



RILEYBLADET

Nummer 1, 2012

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 34



Slutstation Järnblåst

Det kom ett telefonsamtal till Rileybladsredaktionen. "Det står en Riley cabriolet på en skogstomt utanför Åsljunga" sa mannen som hade fått i uppdrag att mura en skorsten på ett litet hus på tomten. Mannen, som själv var bilintresserad, hade hittat vår förening via nätet och ville veta vad det var för modell. Från redaktionen är det 4 mil till platsen så red kör dit och inspekterar. Det är 10 grader kallt och snö.

Rileyn i Järnblåst, en km från Åsljunga i nordvästra Skåne, visade sig vara en 1½ liters saloon, 37 S 13236, en av de bilar som dök upp i Bilkalendrarna och som presenterats i Rileybladet 1/2008.

Taket, eller vad som var kvar av det, gav intrycket att det kunde vara en cabriolet.

Det var svårt att fotografera bilen som stod inklämd mellan ett par andra vrak, en DKW och en Ford Anglia. Återkommer i nästa blad om vad som sker med den sorgliga Rileyn. Red har erbjudit en smärre summa för att ta hand om bilen och ta till vara på delar som kan vara bra att ha... om det finns några. Se själv!



1947 Riley 1½ litre saloon Chassi nr 37 S 13236

- 471231 Första reg O 21126
- 471231 Sko-Åberg AB, Göteborg
- 480410 Reg F 7863
- 480410 Dir. Lennart Eklöf, Jönköping
- 490819 Reg M 14014
- 490819 Disp Wilhelm Carlsson, Malmö
- 500404 Postiljon Ove Söderberg, Malmö
- 501012 Musikstyckjunk Bror Svensson, Sätöfta
- 530526 Reg L 25199
- 530526 Lantbr Gunnar Jönsson, Äsphult
- 561008 Fru Majvi Möller, Östra Ljungby
- 561231 Chauf Åke Svensson, Örkelljunga
- 590715 Skogsarb Arne Magnusson, Järnblåst
- 640831 Avförd

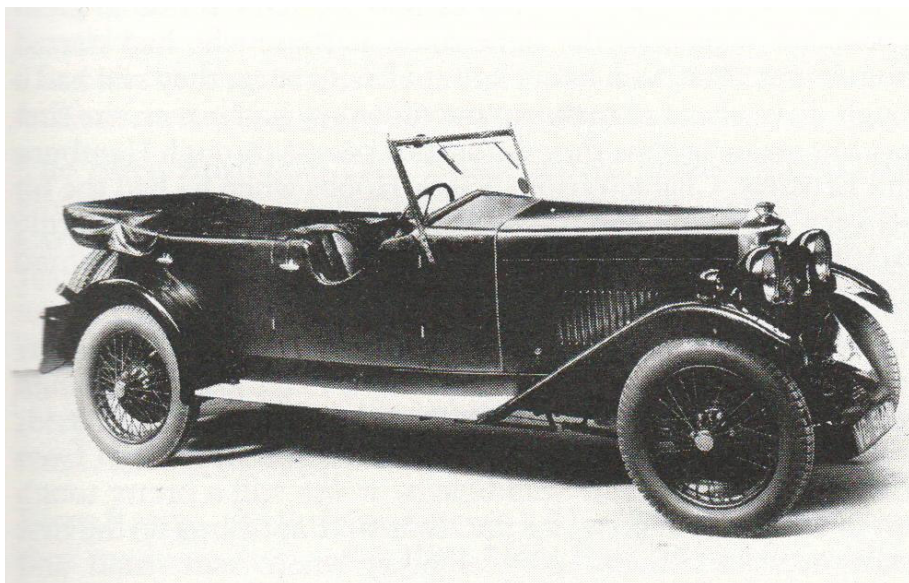


Tyska Automobilklubbens (AvD) 10.000 km rally 1931

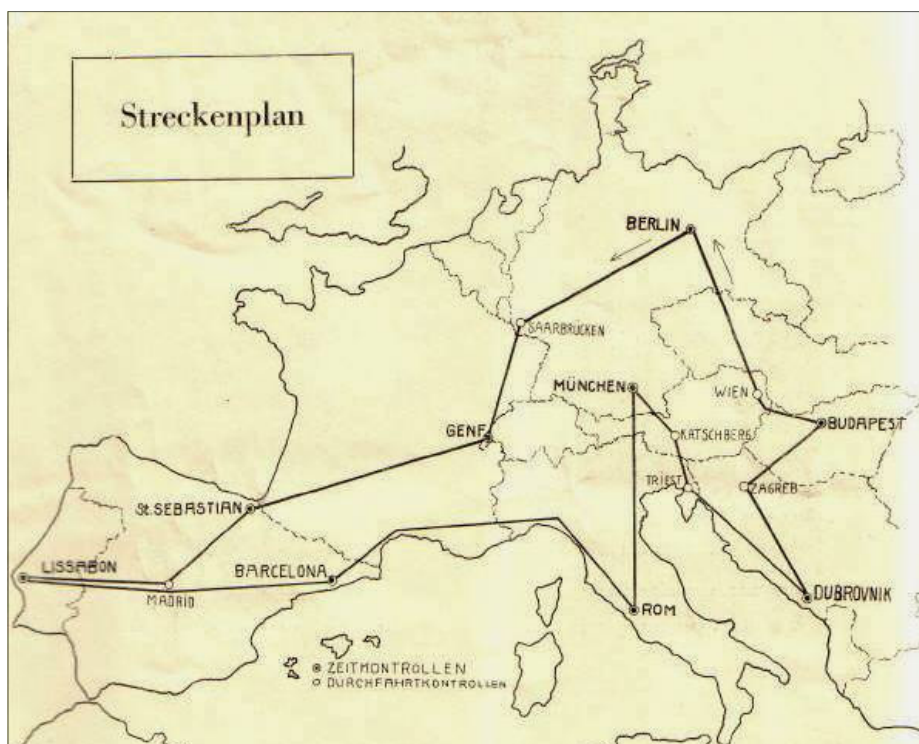
Efter Monte Carlo rallyt 1931 var Victor Rileys förtroende för företagets bilar på topp. Sålunda beslutades det att Riley skulle delta i det tyska 10.000 km rallyt som arrangerades av Automobilclub von Deutschland. Här skulle man visa Rileys driftsäkerhet. Som förare anlitade man Donald Healey som till sin co-driver valde den belgiske greven M.J. de Halloy. Ytterligare ett Rileyekipage ställde upp, major (Scottish Horse Yeomanry Regiment) Montague Johnstone och hans hustru Margaret i en Riley Alpine Saloon. Detta societetspar ägnade tydligen sitt liv åt att köra rally. De deltog bl. a. i alla Monte Carlo rallyn på 30-talet. Parantetiskt kan nämnas att deras son Alistair Montague Johnstone gick med i kommunistiska ungdomsförbundet vid 12 års ålder och var en framträdande kommunist i England i hela sitt liv. Nog om det.

Den 18 maj lämnade Donald Healey Coventry i rallybilen, en grå 6/14 Alpine Tourer (VC5143) och tog färjan över Engelska kanalen från Dover till Ostende och hämtade upp sin co-driver i Bryssel. Den 20 maj anlände ekipaget till Berlin. På informationsmötet kvällen före starten träffade Donald Healey paret Johnstone som kom i sin elegant tvåfärgade Alpine Saloon (UD4022).

100 ekipage hade anmält sig till rallyt och 88 kom till starten. 67 körde över mållinjen på föreskriven tid. Rallyt var framför allt ett tillförlitlighetslopp och tio vitala delar på varje bil var kontrollmärkta.



1931 års 6/14 Alpine Tourer som Donald Healey körde i 10.000 km rallyt.



