

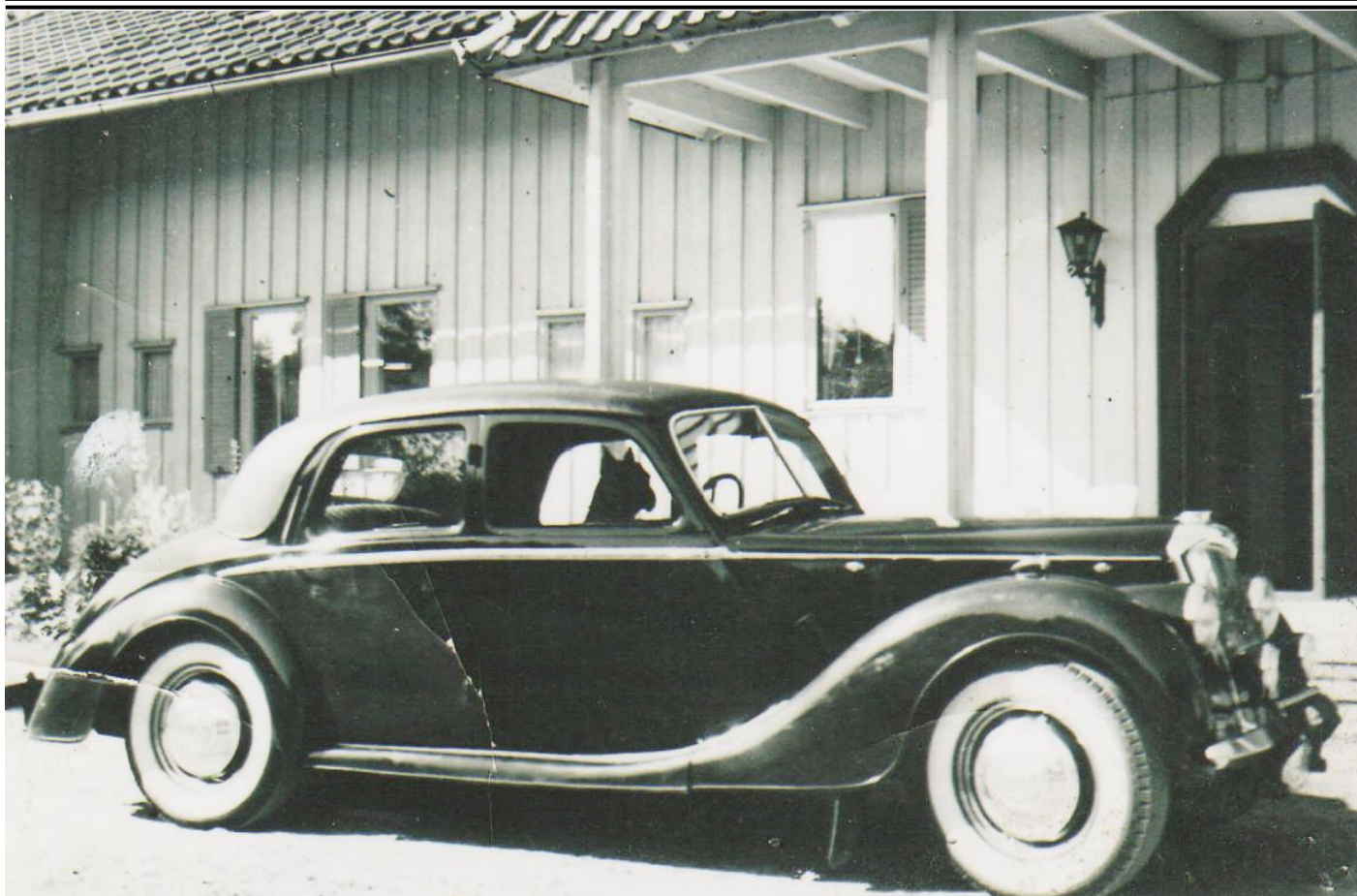


RILEYBLADET

Nummer 1, 2010

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 32



Historien om den gäckade skåpbilen - 36 S 10679

Rileybladets städse nyfikne och alerte redaktör Anders Lindner hade kommit över några exemplar av de bilkalendrar med registrerings- fordons- och ägaruppgifter på personbilar och lastvagnar som Polisens Idrottsförening gav ut under 1950-talet. Avsikten var att sälla ut de RMA och RMB fordon som var inregistrerade 1955. RMH fordonen hade artikelförfattaren redan letat fram inför artikelserien På spaning efter Pathfinders, publicerade i Rileybladet 2006-2007.

RMA 36 S 10679 hade registrerats i Göteborg den 15 januari 1947 som en vanlig personbil, men den 31 augusti 1948 ombesiktigats som skåpbil, med en angiven viktökning på 30 kg. Den förste ägaren efter ombesiktningen var Bergmans Kläder AB i Fagersta.

En svenskbbyggd Riley skåpbil? Kunde det vara en Shooting Brake, dvs en eng-

elsk variant på de i USA så populära woodies? Anders skrev en notis om upptäckten i Rileybladet nr 3, 2008, i förhoppningen om att någon medlem i Rileyregistret skulle ha någon kunskap om bilen. Men ingen reagerade.

Eftersom vår RMA sommaren 1948 ägdes av Bossons Bilaffär i Hässleholm kanske någon lokal karosserifirma varit inblandad i ombyggnationen? Från mina Malmö-år i början av 1950-talet erinrade jag mig att Heinels Karosserifirma byggt ett antal ambulansfordon på olika chassier, bl a Daimler och Austin Sheerline.



Företaget finns fortfarande kvar, även om inriktningen är delvis annorlunda. Idag har man specialiserat sig på att säkerhetsutrusta fordon för penningtransporter till Securitas, och karosseriplåtslagarna har försvunnit. Företaget ombildades 1997 och heter idag Heinel Verkstads AB. Företagets chef Ingemar Lindahl kunde inte erinra sig att man byggt om någon Riley, och beklagade att företagets dokumentation av sina ombyggnationer varit något bristfällig. Han lovade att leta i arkiven, men var inte alltför optimistisk.

Anders berättar:

Jag hade chassinumret med mig till Landsarkivet i Lund sommaren 2007 och fick fram ett reg kort för Roland Bossons Bilaffär i Hässleholm. Med detta som bas hade jag till slut alla andra registreringskort på denna bil.

Ägarförteckning Riley 1½ litre saloon,
1946 med chassi nr 36 S 10679

Personbilsregistrerad
täckt 4 dörrar, 1360 kg

470115 Första reg O 12089

Thorbjörn Wiklund AB
Göteborg

470306 Reg S 9606

Ing. Per Erik Wiklund
Säffle

480515 Reg M 28143

Taxamotor i Malmö AB
Malmö

480609 Reg L 14608

Roland Bossons Automobilaffär
Hässleholm

Ombesiktigad till skåpbil och lastbilsregistrerad i Uppsala den 31 augusti 1948

Lastbilsregistrerad
karosseri skåp, 1390 kg

480909 Reg U 2599

Bergmans Kläder AB
Fagersta

481208 Reg T 2596

Fabrikör Sven Eriksson
Örebro

490308 Jönköpings Bil & Traktor AB

490326 Reg O 6204

AB Bildelslagret, Göteborg

490531 Reg F 3407

Dir Per Hedberg
Hökhults gård, Kärda

510411 Reg A 13884

AB Sthlm:s Centralgarage

510512 Reg B 8916, kortet saknas

När man studerar ägarförteckningen slås man av hur många ägare den hade på kort tid. Ännu mer anmärkningsvärt är att bilen den 31 augusti 1948 blev lastbilsregistrerad med skåpkaross och 30 kg tyngre.

När Gordon Webster, Archivist i den engelska Riley RM-klubben och den som håller i databasen för RM Rileys, fick information om chassinumret skrev han och berättade att en Riley med samma chassinummer finns på Nya Zeeland. Mycket märkligt. Frågetecknen hopar sig. Dessa mysterier måste lösas meddelade redaktören i en liten notis i Riley-bladet.

