



RILEYBLADET

Nummer 1, 2006

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 28



I Rileybladet nr 1/05 presenterades två för klubben okända Dropheadvagnar. Den ene köptes ny av malmödirektören Sven Clase. I artikeln skrev red.:

”...och bilen levererades med tre overaller i barnstorlek med Rileyemblem på ryggen, vilka Leif och hans två systrar skulle ikläda sig vid premiärturen. Något foto med tre ungar i Rileyoveraller har red tyvärr inte lyckats uppbära.”

I början av februari 2006 dimper det plötsligt ner ett brev på redaktionen. Det innehåller ovanstående bild. Leif Clase

hade hittat det gamla fotot. Är det inte härligt? En originalbild från 1950!

Förenade Bils grundare och ägare Allan Söderström behagade förmodligen skämta lite med sin vän och kund Sven Clase och levererade bilen med de tre overallerna med ”Riley” på ryggen.

Till höger en av två kända bilder på 60 D 5886, den bil som Sven Clase köpte av Förenade Bil i Malmö den 15 maj 1950. Den var svart med grå sufflett.



På spaning efter Pathfinders (1)

I det senaste Annonssbladet, som distribueras till i stort sett samtliga veteranbilsklubbar i landet i mitten av november, hade jag följande lilla annons införd:

Riley Pathfinder 1953 – 1956

Vem känner till någonting om de 11 ex som importerades till Sverige? Förenade Bil i Malmö och Göteborg, och Kindvalls i Stockholm var återförsäljare. All information, gamla foton, reg.nr mottages tacksamt. Christer Ahlin, Jutens gård, Bollnäs. Tel. 0278-331 73

Känner någon medlem av Svenska Rileyregistret till någonting om svensksålda Pathfinders? Två bilar känner vi redan till, eftersom de ägs av medlemmar, men vad kan ha hänt med resterande nio svensksålda Pathfinders?

Jag har länge varit förtjust i just dessa fordon, som sedan länge har en egen spalt i engelska RM-klubbens tidskrift RMemoranda. Dave Rowlands är Pathfinderskribenten som dokumenterat sitt kunnande i den välskrivna lilla skriften "The Riley Pathfinder, Series RMH".

Ytterligare tre böcker har utkommit under senare år: "A nostalgic look at Riley cars", "The legendary RM:s" och "Autoarchitect, the autobiography of Gerald Palmer", mannen som svarade

för idé och formgivning av Riley Pathfinder, MG Magnette ZA och ZB, Wolseley och tidigare Jowett Javelin.

Alla dessa böcker har ingående beskrivningar av Riley Pathfinder.

Jag tänker i några kommande små artiklar berätta om hur spaningarna efter våra svensksålda Pathfinders fortskrider, men jag kan redan nu rapportera att jag har vittring på ytterligare fem Pathfinders, utöver de två redan kända. Olika sagesmän har spännande saker att berätta, och ger olika pusselbitar till spaningarna.

Riley Pathfinder chassi nr koder

RMH = Pathfinder
M = 2,5 liters motor
A = saloon

Färg

A = svart
B = grå
C = röd
D = blå
E = mörkgrön
F = beige
G = brun

33 = vänsterstyrd (LHD)

Produktionsdata

Januari 1953 – juli 1954:	505
Augusti 1954 – juli 1955:	2 022
Augusti 1955 – juli 1956:	2 399
Augusti 1956 – feb 1957:	226
Totalt:	5 152

Svensksålda kända exemplar:

RMH MAE 33/1154, 1955, mörkgrön, reg nr. H 15 737, L 34 525, 610711: Konrad Nilsson, Fliseryds Säteri, Ekshult. Nuvarande ägare Nils-Erik Kristensson, Eslöv. Inköpt 1981.

RMH MAD 33/3806 1956, CGG 159, mörkblå.

... samt:

RMH MAB 33/5378 1956 ex Norge, grå. Nuvarande ägare Nils-Erik Kristensson.

RMH MAA 33/4184 1956, Danmark, Martin Roikjer, ex Dunlop Rubber Co.

Christer Ahlin
Bollnäs

Om Ni är så pass mycket bilkännare att endast en fullblod kommer att tillfredsställa Er är Riley Er idealvagn. Om endast en bil med personlig stil och teknisk fulländning svarar mot Era krav, så är Riley byggd för Er.

Vi vet att varje Riley-ägare känner stolthet över att äga en vagn som alla beundrar — som är ett uttryck för hans goda smak och bilkunnande. En Riley byggs för att i varje detalj vara en sådan vagn. Riley Pathfinder har fartresurser kring 160 km-strecket samt bromsar och vägegenskaper som gör att de kan utnyttjas med god säkerhetsmarginal. Bromsarna har 30,5 cm diameter och till de överlägsna vägegenskaperna bidrar verksamt den exakta styrningen samt den nya bakhjulsupphängningen.