Många av medtävlarna var tveksamma till att dessa Rileys skulle klara strapatserna men det fanns andra som menade att om bilarna gick lika bra som de såg ut så skulle det nog gå bra. Inspirerade av detta uttalande körde de två Alpine bilarna över startlinjen på AVUS banan på morgonen den 21 maj.

Rallyt var öppet för standardbilar över 500cc. Rallyts sträckning var: Tyskland, Schweiz, Frankrike, Spanien, Portugal, Italien, Österrike, Jugoslavien, Ungern och Tjeckoslovakien och avstånden var:

Berlin-Saarbrücken-Geneve	1180 km
Geneve-San Sebastian	940 km
San Sebastian-Madrid-Lissabon	1165 km
Lissabon-Barcelona	1340 km
Barcelona-Rom	1455 km
Rom-München	975 km
München-Katschberg-Triest-Dubrovnik	1215 km
Dubrovnik-Zagreb-Budapest	1055 km
Budapest-Wien-Berlin	930 km
Totalt	10.225 km

Bilarna skulle köra 408 miles (657 km) per dag, vilket var ett mycket hårt tempo på den tiden, men inte värre än vad Rileys kunde prestera på de bra vägar som man mötte i Tyskland, Schweiz, Frankrike och Spanien. I detta tidiga skede kunde alla stanna och sova på nätterna, men i Portugal krävdes mer tid till körning och därmed mindre tid över för sömn. Vägarna där var i uselt skick och det krävdes stor koncentration att hålla sig på vägen bland gropar, grus och damm. Från Madrid till Barcelona gick rutten genom Spaniens kanske vackraste landskap. De tävlande livnärde sig på frukt eftersom hettan var så tryckande att ingen hade någon större aptit.

Under färden längs den franska Rivieran och den italienska kusten ner till Rom var det nog lätt för de tävlande att glömma att de deltog i ett krävande rally. Väl i Rom hade alla tävlande en obligatorisk vilodag och Kungliga Italienska Automobilklubben bjöd alla på thé.

RILEYBLADET

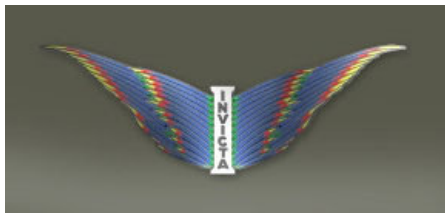
När ekipagen sedan körde norrut och upp i de italienska alperna blev det "normalt" rallyväder med kraftigt regn. Nu fick Rileyvagnarna verkligen visa om tygen höll. Upp till München och sedan söderut igen genom Katschberg passet, det brantaste i Europa, där bilar-na klättrade uppför en stigning på 32%. Några deltagande bilar fick backa upp! Vidare igenom nordöstra Italien och ner till Jugoslavien där landsvägarna reducerades till småvägar som i sin tur övergick i vagnspår. Åskväder och hållregn i det bergiga landskap som utgjorde en stor del av de jugoslaviska sträckorna. Hårnålskurva efter hårnålskurva, upp och ner för bergen. Från Dubrovnik upp till Zagreb och vidare mot Ungern och bättre vägar.

I Budapest hade Ungerska Automobilklubben ordnat ett stiligt mottagande för de tävlande. Vidare norrut, genom Wien och upp mot tyska gränsen, som Donald Healey var den förste av de tävlande att passera. Full fart mot Berlin och mål-gång efter ett varv på AVUS banan den 7 juni, efter 18 dagars körning.

Skeptikerna tystnade och Victor Riley var förtjust, dels för att Mrs Johnstones körskicklighet hade gjort henne förtjänt av Ungerska Automobilklubbens hedersbuckla, och dels för att båda Rileyvagnarna vann första pris i sina klasser.

Red

1931 vann Donald Healey Monte Carlo Rallyt i med en 4½-litre Invicta. Healey startade från Stavanger och blev total-segrare i rallyt. Det var efter detta rally som Donald Healey satte sig i en Riley Alpine och körde 10.000 km på 18 dagar. Samma år vann han "First Class Award" i Paris-Nice rallyt i en Riley Nine Tourer.



Bosse Bildoktor om Invicta från SVT Öppet Arkiv: "Invicta, en mycket ovanlig bil! Så ovanlig att de flesta här på Goodwood inte vet vad det är för något! Det här var sin tids modernaste sportbil! Titta så lågt byggd den är, i en tid då alla andra bilar var höga! Det är en oerhört fin konstruktion! Motorn är från Meadows som byggde flygplansmotorer! Tänk att du spelar golf och gör 18 hole-



Foto: E.M. Wright / med tillstånd från Getty Images

Foto av Margaret Johnstone (komplett med visir och mouche!) taget nyårsdagen 1933 inför det årets Monte Carlo rally. Hon körde en Riley Gamecock (reg nr GY 61) tillsammans med Dorothy Champney (som senare skulle gifta sig med Victor Riley). De startade från John O'Groats i norra Skottland. Tyvärr somnade Margaret Johnstone vid ratten efter 96 timmars körning och de for av vägen, som tur var, utan att skadas. Vindrutan och suffletten strök däremot med och de fick lappa ihop det så gott det gick. Det hjälpte föga för när de nådde Monte Carlo blev de diskvalificerade för att de saknade vindruta.

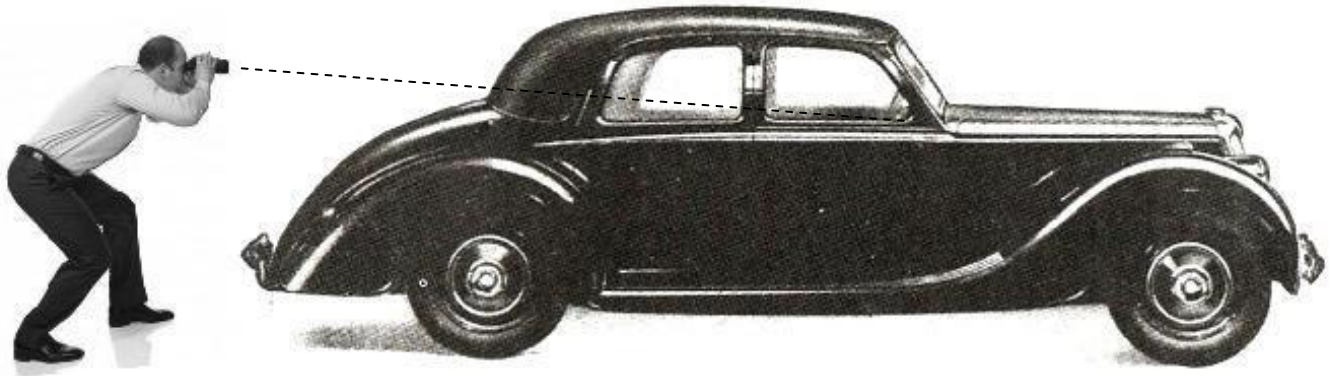
Margaret Johnstone, född Fraser, blev Knight Commander of the Most Excellent Order of the British Empire (K.B.E.). Red vet dock inte vad hon gjort för att förtjäna detta. Kanske för att hon med framgång framfört bilar av märket Riley?



in-one på en runda - så bra byggd är den här bilen! Ingenting kan göras bättre på den här! Det är en fantastisk vagn! Det finns nog bara

ett fel på den, faktiskt! Den var så dyr! Ingen hade råd att köpa den!"

Om Rileylås



Wilmot Breeden Ltd grundades 1927 och tillverkade delar till fordonsindustrin. År 1952 hade företaget 5000 anställda och på International Motor Exhibition i London det året ställde man ut kofångare och kofångarhorn, dörrhandtag, fönstervevar, takbelysning, rattar, kylargrillar, signalhorn, askkoppar, huvlås, kromade karossdelar, huvkråkor av olika slag, låsbara tanklock, och tändningslås.

