

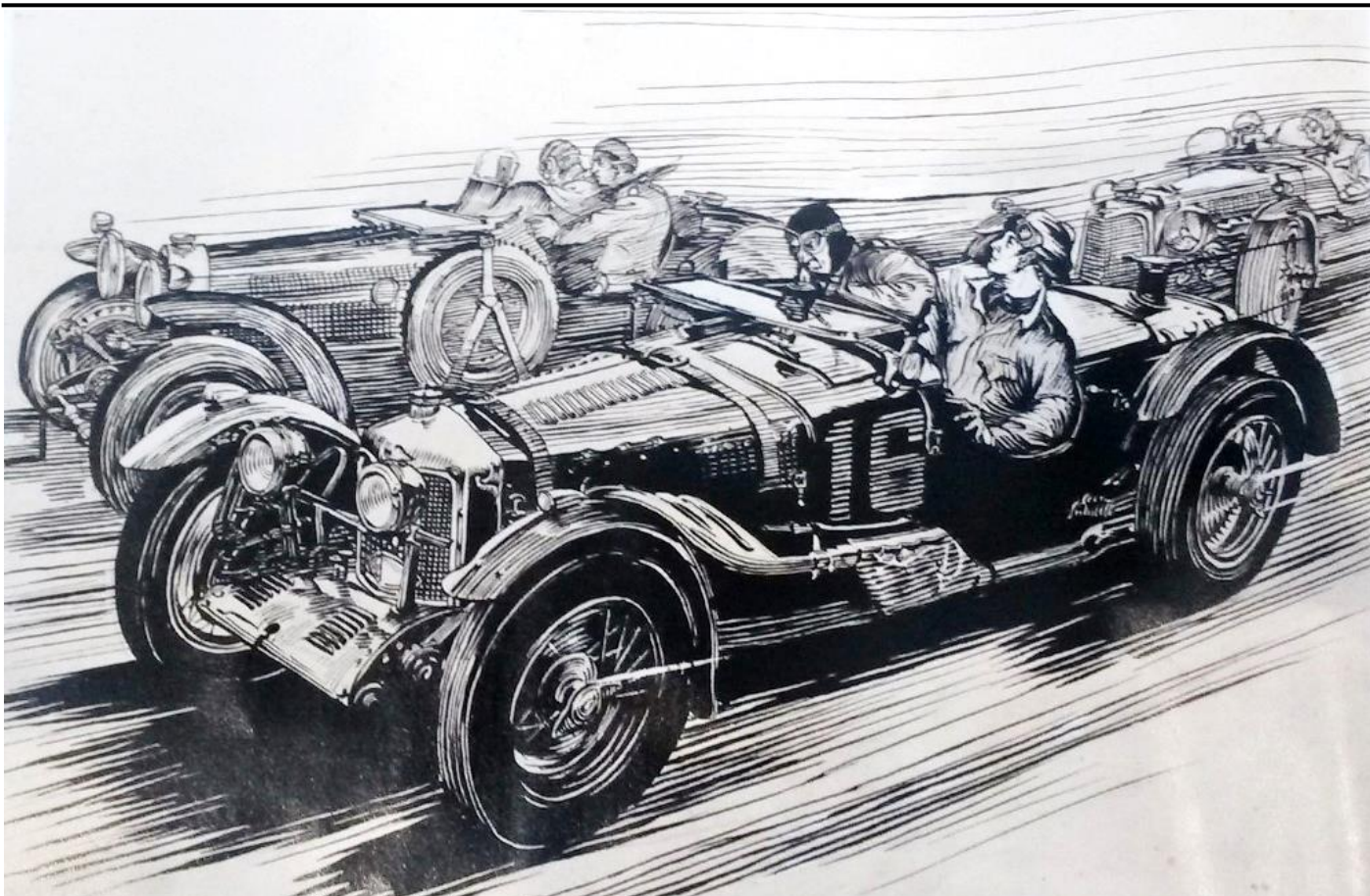


RILEYBLADET

Nummer 1, 2021

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 43



Vile Bodies i farten

Brooklandsbanan i Surrey under storhetstiden kring 1930. För tidens unga jet-set-gång var Brooklands en mycket häftigare plats att umgås på än tråkiga gamla kapplöpningsbanan Epsom. Här var "The Bright Young Things" som figurerade i Evelyn Waughs bok *Vile Bodies*. Killar och tjejer som hejade på rivaliserande röda Bugattis, gröna Bentleys och blå Rileys som far runt den stora banan. Lukten av palmolja och högoktanig bensin blandad med Chanel och turkiska cigaretter. Här finns Bunty i den där fullständigt löjligen hatten och den gräslige Totty, mer än lite berusad, ivrigt spejande efter tjutande Bugattis, rytande Bentleys och vinande Rileys.

Aldous Huxley var en annan framträdande romanförfattaren under Brooklandseran. Han körde en röd touring Bugatti med duvgrå läderklädsel. Hans fru Maria lotsade honom eftersom Huxleys syn var så dålig att han inte skulle ha kunnat upptäcka en stoppskylt innan han hade lindat sin vackra bil runt den.

