!

Erik Hamberg

## Uppsnappat

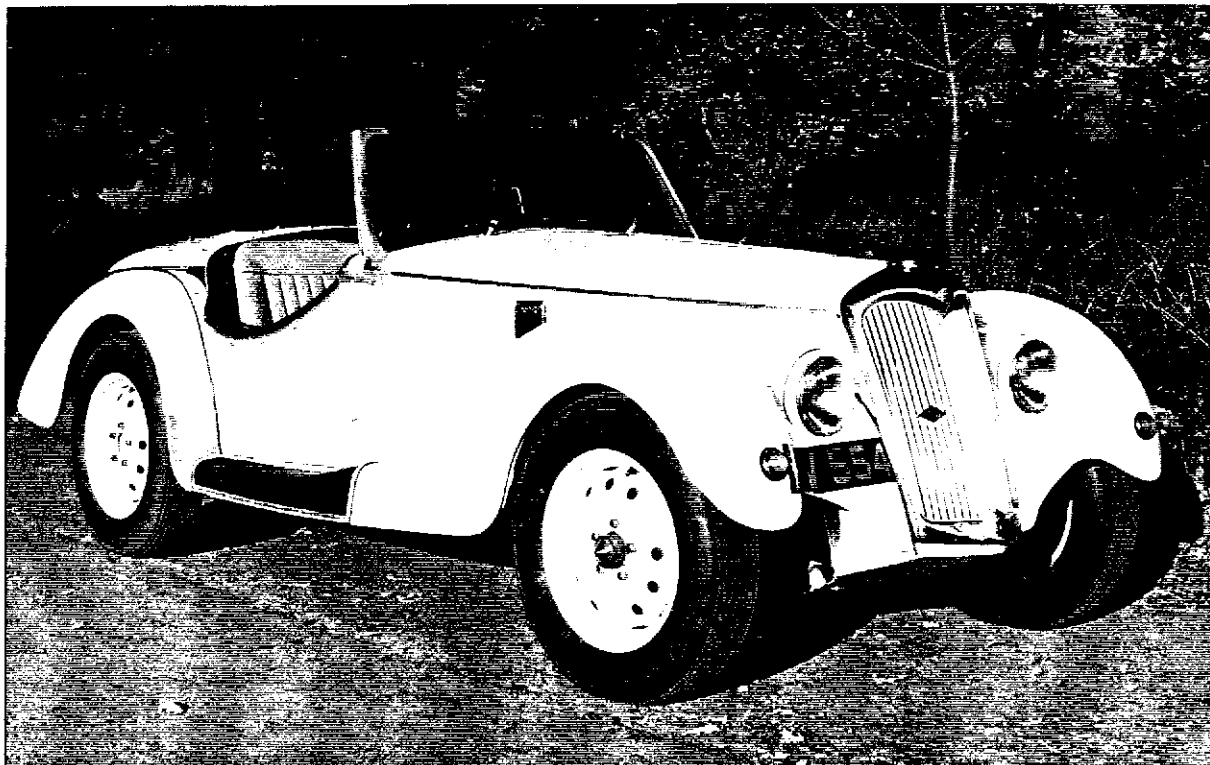
Nästa år arrangerar Svenska Rileyregistret ett rally i Varberg 11-12 juni.

Magnus Nergard i Malmö har köpt en Brooklands Riley som syntes på Ring Knutstorp i juli.

Vid Sofierorallystarten på Citadellet i Landskrona kom en äldre dam, Karin Jeppson från Dalby Kungsgård, fram till redaktören och sade att hon ägt en vinröd RM av 1950 års modell.

Vid Båstad Classic Car Show kom en äldre herre, som arbetat på Förenade bil i Göteborg, fram till redaktören och berättade att många rederidirektörer körde RM Rileys på den tiden.

I Practical Classics, Spring 1999 förekom en artikel om Riley Kestrel.



breddats. Skärmarna kan lätt skruvas av och lämnar då kvar en helt insluten kaross helt i stål och aluminium. Sätena har sänkts 2 tum. Vindrutan kommer från en MG Midget och har gjorts lägre och smalare. Cockpiten är klädd i rött skinn. Suflett, sidor och sittbrunnsskydd är i vinyl.

