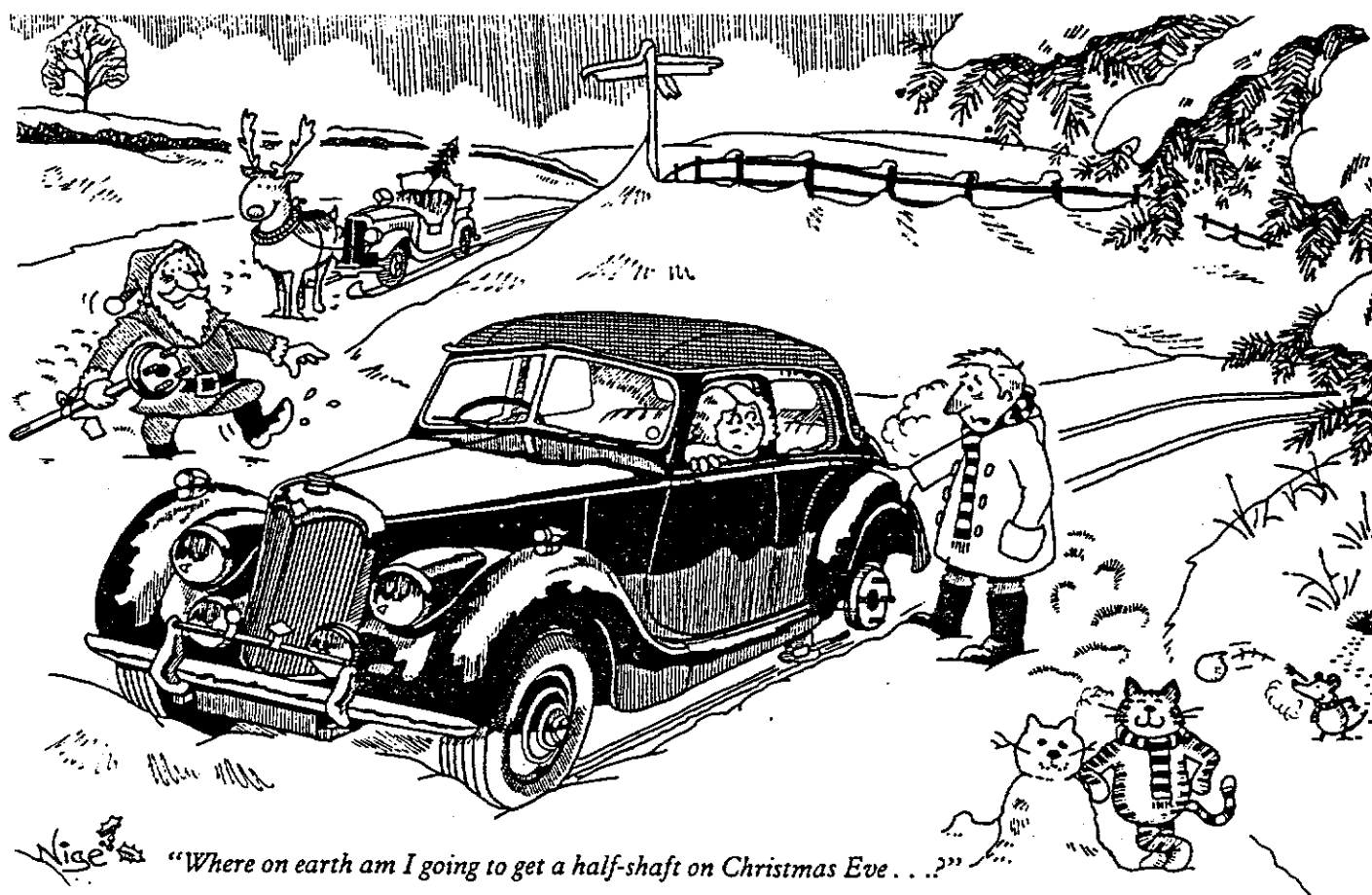


# MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 1/1983

Huvudredaktör: Erik Hamberg      Bitr. red.: Magnus Mölsted

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,  
Portgatan 14, 421 76 Västra Frölunda



## I DEN ENGELSKA

motortidskriften Practical Classics har vår outtröttlige klubbmedlem Roland Haraldsson hittat denna trevliga illustration. Flera ägare till 2½ l-vagnar ler säkert igenkännande - drivaxlarna är ju 2½ l-vagnarnas akilleshälar. Bilden visar samtidigt att när nöden är som störst så är hjälpen nära när det gäller reservdelar; jag hoppas att detta kan bli ett självklart kännetecken hos medlemmarna i klubben. Ett av syftena med en märkesklubb är ju att bistå varandra med råd och dåd .....

E.H.

## OMSLAGSBILDEN

till detta nummer erinrar om den vinter som vi just håller på att lämna bakom oss. Själv har jag aldrig fått någon drivaxel i (h)julklapp av (h)jultomten, men förr eller senare kanske det inträffar - vem vet? Om Ni någon gång skulle önska Er en R.M.-drivaxel i julklapp eller 50-års-present, glöm då inte att på önskelistan ange att det skall vara fem st. navbultar på axeln .....

Från den mörka och kalla tid som kallas vinter skall vi dock nu för en stund vända oss tillbaka mot den härliga sommar som vi kunde uppleva under 1982. Bo Kvarnström i Örebro berättar här nedan om sin resa till Coventry, en resa vilken jag själv tänkt deltaga i, men på ett sent stadium blev förhindrad att följa med på - tyvärr. - Nej nu är det bäst att lämna över ordet till Bosse, innan jag blir för mångordig!

Erik H.