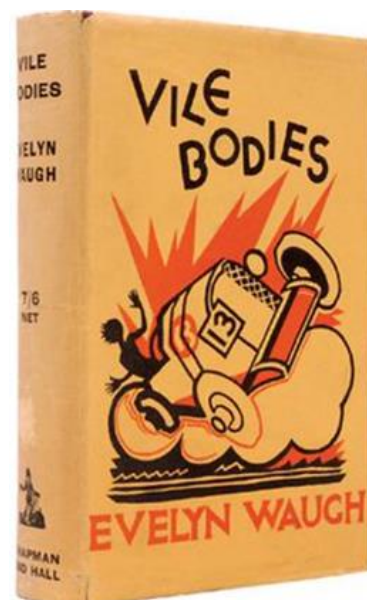
En Bugatti var gjord för att fara fram genom södra Frankrike som en MG var för att pila runt från en fest till en annan i Gloucestershire, eller jaga uppför en improviserad Hill Climb.

Mellan de två världskrigen, och förutsatt att du hade pengar, valde du kanske mellan en robust och oerhört snabb Lagonda eller en utsökt, om till synes mer känslig exotisk Alfa Romeo. Eller varför inte en Riley Brooklands...

Tidens brittiska bilar, typ Riley Stelvio, var mestadels klädda i fyrkantiga karosser, motsvarande en välskuren weekend kostym för lantstället. En Rolls-Royce, inte en bil för The Bright Young Things, motsvarade en strikt dinner jacket (sv. smoking).

Vile Bodies är Evelyn Waughs andra roman, publicerad 1930. Den är en satir över "The Bright Young Things", de rika överklassungdomarna, som festar i London efter första världskriget. Boken

finns inte på svenska men *vile body* kommer ur Filipperbrevet i King James Bible från 1611 och betyder ungefär förtappad person.



Ordföranden har ordet

Styrelsen höll ett sammanträde i mitten av mars 2021 genom att använda "Zoom" på Internet. Vi kunde då konstatera att det fortfarande är ovisst hur och när vi kan arrangera träffar i sommar. Vi beslöt därför att skjuta fram avgörandet till ett extra styrelsesammanträde den 6 maj, då vi vet lite mer om hur det har gått med vaccineringen av Sveriges befolkning. Vi får också hoppas att gränserna till Danmark och Norge åter är öppna i sommar, så att vi lite mer obehindrat kan besöka veteranbilsaktiviteter på andra håll.

Möjligen kan vi anordna årsmötet via Internet. På så sätt kan fler deltaga utan att resa långa vägar. Möten via Internet har kommit för att stanna och är enkla att koppla upp sig på. Kamerafunktionen finns i alla datorer numera och alternativt går det att använda sig av en mobiltelefon om man inte har tillgång till dator eller surfplatta. Mer information kommer således i maj och vi använder då sannolikt epost för att nå ut med informationen. Kontrollera att din epost i medlemsmatrikeln är aktuell. Titta även på hemsidan, som nu har ny layout.

Effekterna av Brexit börjar visa sig nu. Det blir dyrare och tar längre tid att skaffa reservdelar från Storbritannien. I regel får vi nu betala tull för det som

importeras och sedan tillkommer moms. Förut fick vi betala engelsk moms, VAT, som var 20%, men nu är det svensk moms, 25%, som gäller. Tullsatser verkar variera, antingen 5%, men oftast 10%. Biltidskriften Klassiker innehöll en artikel om detta på sidan 25 i sitt mars/aprilnummer. Men sök annars information på Internet.

I samma nummer av Klassiker hittar man en artikel om Förenade Bil som nu firar 100 år. På en av sidorna skymtar en RMA eller RMB i ett skyltfönster, annars inget om vårt märke. Däremot innehåller numret innan av Klassiker, februari/mars, en fin artikel kallad "Lyx i halvskala" om Olle Johnsons härliga vinröda Riley 1300 från 1969; ett fem sidor långt reportage med fina bilder om denna ovanliga och vackra modell. Men inte nog med det: tidskriftsnumret innehåller även en sida med rubriken "Hem till hantverksbyn", där vi kan se hur det ser ut hos Blue Diamond Services Ltd. som numera finns på Bicester Airfield i Oxfordshire. Där har de gamla byggnaderna, inklusive två hangarer, från andra världskriget kommit till heders i den hantverksby som bildats under namnet "Bicester Heritage Ltd." Ett par fina Rileyvagnar (Monaco, Imp m.fl.) illustrerar artikeln.

Erik Hamberg



I The Riley RM Clubs senaste medlems-tidning R.Memoranda skriver "Sociala medier teamet" följande:

Sedan lanseringen på Facebook (FB) 2018 av den "officiella" RM Club-sidan står det klart att medlemmarna vill ha en mer interaktiv närvaro på FB. Som svar på detta har klubbens arbetsgrupp för

sociala medier startat en ny grupp sida; The Riley RM Club Group. Detta för att erbjuda en plattform för RM Clubs medlemmar att kommunicera på ett bra sätt och dessutom öka kännedomen om klubben i allmänhet.

Gå med i vår nya **The Riley RM Club Group** på FB och bli en del av den fortsatta utvecklingen av gruppen på sociala medier.

*The Riley RM Club
Social Media Team*

Svenska Rileyregistrets reservdelslista

Klubben har ett lager av nya reservdelar. Nu när det har blivit krångligare att köpa från Storbritannien gör ni klokt i att kolla vad vårt lager har att erbjuda. Listan skickas per e-post till alla som önskar en. Hör av er till Erik Hamberg eller red.

Klubben har även ett lager av begagnade delar, främst för RM. Fråga Erik Hamberg eller Börje Drakenberg.



Äntligen kommer den igång, butiken där du kan köpa Rileyrelaterade produkter. Såväl med klubbens märke som med Rileyloggan.