Bilen byggdes 1983 av Dennis Ramsey i

### Special 2-seater Riley roadster

Denna bil har varit annonserad till salu i i sommar för £ 15.000. Det rör sig om ett specialbygge baserat på en RMB 1952. Bilen är byggd på ett RMC Roadster chassi som förkortats med 24 tum. Bakersta chassisektionen har vänts upp och ner. Motorn är moterad 3 tum längre bak än vanligt. Fjädringen har reducerats till sju blad och placerade ovanför bakaxeln. Ramen har gjorts lättare genom en mängd hål. Kylaren har kortats med 1½

tum. En skyddsplåt i aluminium har nitats under chassiet. Bilen har standardfälgar som gjorts lättare med nio stycken 1 ¼ tums hål.

Motorn är en standard 2½ litre med standardväxellåda. Den har en Serck MGB oljekylare. Girling hydrauliska bromsar runt om och lättade bromstrumror. Elektrisk fläkt framför kylaren.

Framstänkskärmarna är original men något ändrade, bakskärmarna har

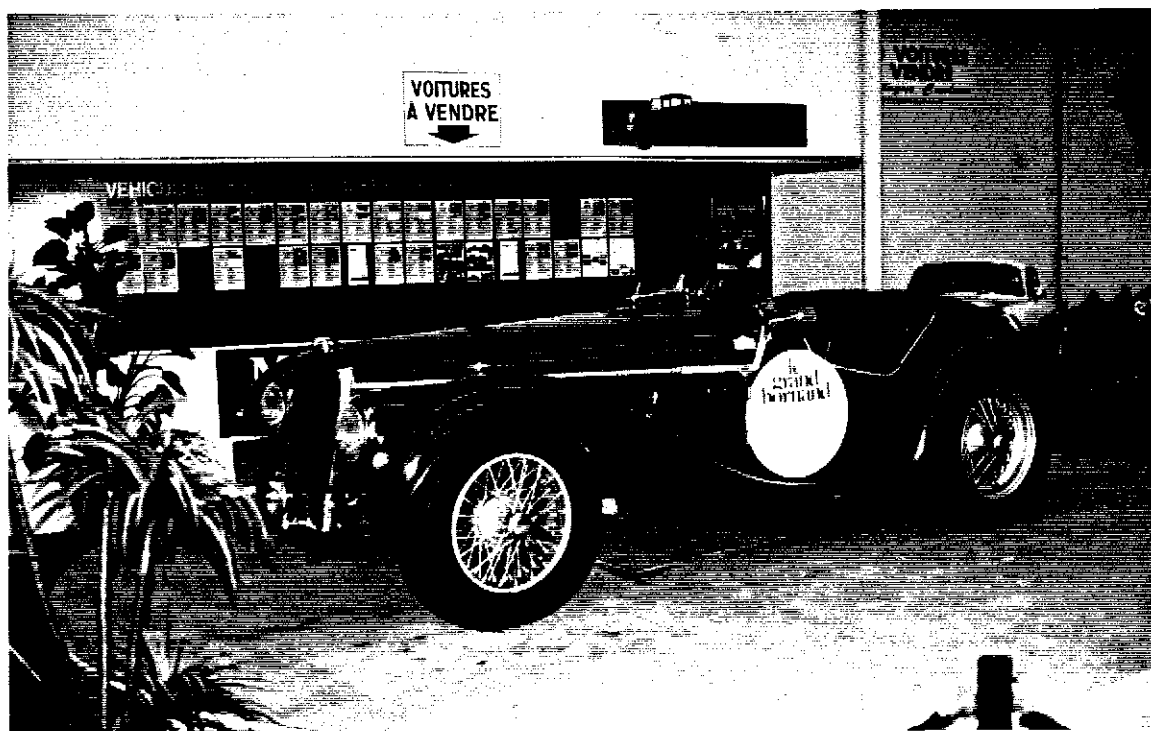
Sterling och är lackerad i en gräddgul nyans (cream).