Riley Pathfinder är vagnen för den som njuter av att köra bil och inte ser på sin vagn bara som ett fortskaffningsmedel.



PATHFINDER

Karossrenovering (2)

Fortsättning på artikel i Rileybladet nr 3/2004.

Har införskaffat RM klubbens CD som innehåller alla RMemoranda sedan 1974 med index för olika artiklar. Med CD:n:s hjälp har jag kunnat läsa tidigare artiklar om karossrenoveringar.

Den största överraskningen i det fortsatta arbetet var, när jag tog bort plåten under baksätet, att det inte fanns någon förbindelse mellan bakdelen (bagagerum med reservhjulshållare) och "the wooden cilles" de trädelar (syllar) som bär upp hela karossen från "A-post över B-post till C-post". Jag undrar hur det kommer sig att bakdelen inte ramlat av – den har inte heller haft något bra stöd av de karossfästen som stöder mot bagagerumsgolvet på grund av grava rostskador i golvet.

Beställda trädelar skulle avhämtas hos John Kirby men vädret blev så dåligt att kaptenen på färjan från Göteborg till Newcastle vände om med hänsyn till vår säkerhet. Efter 24 timmar var vi åter i Göteborg. Delarna fick John skicka så nu finns de här och jag har konserverat med hjälp av linolja och terpentin.

Återuppbyggnaden börjar för min del med att palla upp ramen så att karossfästena från A-post till C-post är vågräta i både längd och sida. Träsyllarna har förstärkts vid A-post med en L-plåt (likt originalet men längre) och vid B-post med L-plåt som försetts med gavlar enligt tips från CD-skivan. De gamla syllarna bar synliga fragment av "metalcills" på yttersidorna. Till de nya syllarna har jag bockat U-formade plåtar som trätts på. Mellan karossfästen och syllar ligger plywooddistanser, 12 mm. Syllarna ligger nu på plats. Ovanpå syllarna vid de främre karossfästena står nu även nytillverkade fästen att skruva fast nederdelarna av A-stolparna i. Distansplåtarna som torpeden står på skruvas i samma fästen.

Jag har fortsatt med demontering av karossdelar för att få loss torpeden och torpedplåten. Torpedens distansplåtar behövde bara förnyas till 30-35 % vilket är normalt efter vad man kan läsa i RMemoranda. Torpeden rostlagas för närvarande. Den är genomrostad på sidorna och mycket dålig runt batterilådan. Torpedplåten byts ut helt och hållet.



Förstärkning under cille vid B-stolpe.

Jag har inte haft möjlighet att renovera karossen monterad på chassiet utan har haft den stående på en hjälpram med hjul. Detta gör att jag kan demontera från karossen och parallellt börja montera på chassiet. Det är även lätt att ta fram karossen vilket ger gott om utrymme vid arbetet respektive att rulla undan karossen så att den tar minsta möjliga plats i garaget.

Fortsättning följer.

*Håkan Lundgren
Munka-Ljungby*



Karossfäste med sidoplåt.



Metal cille på plats.

Renovering av en Riley RMA - del 6

Här följer sjätte och sista delen av Lars Stavmars renoveringsepos. På en gång informativt, underhållande och tankeväckande. Är det möjligt att bilen blev lika bra som artikelserien? Alla som kommer till nästa sommars Riley årsmöte i Roslagen får se.

Klädsel (utsida och insida)

Några kinkiga moment återstod – att anbringa nytt vinyltak, dito innertak och övrig invändig klädsel samt förse dukarna med mattor. Genom Erik Hambergs försorg fick jag de ytter- och innertakssatser som finns i "Spares and price list". Utförandet av arbetet överlät jag åt kvalificerade bilskräddare. I Västerås fanns till för några år sedan ett välrenommerat bilinredningsföretag, Caleb Byström. Jag fick kontakt med några tidigare anställda, som driver Bäckby Bilglas & Bilekipering AB. De åtog sig jobbet. Vintern 2003-2004 var Riley:n parkerad hos dem. Tre veckors utlovad leveranstid blev tre månader. Nåja, den som väntar på något gott osv. Man gjorde ett bra jobb och kostsamt. Dock chockade de mig med att inte vilja montera aluminiumlisterna utmed takklädseln. Argument – man hade ingen erfarenhet av sådant. Jag tror att man egentligen månade om min ekonomi. Det är ett tidsödande jobb och jag skulle förmodligen bli ännu mer chockad av kostnaden. Jag var alltså nödd och tvungen att själv ge mig i kast med listerna. Jag visste att Eddie Lidholm hade monterat såväl takklädsel som lister, så jag konsulterade honom. Han fixade lämplig spik och gav mig råg i ryggen.

