

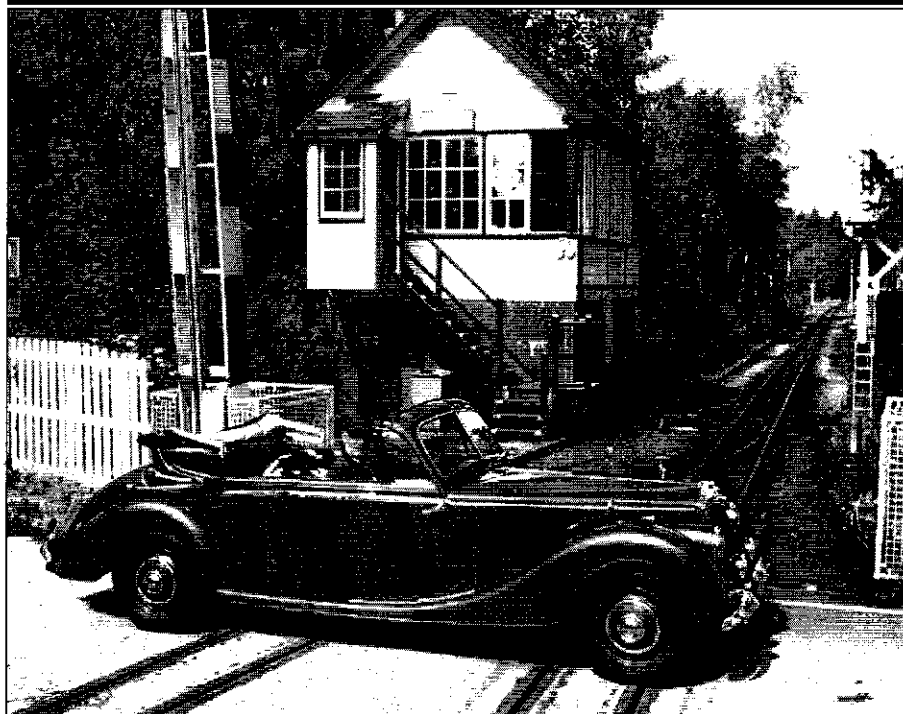


RILEYBLADET

Nummer 1, 2001

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 23



...Vid betraktande av bilden undrar man var gränsen går mellan små och stora pojkar och mellan fantasi och verklighet. Så tycker i alla fall red. som en gång hade elektriskt tåg, byggde Meccano och gjorde slingrande vägar i sandlådan för sina Dinkey Toys.

en katt. Vi var sugna på fika och som en tanke dök det imponerande Langley Castle upp och erbjöd kaffe och sandwich i minst sagt ståndsmässig miljö. Se foto av Rileyn parkerad framför ingången. Vi började sedan ett antal underbara timmar på ringlande smala vägar i ett arkadiskt landskap. Härliga öppna lövskogar, verkligt välskötta gårdar, solen sken! Det kändes nästan överkligt att äntligen vara mitt i den verklighet som jag diffust hade drömt om när jag köpte bilen för 36 år sedan. Riley är underbar på den här typen av väg, kraftfull, direkt känsla i ratten, hela tiden den magnifika vyn över motorhuven. Det bekräftades då vi stannade för att tanka. Många kom fram och beundrade, speciellt de äldre gentlemännen hade ett självklart kunnande om Riley som bara antyddes. De så vanliga i Sverige förekommande frågorna om värde och pris hörde vi aldrig trots mängden av människor vi pratade med. Engelsmän har stil.

Åk kvalitet

Från Newcastle körde vi sydväst, passerade Alston, Penrith och var därmed inne i det natursköna Lake District National Park. Sonen Anders som har upplevt Rileyn i alla dess renoveringsstadier var imponerad till tystnad över hur bekvämt vi färdades i "vraket" som han och hans kompisar smålett åt under åren som gått. Det kändes som ett privilegium att uppleva Rileyn på detta sätt med Anders. Han sa flera gånger att han aldrig hade trott att den hade en sådan åk kvalitet. Första vackra sjön var Ullswater där vi stannade, tog kort, njöt av stillheten och det fina vädret. Jag har glömt att säga att vi självklart körde öppet.