I början av 60-talet hade man 9000 anställda och koncernen var indelad ett antal divisioner med inriktning på: bilindustrin, hushållsmaskiner, flygmotorer, stationära gasturbiner, hydraulik, elektronik, luftkonditionering, pneumatiska transportinstallationer, samt raffinaderier, kemiska fabriker, kärnkraftverk och övriga industrianläggningar.

I slutet av 70-talet sjönk försäljningen drastiskt. Koncernen sålde av delar av verksamheten och under oljekrisen 1978 blev man uppköpta av amerikanska Rockwell.

Wilmot Breeden (UNION) nycklar användes på tidiga Austin Healey, Jaguar, MG, Morris, Triumph, Riley samt brittiska motorcyklar. Nyckelkkoden var stämplat på plattan runt nyckelhålet. Till exempel FA 600. Nyckelkoderna är MRN 1-50, FNR 1-25, EJ 1-50, FA 501-625, FP 626-750, FS 876-955, FT 101-225, NH 2001-3000, FR 1-1080 och VV 1001-2000.

På senare bilar tog man bort kodstämplarna på frontplattan och stämplade på själva kolven.

När red köpte sin RMA i Sydney 1978 upptäckte han ett hål med 15 cm diame-



Hålet under baksätet

ter i plåten under baksätet. Han ringde upp förre ägaren, Ken Stretton, och frågade vad detta handlade om. "Jo förstår du", svarade Ken, "jag låste in nyckeln en gång och omständigheterna var sådana att jag valde att skära upp ett hål så att jag skulle kunna komma åt ett dörrhandtag och öppna bilen."

Den påklitrade skinnlappen har sedermera ersatts av en plåtbit. Vill inte att damerna i baksätet ska riskera blåskattar.

På ett Rileymöte i England för många år sedan nämnde jag om hålet för någon. Denne kunde då berätta om hur biltjuvar i England brukade läsa av nyckelkoderna genom att titta med kikare igenom bakrutan. Sedan var det bara att köpa en passande nyckel för några shilling hos närmaste låssmed. Red tog fram sin kikare men den var tydligen inte av biltjuvskvalitet.

I vissa fall kunde detta förfaringsätt vara ren överkurs. För när Wilmot Breeden UNION nycklar blev slitna kunde nämligen dörrar öppnas och motorer startas genom att lirka lite med vilken annan nyckel som helst från samma serie.

Red



Låsplattan på the Editorial Riley

Litet resereportage

Min Monika brukar göra sig bra på bild men kortet taget med blixtnöjet en mycket tidig lördagsmorgon på vägen mellan Kumla och Askersund var ärligt talat inget vidare. Trots det var det ganska dyrt. Nåja. I sammanhanget blev budgeten för resan inte ansträngd med särskilt mycket mer då syftet med turen var affärer i öriket i väst.

Sverige är ju numera avskuret från England om man inte vill åka lastbåt från Göteborg i 36 timmar. Vi valde därför att ta oss via diverse broar de 95 milen från Västerås till Esbjerg i Danmark. Därifrån går en kombinerad last och passagerarbåt till Harwich som tar ca 18 timmar. Man saknar verkligen de gamla färjorna som hade generösa allmänna utrymmen där man kunde strosa omkring eller sitta kring något av de många borden med kartor och guideböcker typ, Short Walks to Country Pubs, och finslipa resplanerna. "Taxfree"-butikerna är nu reducerade till en Pressbyråkiosks storlek vilket har mindre betydelse.

Denna resa företogs kring månadsskiftet oktober/november 2011 och blev vår tredje Englandstur detta år inklusive en Londontur i januari. Nu skulle vi hämta de två förvärlådor som vi lämnat för renovering i juni. Tack vare vår medlemsbroder Rolf Palm fick jag kontakt med en man i Somerset som jag fick förtroende för och som genom åren renoverat ett otal förvärlådor. Dessa skulle nu hämtas.



Med dubbla förvärlådor i bakluckan

Vår Kestrel blev redan förra sommaren krasslig med lågt oljetryck och ökat oljeläckage från alla ställen där olja kan läcka. När sedan kompressionen försvann i en cylinder så tog jag mig samman och lyfte i våras ur motorn. Eddie Lidholm berättade att en firma i Västerås nyligen hade renoverat en 1,5 liters RM-motor. Även om en "Nine"-motor skiljer sig en hel del från en RM-motor

så fick jag förtroende också för denna firma och efter att ha snickrat en liten vagga för motorn så hasades den på en släpkärra för transport till Motorteknik.

Med motorn ur var det enkelt att ta ner växellådan. Denna låda hör egentligen till min Merlin och har i och för sig fungerat bra under många år men väsnats en hel del och läcker mycket olja. Problemet var egentligen Kestrellådan som av någon anledning lät mycket illa, typ stenkross, vid ett startförsök för flera år sedan. Lika bra att ta med båda lådorna till England.

Dessa var nu alltså färdiga. Färden genom Sverige och Danmark gick bekymmerslöst som det brukar göra med modern bil och efter en natt på färjan och dryga 30 mil i England kunde jag inte utan visst besvär lyfta ner lådorna i den lilla Renaultens bagageutrymme. Förvärlådor är stora och tunga! Jag fick dessutom veta att de hade olika utväxlingar där Merlinlådan har en utväxling som ska kompensera bilens högre vikt. En Merlin har ju en stålkaross från Briggs medan Kestrelen är "coach built" i aluminium. Detta har jag inte märkt trots att jag använt båda lådorna i Kestrelen.

Merlinen har dessutom en annan bakaxelutväxling men den har jag ändrat sedan tidigare i syfte att kunna hålla en högre marschfart. (55 mph)

Efter te och shortbread hos växellåds mannen och hans fru så inkvarterade vi oss i byns lilla hotell med puben en trappa ner. Dagen därpå för vi några mil söderut till Blue Diamond Service för att bl.a. hämta cylinderräder, kolvar och de nu riktade och med lösa lagerskålar konverterade vevstakarna. Även om pundet numera ligger på en något mer behaglig nivå så for vi västerut med reskassan nu betydligt decimerad.



*Blue Streak Lynx utanför
Blue Diamond Services*

Vi hade bokat in oss i den lilla staden Tenterden i Kent i syfte att bl. besöka Sissinghurst och åka veteranjärnväg. Tyvärr var båda stängda och att jag i efterhand upptäckte att det fanns ett Morganmuseum i grannbyn gjorde inte saken bättre. Dock fanns ljuspunkter i form av ett besök i den lilla hamnstaden Rye, kustvandring samt en Riley RM i fint originalskick i skala 1:43 funnen i en antikbod. Vädret var nu jättefint trots att vi var inne i november. Vi picnicade på filt och allt.

Resan till Harwich gick via Leeds Castle, som är väl värt ett besök, och den legendariska puben, The Leather Bottle Inn i Cobham med massor med Dickensiana.



The Leather Bottle Inn i Cobham

Efter en händelselös resa hem som inte skedde i blixtbelysning (jag körde) så står nu växellådorna hemma i garaget och väntar att även den lilla motorn ska bli klar!

P. S. Beroende på var man bor kan jag rekommendera att man tar vägen via Göteborg- Fredrikshamn vilket vi gjorde på vår juniresa. Tar man morgonfärjan från Göteborg hinner man ta vägen utefter Jyllands västkust som är jättefin. Motorvägen från Köpenhamn till Esbjerg är mördande tråkig med broarna som enda ljuspunkter. Ett alternativ är ju också att ta färjan från Varberg till Grenå om man bara får tidtabellerna att stämma överens. D.S.