Det visade sig att den enda egentliga svårigheten ligger i att forma profilen runt vindrutestolpen. Här hade jag inhämtat råd från en artikel i R Memoranda, nämligen att lägga en el-kabel som utfyllnad i profilen då den bockas så hårt. Härigenom förhindras profilens "läpp" att bete sig alltför konstigt. Dock måste man hamra och forma profilen att ansluta sig till karossen. Materialet är mjukt och låter sig villigt formas. Profilerna förborrades före montering. Vid monteringen förborrades givetvis också i underlaget (askträ är hårt). Profilerna sprejades efter montering med svart, matt lack. Härigenom försvinner alla små skavanker som uppstått. Vindrutetätningsskitt sprutades in mellan list och takklädsel efter monteringen.

Trubbel

Man när ju en from förhoppning att alla ska fungera oklanderligt när sista skruven har dragits. Verkligheten är dock en annan. Här en provkarta på vad som inträffat efter att provkörningarna återupptagits våren 2004: Startmotorn behagade strejka emellanåt. Tidigare ägarens reparation visade sig vara otillförlitlig. Det var den på startmotorn monterade solenoiden som spökade. Jag har nu monterat startsolenoid på ena sidoplåten i motorrummet och startmotorn fungerar.

Även det kombinerade kontaktdonet för ljusomkopplare (hel-, halv- och p-ljus) och tändningsnyckel visade sig otillförlitligt. Jag lyckades få stil på ljusomkopplaren, men tändningskontakten var så sliten att jag tvingades montera separat brytare under instrumentbrädan för tändningsfunktionen.

Den gamla hastighetsmätarvajerns hölje såg betänkligt misshandlat ut. Mycket riktigt gav vajern upp en vacker dag. Snabb leverans från John Kirby och lätt att byta.

Jag tyckte att bromsarna fram drog snett och upptäckte att högersidans cylinder läckte. Det var en lätt sak att byta till en av R2:s cylindrar, som var i bra skick. (Lite prestigeförlust var det – jag trodde att jag lyckats renovera cylindern.) Svårare var att avlägsna bromsoljan (siliconolja) från bromsbeläggen. Siliconolja har ju den stora fördelen att inte suga upp fukt och bli korrosiv som traditionell bromsolja. Den är inte heller aggressiv mot billacker eller t.ex. gummi. Fälg och däck klarade sig alltså oskadda. Men jag fick skölja bromsbackarna åtskilliga gånger i lösningsmedel (toluen plus etylacetat) och kontrollera om olja sveltades ut genom uppvärmning med värmepistol.

Jag har tvingats tömma motorns kylsystem upprepade gånger. Som jag befara- de var inte R1:s vattenpump i bästa skick. Den visade tecken att läcka all- mer kylvätska och kastade ut lagerhusets fett. Både R1:s och R2:s pumpar är av den äldre typen, dvs. där en kolplatta tätar mot det lock som skiljer pumphus från lagerhus (se Workshop Manual). På den nyare pumpen hyser locket, som försetts med en krage, en tätningssats som tätar mot ett plan på impellern.

Nu monterade jag friskare tätningssatser från R2 och bytte ut lager och tätningssringar i lagerhuset. Än så länge fungerar det. Jag har dock garderat med att genom John Kirby införskaffa ett lock av den nyare typen (begagnat, nyttillverkade finns ej).

Så behagade temperaturmätaren lägga av. Det är ju ett slutet system med ett kapillärrör från givaren i motorblocket till visande instrument på instrumentbrädan. Knöligt att montera och knöligt att demontera. JIGE AB i Leksand såg till att få liv i systemet igen. Tyvärr fick den medföljande bensinmätaren spader på resan. Men bensinförbrukningen kan man hålla hyfsad kontroll på via trippmätaren, så jag låter saken bero tills vidare.

Redan vid första provkörningarna, som skedde vid svalt höstväder och senare vid lika svalt vårväder, hade jag noterat att temperaturmätaren visade hög motor- temperatur. Visade mätaren rätt? Då vi i maj fick något av en värmebölja kokade och skummade kylvätskan. Först hade jag svårt att tro att det var fel på kylaren. Jag var rädd att topplockspackningen läckte eller, ännu värre, att det fanns spricka i block eller topplock, så att av- gaser gick ut i kylvätskan. Det var R1:s gamla kylare som satt på plats. Jag hade, då jag höll på med chassiet, haft kylaren hos Uppsala Kylarfabrik. Gubbarna där ansåg att den var användbar. Det var endast rengöring och en mindre reparationslödning som erfordrades. Jag var givetvis nöjd med att inte behöva lägga ut pengar på ett nytt cellpaket. Nu pekade dock allt på att kylaren var på tok för ineffektiv. Jag fick krypa till korset och låta Kylux i Järfälla byta cellpaketet. Kostnad 4100 kr. Skillnaden i motor- temperatur blev dramatisk. Nu har alla tendenser till överhettning försvunnit. Det är nästan så jag funderar på om jag borde ha termostat med högre öppnings- temperatur.