Med Drophead till The Lake District

Belöningen I

Som alla vi Rileyägare vet är RM en estetisk fulländning. Detta faktum blev en etablerad sanning en lördag i maj 2000 då det anordnades en British Car Week i Göteborg. Höjdpunkten var ett rally med avslutande festlig kortege uppför en avstängd Aveny i Göteborg från Gustaf Adolfs torg till Göta-platsen. Där skulle den speciellt inbjudne engelske generalkonsuln med huld maka välja ut en bil, den i deras tycke mest tilltalande. I rallyt deltog 74 bilar, de flesta i mycket fint skick. När konsuln på trappan framför konstmuseet tillkännagav sitt val fick jag hjärtklappning. Valet var min Drophead! Känslan av att gå fram och få en ståtlig (men hiskelig) buckla, applåder och ett pris som innebar resa med färja Göteborg-Newcastle för två personer, var oerhörd. Eva Holmes gav mig en jättekram och utbrast att segern var en triumf för alla Rileyägare i Sverige!

En resa till The Lake District i nordvästra England planerades till

augusti och som följeslagare kunde ingen vara mer lämplig än min äldste son Anders, nyss fyllda 31.

Åter efter 50 år

Som på alla resor är det de oväntade upplevelserna som ofta gör störst intryck. När vi stod i en VIP-kö i Göteborg och väntade på att embarkera färjan kör det upp fem Wolseley intill oss. Det är medlemmar från deras klubb som skulle köra en vecka i Skottland och träffa Wolseleyklubben där. Jag behöver väl knappast tillägga att kvällen i baren tillsammans med dessa gentlemän med sällskap vidgade många redan vida vyer!

Det var en omtumlande känsla att ratta Rileyn de första metrarna på engelsk mark. Åter efter 50 år! Efter mycket kort tid kändes vänstertrafiken väldigt naturligt.

Speciellt de äldre gentlemännen

Vi lämnade motorvägen så snart som möjligt och kom in på riktiga engelska, slingrande vägar där Rileyn spann som

Utsiktsfreaks

Vi fortsatte längs de slingrande vägarna kantade av höga stengärdesgårdar lagda av platta stenar med ett speciellt mönster där näst översta lagret stack ut lite. Klockan närmade sig fyra då vi i treans växel passerade Kirkstone Pass med 14 % lutning på en sträcka av två kilometer. Bilen kändes inte ens ansträngd! Vid krönet av passet fanns naturligtvis ett *inn*, enligt skylten grundat 1580. Därifrån var utsikten över Lake Windemere, ca sex km avlägsen, helt betagande. Blå himmel, klar luft gjorde oss helt uppspelta – utsiktsfreaks som vi är båda. Lake Windemere, 18 km lång och bara några kilometer bred är omgiven av höga kulliga berg med lövskog. Massor av får höll landskapet öppet och inbjudande. Förutom naturupplevelsen är Windemere mest känd för sitt Steamboat Museum av unik världsklass. Där finns 15 ångslupar, den äldsta från 1855 i "good running condition". Enligt Guinness äldsta båten i världen med fungerande originalmaskin. Samtliga båtar, där den yngsta var byggd 1927, används flitigt under hela sommaren.

Efter 18 mils njutning i Rileyn intog vi staden Bowness-on-Windemere och hittade ett bra B & B (foto med suffletten uppe) och åt en välförtjänt middag på en restaurang med utsikt över hamnen. Staden är centrum för all aktivitet runt sjön, massor av folk, men trots det med en gammaldags charm. Det sista jag minns innan jag somnade var minnet av utsikten över huven hela dagen. Jag somnade oerhört nöjd.

Alladins grotta

Nöjda var vi dock inte följande morgon. Ösregn. Under den goda frukosten minskade regnet och när vi lämnade huset för att köra till Steamboat Museum, då klarnade det upp. Prick klockan tio gick vi in i denna Alladins grotta till museum. Vi blev helt mållösa över sluparnas skick; blänkande mässing, fernissad mahogny, oerhört vackra skrov. Vår guide, en äldre gentleman, berättade om allt, beskrev varje båts historia, dess svagheter och goda egenskaper. Så fascinerad har jag aldrig tidigare varit i något museum. När han sedan talade om att en ångslup byggd 1892 skulle avgå klockan elva för en guidad en tur med tea and scones ombord, var lyckan



Langley Castle från 1350 samt en RMD från 1950.

total. Behöver jag nämna att det var strålande sol? Båten gick nästan ljudlöst i sex knop, endast väsandet från maskinen hördes. En högtidsstund för en ångmaskinsfantast! Efter en sådan båtfärd med starka sinnesrörelser kräver kroppen vätska och lyckligtvis var det inte långt till ett trivsamt vattenhål där en öl släckte törsten.