Ronald Pfändtner

Varvräknare i RM Riley

Det var en gång en man som köpte en varvräknare till sin Riley. Den har legat i en låda i snart 30 år. Varför, undras det? Därför att det tycks finnas fler varvräknare än vad det finns anslutningssatser. Efter att förgäves ha sökt på veteranmarknader och vid rallyn ligger varvräknaren fortfarande i nämnda mans låda.

En rileyägare på Tasmanien, Colin Trevina, har en varvräknare i sin RMF. Drivmekanismen till varvräknaren läckte olja. Colin sökte en ritning på anslutningsenheten till varvräknaren men hittade ingen, varken i verkstadshandboken eller någon servicebulletin. I samband med att Colin åtgärdade läckaget gjorde han en beskrivning i ord och bild av drivenheten till varvräknaren. Red har försökt översätta.

Colin skriver:

Skruvade ur fästskruvarna till kamaxelbussningen och den lirkades loss för att byta packningarna. Lätt att säga men det krävdes varsamhet att ta ur bussningen utan att skada den, p.g.a. att den sitter så illa till.

Sexkantsnippeln saknade packning när jag skruvade loss den. Gummitätningen är densamma som på MGB och är lätt att få tag på.

Drivenheten mellan kamaxel och varvräknarvajer syns på bilderna här bredvid. Kopparpackningen och sexkantsnippeln förs över den kilspårsförsedda anslutningsaxeln som skruvas in i kamax-



Kamaxelbussning (insug, bakre) med fästskruvar. Pluggen har skruvats ur.

elns bakre del efter att man tagit bort pluggen (48).

Drivenheten består av en gängkoppling som ansluter till sexkantsnippeln med en kopparpackning emellan, en fast anslutningstapp med vingar på vilken den kilspårsförsedda anslutningsaxeln träs på. Inuti drivenheten finns någon slags vinkelväxel som överför rotationen till varvräknarvajer som i sin tur leder till varvräknaren på instrumentbrädan.

Varvräknarvajer är försedd med en fyrkantsanslutning som går till en lös anslutningstapp med vingar som går in i drivenheten och passar in i en kilspårsförsedd anslutning. Anslutningstappen och packningarna är lätta att tappa bort

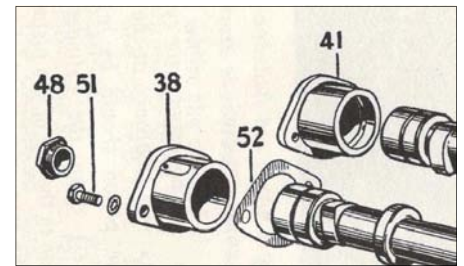


Bild ur verkstadshandboken

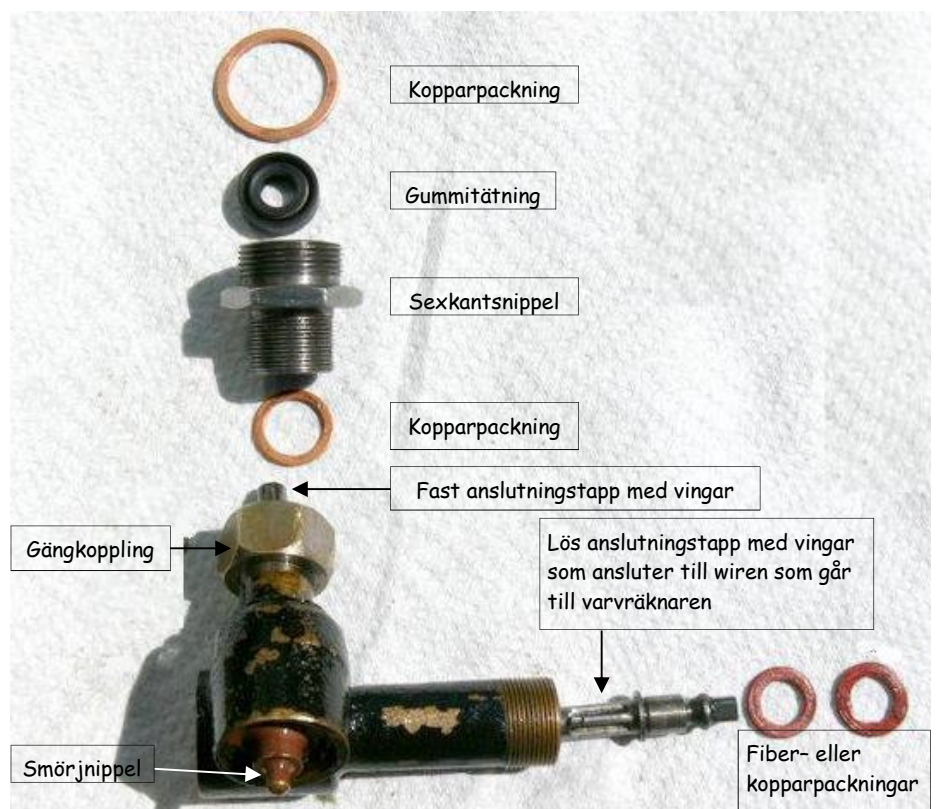
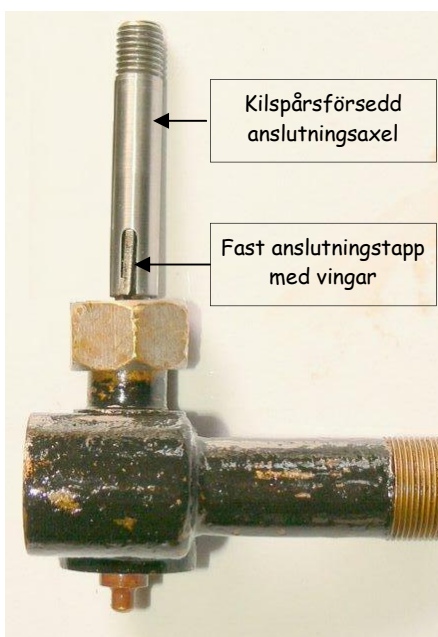
- 38 bussning kamaxel insug, bakre
- 41 bussning kamaxel utblås, bakre
- 48 plugg kamaxel, bakre
- 51 fästskruv kamaxelbussning, bakre
- 52 packning, kamaxelbussning

om man skruvar isär vajeranslutningen utan att genast ta hand om dem. Skulle drivenheten var otät kommer olja att pressas upp genom vajerhöljet och in i varvräknaren och göra denna oduglig.

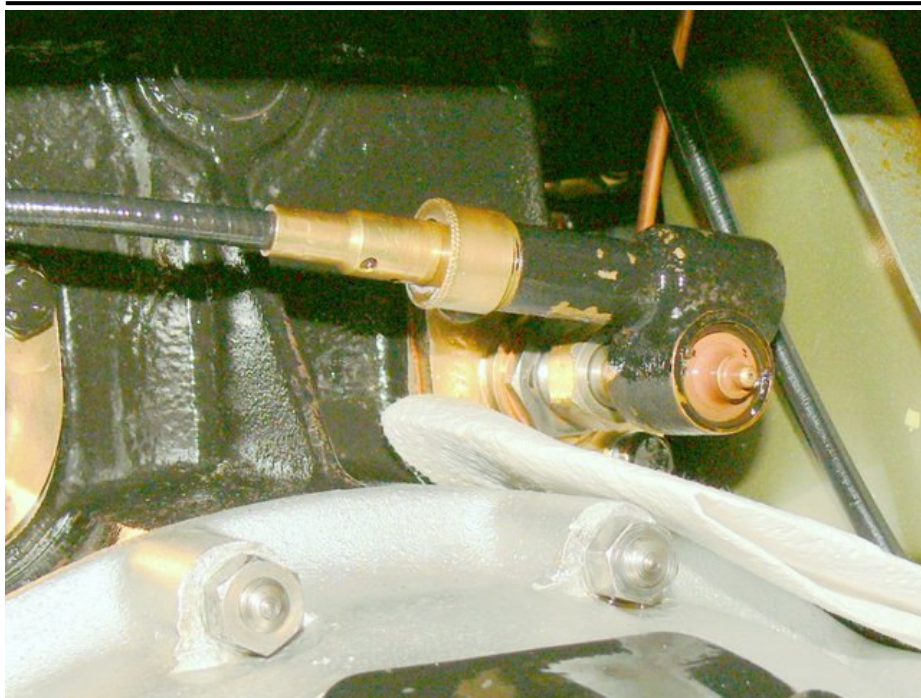
På drivenheten sitter en smörjnippel som man kommer åt via ett hål i golvet.

