

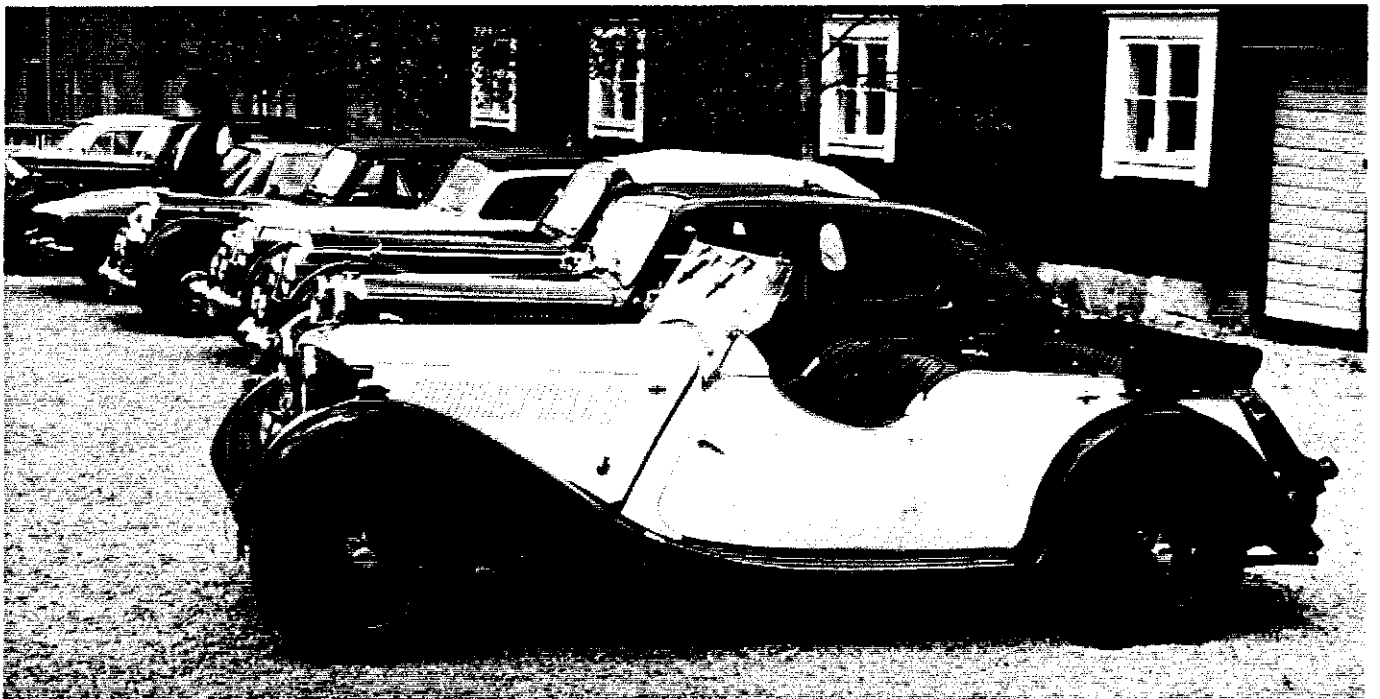


RILEYBLADET

Nummer 2, 2001

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 23



Årsmöte och rally i Södertälje

Det är alltid svårt att pricka in vackert väder när ett klubbarrangemang skall planeras. Det blir att hoppas på det bästa och när dagen kommer utrusta sig på lämpligaste sätt. I år var Södertälje platsen för årsmöte och rally och spänningen steg ju närmare vi kom den 12-13 maj – skulle det bli fint väder, eller skulle det bli regn och rusk och kanske kallt? Alla eventuella farhågor kom faktiskt på skam. Det blev en oerhört fin helg, en av vårens absolut bästa, med sol och tidvis uppemot 22-23° varmt.

När Åsa, Cecilia och undertecknad rullade ut från Uppsala på lördagsförmiddagen stod vitsipporna i full blom i diketrenarna och lövträden prunkade i sin skiraste grönska, samtidigt som de lokalt förekommande och sällsynta kungsängsliljorna rapporterades utslag-na. Tyvärr var vi hänvisade till att ta motorvägen till Stockholm och vidare till Södertälje, men trafiken var inte alltför tät, så det flöt på riktigt bra. Rileys motor surrade på i 80-90 och det blev varmt inne i bilen. Med suffletten

uppfälld blir det gärna ordentligt varmt i förarsätet eftersom motorn är en betydande värmekälla och bilen saknar väd-ringsluckor vid fötterna – i motsats till de täckta modellerna. I baksätet fläktar det betydligt mer. Därvidlag är en 1½ litre saloon absolut att föredra.

Efter närmare 1½ timmes körning vek vi av vid avfarten till Södertälje och kunde utan hjälp av karta eller beskrivning finna den välskyltade vägen till Torekällbergets friluftsmuseum, Södertäljes "Skansen" om man så vill. Vi trotsade alla lockande hänvisningar till P-platser och upplysningar om förbjuden infart och körde in på den vackra stadsmiljöns torg. Redan på långt håll såg vi att vi kommit rätt; Anders Muhrs eleganta Rover P3 fourlight saloon av-tecknade sig i fonden. Anders svarta två-och-en-halvliters Riley hade ännu inte hunnit bli körklar för säsongen, så det fick bli Rover i stället och det går ju nästan lika bra Bortom denna skymtade ett antal välbekanta fordon: Karin och Per Lindsons bruna Rover P5 (skynda på med Rileyrenoveringen

Per!), Marie och Lasse Söderqvists välhållna 1½:a från 1953 lackerad i "Woodland green" och mötesarrangörerna Monika och Torsten Grönvall med sin välbekanta 1½:a från 1949, i gult och svart.



Mona Sahlin nöjd med mötet i Södertälje!



Verkstadsboken konsulteras inför avfärden från Södertälje.

Fr. v. Lennart Nilsson, Anders Muhr (dold) Erik Hamberg och Torsten Grönvall.

Så småningom kom även familjerna Pfändtner och Wikström i resp. 9 hp Kestrel och 1½ litre Lynx, bägge riktiga pärlor som man gärna åker långt för att se. Från närbelägna Huddinge kom Olle Johnson med följeslagare och den snygga vinröda Kestrel 1300 som Olle är lycklig ägare till. I moderna bilar anlände dessutom Eddie Lidholm och Lennart Nilsson. Eddies RMA är i det närmaste körklar, medan Lennart hemma i Kalmar helt nyligen har börjat renovera en Riley Sprite som funnits i Sverige sedan 1960-talets mitt (se Rileybladet 2000:4).

Torekällberget är en vacker miljö med fina gamla hus, olika djur i inhägnader

och ett fantastiskt läge högt över Södertälje stad. Ur den Grönvallska Rileyns baklucka plockades det snart fram lunchlådor som Monika iordningställt samt öl, läsk eller vatten. Det var hög tid för lunch och det smakade alldeles utmärkt med skinka och potatissallad där vi satt med kringelstaden vid våra fötter.