Tävling för masochister

Färden fortsatte söderut, vi nådde havet, Morecambe Bay. Målet var en intressant klosterruin belägen på en liten ö. Vi kände historiens vingslag,

upptäckte att det simmade människor i det iskalla vattnet. Vad var detta? Jo en engelsk tävling för masochister; de skulle simma runt klosterön, cirka två kilometer, en verklig prestation.

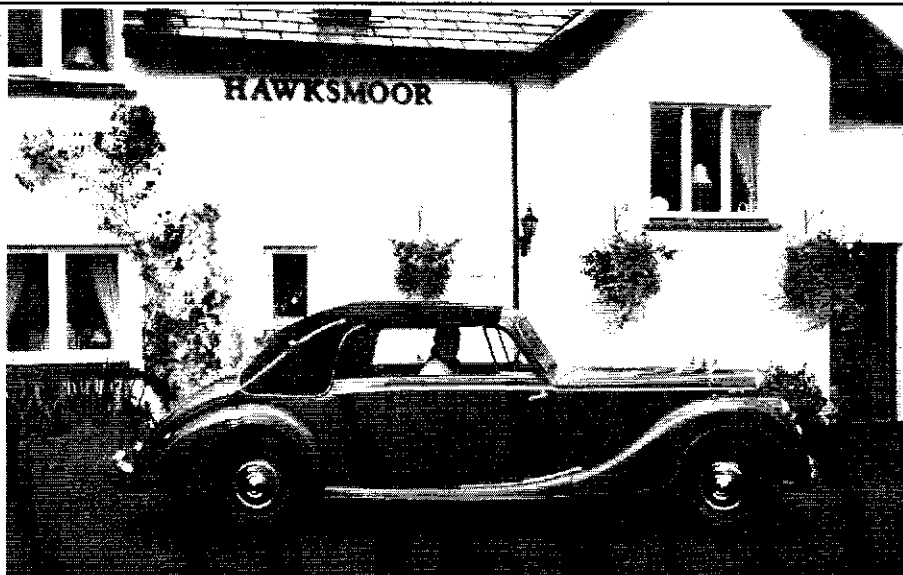
Många vinkade med sina käppar

Vi hade fått nog av havet och vände vår vackra grill norrut upp genom The Lake District till den både berömda och vackra sjön Coniston Water. Detta var sjön där Malcolm Campbell gjorde sina världsrekordsförsök med båtarna Bluebird I, II, och III. Han omkom då en kastvind fick båten ur kurs i 200 knops fart (370 km/h). Staden Coni-

ston var centrum för en omfattande friluftsvksamhet runt om i bergen. Det vimlade av vandrare längs vägarna, många vinkade med sina käppar då vi passerade (så kan man kanske tyda det - red.). Överhuvudtaget var det ett rent nöje att parkera bilen; intresserade, men aldrig påflugna människor i alla åldrar kom fram för att prata och många undrade varifrån vi kom. Vi var överens om att Coniston var en plats dit vi gärna återvänder och ägnar några dagar. I kvällningen hittade vi övernattnig i staden Ambleside, belägen längst norrut vid Lake Windemere.

Ett litet dropp

Nästa dag fortsatte vi mot norr, tyckte att vi hittat ett intressant vägval över ett pass, men då asfalten övergick i grus och skyltar markerade en stigning på 25 % tog förnuftet överhand och vi valde en mindre utmanande men ändå naturskön väg. Rileyn lunkade på, vi lämnade naturparken och kom ut på tristare transportsträckor. Vi var nyfikna på Hadrianus mur, (*ursprungligen 4½ meter hög och 112 km lång och uppförd av romarna med början 122 e. Kr. - red.*), och besökte ett fint museum och såg en del av muren intill. Mycket imponerande! För första gången mörknade himlen och ett rejält åskväder brakade loss när vi körde mot vårt mål, den gamla staden Hexham tre mil från Newcastle. Rutan immade, men suffletten höll faktiskt tätt förutom litet dropp vid övre skarven på sidorutorna. Jag var både förvånad och nöjd!



