



RILEYBLADET

Nummer 1, 2014

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 36



Riley One-Point-Five

Riley One-Point-Five var inte klar att presenteras på The British International Motor Show vid Earls Court i London i 16-26 oktober 1957. I stället premiärvisades den nya bilen på The Glasgow Kelvin Hall Motor Show den 9 november 1957. Utställare var inte BMC utan den skotske återförsäljaren The Scottish Automobile Co. Ltd., Edinburgh. På utställningsmontern stod även nya Two-Point-Six. Fotot är taget av tidningen The Scotsman. Red hittade bilden på deras fotoarkiv på nätet.

Bilen är troligen VAAB13/504, ägs idag av Chris Nurse och är den äldsta kvarvarande One-Point-Five.



Av 40.000 tillverkade One-Point-Five har Riley Motor Clubs One-Point-Five Register idag uppgifter om 694 vagnar. Av dessa är 349 inregistrerade och ca 175 i körbart skick. Ännu har registret väldigt få uppgifter om exporterade bilar säger Roger Flatt. Ca 200 såldes i Sverige. Klubben har uppgifter om 14.

När One-Point-Five introducerades i november 1957 var det många som såg det som en återgång till det tidiga Riley konceptet att tillverka en liten, sportig saloon. Man erbjöd en nätt och lätt fyrdörrars, firsitsig saloon utrustad med en mängd lyx i form av skinnseten och valnötspaneler samt en livlig 1,5 liters motor. Trots att den är en produkt av British Motor Corporations policy av "badge engineering" och rationalisering och med gener från en enkel Morris Minor så kan den ändå med rätta ses som en sann efterföljare till Riley Nine modellerna från 20- och 30-talet.



One-Point-Five, och dess syster, Wolseley 1500, uppstod ur BMCs planer att ersätta Morris Minor. Och även om den är helt annorlunda så finns det ledtrådar till dess släktskap. Den är konstruerade med samma typ självbärande stålkaross, snarlig golvplåt, och har dessutom Minorns framvagnsfjädring och styrning. Och ändå... ändå är det skillnaderna som gör den till en Riley. Motor och drivlina togs direkt från MGs sportbilar: motor på 1489 cc med dubbla förgasare som gav 68 hk och en tätstegad MG växellåda. Dessutom utrustades One-Point-Five med stora effektiva Girling trumbromsar som bidrog till helheten.



För att komplettera den sportiga känslan var bilen dessutom välutrustad. Skinnklädsel, instrumentbräda i valnöt och en komplett instrumentering för den sportiga föraren. Passagerarutrymmet var bra för en så liten bil och kunde ta fyra vuxna och ett hyfsat bagageutrymme bidrog till dess popularitet. Karossens linjer var traditionellt 50-tal och höll sig borta från den amerikanska modeflugan med fenor och massvis med krom. Designen var diskret chic och bilen bar stolt Rileygrillen och Rileymärket.

Under de åtta år bilen tillverkades gjordes ett antal mindre modifikationer. Synligast var när man tog bort de utanpåliggande gångjärnen till motorhuven och bakluckan vilket gav bilen ett renare utseende. Modenycken med tvåfärgade karosser gjorde sitt till för att göra bilen ärtigare. I mitten av 60-talet stod det dock klart för BMC att One-Point-Five hade spelat ut sin roll och i april 1965 rullade den sista vagnen av produktionslinjen i Longbridge. Totalt tillverkades 39.179 One-Point-Five, vilket gjorde den till den populäraste modellen i Rileys historia.

Även om One-Point-Five främst var, och betraktades som, en familjebil så hade den även sportiga meriter. I flera år deltog den framgångsrikt i British Saloon Car Championship med förare som Les Leston, Harold Grace och Alan Hutcheson. De vann sin klass 1958, -59 och -61. År 1958 ställde BMCs tävlingssektion upp med tre bilar till rallysäsongen. I och med utvecklingen av Hundkojan blev dock One-Point-Five snart utkonkurrerad.

Idag åtnjuter bilen en renässans i England där fler och fler entusiaster upptäcker potentialen hos dessa fantastiska små bilar. Relativt billiga i inköp och underhåll, erbjuder de ägaren chansen att uppleva 50-tals bilande med en sportig touche.

*Roger Flatt
The Riley One-Point-Five Register
of the Riley Motor Club*

Färger

Vid introduktionen av One-Point-Five fanns det inte mindre än 13 färgkombinationer att välja på:

Enfärgad (Monotone)

Black
Yukon Grey
Leaf Green
Florentine Blue
Damask Red
Birch Grey

Tvåfärgad (Duotone)

ovan midjan/under midjan
Black/Birch Grey
Damask Red/Kashmir Beige
Yukon Grey/Birch Grey
Black/Chartreuse Yellow
Old English White/Leaf Green
Old English White/Damask Red
Old English White/Florentine Blue

Dessutom kunde man för vissa karosser välja upp till tre olika färger på säten, mattor och paneler.

1961 gjordes smärre ändringar i färgprogrammet. Leaf Green byttes ut mot

RILEYBLADET

Cumberland Green som fanns både som en- och tvåfärgad bil. När Mark 3 kom med årsmodell 1962 fanns 11 val varav 3 var Duotone.

Enfärgad (Monotone)

Dove Grey

Black

Damask Red

Arianca Beige

Old English White

Island Green

Florentine Blue

Tvåfärgad (Duotone)

ovan midjan/under midjan

Bermuda Blue/Florentine Blue

Old English White/Island Green

Pale Ivory/Arianca Beige

Styles har i sin bok fått alla tvåfärgskombinationerna upp-och-ner.

Produktion

Produktionsuppgifterna för One-Point-Five finns alla bevarade på British Heritage Motor Museums i Gaydon arkiv. Arkiven ger information om varje enskild One-Point-Five som lämnade produktionslinjen: chassi nr, motor nr, kaross nr, färger utvändigt och invändigt, tillverknings- och utskeppningsdag, och namn på mottagande bilfirma/agent.

Produktionsprotokollen visar även vilka bilar som exporterades. De största exportmarknaderna verkar vara USA, Canada (tillsammans ca 750) och Sydafrika. Bilarna till Sydafrika levererades i halvfabrikat i lådor från Longbridge för att sedan slutmonteras i Sydafrika av importskatteskäl. Tyvärr finns ingen sammanställning av exportsiffror men arbetet på att ta fram dessa siffror har påbörjats och kommer att presenteras med tiden.

Förproduktion

Datum: 2 okt-18 nov 1957

Fabrik: Abingdon

Antal tillv.: 150

Chassi nr: VAT13/501 - VAA13/650

Amn.:

Tredje bokstaven och första och andra siffran i chassinumret avser karossfärg, ratt sida och färgtyp.

