



RILEYBLADET

Nummer 1, 2009

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 31

Palms MPH Special

I slutet av januari följde red med Rolf Palm för att hämta hem hans MPH projekt som fått sin kaross. Under resan mellan Skåne och Linköping ber jag Rolf berätta om sitt projekt.

Det hela började med att jag i januari 1998 besökte entusiasten Roland Svensson utanför Landskrona för att beskåda hans fina bilar; Alfa Romeo, Jaguar, Bugatti och inte minst ett pågående projekt med en Riley Brooklands. Jag fick då veta att Roland hade en Riley 12/6 motor till salu som han köpt av en herre i Gävletrakten. Trots mycket detektivarbete har jag inte lyckats få dess ursprung klart för mig. Hur hade motorn hamnat just i dessa trakter? Vilken bil satt den i? Har den även haft andra funktioner som var vanliga under kriget; vedkap, elverk etc. Det var hursomhelst helt rätt motor för ett MPH 1934 special projekt.

Långt innan jag gjorde "fyndet" tyckte jag att Rileyn skulle vara ett lämpligt nytt projekt då flera modeller hade liknande komponenter även om motorn är ganska speciell. Motorn med manuell växellåda köptes och demontering av T 261 påbörjades. Det visade sig att motorblocket var frostsprängt, de gjutna vevlagren var i uselt skick, toppen måste svetsas på flera ställen etc. Men en sådan fin motor kunde ju bara inte skrotas.

Svetsjobben utfördes av en specialist i Helsingborg. Maskinarbetena gjordes av Jönköpings Motorrenovering AB som även borrade upp motorn till 14/6. Någon preciserad uppgift kring motors effekt har jag inte lyckats med att få fram. Uppskattningsvis ligger den kring 65-70 hästkrafter.



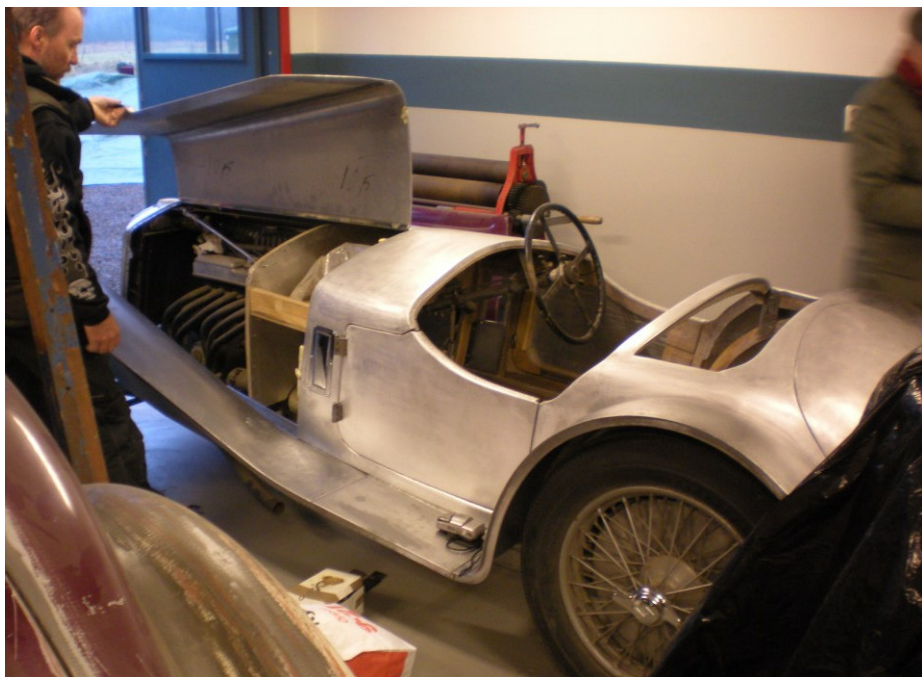
Här står den i ett hörn i Rolands garage, den historielösa motorn T 261 som blev upptakten till Rolf's MPH projekt.



MPH-projektet klart för avhämtning hos Johan Sundgren i Linköping 09-01-26

Under hela arbetet har jag haft mycket fin hjälp och information av medlemmar i Svenska Rileyregistret och pre-war entusiasterna i The Riley Register i England.

Nästa steg i projektet var få tag i en ram som var möjlig att modifiera till MPH specifikation. 44T ramen är rätt typ för en MPH. Problemet var dock att denna beteckning förekom i några olika speci-



Johan Sundgren demonstrerar passformen före leverans

fikationer med olika fram- och bakvagnar. Efter mycket sökande fick jag kontakt med Nick Sieveking i Suffolk som kunde tänka sig att sälja ett chassi, 44T 1902, som en gång tillhört en bil registrerad AXL 517.

Chassiet inköptes och det visade sig att fram- och bakvagn var av fel typ. Lika så måste fjädringen såväl kortas som spännas om. Ramen var dessutom alltför rostig för att kunna användas men hade många användbara komponenter; framvagn, styrning, drivning, bakvagn samt ett antal smådetaljer. Jag hade tidigare lyckats få tag på en extra framvagn och bakaxel (som Bertil Sandgren hittat på en upplandsåker) och de bästa delarna kunde tas till vara.

En ny ram tillverkades av en firma i Bjuv allt utifrån god information kring hur en original MPH var konstruerad. Förutom detta byggde jag upp allt med uteslutande Riley pre-war delar, vilka har varit möjliga att erhålla från olika delar av klotet, dock självklart främst från England. Ett viktigt attribut på MPH är de stora 15 tums trumbromsarna som nyttillverkades i England av John Hardy/Type Cast Ltd.

De senaste fynden är en automatisk centrifugalkoppling och en pre-selectorlåda som köptes i delar av Thomas Bell i Tyskland. Den mycket omfattande renoveringen gjordes av Paul Leate i England.

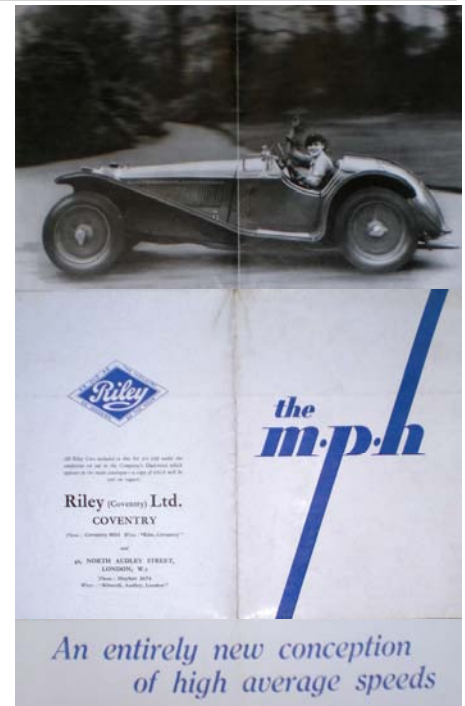
Jag måste passa på att nämna att jag har länge sökt tre stycken 1 1/8 tums SU HV2 förgasare gjutna i brons inklusive 2 tums flottörhus, även dessa i brons. Har nu hittat allt utom ett flottörhus. Tips emotages!

En mycket omfattande och viktig del av projektet var tillverkningen av själva karossen. Karosstommen är ju av trä och kommer från ett avbrutet projekt i England. Ihopfogningen av alla trädetaljerna gjordes av Edlunds i Stora Mellösa.