Ett bra B&B i Bowness-on-Windemere, eller en drophead med suffletten uppe.

Klumpiga fordon

Nästa dag var den sista i England, färjan skulle avgå tre på eftermiddagen. Eftersom vi hade gott om tid passade vi på att besöka flera historiska byggnader, bl.a. Englands äldsta katedral. Mätta på intryck kom vi utan större problem till färjeläget. Väl framme vinkades vi förbi den vanliga kön och placerades bland 25 Bentley och Rolls Royce som via Sverige skulle besöka broderklubben i Finland. Deras intresse för vår gröna skönhet var förstaelig när man såg på deras, i många fall, klumpiga fordon! Vi bjöds till deras middagsbord på kvällen och samkvämet fortlöpte under många goda skratt och allmän förbrödring.

När jag släppte av sonen i Göteborg följande morgon hade vi tillryggalagt 58 mil och bilen hade fungerat över förväntan bra. Anders och jag hade delat en fantastisk Rileyupplevelse.

Belöningen II

Ensam i bilen tillbaka till Varberg surrade många tankar: hågkomsten från köpet av bilen 1964! Allt arbete, alla olika, oftast mycket vänliga, människor jag mött under den långa renoveringen. Det är egentligen inte så konstigt att känslan när man renoverar en bil som man är så fascinerad av, är så mångfacetterad och så oerhört belönande. Magnificent Motoring!

Ingvar Persson, Varberg

Brittisk-Svensk Rileyträff i Överlida 10-16 juni

Kent Olsson, Rileyägare och motoringenjör, har bott och verkat många år i England. Nu finns han i Svenljunga. I sommar bjuder han ett tiotal Rileyvänner till Sverige. Red. ringde upp Kent (0325-10503) och frågade om man kan tänka sig att publicera händelsen i Rileybladet så att de som vill kan köra till Överlida en kväll och prata med likasinnade. Jodå.

Gänget från England tar färjan till Esbjerg och besöker först Henrik Schou-Nielsen i Köpenhamn. Mellan 11-15 juni bor de på Överlida Hotell ca

4 mil NO om Varberg varifrån de gör dagsutflykter till olika sevärheter. Lämpligt vore att finna en kväll under den tiden då andra Rileyägare kunde komma och spisa middag tillsammans med engelsmännen.

Kent själv är ägare till en mörkröd 1930 Riley Brooklands med chassi nr 8076 som han köpte för 25 år sedan. En gång i tiden, 1962-64 hade han en 1950 års RMA. Nu har han en ett antal bilar som speglar hans intresse för tekniska lösningar. Den äldsta en kedjedriven bil från 1906. Kent har via sina kontakter

hjälp både Lars Göran Itskowitz och Roland Haraldsson finna sina Brooklands.

Red. Frågade Kent om det var hans Riley Brooklands som syntes i TV-serien Anderssons älskarinna, men det var det inte. Den tillhör nog Lars Göran Itskowitz, och kan i så fall beskådas på Auto Collection museet i Billdal när den inte är med på filminspelningar, historic racing och annat roligt.

Red.

They still turn up...

Fortfarande dyker det upp tidigare okända bilar, även om det inte händer så ofta. Sven Olsson i Hästnäs utanför Bjuråker (väster om Hudiksvall) har en 1½ litre från 1952. Bilen har ett engelskt förflutet, men har varit i Svens ägo i ungefär 15 år. Den är högerstyrd, lackerad svart/grön med grön inredning och har chassinummer 42 S 20249. Det är med andra ord en mycket sen RMA, kort innan produktionen av den stora

bakrutan och det helt hydrauliska bromssystemet tillkom, dvs RME.

1952 var det år då 1½ litre tillverkades i minst antal (om man bortser från 1945 och 1955) med en produktion av 1050 bilar. I Sverige finns sedan tidigare endast en RMA från 1952, nämligen Anders Lindners välbekanta bil.