Så småningom var det dock dags för uppbrott. En karavan med Riley- och Roverbilar slingrade sig nedför Torekällberget och genom trafikljusen i stadens centrum, ut på lantliga vägar. Så småningom nådde vi fram till det imponerande Sturehofs slott, där vi fick en sakkunnig visning och kunde beundra

de många Mariebergskakelugnar som pryder de vackra rummen. Efter den timplånga visningen var det skönt med en fika i det närbelägna kafeets trädgård. Här kunde vi plocka fram formuläret med Torstens kluriga tipsfrågor och grunna över lämpliga svar.

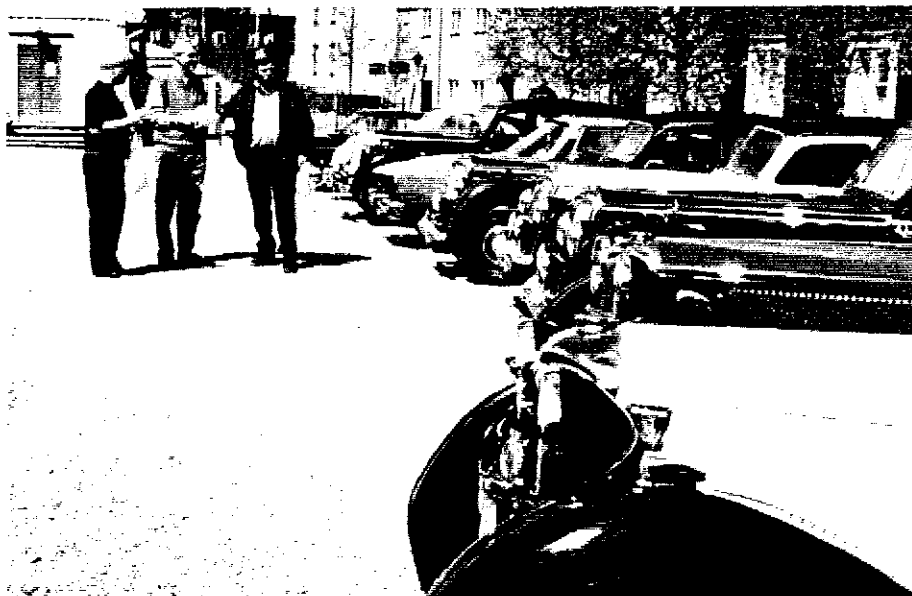
Snart var det dags att fortsätta färden runt Bornsjön och på utsatt tid var vi tillbaka i Södertälje och Scandic Motor Hotel. Efter incheckning bänkade vi oss i ett litet konferensrum, varefter årsmöte vidtog.

Resultatet för föregående år visade på ett minus på 1.730:67, beroende på att reservdelslaget utökats. Den nya styrelsen fick följande (oförändrade) utseende: ordförande Erik Hamberg, sekreterare Ronald Pfändtner, kassör Torsten Grönvall, ledamöter Rune Möller och Håkan Wikström. Revisorer: Anders Borneving och Jonas Reiner, med Sten Eriksson som suppleant. Valberedning: Per Lindson (sammankallande) och Eddie Lidholm, med Lars Gustavsson som suppleant. Årsavgiften för 2002 blev oförändrad, 100:- inom och 125:- utom Sverige. Den som vill ta del av årsmöteshandlingarna kan kontakta under-tecknad på tel. 018 – 12 82 83 (under semestern 0346 – 434 56).

Den allra sista utdelningen av "long distance award" skedde förra året; möjligen får vi hitta på något nytt pris till nästa år. Däremot blev det priser när resultatet av tipstävlingen meddelades: 1/ Per Lindson (10 p), 2/ Erik Hamberg (9 p), 3/ Åsa Henningsson (8 p), 4/ Lennart Nilsson (8 p), 5/ Anders Muhr (8 p), 6/ Monica & Ronald Pfändtner (7 p), 7/ Håkan Wikström med Hanna (6 p), 8/ Marie Söderqvist (6 p), 9/ Olle Johnson (6 p), 10/ Lasse Söderqvist (4 p) och 11/ Eddie Lidholm (4 p). Torsten hade med hjälp av sponsorer lyckats få tag i många trevliga priser som nu tillföll deltagarna.

Vi talade även om bl.a. reservdelsförsäljningen och försäkringsfrågor och att vi 2002 kommer att celebrera klubbens 25-årsjubileum. Har du något förslag på vad vi skall göra för att fira detta så är du välkommen att höra av dig!

Efter årsmötet var det snart dags för gemensam middag. Dessa brukar ju vara ganska informella tillställningar, men det var trots allt skönt att hastigt



Torekällberget

Fr. v. Olle Johnsons co-driver, Olle Johnson själv samt Eddie Lidholm.

duscha av vägdammet och byta om. Det blev en utmärkt middag och mycket trevligt umgänge så länge som vi orkade hålla oss vakna.

Följande morgon sågs vi i frukostrummet efter en skön sovmorgon. Frukostbordet var verkligen välmatat och kunde tillfredsställa alla smakriktningar. Eftersom vi alla är med i en MHRF-ansluten klubb kunde vi bo på Scandic Hotel till ett verkligt bra pris (vill du veta mer om denna förmån går det bra att ringa mig). I sinom tid var det i alla fall dags att lämna hotellet och när bensinpumparna tickat fram bränsle till förgasarna var det bara att i samlad tropp åka mot Marcus Wallenberghallen, där Scantias bilmuseum är inrymt.

- Oj, vilket fint museum! Och inträdet var ju gratis! Längre gick vi där, ja flera varv. Scania-Vabis personbilar hör till de vackraste som tillverkats och här fanns ögonfröjd att fästa blicken på. Störst utrymme tog dock lastbilarna, de flesta hade tjänat troget i avlägsna länder och efter slitsamma år sedan återbördats till vila på hemmaplan. Av särskilt intresse var annars den hundraåriga järnvägsvagnen. Även om den var



Lunch vid Torekällberget.
Familjerna Pfändtner och Wikström samt Lennart Nilsson.