Minst 3 prototyper byggdes som inte är inräknade i siffran ovan.

Dessa 150 vagnar var mycket lika Mark 1 men med detaljskillnader såsom flöt-

törhus på förgasarnas ut - i.s.f. insidor.

Mark 1

Datum: 10 dec 1957-15 mar 1960

Fabrik: Longbridge

Antal tillv.: 17.486

Chassi nr: HSR1/260 - HSR1/18121

Amn.:

Chassi nr 188 & 250 användes i januari 1958. Chassi nr 3657-3786 och 10511 - 10700 användes inte. F.o.m. nr 10701 hade alla motorer egna motornummer och alltså inte samma som chassinumret. Utvändiga huv- och baklucksgångjärn i Zamak (på engelska Mazak, en legering av zink, aluminium, magnesium och koppar). Zamakgjutna undre grillsidor med separata sidolampor och blinkers. Tvåfärgade stolar och dörrpaneler. Korta tråkarmar på främrdörrarna. Stort handskfack i instrumentpanelen. Vindrutekarmar i trä. Bensintank med löstagbar sil. Stora signalhorn. Vikbara framstolar. Strålkastare med trepoid, se bild (*typ trearmad stjärna, reds anm.*).



Tidiga vagnar: One-Point-Five märke i ett stycke på skärmarna. Oljestickan till växellådan åtkomlig från motorrummet. 11-splnad ingående växellådsaxel. Baksäte med gångjärn och kromat lås.

Senare vagnar: One-Point-Five märke i två delar på skärmarna. Åtkomst till växellådsoljestickan och påfyllningen från lucka i kupégolvet. 23-splnad ingående växellådsaxel.

Mark 2

Datum: 16 mar 1960-12 okt 1961

Fabrik: Longbridge

Antal tillv.: 9.453



I ett stycke



Tvådelat

Chassi nr: HSR1/18122 - HSR1/27897

Amn.:

Chassi nr 18400-18562 och 21833-21958 användes inte. Chassi nr 17795-17850 byggdes in jan/feb 1961 - ur sekvens (obs: dessa är Mk 1 chassi nr).

Utförande som sena Mark 1 med invändiga gångjärn till huv- och baklucka. Ej vikbara framstolar. Pakethylla. Mindre handskfackslucka.

Mark 3

Datum: 6 nov 1961-29 mar 1965

Fabrik: Longbridge

Antal tillv.: 12.084

Chassi nr: RHS2/101 - RHS2/12184

Amn.:

Mellan 11 sept-9 okt 1961 tillverkades 11 st. Mk3 utställnings- och demonstrationsbilar för motorpressen.

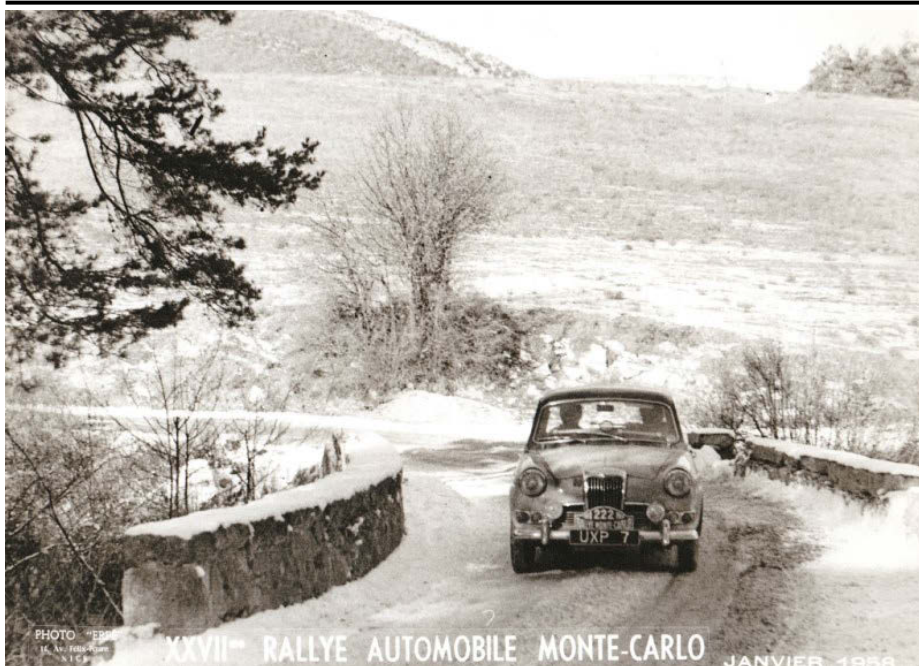
Förenklad undre grill med standard BMC blinkers/sidolampor. Större baklyktor, sealed beam strålkastare (strålkastarglas, reflektor och glödrådar gjutna samman i en gastät enhet av glas), lägre fjädring, RD motorer, enfärgade stolsitsar, vinylklädda vindrutesidostolpar. Invändiga gångjärn till huv- och baklucka. Bensinsilen inbyggd i tanken.

Tävlingsbilen

I tävlingskretsar gick ryktet att om man tog bort ringarna runt strålkastarna på One-Point-Five ökade topphastigheten med 5 mph!

Den framgångsrike engelske One-Point-Five tävlaren Alan Hutcheson hade ett standardsvar när unga tävlingslystna killar frågade efter råd: "Trimma bilen så långt det bara går. Bry dig inte om att polera cylindrarna och sätta på en anti-





1958 – Monte Carlo Rally – John Young/Graham Hill – nr 222

roll bar om du någonsin har för avsikt att vinna ett lopp. Standardvagnstävlingar är en strid på kniven och man måste trimma till max oavsett hur bra bilen är.”

Alans egen One-Point-Five var trimmad till ca 100 bhp hade en toppfart på 185 km/t och accelererade från 0 till 80 på 7 sek och 0 till 130 på 14 sek. På Goodwoodbanan höll han en varvhastighet på 100 mph.

Fabriken hade tre works rally cars som man ställde upp i alla möjliga rally i PR syfte. Riley One-Point-Five med reg nr OMO 600 kördes 1958 i RAC Rallyt (kraschade), Tulpan Rallyt (82 plats) och Silverstone GP Support Race (8:a). OMO 601 kördes 1958 i Monte Carlo Rallyt (kraschade), RAC Rallyt (10:e), Tulpan Rallyt (19:e overall/2:a damklassen). OMO 602 kördes 1958 i Monte Carlo Rallyt (avbröt), Tulpan Rallyt (avbröt), och 1959 i Sestriere Rally med Pat Moss vid ratten, som vann. Många privata ekipage ställde naturligtvis också upp.