Svens RMA, som är ett komplett men

delvis nerplockat renoveringsobjekt med rost i bakändan, är till salu. Är du intresserad, så är telefonnumret 0653-20094.

Vi hoppas att denna 1½ litre får all den omvårdnad som den är värd och att den snart är på vägen igen.

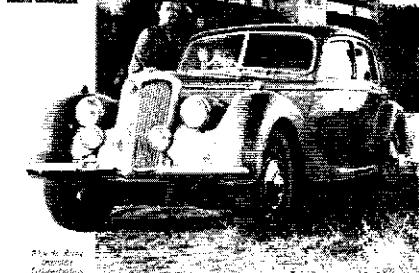
Erik Hamberg

En Förenade Bil broschyr från 1950

FACKPRESSEN

presenterar:

MORRIS



Ur broschyren:

Om M.G. är Nuffield-koncernens sportvagn för vardagsbruk så är Riley den engelska koncernens söndagsupplaga. Det är de låga eleganta linjernas kraftfulla sportvagn för en verkligt kräsne bilisten som helst tillryggalägger långa distanser.

Genom sin utomordentliga köregenskaper och sin eleganta linjeföring blir Riley emellertid mångsidigt användbar även som representationsvagn. Strängt taget skulle man kunna säga att Riley förenar inte mindre än tre bilar i en då den har sportvagnens prestanda och vägegenskaper, lyxbilens komfort och elegans och specialvagnens tekniska

och konstruktiva finesser. Detta mästerverk i engelsk linjeskönhet presenteras f.n. I inte mindre än fyra olika modeller. Förutom den välkända 1½ och 2½ liters saloonen finner vi således en 2½ liters sportmodell om 100 hk för 2-3 personer samt en ny 2½ liters cabriolet. Körning med höga hastigheter på de olika europeiska landsvägarna, vetenskapliga undersökningar och krävande prov har hjälpt Riley konstruktörerna i deras strävan att göra denna vagn till Nuffield-koncernens verkliga toppprodukt.

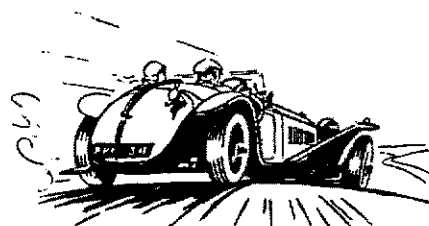
Huset i bakgrunden är anrika Falsterbohus Hotel från ca 1910 (red.)

Tyska Rileyregistret

Får jag presentera Tyska Rileyregistret. Då jag övertog medlemsförteckningen bestod den av 20 bilar, mest RM modeller från efterkrigstiden men även åtta förkrigsrileys, varav en kopia (replica). År 1995 arrangerades två träffar. Till Nürburg Ring kom en medlem utan Riley och till det planerade rallyt kom ingen alls. Frustrerande! Inget levande klubbliv.

Jag har fortsatt med att hålla registret aktuellt och svarat på alla frågor från hjälpsökande. Allt gratis eftersom klubben inte har några inkomster. Under de senaste fem åren har Rileybeståndet i Tyskland drastiskt förändrats. Av 46 nyregistreringar var endast tre efterkrigsrileys och av de övriga var där knappt en bil som var original. Idag har vi i Tyskland sålunda 15 efterkrigsri-

leys, åtta förkrigsrileys och 43 imitationer. Inte nog med det. Tillkomsten av ägare till sådana imitationer tvingar mig till arbete med registret, eftersom hittills inga av dessa fordon har anmälts som imitationer. En del använder t. ex.



benämningen "special" för att ge skenet av att det handlar om en "riktig" Riley. Följaktligen har det förekommit att äkta Rileys tagits för kopior vid besiktning

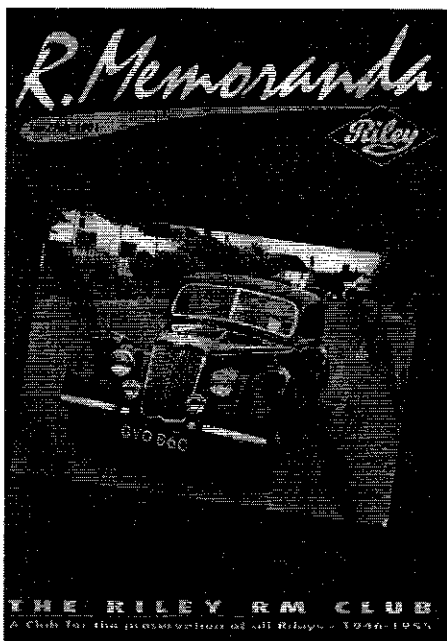
pga att en så oproportionellt stor andel så kallade Rileys har registrerats.

