



RILEYBLADET

Nummer 1, 2011

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 33



På Staraberget mellan Murjek och Vuollerim

Jag har bifogat ett foto föreställande min mamma och den Riley som familjen ägde under några år, mest troligt under 40-talet och framåt.

Min mamma avled tyvärr sommaren 2009, och det var när jag höll på att gå igenom en låda med fotografier som jag hittade bilden. Jag kunde inte komma ihåg vad hon kallade bilen, så jag googlade lite på gamla bilar och hittade ganska snart ett namn jag kände igen – Riley, och det var även då jag hittade er förening.

Min mamma bodde vid den här tiden med sina föräldrar i Murjek, en liten by i Norrbottens län (Lappland). Hon berättade att bilen ofta fick mycket uppmärksamhet

vart än de kom körande (det var ofta hon som körde), och att den var en av endast 3 Rileys i Sverige. Det är ungefär allt jag vet, samt att bilden är tagen i Staraberget mellan Murjek och Vuollerim. Vägen ner för Staraberget var okänd för sina många och snirkliga kurvor.

Min morfar, som hette Algot Eriksson Söderberg, hade köpt bilen. Jag vill minnas att min mamma sa att han hade direktimporterat den. Min mamma hette Yvonne Pålsson, Eriksson som ogift. Jag tror också att det kan finnas fler bilder, men jag vet inte riktigt var, och det blir bara någon låda då och då som jag hinner gå igenom.

Det vore kul att få veta lite mer om bilen, t.ex. kanske vad det är för årsmodell om ni kan se sånt bara med hjälp av ett foto.

*Anki Pålsson
Murjek*

1953 Riley 1½ litre saloon Chassi nr RME 21249

530811 Typregistrerad Sthlm
530820 Reg BD 15775
500820 Köpman Elon Vikström, Luleå
560710 Banarb. Algot Eriksson, Murjek
621130 Chaufför Ove Halmetkangas, Vuollerim
630503 Montör Lars Andersson, Boden
631013 Bil & Traktor Boden AB, Boden
631213 Lil Hedkvist, Luleå
651021 Eskil Johansson, Skellefteå
651021 Avförd. Skrotad.

En Riley på Rämen

I de fyra Rämen-loppen som arrangerades under 1930-talet deltog bara ett fåtal engelskbyggda tävlingsbilar. Men 1933 var tre olika brittiska märken representerade, av vilka ett var Riley.

Under åren 1906 – 1930 arrangerade Kungliga Automobilklubben 16 Vintertävlingar. Dessa hade varit rena tillförlitlighetstävlingar och kördes på vanliga landsvägar. De enda tillfällena då de tävlande förarna verkligen fick trycka gasen i botten var vid det få gånger då en backtävling ingick.

År 1930 tyckte man i KAK:s tävlingskommitte att Vintertävlingen spelat ut sin roll och att det var dags för något nytt. Nu bestämdes att klubben i stället skulle arrangera en ren hastighetstävling på en sluten bana. Även denna tävling skulle hållas på vintern och med förhoppningsvis internationellt deltagande. Det gällde nu att finna en lämplig bana och en länsstyrelse som var med på noterna. Båda fann man i Dalarna, där motorintresset var stort. Därmed kunde

världens första Vinter Grand Prix för bilar bli verklighet. Start och mål var förlagda till sjön Rämen i södra Dalarna. Efter några kilometer på isen fortsatte banan på en knappt 5 mil lång sträcka på de vanliga landsvägarna. Åtta varv skulle deltagarna köra så loppet blev alltså nästan 40 mil långt.

Det första Rämenloppet, som tävlingen vanligen kallades, ägde rum 1931 med mycket snö och minusgrader och på typiska svenska vintervägar, precis som det var tänkt. Trots en del brister i organisationen ansågs tävlingen lyckad, åtminstone enligt KAK:s egen Svensk Motor Tidning. Ett stort antal åskådare hade det i alla fall varit, av vilka många hade kommit med extra insatta tåg. Det internationella inslaget bland förarna kunde man inte klaga på. Ingen mindre än Rudolf Carracciola ställde upp med en Mercedes-Benz SSK, men bröt efter några varv. Några Bugatti deltog också. Annars utgjorde startfältet till allra största delen av mer eller mindre ombyggda och trimmade amerikanska standardbilar.

Efter den i stort sett lyckade premiären bestämde KAK att fortsätta med Vinter GP och arrangerade nästa Rämenlopp 1932. Denna gång rädde plusgrader och barmark, varför farterna blev betydligt högre än året innan. I startfältet fanns nu bland de riktiga racersportvagnarna Mercedes och Bugatti också en Maserati. Men en svensk bilmekaniker gjorde sensation genom att vinna med en trimmad A-Ford, utrustad med ett Record cylinderlock med toppventiler. Ett annat cylinderlock för trimning av A- och B-Fordmotorer hette faktiskt Riley och gjordes i USA. En nytillverkning av dessa sker i dag. De har tre ventiler per cylinder, en hängande insugsventil och två stående avgasventiler. Något samröre med engelska Riley torde inte föreligga.

År 1933 var det åter mycket snö och minusgrader. Till Rämenloppet hade, förutom de tidigare nämnda racersportvagnarna, nu tillkommit två Alfa-Romeo Monza, en Invicta och en Riley. Detta engelska märke hade året innan introducerats på den svenska marknaden, med



Den lilla låga Riley-racersportvagnen väckte förstås både berättigad uppmärksamhet och beundran när den visade sig dagarna för tävlingen. Men så avvek den i hög grad från de övriga tävlingsbilarna.



Trots att deltagandet i Sveriges Vinter Grand Prix 23 februari 1933 var kortvarigt för Hans Torell och hans Brooklands Nine blev ekipaget i alla fall fotograferat på banan. Här ses det i full fart på Rämens is.