MED RME 1,5 lit. RILEY SALOON 1953, BTB 153, TILL RILEY  
REGISTER'S COVENTRYMÖTE 3 JULI - 4 JULI 1982

Nu när vintern är i antågande börjar man se tillbaka på den vackra sommaren vi haft glädjen att njuta av och försöka minnas vad vi gjorde med semestern 1982. I medlemsblad nr. 4/1981 antydde det om medlemmarnas intresse för en resa till England och rubricerade möte i Coventry, vilket utvecklades i ett senare nummer och med viss lokal bearbetning av medlemmar.

Undertecknad med fru, Siv, samt våra grannar Hugo och Maj Josefsson tyckte att det skulle vara intressant att deltaga. Siv och Maj kanske mest för att komma till England med alla dess begivenheter, då de tidigare ej gästade detta land med sin glada tjänstvilliga och okomplicerade befolkning (åtminstone vad vi under resan kunde konstatera).

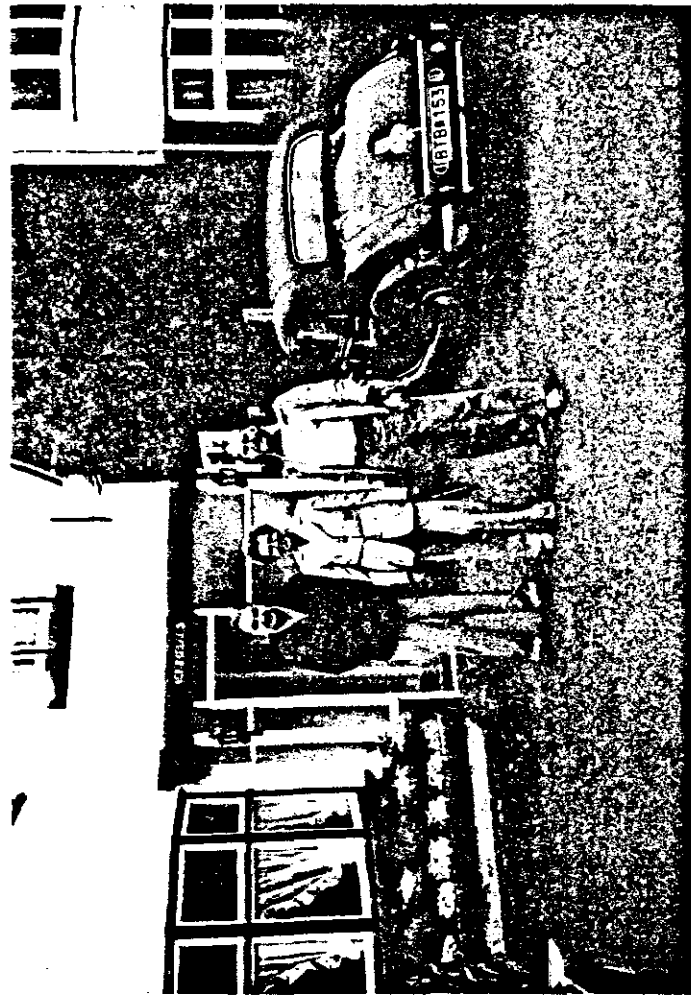
När arbetet från olika håll med rekryteringen var överstökad visade det sig emellertid att endast BTB 153 med oss fyra återstod på anmälningslistan. Ångra er alla ni som inte följde med! (Det ges väl emellertid fler tillfällen ett annat år).

Så började då alla förberedelser. BTB 153 (uttytt: Bosses Tjusiga Bil -53 = redaktörens kommentar), som stått uppställd under vintern, skulle ha sin översyn och besiktning. Besiktningen gav anmärkningen "ojämn bromsverkan" med smuts i ett bromsrör, men var snart avhjälpt, samtidigt som röret byttes mot ett kopparrör och huvudcylindern fick ny packning. Två provkörningar om respektive 35 mil genomfördes, varefter det tyvärr konstaterades att kompressionen på 4:ans cylinder ej var den bästa (nästan i botten). Efter ventiljusteringar, som gjorde det något bättre, beslöts efter övervägande att vi skulle "köra" ändå.