Klistermärke

diameter 70 mm
Pris 2 st: 40 kr
Pris 4 st: 60 kr
fler än 5 st: 12 kr st



Broderat märke.

Mycket hög kvalitet. 70 mm
Passar lika bra på klubbblazern som på jackan Pris: 50 kr



Svart bomullskeps

justerbar storlek.
Pris 100 kr



Mugg,

Klubbens jubileums-mugg
35 år
Pris: 50 kr
Endast ett fåtal kvar.

Du beställer genom att skicka epost till roland@rolandharaldsson.se
Jag skickar och du får med en faktura.
Porto tillkommer på angivna priser

Mer är på gång, pins, nyckelring, pintglas mm

Blandat från redaktören

Läste i Nuffield News Exchange från juni 1948 att Mohammed V, sultanen av Marocko, hade köpt en 1½ liters och en 2½ liters Riley av Nuffields agent i Tangier (Spanska Marocko) Messrs. Ellis & Cie.

Mohammed V var sultan av Marocko 1927-1953 och kung 1955-1961. Han avsattes av fransmännen i augusti 1953 (för att han understått sig att köpa engelska bilar?). Mohammed V och hela hans familj landsförvisades först till Korsika och sedan i januari 1954 till Madagaskar.

1955 återkom familjen till Marocko. Mohammed förklarade Marocko självständigt och tog titeln "kung". Han avled 1961, 51 år gammal, på operationsbordet på slottet till följd av ett smärre kirurgiskt ingrepp. Det hela var lite skumt och går att läsa om på en.yabiladi.com *suspeced surgery*

Mohammed V efterträddes av sin äldste son, Hassan II. Står det några Rileys kvar i något av slottsgaragen undras?

Kärt barn har många namn heter det. *Wheel spats* som jag nämnde i förrförra numret av bladet är tydligen ett sådant. I Rileys reservdelsskatalog kallas de *wing covers*. I Automobiltteknisk ordbok från 1935 (nämnd i förra bladet) hittade jag ännu ett namn, *wing shield* vilket översätts med "extra stänkskyddsplåt för stänkskärm". I en artikel om Adler i Autohistorica kallas de "strömlinjekåpor bakom hjulen".

□ En 40-årig engelsk tvåsitsig sportvagn har sålts på en auktion för i det närmaste 10 000 kronor. Det skedde nyligen i Cheltenham i Gloucestershire, och bilen var en Riley "Redwing" i utmärkt skick, troligtvis den enda kvarvarande vagnen av denna modell. Bilen ägdes av en lärare, som var ungarl och som dog för någon tid sedan. Vid auktionen "slogs" både engelska och amerikanska köpare om vagnen, men det var en engelsman som tog hem bilen.

Den 26 mars 1963 hade Svenska Dagbladet en liten notis om en bil som man tydligen tyckte var väldigt dyr, ovanlig eller bådadera. Nyfiken på den dyra Redwinger Rileyn kollade jag i The Riley Register Bulletin för juni 1963 och får se en bild av bilen, en 1922 års Riley



Sultan Muhammad V klädd i traditionell djellaba, med sin son den blivande kung Hassan II av Marocko, mindre bekväm, i västerländsk kostym, slips och fez. Han sitter i en Panhard limousine trampbil. Året är 1930. Sultan Mohammed V uppskattade fina bilar och valde noga ut sina paradbilar. Hans första var en magnifik Farman A6B med kaross av Million-Guiet (nedan).



Sports 2-seater, populärt kallad Redwinger. Säljaren hette Dr Ross och köparen Mr. Allen. 10.000 kr den gången motsvarade ca £800. I dagens penningvärde ca 110.000 kr eller £10.000.



Kan rekommendera en fin liten film på YouTube. Den presenterar en mycket tidigt vit Riley Roadster med rattväxel. Gå ut på YouTube och skriv in: Riley Roadster RMC 1949

Många av mina Rileyvänner har flera Rileys och även bilar av andra märken. Har själv fullt upp med en Riley. Men om jag skulle göra tankeexperimentet att jag ville ha en bil till, en Riley eller en av annat märke, vilken skulle det då vara? Jag har tänkt så det knakar och vad kommer jag fram till?

Ja, vad kommer du själv fram till? Sug på den karamellen.



Fri parkering?



Monopol, detta fantastiska spel. I originalet hette staden Atlantic City (150 km söder om New York) med Boardwalk som dyraste plats. Hamnade man där och någon annan spelare ägde den berömda strandpromenaden med hotell, ja då var det så gott som kört. Spelet kom på svenska 1937. Spelplanens tomter fick namn efter platser och gator i Stockholm.

Albert Bonnier Jr bestämde vilka gator som skulle utgöra tomter på spelplanen; Västerlånggatan blev den billigaste, Norrmalmstorg den dyraste.

Vad föreställer den lilla Monopolbilen? Många håller på Kurtis Kraft Midget racerbil. Andra förslag är 1934 Mercedes Grand Prix W25, Maserati 8CTF, eller Alfa Romeo 158.

Red som spelade mycket Monopol under sin uppväxt minns tjaftset om vem som skulle ha bilen. Alla ville ha bilen. Man hade ju ett mentalt övertag redan innan spelet börjat genom att ha bilen att köra runt på Stockholms gator och inte anlända till Strandvägen som ett strykjärn, fingerborg eller skottkärra.

Riley på Norrmalmstorg tillhör förstås inte spelet. Den är tillverkad i skala 1/76 av Autosculpt Miniatures och kunde, i alla fall 2011, beställas via The Riley RM Club med valfri färgen och reg nr.