Lindblads som agent, men var fortfarande tämligen okänt för de flesta. Med en cylindervolym på bara 1,09 liter var den tävlingens näst minsta bil. En M.G. J-type på 0,84 liter var minst. Denna Riley Brooklands Nine, som hade lånats från England (reg nr KV23??), hade anmälts med Hans Torell som förare. Han var en av de på sin tid mycket kända bröderna Torell, som hade stora framgångar med motorcykel på svenska tävlingsbanor. Bland annat satte de flera hastighetsrekord på isbana. Hans Torell gick med tiden över till att alltmer tävla med bil.

Ännu 1933 var det tillåtet att ha mekaniker med i bilarna vid racertävlingar, vilket förbjöds kort därefter, eftersom dödstalet bland mekanikerna blivit oroväckande högt. Riley-fabriken hade inte bara ställt en bil till förfogande utan också en av sina mekaniker, nämligen William Kilby, som hade erfarenheter från både Le Mans och Brooklands. Torell och Kilby utgjorde alltså bilens besättning. Kilby behövde dock aldrig ingripa under loppet, för redan under det andra varvet blev det slut för Rileys del. Efter att Torell fått en kraftig sladd hamnade den i ett stenröse. Den låga bilen

fick så allvarliga skador i underredet att det bara var att avbryta tävlandet.

Hade Torell haft någon chans till en bra placering i prislistan? Det kan man förstås bara spekulera om. Mr Kilby ansåg att Torell var en skicklig förare, men som helt enkelt hade haft otur. Enligt Svensk Motortidning var Torells Riley inte av den allra vassaste sorten, med en toppfart angiven till 130 km/h. De större och råstarkare bilarna var naturligtvis mer lämpade för den delvis tungkörda banan. Den lilla M.G:n kom i mål näst sist och var en timme efter vinnaren i loppet.

Segrare i 1933 års Vinter Grand Prix blev P W Widengren med 2,3 liters Alfa-Romeo Monza. Som tvåa i mål kom norrmannen Eugen Björnstad med en likadan Alfa Romeo, närmast följd av en Ford V8 special, körd av G C Johansson.

Tyvärr var detta enda gången som en Riley deltagit i en svensk Grand Prix-tävling.

Jan Ströman



Bild ur filmen "Rekordloppet vid Rämnen" som finns att se på STV Play/Öppet arkiv.

Rileyn under första varvet tätt följd av Karl Ebb i Mercedes SKK. På Rileymötet i Västerås 1991 kunde vi se denna utomordentligt fint restaurerade bil hemma hos Bertil Lindblad.

Ur Bilkalendern för Göteborg och Bohuslän 1958

Vi fått låna Bilkalendern 1958 för Halland, Göteborg och Bohuslän av Lennart Samuelsson, som driver firma Mobile Books AB (litteratur till din veterabil) i Lomma utanför Malmö.

För Göteborg och Bohus län hittades 21 Rileys. Lena Olausson på länsstyrelsen i Göteborg har plockat fram alla 21 varav åtta hade komplett historia. Övriga kom från eller gick till andra län och kräver mer arbete innan bilarnas hela ägarlista kan presenteras.

Här är de åtta med komplett ägarlängd. Både Göteborgstidningen och Stockholms-tidningen körde Riley. Reds gamla hockeyrör kom från ABC Fabrikerna i Kungälv. ABC körde Riley. En direktör på Svenska Lloyd köpte en ny Riley. Torsten Bildt som ägde en Drophead mellan 1950-1954 (se Rileybladet 3/1980) dyker upp här med en Pathfinder.

En trädgårdsmästare i Mölndal var ensam ägare till sin Riley och ställde av den efter 13 år. Den har senare ägts av Winston Håkansson och Olle Gotthard. Och Valdemar Anderssons Speditions AB köpte en ny 2½:a 1948. Samma firma som köpte en Drophead i juni 1950.

Man konstaterar att så gott som alla Rileys rör sig i storstaden Göteborg medan resten av länet tycks ha aktat sig för detta udda märke.

1948 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 38 S 15140

490704 Typgodkänd
490729 Reg O 16550
490729 Dir. Böckman, AB Svenska Lloyd, Göteborg
520902 Stockholms-tidningen, Göteborg
561218 Försäljare Karl Evert Svensson, Göteborg
580117 Philipsons i Göteborg AB
580120 Rättare Svante Larsson, Ödsåmål
601115 Skrotad av Berndt Mogensen, Ångebacken

1948 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 38 S 14720

491230 Typgodkänd
491231 Reg O 16690
491231 Förenade Bil AB, Göteborg
500420 Ingenjör Bengt Olsson, Göteborg
550423 Snickare Kurt Bernering, Göteborg
571209 Philipsons i Göteborg AB
571221 Ritare Stellan Jonasson, Sävedalen
580410 Lindblads Motor AB, Göteborg
580604 Bilmontör Jack Frändberg, Källered
580906 Posttjänsteman Tryggve Broman, Göteborg
590225 Överförd till BF
620901 Avregistrerad

1947 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 57 S 2647

480508 Typgodkänd, Göteborg
480524 Reg O 22100
480524 Fru Åsa Hallencreutz-Lindberg, Göteborg
550107 Inspektör Oscar Sandström, Göteborg
570923 Sven Syvertsen, Göteborg
581129 Reparatör Lars Örngren, Göteborg
590213 Rune och Gustaf Praetorius, Göteborg
591019 Chaufför Stig Gustavsson, Göteborg
600521 Bilmek. Stig Olsson, Sæve
600603 Skrotad av Kjell Johansson, Svenshög

1948 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 58 S 3149

480809 Typgodkänd, Göteborg
480820 Reg O 22688
480820 Valdemar Anderssons Speditions AB, Göteborg
500602 ABC Fabrikerna, Kungälv
530715 Disp. Karl-Axel Kindströmmer, Göteborg
560229 Spärvägsman Kaleb Johansson, Göteborg
570320 Rune och Gustav Praetorius, Göteborg

570516 Maskinist Anders Nilsson, Göteborg
580507 Kontrollant Kenneth Johansson, Göteborg
580819 Skrotad av Garviks Bil AB, Göteborg