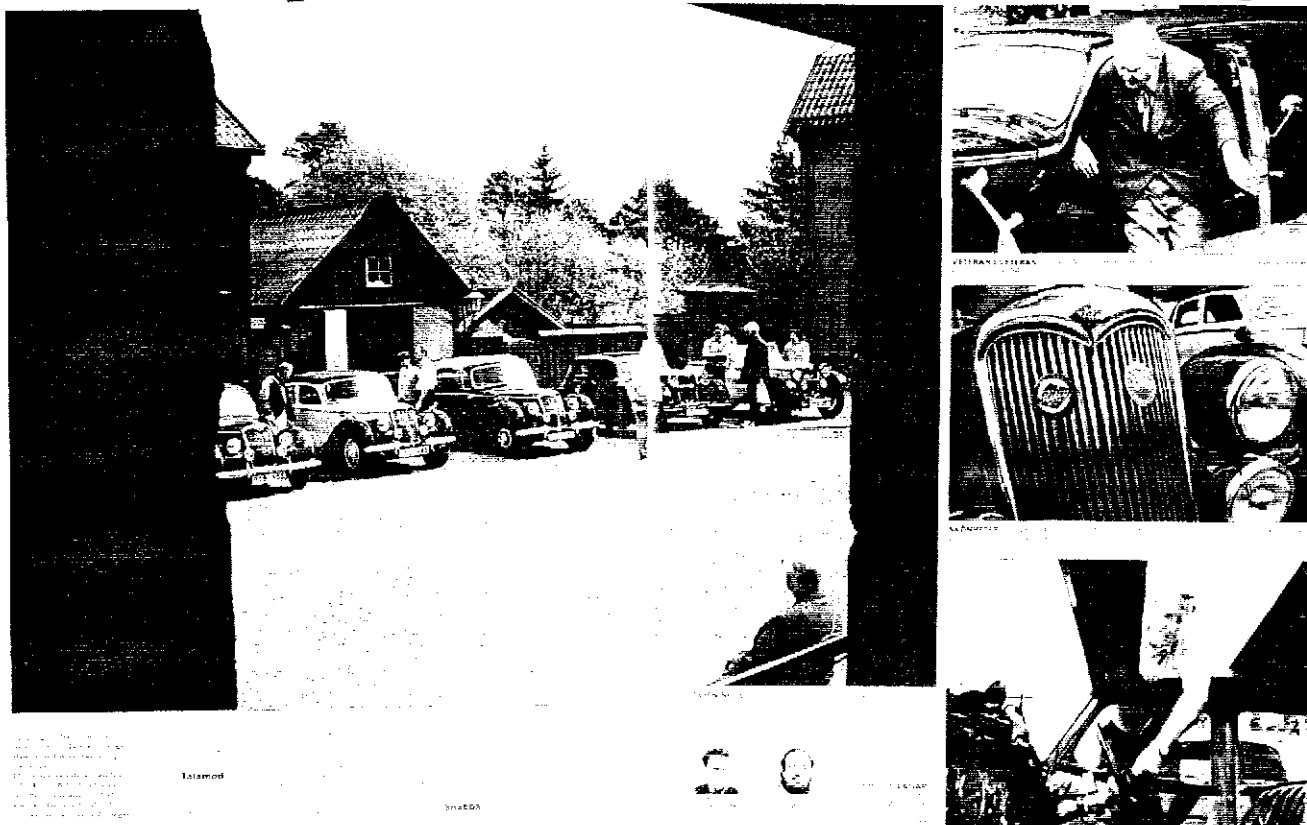
överrenoverad var den fantastisk att se.

Tiden gick fort som den ju gör när man har trevligt. Till sist var det dags att styra kosan hemåt för envar. Åsa, Cecilia och undertecknad valde dock att först besöka Tom Tits Experiment, vilket var en rolig upplevelse. Glada och

nöjda efter en lyckad helg för vi hemåt och valde, så snart vi kunde, den gamla Uppsalavägen som är alldeles förträfflig för färd med gammal Riley i lagom tempo. Tack Monika och Torsten för ett alldeles utmärkt program!

Text och bild: Erik Hamberg

Veteraner på turné tog en paus på Torekällberget



BILSÄSONGENS NYHETER

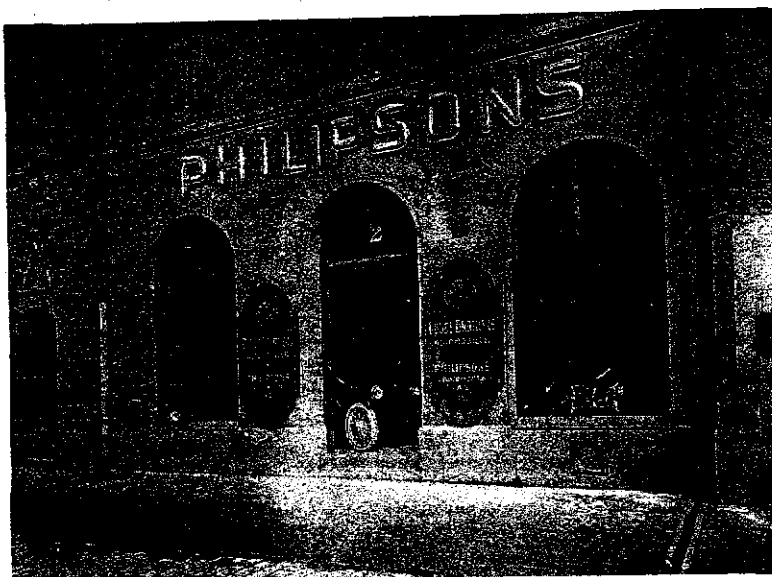
En revy från våra större motorfirmor.

Säkerligen ha de flesta av våra läsare njutit av bilåkningens behag. Kan-ske bekvämt tillbakalutad i en väl polstrad läderfåtölj känt tjusningen av vagnens mjuka gång, av ringarnas lätthet att utjämna vägens ojämnheter, av farten — detta fascinerande moment icke minst för en nutidsmänniska.

Icke utan skäl har man funnit bilen i dess nuvarande skick så nära fullkomligheten att någon ytterligare förbättring skulle synas osannolik, ja rent av överflödig: Man behöver ej vara ägare till något av dessa mäktiga 60—80 hk:s vidunder för att göra denna reflexion. Många av våra bildroskor bjuda på detta behag, denna utpräglade vila och icke minst en hastighet, som ofta möjligen kunde varit mindre. Men dessa reflexioner gör blott lekman-nen; experten är nog av den åsikten att bilen trots allt ännu har lång väg kvar för att kunna anses ha nått det fullkomligas sublimala stadium i utvecklingen.