Monopolracern



Mercedes Grand Prix W25



Kurtis Kraft Midget Racer



Alfa Romeo 158



Maserati 8CTF



Klassiska pjäser

Red

Two-Point-Six i Sverige

Christer Ahlin hade länge ansett att det fanns fler Two-Point-Six i Sverige än de två som ägs av vår medlemmar. Tack vare ett register på Landsarkivet i Härnösand vid namn WinCars hittade red nyligen 124 Rileys däribland två Two-Point-Six.

Och så har vi "Huddinge bilen" som var på omslaget av förra Rileybladet. Riley Motor Clubs sakkunnige på Two-Point-Six, Bernie Peal sade sig ha tytt chassinumret på den suddig bilden. Han skriver:

I think I have managed to discover the identity of the car from the very poor photo of the chassis plate! The last three numbers appear to be 043 and by check-

ing my factory records, I have identified it as: UAJS 3/ 1043 It is a Left Hand Drive, Overdrive, Export model in Charcoal and Frilford Grey with Maroon seats. It finished construction on 31/01/1958 at the Cowley factory. I do not have the engine number.

I believe this information is correct as there were very few LHD cars built and this is the only one that ends in 43.

Frilford Grey är en mellangrå färg. Frilford (212 inv.) är en by 5 km söder om Abingdon. Kollade Frilford på nätet. Inte speciellt grått där inte. Fin golfbana och vackra gamla villor och en pub som heter The Doghouse (Hundkojan).

Bilfärger ska helt enkelt ha aptitretande namn som frestar till köp. Volvo PV lockade 1955 bl. a. med Californiavit, Kejsargrön, Dohjortsbrun, Vattenfallsblå och varför inte i Televerksorange. Fast skulle man ha en sådan fick man nog gå till arméns överskottslager. Idag kan du välja en Volvo i Fusion Red, Onyx Black, Thunder Grey, Glacier Silver, Chrystal White Pearl eller Burs-ting Blue. Allt på engelska förstås. Att uttrycka sig på svenska i dagens marknadsföring är ju töntigt. "Nothing sucks like Electrolux". Så ska det låta!

Red



Riley Two-Point-Six i Sverige

Chassi nr	Kaross nr	Motor nr	Färg	Inredn	Styrning	Ägare	Anm.
UAAA 23/737			Svart		RHD	580424 Registreringsbesiktigad i Stockholm 580912 Reg BD 38481, Norrbottens län 580912 Köpman Åke Bergholm, Piteå 581126 Entreprenör Martin Andersson, Allsån, Överkalix 601026 Körförbud 601031 Överförd till BRR 601031 Hem, äg. J. A. Andersson, Allsån 620206 Åtterregistrerad 641223 Skrotad	Högerstyrd för export Abingdonbyggd
UAJS 23/773			Mörkgrå/ Mellangrå Charcoal/ Frilford Grey	Röd	RHD	571114 Bilen lämnar fabriken i Cowley 571220 Typbesiktigad, Stockholm 580618 Reg AA 31401, Stockholms stad 580618 Ulriksfors Sulfitt AB, Stockholm 630329 Reg W 68969, Kopparbergs län 630329 AB Insjöns Tegelbruk, Hälgnäs 661230 Folke Carlander, Hälgnäs, Insjön 681014 Överförd till reservregistret 72 Reg AFM 319 1981-82 Kjell Kaptens, Rättvik 1983-91 Ingemar Hammare, Rättvik 1992 - Lennart B. Nilsson, Ljungby	"RHD Export". Tvåfärgad, mörkgrå upptill och mellangrå nedtill. Bilen hade hel soffra fram. Skin-klädseln är oxblodsrod. Vagnen var utrustad med överväxel.
UAUT 1/981		26R/U/ H/1499	Mörkgrön/ Ljusgrön	Grön	RHD	580122 Bilen lämnar fabriken i Cowley 600628 Reg S 58804, Värmlands län 600628 Motorcentralen, Malmgatan 12, Filipstad 601110 Reg T 56919, Örebro län 601110 Affärsbiträde Benny & köpman Per Erik Högstrom, Hällefors 610809 Holms Bilfirma, Kumla 610818 Förre bankbiträdet Rickard Buske, Kumla 681209 Överförd till Reservregistret 720301 Avförd Reg KWG 086 810320 Bror Hellberg 810320 Hugo Josefsson, Örebro 911112 Mats Gunnar Josefsson 960508 Nils Tony Fondelius, Örebro 970618 Pingstpastor, poet, pilot, trubadur, Nils F. Nygren, Gagnef 971001 Avställd 000821 Bertil Skagerstrand, Karlskoga	Cowleybyggd Kan en privatregistrerad bil stå på två personer?? Kanske om man är släkt och bor i Örebro län...
UAAA 3/1008			Svart		LHD	581009 Besiktningsgodkänd i Luleå 581020 Reg BD 38481, Norrbottens län 581012 Köpman Torsten Nilsson, Luleå 630726 Telearb. Bo Sören Fjällström, Luleå 631023 Reg A 33901, Stockholms stad 631214 Montör Erkki Sokki, Tumba 660117 Överförd till BRR 700901 Avregistrerad	Cowleybyggd
UAJS 3/1043			Charcoal/ Frilford Grey	Röd	LHD	Svårt att spåra utan reg nr.	Cowleybyggd Huddinge-bilen