1950 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 40 S 17833

500717 Typgodkänd, Göteborg
500726 Reg O 25016
500726 Trädgårdsmästare Arne Nordström, Mölndal
630131 Överförd till BF
660930 Avregistrerad
Winston Håkansson
Olle och Per Gotthard

1951 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 41 S 19018

510518 Typgodkänd, Göteborg
510925 Reg O 36168
510925 Förs chef Harry Svensson, Göteborg
541104 Entreprenör Sven Pettersson, Göteborg
560215 Överförd till BF
560517 Återregistrerad
560517 Elektriker Gilbert Johansson, Mölndal
630126 Skrotad av Paul C. Hanson, Mölnlycke

1954 Riley 2½ litre Pathfinder

Chassi nr MAA 23/1151

540916 Typgodkänd, Göteborg
540917 Reg O 49320
540917 Civilingenjör Torsten Bildt, Kårehögen
570730 Förenade Bil, Göteborg
570730 Kammarmusiker Bror Hedlund, Göteborg
570925 Gunnar Carlberg, Göteborg
571203 Tecknare Erik Nielsen, Partille
630515 Philipsons i Göteborg
631019 Plåtslagare Kjell-Åke Lindqvist, Göteborg
631231 Skrotad av Gunnar Kristiansen, Göteborg

1955 Riley 2½ litre Pathfinder

Chassi nr 23/1731

550325 Typgodkänd, Göteborg
550330 Reg O 55032
550330 Civilingenjör Otto Bojesen, Hovås
581210 Bilen registrerad i Danmark med reg nr BE20597

Ur den högre marknadsföringsskolan



Njut den bästa av alla körupplevelser - snabb, säker körning i en Riley. Skickliga yrkesmän levererar en motor som

ställer upplivande kraft till din disposition. Upplev stabiliteten, vagnens säkra och stadiga vägegenskaper, när du snabbt rundar ett hörn. Riley är, i direkt nedstigande led, släkt med de mest framgångsrika av brittiska sportbilar. Den byggs ännu för hand. Anslut er till konnässörerna i en Riley.

”Tekniska ljushuvuden fortsätter att utveckla bilmotorer”, sade översten, ”men det finns få motorer med den där riktigt utmanande kraften och ingen kommer i närheten av Rileys”.

”Och så borde det vara”, sade den unge ingenjören, ”Är inte Rileymotorn en utveckling av en av de mest framgångsrika tävlingsmotorerna någonsin och har den inte kontinuerligt vidareutvecklats!”.

”Unge man! Det finns inget nytt du kan berätta för mig om detta”, sade översten. ”Jag deltog i tävlingar med min Riley när du fortfarande åkte runt i barnvagn med chaufför”.

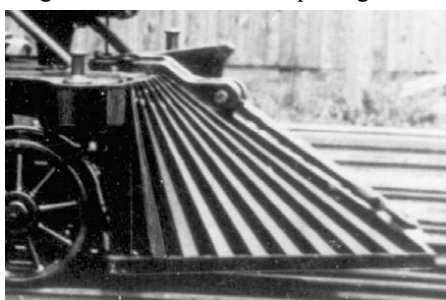
Red översatte två annonstexter



Kofångare

Det ska vara så bra för hjärnan att lösa korsord. Jag löser SvD:s Söndagsfläta. I förra veckan skulle det bli kofångare. Märkligt ord.

Den ende jag känner som krockat med en ko i sin Riley är Sten Eriksson i Tierp. Han skriver i Rileybladet 2/96: "Plötsligt dyker en boskapshjord fram i dimman några meter framför Riley-kylaren. Den största kon, förmodligen ledaren för hjorden, sprang först. Jag hade inte en chans att undvika en frontalkrock. Kon för runt i luften av smälten och rullade över motorhuven och höger framskärm och ner på vägen med



blod forsande från mulen. Trots att bilen blev så kraftigt demolerad i fronten med kylarmaskering och kylare intryckta och hopknycklade till ett paket som låg över motorblocket så fungerade strålkastarna. De två små kofångarna däremot hade inte gjort skäl för sitt namn".

Kofångare är en direkt översättning av engelskans cow-catcher. Dessa användes på gamla ånglok för att just fösa bort kor och bisonoxar från rälsen. Men engelskan har ett helt annat ord för kofångare på bilar, bumper, ett ord med många betydelser men vi nöjer oss med bump, knuffa till.

När började Riley använda bumpers undrade red? Han läste och läste och till sist hittade han en passage i Birminghams bok där denne skriver "En ny modell av Riley Falcon, ställdes ut på 1935 års London Motor Show. Bilens exteriör förbättrades av att den för första gången försetts med främre och bakre kofångare



Lite för mycket av det goda...

som standard. Dessa hade tidigare endast gått att få som tillval." I Styles bok finns en bild av en 1933 års Falcon med kofångare. Nu vet vi att det var ett optionalt extra, ett tillval.

Weiertz, Self och SS1

För några år sedan sökte red bilder på Hugo Aspegrens RMB på Landskrona bibliotek. I en bok fanns detta fotografi som avfotograferades tack vare den intressanta SS1 som står parkerad framför Landsverks huvudkontor. Nyligen när red gick igenom Bilregister för Malmöhus län 1948 för att hitta tidigare okända

Rileys, dök denna SS1 upp registrerad som M 2234. Ägare var ingenjör Per-Axel Weiertz, Landskrona. Red googlar lite på nätet och hittar en tidningsartikel om Per-Axel Weiertz från 1966. Beställer den från Svedala bibliotek och har den inom en halvtimme!

Red



SKOLPOJKAR skrev historia I BILGARAGE

För femtio år sedan skrevs det bilhistoria i Svedala. Sommaren 1916 lyckades nämligen bröderna Hugo och Per-Axel Weierts få sin första motordrivna "cykelbil" körklar. Hugo hade nysst tagit studenten, medan yngre brodern Per-Axel fortfarande gick i realskolan. Förstlingsverket fick snart efterföljare och efter hand utbildades de båda ungdomarna till bilbyggare, vilka fick internationellt beröm för sina konstruktioner, varav Thulins sportvagn från 1927 kom att utgöra höjdpunkten. Den ansågs av sakkunskapen vara tio år före sin tid, men kom på grund av ekonomiska omständigheter aldrig att tillverkas i någon större fabriksserie.