Veteranbilklubbar betraktar sig gärna som rullande museer, men jag känner inte ett enda museum som till övervägande del består av imitationer och förfälskningar eller skulle nöja sig med det. Jag har i alla fall inte länge någon lust att gratis arbeta med och stödja denna tveksamma aktivitet.

Robert Zadick
Grärfelfing/München

Ovanstående är taget ur den tyska tidskriften Oldtimer-Market 2/2001.

Red.

Ur andra Rileyblad**R. Memoranda Oct/Nov 2000**

Magazine of the Riley RM Club

Articles

Technical topics - cooling water problems 2½
 Riley RM Horrors - oil filter conversion, suspension damage, brake horrors
 The Semaphore Resurrectionist
 An RM story: both pretty and technical, in fact pretty technical
 Remove the body and look what you find

Cars for sale

RME 52, needs some attention, £ 3.750
 RM, bits and pieces (engines, gearboxes, lots of bits)
 RME 54, chassis, free for collection
 RMA 52, stored 30 years, £ 750
 RMA 51, much cherished car, £ 2.500
 RMC 50, Roadster, good condition, £ 12.400
 RMF 53, very original car, interesting history, £ 2.000
 RMF 54, excellent, £9.500
 RMA 47, original factory car, £ 3.950
 RMA 46, mechanically good condition, £ 4.500
 RME 53, bereavement forces sale, £ 1.500
 RMH 56, in need of restoration, £ 400
 RMF 52, complete original car, runs well, £ 5.250
 RMA 50, have rebuild myself, £3 500
 Riley Special 37, four-seater open tourer, £ 6.500
 RME 54, restoration by museum, £ 5.250
 RME 54, fully restored, £ 5.000
 RME 54, runs & drives well, fast car, £ 4.250
 RMA, engine and gearbox, £ 350

R. Memoranda Dec 2000

Magazine of the Riley RM Club

Articles

Inga tekniska artiklar, bara en massa rapporter från olika evenemang.

Cars for sale

RMB 47, for restoration, quite solid, £ 1.000
 RMA 48, for restoration, not too bad, £ 1.000
 RME 54, rund and drives well, £ 3.200
 RMA 48, runs like a whisper, needs new roof, £ 1.800
 RMC 50, roadster in good condition, £ 12.400
 Riley 4/72 automatic, drives well, £ 450
 RMA 48, new home forces sale, £ 1.800
 RME 54, lots of work done, £ 3.600
 Riley Elf 1968 automatic, runs ok, £ 400

R. Memoranda Jan/Feb 2001

Magazine of the Riley RM Club

Articles

Farewell to Riley 1898-1969. Ur Autocar dec 69
 An inexpensive method of renovating the dashboard centre plate.
 Lucas Equipment Specification sheets

Forthcoming events

Scottish National Riley Rally 25-27 May
 West of Ireland Riley Tour 22.30 May
 The London Classic Motor Show, 17-18 March
 RM Club National Rally, 2-3 June

Cars for sale

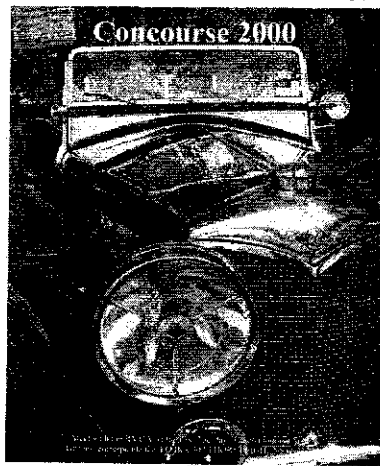
RMB 47, surprisingly good panels, £ 900
 RMA 48, needs the full treatment, £ 1.000
 RMB 49, runs well, sound car, £ 3.600
 RMA 52, very good condition, £ 2.900
 RME 54, extensive restoration, £ 5.500
 RMA 48, completely stripped, body wreck, £ 200