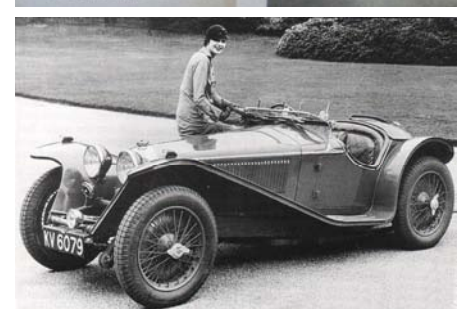
Johan Sundgren i Linköping har utfört ett eminent arbete med skärmarna i plåt och resten av karossen i aluminium. God hjälp har jag också fått från Svenska Rileyregistrets medlemmar. Pelle Petersson i Linköping har bistått genom att låna ut sina IMP-skärmar som grundmallar för tillverkning av mina och Lennart N. Nilsson i Kalmar lånade ut sin Sprite baklucka.

Nu ska jag börja arbetet med alla detaljer och inredning. Eftersom jag eftersträvar bilens helt korrekta utseende får "forskningen" sin tid. Men det är ju en hobby och de elva år som arbetet nu pågått har ju - med små undantag av förtvivlan - varit ett enda stort nöje.

...berättade Rolf Palm för red



*Now this is not the end. It is not even the beginning of the end.
But it is, perhaps, the end of the beginning.
(Churchill, efter segern vid el-Alamein i november 1942)*



Det sägs att PR-folket valde ut den minsta kvinnan man kunde hitta på så att MPH:n inte skulle se så liten ut. Sant eller inte...

Redaktören

Rileybladet går in på sin 31:a årgång. Det bär respekt med sig. Idag finns samtliga blad på klubbens hemsida vilket har gjort att några medlemmar valt att spara 150 kronor per år. Rileybladet finns även att tillgå på Kungliga Biblioteket.

Varför ser Rileybladet innehållsmässigt ut som det gör? Vad borde Rileybladet innehålla? Vad vill ni 140 medlemmar läsa om och se? Jag vet faktiskt inte... Jag vet hur medlemsbladen i Schweiz, Holland, Nya Syd Wales och Västaustralien ser ut, och de engelska förstås. Och senaste tillskottet The Riley Motor Club Of North Americas "Magnificent Motoring" som enbart finns att läsa på nätet (www.rileymotorclub.com). De är alla mycket olika beroende på antalet medlemmar och medlemmarnas engagemang men också redaktörens ambitioner, kunskaper, kontaktnät, tid och budget.

Något som ibland framförs är en önskan om fler artiklar om historia och teknisk och mindre referat av träffar och andra reseskildringar. Om detta säger redaktören för engelska RMemoranda, Alec Gatherer, följande.

"Jag för ofta och gärna in fritidsreportage eftersom jag ständigt förvånas över hur underutnyttjade en del Rileyvagnar är. Mina egna, alltför sporadiska, fritidsaktiviteter får en helt annan dimension när jag tar min Riley. Man dras in i samtal som inte hade blivit av om jag hade kört Volvo, inbjudningar som inte hade kommit, spännande platser som hade förblivit på listan av "måste" om inte en katalysator i form av ett klubbmöte eller rally möjliggjort det. Och kanske viktigast av allt, fantastiska besök på platser som jag aldrig drömt om att sätta upp på listan."

Red med hustru har anmält sig till den Schweiziska Rileyklubbens 30-års jubileum 28 augusti till 3 september 2009. Bruno Mazzotti, ordförande och redaktör i den Schweiziska klubben, berättade för några dagar sedan att förutom schweizare kommer deltagare från England, Skottland, Wales, Holland, Tyskland, Österrike, Nya Zeeland, Australien och ... Sverige.

Men man behöver inte åka länge än till Sala Silvergruva 29-31 maj för att träffa Rileyentusiaster.

Sommarträff



Välkommen till Svenska Riley-registrets sommarträff och årsmöte den 29-31 maj i Sala.

På programmet bl.a. nedstigning i Sala silvergruva, besök på **Aguéliumuseet**, **Sätrabrunns kurort**, den märkliga **Odendisastenen** samt **orgelmuseet i Fläckebo**.

Utöver trevlig samvaro kommer vi ha någon form av tävling där det inte är omöjligt att någon fråga kommer att kretsas kring bröderna Riley!

Samling fredag e.m. någon gång efter kl.16:00 den 29 maj på gruvområdet i Sala. Årsmöte kl. 18.00 på fredagen.

Vi bor på gruvområdet hos Gruvfruns B & B. Pris 450 kr per person i dubbelrum. 550 kr för enkelrum. Ett antal rum är förbokade. Fredagens och lördagens middagar serveras på värdshuset på gruvområdet. Pris ännu ej fastställt.

Anmälan senast den **15 april** till Monika och Ronald Pfändtner. Tel. kvällar 021-35 78 17 Dagtid: 021-39 71 19. E-post: ronald.pfandtner@mimer.nu

Observera att ni även bokar boendet genom oss.

Varmt välkomna!
Monika och Ronald



Sättra Brunn



Sala silvergruva



Röd-Balles signatur på Odendisastenen

Ivan Aguéli, eg. Johan Gustaf Agelii. Svensk målare, aktivist mm. Född 24 maj 1869. En utmärkt kolorist som med sina starkt förenklade, för tiden avancerade former, blev en av föregångarna inom det moderna svenska måleriet. Hans verk tillkom under två perioder: först 1890-95, då han som förste svensk frambringade måleri influerat av Cézanne och Gauguin, sedan 1911-17, då han var påverkad av kubismen i porträtt och orientaliska landskap. Under de 15 åren där emellan ägnade han sig åt journalistik, resor, orientaliska studier, djurskydd och konverterade till Islam. I Paris anslöt han sig till teosofiska och anarkistiska kretsar och satt även en tid i fängelse. Blev överkörd och dödad av ett tåg i trakten av Barcelona, 3 oktober 1917.

Brev från Bo Bonfils

Hej Anders,
Jeg har solgt min Pathfinder til Ole Sommer som i 1971 købte min Brooklands racer. Nu har jeg så købt denne 1924 Chummy Seven som jeg altid har fundet interessant, da den har givet ufattelig mange mennesker ikke blot transport, men også underholdning med trials hillclimbs og ikke mindst specials!

Min bror Jakob og jeg flyver den 3. april til Gatwick og min ældste bilven fra 1961 Basil henter os og kører til Poolgate hvor little Herbert venter på jeg henter ham! I weekenden er der 40 års jubilæum i Londons Austin Seven Club i Brighton, så der møder vi flere hundreder Austin 7 som kommer fra London til Brighton. Fest og jumble hvorefter vi kører ad sideveje til Harwich den 9. Det bliver rigtig sjovt. Håber vi snart ses, hils fru en og hav det godt,

Bo



My new chummy, Herbert



Dette var min ven Basils 4,5 ltr Darrag 1935 racer som jeg mødte ham i 1961 i Roskilde ring løb. Der var også en svensker med i P2 Alfa!: Whauwwww!

Lite om Pegamoid och annat konstläder

I både James Taylors och John Price Williams böcker om RM Rileys återges historien om hur modellen fick sitt konstlädertak. En dag, vid årsskiftet 1944-45, meddelade Victor Riley att han några dagar senare ville visa RM prototypen för företagets återförsäljare. Efter som prototypen ännu inte hade fått sitt stältak spikade man hastigt på ett tak i konstläder så att besökarna kunde se bilens linjer fullt ut. När återförsäljarna fick se bilen blev de så förtjusta i konstlädertaket att detta behölls på den färdiga produkten.