Det arbetas fortfarande friskt i experimentverkstäderna jorden runt. En liten detalj, som undgått lekmanen men som dock i längden har inflytande på bilens livslängd eller nytta, förbättras här, en annan där, ingenting står stilla! Och så ha vi moderna. Varför icke ha ett slags mannekång-uppvisning av bilnyheter för den kommande säsongen, ett slags parad, liksom när damerna dricka té på N. K. och studera typer för den kommande årstiden. En dylik parad skulle kunna göra sig mycket väl. I dessa usla tider skulle kanske en reguljär utställ-

ning bli en alltför betungande apparat, men en parad-åkning runt Djurgården en vacker vårsöndag, anordnad av t. ex. K. Automobilklubben, borde kunna samla alla de ledande firmorna till en ansträngning. Och säkert skulle den icke minst intressera de — hoppas vi — många, som nu gå med funderingar att köpa sig en vagn men som ännu äro i valet och kvalet vilken som bör föredragas. — Det är denna allmänhetens och firmornas gemensamma intresse för säsongens automobilism, som Vecko-Journalen här nedan hoppas tillmötesgå genom en kort revy av nyheter, sådana de te sig från en Stockholmsk synvinkel. Våren är icke allenast årstiden för många vackra och trevliga utfärder — som vi i år i många avseenden ha fått vänta alldeles för länge på — utan framför allt den tid, då hrr fabrikanter låta sina nyheter och erfarenheter från den gångna säsongen och från vinterns arbete framträda. I

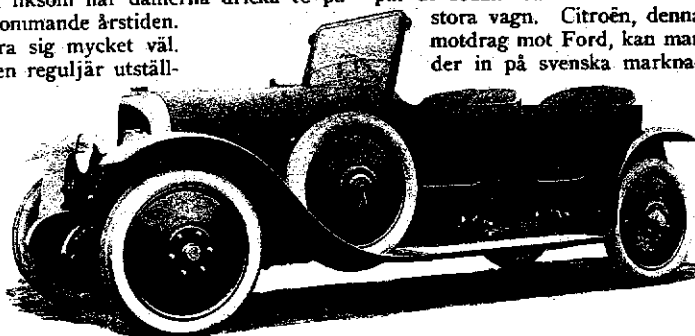


Philipsons nya eleganta försäljningslokal Birger Jarlsgratan 2.

tidningarna ha vi redan läst om störtade kapplöpningar med vidunderliga hastighetsprestationer och fastän aprilsnön ligger fotsdjup när dessa rader skrivas, veta vi dock att blott om några dagar — kanske — kan bilen bli fordonet för oss för den första vårutflykten.

En glädjande företeelse är det i dessa s. k. depressionstider att iakttaga utvidgningar av affärer, något som alltid ger försäljningen ett flottare intryck. Man gör denna reflexion, när man ser Philipsons störtade nya lokal på nedre Birger Jarlsgratan, en gata, som i parentes tycks utveckla sig till vår speciella automobilgata liksom Broadway mellan 55:e och 70:e gatorna och Avenue de la Grand Armée i Paris.

Firman förklarar sina berömda Dodgevagnar vara så pass fulländade, att de i år ej uppvisa någon annan egenhet än att alla dess vagnar förses med överdimensioner på gummiringarna. Gummit har ju stigit ned från sin dominerande prishöjd och Dodge Brothers har följt med tiden. Förutom Dodge finner man hos Philipsons numera den franska vagnen Voisin, som tillverkas av bröderna Voisin, förut bekanta tillverkare av flygmotorer och aeroplan. Naturligtvis är denna franska vagn tip top och icke så litet skiljande sig från mängden, vilket framgår av bilden. De av Citroën för ett par år sedan framförda tallrikshjulen ha också anbragts på denna stora vagn. Citroën, denna lilla sympatiska vagn — Europas motdrag mot Ford, kan man kalla den — föres av herr Källander in på svenska marknaden och utmärker sig icke allenast för fransk omsorg i utförandet utan också för fransk god smak.

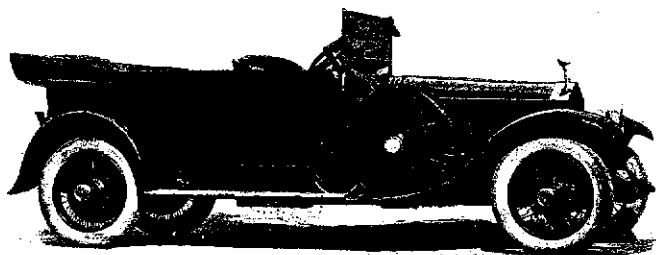


Voisinvagn, ny modell för året. Bemärk den brutna toplinjen.

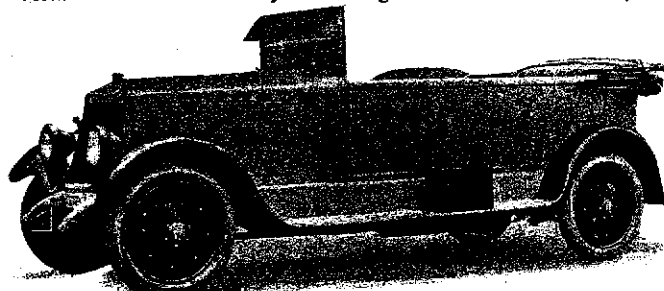
Snett emot Philipsons träffa vi på Wiklunds bekanta hörna, där nu firman residerat en lång följd av år först med sina velocipeder och senare också med goda, gedigna automobilmärken. Dessa förnämliga traditioner brytas minsann ej i år. Rolls Royce leder firmans signaler! Blott en en-

da typ å chassit finnes från denna fabrik, chassit för den förnäma, ljudlösa, oerhört hållbara vagnen.

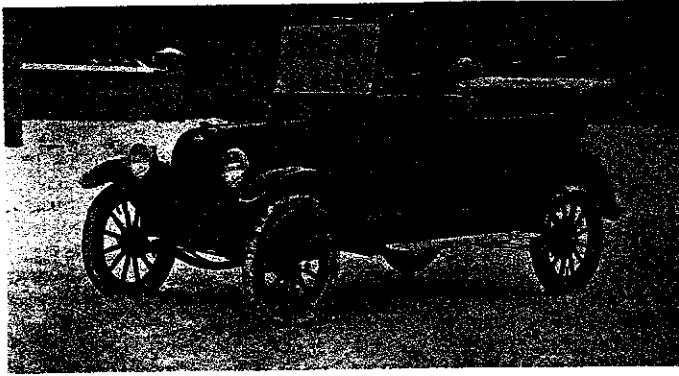
En annan engelsk vagn, som Wiklunds f. n. föra, är Armstrong-Siddley. Denna firma i sin nuvarande gestaltning är blott få år gammal, men den lyckades vid sin start fästa uppmärksamheten vid sig genom överraskande talrika originella nyheter. Vagnen tillverkas hos de stora Armstrongverken, som f. n. lär vara den största tillverkaren i världen av 6 cylindres vagnar. Chassitramen är synner-



Rolls Royce, 50 H. K. stor dubbel phadon.



Wiklunds engelska Armstrong-Siddley.



en om 4 cylindrar och 41 hkr. och en ov 6 cylindrar med en bromsad kraft av ända upp till 116 hkr.

Minerva införes hit blott i chassit form. Allt karosseri tillverkas här i landet enligt särskilda modeller av Nordbergs karosserifabrik, så att varje kund därigenom får tillfälle att göra sin egen smak och sina egna önskemål gällande. Vår bild visar en stor Minerva om 6 cylindrar och ett av Nordbergs karosseri.

