

RILEYBLADET

Nummer 3, 1995

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 17

Riley på väg till nytt liv

Tyska BMW, ny ägare till brittiska Rover, har planer på att återuppliva ett gammalt hederligt bilmärke: Riley. Det blir en upplyxad variant av Rover och tanken är att den skall konkurrera direkt med Jaguar.

Då blir det också slut med Hondamotorer och framhjulsdraft. Den nya Rileyn som väntas om några år, baseras på BMW:s S-serie och blir bakhjulsdriven.

Fast den får säkert engelska attribut såsom läderklädsel och träpaneler. BMW har också planer på att låta Rover göra en helt ny Hundkoja, lika radikal för slutet av 90-talet som kojans var när den kom. Det talas t ex om en trecylindrig motor.

Ovanstående, smått sensationella, notis stod att läsa i Svenska Dagbladet den 6 maj, 1995. Mer om detta i Sunday Times artikeln på sidan 4.

I detta nummer:

Riley på väg till nytt liv	1
Association of Riley Clubs	
Vrams GP 1933/1995	2
Rapport från årsmötet Norge-England T&R	3
Nytt "Life of Riley" Ur The Sunday Times	4
forts. "Life of Riley"	5
forts. Norge - England T&R	
Allehanda	6

The Association of Riley Clubs

är en sammanslutning av de tre brittiska Rileyklubbarna:

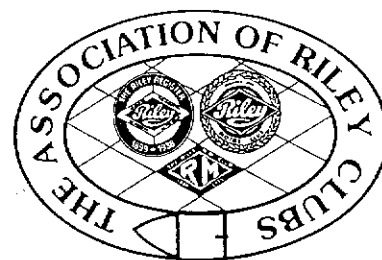
*The Riley Motor Club
The Riley Register
The Riley RM Club*

Ordförande är Victor W. Riley och sekreterare R.J. Haviland.

Föreningens målsättning är att öka samarbetet mellan de tre klubbarna och genomföra gemensamma aktiviteter. En sådan gemensam

aktivitet är Rileys 100-års jubileum nästa år.

Preliminärt går 100-års jubileet av stapeln 18-19 maj 1996 i Coventry. Reservdatum är 1-2 juni. Något program har ännu inte publicerats, men Rileybladet återkommer med information om detta historiska evenemang.



MOT test i England. "Verkstäderna ser skröpliga ut men är väl utrustade och engelsmännen är bra på bilar som tillverkades den gång de kunde det". Bland annat så, säger Tor Bang-Steinsvik i sin reserapport på sidan 3.

VRAMS GP 1933/1995

År 1933 kördes Sveriges första sommar Grand Prix i den vackra naturen vid Söderåsen. Banan, som var 29,7 km lång och skulle köras tolv varv, bestod av landsväg och tävlingen skulle få karaktär av dåtidens Targa Florio på Sicilien, ett av de hårdaste loppen vid sidan av Mille Miglia och Le Mans. Starten för Vrams GP var förlagd till en plats utanför Norra Vram, där läktare, restauranger, korvförsäljare, kaféer och mycket annat tillfälligt fick sin hemvist. Inne i Bjuv vid hotellet slog sig folk ner på medhavda pinnstolar för att få en skymt av de berömda lunchgästerna. Hit till Bjuv hade kommit franske storfavoriten Louis Chiron, som tämligen lätt ansågs kunna bärga första priset på 10.000 kr. Mycket pengar på den tiden! Där satt den italienske ädlingen, markisen Antonio Brivio, visserligen bara andraförare i det italienska Alfa Romeo stallet, men här i lilla Sverige en världsstjärna. Vårt svenska hopp P.W. Widengren, engelsmannen Whitney Straight, norrmannen Eugen Björnstad och många många fler av dåtidens racerförare.