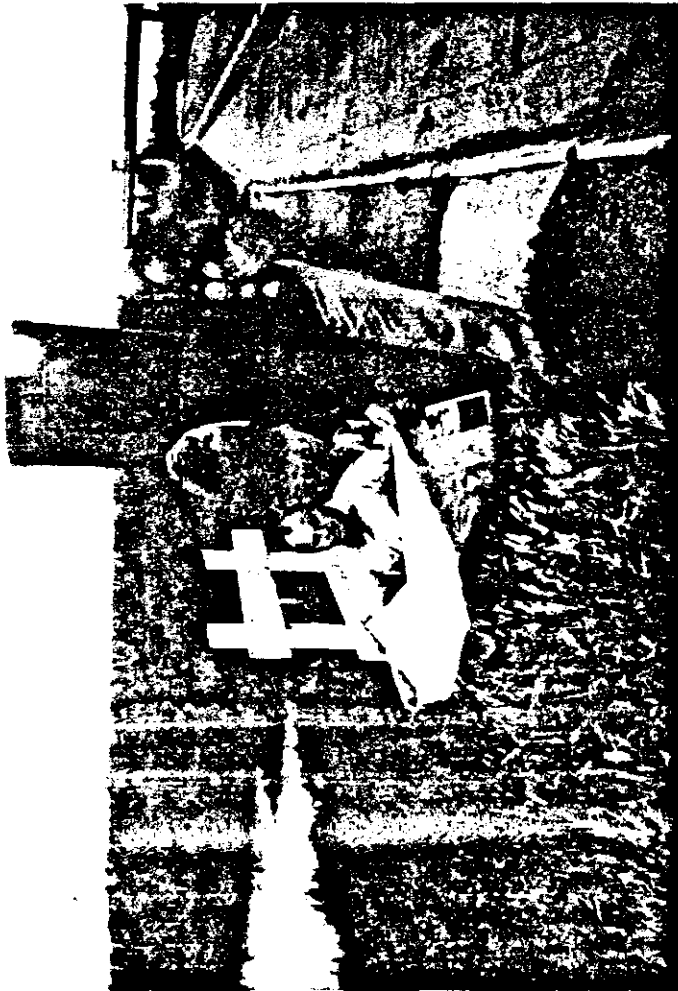
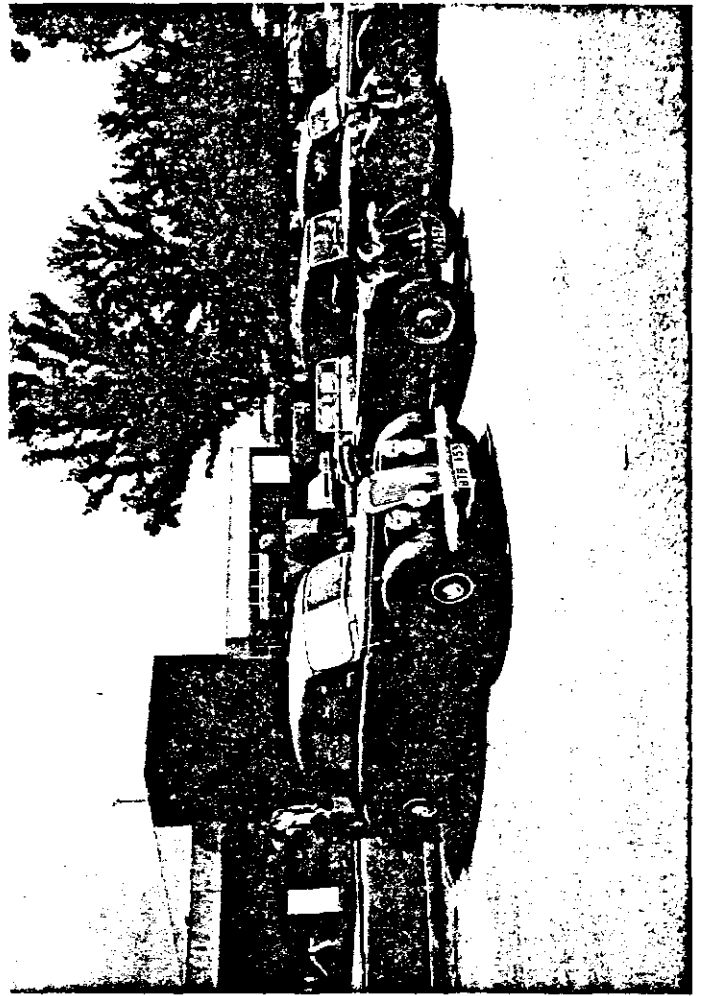
Dagen för avresan, 28 juni, infann sig snabbt och in i det sista föregick förberedelserna. Resväskorna lyckades vi anpassa till yttermått för fyra personers bagage i det minimala utrymme som ni alla vet finns att tillgå. Alla "grejor" kom dock med efter ett väl planerat stuvningsschema. Så rullade vi igång från stjärnhusen i Örebro kl. 16.00 mot Göteborg, där vi på kvällen hade nöjet att träffa vår förträfflige redaktör och allt i allo Erik Hamberg, som inviterat oss för information, och hans mor, som bjöd på välsmakande thécomplé.

Av Erik fick vi goda råd och tips för resan och uppgift om olika reparationsverkstäder för vår bil i England, vilka vi dock turligt nog ej behövde anlita. Vi pratade om vänster- och Londontrafik och Erik tröstade oss med att det nog skulle gå bra, men tyckte inte att vi skulle ge oss

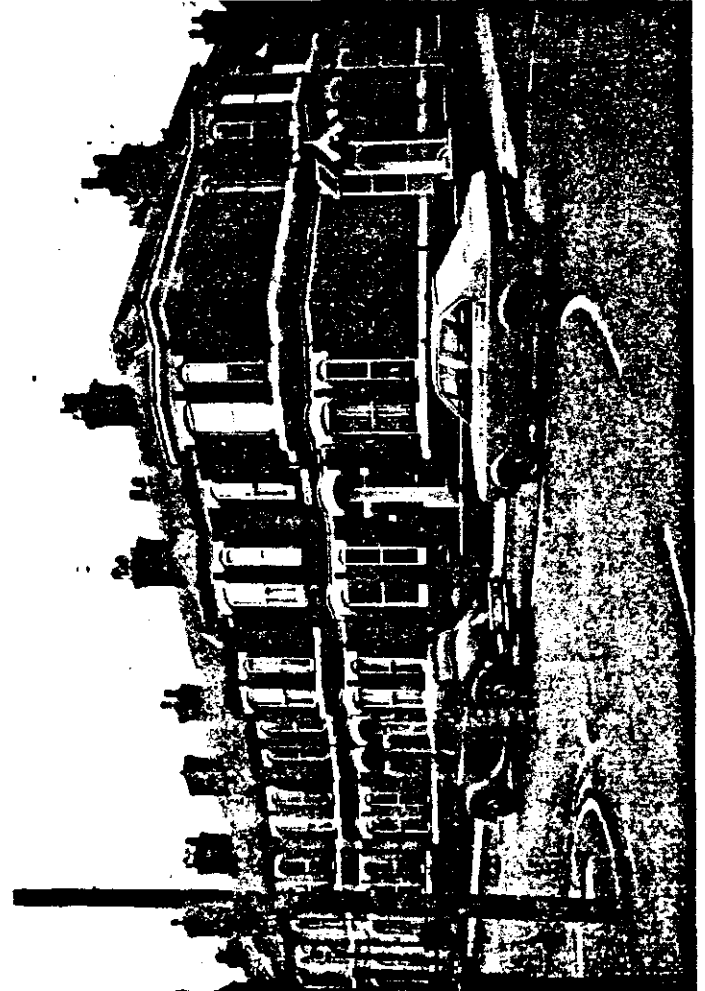
(forts. sid 4)