Historien är bra men troligtvis osann. Det hade säkert gått fortare för verkstaden att klippa och bocka till en stålplåt. Det fanns förmodligen ett antal anledningar till konstlädertaket. Man sparade vikt på den redan ganska tunga bilen. Ett stältak riskerade också att förstärka resonansljudet i bilen men inte minst... ett konstlädertak gav bilen extra elegans. Lite landå över det hela.

Här i Sverige har den allmänna benämningen för konstläder, i alla fall i bilkretsar, blivit pegamoid. RM Rileytak var dock aldrig klädda i Pegamoid från The New Pegamoid Co. I England och USA är det varumärket Rexine som blivit synonymt med konstläder - där säger man rexine och menar Pegamoid. I Italien däremot säger man pegamoid och menar Rexine. Och i Danmark, där säger man pluviusins och menar både Pegamoid och Rexine. Hänger ni med?

Processen att tillverka konstläder med en blandning av nitrocellulosa och ricinolja uppfanns redan 1884. Konstläder tillverkades först av The British Pluviusin Company (efter den romerske regn-guden Jupiter Pluvius) och The British Leathercloth Company (ägare till varumärket Rexine) med start 1899. The New Pegamoid Ltd. började tillverka denna produkt 1902. Dessa tre gamla konstläderföretag blev sedermera uppköpta av ICI som bildade ICI Leathercloth Division i Hyde i Cheshire.

RM Riley tak hade till en början konstläder från firma Ioco Rubber and Waterproofing Company Ltd. i Glasgow. Detta företag är mest känt för att i slutet av 20-talet ha levererat impregnerad väv till luftskeppet R100 som skulle ta upp konkurrensen med tyskarnas Zeppelinare för passagerartrafik över Atlanten. Red är

osäker på vilken vävtyp och impregneringsmassa som takklädseln hade med gissningsvis var det en nitrocellulosabestruten bomullsväv. Hösten 1948 bytte Riley leverantör till The British Millerrain Company Ltd. Denna firma hade grundats av familjen Miller i Yorkshire år 1880. Deras konstläder hette "Melloroid" som var en vävförstärkt PVC. Såvitt red förstår är det denna firma som levererar vaxat bomullstyg till den berömda engelska Barbour rocken. Slutligen övergick Riley till att använda samma leverantör som Rolls Royce och Bentley, nämligen Everflex. Detta konstläder av PVC tillverkades av The Bernhard Wardle (Everflex) Ltd. som startade fabrik i Caernarvon i norra Wales år 1948.

Amerikanen Charles T. Weymann patenterade 1922 en metod att klä karosser med konstläder. Weymann byggde egna fabriker i USA, England och Frankrike men lät även andra karossfirmor licentillverka. Flera Rileymodeller hade Weymannkarosser. De var mycket lätta men ett problem var att de gärna gnällde och knarrade. 1930 var Weymannkarosser inte längre i ropet. Alla fabriker lades ner utom Weymann Motor Body Co. i England som gick upp i en av Englands äldsta karossfirmor, Metropolitan-Cammell. Weymanndivisionen fanns kvar till 1963.

Red.

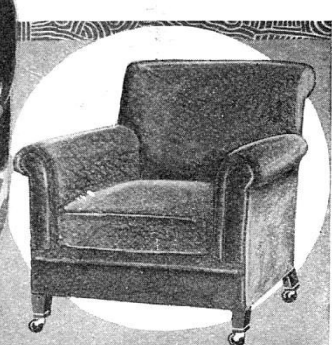


"Rexine"

LEATHERCLOTH

Your furnishing house can show you samples of the many and varied grains and colours. "Rexine" Leathercloth looks exactly like leather but costs considerably less. When buying, see that "Rexine" is specified on the invoice to prevent substitution.

REXINE LTD., REXINE WORKS,
HYDE - - - NR. MANCHESTER.
London: 42, Newgate Street, E.C.1.



"Det kräver en mästardetektivs öga för att skilja Rexine från äkta läder" står det i en av annonserna. De populära Sherlock Holmes historierna publicerades först i The Strand Magazine ur vilken denna annons är tagen. Pegamoid annonsen ovan är också tagen ur The Strand Magazine 1913.

It takes—



REGISTERED TRADE MARK

LEATHER CLOTH

to stand this sort of treatment. The Pegamoid Brand is the All-British Leather Cloth, which is scratchless, greaseproof, waterproof and stainless.

Pegamoid Brand Leather Cloth looks exactly like leather, wears better and costs far less. But be sure it is the Pegamoid Brand—not every leather cloth is Pegamoid.

*All Shades and Grains.
Ask your Upholsterer.*

SAMPLES ON REQUEST—
NEW PEGAMOID, Ltd.
(Dept. C), 134, Queen
Victoria Street,
London, E.C.4



Riley Two-Point-Six i Sverige

I förra numret av Rileybladet återgavs en översättning av en engelsk artikel om Riley Two-Point-Six. Men hur är det med denna modell i Sverige? Red känner till två. En är av 1957 års modell som sedan snart 20 år ägs av Lennart B. Nilsson utanför Ljungby. Den andra är av 1959 års modell (trodde vi) och ägs sedan nio år av Bertil Skagerstrand utanför Storfors. Bilder på båda dessa bilar har förekommit i Rileybladet. Den förstnämnda i nr 1/1981 och den senare i nr 2 och nr 3/1991.



Bertil Skagerstrand
och hans Two-Point-Six.



Instrumentpanelen på 981:an

Red besökte hastigt Bertil Skagerstrand i slutet av februari. Till kaffe och nybakat frågade jag ut honom om bilens historia. Det var något som inte stämde med chassi numret (UAUT 11931) som det står i alla papper när man jämför med chassinummerförklaringen. Dessutom stod det 981 på chassinummerplåten. Red kontaktade Carey Rawlings, Two-Point-Six-sakkunnig i The Riley Motor Club som skriver:

Chassinumret på bilden läser även jag som 1/981. Det stämmer bra med motornummer 1499 eftersom de flesta 2.6 motorerna ha nummer som var cirka 500-550 högre än chassinumret. Chassinumret är också präglat på själva chassiet alldeles intill styrväxelhuset på bilens högra sida.



Färgkod UT stämmer. Chassi nr 981 levererades mörkgrön, Shannon green (U) och ljusgrön, Leaf Green (T). Det var mycket vanligt att siffran som symbol för färgtyp saknades, vilket är fallet här.

En indikation på när bilen tillverkades är dörrhandtagen och listerna längs underkanten av sidorutorna samt dekorlisterna längs hela bilens längd. Dessa var räfflade fram till chassi nr 1505 men släta därefter.

Chassi nr 981 var en tidig Cowley-tillverkad bil trots att det står "Abingdon" på chassinummerplåten. Min egen 2.6 var en av de sist tillverkade och den har också "Abingdon" på skylten. Produktionen startade i Abingdon i augusti 1957 med chassi nr från 501 till 940, med undantag för nr 890-895. Tillverkningen i Cowley omfattade nr 890-895 och nr 941-2500 med slut i april 1959.