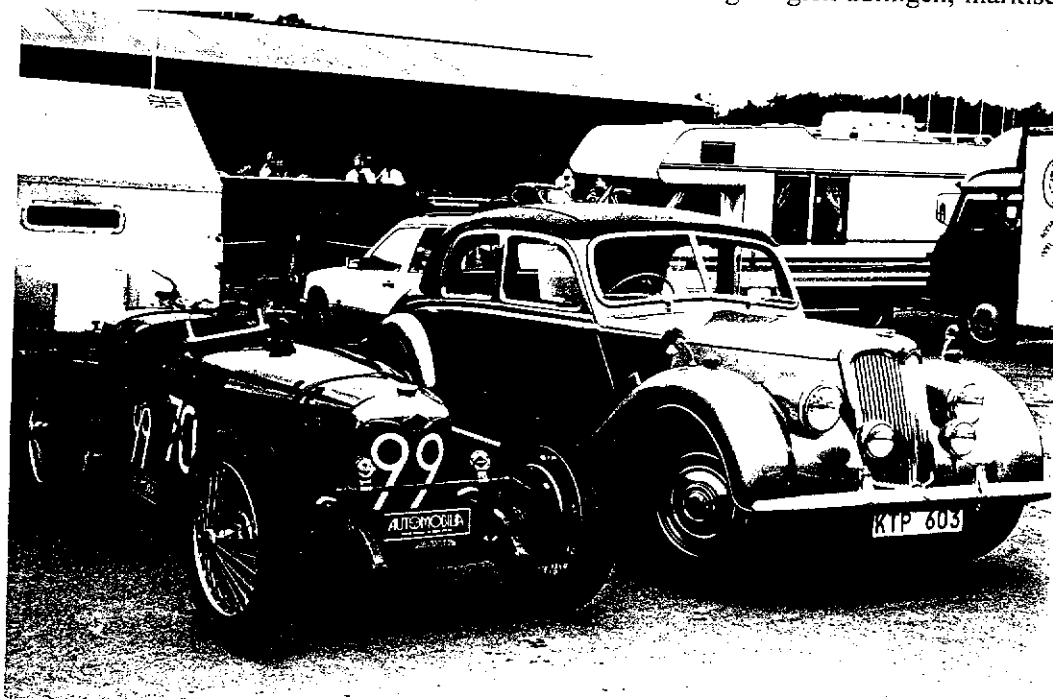
Tävlingen fick en våldsam inledning, då bara några minuter efter start den mångtusenhövdade åskådarskaran vid startplatsen i Norra Vram kunde se en gigantisk rökpelare någon halvmil bort mot Södra Vram. Katastrofen var ett faktum, en mekaniker dödad, ett hus nedbrunnet till grunden, och Sveriges första Sommar Grand Prix

skulle aldrig få någon efterföljare! Det har nu gått sextiotvå år sedan tävlingsbilarna susade fram utefter landsvägen i nordvästa Skåne, och många har glömt den tragiska händelsen som satte punkt för äventyret sommar GP i Sverige,

Lördagen den 22 juli 1995 anordnades så VRAMS GP 95 i samarbete mellan Bjuvs kommun, MGCC och Jaguarklubben. Ett rally som exakt följde 1933 års sträckning, men vars slutmål förlades till Ring Knutstorp. Redaktören anmälde sin föga racer-mässiga Riley 1½ saloon med motiveringen att bilen kunde representera Rileymärket som under 20- och 30-talet var så framgångsrikt på tävlingsbanorna.

som faktiskt körde Vrams GP 1933. Ni minns det lyckade Riley mötet i Västerås 1991... Vi besökte Bertil Lindblad och fick beundra hans vita Mercedes SSK 1929. Den bilen kördes av finländaren Karl Ebb vid Vrams GP 1933.

Ännu en Mercedes Benz SSK deltog, körd av Börje Dahlin. Hans SSK kom först fram till den svåra kurvan vid Södra Vram. Det gick alldeles för fort och bilen for av vägen. Mekanikern, Erik Lafrentz, slungades ut på vägbanan. Tvåan i loppet, Olle Bennström i en Ford, hinner inte väja utan kör över Lafrentz som omedelbart dödades. Bilen kastas mot ett hus som fattar eld. Tävlingen fortsatte dock och så småningom gick ädlingen, markisen



Roland Haraldssons 9 hp Brooklands 1929 och Anders Lindners RMA 1952 på Ring Knutstorp i samband med Historic Superprix och Vrams GP den 22 juli, 1995. Foto: Ingrid Thorell.

Den blev antagen och fick sålunda delta i ett mycket trevligt rally.

Framme vid Ring Knutstorp stod en annan Riley, en riktig racerbil, Roland Haraldssons 9 hp Brooklands. Se bild...

Ett litet pris vanns vilket mottogs ur Martin Strömbergs hand - en man

Brivio i mål som segrare. Hans medelfart på den till större delen grusade banan var 124,4 km/h.

En lustig detalj är värd att nämna. Tävlingssekreteraren hette Astrid Lindgren. En dam vars namn skulle bli välkänt över hela världen för sina fantastiska barnböcker...