Stratford-Upon-Avon: Hugo, Maj och Bo poserar.  
Coventry: BFB 153 i sällskap med en knallröd Imp.



Ovan: Kartläsning efter vägen första dagen.  
Nedan: Rileyn agerar bogserbil i Coventry.



/Med RME 1,5 lit. (forts.)/

in i centrala London. Eriks kompis Lennart var också med och lämnade några förtröstans ord: "Det finns ingenting som inte går att reparera!"

Efter övernattnings på vandrarhemmet "Ostkupan" i Göteborg körde vi på morgonkvisten till Tor Line's färja "Tor Scandinavia", som förde oss till Felixstowe under ett härligt "sjödygn" med alla dess begivenheter. Natten blev lite sen i sus och dus för undertecknad, så det var skönt att kunna konstatera att det är bra att ha en co-driver som är helnykterist.

Hugo tog alltså den första dusten med vänstertrafiken från Felixstowe mot Wilhelmstead, cirka fem mil söder om Cambridge. Vi hade bokat resan med Tor Line's resealternativ "Lilla kör som du vill", vilket innebär att första natten bokas in från resebyrån i Sverige, medan varje hotell sedan efter önskemål bokas in på nästa plats efter resvägen, som således kan lägga upp efter hand. Hotellen är av mindre storlek men av god kvalitet mot facila priser och med mycket hjälpsamma värdar. Wilhelmstead var bra fast vi önskat oss Cambridge. Så började det goda och glada pub-livet i England till överkomliga priser.

Nästa dygn tillbringade vi i Stratford-upon-Avon med denna gamla stads alla sevärdheter. Vi besökte bl.a. bilmuseet "Stratfords Golden Age of Motoring" med "The Golden Age of Elegance", uppvisande bl.a. en Lagonda V 12 Roadster Rapide från 1939 (en drömbil) samt ett antal Rolls Royce av olika åldrar och utföranden.

Så då vidare mot Coventry och höjdpunkten för vår resa. På vägen dit gästade vi dock Warwick Castle, där vi återfördes till medeltidens tortyr- och fängelsekamrar, riddare med rustningar, vapen etc., samtidigt som vi fick beskåda all pompa och ståt samt påkostade miljöer, där de privilegierade adels- och köpmännen kunnat tillbringa sina dagar i lyx och överflöd vid och omkring sekelskiftet. I dag visades deras skepnader med Madame Tussaud's helt naturtrogna vaxfigurer.

Resans mål Coventry nåddes så på fredagseftermiddagen och under lördagen körde vi ut till samlingsplatsen, Crest Hotel. Där mötte vår charmerande värd Paul Scholes, Coventry, som hälsade oss välkomna. På kvällen samma dag avnjöts en utmärkt supé med gäster från hela England och några från övriga Västeuropa. Det var en förbrödningens fest med såväl högtidliga tal som skoj glam och dans tills sent på natten.

Söndagen var den stora uppvisnings- och rallydagen, då man kunde följa, beundra och förundras över alla de gamla "förkrigs-" Riley-bilarna, cirka 150 st. som fortfarande existerar i körbart gott skick. Våra RMA och RME kunde i detta sammanhang tyckas vara sparvar i tranedansen, men de beundrades dock på sitt sätt och med sina mått mätt. Reservdelsförsäljning pågick hela dagen och vi träffade flera representanter från den arrangerande klubben, The Riley Register.