Kopplingsreglaget har spökat för mig. Ingående komponenter tycks utsättas för högre påkänningar än man räknat med. Först brast en av dubbelhävarens armar. Den visade sig varit utsatt för brott tidigare och reparerats med s.k. slaglödning. Jag ersatte med R2:s dubbelhävare, som även den någon gång i forntiden brustit på samma ställe och då reparerats genom svetsning. Håller för-

RILEYBLADET

hoppningsvis bättre. Härnäst brast undre kopplingsstång närmast kopplingen. Utmattningsbrott i gänga för justeringsmutter. Båda incidenterna inträffade i garaget, så någon neslig hembogsering behövdes ej, men de och vad som i övrigt hänt lämnar kvar en osäkerhetskänsla. Vad skall hända nästa gång? Bogserlina och mobiltelefon ingår i utrustningen vid mina utfärder.

Kardanaxeln än en gång

Förutom transmissionsljud från bakaxelväxeln (den äldre typen med spiralskurva drev, ej hypoid) noterade jag vid hastigheter kring 80 km/tim och däröver vibrationer i kardanaxeln. Jag kunde konstatera ett radiellt glapp vid splinesförbandet medbringare/bakre kardanaxel så att den främre korta kardanaxelns bakre knutkors kunde röra sig radiellt. Minsta obalans resulterar då i vibrationer.

Jag upptäckte också att bakfjädrarna var felmonterade på bakaxeln. Fjädrarna är faktiskt inte symmetriska. Den bakåt riktade delen är något kortare än den framåt riktade. Här gavs uppenbarligen ytterligare ett prov på tidigare ägares uppfinningsförmåga att försöka förhindra bakaxelns rörelse bakåt, då gängförbandet kardanrör/lagerhus släppt. Genom att vända fjädrarna bakfram åstadkom man att deras bakre ändar och shacklar låg an mot ramen.

Det var bara att bita i det sura äpplet; upp med bakvagnen i vädret (bockar under ramen framför främre fjäderfäste) och frigöra den åbakiga bakaxeln med sitt långa kardanrör från vagnen. Det senare visade sig vara en knölig och nervpåfrestande procedur. Man måste skruva loss kardanrörets ingångande lagerhus med vidhängande drivaxel innan bakaxeln dras bakåt. Kardantunneln, tvärbalk på ramen och bränsletanken interfererar (läs: djävlaras). Det är fråga om millimetrar.

Det visade sig att det radiella glappet berodde på att drivaxeln var nedsliten vid platsen för kullagrets innerring, som glappade. Hur har detta uppstått? Jag tror att jag har en förklaring: Lagret börjar gå varmt för att slutligen skära ihop. Innerringen, som har hård passning på axeln, blir varm varvid greppet mot axeln minskar. Ytterreringen, som har relativt lös passning, blir också varm, utvidgar sig och får ett fastare grepp. Då lagret definitivt skär ihop, roterar drivaxeln i innerringen och slits givetvis. Därefter



Fig. A

Modifierat kardanrör (påsvetsade klackar med spännbult).



Fig. B

Enkel anordning för bestämning av friktionsmoment för lagerhuset i kardanröret.

har man monterat ett nytt lager på den skadade axeln. Svagt av mig att inte uppmärksamma detta tidigare. Nu fick R2:s drivaxel och medbringare, som var helt OK, träda i tjänst. Nytt lager monterades på axeln (värmades med värmepistol och droppades på). Bytte också till R2:s lagerhus, som hade avsevärt mindre slitna gängor.

Jag lade ner lite arbete på att utvärdera hur hårt jag skulle dra den klämmande skruven på kardanröret för att få önskat vridmoment kardanrörshylsa/lagerhus. Workshop Manual specificerar vridmomentet 4.75 – 7.5 kpm. Det hela förefaller ganska efemärt för att inte säga löjligt. Värdet kommer ju snart att förändras och man har ingen möjlighet att löpande kontrollera det. Jag nöp åt så hårt att jag tror att jag hamnat ungefär vid det övre värdet. Se fig. A och B.