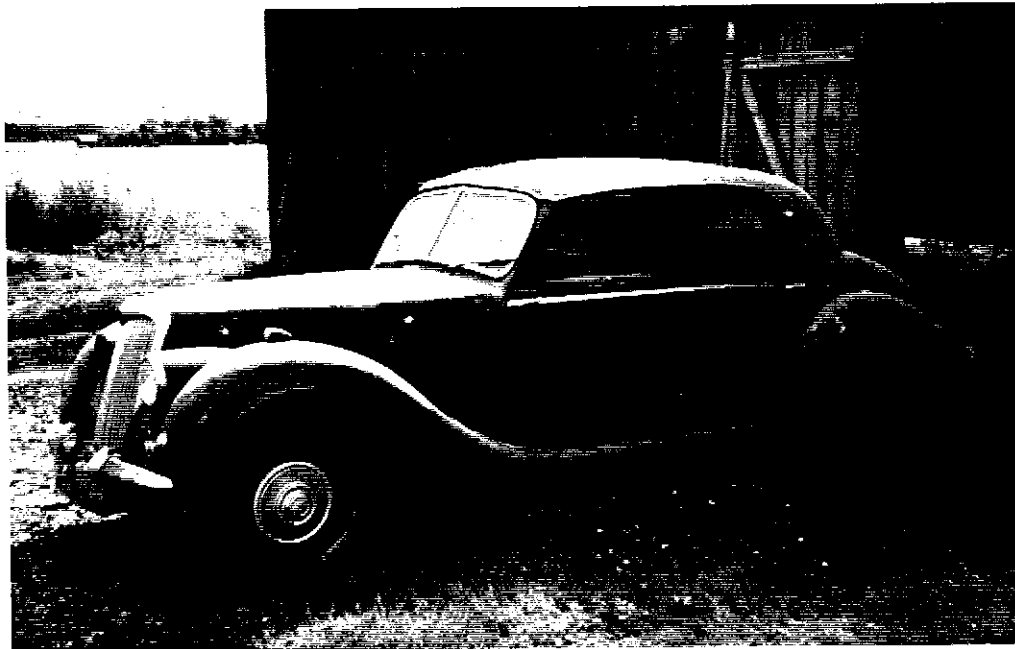
*Bild och text ur R.Memoranda Oct 91.*

Redaktören försöker hänga med i utvecklingen och gör därför stavningskontroll av sina och medlemmarnas alster i sin dator. Varje gång stavningskontrollen kommer till ordet Riley stannar den upp och har fräckheten att föreslår ordet Relik...

*Av bilden framgår att bilen är utrustad med en preselector växellåda och att hjulbultarna är typ Riley centre-lock. Strålkastarna är av torped typ som sticker ut ur skärmarna a la RM Rileys.*

*Man skulle verkligen vilja se vad som finns under huven.*





## Säljes

Säljes: 1½ litre saloon 1947, chassinummer 37 S 13228. Bilen är i behov av fullständig renovering; en hel del svets- och träarbete erfordras. Ett i det närmaste helt komplett och orört objekt. Motorn går runt.

Lars Ulfberg  
Tränsta,  
731 92 Köping

Tel. 0221-420 05  
070-337 07 01

## Ur andra Rileyblad

### R. Memoranda April/May 1999

#### Artiklar

Rover/BMW

Club Stand at Alexandra Palace  
The Healey 2.4 litre Chassis

#### Till salu

RMA 1947, drophead conversion, £ 14.500  
RMB 1949, 30 years with present owner, £ 6.750  
RMC 1949, excellent, £ 18.000  
RMA 1950, abandoned project, £ 500  
RMB 1951, needs some work, £ 1.300  
RMB 1951, restored, £ 4.500  
RMB 1952, restored, excellent, in USA, £ 13.000  
RME 1952, very good condition, £ 5.750  
RME 1954, restored to good standard, £ 4.750  
RME 1954, needs a little tidying, £ 4.500

### R. Memoranda June 1999

#### Artiklar

Back to Riley Glory Days  
Modifying an RMB to modern traffic  
(disc brakes, 5 speed Volvo gearbox)  
The Healey 2.4 litre Chassis