I Sverige tävlade bl. a. Bosse Elmhorn



Skarpnäck Airfield 1959



I 1960 års Monte Carlo Rally startade sju Riley One-Point-Five. Här syns bil med startnummer 195, Alec Mitchell/John Roberts som med fem andra Riley startade ifrån Glasgow. Från Oslo startade svenska ekipaget Harry Falkenback/Carl Lennart Berggren i en Riley 1.5

och Björn Palm i One-Point-Five.

Motornummer

One-Point-Five har tre identifieringsnummer. Motornumret är stämplat på en skylt fäst på blockets avgassida. Ett typiskt sådant nummer: 15R-U-H-123456 där 15R betyder 1500cc Riley, U står för mittplacerad växellåda och spak och H står för hög kompression följt av chassinumret. Det förekommer dock även: 15RB-U-H 123456
15RD-U-H 123456

Och nu frågar sig en vän av ordning, vad innebär dessa bokstäver. One-Point-Five Register ansvarige Roger Flatt menar att motornummer med 15R användes fram till april 1959 (ungefär till chassinummer HSR1-10880) med alla nummer och bokstäver samma som chassinumret.

15RB användes på motornummer fram till april 1963 (ungefär till chassinummer HSR2-4750) där sekvensen började med 15RB-U-H-101. 15RD tog över i april 1963 där sekvensen började med 15RD-U-H-101. Det är möjligt att den sistnämnda motornummeringen, 15RD- kan ha betytt högre kompression, kraftigare vevaxel och ev. större ventiler från MGA 1622cc motorn som introducerades i den bilen 1962.

Karossnummer

Karossnumret är stämplat på en grön "Fisholow" skylt som sitter på torpedväggen i motorrummet. Fisher & Ludlow pressade alla One-Point-Five karosser. Firman hade köpts av BMC 1953.

Numret inleds alltid med bokstaven R. Under denna skylt sitter ytterligare en plåt, ungefär hälften så stor, med en lista patentnummer.

Chassinummer (se föregående sida)

Chassinumret är stämplat på en skylt med rundade hörn och sitter skruvad i förardörrens A-stolpe. Exempel på ett sådant nummer: R-HS2-6652. Förproduktionsbilarna hade andra chassinummer och skylten satt då på torpedväggen. Bokstäverna betyder:
H=1500cc
S=Saloon
R=Riley
L=Left Hand steering/vänsterstyrd

Roger Flatt menar att ett L mellan bokstäver och siffror i chassinumret står för Left Hand steering/vänsterstyrd. Men red ser att flera av de svensksålda bilarna har LH. För att försöka reda ut detta skrev red till fem svenska One-Point-Five ägare om bilder på deras chassinummerskyltar. Tyvärr svarade ingen.

Riley vs Wolseley

Medan Riley One-Point-Five tillverkades i 40.000 exemplar, tillverkades systembilen Wolseley 1500 i 100.000 ex. Rileyn kostade vid introduktionen £ 863 medan Wolseleyn kostade £ 759.

The Riley One-Point-Five Register

I The Riley Record nr 6, 1987 skriver Terry Lawson: "Detta är den första 1.5 Section. Det ska bli ett stående inslag i The Riley Record speciellt riktat till 1.5 ägare. Här ska vi kunna utbyta tankar om och erfarenheter av dessa underskattade Rileys." Idag heter sidan One-Point-Five Register och finns med i de flesta

RILEYBLADET



Troligtvis en förproduktionsbil. Bilden har använts i PR syfte vid lanseringen.

nummer men också på klubbens "on-line forum".

Artiklar om One-Point-Five

I samband med lanseringen av 1.5 publicerade The Motor, 6 nov och 13 nov, 1957 flersidiga artiklar om bilen.

Tidskriften Autocar hade den 25 August 1961 en fyrsidig artikel om Riley One-Point-Five. Den avslutas så här: Vagnen erbjuder bra prestanda, god väghållning, bra bromsar, samt en utförlig och lyxig finish som gör den till något utöver det vanliga familjesaloonen. Bilen har en förbluffande villig motor och ram och kaross är styv och kraftig - grunden till en "maid-of-all-work" (en Mädchen für alles, som vi säger på svenska!).

Marsnumren 1994 av både Popular Classics och Practical Classics har utmärkta presentationer av 1.5. Den första tidskriften har även en köpguide och den sistnämnda en renoveringsguide.

En artikel om One-Point-Five publicerades i Rileybladet 1/1987. Det är Kent Ekbergs översättning av Brian Palmers artikel i *Thoroughbred & Classic Cars*, 2/1980. Artikeln verkar vara riktad till potentiella köpare av en gammal One-Point-Five för det är mycket snack om rost och andra svagheter. Gå gärna in på vår klubbs hemsida och läs artikeln. Klicka först på *Om SRR* och därefter på *Tidskrift* och till slut på 1/1987.

One-Point-Five i Skandinavien

Listan till höger visar de bilar som är kända för klubben.

Erik Dahl-Andersen i Hyggen nära Drammen, äger R-HSRI-14499. Bilen är en Mk1 tillverkad första veckan i oktober 1959, enfärgad Birch Grey. Den registrerades först i England med nr CAA 338. Osäkert när den lämnade England men registrerades i Norge 1966 med nr A-1566. Erik har hört att bilen

skulle ha köpts av en norrmann, ev. med efternamnet Ødegård från någon som ev. jobbade för det engelska försvaret. Mona Karlsen i Oslo köpte bilen av norrmannen (som ev. hade efternamnet Ødegård). Ødegård, om han nu hette så, hade bott i Spanien och låtit klä om bilen där nere i ljusbrunt konstläder.

Red googlade och hittade en Ødegård i Norge med gammelmilsintresse. E-postadress hade han också... men ack: "Olevererbart e-post returneras till avsändaren".



Erik och hans bil



Lista över Riley One-Point-Five vars ägare vid något tillfälle tillhört klubben samt några andra vagnar som figurerat i Rileybladet			
Chassi nr Såsom ägarna angivit dem	Års- mo- dell	Ägare (vid något tillfälle) medl. nr (i förekom- mande fall)	Registre- rings- nummer
R 533	1958	Bengt Eriksson/77	ARR 373
HSR1-L-H- 667	1958	Åsa Nordberg/114	BWZ 180
R-HS1L-761	1959	Uno Zetterman/212	CGF 666
HSRIL-H-814	1958	Per Svedén	L 47555
R-HSIL-1778	1959	Nils Olof Kihlman	G 8055
2026	1958	Bengt Ahlcrona/175	GLG 304
HSRL-H-3791	1959	Bo Elmhorn Lars Tvingborn Björn Palm	AA44494 B 59047 A 82378
HSRIL-H-4349	1959	Sture Persson/78 Petter Sehlén/265	BJD 828
HSRIL-H-6251	1959	Åke Carlsson/168 Tore Stenberg/215 Inge Haraldsson/273	DBS 232
HSR1 / LH 6267	1959	Sigmund Finnestad/191 Björn Finnestad	L 80371
HSR1 / 6334	1959	Anders Tinglöv	ENO 599
HSRIL-H 6498	1959	Stig Lindström/183	Y 51251
HSRIL-H-6912	1959	Rolf Andersson/64 Olle Nilsson/87	BA 65757
R-HSR1-13477	1959	Åke Gravestam	B 76700
HSR1 / 14499	1959	Erik Dahl-Andersen/303	A 1566
R-HSRIL-25932	1961	Jan Kvant/99	AA 68319
R-HS2L-3652	1962	Per Ahlin/196 Uno Zettermans dödsbol/ 212	A 93063