Förutom detta förnämna märke för firman den bekanta Buick-vagnen, en god amerikansk vagn, till ett facilt pris. Nyheten för året i detta märke är att Buick nu också framställer en mindre 4-cylinders vagn med en motoreffekt av 30—40 hkr. För övrigt är denna typ elegant och snabb. Stora Buick har vunnit i utseende, fått mera renhet i linjerna. Ett aktuellt intresse har den stora motorbussen från General Motor Company, ett amerikanskt exempel på hur man där löser passagerartrafikfrågan runt omkring i landet, ofta i framgångsrik konkurrens med järnvägar och spårvägar.

Chevrolet, populär amerikansk vagn från Wiklund.

ligt lätt byggd med höga, tunna balkar. Motorn är av toppventilskonstruktion helt inbyggd i aluminium, och dess arbetsområde sträcker sig på högsta växel från 10 till 90 kilometers hastighet. Först byggdes blott 50 hkr.-vagnar men i år debuterar firman också med en 30 hkr., något mindre men för övrigt av samma typ.

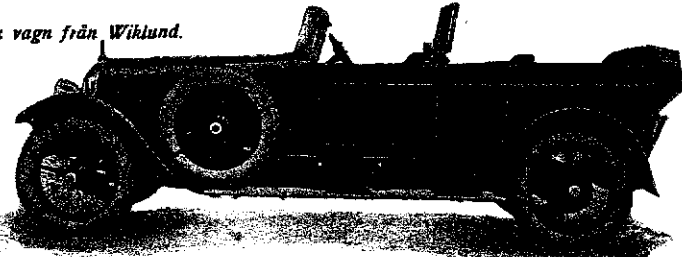
Wiklunds slagnummer är Chevrolet, en amerikansk, mindre vagn, som kanske närmast Ford — naturligtvis — är den mest sålda lätta vagnen i Sverige. I år har den mindre typen om 20 hkr. i flera avseenden förbättrats. Bakaxeln är omkonstruerad och kraftigare än förut, framhjulslagren äro av ny konstruktion, styrinrättningen förbättrad etc.

Elegansen i alla detaljer självklar, avtagbara hjul, skyddad sufflett etc.

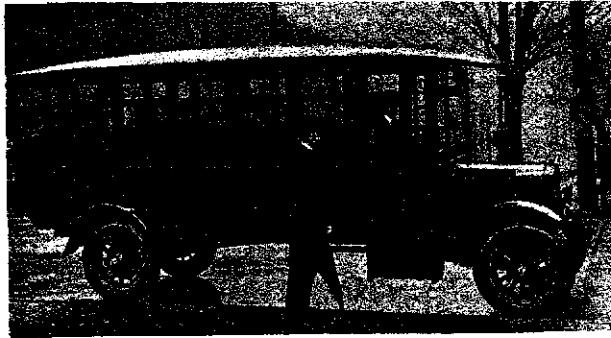
Mitt emot på Birger Jarlsgatan råder i dagarna segerns glädje och tillfredsställelse. Herrar Cronstedt & Kastengren äro nämligen representanter för den tyska Daimlerfabriken med dess icke mindre kända märke Mercedes, vilket märke vid de nyligen i Italien anordnade stora tävlingarna, som gå under namnet Targa Florio, i stora racerklassen hemförde segern. Naturligtvis ligger det mycket värdefull reklam i dessa framgångar, och Mercedes har lagrar från automobilismens barnomsår — lagrar att försvara tycks det. En annan fråga är om nu verkliga Mercedes behöver denna kapplöpings- och uthållighetsreklam? Och svaret måste i anseende till den plats detta världsbekanta märke intar på den svenska marknaden givetvis bli negativt. I år bjuder Mercedes på en genomgripande nyhet i sin s. k. blåster motor. Denna har hittills inbyggts i 6/25 och 10/4 hkr.-vagnar och är så konstruerad att komprimerad luft kan tillföras cylindrarna. Genom ett enkelt handgrepp från förarplatsen sättes en spärranordning i förbindelse med gaspedalen, vilken vid nedtrampning till hälften eller mer sätter pumpen i funktion. Möjligheten av överkomprimering kommer sålunda automatiskt att utnyttjas vid de tillfällen, då större kraft fordras av maskinen. Denna kraftreserv är naturligtvis ett stort tillskott av trevnad på en vagn och hjälper den lekande över branta backar och genom djupa vägar.

Det bilmärke de flesta stockholmarna oftast åkt i år utan tvivel Minerva, den belgiska vagn, vilken redan för c:a 10 år sedan av firman Hans Osterman infördes på Stockholmsmarknaden. Till droskbilar kunna endast användas de allra mest tillförlitliga vagnar, bekväma för passagerarna, smidiga att manövrera och hållbara. I Minerva fann herr Osterman dessa anspråk tillfredsställda. En blick på Stockholms droskpark understryker detta kraftigt nog. Och dock låg naturligtvis fabrikationen under kriget nere under det fabriksens ledning i landsflykt uppgjorde planer på tekniska förbättringar och följde med utvecklingen så väl, att redan året efter fredslutet hela etablissemntet i Antwerpen var i full gång.

Minerva framträder i år i tre typer, en om 4 cylindrar och 25 hkr.,

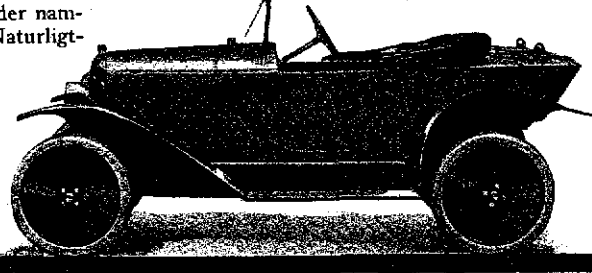


Stor Minerva från Osterman. Karosseriet från Nordberg, svenskt.



Stor amerikansk omnibus, tar 36 personer, en s. k. G. M. C. från Osterman.

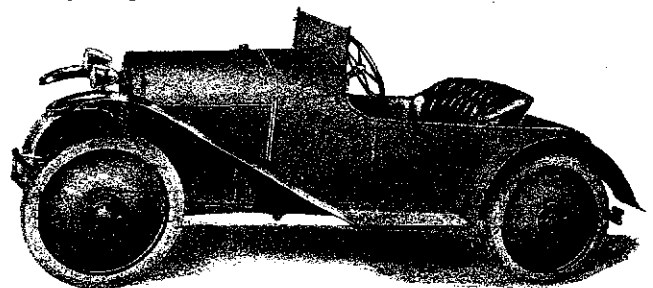
automobilbarnen äro nyheter för säsongen på den stockholmska automarknaden. För övrigt koncentrerar sig Lundvik & Co på tillbehör. Går någonting i olag så utgör numera denna populära affär ett slags bilapotek.



Baby, Citroën, lätt, bekväm och snabb, från Källander.

En nyhet på små automobilernas område är också Velox, vilken föres i handeln av Velocitas Fabriksaktiebolag. Fabriken ligger i Tyskland men företaget är svenskt alltigenom, säges det.