Så började nystandet. Jag ringer VD för Bossons Bil i Hässleholm Jörgen Friman och ber att få besöka honom. Den 1 september 2008 kör jag till Hässleholm och träffar Friman. Han berättar att firmen startade 1948, ungefär vid samma tidpunkt som Rileyn passerade igenom firmen. Jörgen Frimans far som är 90 år

Registreringsmärke L 14608	Kort 1	Fabrikat, typ, årsmodell Riley 1946	Chassinr 36 S 10679	Motor 10679
Förutv. registr.-märke M 28143	FB	Karosseri täckt 4 dörrar	Tjänstevikt 1360	Drivmedel bensin
Motoreffekt: 55 hkr	längd: 450 cm	framhjul: 5,75x16	Bär. däck: 4 st	Antal pass.: 4 st
Antal cyl.: 4 st	bredd: 161 cm	bakhjul: 5,75x16	Reservdäck: 1 st	Största hjultr.: 10 kg
Axelvaststånd: 285 cm	hög: cm	Pass. i förars.: 1 st	Dat. f. f. reg.: 1 st	Reg. m. vid bes.: saknas
Anm. Icke lämplig för krbr. Fabrikat.				
Godkänd Göteborg den 8/1 1947				
S 35/47 Ivar Svalin Besiktigingsman för motorfordon.				
Ant. dag 1948 9/6	Ägarens namn, yrke, postadr., (tel.-nr) Roland Bossons Automobilaffär, Hässleholm, tel. 794-	Fordonets hemort Hässleholm	Anteckn. och anmärkn.	
Automobils-katt				
Ar Debiterat belopp Bet. Avskriv. Anmärkn. Restitutions.				
1948 -- -- 11/28/48 = 170 - m. 8/9/6				

1948 2/9
Länstyrelsen i Västmanlands län har anmält att bilen motorcykel daterades den 9/9 1948 registrerad 22 2599

Registreringsmärke U 2599	Kort 1	Fabrikat, typ, årsmodell Riley 1,5 lit., 1946	Chassinr 36 S 10679	Motor 10679
Förutv. registr.-märke L 14608	OB	Karosseri skåp	Tjänstevikt 1390	Drivmedel bensin
Motoreffekt: 55 hkr	längd: 450 cm	framhjul: 6,00/16	Bär. däck: 4 st	Max.-last: 310 kg
Antal cyl.: 4 st	bredd: 161 cm	bakhjul: 6,00/16	Reservdäck: 1 st	Totalvikt: 1700 kg
Axelvaststånd: 285 cm	hög: cm	Pass. i förars.: 1 st	Största hjultr.: 505 kg	Dat. f. f. reg.: Januari 1947
Anm.				
Av tjänstevikten vilar på ett framhjul: 340 kg				
Av totalvikten vilar på ett framhjul: 345 kg				
Bakhl.-tryck Motv. last 2500 kg: kg				
Lasttrymmets längd: 190 cm				
Bakhjul: 355 kg				
Bakhjul: 505 kg				
2000 kg: kg				
bredd: 102 cm				
hjulphjul: kg				
hjulphjul: kg				
1500 kg: kg				
överhäng: 80 cm				
Ant. dag 1948 9/9	Ägarens namn, yrke, postadr., (tel.-nr) Bergmans Kläder A.B. Västravägs 6, Fagersta. tel. 40795	Fordonets hemort Fagersta	Anteckn. och anmärkn.	
Automobils-katt				
Ar Debiterat belopp Bet. Avskriv. Anmärkn. Restitutions.				
1948 170 - 9/9				
10 42 9/9				
1949 195 - ✓				
K. B. i Örebro län meddelade att bilen motorcykel d. 8/12 1948 registrerats med nr 7.2596				

var med i företaget från början 1948, men Pappan har dock inte något minne av att man byggt om en Riley till skåpbil. Frågade om det fanns andra gamla medarbetare i livet, men det gjorde det inte.

Jag tar upp en ny tråd: Kontaktar Arkiv Västmanland för att få reda på mer om Bergmans Kläder AB. En fotograf Peter Nyblom kände väl till Bergmans Kläder och visste att Sven Bergman avlidit två månader tidigare och att han hade två barn Bo och Eva. Bo Bergman är arkitekt och bor i Stockholm och dottern Eva är sjukgymnast och bor i Helsingborg.

Jag ringer Bo Bergman som inte känner till något om sin Fars Riley eller något fotografi på bilen. Ringer Eva Bergman men en kusin till henne svarar i telefon och säger att sådant vet hon ingenting om. Här tröttnar redaktören och låter ärendet vila.

Ett år senare, i början av december

2009, kontaktar Christer Ahlin redaktören och undrar om han kan ta tag i stafettpippen och fortsätta efterforskningarna efter den försvunna skåpbilen.

Christer tar över stafettpippen:

Anders arkivspaning fram till och med ägaren Sven Bergman på Bergmans Kläder i Fagersta hade inte givit någon förklaring till varför fordonet ombesiktigats till skåpbil sommaren 1948. Bergmans barn Bo Bergman och Eva Bergman var då minderåriga, och kunde inte erinra sig att de sett eller ens hört talas om bilen. Bo Bergman tipsade om att faderns yngre bror Hans kanske kunde känna till något. Hans Bergman visade sig vara en mycket vital 88-årig gentleman, som fortfarande bodde i Uppsala där han varit ansvarig för Bergmans Kläders filial. Hans Bergman kunde vidimera sin bror Svens stora bilintresse, men en till skåpbil ombyggd Riley kunde han inte erinra sig. Han kom dock ihåg att han hört talas om att brodern en kortare tid haft en Riley.

RILEYBLADET

Sven Bergman ägde Rileyn bara tre höstmånader 1948 innan den åter bytte ägare; denna gång till Örebro för att strax därefter passera både Jönköping och Göteborg. Den 31 maj 1949 får vår Riley en ägare, som kommer att behålla bilen i nära två år, Direktören Per Hedberg på Hökhults gård i Kärda utanför Värnamo.

Nu bör man tänka på att ingen av hittillsvarande kontakter haft någon kunskap eller kännedom om bilen, förutom att Sven Bergmans bror hade ett vagt minne av att han hört talas om en Riley i broderns ägo en kortare tid.

Landsarkivet i Vadstena hjälpte mig att ta fram personuppgifterna om Per Hedberg och hans familj. Per Hedberg gick ur tiden 1961 och makan 1991, men barnen Maud och Hans lever fortfarande i högönsklig välmåga. Det var först vid kontakten med Maud Tellner, dotter till Direktören Per Hedberg, Hökhults gård, som läget blev skarpt. Hon kom mycket väl ihåg bilen, och hade även ett fotografi på den. Maud bor numera på Hökhults gård, och visade sig vara en synnerligen charmerande dam med mycket goda minnen av "Min Pappas älskade Riley".

Men någon skåpbil var det inte. Maud har fortfarande en bild hängande på anslagstavlan i köket av Pappas Riley, tagen 1950 framför Hökhults gård med boxern Miss poserande i framsätet. Det framgår alldeles tydligt att bilen har en vanlig saloonkaross. Maud var vänlig nog att kopiera bilden, som återfinns på omslaget.

Efter ett par år bytte Per Hedberg sin Riley mot en ny Citroën hos AB Stockholms Centralgarage, som drevs av Raymond Sjöqvist, känd racerförare under sena 1940-talet och tidiga 1950-talet, och tillika skapare av Räddningskåren. Registreringsnumret F 3407 byttes till Stockholmsnumret A 13884. Bilen säljs snabbt och får den 12 maj 1951 registreringsnumret B 8916, tillhörande Stockholms län. Här blir det tvärstopp. Länsstyrelsens arkiv kan inte finna några handlingar om detta registreringsnummer.

Min gode vän bilhistorikern Jan Ströman var den som kom på av vilken anledning registerkortet kunde ha försvunnit. Jan kände till att personbilskortet och lastbilskortet förvarades i separata kortlådor i Länsstyrelsens arkiv. Ny kontakt med Zacharias Löwenberg på

Länsstyrelsen bekräftade att så var fallet. En förnyad kontroll – denna gång bland lastbilskortet – gav resultat. Den nye ägaren var en Intendent Ivar Hallström, boendes på Lidingö.

Det var också Jan Ströman som kom på en förklaring till bilens omregistrering från personbil till lastbilsregistrerad skåpbil. Hösten 1947 infördes ransonering i Sverige på bl a kaffe och bensen. Lastbilsregistrerade fordon fick extra tilldelning av bränsle, och åtskilliga passade på att omregistrera sina personbilar till lastvagnsregistrerade skåpbilar genom en tillfällig och lättare ombyggnation. Demontering av baksäte, montering av lasträcke etc var vanliga ingrepp. Det är mycket möjligt att vår Riley genomgick en lättare modifikation för att på så sätt bli lastbilsregistrerad och därigenom komma över extra tilldelning av det ransonerade bränslet.