En norsk 1959 One-Point-Five Mk 1, chassi nr HSR1-H-6267. Vänsterstyr. Sål原因 i Oslo. Andre ägare Sigmund Finnestad i Stavanger. Ägare idag Bjørn Finnestad i Stavanger. Bilen är lackerad i Old English White över Leaf Green.



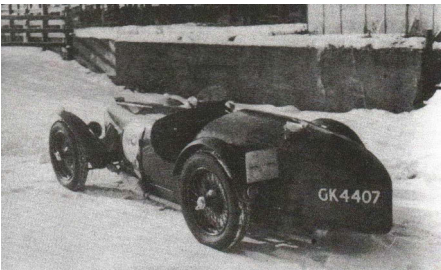
Den eleganta instrumentbrädan i en Riley One-Point-Five

Vad blev det av Kent Olssons Riley Brooklands Model 9 ?

Peter Ottosson skickade nyligen red kopia på en artikel publicerad i MOTOR SPORT Nov 1978. Den var skriven av ingenjör Kent S. Olsson i Svenljunga:

Sir,
I julinumret undrar Peter Parks i The Riley Register vad som blev av den Brooklands Model 9, med chassi nr 8076 och reg nr GK 4407, som tidigare tillhörde Edgar Kehoe.

Bilen lever och mår bra och ägs idag av min dotter Annika (gift White) och vi håller vagnen i det skick som herr Kehoe höll den i. Bilen är snabb och pålitlig och skänker oss mycken glädje. För två veckor sedan hade jag turen att vinna Vikingrallyt, ett av de mera kända rallyn för gamla bilar som körs här. En härlig vintage weekend med över 200 miles i Rileyn och en lite ovanlig hemresa med första priset, ett stort vikingahorn, i cockpiten.



Som framgår av bilden används bilen ibland i en miljö som den knappast var gjord för. När sjöar och floder fryser igen får vi goda möjligheter att testa köregenskaperna utan att riskera bilen (låg G-kraft, inga träd, inga diken på sjön).

Detta leder mig till herr S. Wright Sellers notis i tidningen där han menar att en del förare har svårt att upptäcka början till en sladd i en Brooklands. Min egen erfarenhet är att bilen är perfekt balanserad och jag har inga problem med att kontrollerat sladda i en sväng, eller köra rakt eller allt där emellan. Detta i kontrast till många vintage tourers som tenderar att slå ut med baken när de når gränsen för adhesion. Brooklands låga tyngdpunkt bidrar naturligtvis till hur den uppför sig. Snarare är det hög kurvtagningshastighet som skapar rykten om att den plötsligt skulle fara iväg. Tänk er... om man sätter en erfaren och snabb personbilsförare i en go-

cart skulle han inte strax anmärka på plötsliga sladdningstendenser?

Åter till GK 4407: I ett brev från Kehoe till en senare ägare, herr Daniels i Harpenden, säger Edgar Kehoe "Rileyn registrerades först hos fabriken som demonstrationsbil och en bilverkstad i Leatherhead anmälde bilen till några tävlingar på Brooklands. Själv såg jag den för första gången på Baker Street i London under kriget. Stannade och pratade med ägaren som tillhörde en teatergrupp, köpte bilen och körde hem den till mitt hem i Kingston. Under de 17 år som jag ägde bilen registrerade jag sällan in den eftersom jag endast körde den för att tävla eller som funktionär. Bilen kördes på Goodwood och Silverstone, Prescott etc., och mottog diverse priser och blev inbjuden till Le Mans till The Riley Motor Clubs 50 år jubileumsrace." Därefter följer massor med tekniska detaljer, men ingen ytterligare historia om bilen.

MOTOR SPORT läsare bidrar ofta med ovärderlig historisk information. Är det någon som har minnen eller information om förkrigshistorien för GK 4407?

Kent S. Olsson, Svenljunga, Sweden

Kent Olsson är inte medlem i Svenska Rileyregistret men red blev inbjuden till



en middag i Båstad i augusti 2006 där Sven stod som värd för en grupp engelska Rileymänniskor på tur i Norden. Rileybladet nr 3/2006 sid. 3. Sven hade redan då problem med musklerna och gick med käpp. Red ringde upp Kent i början av februari. Han svarade genast trots att han befann sig på Borås lasarett. Sjukdomen hade tagit hårdare tag i honom men han lät sig gärna intervjuas på telefon.

Kent berättade att han som ung ingenjör på 50-talet fått rådet av Bertil Lindblad att pröva på så många intressanta bilar han kunde för att lära sig vad som var bra och dåligt hos förkrigssportvagnar. Så Kent hade kört Bugatti, Alfa, Riley med flera. Tidigt deltog han i tyska ADACs Alpenrally i sin Brooklands Riley. Dess utmärkta bromsar gjorde att han valde Rileyn till detta evenemang.

Kent hade skrivit över Brooklandsrileyn på sin dotter Annika redan på 70-talet. För något år sedan sålde Annika bilen. Som svensk diplomat flyttar hon mycket och det har varit svårt att ägna sig åt bilen. F.n. är hon förste sekreterare på ambassaden i Ottawa, Kanada. Annikas man, Derek White, berättar för nye ägaren Renaat Declerck i Belgien att Annika och han hade haft turen att träffa Edgar Kehoe som ägde och tävlade med bilen under många år. Denne berättade att bilen var en av "speed" prototyperna byggda av Thompson and Taylor ute vid

RILEYBLADET



Brooklandsbanan och hade varit en av Rileyföretagets demonstrationsvagnar under några år innan den såldes till "teaternmannen". Denne, ännu oidentifierade, herre innehade bilen endast en kort tid innan han sålde den till Kehoe. Edgar Kehoe sa att bilen fick sitt chassinummer först när Riley sålde den och den skulle inregistreras. Detta förklarar det sena chassinumret.