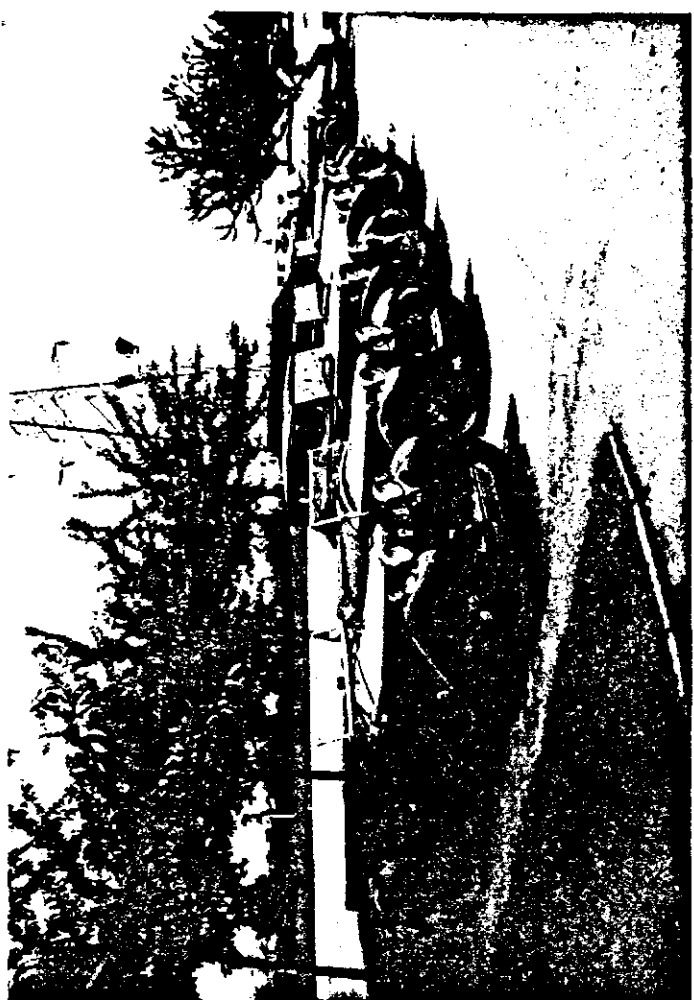
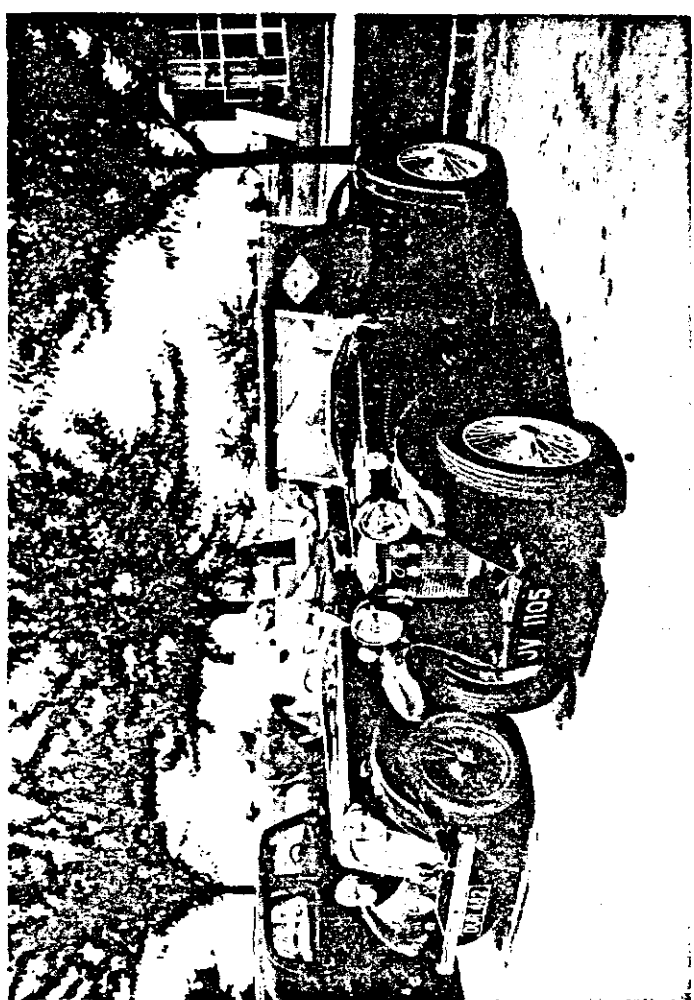
Då det drog ut på tiden med prisutdelningen missade vi tyvärr denna, då vi var nödsakade att lämna Coventry på eftermiddagen för att nå kvällens mål Slough, någon mil väster om London, för att på måndagen fortsätta in till London. Erik Hamberg hade ju varnat oss för trafiken i centrala London och vi försökte undvika denna, men vad gör man när man plötsligt hamnar i en tunnel markerad "Piccadilly Circus". Det är ju bara att följa med strömmen och se var man kommer upp. Nu började jag verkligen ångra att jag utrustat BTB 153 med utvändiga backspeglar, även om de som jag tittat på hemma ej passat så bra till bilen. Dessutom är BTB 153 vänsterstyrd och det gjorde det ännu-svårare att byta fil åt höger, när så var nödvändigt. Bromsarna var heller ej helt bra utan fick "pumpas upp" med jämna mellanrum. Det

(forts. sid 6)

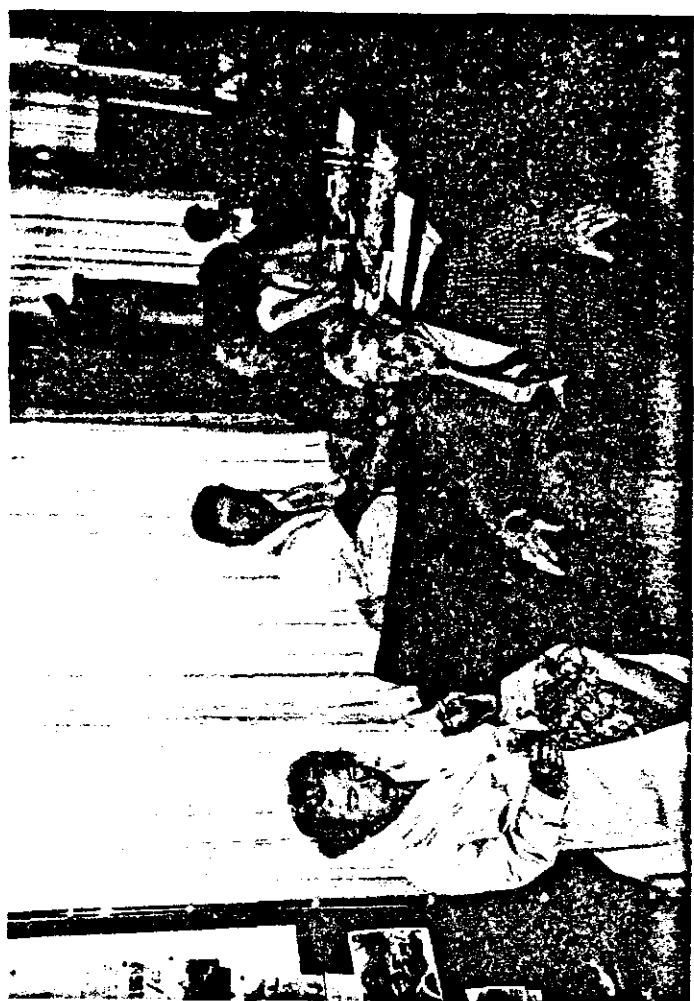


Ovan: Mk IV Plus Tourer 1931 & Ascot 1933 i Coventry.