Rapport från årsmötet

I samband med årets Rileyträff i Borås den 10-11 juni 1995 avhölls Svenska Rileyregistrets årsmöte.

Stadgeändringar som innebär att klubbens ordförande väljs på ett år och övriga styrelsemedlemmar på två år (årligen utses halva antalet), godtogs.

Styrelsens utseende efter årsmötet:

ordförande: Erik Hamberg (- 96)
 sekreterare: Holger Nilsson (- 96)
 kassör: Torsten Grönvall (-97)
 ledamöter: Rune Möller (- 97)
 Ronald Pfändtner (- 96)

suppleanter: Roland Haraldsson (- 97)
 Håkan Wikström (- 96)

revisorer: Anders Borneving
 Jonas Reiner
 suppleant: Per Lindson

valberedning: Eddie Lidholm
 Per Lindson
 suppleant: Lars Gustavsson

(Revisorer och valberedning väljs för ett år)

Övriga "befattningar"

Reservdelar: Erik Hamberg
 Rileybladet: Anders Lindner
 MHRF-förs.: Rune Möller

Vi tidpunkten för årsmötet var klubbens medlemsantal 114.

Årsavgiften bestämdes till 75 kr för medlemmar bosatta i Sverige och 100 kr för medlemmar bosatta utanför Sverige.

I slutet av juni bjöd familjen Bang-Steinsvik sin trofasta Riley RMF på en semester i gamla hemlandet. Resan gick via Göteborg - Harwich och iallt tillryggades över 2000 km. Kanske en förövning inför Rileys 100 års jubileum i Coventry 1996...

Norge - England tur & retur med RMF

av Tor Bang-Steinsvik

Först litt om hvordan bilen trivdes

Vi kjører relativt hardt slik at motor, drivverk och bremsar må leve opp til dagens trafikk. For hvert år føler vi att det blir hardere vilkår på veiene, det tetnar seg fort til og i England ligger bilene helt i støtfangeren på deg.

Rileyn er nydelig på langstrekket, den har tilstrekkelig kraft og marsjhastigheten holder rikelig mål.

Som sagt tetner det seg ofte til og vi kunne stå i rundkjøringer opptil en halv time, f.eks. når flere "roundabouts" avløste hverandre. RMFen er utstyrt med trykk radiator og det var godt å ha i slike situasjoner. Det første spørsmålet vi fikk fra gammelbileiere var om radiatoren kokte. Det gjorde den ikke under noen forhold og vi etterfylte ikke en dråpe vann.

RMFen har helhydrauliske bremsar og større tromler slik at også bremsene holder mål og den er slett ikke tung på pedalen. Radialdekkene er velegnet for denne bilen. Den hadde diagonaldekk da vi anskaffet den og bilen hadde en slem tendens til "vandring" noe som ble helt borte da vi satte på radial.

Den er stø å kjøre uten vibrasjoner eller andre nykker, men i bytrafikken er den tung med sin lange hjulavstand og tyngde over forhjulene. En dreven engelsk 2½ eier som prøvde den mente dog at vårt ratt var meget lett.

Som dere vet gir det å leve i og med en bil over lengre tid et fornyet forhold og selv på mine eldre dager når makeligheten begynner å ta over skal jeg satse på å bruke bilen, den fortjener det.

MOT test (besiktning)

Vi besøkte Rileyvenner i Newbury og jeg benyttet anledningen til å være med på MOT test av en RMA (1½ litre). I garasjen før start ble støtdemperne tørket tørre. De svettet og skulle byttes senere, men for denne anledningen holdt det å tørke dem tørre. Gyngetest avslører ikke en Riley. Ikke alle MOT verksteder har kompetanse til å ta en gammel bil og kan komme med de rareste merknader. Det er viktig å velge riktig verksted og gammelkara finner du på landet. Verkstedene ser skøplige ut i det ytre, men de er godt utstyrte og britene er gode med biler som ble produsert den gang de kunne det...

Testen var meget grundig og i det siste er det kommet til mange detaljer som f. eks. at bensinlokket skal være tett og at det sitter godt, røsk-røsk. Tetstet tok 20 effektive minutter. Avgastest på eldre biler er ikke obligatorisk, men CO verdien på denne målte 7,5. En liten justering på stedet bragte verdien ned til 4,2.