RMA 36 S 10679 avfördes ur Länsstyrelsens bilregister 1952. Inte skrotanmäld, inte tillfälligt avställd, inte exporterad. Vem var Ivar Hallström och vart hade han tagit vägen?

Jag kontaktade Stockholms stadsarkiv, som kunde meddela att Ivar var född 1903, makan Blanche, född Reuterswärd, 1918 samt de tre döttrarna Elisabeth 1940, Märta 1943 samt Blanche 1947. Med hjälp av uppgifterna om personnummer kunde jag börja leta efter döttrarna i Skatteverkets folkbokföring, och fann Elisabeth i Lund och Märta i Saltsjöbaden, båda med efternamnet Reuterswärd. Det framgick inte var Blanche fanns.

Eftersom mamma Blanches flicknamn var Reuterswärd verkade det som om döttrarna tagit sin mors efternamn. Jag började med att försöka få kontakt med Elisabeth Reuterswärd i Lund, men hon verkade inte vara anträffbar. Förklaringen kommer senare.

System Märta Reuterswärd fick jag lättare tag i, och hon mindes mycket väl Pappas Riley: "den flyttade med oss till Nya Zeeland i maj 1951".

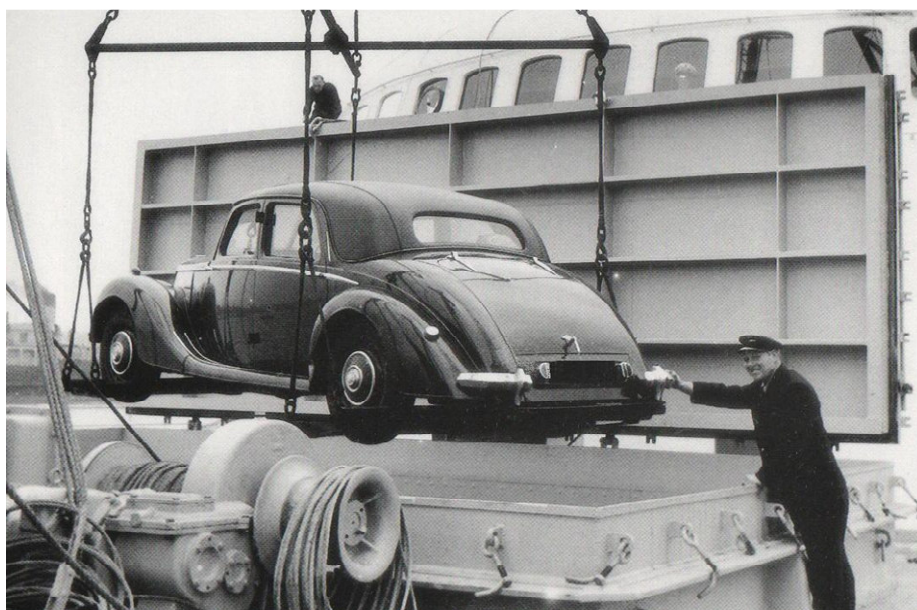
Här ramlar således polletten ner. Det mystiska chassinummer som Gordon Webster funnit rapporterat både från Sverige och Nya Zeeland tillhörde samma fordon.

Eftersom Pappa Ivar köpt bilen den 12 maj 1951 kan den inte hunnit rulla många mil på Lidingö med sitt nya B-nummer: flytten till Nya Zeeland gick nämligen av stapeln den 17 maj 1951, bara fem dagar efter förvärvet.

Märta berättade att familjen inför flytten från Lidingö och Sverige lastat sin Riley full med mamma, pappa tre döttrar, hushåll och en mängd övrigt bagage, och kört till hamnen i Norges huvudstad Oslo för vidare befordran till det nya landet på andra sidan jorden.

Berättelsen om den långa resan och livet på Nya Zeeland kommer i nästa artikel.

*av Christer Ahlin
i samarbete med Anders Lindner*



En Riley går ner i lastrummet

Shooting brakes, woodies, station wagons och estate cars

För ett år sedan upptäckte red en skåpbilsregistrerad Riley. Fast bara på papper. Efter mycket sökande har bilen hittats och det visar sig att den troligtvis blivit lastbilsregistrerad som en smart lösning på bensinransoneringen som kom i juni 1948. Ingen svensk Riley stationsvagn alltså. Men incidenten ledde red att skriva ihop följande...



En riktig station wagon

Woodie USA

Amerikanskt namn på karosstyp vars bakre del var tillverkad i trä. Träet är synligt, eftersom det är klarlackat, och täcker antingen hela bakre karossen eller som ett ramverk på plywood eller målad plåt. Började med Ford på tidiga 30-talet. Woodies tillverkades som alltifrån enkla bruksfordon för stora familjer till lyxmodeller på chassier från Cadillac, Packard m fl. Populär hos hotell och institutioner för transport av baggage och smågods till och från stationen, därav namnet station wagon/stationsvagn. På 60-talet i Kalifornien blev den gamla woodien en kultbil när surfande (på bräda på havet) ungdomar i USA skaffade sig gamla billiga gamla woodies för att få plats med sin bräda.

Shooting brake

I början av 1800-talet fanns i England en kärra som användes för att tämja unghästar. Den kallades för "brake" efter engelskans ord för tämja, "brake in". På sent 1800-tal hade betydelsen utökats till att även omfatta en stor vagn som användes på landet. En "shooting brake" var en öppen hästdragen vagn med långsgående bänkar avsett för jaksällskap.

Engelska shooting brake, 20-30-talet

Den motoriserade shooting brake hade sin storhetstid på 20 och 30-talet. Den skulle forsla gentlemän till jakten med gevär och hundar. De klassiska shooting brakes hade specialgjorda, tvådörrarska-



En klassisk Rolls Royce shooting brake

rosser, monterade på chassier från ädla märken som Rolls-Royce och Bentley.



En RR shooting brake för att hämta och lämna godsets weekendgäster på lokala järnvägsstationen.

Engelska postwar woodies

Medan de ursprungliga shooting brakes från 20- och 30-talet utgjorde lyxbilar för att transportera slottsherrar och brukspatroner på jaksammankomster på deras ägor, så var efterkrigstidens woodie (som på den tiden kallades estate car) ordinära bruksfordon. Situationen i England efter kriget var besvärlig på många sätt. Biltillverkare hade svårt att få stålplåt och firmor som Alvis, Lea-Francis och Riley levererade chassier till mängder av små karosserifirmor eller rena bysnickare. Bilägare hade svårt att få bensin, som var ordentligt ransonerad för personbilar, men i mindre omfattning för skåpbilar för kommersiellt bruk. En nackdel med woodies registrerade som skåpbil för kommersiellt bruk under



Alvis estate car

denna period var att de fick framföras i högst 30 mph. Hur noga man höll sig till max 48 km/t kan man ju bara gissa.

Woodie-eran i England inföll 1945-50, alltså samtidigt med RM Rileyn. Men Riley byggde aldrig själv bilar med woodie-karosser. Cirka 200 1½ liters och tio 2½ liters chassier lämnade fabriken i Coventry under perioden 1947-49 och man tror att de flesta gick till karosfirmor som byggde woodie-karosser. Man känner till ett tiotal firmor som tillverkat woodie-karosser till Riley.

Konstruktion och material var inte sällan av dålig kvalitet och krävde ständigt underhåll. De flesta woodies höll max i tio år. Engelska RM klubben har identifierat 20 olika Riley estate varianter av vilka 7 finns kvar idag.

På motstående sida visas en mängd Riley woodies.

Red

Två makalösa woodies

I googlandet efter woodiebilder (hu vilken svenska) hittade red dessa som absolut inte kunde förbigås...



Delahaye 135 Break de Chasse 1946 med kaross Carrossier A. Guilloire, Coubevoie i nordvästra Paris. Biltillverkaren Delahayes gåva till sin mångåriga tävlingsförare Marcel Mongin när han gick i pension. Bilen har en 6-cylindrig racerbilsmotor på 3½ liter med tre förgasare, utvecklad av Mongin själv.



RILEYBLADET



Bonallack & Sons Coachbuilders i Forest Gate, London byggde åtminstone två Riley estate vagnar. Typisk är fastback stuket och avsaknaden av trä där bak. Sidorutorna är av skjuttyp.



Den sista av tre Riley estate vagnar från Robert B. Massey and Co, Market Weighton, Yorkshire. Endast denna hade en standard V-formad vindruta.



Karroserifirman bakom denna estate är inte känd. Det intressanta är att den fanns på Norfolk Island, en ö i Stilla Havet, norr om Nya Zeeland.