Nedan: Lynx 1938 & Gamecock 1932. Ägarna till den senare, Mr. & Mrs. Harris, flankerar sekr. Jim Clarke.



Två Gamecock, en Monaco med flera bilar i rad.



/Med RME 1,5 lit. (forts.)/

pirrade i magen mer och mer ju tätare trafiken blev, men jag försökte hålla mig så lugn som möjligt. Vi hade under resans tidigare del uppmärksammat vilka gentlemän och -kvinnor engelsmännen är i trafiken, men här fick vi absoluta bevis för detta. Jag fick snart en känsla av att alla uppmärksammade att jag var osäker på vart vi skulle med vår S-märkta bil. Siv, som satt till höger om mig, behövde bara räcka ut sin högra arm genom sidofönstret, så saktade hela trafiken in bakom till höger, så att vi obehindrat kunde byta bil och svänga till höger, då så var nödvändigt. Man kunde ju inte vara säker på att medtrafikanterna uppmärksammade de små körriktningsvisarna och det var mycket vanligt att armarna användes som körvisare, särskilt då av taxichaufförerna, som snurrade runt som små "bålgetingar" i denna trafik. Efter många välgörande "please" i olika frågesammanhang, besvarade av glada och trevliga engelsmän, nådde vi så vårt inbokade hotell i vars närhet vi fann ett parkeringsgarage, där BTB 153 fick vila några dygn. Här fick vi också syn på en fin dekal: "This car is female - pretty to look at but unreliable and hard to ride", eller fritt översatt "Denna bil är som en kvinna - vacker att se på men oberäknelig och svår att styra".

Hugo besökte olika bilmuséer, medan undertecknad guidade damerna till Madame Tussaud's vaxkabinett, Harrods varuhus, vaktavlösning vid slottet etc. Vi fick också genom ren tur möjlighet att höra, studera och beundra ett par av världens förnämsta dubbelpianister, Peter Roetal och Paul Schaeffer under en konsert på Royal Festival Hall, vilket var en upplevelse som vi sent skall glömma.

Vi upplevde mycket annat roligt och intressant i London under dessa fyra dygn tills det var dags att vända motorhuven mot Felixstowe igen för hemresa via Göteborg, dit vi anlände den 10 juli, efter en skön båtresa.

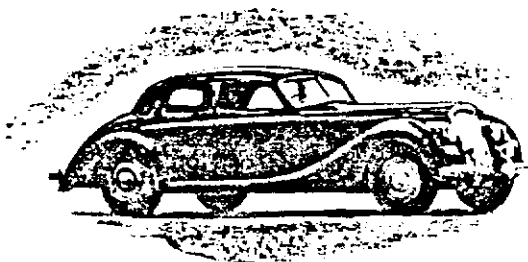
BTB 153 hade uppfört sig väl, såväl från Örebro till Göteborg, som under vår 80-milaresa i England, på vanliga småvägar, motorvägar och stadsgator, med undantag för bromsarna, vars verkan emellanåt kom och gick, så att de under körning måste "pumpas upp". Förmodligen fanns det väl någon liten luftbubbla kvar i systemet.

Allt gick således bra ända tills vi bara hade en halvmil kvar till hemorten, Örebro, då 3:ans vevstakslager plötsligt "tröttnade" och skar. Vi kunde dock knalla hem i låg fart och tacka BTB 153 för att han fört oss runt på denna händelserika resa, som vi sent skall glömma, och att han förorsakat mig och min hjälpmontör (vår dotters sambo Lasse) extra vinterarbete med motorn får vi ha överseende med.

Vi vill varmt rekommendera er alla en sådan här Riley-resa till Coventry. Det är ju inte nödvändigt att åka Riley, som ju också Erik tidigare påpekat. Med vänliga Riley-hälsningar från oss i Örebro genom

Bo Kvarnström

- -



*Riley - as old as the industry - as modern as the hour*

THE RILEY R.M. - del 3

I medlemsblad 2/1982 och 3/1982 var en översättning av Mr. Anders Clausagers utmärkta historik om R.M.-modellerna från den engelska motortidskriften "Old Motor's" juninummer 1981. Vi avslutar här med att redovisa tillverknings- och exportsiffrorna för R.M.-vagnarna, återgivna med Mr. Clausagers och British Leyland Heritage Ltd:s benägna tillstånd. Red.

Riley R.M. - tillverknings- och exportsiffror:

Tabell 1: per år

	1½ l	2½ l	totalt	1½ l export	2½ l export	2½ l till U.S.A.	total export
1946	1322 <sup>x</sup>	76	1398	146	0	0	146
1947	2720	613	3333	759	178	0	937
1948	1925	1307	3232	963	899	27	1862
1949	1498	1517	3015	607	964	13	1571
1950	1356	2232	3588	660	1613	261	2273
1951	1164	1457	2621	616	788	116	1404
1952	1050	1059	2109	259	313	6	572
1953	1139	699	1838	155	168	36	323
1954	1747	-	1747	147	-	-	147
1955	29	-	29	0	-	-	0
Summa:	13950	8960	22910	4312	4923	459	9235

<sup>x</sup> = troligen endast 9 st. tillverkade 1945

Kommentarer:

Uppgifterna inkluderar samtliga modeller oavsett karosstyp.