Riley RM Club National Rally Beale Park 24-25 juni, 1995

120 biler var samlet på en stor gresslette i en naturpark nær Pangbourne (Reading). Foruten reservdelstelt, regaliasalg, "driving test" og "treasure hunt" var det lite som foregikk og det blir fort kjedelig for de uinnviete å se de samme bilene. Imidlertid vi traff venner og venners venner, været var det beste, vi ble tatt godt vare på av gjestfrie briter og "selv mor" hygget seg. Variasjonen fikk vi da vi spiste publunch utenfor området. Den lokale veteranklubben var på søndagstur med steam och svinghjul

forts. sid. 5 spalt 1

Det blir ett nytt "Life of Riley" när det ljuva 50-talet får en renässans.

Artikel ur *The Sunday Times*, 16 april, 1995 av John Harlow och Matthew Lynn.

Riley, ett av de mest framstående engelska bilmärkena, är på väg tillbaka. Rover kommer att återuppliva favoriten från 50-talet för att göra en offensiv på lyxbilsmarknaden.

Den pånyttfödda Rileyn kommer att föra Rovers fana i USA i kampen mot Fords planerade "baby" Jaguar, den så kallade X200. Rileyn kommer även att säljas i Europa med ett baspris på 20.000 pund.

Av de första modellskisserna att döma kommer den nya bilen att bära stildrag från Pathfindern och 1.5 modellerna: stående kromgrill, runda strålkastare, och elegant svepande linjer. BMW som köpte Rover förra året för 800 miljoner pund, umgås även med planer på att väcka en annan 50-tals favorit till liv, nämligen Austin Healey.

Rileyn (med kodnamn SD2) kommer att ersätta nuvarande Rover 800. Möjligen kommer den att introduceras inom tre år, i tid till 100 års jubileet av den första Rileyn som handbyggdes i Coventry av en familjeägd karosserifirma.

Rileyentusiaster är förtjusta. "Den ser ut att bli en underbar bil" säger Peter Ratcliffe, som restaurerar 30-tals Rileys i sin verkstad i Burstwick nära Hull. "Om den blir mer än bara ett Rileymärke på en Rover 800, eller en övning i retrospektiv stilgivning som är

föråldrad redan innan den kommer ut, så kan den bli en klassiker".

Beslutet att återuppliva Riley är den största nyheten från BMW sedan man köpte Rover. Många motståndare till övertagande av Rover fruktade att BMW skulle köra den sista stora engelskägda biltillverkaren i botten. Istället har tyskarna budgeterat 2 miljarder pund över en femårsperiod för investeringar i brittiskbyggda modeller, vilket skulle öka gruppens tillverkning med 50% till 750.000 bilar om året.

Det slutgiltiga beslutet om Rileyn tas först nästa år, men BMWs styrelseordförande Bernd Pischetsrieder har redan sagt att han tagit ställning för att återintroducera flera av det stora brittiska bilmärkena: kända namn som Riley, Austin Healey och Wolseley vilka hamnade i Rovers ägo när den brittiska bilindustrin fusionerades.

Särskilt tyskarna samlar Riley, och då helst de stora modellerna som t. ex. Riley Kestrel 1934. Det var denna modell som fick BMW att en gång tidigare försöka ta över märket. År 1937 var BMW mycket nära att köpa företaget av familjen Riley som då var i akut behov av pengar. Men krigsmolnen hopade sig och affären blev aldrig av.

Istället införlivade bilindustrilisten Lord Nuffield företaget i Nuffieldgruppen som då blomstrade under hans ledning. Rileyn som ofta syntes i vilda biljakter i engelska filmer på 50-talet råkade i permanent förfall under BMC och lades slutligen ner 1969 av British Leyland.

Även om Pischetsrieder uttalar sig nostalgiskt om denna brittiska klassiker så är en nylansering av märket inte någon sentimental gest. Retroperspektiv formgivning är högsta mode just nu när eleganta linjer tar över från 80-talets "läddesign". "Men man kan inte bara plocka fram ett bilmärke ur det förgångna utan att utnyttja framtidens teknik" säger Robin Wright, styrelseordförande i WCRS, BMWs engelska reklambyrå. Men rätt utnyttjat kommer Rileymärket att vara en definitiv tillgång.

BMW har planer på en hel rad återupplivningar. I förra veckan sa Pischetsrieder som är systerson till Sir Alec Issigonis, mannen som gjorde Hundkojan (Austin Mini), att det kommer en efterföljare till morbroderns bil som lanserades 1959.