Ur arkiven

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12896

470918 Reg C 8604, Uppsala län
470918 Byråsekreterare Gustaf Bertil Seth, Stäket
531110 Reg A 39181, Stockholms stad
531110 Förenade Bil, Stockholm
531111 Arkitekt Bo Larsson, Stockholm
550715 AB Svenska Bilfabriken, Saltsjö Järta
550805 Hofors Bilbolag, Hofors
550831 Reg X 34389, Gävleborgs län
550831 Gjutaren Sune Vallentin Selander, Hofors
570110 Reg AA 9253, Stockholms stad
570131 Lagerarb. Kjell Larsson, Hjorthagen
570718 Reg B 28329, Stockholms län, kortet saknas
660102 Försäljningsanmälan

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13092

Reg B 27410, Stockholms län, kortet saknas
531009 Reg X 24420, Gävleborgs län
531009 Frisören Bertil Lundin, Korskrogen, Färila
540514 Hem.äg. Per Olof Persson, Skåstra, Järvsö
540805 Röarb. Lars Artur Höglund, Trogsta, Forsa
561019 Överfört till BRR, Bilreservregistret
561128 Återreg
571218 Överfört till BRR, Bilreservregistret
610915 Avreg.

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 47 S 13267

480303 Reg D 5262, Södermanlands län
480303 Förs.chef Erik Håkansson, Gense Metall, Eskilstuna
500607 Förs. chef Gerhard Carlsson, Eskilstuna
550621 Fönsterputsare Sune Wallgren, Eskilstuna
561105 Chaufför Karl Boberg, Solkullen, Skogstorp
570723 Sörmlands Bil AB, Eskilstuna
570924 Reg U 37019, Västmanlands län
570924 Olle Olsson Bil AB, Västerås
571002 Berny Young, Västerås
580412 Olle Olsson Bil AB, Västerås
580610 Snickare Stig Holger Lundkvist, Hallstahammar
580903 Flygnavigator Sture Kenneth Dhalin, Västerås
581013 H.E. Olsson, Hedensbergs gård, Hedensberg
590416 Införtullad i Danmark

560105 Förenade Bil, Stockholm
560121 Chaufför Tom Croneld, Sollentuna
560816 Bilfirma Alvegard, Vimmerby
561027 Reg F 34258, Jönköpings län
561027 Konditor Per Andersson, Mariannelund
580310 Reg H 18038, Kalmar län
580310 Bilfirma H. Alvgard, Vimmerby
580414 Ritare Bertil Andersson, Storebro
590121 Bilfirma H. Alvgard, Vimmerby
590211 Busschaufför Arne Fasth, Vimmerby
600217 Bilfirma H. Alvgard, Vimmerby
600803 Reg E 35822, Östergötlands län
600728 Bilmekaniker Bengt Ahlvar, Dalkulla, Kisa
601029 Skrotad

1948 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 38 S 15124

490620 Reg A 39216, Stockholms stad
490620 Disponent Lennart Schöldin
500607 Reg T 15063, Örebro län
500607 Kamrer Claes Hedström, Örebro
520604 Reg A 58075, Stockholms stad
520604 Tjänsteman A. L.G. Arknäs, Bromma
541202 Ernst Nilsson AB, Stockholm
541231 Reg BD 20638, Norrbottens län
541231 Sägägare Erik Gösta Johansson, Överkalix
561231 Överförd till reservregistret
600930 Avförd

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12686

470819 Reg A27881, Stockholms stad
470819 Leg läk Sune Almkvist, Stockholm
520322 Reg B 11066, Stockholms län
520322 Köpman Gösta Sjöberg, Skebo Bruk, Häverö
520814 Ingenjör Gunnar Dahlén, Ekerö
530504 Reg A61437, Stockholms stad
530504 Regissör Per Inge Tågmark, Stockholm
551128 Reg B 28459, Stockholms län
551128 Fänrik Bertil Lagergren, Västerhaninge

RM Rileyklockor

Jag tycker att det är roligt att renovera klockor. Jag försöker alltid ha en fungerande klocka i min bil.

När det gäller förkrigs Rileys är det sällan ett problem. Fjäderdrivna klockor är ganska lätta att reparera och de visar tiden i ungefär en vecka efter att man vridit upp dem.

Men... du är nog medveten om svagheterna hos de elektriska Smiths/Jaeger klockorna som sitter i efterkrigs RM Rileys. Det är ovanligt att se en bil som har en som fungerar. De kan lagas men det verkar inte hålla och de slutar fungera igen. Den stora svagheten sitter i klen kontakt och en liten nål fäst vid balanshjulet. När balanshjulet roterar rör nålen kontakten och aktiverar en solenoid, en strömstyrd brytare, som ger den kick som behövs för att hålla igång balanshjulet i rätt hastighet. Dessa komponenter är rätt klena och är igång så länge klockan går. Inte så konstigt att de slits ut och slutar fungera.

Klockan i min Pathfinder sitter ovanför backspegeln och jag ville behålla originalutseendet och samtidigt förbättra dess tillförlitlighet.

Delarna i Smiths/Jaeger verket är utbytbara och i en sökning på internet hittade jag en firma som säljer en modifierings-sats för denna typ av klocka. Den ersätter den mekaniska kontakten och nålen med ett tryckt kretskort med optisk sensor som aktiverar solenoiden. Alla övriga delar av urverket är kvar och fungerar som förut och det syns ingen skill-



Full information om företaget som säljer kretskortet finns på clocks4classics.com

nad på klockans utseende. Kretskortet passar perfekt i urverket med endast denna lilla modifiering.