Red kontaktade Renaat Declerck som skriver: "Jag har inte ändrat något på bilen förutom instrumentbrädan. Den har återfått sitt originalutförande i aluminium. Vagnen är åter inregistrerad i England och jag har lyckats få originalregistreringen GK 4407 som nu handmålat på karossen av en expert. Jag ska be min mekaniker att skicka dig några nytaga bilder"



Thomson & Taylor

Detta var firman som utvecklade Riley Nine till den racerbil som kom att kallas Riley Brooklands Nine. Firman grundades som Thomas Inventions Development Co. Ltd. av John Godfrey Parry-Thomas och major Ken Thomson. Verkstaden låg inne på Brooklandsbanan. Parry-Thomas körde ihjäl sig på Pendine Sands den 3 mars 1927. I sin Babs (som han döpt den till) med en 27 liters V-12 Liberty flygmotor på 500 hk, försökte han återta landhastighetsrekordet på 270 km/h som Malcolm Campbell tagit ifrån honom ett år tidigare.

Efter Parry-Thomas död fortsatte major Ken Thomson verksamheten tillsammans med Ken Taylor, nu under namnet Thomson & Taylor. Reid Railton som tidigare samarbetat med Parry-Thomas på Leyland gick in i firman som teknisk chef/chefskonstruktör.

Parry-Thomas begravdes i Byfleet, Surrey, nära Brooklandsbanan. Babs grävdes ner i på stranden i Pendine Sands. 42 år senare, 1969, grävdes den, trots många invändningar, upp igen och restaurerades under en tioårsperiod av Owen Wyn Owen. Babs är numera utställd på Pendine Museum of Speed i Carmarthenshire på Wales sydkust.

Riley Nine Brooklands Speed Model presenterades på Olympia Motor Show i oktober 1927 till £395 och tillverkades 1928-32 i ca 95 exemplar.



Red

Autovia på auktion i Österrike leder till en Arab

Text ur auktionshandlingarna: "Bilen har omhändertagits och ställts ut av automobilmuseet i Stainz, Österrike. Detta är ett utmärkt exempel på brittisk bilingenjörskonst och bilen har brittisk registrering och dokumentation. Chassi numret är 63143 (ägdes 1984 av Colin Readey och beskrevs som ett specialbygge, red).

Det finns engelska sportbilar från 30-talet som alla har hört talas om såsom SS100 och Invicta. Sedan finns mindre kända märken som Arab och denna eleganta vagn, Autovia.

Autovia var ett mycket kortlivat märke. Grundades 1937 i Coventry som ett dotterbolag till välkända Riley (*fel, red*). Bilarna var dyra, lyxiga och sportiga. En marknad som redan var mättad av mera prominenta tillverkare. Två saloon karosser fanns att välja mellan, den ena en limousin. Totalt tillverkades endast 38 fyr-dörrars salooner. Därutöver såldes sex rullande chassin - denna bil är byggd på ett av dessa.

Autovia visade sig vara ett dyrbart experiment som till slut gjorde att Riley gick i konkurs 1938 (*fel, red*) och togs över av Nuffield organisationen. I och med detta försvann Autovia för alltid.

Detta är den enda Autovian som fick en två-dörrars roadster kaross i aluminium och det som sätter denna roadster i kontrast till många andra brittiska sportbilar från den här tiden är motorn, en 3 liters V-8 på 125 HP. En mycket snabb bil, och mycket eftertraktad. Endast åtta Autovia lär finnas kvar och denna har (överlägset) den mest eftertraktade karossen. Bilen är en av auktionens stjärnor."

Red kände inte till det brittiska bilmärket Arab och blev nyfiken:

Arab var en engelsk bil med hög prestanda, konstruerad av Reid Railton och tillverkad i Letchworth, Hertfordshire mellan 1926-28.

Bilen kom till efter diskussioner mellan J. G. Parry-Thomas, konstruktionsingenjör vid Leyland Motors, Reid Railton, hans assistent och Henry Spurrier, ordförande i Leyland Motors. Leyland hade tillverkat 50 stycken fyrcylindriga motorblock avsedda för snabba skåpbilar - ett projekt som aldrig blev av. De tre diskuterade vad man skulle göra med blocken och man beslöt sig för att bygga en 2-liters sportbil.

En prototyp byggdes och togs till Brooklands Easter Meeting 1924. Motorn hade en överliggande kamaxel med samma ovanliga ventiltfjädning som fanns på Parry Thomas's Leyland Eight. Bilen var bakhjulsdriven via en fyrväxlad Moss låda och vinkeldrev från E.N.V. Engineering Co. (heter så pga att detta brittisk-franska företag tillverkade v-ställda flygplansmotorer, på franska "en V").

Arab var en av de första engelska bilar med elektrisk bensinpump. Produktionen startade 1926 på Leylandfabriken i Letchworth med två modeller; en sportig med lågt chassi och touringmodell med högt chassi.

Det gick att få två- och fyradörrars karosser på det höga chassit till £525 och sannolikt endast en tvådörrarskaross på det låga chassit till £550.

Parry-Thomas omkom i mars 1927 när



Bilen såldes för €80.280

han försökte återta hastighetsrekordet till lands i sin bil Babs (se nedan). I och med hans död tappade Railton intresset för Arabprojektet och Letchworth fabriken stängdes efter att endast ca 6-7 bilar tillverkats. (Vad gjorde man med de återstående 43 blocken? Red).

Lagret av komponenter köptes av Thomson & Taylor som var verksamma vid Brooklands och ytterligare några bilar sammansattes. Thomson, Taylor, Railton och Perry-Thomas, alla kan kopplas till Riley Brooklands. (Se föreg. sida)

Två Arab vagnar, båda av låg-chassi modell, finns bevarade.



1926 Arab Super Sports Low-Chassis Tourer

Några före/efter bilder av Babs



Inför rekordförsöket 1927



Babs begravs på stranden 1927

Babs kom till som greve Zborowskis Chitty Bang Bang 4 (även känd som The Higham Special) och byggdes 1923 av Clive Gallop. Bilen var ännu under konstruktion när greve Zborowski omkom på Italian Grand Prix i Monza 1924 där han körde för Mercedes fabriksteam. Parry-Thomas köpt bilen av greve Louis Zborowskis dödsbo för £125 och modifierade chassi och motor och bytte ut karossen med landhastighetsrekordet i tankarna.

Pendine Museum of Speed öppnades 1996. Här står Babs. →



Uppgrävningen 1969



Världens största containerfartyg... och en Riley



Förra sommaren kom världens största containerfartyg till Köpenhamn. Det var Majestic Maersk. Byggt 2013 vid Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co Ltd. i Korea. 400 meter lång, 59 meter bred och motorstyrka på 2 x 43.000 BHP. Det är det andra av totalt 20 likadana fartyg som Maersk beställt och som ska sättas i trafik inom två år. Hon har nio nivåer över däck, tio under. Kapaciteten är 18.270 containers (TEU, Twenty-foot Equivalent Unit) som, uppställda på rad, skulle räckta 11 mil.