"Målsättningen är att få den nya hundkojan lika stilbildande som originalet, och det blir ingen lätt uppgift" säger han och tillägger att den kommer tidigast om tre år.

John Towers, styrelseordförande i Rover avväger f.n. ett beslut om att före sekelskiftet återlansera en annan favorit från 50-talet nämligen Austin Healeyn. "Det skulle bli en bil med mycket hår på bröstet precis som sin föregångare, och den skulle främst rikta sig till hängivna bilförare" säger en källa inom Rover. Den kunde bli ett alternativ till den lilla Austin Healy Sprite kopia som ännu tillverkas på Isle of White och säljer bra i Japan.

Austin Healey har fått sitt namn efter sin konstruktör Donald Healey som vann Monte Carlo rallyt 1931. Märket vann många hastighetstävlingar under tidigt 50-tal, men liksom Rileyn urvattnades märket och avlivades slutligen av British Leyland. Rovers formgivare har länge sökt efter en

forts. nästa sida spalt 1

forts. "Life of Riley"

snabb sportbil med bred kylare och ett akterparti som för tankarna tillbaka till sportvagnar som Austin Healey 3000 och Sprite.

Rover har redan lyft av skynket på sin återuppståndna MG, den s.k. MGF, som ska börja säljas i höst. "Men det är nog fortfarande för tidigt att väcka Triumph Dolomite till liv..." sa Rovers talesman.



forts. Norge - England T&R

fra 1908 og deromkring. Og for oss som leter etter individuelle forskjeller og undres over at ikke en Riley er identisk med en annen går tiden fort og vi fornyer gammelt kjennskap.

Bourton-on-the-Water

Der har vi vært før og vi kommer gjerne igjen. Dersom dere leter etter stedet i kartmappen så vær observant på at navnet er "Bourton". Vi selv og alle som skulle hjelpe oss fant ikke stedet i registeret fordi vi glemte o-en. Den lille sjarmerende museumsbygningen var denne gang smykket med Union Jack, V-tegnet og teksten "50 Years". Foran var en Austin Seven 19xx opstilt og emblemet på radiatorgrillen forestilte et biplan med teksten "Brooklands School of Flying".

Det var ikke bare på museet vi kunne glede oss over godbiter. Vi så edle ting i gatene og jeg støtte bl. a. på en meget skjelvende eldre herre som etterfylte radiatoren på sin 1932 Alfa Romeo 6C 1750 sportsbil.

Heritage Motor Centre

Sentret ligger i Gaydon nær Warwick og dette er Roverland. Land

Rover eiere er godt kjent her og noen har sikkert prøvd seg på testbanene med gjørmebad for firehjulstrekkere. Men stedet har også et stort museum, selvfølgelig kun for biler som tilhører slekten. BMW markerte seg tydelig som eiere og helt uten historisk tilknytning til det britiske er de ikke. Austin Seven ble bygget på lisens under navnet *Dixi* (vid fabriken i Eisenach 1928-1932, reds. anm.). Riley var selvsagt også representert. Vi så en 4½ h.p. vannkjølt Tri-car fra 1905, den første firehjuls produksjonsbil fra 1907, en 12/18 h.p. V-Twin fra 1911 og en RMA (1½ litre saloon).

Besøket er absolutt å anbefale og for variasjonens skyld nevner vi at Warwick Castle og Shakespeare's Stratford-upon-Avon ligger i samme området.

Riley Register Coventry Rally, 1-2 juli, 1995

Det egentlige oppmøtet er på søndag og da først er det salg av deler etc. Vi skulle imidlertid nå fergen hjem på søndagen og det ble med lørdagen for oss.

Vi var på plass ved elleve-tiden og

følte oss nokså ensomme frem til lunch. Da begynte biler å trille inn og administrasjonen meldte seg med oppmerkning, plakater etc. Vi ble involvert i arrangementet og hadde noen hyggelige timer med slag-ferdige briter.

En vakker MPH replika (Adelphi basis) tiltrakk seg vår oppmerksomhet da en stivbeint hinkende ung mann steg ut av cockpiten. Han hadde startet i Paris om morgonen og kjørt non-stop.

Coventry Rallyet er spesielt med otroligt mange vakre og intressante biler. Tonen er tvers igjennom hyggelig og snobberiet er fraværende.

Vi var ikke alene fra Skandinavia. Ronald Pfändtner med familie fra Västerås kjente vi igjen fra tidligere Riley-treff i Sverige. Ronald har en 9 h.p. 1936 Merlin på beddingen og den er på veien neste år lovte han.