Det finns en detaljerad instruktion på företagets hemsida om hur man gör modifieringen. Lite "småttigt" men annars inte konstigt... om du känner till Smiths/Jaeger klockor!

Eftersom de flesta delarna inte byts ut är det viktigt att klockan är i god mekanisk funktion och rengörs och oljas före montering.

Urverket är ganska litet och det är lätt att kortsluta kablarna, särskilt i samband med testning och montering i instrumentbrädan. Se till att du har en låg säkring i kretsen innan du ansluter till batteriets 12 volt.

Artikel av Rob McGoun
ur The Riley Record 1/2021

red översatte
och har köpt ett kretskort som hans
veteran-urmakare får montera!

Serietidningen Fantomens bilalbum

Nedanstående samlarbild publicerades i serietidningen Fantomen nr 19/1954.

Men hur bra bilförare kan Mr Walker ha varit? Det blir väl inte mycket körning i Bengalens djungel där han rider sin häst Hero.

När Fantomen går på stadens gator som vanlig man bär han en rutig överrock och solglasögon men... på bilden t.h. har han "förklätt" sig till en domare som gangsters tänker ta död på. Fantomen-skaparen Lee Falk tycks i alla fall tro att bovarna går på den förklädnaden.

Mej lurar han inte.

Red

P.S.

Att "Fantomen" hette "Dragos" i Svenska Dagbladet från början 1942 och fram till 1980 (då den bytte namn till "Fantomen" även där) berodde på att man på tidningen förväxlade serien med "Mandrake" av samma upphovsman, som 1938 hade lanserats i Danmark under namnet "Dragos".

Fantomen har haft många samlarserier. Efterföljare till diverse stjärnsamlarserier var Fantomens Bilalbum. Det började med Volvo PV 444 i Fantomen 1953/11 och slutade med Ford Thunderbird i nr 1955/16.

Den avbildade Rileyn med delad kofångare visar att den är från senast 1951. Red har sökt efter exakt denna bild i andra sammanhang men inte hittat någon. Och så är det något märkligt med föraren. Kanske den vandrande vålnaden himself...



Motor: 56 hkr, 4-cylindrig.
Växellåda: 4 fram och 1 bak, synkronisering, golvväxel.
Vikt: 1.390 kg.
Utrymme: 4-sitsig.
Max. hast.: Ca 130 km/tim.

Riley är en engelsk bil med gamla goda anor. Redan 1896 bildades Riley Cycle Co. av familjen Riley och två år senare konstruerade och byggde Percy Riley den första bilen. En tvåcylindrig vagn, som gjordes 1907, var den första som hade avtagbara stålekerhjul. Sedan 1938 ingår fabriken i Nuffield-koncernen, där Riley är toppmärket i serien MG-Wolseley-Morris.

Här i Sverige är vår Riley mest känd genom insatserna på olika tävlingsbanor världen runt. Även standardvagnen har något av halv racer över sig och motorn har fler finesser som bara återfinnes på racerbilar. För de allra flesta är det säkert obekant att den mångomtalade engelska racerbilen ERA, som skall ta upp konkurrensen med de italienska, tyska och andra racervidundren, har en motor som tillverkas hos Riley. För folk som gillar smidiga snabba vagnar är Riley en av de mest idealiska.

Jakriborg Prix
har flyttats
från 13 maj till
11 september 2021

Bildoktorn om sin passion för engelska bilar

Först publicerad i Aftonbladet 17 april 2007. Återges här med Bosses benägna tillstånd.

Bosse Bildoktorn har en stark kärlek till engelska bilar i allmänhet – och i synnerhet till märket Riley. Här berättar han varför.

Under uppväxtåren talade jag sällan med folk om min kärlek till brittiska bilar. Det fanns så många äldre förståsigpåare som antydde att "sån skit pratar man inte om". Men som bilmekaniker fick jag sedermera reparera fordon från alla världens hörn och insåg då att det är samma dynga alltihop.

Vad är det då som får oss bilgalningar att bli fanatiker på olika bilmärken eller billänder? Ja, inte beror det på om bilarna är bra eller dåliga. Det handlar enbart om känslor. Precis på samma sätt som när man blir kär i en människa.

Min kärlek till bilmärket Riley startade den morgon jag försov mig och missade bussen till gymnasiet. I stället fick jag lift med en bullig liten bil med mörkgrön lack samt inredning av läder och ädelträ – tre indikationer på att bilen var brittisk.

Ägaren förklarade att det vara en Riley One-Point-Five och berättade entusiastiskt om dess företräden. Killen var inte många år äldre än jag och vi blev snabbt kompisar.

Utväxlingshoppet enda felet

Något år senare fick jag körkort och chans att provköra Riley. Trots att bilen var över tio år gammal och hade gått långt, så kändes den mycket fräsch och tight. Det enda jag retade mig på var det stora utväxlingshoppet mellan tvåans och treans växel. Det gällde att varva ut ordentligt innan trean kuggades in. Men jag lyckades ändå hålla jämna steg med de Volvobilar som inte ville bli omkörda av en övervintrad småbil från 50-talet.

Åren gick, jag tänkte flera gånger ringa och lägga ett bud på den charmiga Rileyn. Ägaren var fyra år äldre än jag och hade antagligen både skaffat fru och barn. Det är ju då, när entusiasterna får ont om pengar, som man kan köpa loss veteranbilarna till rimliga kostnader. Hur som helst blev det aldrig av att jag ringde.