Riley estate car i serietidning



...och en 1937 Hispano Suiza K-6 Break de Chasse med kaross från Carrosserie Franay i Paris. Åtta pakistanska vattenbufflar gick åt till inredningen.



En av de elegantaste Riley estate var denna tillverkad av Heywood, Biggs and Hill i Hillingdon, West London.



En fyra-dörrars state vagn med hel framruta byggd 1949 av Mapco Builders Ltd i Bankhill några km öster om Lockerbie i Skottland.



Riley estate från tidigt 1947. Två dörrar och uppfällbar baklucka. Karosstillverkare okänd.



Efter mitten av 1947 byggdes inga två-dörrars estate vagnar. Denna fyra-dörrars, av okänd tillverkning, är bara känd från detta foto ut Riley Record från augusti 1947.



Kaross från namngiven men okänd firma: Frank Grounds (Coachbuilder), Ashton, Birmingham.



Prewar: Riley Monaco Estate. Karossen kan vara påsatt senare...



Woodie-byggarna hade olika grad av kompetens från erfarna proffs till talanglösa amatörer. Denna går under smeknamnet Harvey's likvagn.



Fotograferad vid Daily Express Rally 1952. Karosstillverkare okänd.



Riley estate tillverkad 1947 av firma Urquhart & Son i Petersfield, Hampshire. Bilen har fyra dörrar men... verkar saknar baklucka!



... och till slut en märklig skapelse: en woodie två-dörrars kupé.

Blockley Tyres

Dekkene er gjenskappt fra 20/30 årene og er en klassiker som passer nærmest til alle førkrigs biler. Samme mønster er tydelig illustrert i manualen for vår 1934 Riley Lincock. De leveres av "The Blockley Tyre Company" som igjen samarbeider med "Classico Vintage Tyres & Tubes". De er hastighets gradert inntil 130 MPH og leveres i fire eller sekslags utførelse.

I løpet av 22 års eierskap har dekkskift vært et nødvendig onde. Mellom lengre tidsintervaller og omtrent samtidig på flere dekk, har det oppstått dekk havari-er. Det har ikke skyltes punktering på grunn av spiker eller lignende, men luften har sivet langsomt ut. Feilen har oppstått ved slitte/deformerte felgbånd som har gjort at slangen noen steder har gnagd seg tynnere og tynnere. Dårlig kvalitet på slanger og felgbånd kombinert med rust har vært årsaken.

Nå igjen, høsten 2009 skjedde det samme. Den første slangen lakk og når dekkene i tillegg er mer enn 10 år gamle var det på tide å gjøre en grundig fornying. Vi hadde lyst til å få bilen så nære det originale som mulig og det var fristende å velge Blockley. I utgangspunktet hadde de ikke dekk for 18 tommer, men de var kommet nå.

En sjekk på Internett og med venner i England gav positiv tilbakemelding. I tillegg var dekkene ikke dyrere enn de øvrige på markedet. Valutaen, NKR mot pund var svært så gunstig akkurat da og vi slo til og bestilte dekk, felgbånd og slanger.

Så var vi i gang. Felgene på Lincock er heldigvis i god stand, solide og i balan-



se. De nye felgbåndene var bredere, tykkere og lå strammere enn de gamle som lå litt hulter til bulter. De var sannsynligvis for 19 tommer felg og produsert i Korea som dekkene.

De nye Blockley dekkene var stivere enn de gamle og hardere å få på plass, men til gjengjeld satt de som skreddersydd. Vi brukte samme lufttrykk som originalt, 35 psi foran og bak.

På grunn av uker med regn og dårlig vær ble bilen stående. Vinteren sto for døren og frostnettene hadde begynt da endelig en tørr weekend melte seg.

Med en viss spenning ble bilen tatt ut på veien og stor ble skuffelsen da vi humpet av gårde som med ei kjerre og det var bare å snu. Vel, dette kunne ikke være sant så vi fikk prøve oss frem. Trykket ble redusert til 25psi og Lincock begynte å oppføre seg penere. Etter noen km forsvant humpingen helt og da Tor

Ole tok bilen opp i 100 km oppførte den seg eksemplarisk. Dekkene satt godt, de var stødige uten noen form for vibrasjon eller humping.

Vi har i ettertid undersøkt fenomenet, blant annet ved å gå inn på VSCC sin hjemmeside. Jo da, der finner vi at "flating" (flatspotting) er velkjent for akkurat disse dekkene. Allerede etter at bilen har stått noen få dager melder problemet seg, men det retter seg fort ut når du har kjørt noen km som i vårt tilfelle. Lufttrykket er svært viktig. Blockley oppgir ikke ideelt lufttrykk, det må tilpasses bilen.

I en tabell fra USA over "Vintage Dunlop Size Tyres" oppgis lufttrykket som en funksjon av vekten på bilen. Det nevnes at Blockley kan følge samme tabell. For eksempel: Dekk 14, 15 og 16 tommer gir 18 til 22 psi for biler opp til 1400kg., for større felger og tyngre biler økes trykket fra 35 psi til 45 psi. Dette rimer med diskusjonen som føres på hjemmesiden til VSCC hvor alle fastslår viktigheten av å tilpasse trykket til bilen. De fleste anbefaler å starte med 30 psi og så eksperimentere derfra. Vi får se hvordan det går til sommeren.

Tor Bang-Steinsvik

The Blockley Tyre Company
Unit 91 Northwick Business Park
Blockley Nr. Moreton in Marsh
Glos GL56 9RF England
Tel: 01386 701717
Fax: 01386 700111
www.blockleytyre.com



RILEYBLADET

RUSTY RILEY

by FRANK GODWIN

I förra numret av Rileybladet visades några rostiga Rileys samt ovanstående logo som tillhör en gammal serietidning med det passande namnet.

Bilderna till höger kommer ifrån USA. Red hittade dem på foto-websajten Flickr, världens största fotodelningssajt som gick igång 2004. Den blev snabbt populär. Sedan 2005 tillhör den Yahoo.

Den stora bilden nedan är insänd av Lars-Erik Persson som av en slump stötte på detta motiv under en resa i Egypten nyligen. Den visar en tidig 1½:a med soltak.



2009-12-08

Översänder bild på ett Rileyobjekt stående på en sidogata i Hurgada, Egypten. Bilden är tagen helt av en slump och utan att jag är intresserad av veteranbilar. Min bild vill visa hur våra olika kulturer så fullständigt urartar och ställs på kollisionkurs mot varandra. I vår värld ses det här Rileyexemplaret ha ett värde i sig själv med dess historia, medan den lokala befolkningen har betraktat bilen som avskräde och sett det som helt naturligt att "hjälpa till" med att skapa ytterligare en avskrädesplats.

Då jag hittade er klubb på webben skickar jag över bilden om den kan vara till intresse.

Lars-Erik Persson

Två Riley Sprite i Mille Miglia 2009

Mille Miglia kördes första gången 1927 sedan staden Brescia "förlorat" Italiens Grand Prix till Monza.

Om namnet Mille Miglia finns följande historia. Tävlingsens initiativtagare, Franco Mazzotti, sökte efter ett bra namn på tävlingen eftersom han tyckte att "Brescia-Roma-Brescia" var för långt och påminde snarare om en tåg-tidtabell än en biltävling. Många förslag togs upp och ratades. Till slut frågade Mazzotti hur lång distansen var. Ca 1600 km svarade någon. Ettusen miles, kommenterade Mazzotti som just återkommit från USA och vant sig vid att tänka på avstånd i miles snarare än kilometer. Vad säger ni om att vi kallar det Mille Miglia Cup? Tycker du inte att namnet verkar för amerikanskt? Inte alls, romarna mätte sina avstånd i mil, och nu följer vi romersk tradition! Dubbelsteg var ett längdmått i antiken Rom motsvarande 1,479 meter. Tusen dubbelsteg utgjorde en romersk mil.

Tävlingen startade i Brescia och gick via Bologna till Rom, sedan till Pesaro och Padua med målgång i Brescia. Efter en

olycka 1957 med 12 omkomna, bland dem den spanske föraren Alfonso de Portago, stoppades tävlingen.

Mille Miglia vanns i regel av italienska biltillverkare, men vid tre tillfällen vann utländska: Mercedes-Benz 1931 och 1955 samt BMW 1940.

Efter olyckan omorganiserades tävlingen och kördes 1958, 1959 och 1961 men det blev ingen succé.