Alla 23.000 1½ och 2½ liters RM Rileys tillverkade skulle få plats på detta enda fartyg!

Red körde inte dit med sin Riley, men... i april 1989 kom världens då största containerfartyg till Århus i Danmark där red råkade bo. Fartyget hette Mette Maersk och tog 4.300 TEU. Och den gången körde han ner till kajen och fotograferade sin 4,5m långa bil med 55 BHP framför Mette Maersk med sina 300 m och 53.600 BHP.

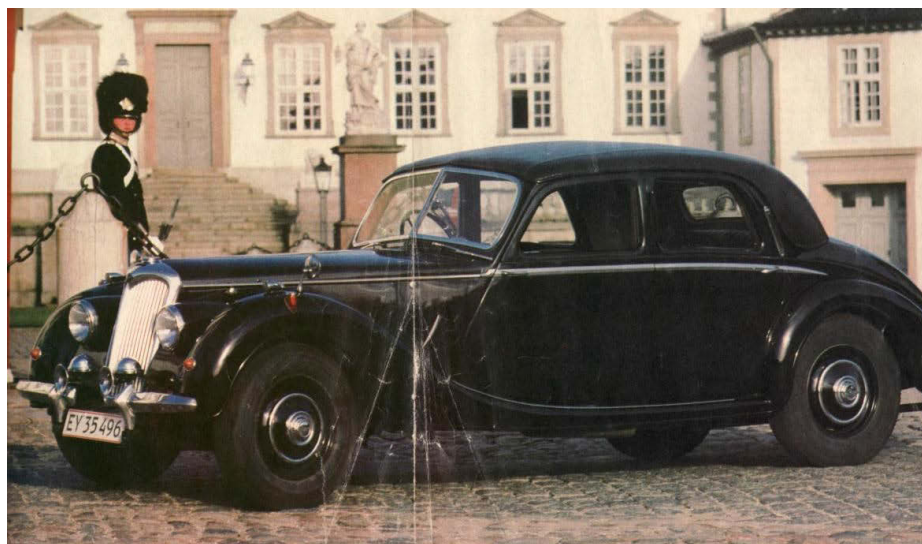


Riley 58 S 3035

Jeg købte den på en auktion i Ålborg i maj 1999 af en mand fra Nibe. Han var elektriker og hed Torben Hermansen. Jeg bruger bilen til veteranløb, kørsel med konfirmander, bryllup m.m. Ved et veteranløb for nogle år siden mødte jeg Palle Winther. Jeg købte Riley's historie af ham.

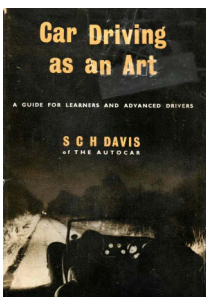
*Leif Andersen
Løkken, Jylland*

När red ber Leif om historien visar det sig att pappren om bilens historia stulits. Några tidigare ägare var Henning Thyrré Palle Winther och Frederik Johansen. Fotot t.h. är ur danska tidningen *Bilen, Motor og Sport* cirka 1980. Butlerlam-porna är utbytta mot kromade signalhorn.



Fotograferad vid drottningens sommarresidens Fredensborgs slott väster om Helsingör av tidigare ägaren Henning Thyrré

Going foreign ... att göra som infödingarna



I boken *Car Driving as an Art* från 1952 finns ett kapitel med titeln "Going foreign" där det ges tips inför bilresor till andra länder (än Storbritannien). Så här skriver man om Sverige:

I Sverige gäller det att "hålla till vänster" vilket av någon anledning tydligen är svårt. Det finns få backar och vägarna är långa, raka och något smala. De är dessutom så lika varandra att det är lätt att köra fel. Omkring Stockholm finns breda huvudleder vilka är utmärkta men ingenstans i landet är skyltarna lätta att tyda.

På vintern behövs snökedjor för om du är involverad i en olycka så är det bilen utan kedjor som är boven. Eftersom vägarna mestadels har sluttande sidor (are cambered) lämnar plogbilarna ett lager is på kanterna när de tar bort snön och det är skäl att ta det försiktigt tills du blir bekant med underlaget. Under sådana omständigheter bör man inte

bromsa för kraftigt. Kör alltså inte för fort över ett backkrön för att sedan upptäcka ett hästdraget timmerlass mitt på den smala vägen.

Det är heller inte att rekommendera att gira ut mot sidan av vägen även om snön ser jämn och bra ut. Det finns nämligen djupa diken på var sida i vilka plogbilen slungar snön, och där hamnar du då. Och väl där kan endast ett par hästar från närmsta gård dra upp din bil även om svenskarna tillverkar ett utmärkt uppdragningsredskap som lätt kan fällas ihop och läggas i bagageutrymmet.

I Sverige gör man saker och ting lite annorlunda för att få utländska förare att hålla sig på alerten. Västerstyrda bilar har företräde där två likvärdiga vägar möts. Vägvisarskyltarna har en pil på allmänna vägar och två pilar på huvudleder. Det finns inga vägnummer och man behöver en särskilt broschyr där lokala skyltar förklaras.

*Red
vars farfar var född i Hököpinge 1883
men flyttade till Malmö 1899*

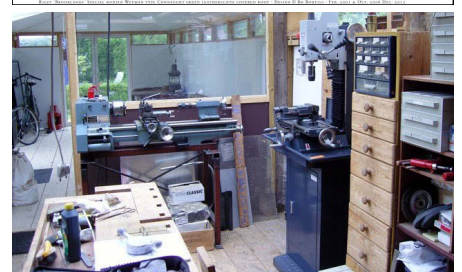
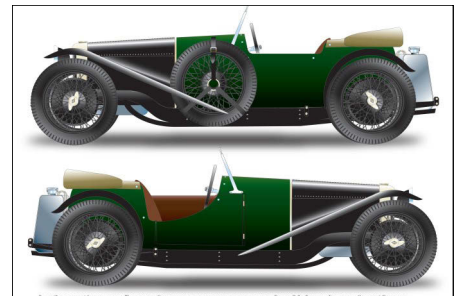
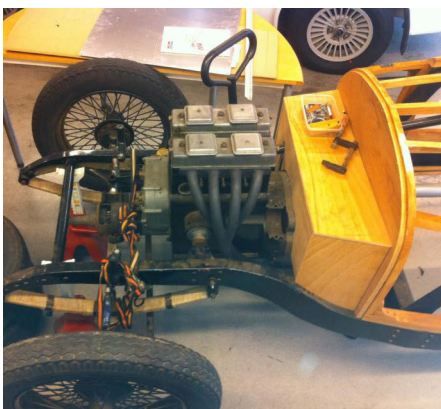


En Brooklands Special tar form i Köpenhamn

Her ses hvor langt jeg er kommet, jeg skal være på Ole Sommers museums værksted i Nærum til vinter og det bliver skönt, med gulvvarme! Jag tar med mina maskiner til Sommers Museum - dom har inte såna.