Motorhuven blev tak

Ett tiotal år senare bytte jag jobb – och fick Inge, Rileykillen, till chef! Upphetsat frågade jag om bilen var till salu. Inge tittade lite generat upp i taket och drog på svaret:

– Den blev så rostig. Motorhuven använder farsan som tak över vedkapen, grillen hänger på garageväggen och resten fick skrothandlaren.

Den gången var det nära att jag sagt upp mig innan jag ens hunnit börja på jobbet. Men jag insåg att killen faktiskt ångrade sig och försökte i stället trösta honom. Inge är numera en av mina bästa vänner och vår vänskap blev knappast sämre när han för ett par år sedan återigen blev ägare till en Riley One-Point-Five. Det är den du ser på dessa sidor.

Riley - en Morris i finkostym

Namnet Riley ägs numera av BMW. Som så mycket annat följde namnet med på köpet när tyskarna köpte Rover. För övrigt är Riley urbrittiskt, grundat 1896 av William Riley. Till en början tillverkades cyklar. Men redan 1899 byggdes ett trehjuligt fordon med förbränningsmotor.

Redan före första världskriget hade Riley konstruerat flera moderna bilar och under 1920-talet blev märket framgångsrikt på racerbanorna. Riley blev därav också ett märke som förknippades med hög kvalitet och sportighet.

Som så många andra gamla fina brittiska märken köptes Riley slutligen upp. Stora Nuffieldkoncernen svalde lilla Riley när det behövdes ett exklusivt märke för att höja Morrisbilarnas status.

Nuffield blev därefter en del av BMC (British Motor Corporation) vilket medförde att namnet Riley tappade sina ursprungliga gener och bara blev en lite lyxigare BMC med egen kylarmaskering och starkare motor.

Därför är en Riley One-Point-Five egentligen samma bil som en Wolseley 1500, det vill säga en Morris Minor med finkostym och större motor.

Bosse Andersson

Riley One-Point-Five

Tillverkningstid: 1957–1965.

Antal tillverkade: 39179.

Motor: Rak fyra, toppventiler och stötstänger.

Cylindervolym: 1489 cm³.

Effekt: 62 hästkrafter.

Transmission: Fyrväxlad manuell, bakhjulsdrift.

Framvagn: Dubbla länkar, torsionsfjädrar.

Bakvagn: Stel axel, bladfjädrar.

Styrning: Kuggstång.

Bromsar: Trummor runt om.

Vikt: 934 kg.

Toppfart: 140 km/tim.

Bilen har chassi nr HSRL/16251 (H=1500cc, S=Saloon, R=Riley, L=Left hand drive) och är tillverkad i januari 1960 i Longbridge.

Allt om Riley One-Point-Five i Rileybladet 1/2014



Old English White / Florentine Blue

MPH 44T 2415 - den sista

Bob Lutz ägde en Riley MPH i nästan 50 år. Till slut sålde han klenoden 2012 till Willem van Huystee. De två herrarna hade gemensamma intressen i fina bilar och kubanska cigarrer.



Modellen tillverkades bara i ca 16 exemplar och denna är troligtvis närmast i originalskick av de som finns kvar. Den levererades ny till Jacob Waeny, delägare i firman J & E Waeny Grand Garage i Wabern nära Bern i Schweiz. Firman var då Rileyagent för västra Schweiz.

Enligt Riley Coventry var bilen utrustad som tävlingsvagn och eftersom den gick på export till Schweiz hade den kilometermätare och bensinmätaren var graderad i liter. Bilen var röd.

Jacob Waeny tävlade med bilen de första åren. Ett foto visar när han kör i tävlingen "Preis von Bremgarten" 1936 nära Bern där han gick i mål som 2:a efter Emmanuel de Graffenried i en 6C 1500 Alfa Romeo.

Waeny behöll bilen fram till sin död i slutet av 40-talet. Sedan stod den många år i Waenys garage dit en ung Bob Lutz då och då dök upp för att beundra bilen. Till slut sålde änkan Waeny bilen till H.P. Merkli, en ung schweizisk arkitekt. Denne hade tydligen inte den rätta uppskattningen för rariteten eller förståelse för hur unik den var. Han hanterade den uppenbarligen nonchalant inklusive att penselmåla bilen i diverse färger. När bilen genom försummelse gick allt knackigare tröttnade den unge arkitekten på sin leksak och annonserade ut den till försäljning. Bilen var lyckligtvis komplett och intakt men inte körbar när Robert Lutz, nu anställd på General Motors, hade råd att köpa den i juni 1963 och frakta den till USA.

Jacob Waeny kör "Preis von Bremgarten" 1936



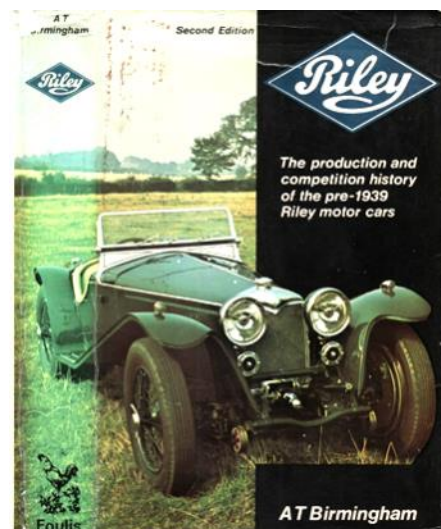
Robert Lutz fick nya GM-uppdrag i Europa och senare påbörjade han sin karriär hos BMW i München. 1970 skeppade han MPH:n till England för renovering hos Tula Engineering i Kimpton. Firman gjorde en fullständig och fantastisk renovering. Bilen fick beige skinnklädsel och lackerades British Racing Green. Den finns på omslaget till Birminghams bok "The production and competition history of the pre-1939 Riley Motor Cars".