Till 50-års jubileet av Mille Miglia 1977 organiserade Brescia Automobile Club "1000 Miglia Rally", senare kallat "Mille Miglia Storica", för bilar tillverkade mellan 1927-57. Detta blev lyckat och klubben jobbade på ett historiskt rally format som skulle kunna köras varje år. 1982 var allt klart och man räknade in 220 deltagare. 1984 steg antalet deltagare till 350 och 1987 till 580.

Idag har antalet deltagare begränsats och 2009 deltog 375 ekipage, däribland två Riley Sprite. Startnummer 66, en 1937 års Riley Sprite med chassi nr S27S 6797 och urspr. reg nr DYV 241 ägd

och körd av tysken Ralf Emmerling, bosatt i Antibes på franska Rivieran. Paret Emmerling tog en 29:e placering. Den andra, med startnummer 67, en 1936 års Riley Sprite med chassi nr S26S 3753 och urspr. reg nr SX 4220 ägd och körd av Juan Tonconogy. Far och son Tonconogy tog en hedrande 4:e placering. Juan är delägare till vingården Finca Los Maza nära Mendoza i Argentina. Hans vin finns inte på Systemet men väl i vinbutiken Tango y Vinos på Herluf Trolles Gade 9 i Köpenhamn (red var där och handlade).

Lilla Sverige har två Riley Sprite. Inte illa med tanke på att totalt endast 53 eller 54 tillverkades. Rune Möllers familj äger S26S 4593 (presenterad i Rileybladet 3/1983) och Lennart N. Nilsson S27S 6840 med urspr. reg nr DYH 443 (presenterad i Rileybladet 4/2000).



S27S 6840



S26S 4593



Juan Tonconogy med co-driver Alberto Tonconogy



Ralf Emmerling med co-driver Ulrike Emmerling-Korst

Sommarmöte i Skåne Nordväst 2010

Program

(smärre ändringar kan förekomma)

Fredag 11 juni

em Samling Hemmeslövs herrgård
15.00 Liten vandring runt i Båstad
19.00 Cocktails
19.30 Middag åtföljt av samkväm

Lördag 12 juni

08.00 Frukost
09.00 Rileykortege: Båstad-Norrvikens
Trädgårdar-Kattvik-Hovs Hallar
11.00 Besök Tunnelmuseet, Förslöv
12.30 Lunch Åkagårdens Golfklubb
13.30 Rileykortege: Runt Skäldervi-
ken-Farhult-Jonstorp-Skäret-
Arild-Mölle-Kullaberg-Kullens
Fyr.
17.00 Check in Brunnby Gård
17.30 Årsmöte
17.30 Promenad till Nimis. Unik trä
skulptur av Lars Vilks vid Kulla-
bergs strand.
19.30 Middag

Söndag 13 juni

09.30 Avfärd från Brunnby
10.00 Beredskapsmuseet i Djuramossa
11.30 Museet Teknik på Farfars tid
13.30 Avslutningslunch Pålsjö krog

Hemmeslövs herrgård

www.hemmeslovsherrgard.se

Per person i dubbelrum inkl. middag
och frukost 895:-

Per person i enkelrum inkl. middag och
frukost 1090:-

Brunnby Gård

www.brunnbygard.se

Per person i dubbelrum inkl. middag
och frukost 865:-

Per person i enkelrum inkl. middag och
frukost 1340:-

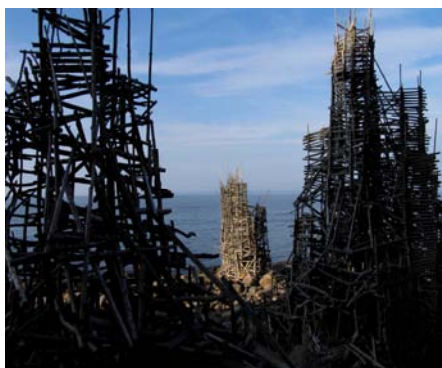
Red sköter bokning av rum och ber del-
tagarna vara vänliga och anmäla sig så
fort som möjligt men senast 1 april till:

Anders Lindner

Tel. 0431-45 22 22, 070-14 14 551

anders.lindner@ektv.nu

Hotellen och middagarna betalar delta-
garna själva vid utcheckningen. Diverse
inträden och två luncher, totalt 300:-/per
person betalas in till pg 156 59 86-5
i samband med anmälan. Glöm inte
skriva vem/vilka det avser.



Lars Vilks Nimis



Brunnby gård



Tunnelmuseet



Hemmeslövs herrgård



Mölle by the sea



Hovs hallar



Kullens fyr



Kullaberg



Teknik på farfars tid



Pålsjö krog

RM Rattars olika konstruktion

Under de 10 år som RM Rileys tillverkades förekom ett antal olika typer av rattar. Vid produktionsstarten 1945 hade RMA ratt av typ Bluemel's, Douglas ASW (adjustable steering wheel). Ratt-ring och rattnav var gjuten i aluminium med svart plastöverdrag (tekniskt sett en celluloid), spännbultsfäste och runda rostfria ekrar. Rattens diameter var 17 tum.



Ratt typ 1.

RMB som kom i mitten av 1946 hade först samma ratt men byttes snart ut mot en 18-tums ratt sannolikt för att ge lättare styrning vid låg fart.



Ratt typ 1 med spännbult

Så var rattläget fram till lanseringen av Roadstern/RMC hösten 1948. För att ge plats till tre personer i soffan, flyttades ratten närmare dörren. Det blev då ont om plats och för att föraren inte skulle stötta knogarna i dörren monterades en 17-tums ratt.

I samband med flyttningen av produktionen från Coventry till Abingdon april-maj 1949 bytte Riley instrumentbräda till en med fyrkantiga mindre instrument och guldfärgade instrumentavlor. För att matcha detta fick RMA, RMB och RMD "Bluemel's 18-tums ratt med ratt-ring ingjuten i cellulosacetat-plast och fyrkantiga rostfria ekrar svetsade på en inre stålring. Man behöll spännbultsfäste och rattnav gjuten i aluminium med



Cellulosaacetat-plast-ratt i gold pearl finish komplett med sprickbildning där rattekrarna går in i rattningen.

plastöverdrag. Till en början var de svarta men ganska snart blev de brunflammiga.

Åren 1950/51 gick det att få ratt med gold pearl finish, framför allt i RMD. Centrum var fortfarande brun. Grönflammig ratt var ovanligt men förekom. Roadstern tycks ha behållit sina runda ekrar under denna period.

Nästa ändring kom London Motor Show 1951 då en ny ratt med spännhylsa introducerades till 1952 års modeller av RMA och RMB. När RME och RMF introducerades hade de ratt med fyrkantiga ekrar och spännhylsfäste. Detta behöll man tills modellerna upphörde.

Kontrollerna i rattcentrum för signalhorn och färdriktningsvisare var tillverkade av Lucas. Under Coventryproduktionen var materialet i centrum vanligtvis svart bakelit men en del bilar tillverkade under övergångsperioden till Abingdonproduktion fick brun bakelit trots att ratten förblev svart. Rattar med gold pearl finish hade alltid centrum i brunt.

Roadsterns rattcentrum hade något annorlunda utformning med en kontroll för att kunna blända av. Vid introduktionen av "two-seatern" (som fortfarande hade samma soffor men fick golvväxel) flyttades ratten till "normalt" läge och byttes



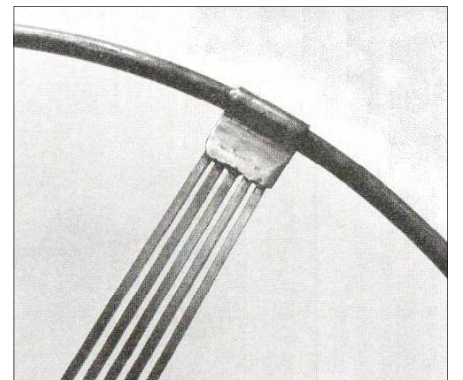
Roadsterns rattcentrum hade något annorlunda utformning med en kontroll för att kunna blända av.



Ratt typ 4 med spännhylsa. Just denna ratt har fått en ratt-ring i amerikansk valnöt. Se Rileybladet 3/2004 sidan 6.

ut mot en 18-tums saloonratt med svart rattcentrum. Avbländningsknappen flyttades samtidigt till instrumentbrädan.

Med åren har det visat sig att båda typer av ratt har sina svagheter. På Coventryratten med runda ekrar, går ekrarna gärna av vid rattnavet - och då finns det inte mycket man kan göra - samt att plastytan flagnar av. Detta kan åtgärdas genom att ny ytbehandling.



Bilden visar hur ekrarna fästs i stålringen via en omvikt plåtbit.