Allt tyder på att bilen är chassi nr 981 som föresten lämnade fabriken den 22 januari 1958. Tillverkningsprotokollet visar att bilen var en "etta", d.v.s. att den var avsedd för hemmamarknaden. Troligtvis har den gått i England några år innan den kom till Sverige.

1959 Riley Two-Point-Six, högerstyrd
Chassi nr: UAUT 1/ 981 (den 480:e tillverkade)
Motornr: 26R/U/H 1499

580122 Bilen lämnar fabriken i Cowley
600412 Typgodkänd i Filipstad med dubbelt felavläst chassi nr (11931 isf 1/ 981)
600628 Reg S58804
600628 Motorcentralen, Malmgatan 12, Filipstad
601110 Reg T56919
601110 Affärsbiträde Benny & köpman Per Erik Högström, Hällefors
610809 Holms Bilfirma, Kumla
610818 Förra bankbiträdet Rickard Buske, Kumla
681209 Överförd till Reservregistret
720301 Avförd
Reg KWG 086
810320 Bror Hellberg
810320 Hugo Josefsson, Örebro (medl 79-91)
911112 Mats Gunnar Josefsson
960508 Nils Tony Fondelius, Örebro
970618 Pingstpastor, poet, pilot, trubadur, Nils F. Nygren, Gagnef
971001 Avställd
000821 Bertil Skagerstrand, Storfors (medl 00-)

Till nästa nummer försöker jag träffa Lennart B. Nilsson och hans Two-Point-Six.

Red.



Samma skyltbelysning som på en Riley Roadster och Lagonda 53



Modell	M= Pathfinder U= Two-Point-Six
Typ	A= Saloon K= Chassi
Färg/er	Vid Duotone färger anger första bokstaven övre färgen A= Svart B= Grå C= Röd D= Blå E= Grön F= Beige G= Brun H= Primer J= Mörkgrå K= Ljusröd L= Ljusblå P= Elfenben R= Vit S= Mellangrå T= Ljusgrön U= Mörkgrön
Marknad	1= Hemmamarknad, högerstyrd 2= Export, högerstyrd 3= Export, vänsterstyrd 4= Nordamerika, vänsterstyrd 5= Omonterad, högerstyrd 6= Omonterad, vänsterstyrd
Färgtyp	1= Syntetisk lack 2= Synobel (lackfabrikat) 3= Cellulosa lack 4= Metallic lack 5= Endast grundad 6= Kaross cellulosalack, skärmar syntetlack
Chassi nr	Fyrsiffrigt chassi nr från 501 i augusti 1957 till 2500 i april 1959

Modell	Typ	Färg	Marknad	Färgtyp	/	Chassi nr		
U	A	UT	1		/	9	8	1

British Auto Show i New York, 15-23 april, 1950

Artikel i New York Times 9 april 1950

Brittisk utställning - del av kampanj att sälja 50.000 bilar per år i USA

Det bästa av vad brittisk bilindustri har att erbjuda kommer att visas på British Automobile and Motorcycle Show som öppnar på Grand Central Palace nästa lördag och pågår till den 23 april. Utställningen kommer att omfatta stora och små personbilar, lastbilar, bussar, släpvagnar, biltillbehör, bilverkstadsutrustning, motorcyklar, cyklar och dieselmotorer.

Utställningen visar bilar med prislappar som passar alla amerikanska bilköparens plånböcker. Utställningen är smyckad med bilder som ska påminna om den vackra engelska landsbygden och besökare får hjälp av guider klädda som London bobbies. Huvudarrangör är England's Society of Motor Manufacturers and Traders, vars ordförande är Sir William Rootes.

Tjugotvå biltillverkare kommer tillsammans att visa nära 100 bilar med prislapp på allt från \$2000 till \$18500.

Exportmål

Sir William Welsh som är England's Society of Motor Manufacturers and Traders representant i USA säger att briterernas målsättning är att exportera 50.000 bilar per år till USA. Detta motsvarar ca 10 procent av Englands årliga bilproduktion. En sådan export skulle avsevärt hjälpa upp dollar/sterling gapet i handelsbalansen och göra Storbritannien ekonomiskt självständigt igen. För att lyckas med detta måste vi erbjuda amerikanerna den typ av bilar de vill ha och vi tror att denna utställning kommer att visa att det är precis vad vi har gjort.

Sir William säger att "50.000 bilar skulle nära fyrdubbla vår USA försäljning som låg på 14.000 bilar förra året (1949). Men 50.000 bilar representerar bara en procent av USA:s biltillverkning och skulle knappast utgöra någon allvarlig konkurrens för era tillverkare."

På mässan visar en Rover turbo-jet experimentbil som kan köra 90 mph och går på fotogen. Utställd är även Fältmarskalk Montgomerys bil "Old Faithful" (gamle trotjänaren) i vilken han ledde ökenkampanjen i Nordafrika under andra världskriget.

Bilmärken

Följande personbiltillverkare ställer ut: Allard, Aston-Martin, Austin, Bentley, Bristol, Commer, Daimler, Ford UK, Frazer-Nash, Healey, Hillman, Humber, Jaguar, Jowett, Lagonda, M.G., Morris, Riley, Rolls-Royce, Rover, Singer och Sunbeam-Talbot.

Inträde är 90 cent för vuxna och 40 cent för barn.

Ur artikel i New York Times 15 april

"De första 50 besökarna som kom in genom dörrarna när utställningen öppnade kl 13 gick raka vägen till vår monter och frågade när de kunde få leverans. Tyvärr har vi redan sålt allt vi kan producera i år!" säger Toms Sangster, Rileys försäljningschef.

Situationen vid Rolls-Royce och Bentley montern var något annorlunda. "Vi tror att vi har seriösa förfrågningar på minst två bilar" säger Group Captain B.A. Vautier en veteran från Royal Air Force och Rolls-Royce.

Artikel i New York Times 22 april 1950

Brittiska bilar

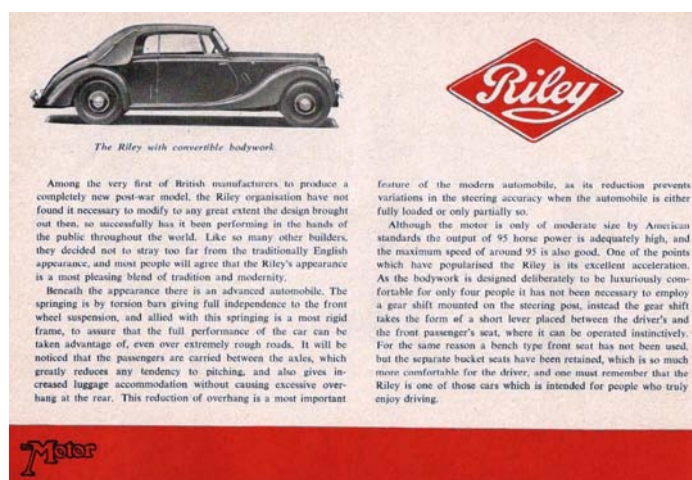
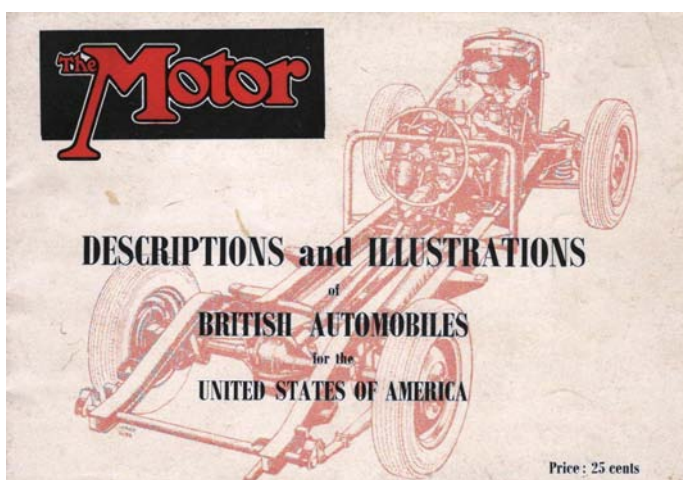
Brittiska Automobil- och motorcykelmässan på Grand Central Palace har varit intressant ur flera synvinklar. Besökaren har på denna utställning fått en helhetsintryck av brittisk hantverkskunskap från Cobbs berömda Railton racerbil (som innehar världsrekordet för landfordon) till trampcyklar. Man har kunnat lära sig mycket om komfort, god visibilitet och perfektion inom finish och materialval bland utställningsobjekten som omfattar två dussin bilmärken. Besökare på utställningen får lära sig nya uttryck som "drophead" isf convertible (cabriolet), "Saloon" isf sedan, "bonnet" isf engine hood (motorhuv) och "wings" isf fenders (stänkskärmar) men de har snabbt lärt sig känna igen finish och passform av högsta kvalitet.