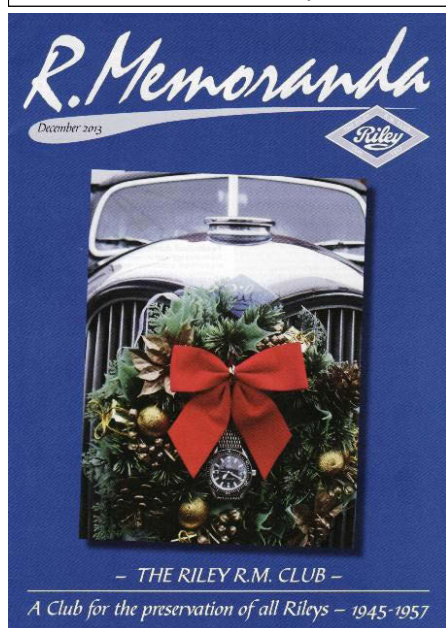
Karrossen skal nu beklædes med 1mm aeroplanfiner og derefter med leather-cloth i dyb Connaught green.

Bo Bonfils



RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda December 2013**

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

Articles

Riley RM Club årsmöte: omsättning: £152.000, antal medlemmar: 1626, bilar i databasen: 8090

Två Pathfinder garagefynd: en i Nottingham och en i Valencia.

Garagefynd i New York: RMC Roadster 58SS3612
 From the Internet Forum: Fitting sunroof to RME/
 Gearbox tensioning cable/Fuel gauge/Dynamo charge
 rate/Fan belts on RMB/RMA brakes
 Riley RM Club awarded best club stand at NEC again!
 Book review: The Rebuilding of Cara Mia IIB an AUTO
 Biography (260 sidor om en RM renovering) Pris: £20

Events

Scottish National Riley Weekend 23-25 May, Eddleston
 Guernsey Channel Island RM Riley visit, 16-23 June
 RM Club National Rally, 9-10 Aug, Wortley Hall

Cars for sale

RMB 49, garaged since early 70s, £2000
 RMB 48, good condition, reluctant sale, £8250
 RME 54, complete and in one piece, £2250
 RMH 55, needs complete restoration, £1000
 RME 54, good condition, £3250
 RMA 50, very reluctant sale, beautiful, £7500
 RMC 50, USA import, £19000
 RME 52, body excellent, engine not running, £2750
 RME 54, would benefit from some paintwork, £5000
 RME 54, excellent, unrestored, £10000
 RME 55, daily use, £5000
 RMA 51, for restoration, £2000
 RME 53, requires restoration, £2000
 RMA 49, restoration project, £1000
 RMB 47, in need of restoration, £3000
 RME 55, now for sale due to bereavement, £9500

R. Memoranda Jan/Feb 2014

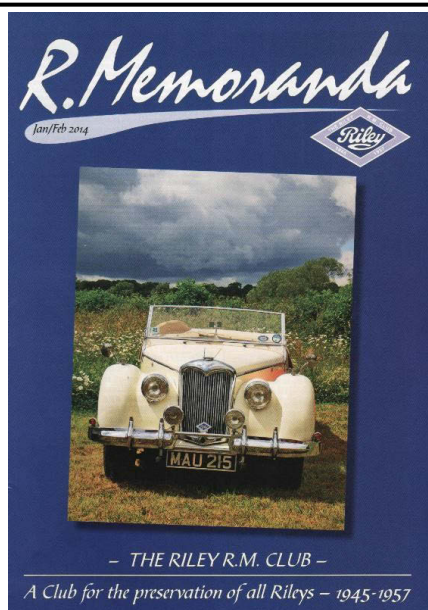
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Cover

Martin Slater's beautiful Roadster

Articles

New Bonallack Woody identified
 Two weeks, 4500 miles of Riley Motoring in RMC Ro-
 adster (Seattle to Oklahoma) by Steve Tate. Part II
 From the Internet Forum: Aluminiumpolering/
 Originalitet!/Flushing cooling system/New exhaust/
 Roadster semaphore indicator trim panel/Starting a '47
 RMA

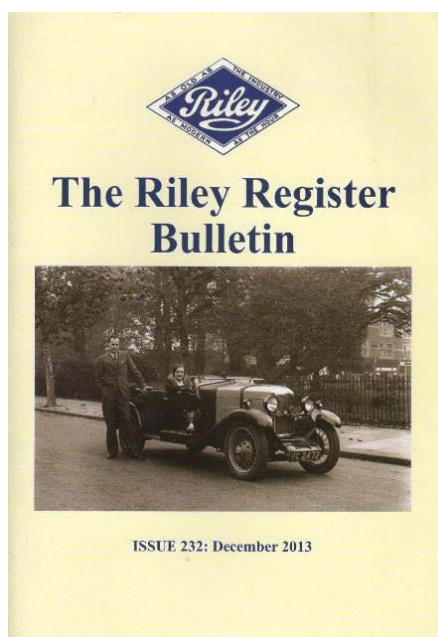
**Events**

Se föregående nr +

The All Riley Clubs Annual Dinner, 7 February, Slindon
 The Goat Bash (maskeradstiltställning med frågesport!), 9
 Feb, The Skeytton Goat, East Anglia
 RM Club Pennines Area 2014 Dinner, 9 March. Wetherby
 Welsh Weekend, 18-20 April, Llangollen
 Tour de Picos de Europa 2014, (färja Portsmouth-
 Santander), 11-19 May
 Association of Riley Clubs, Caux Rally, Allouville-
 Bellefosse, Seine Maritime, Normandy, 5-6 July
 Bacchanalian Week, 10-17 Aug, Longford, Derbyshire
 Pennine Weekend, 3-5 Oct, Bridlington, Yorkshire

Cars for sale

RME 52, opportunit. to purchase unfinished project, £2600
 RME 54, complete and in one piece, £2250
 RMB 51, great basis for restoration, US\$ 5000 (Chicago)
 RMA 50, very reluctant sale, beautiful, £7500
 RME 53, ex police vehicle, needs t.l.c., £5500
 RME 54, would benefit from some paintwork, £5000
 RMB 48, good condition, reluctant sale, £8250
 RMH 55, needs complete restoration, £1000
 RMB 49, garaged since early 70s, £2000
 RME 53, body, interior, roof, sound, £2500
 RMA 51, for restoration, £2000
 RME 53, requires restoration, £2000
 RMA 49, restoration project, £1000
 RMB 47, in need of restoration, £3000
 RMA 46, for restoration, 36-S-10554, £2500
 RMA 52, Pickup Special "Tutti Frutti", £3300

**The Riley Register Bulletin
December 2013, Issue 232**

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

Articles

Fel i förra numret: S.M. Riley Photographs ska var S.M.
 Jones' Riley Photographs. Alltså behöver vi inte längre
 undra över vem S.M. Riley var.