Bonhams auktionsobjekt nr 364

Auktionskatalogtext:

David Styles skriver i sin bok *As Old as the Industry*: Så snart som de nya 9hp modellerna presenterades visade JG Parry-Thomas och hans kompanjon Reid Railton intresse av att utveckla ett 1000cc tävlingschassi, ett som Railton sedan körde med makalösa framgångar på Brooklands. Efter att Thompson och Taylor hade utvecklat chassiet började Riley tillverka 9 hp Speed Model som snabbt blev en legend under namnet Brooklands Nine. Det var Brooklands Nine som vann Rudge Whitworth Cup på Le Mans 1934.

Percy Rileys 1087cc, 9 hp motor med dubbla kamaxlar var ur alla synvinklar en enastående motor som i olika versioner satt i Rileys fram till 1957. Med en elegant kaross ritad av Stanley Riley erbjöd Riley under mellankrigstiden kanske världens förnämsta utbud av sportbilar i 1100cc klassen och främst av dessa den begärliga Brooklands Speed Model av vilka 110 tillverkades mellan 1928 och 1932.

De serietillverkade Brooklandsvagnarna hade en hjulbas på 8 fot jämfört med standard Nine 8 fot, 10,5 tum och låg dessutom extremt lågt så att föraren faktiskt kunde röra vid marken när han satt bakom ratten!

Karosserna kunde variera en hel del, alltifrån tvådörrars touringvagnar med plåt på trästomme till dörrlösa karosser i lättmetall för tävlingsbruk.

Motorerna skiljde sig från standard Nine genom vattenpump, högkompressionskolvar, andra kamaxlar, fyrdelat grenrör och dubbla förgasare. Allt vilket gav den ca 50 bhp vid 5000 varv.

Brooklandsmodellen fick ett entusiastiskt mottagande i brittiska tävlingskretsar då den var ett ytterst konkurrenskraftig i 1100cc klassen (Class G) som därtills hade dominerats av kontinentala bilmärken.

Förutom segern på Le Mans 1934 tog Riley Brooklands världsrekord vid Class G tävlingar och klass-segrar vid RAC Tourist Trophy tävlingar, 1:a plats vid 1932 års Ulster Tourist Trophy och seger vid JCC 1,000 Miles Race och vid oräkneliga evenemang på Brooklands.

Detta original Riley Brooklands chassi nummer 8052 började sitt liv som en tvåsitsig touringvagn innan den byggdes om till ensitsig tävlingsbil av Bob Gerhard.

Frederick Robert "Bob" Gerard började sin tävlingskarriär med Rileys på 30-talet och blev efter andra världskriget berömd tack vare en serie segrar i ERA 'R4A' och 'R14B' och därtill en tredjeplacering i 1948 års British Grand Prix.

Denna unika vagn byggdes upp på 50-talet med ett Brooklands Nine chassi som modifierats kraftigt; en Riley Sprite högprestanda motor, Derek Chinn kompressor och en ENV 75 pre-selector växellåda. Chassiet har gjorts lättare, kortare och smalare, framaxeln har gjorts lättare och framvagnsfjädring och styrning polerats. De stora Girling bromsarna har försetts med kromade trummor med luftintag och Elektron bromsklossar. Vagnen har försetts med hydrauliska stötdämpare fram och bak. Monopostokarossen, den ensitsiga karossen, konstruerades 1960 av Bob Roberts.

Vagnen blev helt genomgången 2009 utan hänsyn till kostnad och 1087cc motorn är en Bob Gerhard utveckling där 8-stiftstoplocket bytts ut mot ett med 4 snedställda stift och mycket stora insugsventiler

Andra särdrag är en speciell vevaxel, ERA vevstakar, Cromard cylinderfodral, olje- och vattenpumpar av ERA typ, Scintilla magneto, stor flänsförsedd sump, oljekylare, 4 Amal förgasare och ett avgassystem med kromat fyrdelat grenrör och ny Servais ljuddämpare

Kolvarn som är monterade ger en kompression på 8,5:1 men en uppsättning 12:1 kolvar komplett med ringar för användning med alkoholbaserade drivmedel ingår. Kraftöverföringen sker via en tävlingskoppling och en fyrväxlad "close-ratio" växellåda (genomgången samtidigt med motorn) med kort fjärrspak.

Enligt vår information har vagnen en max hastighet på ca 100 mph med nuvarande kolvar. Vagnen har gått runt Brands Hatch Indy circuit på 1 min 14 sek och Silverstone Club Circuit på 1 min 29 sek. Båda resultaten kan troligtvis förbättras med justerad bränslein-sprutning.

Auktion	Collectors' Motor Cars, Bonhams, Goodwood, Chichester, Sussex 2010-07-02
Objekt nr	364
Objekt	1928/34 Riley Brooklands 9hp Bob Gerard Monoposto Special
Chassi nr	8052
Årsmodell	1928
Reg nr	VE 4847
Utropspris	£55000-£75000
Såld för	£44000

VE 4847 är välkänd på många av Europas viktigaste tävlingsbanor och anses vara i utomordentligt välhållt skick.

Vagnen erbjuds komplett med Gerhard Racing dokumentation samt VSCC tävlingstillstånd, och är klar för Hill Climbs och racing.

Red översatte



Riley Brooklands 8052

Riley Brooklands med chassi nr 8052 står i Roland Haraldssons garage i Borås så hur kan den vara såld på auktion i England? Märkligt!

I David Styles bok nämns VC 834 som en Brooklands med chassi nr 8052, och VC 835 med chassi nr 8051, medan VE 4847 listas utan chassi nr.