Abingdon-ratten har problem med att ekrarna går av, både vid rattnavet och vid stålringen inne i ratten. Dessutom förekommer det (men bara sporadiskt) att cellulosacetat-plasten når upplösningstillstånd och droppar ner på förarsätet. Denna vätska har identifierats som diallylftalat (DAP). Sådana fläckar är omöjliga att ta bort på lädersitsen.

Ekerproblemen har ofta orsakats av att man dragit för hårt i ratten när man vill passa in rattstångens kilar i kuggstången. Dra aldrig i rattningen, bara i rattnavet!

RILEYBLADET



Bluemel Brothers

1904 flyttade bröderna Frank och Douglas Bluemel till Wolston nära Coventry som då var centrum för den engelska cykelindustrin. De tillverkade delar och tillbehör till bil- och cykelindustrin och var tidiga med att använda nya material som bakelit och cellulosacetat. Tidiga rattar hade ofta ekrar för att minimera vibrationer från motor och hjul.

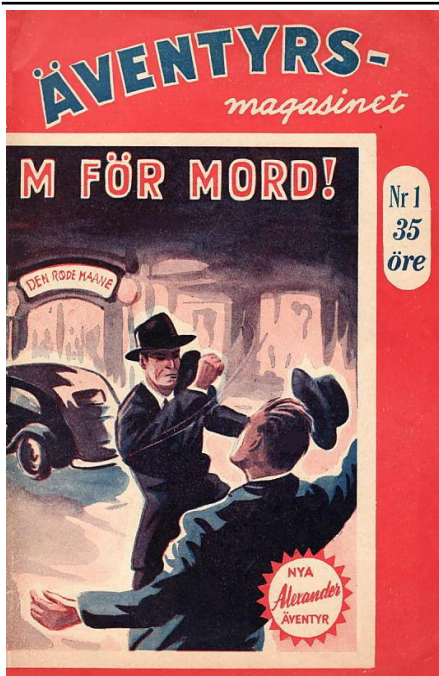
Modell	Del nr	Ratttyp	Diameter	Chassi nr	Anm.
RMA	A3601/R	1.	17 tum	10001 - 17209	Svart rattning i aluminium Runda ekrar Fäste: spännbult
RMA	A3793/R	3.	18 tum	17210 - 19660	Brun* rattning i cellulosacetat plast Fyrkantiga ekrar Fäste: spännbult
RMA/E	500677	4.	18 tum	19661 - 23590	Brun rattning i cellulosacetat plast Fyrkantiga ekrar Fäste: spännhylsa
RMB	A3601/R	1.	17 tum	2001 - 2042	Svart rattning i aluminium Runda ekrar Fäste: spännbult
RMB	A3624/R	2.	18 tum	2043 - 5234	Svart rattning i aluminium Runda ekrar Fäste: spännbult
RMC	A3601/R	1.	17 tum	Roadster	Svart rattning i aluminium Runda ekrar Fäste: spännbult
RMB	A3793/R	3.	18 tum	5235 - 8872	Brun rattning i cellulosacetat plast Fyrkantiga ekrar Fäste: spännbult
RMB/F	500677	4.	18 tum	8873 - 10960	Brun rattning i cellulosacetat plast Fyrkantiga ekrar Fäste: spännhylsa

* = även svart, gold pearl finish och grönflammig förekom

Ratttyp 3 monterades även i följande bilar:

chassi nr 39S17010-12, 17125, 17129, 17194

chassi nr 59S5005, 5095-96, 5037, 5146, 5211, 5218, 5235-40



I en vacker, bekväm våning i Nyhavn i Köpenhamn bor privatdetektiven Alexander Seger tillsammans med sin flickvän den pigga, vackra Lis Holst, som har en skönhetssalong på Ströget. Deras förhållande är ytterst platoniskt - någon oskyldig kyss någon gång. Historierna är skrivna i en tid då sex utanför äktenskapet närmast var en dödsynd (i alla fall officiellt) och det var inte något man skrev om.

De två kompisarna (där de kvinnliga är lika handlingskraftiga som den manlige) upplever många otroliga äventyr i det annars så lugna Danmark, där de flesta berättelserna utspelar sig.

De assisteras av vännerna reportern Max Schmidt och kriminalassistent Anton P. Laasby, samt faktotumet Gorius, en f.d. lagbrytare som Alexander tagit i sin tjänst.

M för mord

Det ringer på dörren hemma hos Alexander. En ung vacker kvinna, Grete Ström, behöver hjälp. Hon jobbar förresten på frimärksbutiken Internationell på Gråbröderstorg 7A. Hennes fästman, f.d. banktjänsteman Gunnar Nyholm, har försvunnit omedelbart efter frigivning från 3 års fängelse för bankrån. Ett brott som hon säger att han är oskyldig till.

Alexander tar sig an fallet och beger sig till ölhallen Röda Månen i sin cinnoberröda sportbil (fabrikatet nämns inte) och råkar genast i handgemäng med skumma typer. Alexanders näve skjuter fram som en tigertass och i samma sekund följer, som en ånghammare, stål näve nummer två. Den träffar med en betongbalks tyngd. Trots detta lyckas de skumma typerna försvinna i en liten grå Chevrolet (fanns det små Chevor år 1948?).

Kriminalassistent Anton Laasby har Skandinaviens mest representativa samling surrealistisk och abstrakt konst. Red misstänker att författaren med denna information försöker ge polisman Laasby ett löjets skimmer och ta några billiga komiska poäng hos de unga manliga läsarna 1948 då han skriver "den nya tavlan skulle föreställa en häst, som betade på en äng. Hästen liknade visserligen mest ett sjölejon och gräset var högrött. Men i betrak-

tande av, att hästen hade endast åtta ben och att halsen nästan satt på rätt ställe, var tavlan inte så illa".

För att göra historien kort så inträffar två nya bankrån och det visar sig att bankdirektör Gläder är hjäman bakom kupperna och att han tvingat Gunnar Nyholm att utföra dem genom att ta Gunnars fästmö Grete Ström, hon med frimärkena, som gisslan.

Gläder försöker avskräcka Alexander från att engagera sig, genom att ta sig in i dennes våning och vrida på gasen på spisen. I sista sekund kommer Alexander hem och finner sin betjänt Gorius liggande på golvet med en lapp på bröstet: "Gasanläggningen kontrollerad. M". Red misstänker att författaren har fått idén till titeln från Fritz Langs klassiska film från 1931 "M" med Peter Lorre.

Slutscenerna i denna rafflande historia utspelar sig i en stuga på en sanddyn nära staden Solsted på Själlands nordkust. Det stormande havet lyckas rasera stugan som far ner i vågorna med Gläders hejdukar.

Gunnar Nyholm och Grete Ström återförenas, Alexander Segers fästmö Anne Holst återvänder från en tripp till Paris och betjänten Gorius tar sig en bläcka på stamlökuset "Våta Glaset".

Detektivhäftenas målgrupp var ett manligt publikum, ungdomar och "olitterära" vuxna. Som författare till "M för mord" står Jörgen Rastholt pseudonym för redaktör Erik B. Volmer Jensen. Omslaget är tecknat av Palle Wennerwald.

Inga fler detektivhäftan, lovar red.



RILEY



Bakom den V-formade vindrutans sitter även den ljuckaste förare bekänt på Riley, tv rattställden är teleskopisk så att rattavståndet kan justeras efter behag.

SVENSKA bilpubliken kände före kriget Riley blott från tävlingsbanan. Vi hade ett antal av denna eleganta "halv racer" på tävlingsbanan, och man sammanfogar gärna namnet med farterns Quinny.

50-årig fortåkning

Riley-bilen har under åren varit mer eller mindre en handgjord vagn. I reklamen talar man om "individualitet och handverkskänslighet". Vagnen har också alltid varit en exklusivt elegant skapelse för motorsport. Det svenska priset, 14 500 kr, för en 1.5 liters vagn, skvallrar ju också om kvalitetsbygg. Fabrikens tyller under den nämnda tiden 50 år.

Syster till ERA

Det bästa erkännande man kan ge Riley-motorn är att fäla om att det är denna motor som sitter i den engelska raceragnen ERA. När English Racing Association bildades för halv år sedan och de engelska motorfabrikerna, tillhållsfabrikerna och sportmännen slog sig samman för att kooperativt bygga en vagn som kunde tävla med tyskarnas och fransmäns dyrbara farprojektorer använde man i den första serien av dessa ERA-vagnar uppkomna Riley-motorn. Även idag dagens ERA, vars motor har den fantastiska livarefekten av 173 hk per liter cylindervolym och var vagnen en toppfart av 274 km/tim, bygger på Riley-fabrikens erfarenheter. Skälningen är i huvudsak till ERA-motorn.