Rileytrampbilar

My Rileys 65 years ago, Hugh Langrishe

Unusual Riley 1936 Adelphi 12/4 & 15/6

Unreliable Electrics Part 6 - SU Fuel Pumps

Photographs from the Harding Collection - En serie

härliga 30-tals bilder av folk och Rileys

Riley Brooklands KD 5340 (chassi nr 8043)

Riley radiators (med 7 bilder), Chris Pack

The S.M. Riley photographs (förklaring)

Clutch explosions, Bill Mount (svar på reds inlägg)

ADU 27, the "genuine fake" 1934 Alpine Trial Gamecock

Lost: A 1936 Kestrel, chassis no 26F2527

**The Riley Record 4/2013**

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

Cover

Gordon Thomas' splendid Autovia Saloon

Articles

Two-Point-Six Register, Bernie Peal

A tale of two Rileys (One-Point-Five)

The Riley Register 57th Coventry Rally 2013

Vintage Sports-Car Club Cadwell Park June 8

One-Point-Five Engine Numbers

Ards TT unravelled, 1928 and 1929 Ards TT Race

Events

Le Mans Classic, 4-6 July 2014

Cars for sale

1932 Monaco Plus Ultra, stunning condition, £15000

1968 Riley Kestrel, good condition, £3500

The Riley Record 6/2013**Articles**

The Restoration Show at Shepton Mallet

Riley on patrol (polisbilar)

Pathfinder round Australia

Book reviews: 1) Carscapes

2) The Great North Road then and now

Collectors Corner (Riley automobilia, plaketter)

Classic Car and Bike Show, Winter Gardens, Blackpool

Kaye Don - Riley Driver

Chairman's views

Events

National Rally 2014, 11-13 July, Steeple Ashton

Sommarmöte 2014

Detaljerat program för sommarmötet i Gävle 31/5-1/6 bifogas som ett separat blad med detta nummer av Rileybladet. Programmet finns även på vår hemsida. En rapport från sommarmöte, årsmöte och rally kommer i nästa nummer.

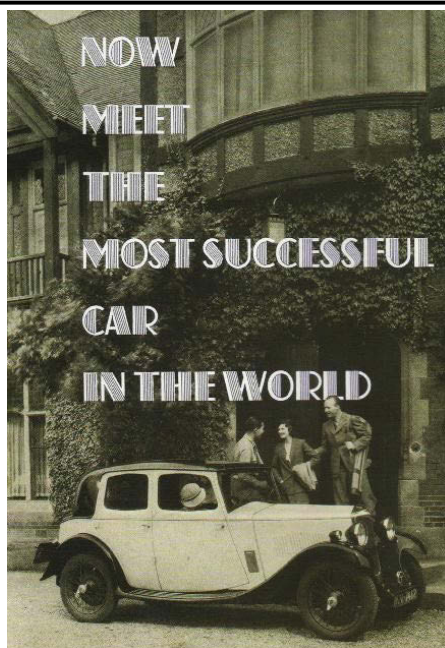
En Falcon i Halland

Nej, ingen pilsner! Red får ett mail från Johnny Johansson (070-5420091) som har Rileydelar han vill sälja. Han bor öster om Laholm. Red kör dit. Det tar en timme. Ett rostigt chassi. Inget synligt nummer. Enligt ett engelsk registreringspapper 22T 1114. Har tillhört en 1935 år Riley 1½ Litre Falcon (enligt Styles bok). Bakaxel, fjädrar, framaxel, 4 ekerfälgar med oanvända däck, ett motorblock (BMC replacement), topplock, sump, två vevaxlar, en grill, dubbla SU förgasare (nya), 4 (nya) Hartforddämpare. En ratt. Inga karosdelar, ingen inredning, inga instrument, ingen startmotor, generator etc, etc.

Var kommer delarna ifrån? Låg utanför en gammal gård på Själland som Johnny hjälpte till att renovera åt en kompis. Hur kom delarna dit? Red kontaktar mannen på reg pappret, Steven White i Leicester. Inget svar.

Uttråde

Sten Wigrell (82) har av hälsoskäl lämnat klubben. Han är en av våra allra tidigaste medlemmar (nr 5). Sten har alltid haft ett oerhört starkt intresse för äldre bilar, särskilt engelska och italienska, och tog generöst emot entusiaster i sitt hem i Danderyd och på sommarvistet Mjölkebo, där han i många år härbärgerade sin stora samling med bilar, som räddades undan skrotdöden. Sten Wigrells RMA ägs numera av Lars Jonsson i Lit.



Baksidan på senaste The Bulletin visar framsidan på Rileykatalogen för 1934

Rileykatalogen för 1934 var utgiven i form av en vackert inbunden bok med titeln "Now Meet The most Successful Car in the World". Inledningen börjar: "Titeln på denna bok är djärv, kanske t.o.m. skrytsam. Men tillverkaren som hävdar att deras produkt är inget mindre än den mest framgångsrika bilen i världen kommer att förlåtas, när nya ägare upptäcker att titeln är befo-gad."

Som kommentar skriver David Styles i As Old as the Industry, sid. 98: Vad, frågar man sig, utgör framgångsrik i bilvärlden? Främst förmodligen att företaget kan hålla sig kvar och utvecklas i denna konkurrensutsatta industri. Den unge, moderne, bilföraren kommer knappast att minnas namn på en gång berömda bilmärken som sedan länge försvunnit. En gång var de samtida med, och konkurrerade med, Riley.

Att så många märken misslyckats med att hålla sig kvar på banan i vad som nog är en av de mest fascinerande och konkurrenspräglade industrierna överhuvudtaget, är knappast förvånande.

Vad som däremot är intressant att understryka är att bland alla dessa märkens och företags hastiga kliv till berömmelse, och lika brådstörtade fall i glömska, så har The Riley Company under sina 35 år som motortekniskt företag hållit, stärkt och utvecklat sin status på ett sätt som ger uttryck för bilismens själva väsen.

Nya medlemmar

307 Christer Almén
Kantorsgatan 13
602 10 Norrköping

Tel. 011-31 25 83

Christer kör MGTC

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
Mobitel. 070-530 62 25
e-post: erikhamberg@telia.com

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
Mobitel. 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 2014. 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
Kungliga Bibliotekets samlingar
The Riley Club of Western Australia



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