Specialverktyg ST 119, se sektion Q i verkstadshandboken, är till för att skruva in anslutningsaxeln bak i kamaxeln. Jag tillverkade en egen.

Colin Trevina (red översatte)



Drivenheten mellan kamaxel och varvräknarvajer



Colins anslutning återmonterats och hushållspapper kollar ev. läckage



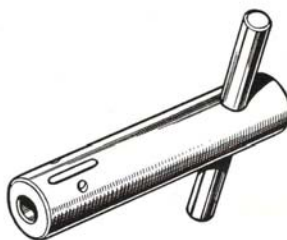
I samband med läckaget i varvräknarens drivanslutning upptäckte Colin att den kilspårsförsedda anslutningstappen hade deformerats. Han tillverkade en ny och även ett eget verktyg för att skruva i tappen i kamaxeln. Bilden visar ny och gammal tapp samt det hemmagjorda verktyget.

Det fabrikstillverkade verktyget heter Special Tool (ST)119.



ST.119

This is a special type of screwdriver for fitting an adaptor, Part No. 500075, to the end of the camshaft when it is desired to incorporate a revolution counter on the screwed type of camshaft (1½ litre and 2½ litre).



ST.119



Varvräknare i RM Riley märkt British Jaeger (sedan 1927 ägt av Smith & Sons Motor Accessories Ltd). Graderad till 6000 varv/min och utan varningsfält.



Samma instrument som satt i RM Rileys efter 1949 fanns bl. a. i Austin Atlantic, se ovan. Dessa instrument är märkta SMITHS. Varvräknaren i denna vagn var graderad till 5000 varv/min och hade varningsfält i rött från 4500 varv/min. Om British Jaeger och Smiths går att läsa i Rileybladet 2/1996. Om anslutningen till motorn ser ut som hos Riley anar inte red. Motorn var ju en helt annan.

Enda exemplaret "Big Four Lynx"

Bilen med chassi nr 38LX1181 är utannonserad i decembernumret av The Automobile av firma Tom Hardman Ltd. Er red har översatt annonstexten i tidningen och på Hardmans hemsida. Ta säljsnacket med en nypa salt. Det här är storytelling!

Tidningsannonsern:

Förste ägaren var tävlingsföraren och Riley återförsäljaren Commander Hector Dobbs. Bilens har en fantastisk historia. Riley gjorde endast en Big Four Lynx (2½ litre Blue Streak) och det är denna! Helt unik och verkligt användbar bil. Perfekt för entusiasten eller samlaren.

Hemsidan (www.tomhardman.co.uk):

Denna 1938 års Big Four Lynx med reg nr BTR 408 är verkligen en unik vagn! Man hade hoppats att Big Four Lynx skulle rädda företaget från konkurs 1938.

BTR408 är den historiskt viktigaste Riley som någonsin byggts. Den var mycket underskattad men är en verkligt användbar sporting grand tourer. Underskattad kanske pga att endast en handfull människor har haft möjligheten att köra Big Four Lynx, och endast dessa få utvalda känner till sanningen! Vagnen är en äkta, fyrsitsig, 100 mph sports tourer!

Familjen Riley hade stora förhoppningar om att Big Four Lynx skulle kunna ta upp konkurrensen med Alvis och dess like. Med sina utomordentliga vägegenskaper och bromsförmåga via 15 tums Girling bromsar samt höga komfort för såväl förare som passagerare var det mycket tråkigt att den kom alltför sent för att år 1938 rädda familjeföretaget Riley.

Man erbjöd ytterligare tre modeller med 2½ liter Blue Streak motorn: Kestrel, Adelphi och Touring Saloon. Alla dessa var betydligt tyngre och därför inte så snabba som detta enda exemplar av Big Four Lynx.

Chassinumret kommer från en serie vagnar tillverkade i januari 1938 och man kan anta att bilen hade precis monterats när konkursförvaltarna tog vid. Det sägs att Lynxen smusslades ut ur fabriken och togs till en av Riley familjens vänner, tillika rileyåterförsäljare, Commander Hector Dobbs. Denne Dobbs var även en känd tävlingsförare med sin "Dobbs' Six Special".

Bilen registrerats på Dobbs den 25 mars 1938 och han körde den till 1943. Den hade endast gått 11.000 miles när Dobbs sålde den till Rex Neate för £475. Neate köpte bilen per telefon och hämtade inte den förrän ett år senare pga krigsrestriktioner. Neate körde 7.000 miles med bi-

len innan han sålde den till gode vännen Gilbert Hadley för £850. Bilen lär ha sålts för att Neate skulle kunna köpa en verkstad i Botley, Hampshire, av Commander Hector Dobbs.

Därpå följde ytterligare tre ägare men i slutet av 60- eller början av 70-talet hamnade den sorgligt nog på en bilskrot i Liverpool. Som tur var upptäcktes bilen 1972 av Bill Hancock i Birkenhead när han var ute och jagade ett par P80 strålkastare till den "special" han höll på med vid tillfället. Hancock köpte strålkastarna och Lynxen. Bill Hancock insåg att han hade funnit en viktig och unik bil och gjorde en omfattande renovering av vagnen.

Lynxen fanns sedan i Southport där ytterligare renoveringar gjordes på motor och växellåda samt omlackering och nytt skinn på sätena. Omfattande fotodokumentation finns av detta arbete.

Bilen har funnits i sydvästra England de senaste 10 åren och har använts för privat nöjeskörning och rallyn. Det mesta som behövs göras på bilen under denna tid har genomförts av Ian Gladstone på Blue Diamond Services.

Detta måste vara den historiskt viktigaste och mest användbara Riley på marknaden idag.....£85.000





Ur andra Rileyblad



R. Memoranda Dec 2011

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

Articles

AGM 2011 (årsmöte): Reservdelsomsättning £ 178.000 (SEK 1,9 milj), Reservdelsansvarige John Kirby pensionerar sig i mars 2012 och ersätts av David Marsden.
 Technical Topics: Fuel news/hot weather drivability/cold weather drivability/ethanol effect on older vehicles
 From the club internet forum: Toonarf brakes/oil filter/RMA front hose banjo union/carburettor needles/RMA screens
 Bristol Classic Car Show April 2011
 Pennine Weekend 2011

Forthcoming Events

RM Club National Rally, Cartmel Racecourse July 7-8
 The All Riley Clubs Annual Dinner, Slindon, Jan 20
 Pennine Weekend 2012, Oct 5-7

Cars for sale

RMA 47, very good condition, £5000
 RMF 53 drophead conversion, £17500
 RME 53, delightfully original, £3750

R. Memoranda Jan/Feb 2012

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

Articles

Technical Topics: Speedometer calibration gear box/Chronometric tachos/Selecting the best correction ratio/
 From the club internet forum: Recommendation for RMA Axle rebuild/ Nut insert in timber frame instead of reusing old screw holes/RME Rear Axle Ratio Change/Early RMA Rear Wheel Bearings/Heavy oil consumption/2½ Crankshaft/1½ Litre Colin Readey Drophead Conversion/ Aerodux Glue/
 The NEC in pictures
 Riley RM Series Brochures & Information Database