Förutom utställningens kommersiella betydelse har den betytt mycket för "the typical British Spirit". Företrädarna ser utställningen som ett konkret försök att göra något åt den sneda handelsbalansen och öka den internationella frihandeln. De brittiska biltillverkarna har inga illusioner om att ta några större marknadsandelar från vår egen superb utvecklade bilindustri, men de menar att även en liten marknadsandel i vårt land kommer ha en välgörande effekt på Storbritanniens möjligheter att kunna betala för allt som skeppas över inom ramen för Marshallplanen. En mycket hedrande insats, säger vi.

Ur New York Times 16 april 1950

Directory of British Auto Exhibits

Följande är en lista över de montrar med utställarnas fordon vid The British Automobile and Motor Cycle Show i Grand Central Palace i New York.



RILEYBLADET

(endast personbilsutställare)

Rootes Ltd

Sunbeam-Talbot sedan and convertible, Hillman Minx sedan, convertible and estate car, Humber sedan and limousine, Commer van

Allard Motor Co

Allard sports and "competition" two-seater

Donald Healey Motor Co

Healey two-seater

AFN Ltd

Frazer-Nash two-seater

Singer Motors Ltd

Singer roadster and sedan

Austin Motor Co

Austin sedans, convertibles, roadster, racing cars, station wagon and pick up truck

Ford Motor Co (UK)

Anglia and Prefect sedans, Thames estate car and trucks

The Rover Co Ltd

Rover sedan and utility vehicle, experimental gas turbine car

Jowett Cars Ltd

Jowett convertible and sedan

David Brown Tractors Ltd

Aston Martin sedan, Lagonda convertible

Rolls-Royce Ltd

Bentley coupe, Rolls-Royce sedan and saloon

Jaguar Cars Ltd

Jaguar sedan, convertible and sports

The Daimler Co Ltd

Daimler convertible, sedan and limousine, Daimler ambulance and chassis

Bristol Ltd

Bristol sedan

Morris Motors Ltd

Morris sedan and convertible, engine display

The MG Car Co Ltd

MG sedan and sports cars

Riley Motors Ltd

Riley sedan and coupe

Riley Roadster som togs fram med tanke på den amerikanska marknaden hade vid tidpunkten för utställningen redan dödförklarats. Bara 77 hade exporterats till USA och en del fick skickas hem osålda där man konverterade dem till högerstyrning och golvväxel och skickade vidare dem till Australien. *Red.*



Vy av Nuffieldgruppens utställningsmonter vid The British Automobile and Motor Cycle Show i Grand Central Palace i New York den 15-23 april, 1950. Längst upp till vänster en 2½ litre saloon och en 2½ litre Drophead (som tidningen kallade coupe). Foto/image source: The British Motor Industry Heritage Trust.



Till vänster tre sidor ur en 48-sidig broschyr tryckt inför utställningen. Den hittades av reds far på en loppmarknad i New York för 20 år sedan. Och nu kom den till heders!

John Cobbs Railton-Mobil Special utgjorde dragplåster på utställningen med brittiska bilar. Här är den på väg in i Central Palace i New York. Den 11 mars 1947 nådde Cobb 394 mph (633 km/h) på Bonneville Salt Flats i Utah. Bilen hade två turboladdade Napier Lion flygmotorer på vardera 1250 hk. Rekordet höll sig till 1963.

Engelskt bilmärke på R - an ideal car for the Lady driver

De flesta engelska småbilar på 20-talet var riktade till familjefadern och inte till den sportige köparen. Rhode var från början tänkt som en sportig vagn. Red misstänker att med "sportig" här avses obekväm och av enkel konstruktion snarare är fräsig.

Rhode tillverkades mellan 1921-1931 av Rhode Motor Company i Birmingham. Herrar F.W. Mead och T.W. Deakin hade redan tidigare skapat sig ett namn med sina sidovagnar för motorcyklar samt med minibilen Media, en sådan som engelsmännen kallar "cycle car".

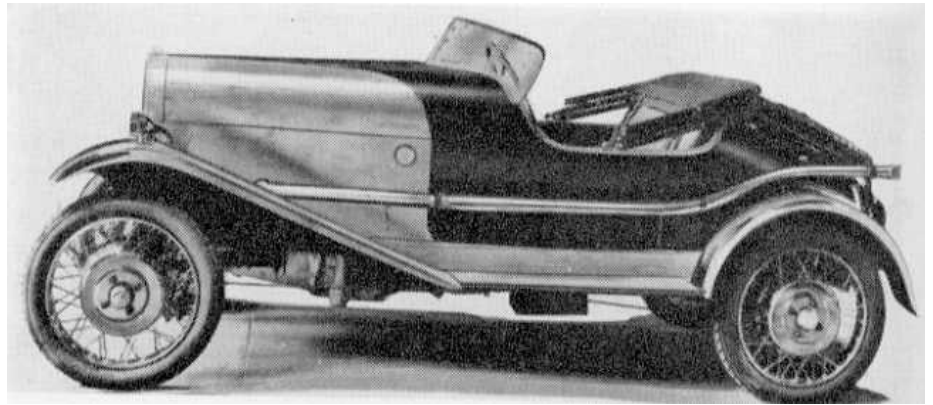
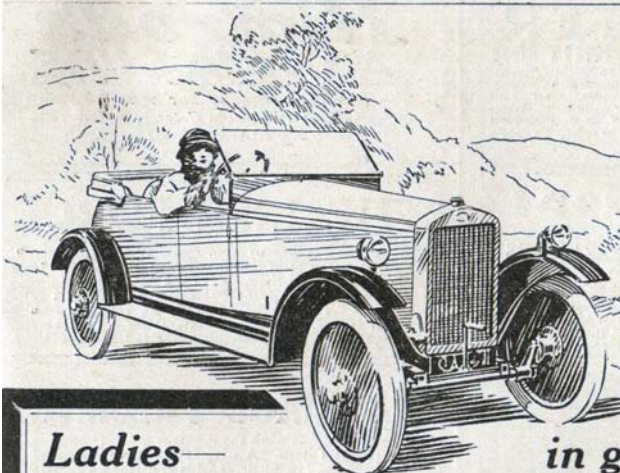
Bilen var speciell på det sättet att alla mekaniska delar utom växellådan tillverkades av Rhode själva. Motorn var en fyrcylindrig 9.5 hp, med en överliggande kamaxel. Den hade en volym på 1087 cc som utvecklade 19 verkliga hästkrafter. Bilen hade ingen differential och fjädringen bestod av kvartsellipser både fram och bak vilket bidrog till den modesta sportigheten.