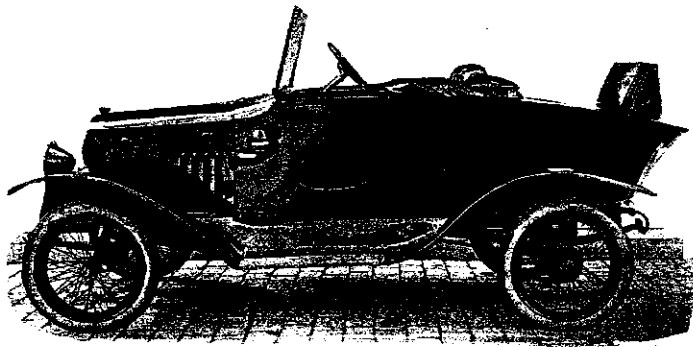
Velox är en vattenkyld 4-cylinders vagn, om 15 hkr., kardanddriven och i alla avseenden en miniatyr av en stor vagn — alltså ingen motorcykelvagn. I samma klass icke mindre än tre nyheter för sä-



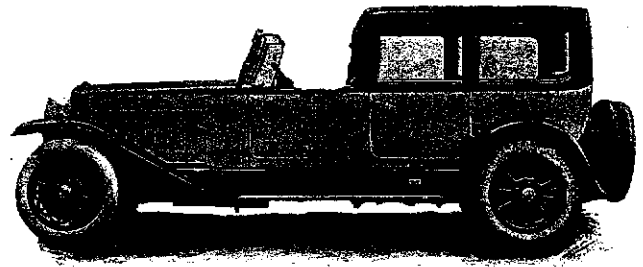
Rally, vacker, liten, elegant vagn med stor hastighet, från Lundvik.

Längre upp på Birger Jarlsgatan råka vi träffa herr J. Källander, introduktören här i Sverige av de icke okända Phänomobilvagnarna. Herr Källander har ett stort antal dylika i gång men ser likväl framför sig en mycket större framgång för sitt nya märke, den franska Citroën, Europas Ford, om man nu kan kalla den så. Detta märke kommer i år med en nyhet, som väcker uppmärksamhet och glädje överallt, förklarade herr Källander. Det är nämligen en baby-Citroën för två eller tre personer med 12 hkr. på fyra cylindrar, ordentlig kardanddriven vagn, billig men driftsäker och dock med 65 kilometer hastighet i timmen. Citroënfabriken har för sin framställning av denna vagn inköpt Clement-Bayardfabrikernas stora komplex utanför Paris.

Medan vi befinna oss vid de små vagnarna, en typ som blivit allt mera populär nu sedan depressionen gjort sitt inflytande gällande på allmänhetens tillgångar, kan det vara skäl att nämna Erik Lundviks lilla Rally, som också är av fransk härkomst. Någon större skillnad mellan denna och hennes franska syster hos herr Källander är knappt att se. Bägge



Scania-Vabis eleganta typ 1922.



Super-Fiat. Mästerprov på stor lyxauto från Automobilcentralen.

songen! — Det är ett långt hopp mellan dessa små runabouts och den stora imponerande vagn Fiat i år presenterar under namnet Super-Fiat, Automobilcentralens granna stora nyhet för säsongen. Med denna nya modell har den italienska fabriken tekniskt skapat ett mästerverk, uteslutande framställt för att skapa någonting oupphinneligt, det fullkomliga, om möjligt. 12 cylindrar driva detta åkdon, inbyggda i två sätt om 6. Det är en självklar sak, att denna vagn i alla tekniska detaljer är på toppen av utvecklingen. Bara namnet Fiat borgar här för. — Automobilcentralen för blott detta märke, men naturligtvis i andra storlekar också. Fiat nr 501 etc. visa goda prov på märkets framställning av smärre vagnar — något framhållande av speciella egenskaper är alldeles överflödigt. Se bilden Super-Fiat.

Fiat och Mercedes äro väl de mest kända kapplöpingsmärken i Europa, vilka äro företrädda i Stockholm. Fiat har en veritabel hastighetsåkningsbana på taket av en av sina fabriker såsom vår bild visar. Här avprovast vagnarna, sändas upp och firas ner i stora elevatorer, men i mellantiden ha de surrat runt i en hastighet av över 100 kilometer i timmen. Sen ned med den, söndertagning, inpackning och försändning till den otåligt väntande kunden. Samma procedur, som kommer till användning vid Fords fabriker i Amerika.

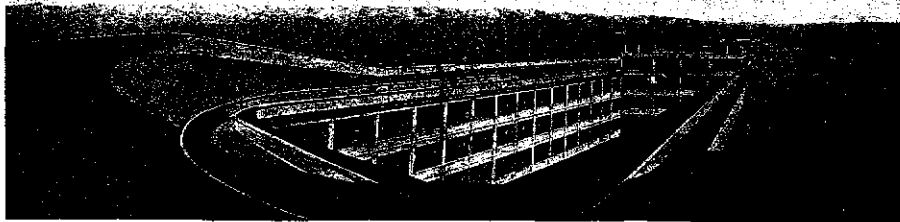
Ford är alltjämt lik sig. Nyheter bjuder den likväl också — betydligt sänkta pris! Alltså en välkommen nyhet, som i övrigt är rätt gemensam för de allra flesta märken. Fram mot målet: var man sin bil!

Tendensen att framställa smärre åkdon till populära priser gör sig också gällande hos Cadillac, A.-B. Fredr. Wagners bekanta amerikanska kvalitetsmärke, vilket i år presenterar ett tvärsigt vackert åkdon. Hjulen ha minskats från 35 till 33 tum, en företeelse, som är allmän i Amerika och som har sina fördelar i synnerhet på slingriga vägar. I övrigt bibehåller märket sin 8-cylinders V-formiga, väl genomexperimenterade motor.

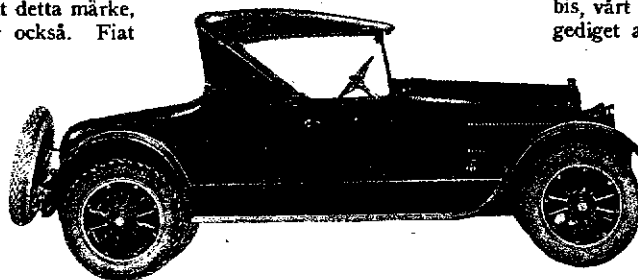
Oakland och Stoewer återfinnas i firmans katalog.

En annan amerikansk vagn, som tillvunnit sig stor popularitet, är Hupmobile, förd i marknaden av Albert Holmer. Denna vagns chassit, som dock på provande svenska tävlingar med glans bestått provet och inbragt firman både priser och reklam, har i år ytterligare förbättrats genom ramens betydliga förstärkning. Vagnarna levereras i år i mellanblå färg, vilket kan kallas originellt.