Jag passade på att byta till R2:s fjädrar, som ej var så hårt angripna av rost och som jag bedömde ha mer ursprungsspänst. De isärtogs fullständigt och bladen befriades från rost med hjälp av stålborstskiva i vinkelslip (livsfarligt verktyg – men effektivt). Exponerade ytor och kanter ströks med epoxygrundfärg + polyuretackfärg. Vid monteringen av fjäderpaketen belades bladens ytor med råvaselin, som förärats mig av Tore Karlsson. Tore påstår att det är en gammal osviklig metod att hålla blad-fjädrar i gott skick.

Med bakaxel och fjädrar väl på plats kunde jag notera att kärran fått något högre svansförlängning men shacklarnas vinklar indikerar att även R2:s fjädrar är något nersuttna.

forts. nästa sida



Färdig bil. Svart med sidor i en grönmetallic nyans.

Fullbordat

Vid renovering av en Riley RM har man genom såväl den engelska som den svenska märkesklubben de bästa förutsättningar att nå framgång. Trots detta ges det stunder då det tycks vara seg uppförsbacke och ibland oöverstigliga hinder. Men med ihärdighet och tålamod löser sig problemen och läget ljusnar. Man blir lite av en fatalist. Det som är mest positivt och stimulerande i den här verksamheten är kontaktnätet av likasinnade och intresserade, med vilka man kan bolla idéer och få hjälp. Jag är stort tack skyldig alla dem som bidragit. Frustrerande kan ibland umgänget med de nödvändiga specialisterna vara. Skickli-

ga, men sällan disciplinerade och pålitliga då det gäller leveranstider.

Givetvis var det med lättnad jag lämnade Bilbesiktningen med blankt protokoll. Projektet är fört i hamn och jag kan slappna av. Men det känns lite ovant att inte ha ett "måste" hängande över sig. Dock är väl risken för abstinensbesvär p.g.a. sysslolöshet inte så stor. Gammelar är i ständigt behov av omsorg och pyssel.

Torsten Grönvall var vänlig nog att ta sig hit ut i Roslagen för att utföra den obligatoriska MHRF-besiktningen.

Riley RMA, chassi nr 37 S 12864, tilldelades registreringsnummer USL 788, vilket omedelbart renderat den smeknamnet "Uslingen". Jag hoppas att den framöver uppför sig välartat och inte alltför påtagligt lever upp till namnet.

*Lars Stavmar
Gräddö*

Jag, och många med mig, kommer att sakna Lars Stavmars utmärkta renoveringsföljetong. Kan vi inte förmå Dig att ta Dig an ett nytt Rileyprojekt. För min del gärna en Roadster...

Red.



Den 4 feb gifte sig red. med sin Lilian i Barkåkra kyrka.



Utanför Margretetorps Gästgivaregård morgonen därpå.

Inbjudan till Rileyweekend

Svenska Rileyregistret inbjuder till Rileyweekend kring Norrtälje i Roslagen, den 10-11 juni 2006.

Lördag 10 juni:

12.00	Samling vid Wira Bruk
13.00 – 14.00	Guidad rundvandring i Wira Bruk
14.00 – 14.30	Möjlighet att besöka butik med konstsmide
14.30 – 14.50	Färd till Penningby
14.50 – 15.30	Besök i Linneladan (alt. att åka fram till Penningby slott)
15.30 – 16.15	Färd till Riddersholm
16.15 – 17.30	Besök hos Lars Stavmar
17.30 – 18.00	Färd till pensionat Granparken i Norrtälje
18.00 – 18.45	Incheckning, pensionat Granparken
18.45 – 19.30	Årsmöte, pensionat Granparken
20.00 -	Middag, pensionat Granparken

Söndag 11 juni:

08.00 – 09.30	Frukost
09.40 – 09.50	Färd till Motorfabriken Pythagoras
10.00 – 11.30	Guidad visning av fabriken
11.30 – 12.30	Lunch
12.30 – 13.00	Färd till Svanberga
13.00 – 14.30	Besök hos Erik Sandgren; kaffe serveras
14.30	Mötet avslutas



Logi har förhandsbokats på pensionat Granparken i Norrtälje. Kostnad 740:-/person i dubbelrum, inkl. trerättersmiddag och frukost. Dryck + kaffe vid middagen tillkommer. För boende i enkelrum är kostnaden 1.050:-/person. **Bokning görs senast den 30 april direkt till pensionatet,** tel. 0176 – 103 54 (fax 0176 – 125 02). www.pensionatgranparken.se
info@pensionatgranparken.se

Wira Bruk grundades på 1630-talet. Bruket tillverkade under lång tid värjor åt Kronan, senare liar, yxor m.m. Numera säljer Wälgärths konstsmide smidda ljusstakar, ljuskronor, krokar, gardinstänger, beslag till dörrar och uthus, eldgafflar m.m. Här finns även kaffestuga och museum. Nära Wira ligger den timrade Roslagskulla kyrka från 1706 (ingår ej i programmet).