Bilens beskrevs som snabb, tillförlitlig, högljudd och ful, och saknade större attraktionskraft. För att rätta till dessa tillkortakommanden introducerades 1924 en fyrsitsig vagn med sådan lyx som självstart och differential. Motorn var en 10.8 hp på 1232 cc men med lägre utväxling för att klara av den extra vikten. Säsongen därpå slopades den gamla 9.5 hp. År 1926 förbättrades 10.8 hp vagnen genom tystare, mjukare motor och stötstångspåverkade toppventiler. Man kallade nu modellen för 11/30 hp (11 skattehästkrafter och 30 riktiga). I och med detta försvann de sista spåren av märkets eventuella sportiga egenskaper.

År 1928 introducerade man en helt ny bil med namnet Hawk, en lång, tung fabric bodied saloon. Första modellen hade 11/30 motorn men med överliggande kamaxel och senare en 1½ litre motor från Meadows med stötstångsstyrda toppventiler. Trots att Rhode Hawk hade sports-saloon-stuk à la sent 20-tal så var det inget krut i den. Det gick som det gick. Biltillverkningen upphörde 1931.

De gamla annonserna är tagna ur månadstidningen The Strand år 1923. Översta bilden utstrålar viss sportighet medan nedersta annonsen säger raka motsatsen.

Red.

Ladies— in glorious June

when you're rusticated in the country and "hubby" runs down "as often as he can," what a pleasure it will be on such occasion to meet him at the station with the Car!

The RHODE "OCCASIONAL FOUR"

is an ideal holiday car—the ideal car for you to have with you in the Country or by the Sea—the ideal car to get you there and bring you home as well. The price is only £235—Tax £10—Petrol and oil consumption respectively 45 and 1,200 m.p.g.—running costs a penny per mile and there's room for you, the kiddies and "daddy" too, and all under the hood. Let us send you address of nearest Agent who will demonstrate.

RHODE MOTOR Co., Originators of the "Occasional Four," Tyseley, B'ham.



Off to School—
One of the most valuable features of the

RHODE OCCASIONAL FOUR

is its easy handling. A two-seater unsurpassed in appearance, comfort and efficiency, it is an ideal car for the Lady driver. The kiddies revel in it and she can pack them in—two, three, or even four, all under the hood, and land them safely at their destination. At the same time "Daddy" can use it with pardonable pride for business purposes. Its price is £235, or with Electric Starter, £250. Tax only £10. Petrol, 45 m.p.g. Oil, 1,200 m.p.g. Tyres, an 8,000 mile life. That's economy—if you're out for that you should ask us now for Literature and name of nearest agent.

RHODE MOTOR CO., TYSELEY, BIRMINGHAM
London—Mebes & Mebes, 144, Great Portland Street, W.

Riley One-Point-Five



Råkade få syn på ert trevliga medlemsblad och bifogar här en bild på mig vid sidan av familjens Riley tagen hösten 1962. Om den kan vara av intresse.

Som synes har vagnen något blankslitna däck. Kan säker bero på att jag lyckats övertala faderskapet att få låna bilen för att ta racerförarlicens på Karlskoga hösten -62. Efter två dagars intensivkörning var det inte mycket kvar av "Trelleborgarna"!

Bilen var av 1959 års modell och mycket vackert lackad i Florentine Blue och Old English White med matchande skinnklädsel.

*Åke Gravestam
Saltsjöbaden*

Riley One-Point-Five tillverkades 1957-1965 i 40.577 ex och är därmed den i särklass mest producerade Rileymodellen. År 1959 var Rileys bästa år i Sverige med 107 nyregistrerade bilar.

Vad länsstyrelsens arkiv berättar om Åkes pappas Riley:

1959 Riley 1,5 Saloon
Chassi nr R-HSRL-13477
Anm. Högerstyrd
 590930 Första reg B 76700
 590930 Köpman Sune Sjöblom, Södertälje
 591229 Scania Bilar, Solna
 600505 Skräddarmäst Bror Nils Gravestam, Saltsjöbaden
 650616 Wohlinbilar AB, Nacka
 650702 Reg AB 18710
 650702 Bilmek Henry David Ekvall, Sthlm
 660304 Överförd till bilreservregistret
 700820 Avförd ur bilreservregistret

Tidigare One-Point-Five artiklar:
 Tore Stenberg - Min One-Point-Five, RB 1/96
 Bosse Elmhorn tävlar, RB 4/07
 (dessa Rileyblad hittar du på klubbens hemsida)



Kåldolmar och kalabalik

Karl XII införde förvisso kåldolmar och kalabalik till Sverige men körde han verkligen Riley?

En bild ur filmen "I rök och dans", från 1954 regisserad av Yngve Gamlin och Bengt Blomgren. Filmen var Povel Ramel/Knäppupps första filmproduktion och var indelad i olika episoder. Martin Ljung har inte mindre än 16 roller!

Bilen en Riley 2½ litre saloon, reg nr A 44555, chassi nr 60 S 7713. För övrigt Martin Ljungs privata bil vid tidpunkten för filminspelningen.