Forthcoming Events

RM Club National Rally, Cartmel Racecourse July 7-8
 The Pennine Weekend 5-7 Oct, Clitheroe, Lancs

Cars for sale

RMB 48, Special, £19500 ▼



RMB 53, drophead conversion Reinbolt&Christie style, £17500 ▼

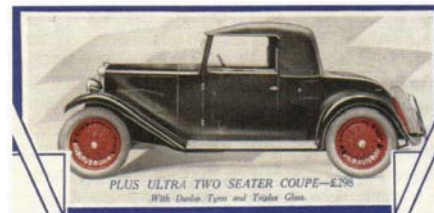


RME 54, having purchased Alvis, Riley must go, £8000
 RMA 47, this was mt fathers car, £5000
 RME 53, delightfully original interior, £3750

The Riley Record 6/2011

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

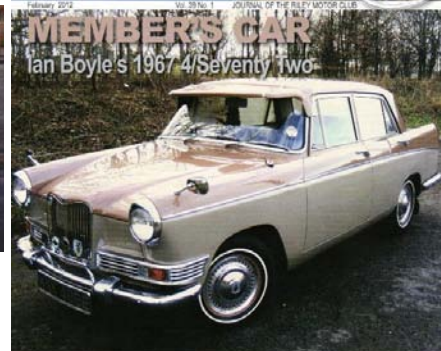
Articles



Riley Plus Ultra Two Seater Coupe restoration
 Breathe easy, One-Point-Five air filters
 Classic Motor Show Birmingham 11-13 Nov
 Collector's Corner: Brooklin Model Adelphi Prescott 2011
 Riley Picture Page
 The Book Page: Brookland's Books RM Seiries Riley
 The 14th International Autovia Rally
 Wedding Elfs

Events

Riley Motor Club National Rally 2012, 17-19 August, Taversham, Norwich
 Scottish Riley Enthusiasts National Weekend, 25-27 May, The Isle of Mull



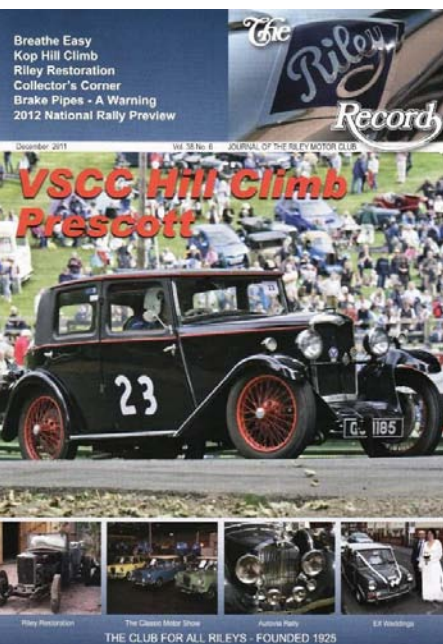
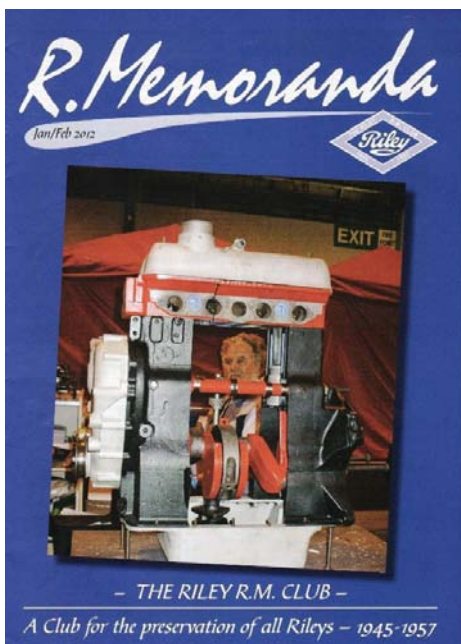
The Riley Record 1/2012

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

President's Forward (Victor Riley)

Antavlan på min färs sida har länge förbryllat mig. David Styles pekar på irländska rötter i den bok han gav ut i samband med Rileys andra 100 årsjubileet 1998. Men vid mina besök i Dublin har jag aldrig kunnat hitta någon länk dit. När mina resor tog mig till Centrum för Genealogisk forskning i Cavan (mellan Dublin och Sligo) sträckte Mrs Anne O'Reilly upp sina händer i fasa och menade att jag inte kunde ha valt ett svårare namn att forska kring!

Av en ren tillfällighet träffade jag Michael Riley förra året som berättade för mig att vi hade samma förfäder (min farfars farfar), Thomas Riley, född i Foleshill församling i Coventry 1799. Mike menar att släkten alltid har bott i Foleshill, döpta, gifta och begravda i St Lawrence kyrkan där. Hans släktforskning har tagit honom tillbaka till ca 1550.



RILEYBLADET

Articles

Ethanol in fuel

Retromania - Riley 1.5 & Wolseley 1500

Member's Car: 1967 4/Seventy Two

Britain's First Standard Supercharged Sports Car: The

Riley 11/50/65 hp

Irish Barn Find: Elf

Collector's Corner: Matchbox 1934 Riley MPH and

Maxwell Mini 1934 Riley MPH

Cars for sale

1959 Rally modified One-Point-Five, £2250



The Riley Register Bulletin



ISSUE 224: December 2011

The Riley Register Bulletin

December 2011, Issue 224

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Articles

Who the h - - - is Miss Daphne Crump?

Unreliable Electrics

14th International Autovia Rally

New wheels are sometimes a good idea

A clutch of clutches (type 3)

Henry Geary's Riley test notes

Oil pressure problem 15/6

Thoughts on Early Nines

An unusual Riley 1933 "Prototype Imp" 9/4

Straight Eight Riley Engine Project

Riley Specials: Another View (= uteslut dem som förstör en original-Riley)

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

December 2011, No 290

January 2012, No 291

February 2012, No 292

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Articles

Riley Elf restoration

Rallye Monte Carlo Historique Start programme

VSCC Tour to Brittany 2011

Events

Scottish Riley Enthusiasts National Weekend 25th - 27th May 2012, The Isle of Mull

Cars for sale

1927 11.9 Riley Chatsworth Saloon, £12500



1927 11.9 Riley Chatsworth Saloon

Roamer 136 - December 2011

Roamer 137 - Maart 2012

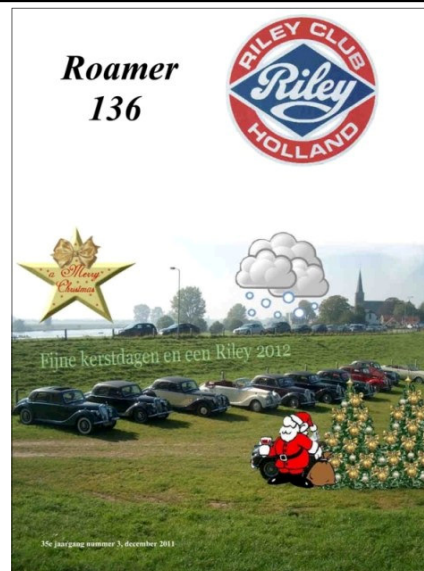
Medlemsblad för Riley Club Holland

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

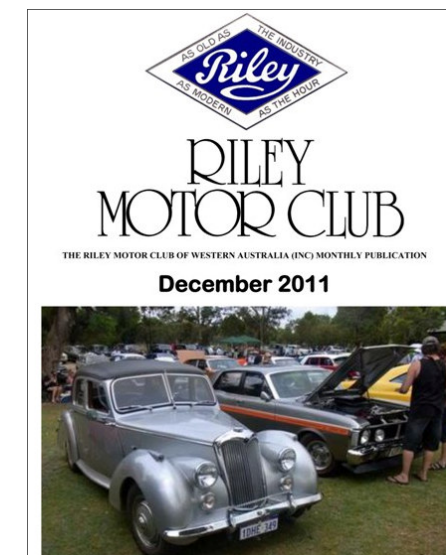
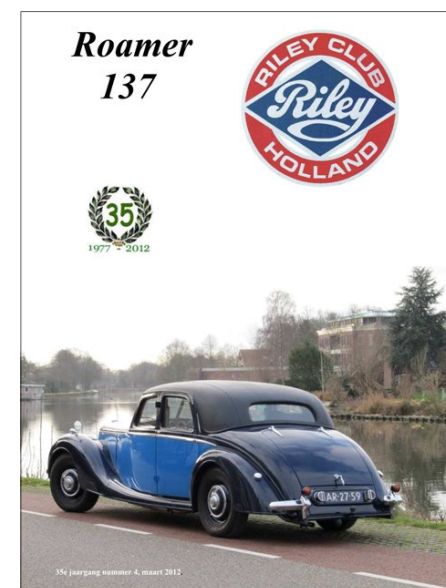
Dear Riley enthusiasts,