Tillverkas av dyrbare material och har försäts med tekniska Zoller-kompressor. Men det är Riley som bygger ERA-motorn.

Även Riley är koncernvagn

Tiden är förbi för handverksmässigt bilbygge i England. Riley har gått upp i Morris-group, och Morris-chefen, viscount Holfield är ordförande i ERA's styrelse. Vagnen är så att säga numera ett leghäns till serien MG-Wolseley-Morris.

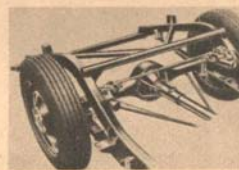
12 hästar är 55

Rileys motor är ett riktigt exempel på hur man lever slätsmyndigheten. Cylinderdiametern, efter vilken man räknar den engelska kraftbädrkraftsmåttet, är 49 mm, men slaglängden är 100 mm, kompressionen är 6.5, topptrycket är 4500 och cylindervolymen 1.5 liter. Formeln ger 12 engelska hästkrafter till beskaffenhet. Men sätter man upp den eleganta motorn med dess dubbla överfliggande kammar och ventiler i 90° vinkel m. H. finnar i en bromsbäck kan man få ut en verklig effekt av 55 hästar.

Ingående konservativ

Andra engelska vagnar må vara konservativa, Riley är toppmodern och handlar på detaljer som kan kunnas en gammal motorfantast att slicka sig om munnen av förtyngning. Ventilmekanismen är fullt lika effektiv som på en riktig racerbil. Cylindertoppen har rätt höjdpunkt, och utloppspartarna skiljer genom att passera utan nämndbart motstånd. Ventilen är smidigt tillåta så att luftströmmen kommer mitt i centrum av den stänska förbränningskammaren.

Det kan ha sitt intresse att nämna att modellbilstyrelsen är 15 motor per sekund. Det är betydligt mer än någon annan.



Rileys kardan och bakaxel är gummiisolerade för att göra gången ännu mera ljudlös.

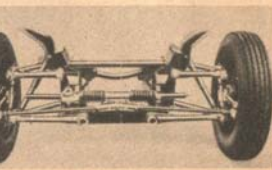


Även bakpartiet på Riley har lugna linjer, som minskar luftmotstånd och förenklar rengöringen. Rikare bil kan upprätta, och som jämföras kan vi nämna att kishastigheten hos ERA är 18.5. Rens racerbilens alltså.

Låg och lång

För att vara en vagn med endast 1.5 liters motor är Riley en ganska lång vagn. Och låg för ett engelsk.

Totala längden är 415 cm, bredden 161 cm och höjden 120 cm. Axelavståndet är 286 cm. Farten anges enligt katalog till 120-128 km/tim. En uppgift som lyder på fin konstruktion är att vridningsdiametern är endast 9 meter. För engelska 1.2 liters motorer, som är betydligt kortare än Riley, brukar vridningsdiametern vara c:a 11. Föregående visar en tredörrars sedan.



Rileys torsionsfjädring är byggd på erfarenheter från racerbanan.

Philipin

svenskt bilmärke, grundat 1945 av Gunnar Philipson.

1937 köptes före detta AB J.V. Svenssons Motorfabriks fabrikslokaler i Augustendal, Nacka, upp av försäljningsbolaget Philipssons Automobil AB, för att göras till monteringsenhet för bilmärkena Chrysler, Dodge, och Plymouth. Under mellankrigstiden såldes det tyska småbilsmärket DKW i Sverige av Philipssons, och när kriget väl tog slut blev inte försäljningen av DKW lika lönsam som förut. Då det ansågs högst undvikligt att åka mot fiasco som tillverkare av billiga småbilar efter krigsslutet bestämde sig Philipsson att starta egen biltillverkning.



Den 10 januari 1946 skrev Dagens Nyheter att den nya svenska folkbilens startserie skulle bli 5000 enheter och att tillverkningen skulle starta inom kort. Själva bilen skulle utrustas med framhjulsdraft, stålkaross, fyra säten, och en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 700cc byggd av Albin.

Projektet Philipin lades ner då en annan ny svensk bil - Saab, behövde återförsäljare och var modernare och mer utvecklad än Philipin. Den absoluta dödsstöten för Philipin kom när 8000 Saab 92:or blev beställda av Philipssons.

Av Philipin byggdes det endast en trämodell utan motor som ytligt sett såg ut som en färdig bil. Den finns bevarad än idag.



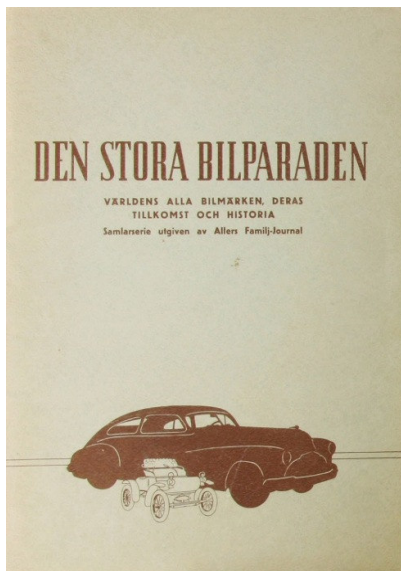
Det lilla landet Bhutan i östra Himalaya blev självständigt 1907 och fick sina första frimärken 1962 då kungens amerikanske rådgivare föreslog att Bhutan skulle bli ett frimärksland a la San Marino. En serie frimärken med lokala blommar och exotiska bilar kom 1984. Här en saussurea (typ fjällskära) och en Riley Sprite. Valören är 50 Chetruns (8 öre) av vilka det går 100 på en Ngultrum.

Den Stora Bilparaden var en samlarserie utgiven av Allers Familjejournal 1948. Världens alla bilmärken stod det på omslaget men det var nog en överdrift eftersom serien består av 43 separata ark med bild på framsidan och fakta på baksidan.

Då och då kan man se detta samlaralbum till salu på nätet. Priser på upp till 500 kr har red sett.

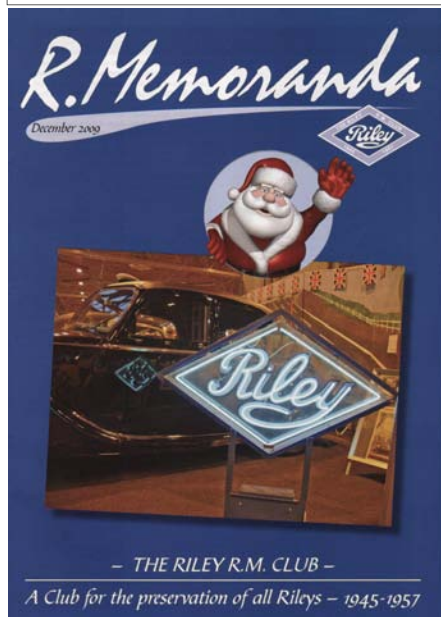
Här ovan blad nr 35 - Riley, vars svenska pris var 14.300 kr.

Vill du läsa det finstilla - se Rileybladet på vår hemsida, www.rileyregistret.org/ Om SRR/Tidskrift.



RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda December 2009**

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

Innehåll (i urval)

Officer's Reports
 2009 Annual General Meeting
 RuMblings
 Riley Images
 Technical Topics: Flashing indicators
 From the Riley RM Club Internet Forum: membership list/Broken clutch linkage/Removal of RMA exhaust manifold/Unexplained fuse blowing/Commissioning re-cored radiator/RMA front passenger door/Bleeding RMA brakes
 Area News & Views
 Pennine Weekend 2009
 Riley Club Switzerland 30th Anniversary
 From a Bench Front Seat
 Advertisements

Forthcoming events

The All-Riley Clubs' Annual Dinner 22 Jan 2010 Slindon
 Riley Motor Club Lonto Edinburg 85th Anniversary Weekend, 28-30 May, 2010
 Scottish National Riley Weekend 4-6 June, 2010
 Riley RM Club National Rally 2010, date not yet set
 Ulster Riley Club 40th Anniversary, 17-19 Sept, 2010
 The 34th Pennine Weekend, Castleton, 1-3 Oct, 2010
 Riley Rendezvous III, South Africa, October 2011