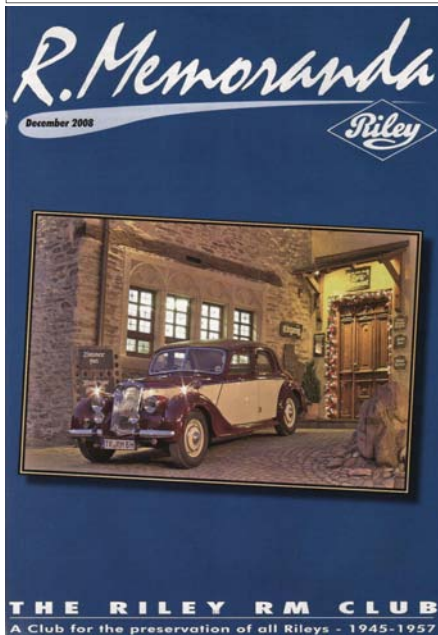
Red

Sammanställning av ursprunglig import till Sverige av Riley RMD

	Chassi nr	Färg	Reg nr	Reg datum	Ägare	Anm.
1	60 D 5687	Svart	O 24284	1950-06-16 1950-10-14 1954-10-28 1956-05-29	1. Frans A. Sandén, Göteborg 2. Torsten Bildt, Göteborg 3. Gustav Mattsson, Göteborg 4. Karl Helmut Meyer	Skrotad 1956-09-08 Kristianstad
2	60 D 5781	Grön	O 24085 F 23387 X 38841	1950-06-01 1952-08-05 1953-04-30 1956-02-17 1956-07-11 1959-09-14 1959-09-29	1. V. Anderssons Spedition AB, Göteborg 2. Fundins Bilaffär, Tranås 3. Aneby Industrier, Bredestad 4. Karl-Åke Karlsson, disponent, Hjärtevad 5. Lennart Östberg, traktorförare, Hofors 6. Erik Berglund, kontrollant, Österfärnebo 7. Karl-Rune Hollqvist, hyttarbetare, Gästrike-Långnäs	Skrotad 1960-09-17
3	60 D 5783		A 45999 O 26063	1950-09-19 1950-10-05 1954-07-29 1956-01-24 1960-06-29 1960-07-02 1960-08-16 1960-08-30	1. Harry Bernhard Sjöholm, köpman, Bromma 2. Birger Artur Otto Jansson, disponent, Dösebacka 3. Lennart Döse, praktikant, Kungälv 4. Lars Olof Ragnar Eriksson, trädgårdsarb., Ljungskile 5. Automobilfirma Erik Hansson AB, Uddevalla 6. Erling Karlsson, handlare, Gåseberg 7. Lars Gunnar Johansson, Brastad 8. Erling Karlsson, handlare, Gåseberg	Ägareanmälan inkommen Skrotad 1960-08-30
4	60 D 5886	Svart	M 31562 Y 20560	1950-05-13 1951-11-24 1953-09-24 1957-11-06 1957-11-22 1959-03-20 1959-12-11 1961-10-06 1961-12-29	1. Sven Clase, direktör, Malmö 2. Bengt Hägg, tandläkare, Lund 3. Lars Gustaf Hägg, kontorist, Kramfors 4. Gidlunds Bilaffär, Örnköldsvik 5. Bengt Jonsson, Örnköldsvik 6. Sven Erik Vågström, grovarbetare, Husum 7. Bengt Jonsson Bil & Motorservice, Örnköldsvik 8. Ruben Baltzar Södergren, representant, Gävle 9. AB Bil & Reservdelar, Gävle	Skrotad 1961-12-29
5	60 D 5893	Svart	A 42187 U 10252	1950-05-15 1950-06-21 1952-07-16 1953-06-10 1955-09-10 1964-10-17 1968-04-29	1. Erik Adelsvärd, Stockholm 2. Björn-Ivar Stafsing, Stockholm 3. K. A. Östman, Stockholm 4. K. A. Östman, Västmanland 5. Göte Krafft, Surahammar 6. Per-Börje Elg 7. Hans Persson, Ervalla	Avreg. 1962-09-01 Ägde även 60 D 5981 Köpt med 60 D 5981
6	60 D 5897		A 42624 B 25410	1950-05-25 1953-02-27	1. Nils Kronquist, köpman, Stockholm 2. ?	Registreringskortet försvunnet
7	60 D 5976	Grön	U 9885 A 27388 CTO 043	1950-05-20 1950-09-28 1951-07-05 1953-03-30 1953-05-08 1958-05-03 1960-07-26 1963-04-29 1964-01-07 1997	1. Kungsörs Träindustri AB 2. Erik Söderberg, Stockholm 3. Karl Harry Falkenbäck 4. AB Ejnar Jidell 5. Lennart Eleman 6. Gunnar Eklund 7. Erik Persson 8. Bengt Johansson & Dick Lundberg, Göteborg 9. Ingvar Persson, Göteborg	Reservregistret 1958-11-30 Körförbud 1960-09-21 Renoverad under 33 års tid Åter inregistrerad
8	60 D 5977	Grön	A 43145 B 29400 W29914	1950-06-27 1952-03-07 1952-06-05 1952-08-04 1953-08-25 1954-06-11	1. Per-Olof Elfvin 2. Åke Tingberg, Bromma 3. AB Motorindustri 4. Gösta Westerdahls Bosättningsaffär 5. Guastf Svärd, Norrviken 6. Jonas Alfred Winberg, montör, Avesta	Skrotad. Ägde även 60 D 5981 Resterna ägs av Magnus Mölstad
9	60 D 5979	Vinröd	H 12845 AC 25887 X 64962 AA 80299	1950-05-15 1952-09-13 1955-09-22 1955-11-28 1959-05-11 1959-09-02 1959-10-02 1961-07-10 1961-12-19 1962-01-23 1962-08-13 1962-08-?? 1962-08-??	1. AB Skandinaviska Korsettfabriken, Oskarshamn 2. AB Oskarshamns Bilkompani 3. Gustaf Gustafsson, Oskarshamn 4. Sigfrid Gustaf Gustafsson, dykare, Bergholmen 5. Sven Anders Ögren, rörmontör, Skellefteå 6. AB Bröderna Forslund, Skellefteå 7. Arne Thylin, byggnadsarbetare, Skellefteå 8. Sven Olof Eriksson, ingenjör, Stockholm 9. Bilfirma Sigward Pankin, Blekingegatan, Stockholm 10. Anders Edvin Backman, sjökadett, Sandviken 11. Kurt Hallenberg, chaufför, Stockholm 12. Bo Erik Martin Ander, Sollentuna 13. Okänd	Avregistrerad 1966-12-07
10	60 D 5981	Svart	A 42188	1950-05-15 1956-07-20 1960-07-10 1960-11-01 1965-08-?? 1968-04-29 1978-12-??	1. Lennart Schöldin, Stockholm 2. Jonas Alfred Winberg, montör, Avesta 3. Rolf Nordh, Oxelösund 4. Hans Hagenström, Skultuna 5. Per-Börje Elg 6. Hans Persson 7. Magnus Mölstad	Ägde även 60 D 5977 Ägde även 60 D 5893 Ägde även 60 D 5893 Äger även 60 D 5977

RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda December 2008

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

RM i Japan
 TT Sprite Special baserad på RMA chassi
 From the Club on-line community forum: RMA chassis mounts/induction pipe, hotspot/Pathfinder servo/which colour black?/in-line petrol filter/timing chain tension/tow bars/RMB harness set/headlight dust-excluding rubber/nails/leather renovation kits/gearbox oil
 Technical Topics: refurbishing my steering rack
 The power and speed of the original RM Rileys
 Rally to the Isle of Man

Forthcoming events

Riley RM Club National Rally 18-19 July 2009, Banbury
 The 100th Anniversary of the Rallye Monte Carlo, 2011
 Riley Club Switzerland 30 year Jubilee, 28 aug-3 sept 09

Cars for sale

RMA 47, very sound and well maintained, £5500
 RMA 52, sound mechanically, £6500
 RME 54, much renovation done, many spares, £3500
 RME 54, always maintained in original cond., £6000
 RMA 50, original and excellent, one lady owner, £6500



R. Memoranda Jan/Feb 2008

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

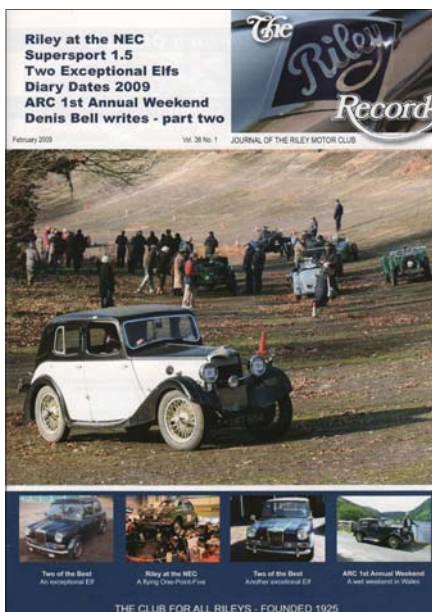
Oh what a lovely new Forum
 Technical Topics: Rear axle rebuild. "Clonk" when cornering
 From the Club on-line community forum: Bristol Motor Show/RMA/RME shell bearings/Chassis to body packers/
 Water leaks from RMF pump/Nuts on swivel pins/
 Balanced front braking/Buy new or re crome