Linneladan i Penningby är välförsett med dukar, servetter, gardintyger, glas, porslin, möbler, presenter m.m.

Motorfabriken Pythagoras är ett av Sveriges viktigaste industriminnen. Fabriken grundades 1898 och tillverkade bl.a. tändkulemotorer. Se vidare: www.pythagorasmuseum.se

Logialternativ:

Hotell Roslagen, 0176 – 171 80
Vigelsjö camping, 0176 – 148 52

Anmälan om deltagande i mötet görs senast den 28 maj till:

Erik Hamberg, 018 – 12 82 83, eller
Erik Sandgren, 0176 – 193 51

Skrivet om Riley



I den svenska tidskriften Classic Motor, nov 2005, finns en 4-sidig artikel med titeln "Jakten på den försvunna diamanten" skriven av Lars Hedner. Den hand-

lar om Roland Svenssons vackra Riley racer.

Projektet började med resterna av en 6 cylindrig Riley 1935 med vattenkyllt ramlager (läs tävlingsmotor) som fanns i Gävletrakten och som troligtvis inköptes för isbanetävlingar på 30-talet.

Dock hittade Roland en annan 6 cylindrig Riley i Danmark (utan vattenkylda lager) och övergick att använda denna som bas för sitt Riley racer projekt.

Den första motorn köpte Rolf Palm som håller på att bygga upp en MPH replica kring den.





Fler renoveringar

Bilden här till vänster visar dagsläget för den roadster 60 2S 7498 som red och hans son Per köpte 1996 av Bo Thorell i Norrköping. Det gick ganska snabbt att göra vid chassi och motor och bilen kunde köras i augusti 2000. Sedan gjorde Ingemar Edlund en helt ny trästomme. Instrument och panel gjordes i ordning och ny stomme till soffa inköptes och monterades på nytt golv. Signalhornen renoverades och grillramen avkromades och förkortades 1 3/4 tum eftersom den som satt på var från en saloon. Den fällbara vindrutan med fästen och ram renoverades och kromades och en ny ruta sitter i. Nu håller Per på med plåten (när han inte är på sjön).



Dropheaden här bredvid är resultatet av vår medlem Gösta Öhrns kunnande. Detta spännande projekt presenteras i nästa nummer av Rileybladet.

Bilen är ursprungligen en RMB 2 av 1952 års modell med chassi nr 62 S 9995 som Gösta köpte av Ove Nilsson i Åhus för två år sedan. Ove hade köpt bilen av en engelsman som tog den till Sverige 1987. En bild av vagnen vid importen kunde ses i Rileybladet nr 2/88.



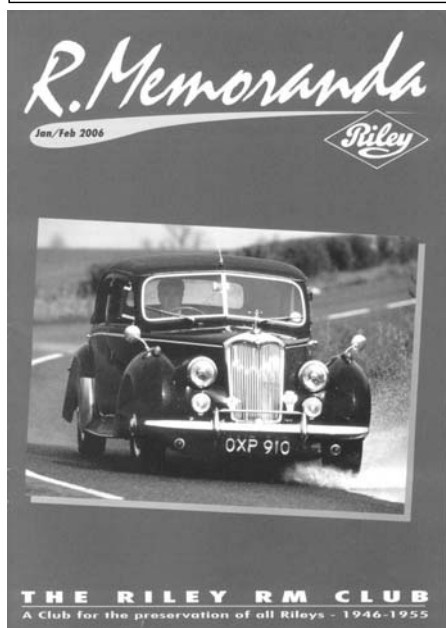
Här har vi Karl-Gustaf Jakobssons RMA, 40 S 17998, som efter 30 års tömrösasömn blivit omhändertagen av barnbarnet Magnus Henriksson i Tavel-sjö. Karl-Gustaf köpte bilen i Åsele ca 1960 och körde den i 10 år varefter bilen ställdes i en lada. Rapporten från Magnus är nu några år gammal och red. är inte klar över dagsläget.

Medlemmar får mycket gärna skicka in en bild med lite information om renoveringsläget på den egna bilen. Det kan ge andra både inspiration och panik-känslor.

Red.

RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda Jan/Feb 2006**

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Reservdelsförsäljning 2005: £135.000
 Antal RM Rileys i databasen: 6.800
 Antal medlemmar: 1.752

Articles

Technical Topics: elektiska bensinpumpar, bilbälten, rullgardinen till bakrutan, Sammandrag från klubbens chatsidor
 The exploits of the first Healey
 Arkivbilder
 From a Bench Front Seat (Pathfindersidorna)

Forthcoming Events

Riley RM Club National Rally 29/30 July, Cheshire
 Riley Motor Club National Rally 22/23 July, Norfolk

Cars for sale

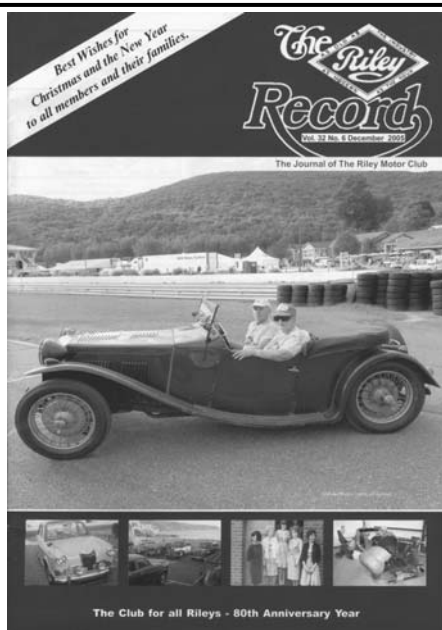
RMA 49, need some cosmetic work, £2750
 RMF 52, ground up restoration certain, £1950
 RME 54, all in all a very smart car, £3950
 RMB 50, too good to break, £750
 RMC 49, green metallic with black wings, £19750
 RMC 49, for restoration, £7650
 RME 54, very original, only minor work needed, £4000
 RMH 55, excellent caravan tow car, £1800
 RMA 48, mechanically good, £1800
 RME 54, restoration halted at primer state, £900
 RMA 52, original interior, £4800

The Riley Record 6/2005

The Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

Riley Motor Club Centre News
 (Northern/West of England/Southern/East Anglia/
 Midland/London)
 The NEC Classic Motor Show 2005
 March Special
 Gone to Pot! (RMF pistons)
 Castaways at Cawsand (West of England utflykt)
 Bits and Pieces (news from Club Spares)
 Pathfinder Paras
 PR Motors remembered
 The Riley Alphabet (skriven till festmiddagen efter London till Edinburgh rallyt 17 juni 1924)
 Två sidor med klubbprylar: böcker, muggar, pins, slipsar, kylskåpsmagneter, vagnmärken, glasunderlägg, tröjor och jackor
 A rather tasty One-Point-Five Mk 3

**Forthcoming Events**

The All Riley Clubs' Annual Dinner 20/1

Cars for sale

RMF 52, ground up restoration certain, £1950
 RMA 51, good condition, £2500
 RMA 46, good winter project, £2750

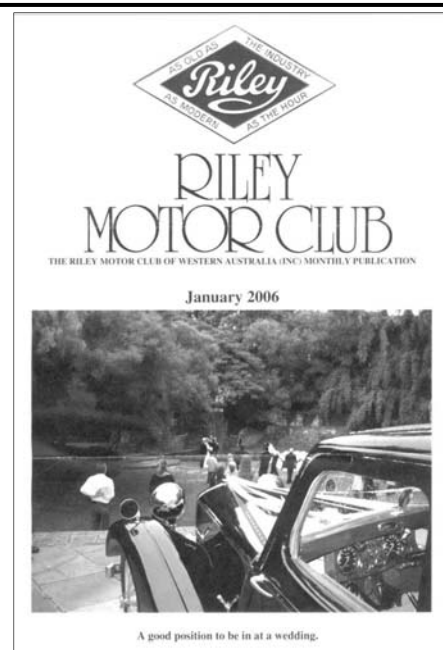
**The Riley Register Bulletin No. 200**

www.rileyregister.com

Articles

A forty-year love affair (Styles skriver om Percy Riley)
 Changing the front axle on a Riley
 My memories of working at PR Motors
 VSCC Wiscombe Park Hill-Climb
 Two tips during an engine change
 A Morris-Riley!
 Originality, authenticity, eligibility... and all that stuff
 Squaring the Blue Diamond...

Perhaps the last survivor of the Riley factory staff (of 1938), Bill Johnson, died Oct 6th aged 93.