#### Till salu

RMA 1948, pristine condition, £ 6.950  
RMA 1948, nice but needs total revamp, £ 2.500  
RMB 1951, original car, £ 4000  
RMA 1952, restoration winner, £ 4.950  
RMB 1952, restored, excellent, in USA, £ 13.000  
RME 1953, first class in all respects, £ 5.250  
RMF 1953, very original, excellent, £ 12.000  
RMH 1956, Pathfinder, needs total rebuild, £ 450

### R. Memoranda July 1999

#### Artiklar

Additives - An Explanation  
Photos of gearbox conversion  
Drop Dead Drophead

#### Till salu

RMA, 1947, sound honest car, £ 3.250  
RM Roadster Special, £ 15.500 (bild)  
RMF, 1953, body restored, interior orig, £ 8.250  
RMA 1949, restored to perfect condition, £ 10.000  
RME, good condition, £ 4.500  
RMB, 1948, ex-Police car, VGC, £ 9.750  
RMD, 1951, Drophead, VGC, £ 16.500  
RMB, 1952, needs restoring, £ 450  
RMB, 1952, original throughout, £ 5.550  
RME, 1953, complete but needs finishing, £ 1.550  
RMB, 1952, in USA, Excellent cond., £ 13.000  
RMB, 1950, VGC, £ 5.000  
RME, 1954, restored + 54 Ferguson tractor, £4500  
RMC, 1949 Roadster, restored, £ 15.000

### The Riley Record, March/April 1999

The Journal of the Riley Motor Club Ltd.

#### Artiklar

Rapporter från klubbaktiviteter

#### Till salu

RMA 1948, attractive, reliable car, £ 3.250  
RMD 1950, £ 14.000  
Riley 1.5 1964, used daily, £ 1.400  
Riley Elf 1968, 11000 miles from new, £ 3.200

### The Riley Record, May/June 1999

The Journal of the Riley Motor Club Ltd.

#### Artiklar

Rapporter från klubbaktiviteter

#### Till salu

Riley Gamecock, 1932, £ 9.750  
Riley Adelphi, 1935, 12/4, preselector, £ 3.000  
RMB, engine runs, mobile, £ 2.000  
RMB 1949, £ 6.750  
RME 1954, £ 4.500  
RM Roadster Special, excellent, £ 15.000 (bild)  
RMH 1956, Pathfinder, very good cond., £ 3.250  
Riley 1.5, 1961, very pretty car, £ 2.250  
Riley 1.5, 1962, exceptional cond., £ 2.500  
Riley 1.5, 1960, used regularly, £ 1.200  
Riley Elf, 1963, excellent cond., £ 2.000  
Riley Elf Mk II, 1965, one owner, £ 450  
Riley 1300 Mk II, 1968, lively performer, £ 800

### The Riley Record, July/August 1999

The Journal of the Riley Motor Club Ltd.

#### Important notice

Will you please note that Mr. Ian Gladstone has taken on the position of National Spares Manager for the Riley Motor Club Ltd.

#### Artiklar

Rapporter från klubbaktiviteter  
Dismantling the Big 4 Rear Axle

#### Till salu

Riley 9 Monaco Special Series Saloon 1933  
Riley Merlin 12/4, 1936, £ 4.000  
RMB, 1952, £ 4.195  
RME, 1953, Running Board Model, £ 3.750  
RME, 1954, Unfinished project, £ 2.500  
RME, 1954, £ 7.000 spent, price £ 2.850  
RMA 1947, Excellent condition. Best offer.  
RMH, Pathfinder, 1956, VGC, £ 3.250  
Riley 2.6, 1957, £ 2.100  
Riley 1.5 Mk 3, 1962, Good, £ 2.250  
Riley 1.5, 1963, needs work, £ 700  
Riley 1.5, 1960, very usable classic, £ 1.850  
Riley 4/72, 1964, Excellent, £ 1.250  
Riley Elf, 1965, needs some attn, £ 450  
Riley Elf Mk 3, sound, £ 750