Det måste var mycket irriterande att bli utsatt för en sådan händelse att en känd auktionsfirma säljer en bil med samma chassi nr som man själv har. Red bad Roland om en kommentar:

Jag har hört talas om denna Riley Special och det är enligt min mening mycket i informationen som inte stämmer. Enligt Barbara Farquahar som förmodligen är den som har bäst koll på alla Brooklands så kan det i och för sig vara osäkerhet vilken av chassinr 8051 och 8052 som tillhört vilken av de fyra Phoenix Park bilarna som byggdes 1929. Dvs Riley byggde och ställde upp med fyra bilar för Irlands GP 1929. Dessa var något annorlunda i form och en del annat än andra Brooklands. Bonhams påstår ju att det skulle vara ett chassi från 1928 vil-



ket inte stämmer med chassi numret. Jag vill inte påstå att Bonhams bil är en bluff men ...

Ska faktiskt be klubben i England att kolla detta och även Kieran White som ägde och renoverade VC 834, min bil, på sjuttioalet. När den såldes av Coys strax innan jag köpte den var det 8052 och alla uppgifter jag har verkar för detta. Det är ju tyvärr så att det fuskas friskt och tillverkas kopior som efter en

tid snart blir "original". Lovar att hålla dig uppdaterad i frågan.

RH

I Rileybladet 1/89 skriver Roland en härlig, sex sidor lång, artikel om hur det gick till när en 1929 års Brooklands team car med reg nr VC 834 kom till Sverige.

Red

SRR årsmöte och rally 2011

Den 28-29 maj har vi vår sommarträff med årsmöte. Detta sker i Gamla Staberg i Falun i samband med "Good Old England". Se www.goodoldengland.se I fjol deltog närmare 300 engelska bilar! Fish and chips serveras!

Vi deltar i träffen och har årsmöte, middag och övernattnig hos vår medlem Thomas Eriksson på Karlborn. Övernattningen kostar 195kr/ pers om man är medlem i STF annars 240kr/pers. Frukost kostar 65kr. Årsmöte avhålls på lördag em på Karlborn. Trerätters middag på lördag kväll kostar ca 200kr/pers.

Anmälan till rallyt på söndag sker direkt till "Good Old England".

Anmälan till träffen görs till:
Håkan Wikström 070-6570150 eller
Ronald Pfändtner 021-357817.

Boende bokas direkt med Karlborn 023-62510. 8 rum är prel bokade så nämn Svenska Rileyregistret vid bokning. Förslag på annat boende finns på Good Old Englands hemsida.

HW

Svenska Rileyregistrets 25 års jubileum gick som bekant av stapeln på Karlborn år 2002. Alla som var där kan intyga hur

hur trevligt vi hade det där och hur vackra omgivningarna var. Dags för en repris!



Gammelt foto väcker minnen om "den nattlige forstyrrelsen"

De fleste bilder har en liten historie. Ved gjennomgang av et gammelt album dukket vedlagte bilde frem. Historien var så her. Jeg hadde startet sommerferien med min kjæreste Marianne, i min nyrestaurerte 1948 modell Riley. Året var 1971 så bilen var faktisk reddet fra skraphaugen i høy alder. Et halvt år med overhaling og hellakking var unnagjort.

Vi besøkte noen slektninger av Marianne i Kragerø. Sommerstid kan det være trangt om plassen på Campingplassene i området og ungdommer var ikke alltid velkommen.

Av en onkel ble vi tilbudt å sette opp teltet på en liten gressplen i Havna, hvor det var en småbåt slipp. Han hadde kun båten sin der og eide således ikke plassen. Det var nære byen, men temmelig øde på nedsiden av bebyggelsen. Her var det ikke noe toalettforhold eller vann. Kun et gatelys et stykke unna.

Om kvelden kom vi hjem til denne mørke plassen nede ved vannet. Vi hadde festet inne i byen og stupe inn i søvposene i det primitive teltet.

Så etter en stund ble jeg vekket av raslende lyder utenfra. Det var tydelig at her var det noen. Jeg var ikke så høy i hatten, men manet meg opp og ropte ut: Hvem er det? Er det noe du vil? Det kom ikke noe svar. Jeg hadde ikke lyst til å stikke hodet ut for å se. Stillheten fulgte og etter en stund sovnet vi.

Dagen etter så vi ikke noe tegn til noe spesielt på utsiden av teltet. Litt etter frokosten, som vi hadde på et bord rett i

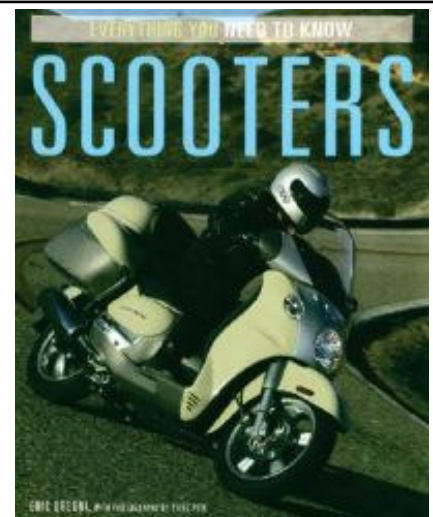


Foto: Telt med påsatt plastduk, og ikke noe bunn eller vinduer. Rileyen hadde ikke radio, men en 2 spors Philips båndspiller med popmusikk (2 x 2 watt effekt)

skinnegangen for båtutsettingstrallen, hendt det noe. En hund kom løpende i rett linje rett mot teltet. Den ensat ikke oss. Det som interesserte var noen kjeler som vi hadde stående på utsiden av teltet. Hunden snuste og slikket oppi kjelene. Da skjønnte jeg at den hadde vært der før og den var nok den nattlige forstyrrelsen.

Bilen gikk som en klokke på hele vår sommerferie til Mandal og opp igjen. Jeg hadde kun ett problem. Det var at motoren kokte stadig vekk. Etterfylling av kannevis med vann ble redningen, og jeg lærte mye om kjølesystem på biler etter hvert.

Dag Jarnøy



Vad är det karln ser ner på? Inte är det kvinnan på Lambrettan i alla fall. Bild ur boken Scooters av Eric Dregni.