Beretningen er lang nok for denne gang, men vi har flere planer for resten av sesongen og det kan komme mere... om dere orker.



Oppstilling inför Riley RM Club National Rally, 24-25 juni 1995 på Beale Park nära Reading. Närmast kameran "The Great White Norwegian" inköpt av Tor Bang-Steinsvik i Norge 1985 och först presenterad i Rileybladet i nr 2/86.

Allehanda

Per Lindson har köpt Carl-Eric Häljebos gröna 1½ litre saloon.



Vinnaren av korsordet i Rileybladet 1/95, Tore Stenberg i Hindås, har fått boken *The Marques of Coventry*, författad av Brian Long. Den omfattar 122 sidor, varav s. 54-59 tar upp Riley. Boken kommer från MarGie Bookshop (specialbokhandel i Stockholm för billitteratur) och kostar 295 kr.



Hindås den 18 juli, 1995

Stort tack för uppskattad bok beträffande Coventrytillverkningen (mycket intressant). Skall nu fortsätta mitt letande efter en 2½ l Riley. Vill gärna förädla mitt bestånd på sikt med färre antal bilar av högre dignitet. Fortsatt trevlig sommar!
Hälsningar, Tore S.



Från bokfronten kan även rapporteras att nytrycket av *The Riley Romance* är på gång. Boken kommer att recenseras i ett kommande nummer av Rileybladet.



En för Svenska Rileyregistret tidigare okänd 1½ RMA från 1950 såldes på en dödsboauktion efter Gösta Johnsson i Attarp, Bruzaholm den 26 augusti. Köpare var Fredric Nordh i Kisa som ropade in den för 11.000 kronor. Mer om bilen i nästa nummer av Rileybladet.



I detta Rileyblad talas om 100 års jubileum både 1996 och 1998. Låt mig förklara. William Riley grundade *The Riley Cycle Company Limited* den 23 maj 1896. Man tillverkade först cyklar, sedan motor-drivna trehjulingar och bilar. Utvecklingen av den första fyrehjuliga Rileyn började redan 1893. Konstruktionen påbörjades 1896 och denna första bil stod klar 1898.

Red.

Riley Network

Rileybladet går till följande utländska klubbar som även skickar sina alster till oss.

The Riley Register

c/o G.L. Haviland
64 Laurel Avenue
Potters Bar, Herts.
EN6 2AB England

The Riley RM Club

c/o Nigel Wild
Church Lane
Hailey, Whitney, Oxon.
OX8 5 UD England

The Riley Motor Club

c/o J.S. Hall
127 Penn Road
Wolverhampton
WV3 0DU England

Riley Club Holland

c/o Nico Rietveld
Turfweg 68
3065 AK Rotterdam
Holland

Riley Club Schweiz

c/o Beat Fischer
Belvédèrestrasse 50
CH-8968 MUTSCHELLEN
Schweiz

The Riley Motor Club of Western Australia

P.O. Box 1186
East Victoria Park, WA 6101
Australien

The Riley Motor Club of Australia - N.S.W. Area

GPO Box 607
Sydney, NSW 2001
Australien

Andra Rileyklubbar är:
Riley Car Club of New Zealand
Riley Motor Club of Ireland
Riley Car Club U.S.A. Inc.
Riley Motor Club of Australia -
South Australia Area
Victoria Area
A.C.T. Area
New South Wales Area
Queensland Area

Nya Adresser

- 36 Persson, Hans
Löth
718 95 ERVALLA
- 86 Larsson, Hans
Curmansgatan 7
582 52 LINKÖPING
- 163 Hocking, Peter
57 High Street
Stretham, Cambs.
CB6 3LD England

Reservdelar

Vår klubb har ett reservdelslager. Behöver du något? Konsultera reservdelslistan och kontakta Erik Hamberg.

För tillgång till i stort sett alla delar till RM bilar bör man gå med i The Riley RM Club i England. Delar till förkrigs Rileys via Riley Motor Club och Riley Register. Även några privata firmor säljer delar.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande:

Erik Hamberg
Timrågatan 10
162 23 VÄLLINGBY
Tel. 08-739 18 17

Medlemskap i Svenska Rileyregistret kostar 75 kr för 1995. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5

RILEYBLADET**Redaktör:**

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Tel. 010-66 00 701
Fax 042-927 05

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.