I övrigt bjuder Hup, som märket kort och gott kallas, på en myckenhet detaljnyheter, som det dock ligger utanför ramen för denna artikel att skildra, men det kan intressera att en ny Stromberg-förgasare användes i år, att den fyrcylindrige motorn har den övre delen av blocket avlyftbart för att underlätta sotning samt förbättrad anordning för styrning etc.



Fiats provåkningsbana på taket av en av firmans fabriker.



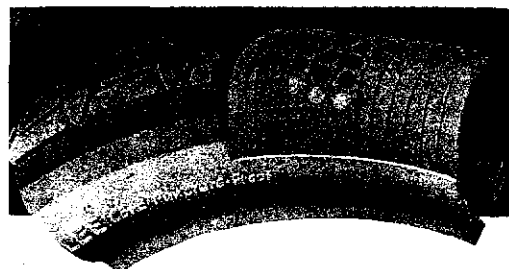
Liten Cadillac, ny modell för året, från Fredr. Wagner.

bestått dessa med glans vid åtskilliga påkostade tävlingar. Men firmans gamla välkända märke är dock Studebaker med en »Big Six» som överträffar fjolårets.

Sist men icke minst komma vi till Scania Vabis, vårt s. k. nationella märke, typen för svenskt gediget arbete och god smak. Fabriken alster vittna om, att ledningen följer med sin tid, den här illustrerade turistvagnen är i alla avseenden up to date, som ju läsaren ock kan konstatera av bilden.

Denna lilla revy gör icke anspråk på att ge någon fullständig bild av alla de nyheter säsongen bjuder oss i år. Den är blott ett plock här och där. Ej heller är den någon reklamartikel för några vissa firmor, men den skulle vara för ofullständig om ej ett par ord nämndes om de nya ringar, som nu söka borteliminera punkteringsrisken, pansra bilens Achilleshälar. Det är icke allenast »Lee»-ringen, förd i marknaden av Knut Karlsson & Co A.-B., som söker komma över punkteringsrisken, men det synes som skulle Lee ha sina speciella företräden i detta avseende, ha så att säga tagit uppgiften grundligt — måhända, det är oss obekant — ej utan nackdelar i andra avseenden. Däckets sammansättning och lagervisa pansring illustreras väl på bilden här nedan. Amerikanerna ha gått grundligt till väga vid lösande av detta problem. De luftvulkaniserade ringarna äro också ett led i dessa strävanden, kan man säga.

När detta skrivs ligger ännu snön vit över det svenska landskapet. Men under det vita täcket spirar det redan och vårsolen skall snart ha kallat till liv de domnade livsandarna och väckt intresset för automobilsport på nytt. Våra bilfirmor ha haft god tid i år att förbereda sig — må våra bästa önsknigar följa dem på den stundande säsongen.



The Lee opunktblå ring.

Plåtkarosseriet sitter nu spånt över en stadig träram, så att vagnen ej mera gör skäl för namnet Plåtmobile.

Ack ja, kärt barn har många namn.

Automobilfirman Ernst Nilsson introducerar en ny vagn, den tyska Ley. Som vanligt med nya märken skola de sättas på hårda prov och Ley har också



En RM-trio: en Drophead, en Saloon och en Roadster i Gavin Lumsdens verkstad i Little Walden, strax norr om Saffron Walden dit Per och Anders Lindner begav sig den 19 april för att se hur en Roadster är hopsatt. Passade även på att köpa några begagnade delar, av vilka det fanns många. Saffron Walden ligger endast 20 min från Ryanair-flygplatsen Stansted. Mycket praktiskt.



BILSÄSONGENS NYHETER

Artikeln på sidorna 4-6 är lånad ur Vecko-Journalen nr 17, Söndagen den 23 april 1922, som var ett speciellt bilnummer. Tidningen hittade jag i en antikbod för några år sedan.

Främsta skälet till att jag tagit med artikeln är att det saknades annat material till bladet (= skicka in era bidrag). Samtidigt tyckte jag att det var rolig läsning. Hoppas ni tycker det också.

Första gången jag läste artikeln och "gick" längs Birger Jarlsgatan i Stockholm hoppades jag att författaren skulle titta in hos en Riley återförsäljare. Men det var tydligen att hoppas på för mycket.

Den förtjusande föraren på tidningens omslag är skådespelerskan Tora Teje som den gången var 29 år gammal.

Red.

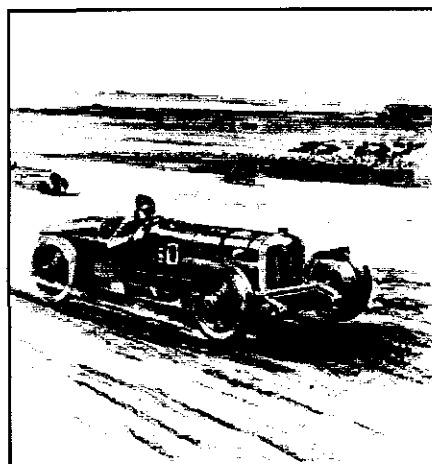
Önskas köpa

Kromad dynamo cover till 6 cyl pre-war Riley. Wire tension cable med fasteners.

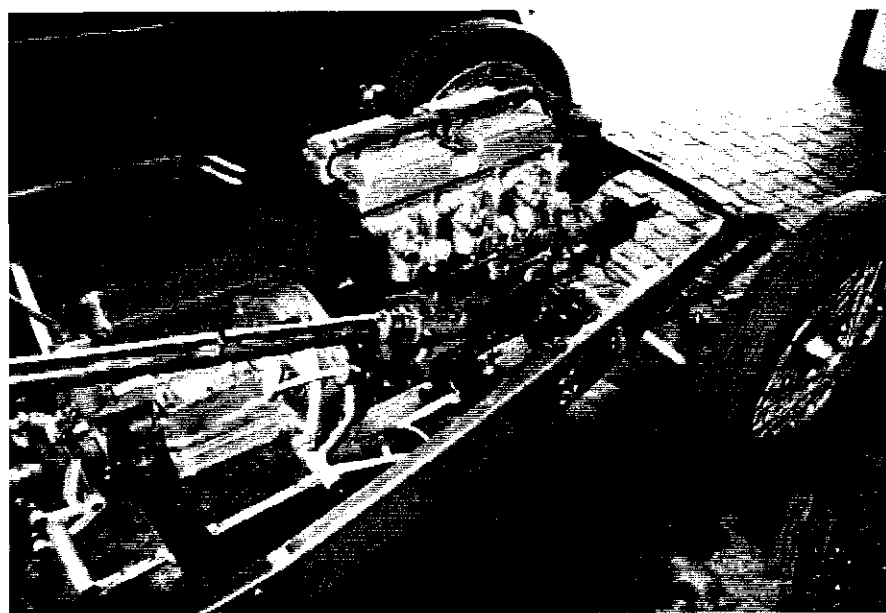
Rolf Palm 042-850 00 (dag) 042-82133 (kväll)

Skänkes

4 st. 19" ekerfäljar, rostiga, 6-bultade (ej fem som felaktigt angavs i förra Bladet), till pre-war Riley.
Rolf Palm 042-850 00 (dag) 042-82133 (kväll)



Första gången en Riley Brooklands Nine tävlade var den 17 september 1927. Vagnen anmäldes till 90 m.p.h. Short Handicap loppet vid Bank Holiday tävlingarna på Brooklands banan och kördes av Ried Railton. Ekipaget visade sig vara mycket snabbt och lyckades vinna med en mile till godo före tvåan Boyd-Carpenter in en Austin. Den genomsnittliga farten var 91.37 m.p.h. (147.046 km/h). Teckningen av Arthur Keene var ursprungligen införd i Riley Motor Clubs medlemstidning, The Riley Record i april 1934.