RILEY GAZETTE

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia



November 2000

**The Riley Gazette - Nov 2000**

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

Car for sale

RME 53, fully restored three years ago, AS 7.900

The Riley Gazette - Dec 00-Jan 01

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

After owning a Riley for many years, I am fully qualified to tell members the meaning of life:

At age 4, success is... not peeing in your pants
 At age 12, success is... having friends
 At age 17, success is... having a drivers license
 At age 20, success is... having sex
 At age 35, success is... having money
 At age 50, success is... having money
 At age 60, success is... having sex
 At age 70, success is... having a drivers license
 At age 75, success is... having friends
 At age 80, success is... not peeing in your pants

Car for sale

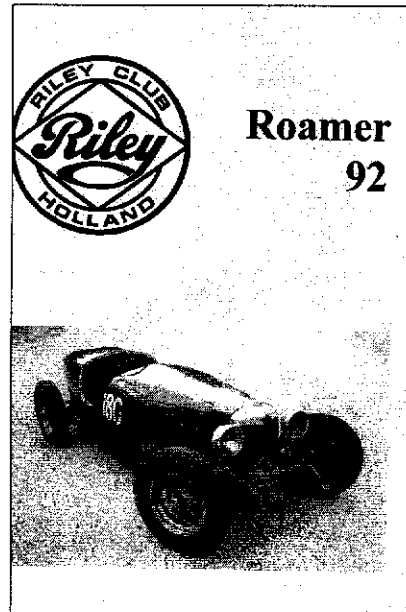
RMB 48, complete but dismantled, AS 500

The Riley Gazette - Feb 2001

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

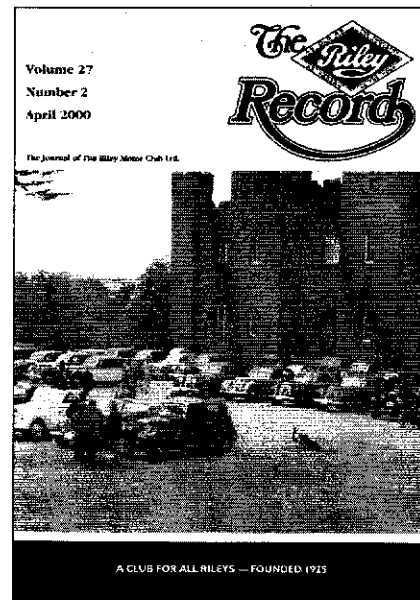
Articles

How to properly clean your Riley

**Roamer 88, 89, 90, 91, 92**

Riley Club Holland

Efter att inte ha fått holländska bladet på lång tid damp det plötsligt ner en hel bunt inklusive medlemsförteckning. Deras medlemsblad "Roamer" utkommer med fyra nr/år och är på mellan 30-40 sidor. Riley Club Holland har 105 medlemmar och 31 förkrigsbilar, 80 RM bilar och 4 efterkrigsbilar. Totalt 115 st.

**The Riley Record Dec 2000**

Journal of the Riley Motor Club

Mest rapporter från medlemsevenemang

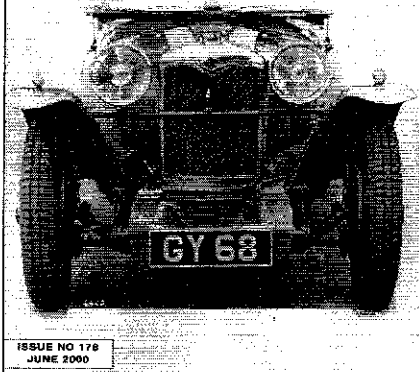
RCS-Newsletter 4/2000

Riley Club Schweiz

Artikel och färgbilder från klubbens hösträff.
 Rapport från resa till Coventry 2000 rally.