230 fina bilar - däribland en Riley

Två generationer Louwman har samlat på sig över 230 bilar. Det sägs vara den äldsta privata bilsamlingen i världen som är öppen för allmänheten. Samlandet tog sin början 1934 när den holländske Dodge-agenten Pieter Louwman, far till nuvarande ägaren av kollektionen, köpte en 20 år gammal Dodge. År 1969 förvärvade man Geerlig Riemers bilsamling.

Nuvarande ägare till museet heter Evert Louwman, generalagent i Holland för Toyota, Lexus och Suzuki. 1969 flyttades utställningen till den nyöppnade National Automobile Museum i Leidschendam och 1981 flyttades samlingen igen, denna gång till en ny byggnad hos bilimportören "Louwman & Parqui" i Raamsdonksveer. 2003 ändrade man namnet på samlingen till "Louwman Collection".

Den 3 juli 2010 invigdes det nybyggda Louwman Museum av Hollands drottning Beatrix. Louwman Museum har 10.000m² utställningsyta i tre plan och ligger på Leidsestraatweg i Haag. Byggnaden ritades av den världsberömda amerikanske arkitekten Michael Graves och den omkringliggande parken planerades av landskapsarkitekten Louis Baljon.



Samlingen omfattar över 230 fordon, däribland världens största uppbåd av fordon från perioden fram till 1910. Av holländska fabrikat bl a 10 av de 15 existerande Spyker och den enda kvarvarande Eysink.

Den samling gamla bilar som tidigare visats på Autotron i Rosmalen har införlivats i det nya museet i Haag.

Gå in på denna hemsida och se det hela. Helt otroligt!



www.paul-wouters.nl/louwmandenhaag.htm

Riley i Finland

Har det importerats några fabriksnya Rileys till Finland? Detta har red undrat över länge. Han kontaktade MG klubben i Finland och frågade om man kände till någon Riley. Man menade att det hade varit en artikel om Riley i biltidningen Mobilisti. Red kontaktar dess redaktör Jan Enqvist som hänvisar till Kim Snellman, som på 50-talet jobbade för Nuffieldimportören Voimavaunu. Jodå Snellman visste att man importerat en RMA och en RMB och att man konstaterade att bilarna var för dyra för den finska marknaden vid den tiden. Senare importerade en del BMC-Rileys till Finland enligt Kim Snellman. Han vill också minas att det tagits in en Roadster.

Samtidigt som red höll på med detta tog en finsk dam i Uppsala kontakt med Erik Hamberg beträffande reservdelar till en Riley i Finland som ägdes av en

vän till hennes bror. Red kontaktar henne och ber om lite upplysningar om bilen.

Rileyn visar sig den RMA som nyimporterades till Finland 1951, en grön vänsterstyrd vagn med chassinummer 41 S 19330. Ägaren heter Keijo Nurminen.

Red har inte uppgifter om förkrigs- och BMC Rileys i Finland. Däremot listar engelska RM klubbens register (med totalt 7.617 bilar) fem RM vagnar i Finland, däribland den i början av 50-talet nyimporterade RMA:n.

Nyimporterade

41 S 19330, en RMA från 1951
60 S 7068, en RMB från 1950

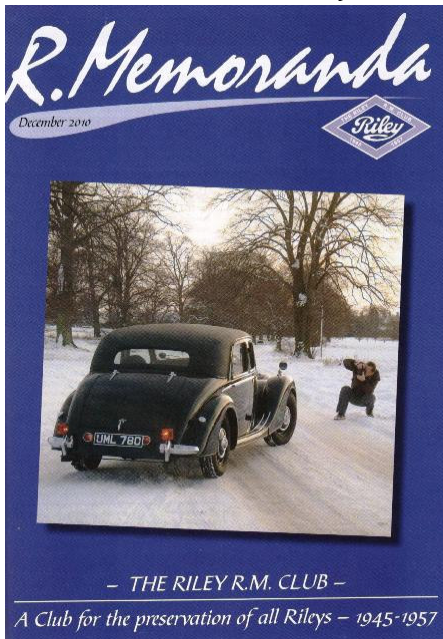
Senare import

58 SS 3699, en Roadster
60 D 6709, en Drophead med reg nr MAH 88
RME 22293 med reg nr RBP 137



41 S 19330, en finsk Riley

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda Dec 2010

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

Ur innehållet

The Life of a Riley, en rileyägare ser tillbaka
 Riley Motor Club of North America
 "Mr Grumpy" is going", John Kirby om att han går i pension efter 22 år som reservdelsansvarig
 Brenda Kirby går i pension efter 21 år som renewals secretary
 From the Internet RM Club on-line Forum: 1940s Road Test/Bonnet Fit/Tappet Adjustment Sequence/Stubborn RME Exhaust Manifold/Piston Clearance/RMB Half Shaft/A Post to Wing Gap/Front Grill
 Riley RM Club ekonomi 2010: medlemsintäkter £47000, utgifter medlemsbladet £34000, kassa £60000, reservdelsförsäljning £166000, reservdelslager £350000

Evenemang

National Rally 23-24 juli, Bluntwood Hall, Herts
 Gerald Palmer Centenary 28 May (www.gp100.org)

Cars for sale

RME 54, everything works, £6500
 RME 54, total rebuild, £7500
 RMC 50, Roadster, runs & drives, US\$ 10.000 neg.
 RME 55, genuine reason for sale, £4200
 RME 53, will only sell to genuine rebuilder, £1000
 RMD 51, Drophead, California car in Denmark, £9500
 RMH 56, Pathfinder, ex embassy car, £550
 RME 55, 3-d last made, generally good order, £1000
 RMC 50, Roadster, fine condition, £24500
 RMA 48, Trent bodied drophead, £25000

R. Memoranda Jan/Feb 2011

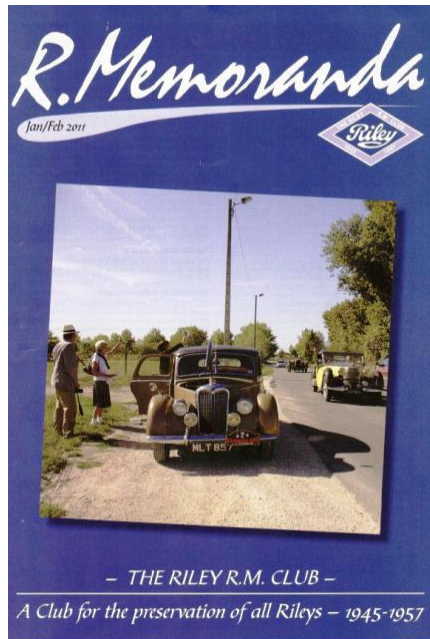
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Ur innehållet