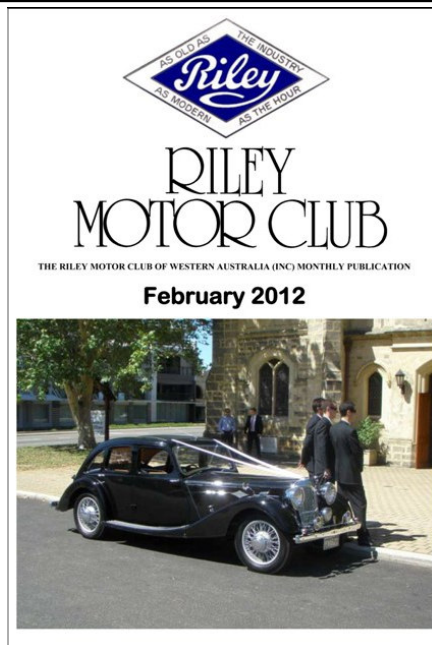
As quite a lot of people may know, the Riley Club Holland has been organising every five years, a so called, Lustrum meeting with an international character and many Riley enthusiasts over the world have been attending this meetings. This year our 35 anniversary is due, but it won't be a great happening as in the past. As we are a club with a rather restricted number of members (only 85 at the moment), we opted for a national meeting in order to avoid a too much workload on the organising



committee. However, in case the number of participants we are aiming at is not reached, the meeting is open for all other participants. We will inform you as soon as possible. Apart from that, every Riley driver is always welcome at one of our meetings. Please see the Riley Roamer for applicable details. We hope to continue our mutual co-operation in the near future and are looking forward to meet one or more of your members on some nearby occasion.

Rinus Boerstra, Chairman Riley Club Holland





Peter and Jacquie Hocking's 1938 Kestrel 16/4 taken on 21 January 2012 at Christchurch in Claremont on the occasion of their son James' wedding to Amanda Munro

Ur ovanstående blad:

Peter Hocking köpte sin första Riley när han ännu gick i skolan 1969. Det var en 1948 RMA Saloon och han gick strax med i klubben. Han köpte den med sparade slantar från sitt sommarjobb som brevbärare något som verkligen imponerade på klasskamraterna på Wesley College. 1972 köpte han en RMC Roadster och sedan en RMD Drophead, båda i starkt behov av renovering. Han renoverade Roadstern och lackerade den blå. Inom familjen kallade man den The Big Blue Whale - den stora blå valen. Han sålde Dropheaden ännu orenoverad.

1972 var jag ute och körde och såg plötsligt uppför en sidogata en märklig bakdel. Hon var inte iförd bikini utan hade ett stort reservhjul över nämnda bakdel. Jag vände och körde in för att se vad det var för slags bil. Det var då jag träffade Peter för första gången och fick veta vad en efterkrigs Riley Roadster var för något. Peter hade just tagit den på sin första teststrunda.

RMA:n såldes 1977 och Roadstern såldes 2004 och gick till Italien.

Peter köpte även några Rileys i England. I maj 1978, "Fergie", en trött men fungerande 1937 års Blue Streak Adelphi, och i juni 1978, "Biggles" en mycket trött 1937 års Kestrel Sprite och i sep-

tember 1978 ytterligare ett renoveringsprojekt, "Cadbury" en 1938 års Blue Streak Kestrel i bitar. Alla dessa togs till Perth. De två Kestrelvagnarna renoverades av Chris Gilbert.

"Biggles" var en bröllopsgåva till hust-run Jacquie 1979, och hennes tålmod har belönats då bilen idag är i utmärkt skick. Och så får vi inte glömma "Reggie", en 1949 års RMB, även den inköpt i ett sorgligt skick 1992 och renoverad av Chris Gilbert 1993-94. Den finns fortfarande i familjens ägo.

Nyligen hickade Peters gamla pump till och hans tekniker rådde honom att besöka en verkstad för att slipa ventilerna och eventuellt rensa oljekanalerna. Hursomhelst, Peter checkar in på Charlie Gardner's (sjukhus i Perth) den 12 februari och förväntas stanna där i fem dagar. Sedan antar jag att han får stanna hemma ett tag. Vi hoppas snart se honom igen på våra träffar, piggare än någonsin, tändande på alla cylindrarna.



Körde förbi Hockings med ett krya-på-dig-kort som jag hade tänkt Jacquie kunde ta med till Peter men se, han råkade vara hemma. Hade en lång pratstund och var ute i garaget och tittade på "Biggles" som jag nu såg för första gången efter renoveringen. Vilken härlig bil.

Greg Morris

Senaste nytt! Peter slängdes ut från sjukhuset den 16 februari och kommer att vila sig en månad. Han känner sig bra och hade redan noterat en prestandaförbättring. Men att ge mig några telefonnummer till snygga sköterskor kunde han inte prestera!

GM

Peter Hocking gick med i Svenska Rileyregistret 1987 i samband med att han började undervisa på TBV i Västerås. Han är fortfarande medlem trots att han sedan länge är tillbaka i Västausten. Han har bidragit i Rileybladet med Alice Springs Rallyt i RB 3/2001, Tasmanien-

rallyt 2005 i RB 3/2005 och En Riley-dröm går i uppfyllelse i RB 4/2005. Peter dök senast upp vid vårt 30års jubileum på Wirsbo Herrgård 2007.

Red

Australienrally 2013

"Rileys Through The Red Centre," a journey of around 3000km, will cross the Australian continent from South to North. It starts in Adelaide in August 2013 and finishes in Darwin about a month later.

The Riley Motor Club of South Australia invites expressions of interest in this event planned to start in conjunction with the National Rattle of Rileys.

The National Rattle is the annual gathering of Riley enthusiasts from all parts of Australia and elsewhere. If you've already expressed an interest in the event there is no need to do so again as a result of this invitation.

There is a planned starting point and a plan to meet up at various centres along the way in this journey of around 4 weeks.

As to how participants get to Darwin, what they do along the way and where they source accommodation, fuel etc is entirely up to the participants.

The Riley Motor Club of South Australia will provide as much information as it can to assist in this process.

The aim of the adventure is to enjoy a Riley holiday at a leisurely pace recognising that certain sections will require longer distances to be covered on some days than others because of the locations of fuel and accommodation.

The Start: Monday, 5 August 2013, in South Australia's Barossa Valley. The Finish: Around Friday, 30 August Darwin, Northern Territory

More details on the Riley Motor Club of South Australia website here.

http://users.adam.com.au/leighj/html/rileys_through_the_red_centre.html

SVENSKA RILEYREGISTRET 35 ÅR! - jubileumsträff på Mösseberg

**Inbjudan till jubileumsträff samt kal-
lelse till årsmöte den 1-3 juni 2012.**

Varmt välkomna till sommarens stora begivenhet. Klubben fyller 35 år och det ska vi fira i dagarna tre.