- 1946: 1½ l-uppgifterna inkluderar två drophead coupé och vagnar byggda 1945. 2½ l-uppgifterna inkluderar två drophead coupé.
- 1948: 2½ l-uppgifterna inkluderar en drophead coupé och en six-light saloon.
- 1949: 2½ l-uppgifterna inkluderar en drophead coupé byggd i Coventry.

För jämförelsens skull kan nämnas att 5152 Pathfinders tillverkades mellan 1953 och 1957.

Exportsiffrorna i de bägge tabellerna härrör sig från Nuffields egen statistik för exporten. 1955 års siffror finns inte tillgängliga, men det är inte troligt att många 1½:or såldes utomlands det året. U.S.A:s importsiffror kan vara av speciellt intresse, särskilt för dem som trodde att RMC:n, som var särskilt avsedd för den amerikanska marknaden, skulle ha sålts i stort antal. Den viktigaste marknaden var alltid Australien, som köpte in - totalt - 3799 RM-bilar under åren. 331 st. skeppades över till

(forts. sid 8)

/The Riley R.M. (forts.)/

Irland. Av dessa var 312 st. helt isärtagna för att monteras på plats av Messrs Brittain. Den andra marknaden som köpte byggsatser var Nya Zeeland och av ett totalt antal av 113 vagnar var 21 st. 2½ liters salooner.

<u>Tabell 2: efter modell</u>						
	Bygda i:		totalt	total export	U.S.A. export	anmärkningar:
	Coventry	Abingdon				
RMA	6375	4129	10504 <sup>a</sup>			a: inkl. 227 chassier
RME	-	1350	1350			
RME 1046 <sup>b</sup>	-	2096	2096			b: med ändr. kaross
Summa 1½:	6375	7575	13950	4312 <sup>c</sup>	0	c: bägge mod.
RMB	2311	4589	6900 <sup>d</sup>	4192 <sup>d</sup>	205 <sup>e</sup>	d: varav 14 chassier
RMC	121	386	507 <sup>f</sup>	314	77	e: export RMB & RMF
RMD	4	498	502	417	177	
RMF	-	1050	1050	: <sup>e</sup>	: <sup>e</sup>	f: varav 2 chassier
Six-light	1	-	1			
Summa 2½:	2437	6523	8960	4923	459	
1½ & 2½:	8812	14098	22910	9235	459	
<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>RMA-siffrorna inkluderar två 1½ l drophead coupé. Exportsiffrorna noterar saloonmodellerna RMA-RME respektive RMB-RMF tillsammans. Exportsiffrorna för U.S.A. är även genomgående inkluderade i de totala exportsiffrorna.</p> <p>Alla uppgifter i tabell 1 och 2 © British Leyland Heritage Ltd. 1981 och publicerade med särskilt tillstånd för Svenska Rileyregistret.</p>						

De svenska importsiffrorna nämns inte i tabellen, men vi vill ändå omnämna att det under åren 1946-1953 importerades 304 bilar, varav ungefär två tredjedelar utgjordes av 1½ l-vagnar (Jfr. medlemsblad 1/1982). Under perioden 1946-1963 blev 515 Rileyvagnar intagna till Sverige. Under senare år har en viss privatimport ägt rum, men där har vi inga siffror.

Kent Gustafsson/Erik Hamberg



NYA MEDLEMMAR I SVENSKA RILEYREGISTRET

Följande nya medlemmar hälsas varmt välkomna i klubben:

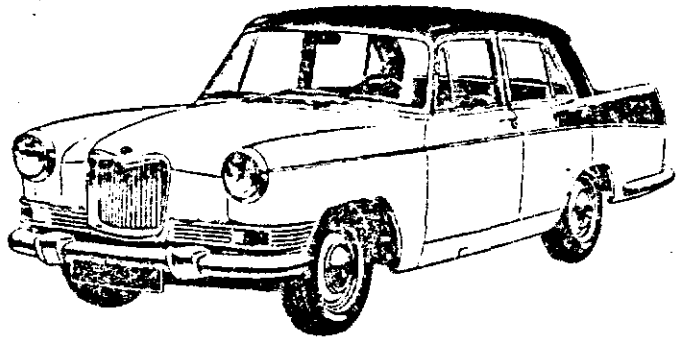
- |     |  |             |      |                     |
|-----|--|-------------|------|---------------------|
| 102 | Sten Eriksson<br>Stenborgsvägen 4 B<br>815 00 TIERP<br>Tel. 0293 - 104 46      | 2½ 1 saloon | 1949 | 59 S 3867 / C 42404 |
| 103 | Håkan Wikström<br>Lindsborgsgatan 11<br>722 18 VÄSTERÅS<br>Tel. 021 - 18 43 97 | 12/4 Lynx   | 1937 | 27L 5766 / JTY 257  |

ANNONSER

Säljes

Riley 4/68, årsmodell 1961, säljes på grund av tidsbrist för 4.800:- eller till högstbjudande. Eventuellt byte.