From our Vehicle Registrar (info och bilder om tidigare okända RM Rileys, denna gång 46 stycken)
 Roaming in a Riley, tur till Circuit des Remparts
 From the Internet RM Club on-line Forum: Fuel starvation/gear selection problem/camshaft sprocket/torsion bar bushes/carpet edging/floor pan fitting/RMB throttle linkage/late RME engine casting/replacing brake shoes
 The World of Rileys (insända rileybilder från hela världen)
 How I fell in love with a Riley RM
 Pathfinder Page

Forthcoming Events

National Rally 23-24 juli, Bluntwood Hall, Herts
 14th International Autovia Rally, 29-31 July, Tilbury



Scottish National Riley Weekend, 27-29 May, Strathpeffer, Ross and Cromarty, Highland, Scotland
 Riley Renevovous South Africa, Port Elisabeth, October 2011

Cars for sale

RME 54, at least condition 1, £7500
 RMA 48 Trent bodied drophead, £22500 (sänkt pris)
 RMC 49, restoration project, very poor condition, many parts missing £4500
 RME 54, spatted, condition 2, £4995
 RME 55, genuine reason for sale, £4200
 RMA 47, runs well, £1500 without haggling
 RME 53, spatted, last but two ever made, generally in good sound order but needs restoration, £1000

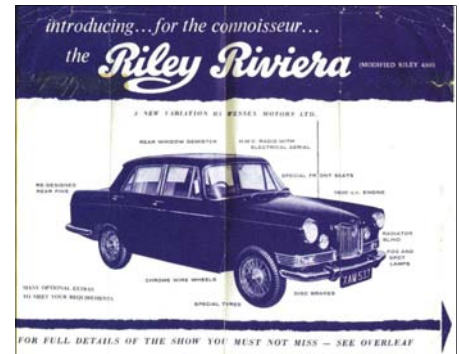


The Riley Record 6/2010

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

Ur innehållet

Riley Riviera & Riley Silhouette
 Prescott Hill Climb
 Pathfinder sidorna
 Classic Car Show, NEC, Birmingham (Riley Motor Club ställde ut en IMP, en RM, en Elf och en One-Point-Five



RILEY RIVIERA SPECIFICATION AND COSTS

Cost new in standard form £725; with purchase tax £1,028

	Conversion cost	£100
	Total cost	£1,128
A	MGA engine	
	Recessed fog and spot lamps	
	Altered rear fins	
	Handbrake warning light	
	Front seats from Wolseley 15/60	
	Vanity mirror	
	Conversion cost	200
	Total cost	£1,228
B	All A changes plus	
	Disc brakes (front) and Mot-a-vac servo	
	Wire wheels	
	Headlamp flasher	
	Dunlop Duraband tyres (or Pirelli Cinturas at £4 extra)	
	Conversion cost	£271
	Total cost	£1,299
C	All A and B changes plus	
	High compression pistons	
	HMV radio	
	Electric aerial	
	Rear window demister	
	Noise insulation	
	Servais silencer	

BMC agenten Wessex Motors i Salisbury modifierade 4/68 och kallade den Riviera och 4/72 och kallade den Silhouette. Man tror att det gjordes 12 Riviera och 3 Silhouette innan BMC satte stopp för verksamheten.

The Ven John Gathercole (nekrolog)

Rallying in the '50s:

The Circuit of Ireland International Rally 1958 (BMC Competition Department ställer upp med tre Riley 1.5 där Pat Moss kör en. Ytterligare fyra Riley 1.5 deltog. Pat Moss kom 3a totalt och vann dessutom Ladies Trophy)
 Ulster Riley Club 40th Anniversary Weekend

The Riley Record 1/2011

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

Ur innehållet

Collector's Corner (ny bok: Armadale to Aquila, The History of Vehicle Manufacturing in Hillingdon)
 The Year of the Elf (50 år sedan modellen lanserades)
 Pathfinder sidorna
 The long and tortuous saga of One-Point-Five front seat frame designs
 Records with Reliability (5000 km non-stop körningen 1930 på L'Autodrome Montlhery, Paris med en standard special series Riley Monaco Saloon. 5000 km på 47 tim 49 min, snitthastighet 64.39 m.p.h.)
 Cyprus first Classic Car Rally
 Most requested club activity: Navigational Rallies

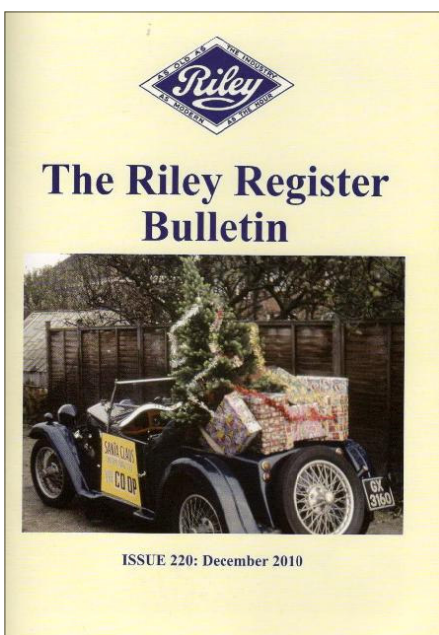
Forthcoming Events

Techno Classica, Essen 30/3-3/4

RILEYBLADET



32nd Bristol Classic Car Show, 16-17 April
 Scottish National Riley Weekend, 27-29 May, Strathpeffer, Ross and Cromarty, Highland, Scotland
 Riley Register Coventry Rally 3/7, Wolston
 Riley Motor Club National Rally 6-7 Aug 2011, Wotton-under-Edge, South Gloucestershire
 Classic Motor Show, 11-13/11, NEC, Birmingham