Samling fredagen den 1 juni kl. 16:00 på Mössebergs Kurortshotell i Falköping. Ett antal rum är förbokade i Parkvillan som hör till hotellet. Ni bokar själva boendet. Vi kommer också att äta två middagar på hotellet med jubileumssupé på lördagen.

Årsmötet håller vi på fredagen kl 18:00.

På programmet:

- "Gå i kloster" besök i gammal kulturbyggd som t.ex. Gudhems klosterruin, Ekornavallen m.fl. intressanta platser
- Gustav Dalénmuseet med bl.a. AGA-bilen
- Ostprovning mm, mm.
- Tävlingar med fina priser
- Jubileumsgåva till alla deltagande medlemmar.

OBS! Boka rum redan nu. I första hand i Parkvillan som kommer att vara vår bas. De förbokade rummen hålls endast en kort tid. Måste bokas senast den 30 april Gå in på: www.kurortenmosseberg.se eller ring: 0515-432 01. Uppge "Svenska Rileyregistret" vid bokning.

Pris per person och natt:
Parkvillan: 650 kr. Kurhotellet: 850 kr.
Tillgång till spa med bastu, bassäng, jacuzzi, träningshall och relax ingår i priset. Tvårättersmiddag: 270 kr.

Anmälan till Monika eller Ronald
Pfändtner. Tel. 021- 35 78 17.
ronald.pf@hotmail.com

Vi vill ha din anmälan senast den 13 maj



Badbetjänter på Mössebergs vattenkuranstalt



Gudhems kloster grundades i mitten av 1100-talet då landet regerades av Karl Sverkersson. Förmodligen donerade Kung Karl, Gudhem som huvudegendom för ett nybildat nunnekloster som följde cisterciensernas stränga föreskrifter om ett liv i kristen gemenskap efter huvudreglerna - lydnad, kyskhed och fattigdom.

Kungliga personer gav sedan mark och pengar till klostren i utbyte mot förböner, själmässor och gravplatser. Klostren blev med tiden stora jordägare. Slutet för de medeltida klostren i Sverige var att Gustav Vasa bestämde vid ett riksmöte i Västerås 1527 att lägga beslag på kyrkans och klostrens guld och gods. Två år senare skadades Gudhems kloster av en stor eldsvåda och efter 1533 finns det inte längre några dokument som berättar om nunnornas vidare öden.



Ekornavallen är ett av Västergötlands märkligaste fornlämningsområden, beläget på en höjdygssluttning ned mot ån Slafsan i Falköpingsbygden. Spännvidden i tid bland gravarna som finns här vittnar om bygdens stora betydelse under forntiden. Redan under yngre stenålder, cirka 3 000 f. Kr., begravdes människor på Ekornavallen. De döda lades i stora stenkammare. I dessa väldiga megalitgravar - hällkistor och gånggrifter - kunde generation på generation begravas. Områdets enda hällkista, uppbyggd av stående stenblock med långa hällar till tak, kan ha rymt upp till 60 personer. I gånggrifterna kunde de döda begravas sittande i avdelade rum. På Ekornavallen finns fyra gånggrifter. Den största och mest kända av dem kallas för "Girommen", vilket antas betyda jätteugnen.



Greve Gösta Posse, en av initiativtagarna till järnvägens etablering på Falbygden, undersökte traktens möjligheter för en lokalisering av en vattenkurort och Mösseberg valdes då vattnet visade sig vara "särdeles ymnigt" i S:t Eriks källa. Vattnet kunde lätt pumpas upp och komma en kurbadinrättning till godo. En annan god anledning var att Mössebergsslutningen ansågs naturskön med en vegetation av ädellövskog och mattor av vår- och sommarblomster. Efter en studieresa till franska och tyska badinrättningar lades ritningar och förslag fram till byggnation på Mössebergsslutningen. Den 30 augusti 1864 fick projektet Kungl. Maj:ts godkännande för bolagsordningen för Mössebergs Kallvattenkurinrättning Aktiebolag, en benämning som senare ändrades till Mössebergs Vattenkuranstalts Aktiebolag.



Den 4 juli 1867 startade verksamheten vid den ståtligaste vattenkuranstalt som svenskarna dittills skådat i sitt eget land.



Varmt välkomna !

Säljes



Riley Elf mk II 1965

Fint renoveringsobjekt. Går att köra. Högerstyrd, men alla delar för att konvertera till vänsterstyrning medföljer. En del nya plåtdelar + 2 fina rostfria dörrar medföljer. Bilen har engelsk registrering. Kostar ca 1800 att få den på svenska papper. Bilen står i Trelleborg.

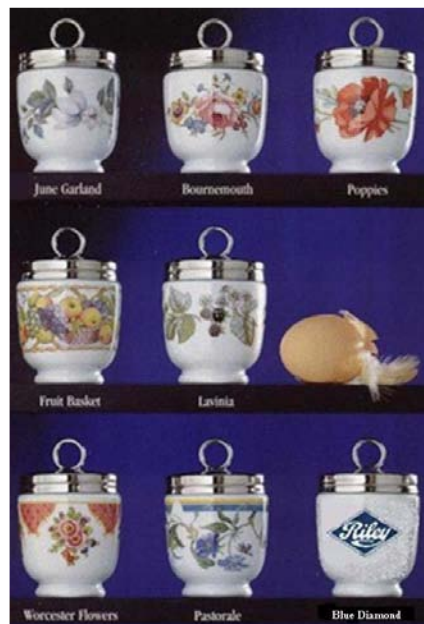
Henrik, 0708-78 31 66

Riley till påsk?

Om solen skiner till påsk kan det kännas eggande att ta ut och lufta den gamla bilen.

Förutom Riley - finns det något mer engelskt än en egg coddler? Ingen vet när den uppfanns eller först tillverkades men den började bli populär på sent 1800-tal. Knäck frukostägget i coddlern, stoppa ner vadhelst annat du vill ha till ägget, salta, peppra, skruva på locket och sänk ner i kokande vatten.

Red



Import/export



Brage Dankel har sålt sin RMC. Den finns nu i södra Tyskland. Det är en tidig roadster, den 57e av totalt 500 som byggdes. Bilen har rattväxel, chassi nr 59 SS 4129, motor nr B 2504 och kaross nr A 34557. Bilen såldes ny på Ceylon 1949. Den hade fem ägare där innan Sture Idner köpte den och tog den från Sri Lanka till Sverige 1980.

1949-1954	Oläsligt namn
1954	Willian Stanley DeAlvis
1954-1967	Senandhi Silva
1967-1977	Oläsligt namn
1977-1980	B.J. Fernando
1980-86	Sture Idner
1986	Kjell Jacobsson
1986	Bengt-Åke Johansson
1987-2012	Brage Dankel
2012	Herrn X, Tyskland

Brage Dankel skrev en artikel om bilen i Rileybladet 1/1992.



När Sture Idner köpte bilen år 1980

Kassören undrar

... har du glömt att betala medlemsavgiften? Vi vill inte tappa dig som medlem samtidigt som vi behöver ditt bidrag för att driva klubbens verksamhet.

Det är synd att man åker till paradiset i en likbil

Stanislaw Jerzy Lec, 1909-1966
Polsk författare och aforistiker

Ny medlem

300 Mattias Raud
Oskarsparken 9
701 13 Örebro
Tel. 070-4566089

Vår medlem Knagg Wremert avled nyligen. Knaggs Riley 4/68 har ägs nu av Mikael Karlström.

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
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 200 kr för år 2012. 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
Scottish Riley Enthusiasts
The Riley Club of Western Australia



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