Eero Jansson, Trankvill,  
Pl. 5017,  
385 00 TORSÅS  
Tel. 0486 - 313 68



Tillfälle: Riley 2½ 1 saloon 1950 (60 S - 7593) säljes för 10.000:-, eller till högstbjudande. Bilen är ett renoveringsobjekt som är i det närmaste helt komplett, svart med brun klädsel. Motorn sitter fast, rost finns i bakvagnen och nytt pegamoidtak behövs. Säljes för kunds räkning. För närmare information, kontakta:

Bilfirma David Karlsson, Box 674, 601 15 NORRKÖPING  
Tel. 011 - 18 62 90 (dagtid vardagar & lördagar)

Svetsning och tillverkning av kromdetaljer (kofångare t.ex.) till Rileyvagnar i rostfritt och syrafast stål utföres till humana priser. Även tillverkning av vitmetallager (i vevstakar) för klubbmedlemmar.

Erik Berglund, Furugatan 12, 582 45 LINKÖPING  
Tel. 013 - 10 12 25 (kvällar, helger), 13 14 78 (dagtid)

Svenska Rileyregistrets collegetröja. Färg: mörkblå. Pris: 75:-, frakt tillkommer. Leverans per postförskott. Glöm ej att ange storlek! Flera tröjor redan levererade till nöjda medlemmar.

Claes-Göran Lindström, Solhöjdslingan 18, 163 56 SPÅNGA  
Tel. 08 - 760 19 12 (sena kvällar)

Svenska Rileyregistrets vagnmärke, elegant emaljerat i tre färger och förkromat. Skruvas t.ex. fast i grillen ..... 60:-

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA  
Tel. 031 - 29 39 17

## NOTISER OM DITT & DATT

Jens Olesen, Rileyägare och bokhandlare i Randers, har meddelat att han fått tag i ett exemplar av en mindre vanlig Rileybok, S. F. Drake's "Riley Cars" - a practical guide covering all models from 1936, maintenance and repair, vilken han nu erbjuder oss i fotokopierat utförande med limmad rygg. Originalen är på 200 sidor och innehåller 82 illustrationer (streckteckningar). Formatet är 125 mm x 187 mm. De som är intresserade av att förvärva ett exemplar ombedes att kontakta Erik Hamberg, tel. 031 - 29 39 17 snarast. Får vi ihop 25 beställningar blir priset 100:-/st. (S.Kr.).

Söndagen den 27 mars mellan kl. 9.00 och 17.00 arrangeras ett "Model & Toy Car Swap Meet" i Göteborg. Detta arrangemang äger rum i Folkets Hus vid Järntorget. Tag med Dina gamla Dinky Toys-bilar och byt, köp el. sälj!

De som bor i Stockholmstrakten kan köpa Connolly's Hide Food hos Gamla Stans Läderhandel, Stora Nygatan 22, 111 27 Stockholm; tel. 08 - 10 23 38. Priset per burk var i februari 38:-. - När smörjde Du in Dina lädersäten sist??

Bil & Maskinbroms i Kristianstad lämnar rabatt mot uppvisande av medlemskort på följande arbeten: limning av bromsband, renovering av bromsok, montering av bromsrör i koppar, limning av kopplingar, svarvning och yt-slipning av bromsskivor, limning av överdimensionsband för svarvade trummor. Adressen är: Karlsgatan 28, 291 59 Kristianstad; tel. 044 - 10 33 71.

Februarinumret av tidskriften Automobil innehöll en lång och välskriven Rileyartikel - "Vävarfamiljen som blev bilpionjärer" - med vackra bilder av en dammig Monaco lackerad i svart och rött. Historiken behandlade enbart förkrigstiden. Lösnummer går kanske ännu att få tag i.

Decemhernumret av engelska Classic and Sportscar Magazine innehöll - vilket nämdes i medlemsblad nr. 4/1982 - en Riley kontra Alvis-artikel, "Diamonds and Triangles - Back to Back". Man jämförde där en Riley RMF med en Alvis TC21/100 ("Grey Lady"), en i flera avseenden felaktig jämförelse. Alvisen var i en helt annan prisklass "då det begav sig" och hade en betydligt större motor med högre kompression. - Tummen ned .....

I år finns faktiskt möjlighet att besöka såväl Riley Register's som The Riley R.M. Club's årliga möten på en och samma Englandsresa. Riley Register's Coventrymöte är förlagt till den 25-26 juni och redan en vecka senare, den 2-3 juli samlas R.M.-klubben vid Marshwood Manor i Dorset. Därmed kan vi svenskar åka över 10 dagar å två veckor och uppleva två helt olika Rileymöten. Det är ju ett tillfälle som man borde taga tillvara på .....

Ni som tycker att detta låter intressant - hör av Er till redaktören, tel. 031 - 29 39 17 - för ytterligare upplysningar. Redaktören himself är nog ganska sugen på att åka över .....

(Om det blir av är en annan fråga)

Det är snart dags att förnya förteckningen över klubbmedlemmar och Rileyägare i Sverige. Därför vore det fint om alla ägarbyten, adressförändringar och kompletterande uppgifter rapporterades till undertecknad. Om jag inget hör införs åter uppgifterna från förteckningen daterad mars 1982 med de ändringar som succesivt införts i medlemsbladet.

Kristina och Sture Idners 2½ l roadster från 1949 var utställd på Motor Show 82 i Sollentuna Mässhallar i höstas. Vår medlem Per-Börje Elg var naturligtvis på plats med kamera och har i "sin" utmärkta tidskrift Motorhistoriskt Magasin givetvis med ett fint foto av den Idnerska bilen (nr. 1/1983). Tidskriften har nu nytt större format och är ännu bättre!

Artiklar och annonser till nästa nummer emottages fram till början av maj månad. Skriv gärna och föreslå var vi skall ha Rileymöte(n) i sommar - något initiativ måste ju Du, käre läsare, taga någon gång! E.H.