Forthcoming events

Riley RM Club Weekend, 8-10 May, Bardon, Somerset

Cars for sale

RMA 47, very sound and well maintained, £5500
 RME 53, superb original condition, £7000
 RMD 51, original, unrestored, Baltimore, US\$ 10.000
 RMF 53, for restoration, £4000
 RMA 49, for restoration, partly dismantled, £3500



The Riley Record 1/2009

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Innehåll (i urval)

Two of the best (Elf)
 Riley Motor Club Diary Dates 2009
 ARC 1st Annual Weekend
 Riley Motor Club Spares (vad och var)
 1965 Monte Carlo Rally

Evenemang

Riley Motor Club Brooklands Double 12, 13-14 June
 Riley Register Coventry Rally, 28 June
 Riley Motor Club National Rally, 15-16 August, Hatton
 Classic Motor Show, NEC, Birmingham 13-15 Nov.

Cars for sale

One-Point-Five Mk2, garaged since 1988, £100

Riley Motor Club - January 2009

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Jill Axford

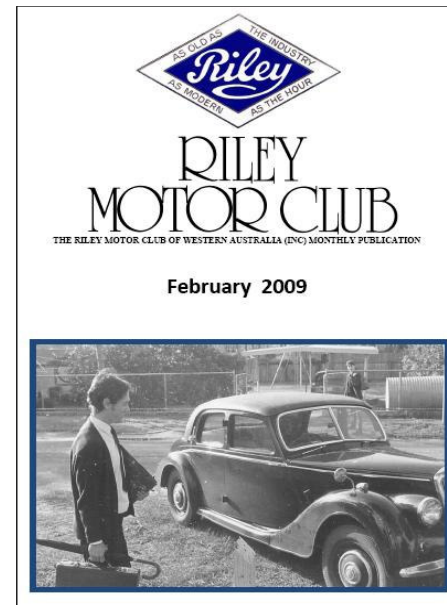
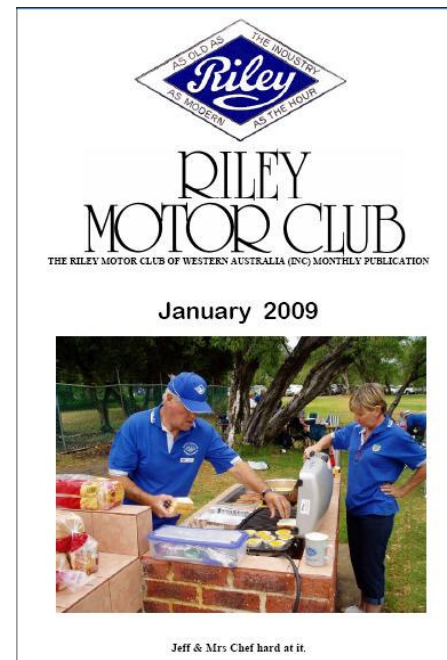
Omslagsbild

BBQ vid årets Champagne Breakfast i Manners Hill Park

Innehåll (i urval)

Coming events: 14 stycken mellan mars och oktober!
 Anthill re enactment run, now 20 starters
 Don't take things for granted (om att saker kom mycket tidigare än man tror, safety glas, electric wipers, brakes,

tyres, electric lights, Riley Nine konceptet)
 En användbar ordlista för Rileyägare
 Kända personer som ägt Riley 2½ Saloon
 Australiensisk Riley RM statistik (tot. 4.228)



Riley Motor Club - February 2009

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Jill Axford

Omslagsbild

Tidigaste fotot av Peter Hocking och en Riley

Innehåll (i urval)

Why did I buy a Riley? (Peter Hocking)
 Common workshop tools defined
 Breakfast at Manners Hill



Kassören har ordet

Inbetalningskort för medlemsavgiften för 2009 bifogas till de medlemmar som ännu ej betalt.



GASEN i BOTTEN

I förra Rileybladet kunde man läsa om hur fort alla bilar av 1950 års modell gick när man tryckte gasen i botten. Omslaget till Detektivmagasinet nr 43/1951, GASEN I BOTTEN, visar tydligt hur det kan gå när man gör just det - trycker gasen i botten. Detta trots att man kör en Hudson fyrtioetta, enligt reklamen "America's Safest Car". Red kan lugna er med att den till synes döde mannen på omslaget, den hårdkokte privatdetektiven Corson Brock, strax reste sig, haffade mördaren och avslutade historien med att prestera några vänliga ord till donnan på bilden, flickvännen Margaret. Detta tilldrog sig i närheten av Elgin 65 km nordväst om Chicago.

Översättaren envisas med att kalla amerikanska freeways för autostrador. Och så sa vi nog i Sverige innan vi själva hade några. Sveriges första autostrada var den mellan Malmö och Lund. Vägen byggdes av betong vilket medförde ett dunkande ljud vid skarvarna, vilket kan liknas vid det ljud som uppstår när tåg kör på gammaldags räls. Den 8 september 1953 invigdes så Sveriges första autostrada och den förste som provkörde var prins Bertil, dvs han åkte i landshövdingens svarta 1951 års Chrysler Imperial Crown Limousine. Er redaktör var där... tio år gammal.



MHRF:s annonsmagasin är nerlagd och ersätts med Veteranmagasinet

MHRF:s Annonsmagasin har kommit ut en gång per år i slutet av november och skickats till medlemmarna i de flesta samlarfordonsklubbar i Sverige. Tidningen omfattade 64 sidor, var i tabloidformat (som de flesta dagstidningar) och innehöll privata radannonser samt företagsannonser med i första hand sådant som har med vår hobby att göra.

Annonsmagasinet redaktör Gunnar Geijer startar ett nytt annonsmagasin i egen regi. Det heter Veteranmagasinet och är en nättidning och kanske en papperstidning i november.

Hur det blir 2009 avgörs av klubbarna, om tillräckligt många beställer Veteranmagasinet blir det en papperstidning även i år! Vill du veta mer om tidningen (hur man annonserar o s v), ska du gå in på Veteranmagasinet hemsida: www.veteranmagasinet.se eller ringa 0411-621 47



MHRF:s evenemangskalender och försäkringsinformation ligger som bilagor till detta nummer av Rileybladet. Glöm inte vårt möte 29-31 maj, se sidan 3 för program och anmälan.

Ny medlem

293 Peter Wesselhoff
Hareskrænten 1, Rørby
DK-4400 KALUNDBORG
DANMARK
Tel. +45-60178284

Peter har köpt den Riley som figurerade på framsidan av förra numret av Rileybladet - en RMB med chassi nr 60 S 7599.

Köpes

Till Riley One-Point-Five. Bromsskoldar bak eller komplett bakaxel.
Clas Ottosson, Vaxholm
Tel 070-544 44 20

Säljes

Jag har en "Riley Instruction book for the 100 HP 2 1/2 litre model" i väldigt fint skick.

Fredrik Rubensson
rubensson70@hotmail.com

*Rileybladet i färg
hittar du på vår hemsida*

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. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobiltel. 070-14 14 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2009. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Kungliga Biblioteket Stockholm
The Riley Club of Western Australia