Rolf Palms MPH-bygge börjar likna en bil.

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda March 2001

Magazine of the Riley RM Club

Articles

R. Memoranda editor, a remunerated post?
The club stand at the NEC, Nov 4-5, 2000
Technical topics - Some more horrors: oil filters, suspension, brakes, exhaust, front suspension
Adjusting the tappets
Off with his head - cabrio conversion

Forthcoming events

National Rally Aug 18-19, Sandringham Estate
75th Anniversary of the Riley Nine Sept 1-2, Gaydon
The RM Winter Sunday Lunch Club
Bardon Weekend, (time not mentioned)
Welsh Weekend, June 9-10, Rheidal Valley
North Wales Riley Weekend, May 5-7, (place not mentioned)
Chester Festival of Transport, June 16-17, Chester Racecourse
Pennine Weekend, Oct 5-7, Bowland, Lancs
Scottish National Riley Rally, May 25-27, Elgin
West of Ireland Riley Tour, May 22-30, Clonakilty

Cars for sale

RME 53, restored, very, very reluctant sale, £ 6.500
RMA 48, needs work, £ 500
RMD 50, black/darkgreen drophead, car in Switzerland, reluctant sale due to increasing number of Bentleys in my garage, SFR 55.000
RMD 50, dark green drophead, generally good condition, £ 11.000
RME 52, reasonable body, rest good, £ 1.995
RMB 48, fire damaged, reasonable offers
RMH 56, Pathfinder, in need of restoration, £ 400
RMB 48, all hard work done, offers around £ 3.000
RMB 51, LHD, in Holland, in bits £ 2.700
RMF 52, excellent cond. £ 9.500
RME 54, spatted, excellent cond., £ 4.250
RMB 51, very good cond. £ 5.750
RME 54, good cond. £ 4.500
RME 55, good but need touching up, £ 3.000

R. Memoranda April/May 2001

Magazine of the Riley RM Club

Articles

Näst sista numret med Alec Gatherer som redaktör men ingen efterträdare har hittats
Technical Topics - list of replacement parts and numbers compiled over the years (for use at autojumbles)
A gaiter for your Riley
A snippet on ignition timing
Glenn Crawford's checklist when buying an RM Riley
Monte Carlo Challenge

Forthcoming events

West of Ireland Riley Tour cancelled due to Foot & Mouth disease

Cars for sale

RMH 56, Pathfinder, in need of restoration, £ 400
RMD 50, black/darkgreen drophead, car in Switzerland, reluctant sale due to increasing number of Bentleys in my garage, SFR 55.000
RME 52, reasonable body, rest good, £ 1.995
RMB 48, totally restored, £ 9.500
RME 54, extensive restoration, £ 4.500
RMA 47, kit of parts, £ 535
RME, with RMA body, last used 1981, £ 1.100
RME 54, spatted, general good order, £ 3.250

The Riley Record, 1/2001

Journal of the Riley Motor Club

Cars for sale

RMA 46, good winter project, £ 1.500
RMH 56, Pathfinder, possible restoration or for spares
Riley Elf Mk3 1968, full restoration, £ 1.150
Riley Elf Mk2 1964, one owner since new, £ 1.500
Riley Kestrel 1300 Mk2, excellent little car, £ 1.250

The Riley Record, 2/2001

Journal of the Riley Motor Club
(Första numret med nye redaktören David Pipes)

Articles

A new head on the block (ny redaktör)
Show Time! - Bristol Classic Car show and London Classic Motor Show
Cannes of Bust! (hur det gick att ställa upp med en RMA som stått orörd i 22 år i 2001 Winter Challenge Rally i södra Frankrike)
Ny hemsida: www.rileymotorclub.org
Riley Motor Club Spares have moved

Cars for sale

Riley 1.5 1962, requires small amount of work,
Riley 1.5 1960, well maintained, £ 1.500
Riley 1.5 1961, good working order, £ 1.350
Riley Elf Mk3 1967, £ 995
Riley Merlin 1936, partly restored, needs finishing

Riley Motor Club - Feb 2001

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Riley National Rally 2003 to be held in Collie, W.A.
The move to create a national Register of Rileys throughout Australia.
The Great Escape Part 2—Alice Springs Riley Rally 2000

Riley Motor Club - March 2001

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

The Great Escape Part 3—Alice Springs Riley Rally 2000

Riley Motor Club - April 2001

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Riley Motor Club Badges
2001 South Aussie Rally

Cars for sale

RMA 48, AS 12.000
RMF 54, AS 10.000
RMH, Pathfinder, asking price unknown

Riley Motor Club - May 2001

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Riley Gazette - March 2001

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia (NSW)

Articles

Magnetic Particle Inspection (MPI)
Electronic regulator for D.C. Generators

Cars for sale

RMA 51, needs to be used, AS sensible offers

Riley Gazette - April 2001

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia (NSW)

Articles

Non-destructive testing—conclusion
Letters to the reluctant editor
Know your Riley

Cars for sale

RMA, maroon, AS 10.000 (negotiable)
RME, green, AS 12.000 (negotiable)

Riley Gazette - May & June 2001

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia (NSW)

Articles

National Rally, South Australia

Cars for sale

RMA 46, unusual steel roofed car
RMB 52, partly restored, AS 1.500

OPEN HOUSE

Varmt välkomna alla, till oss på Vråkstigen i Älvsjö, lördagen den 11 augusti om eftermiddagen, utan tider att passa och utan särskilt program, medan mat och dryck serveras, kan vi hålla på en god stund. Ring några dagar innan för att få vägbeskrivning: 08-99 80 78.

Peter Ottosson o. Nanna Hermansson

BRITTSOMMARTRÄFF

Anteckna i almanackan 25 augusti, Sparreholms slott (Flen). Indiansommarprogram fyllt av överraskningar, men visning av slottets automobilsamling ingår naturligtvis.

Information/ansökan till Håkan Wikström, tel. 021-35 17 60 eller Ronald Pfändtner, tel. 021-35 78 17

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, The Association of Riley Clubs, Riley Club Holland, Riley Club Schweiz, The Riley Motor Club NSW, The Riley Motor Club of Western Australia.