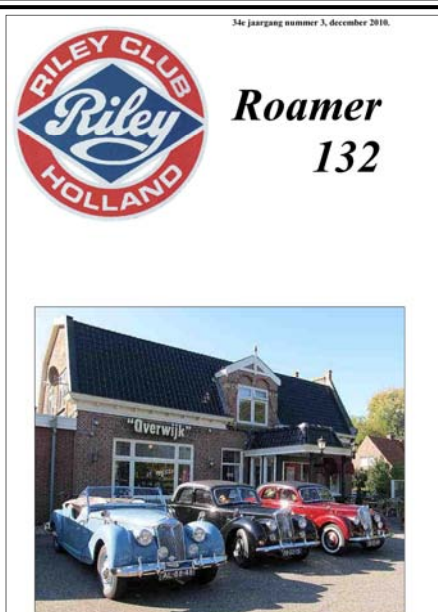


The Riley Register Bulletin December 2010, Issue 220

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

Ur innehållet:

Editor's notebook
 Bulletin Award, utmärkelse för bäst insända artiklar
 Kestrel 12/4 Grose bodied Coupé
 Biarritz RT 6233, ett bilöde
 Nine Engine Query, sex frågor
 Camshaft Timing Techniques
 Engine Problems
 AVC 20, om bilens originalitet i olika avseenden
 Dentry Riley, An Australian Legend
 15/6 Project, Chrs Packs senaste bygge
 Hairy Camshafts, 9 sidor!
 Riley MPH, recension av Robin Camerons bok
 Safety Brake Regulator,
 John Gathercole, nekrolog
 Letters to the Editor
 Make your own Gaiters, damasker till bladfjädrar



Roamer 132 - December 2010

Medlemsblad för Riley Club Holland
 Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
 Redaktörer: Wim Arends och Willem Postel

Ur innehållet

Lustrumsviering 2012
 Garagebord
 Najaarsrit 10-10-10
 Voorjaarsmeeting
 Nols Restauratieverslag
 Het Loo 2010

Varför heter holländarnas Rileytidning Roamer? Detta förklarar de i senaste numret så här från Webster's Online Dictionary: Person or animal who travels purposefully unhindered through a wide area

Roamer 133 - Maart 2010

Ur innehållet

Medlemsantalet har de senaste åren kraftigt minskat från 110 till 80. Medelåldern stiger. Unga har andra intressen. Stor del av klubbens finanser avser medlemstidningen Roamer. Klubben övergår till digitalt medlemsblad, levererat via nätet, vilket sparar tryck- och portokostnader.



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter December 2010, No 278 January 2011, No 279 Februari 2011, No 280

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan

Ur innehållet:

The NEC Classic Motor Show 2010
 Evenemang till minnet av Monte Carlo rallyts 100 år
 jubileum och rallytstarten i Glasgow 1949
 Riley Lynx i film om Skottland
 Going straight (renovering av styrsnäcka)

Evenemang

SRE North East Area Drive It Day, 17th April 2011
 Scottish National Riley Weekend, 27th - 29th May 2011



i vårt garage...

"Jag heter Anette Bergström och bor utanför Härnösand. I vårt garage har vi en Riley från 1953. Min far, avliden sedan 10 år tillbaka, köpte den 1957. Bilen har stått uppställd i ladugårdar så länge jag kan minnas."

Red begärde fram bilens registreringar. Förste ägare var Ählén & Åkerlunds Förlag.

1953 Riley 1½ litre saloon
Motor nr 11178
Chassi nr RME 21106

530523 Typbesiktigad, Stockholm
 530602 Reg A 43192
 530602 Ählén & Åkerlunds Förlag, Stockholm
 570520 Reg Y 38659
 570520 Repr. Nils Gösta Vestin, Härnösand
 571030 Reservregistret
 651025 Avregistrerad

Bilen köptes i februari 2011 av Calle Lundqvist i Härnösand.

**Bilagor till detta nr av Rileybladet:**

- MHRFs Evenemangskalender
- Infobladd MHRF försäkringen
- Betalningspåminnelse (berörda)

*Säljes***Riley RMA 1½ litre 1947**

P.g.a. sviktande hälsa nödgas jag skiljas från min Riley. Bilen är renoverad i chassi, motor, kaross och inredning. Renoveringen skildrad i Rileybladet 4/2004-1/2006. Efter besiktning 2004-05-14 har den körts endast 370 mil. Pris 100.000 kr. Lars Stavmar
 Tel. 0176-44200.

*Ur andra Rileyblad*

Riley Club Schweiz
Newsletter 4/2010

Klubbens hemsida:
www.riley-club.ch
 Redaktör: Bruno Mazzotti



Beat Fischer som var med om att grunda den schweiziska Rileyklubben 1979 och var klubbens förste president och senare reservdelsansvarig drar sig tillbaka pga ohälsa. Werner Schroeter tar över reservdelshanteringen.

Evenemang
 21 maj, GV Sulgen
 10-12 juni Int. Mini -Treffen
 27-28 augusti, Herbsttreffen
 12 november, Winterhöck

*Riley Riviera*

"I tider när bilar tycks sakna personlighet och förbättringssatser är populära borde det finnas god efterfrågan på nya bilar som erbjuds till försäljning i uppgraderad form. Riley Riviera blev väsentligt förbättrad i jämförelse med standard 4/68:an"

Så tyckte tidskriften The Motor i slutet av 50-talet.

Redaktören hade en kommentar här men den censurerades...

Säljes

4 st Dunlop SP "Taxi" 175R/16 6 ply, mönstermässigt i gott skick.

Gert Nilsson, 0705-900989, 042-200989, e-post: nsu1000@yahoo.dk

Kassören påminner

Med detta Rileyblad följer ett inbetalningskort till dig som ännu inte betalt medlemsavgiften för 2011.

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@globalnet.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
 266 53 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 2011. 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



Rileybladet utkommer fyra gånger per år:
 31/3, 30/6, 30/9 och 31/12