BULLETIN

of
THE RILEY REGISTER



Bulletin of the Riley Register

No. 180, December 2000

Articles

Swift Sixteen

The Great Escape - Part 2 (Alice Springs Rally 2000)

Hobson's petrol gauge - Part 1

To glue or not to glue (ash frame) I

Bulletin of the Riley Register

No. 181, March 2001

Hobson's petrol gauge - Part 2

Riley in the Arctic 2000

Rileys in Sri Lanka

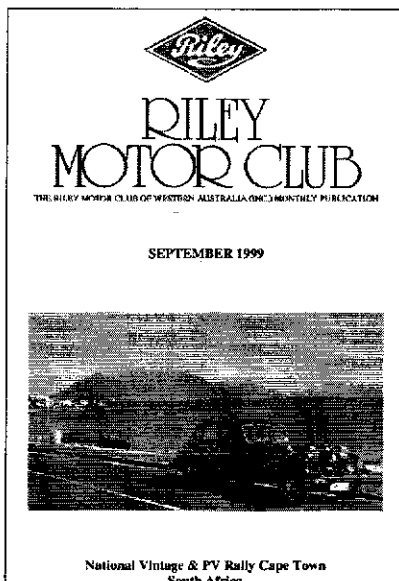
To glue or not to glue (ash frame) II

The Riley Register Library

Som bilaga finns en literaturlista med titeln "The Riley Register Library". Medlemmar kan låna böcker och beställa fotokopior av artiklar. Listan är på 12 sidor och innehåller uppskattningsvis 500 titlar.

The Riley Register Newsletter

Medlemmar av The Riley Register erhåller förutom tidskriften Bulletin även ett nyhetsbrev på ca 12 sidor. Där hittar man allt om bilar och reservdelar "Till salu" eller "Köpes".



National Vintage & PV Rally Cape Town
South Africa

Rileyblad från Western Australia. Här med bild från Kapstaden.



Kassören

...vill påminna dem som ännu inte har betalt årsavgiften för i år. Nytt inbetalningskort till berörda medföljer detta nummer av Rileybladet.

Bilagor

Följande bilagor har skickats med detta nummer av Rileybladet:

- ◆ MHRF-försäkringen. Nyhetsbrev nr. 20
- ◆ Evenemangskalendern 2001
- ◆ Inbjudan till Svenska Rileyregistrets årsmöte i Södertälje 12 maj, 2001
- ◆ Klubbens reservdelsförteckning/prislista (010106)

Nya medlemmar

- 260 Håkan Söderberg
Åkerslid
195 95 Rosersberg
Tel. 08-590 353 99
- 261 Anders Norlin
Blåsåsvägen 14
872 63 Lunde
Tel. 0611-123 05

Farväl

- 209 Gösta Vestin (avlidit)
- 228 Henry Öhlin
- 249 Håkan Gabrielsson

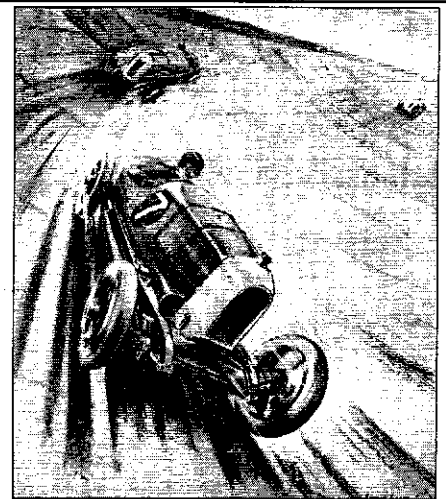
Skänkes

19-tums fälgar, 4 st. 5-håls.
Rolf Palm, 042-821 33

Skriv in

Bladet är två sidor kortare än normalt eftersom jag inte hade tillräckligt med material. Vore bra om ni delade med er av era upplevelser och erfarenheter som har med Rileys att göra. Bifoga foto.

Red.



Vid Bank Holiday tävlingarna på Brooklands i augusti 1924 tog Victor Gillow hem en fantastisk seger med sin 10.8 hp Riley i det så kallade 90 mph Long Handicap loppet med en medelhastighet av 81.63 mph (131.24 km/h). Bilden visar Gillow komma ur Home Banking kurvan tätt följd av Don Kaye i en AC och trean Parry Thomas i en Lanchester. Teckningen av Arthur Keene var ursprungligen införd i The Riley Record, januari 1934.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg

Salagatan 41 A

753 26 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

E-post: erik.hamberg-@telia.com

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.