**Riley Motor Club - Jan 2006**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Situation as editor vacant.

Cars for sale

RMC 48, Chassis no. 58 SS 3834, A\$ 29000

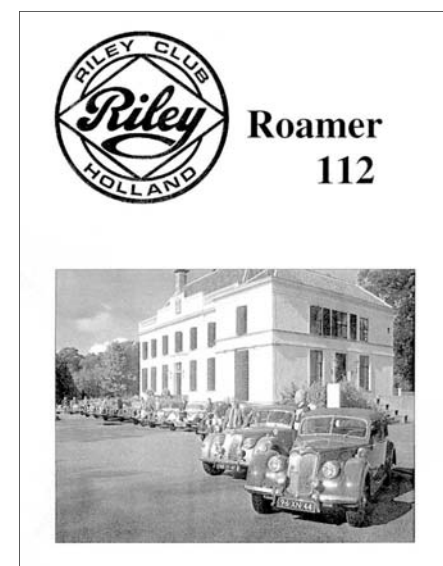
RCS Newsletter 3/2005

Riley Club Schweiz
www.riley-club.ch

Medlemmen Florian Schellenberg bjuder ut sin äkta 1935 års Riley IMP till försäljning. "Billig är den inte" står det i annonsen.

Reportage från Riley Club Schweiz-dagarna i Luzern 1-3 juli 2005. Vi det möte deltog bl a den unika RMB från 1951 med strömlinjeformad kaross tillverkad av Reinbolt & Christie Carrossiers i Basel.

Rallyt vid namn "RAID Suisse-Paris" för förkrigsbilar startade 18 augusti 2005. Thomas Thöni, medlem i schweiziska Rileyklubben deltog med sin nyinköpta Riley Ulster IMP.



Roamer 112
 Riley Club Holland
www.rileyclub.nl

Notiser

Rileys i Norge

finns att beskåda på hemsidan med adress: www.eikaberg.org
Klicka sedan på "Riley veteranbilar i Norge".

MHRFs Evenemangskalender

för 2006 bifogas med detta Rileyblad.

Sagt om Lucas

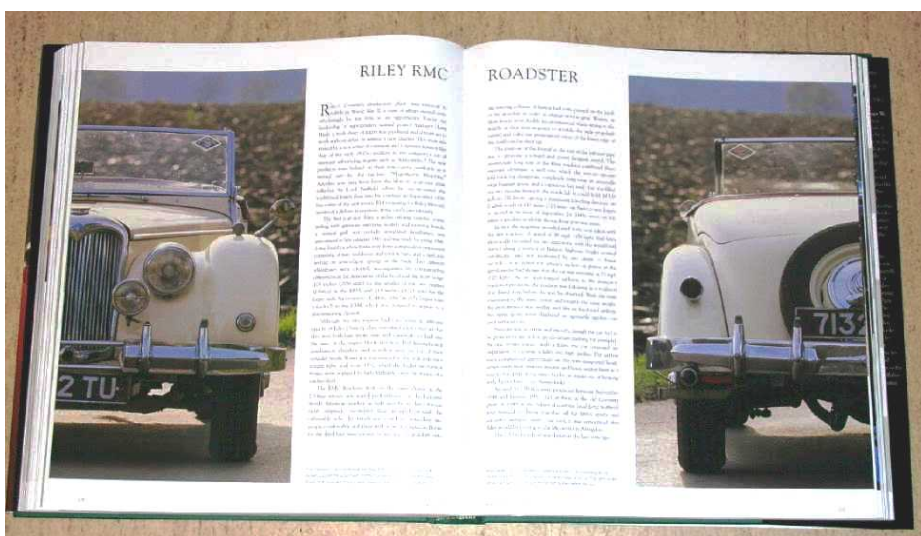
The Lucas motto: Get home before dark

Alexander Graham Bell invented the telephone. Tomas Edison invented the light bulb. Joseph Lucas invented the short circuit.

I've had a Lucas pacemaker for years and have never experienced any prob...



Instrumentbrädan till Rolf Palms MPH projekt.
Senast publicerade bild av bygget se Rileybladet 2/2004 sid. 7



Ovanstående två sidor kommer ur en ny tysk bok vid namn "Englische Sportwagen" med text och bild av Reiner W. Schlegelmilch och Hartmut Lehbrink och är utgiven av förlaget Könnemann 2005. Boken är på 440 sidor och har översatts till engelska med titeln "British Sports Cars".

Kassören

De medlemmar som ännu inte betalt medlemsavgiften för 2006 ombedes göra detta. Inbetalningskort bifogas till berörda.

Kassören

Säljes

RMA 1950. Chassi nr 40 S 18245. Påbörjad renovering. Säljs till självkostnadspris. Dennis Stolt, Hårryda. Tel. 0301-31168

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

E-post: erik.hamberg@glocalnet.net

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 353 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22

E-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson
E-post: hn@rileyregistret.org

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 125 kr för år 2006. Beloppet insättes på pg 45 61 63-5

Cirkulation:

Medlemmar
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
The Riley Club of Western Australia