Cars for sale

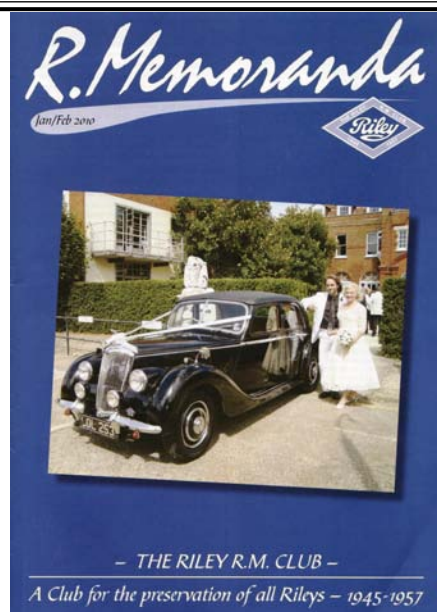
RMA, 47, bare chassis overhaul, £5250
 RME, spatted, excellent runner, £7995
 RMA 51, agreed insurance value £9000, price £6250
 RMA 52, still sounds sweet, £2800
 RME 54, spatted, complete and sounds well, £2750
 RMF, in need of restoration, £750
 1964 Riley 1.5, reconditionend engine, £2000
 RMC 49, fully restored, immaculate, £26000

R. Memoranda Jan/Feb 2010

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

Innehåll (i urval)

Technical Topics: petrol gauge problems/electronic ignition for RM
 From the Riley RM Club Internet Forum: hydraulic jack/horn push contacts/1½ litre fan belt/interior wood colour/RM carburettor linkage/hub caps, buy or re-chrome/radiator badge colour/low oil pressure after rebuild of 2½ roadster engine/rocker cover breather/backfiring
 Klubben omsatte delar 2009 för £171.000
 Reservdelslager vid årets slut värt £336.000

*Cars for sale*

RMB 51, medical condition suggests it's time to move on, £10,000
 RME, excellent runner, £7995
 RMA 51, superb bodywork, drives beautifully, £6250
 RMB 48, stored in garage in very good condition, £4500
 RME 54, complete and sound, runs, £2750
 RMA 47 special, 80% complete, £3000
 RMF, in need of restoration, £750
 RMC 49, fully restored, sale due to owners death, £26000
 Riley 1.5, 1964, new leather front seats, carpet, battery, reconditioned engine, £2000

**The Riley Record 6/2009**

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

Innehåll (i urval)

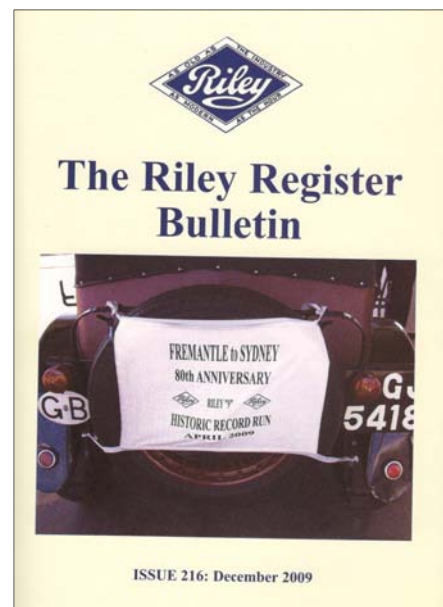
Club merchandise
 RMH's look at the world of right-hand shifting
 Back in time in a 4/72
 Immortalised in white metal—Continental Touring Saloon in miniature
 Restoration Show 2009 at Stoneleigh
 What name best suits a One-Point-Five?
 Once a Riley man - always a Riley man
 Racing One-Point-Five

**The Riley Record 1/2010**

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

Innehåll (i urval)

The Club's Riley "boutique"
 Rileys in miniature (1:43 Rileys from Brooklin Models)
 Member's cars: Joe Vumbaco's RM Drophead
 Riley Blues (om blå färger på One-Point-Five)

**The Riley Register Bulletin
December 2009, Issue 216**

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn

Innehåll (i urval)

Bulletin Award 2009 (för bästa insända artikel)
 Chris Pack's 15/6 Kestrel project
 Briggs Saga (Attempts at salvation) by Vernon Barker
 Hobson fuel gauge maintenance
 Improving the cooling system of a Riley Nine engine
 The Antill re-enactment from a woman's point of view
 A tribute to the Australian "Antillers"
 The Riley V-Twin and the AA Military Road Run 1909
 Rileys: A too long missed experience
 An Imp in France

THE RILEY OWNERS CALENDAR 2010

February	
13-14	Great Western Autojumble, Shepton Mallet, Somerset
March	
19-22	National Rattle of Rileys, Queanbeyan, NSW, Australia (contact ACT Riley Club)
April	
4-5	Midlands Festival of Transport, Weston Park, Shropshire
25	FBHVC Drive It Day, local arrangements
May	
1-2	Bristol Classic Car Show, Shepton Mallet, Somerset
1-2	Chiltern Hills Vintage Vehicle Rally, Aston Clinton, Aylesbury, Buckinghamshire
22	VSCC race meeting, Oulton Park, Nr Tarporley, Cheshire
28-30	Riley Motor Club London to Edinburgh 85th Anniversary Weekend
June	
4-6	Scottish Riley Enthusiasts, Scottish National Riley Weekend, Buchanan Arms Hotel, Drymen, By Loch Lomond, Glasgow
13	Tredeggar House Vintage Car Rally, Newport, Gwent
26-27	Riley Register International Coventry Rally, Latvian Centre, Wolston, Warwickshire
July	
10-11	RM Club National Rally
18	Newby Hall Historic Vehicle Rally, Nr. Ripon, North Yorks.
August	
13-15	Riley Motor Club 85th Anniversary National Rally, Peveril of the Peak Hotel, Thorpe, Dovedale, Derbyshire
21-22	Tatton Park Car Show and Autojumble, Knutsford, Cheshire
September	
11-12	Beaulieu International Autojumble, Beaulieu, Hants
11-12	Ulster Riley Club, 40th Anniversary Rally, County Antrim
11-12	Riley Register AGM Weekend, Royal Cambridge Hotel, Cambridge
October	
1-3	RM Club Pennine Weekend, Castleton, Derbyshire
November	
12-14	Classic Motor Show, NEC, Birmingham
2011	Advance Notice
October	Riley Rendezvous 3, South Africa, centred on Port Elizabeth in the Eastern Cape Province. See www.rv3.co.za

Here is this year's ARC Riley Owners Calendar, for publication and for members to hang on a wall for easy reference.

John Wood
Association of Riley Clubs
10 January, 2010

Ett ord från kassören

Inbetalningskort för medlemsavgiften för 2010 bifogas. Borde ha skickats ut med förra bladet men red hade lite för bråttom. Därför tacksam om ni inte dröjer med betalningen.

Torsten Grönvall

Ganska nygifta



Roadsterrenoverande sjökaptenen Per Lindner och numera roadsterrenoverande sjoingenjören Anja Calvelage gifte sig förra sommaren i Allerums kyrka med efterföljande fest på Pålsjö slott i Helsingborg. Paret färdades till och från kyrkan i "the editorial car".

A-stolpar köpes

Jeg er ved at renovere min gamle Riley RMB 1950. Og som alle rileyejere ved, er træværket et svagt punkt. Jeg har totalt adskilt karossen og skal udskifte trærammen. Meget kan jeg lave selv men A posterne vil jeg gerne købe færdige og jeg har set i Rileybladet at der var en svensk Riley ejer om fremstillede disse! er det mon muligt at købe et par A stolper i Sverige? Jeg har kontakt til et firma i England der laver disse ting men han forlanger 170 pund + fragt pr stk. det syntes jeg er en meget høj pris. Så jeg tænkte, at der var en mulighed i Sverige, jeg vil godt betale en god pris og skulle der være en Riley ejer der også har et sæt bagsæder er jeg også interesseret.

Peter Wesselhoff
Stubbekøbingvej 223
4800 Nykøbing F

E-mail: wesselhoff@postkasse.net



Sensommarmöte

Pålsboda blir platsen för sensommarmötet den 28 augusti. Det preliminära programmet inleds med lunch kl. 11 eller 12 och därefter besök vid det berömda Volkswagenmuseet. Sedan kan vi köpa begagnade Rileydelar hemma hos Eddie (loppmarknad) och slutligen åka till Ingemar Edlund, där vi får kaffe och tittar närmare på renovering av träkarosser m.m. Närmare uppgifter från Eddie Lidholm, tel. 019 - 44 52 03, som även tar emot din anmälan.

MHRFs Evenemangskalender medföljer detta blad. Förs. info kommer i nästa blad.

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
e-post: torsten.gronvall@gmail.com

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 2010. 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