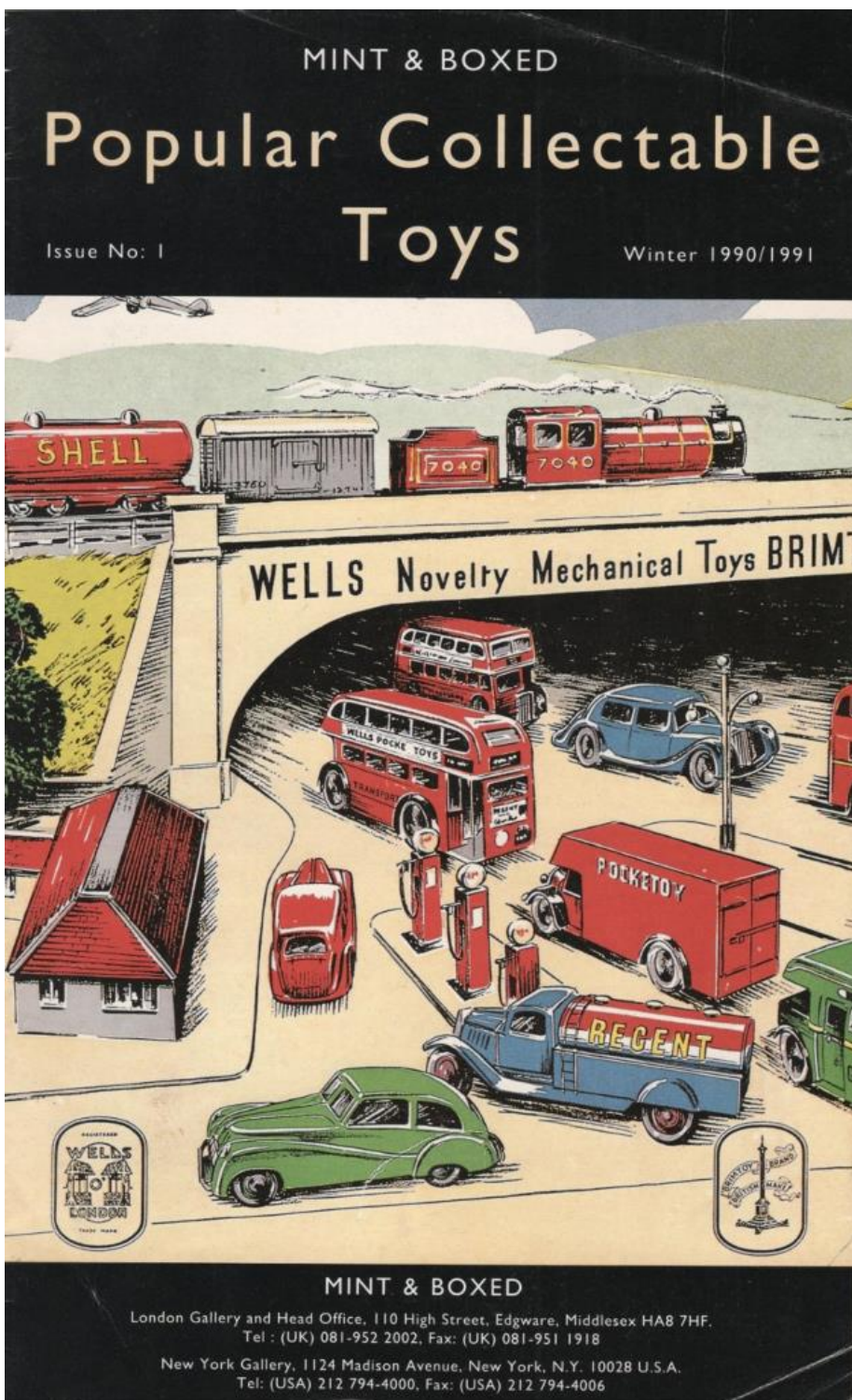
Robert Lutz gick vidare och blev president för Ford Europa. Återvände sedan till USA och blev ordförande för GM.

Van Huystee tog MPH:n till Pebble Beach Concours d'Elegance 2014. Men 2016 sålde han bilen via auktionshuset Bonhams på Amelia Island. Den gick till en "sann Rileyentusiast" enligt John Lomas på Blue Diamond Services som bevakade auktionen och levererade bilen till nye ägaren. Klubbad för 9 miljoner kronor.

Red



En förmögenhet i Dinky Toys bilar



Jeffrey Levitt var son till en framgångsrik whiskyexportör. Hans stora hobby var "antika" leksaker och under fem år byggde han upp en stor samling av värdefulla plåtleksaker, modelltåg och gjutna modellbilar och skaffade sig ett stort kontaktnät av samlare och säljare. 1984 fick han ett arv på £100.000 och grundade Mint & Boxed Jeffrey S. Levitt Ltd och började handla med dessa samlarföremål. Först en elegant butik i London, sedan en i New York.

Han hade ett oklanderligt rykte om sig och ansågs vara ytterst seriös i sitt förmedlande av dyra och sällsynta föremål. Men önskan att bli rik och berömd gjorde att han tappade fotfästet. Han blev vän med en Jack Spinks, som skötte investeringar för en av Storbritanniens största pensionsförvaltare, Universities Superannuation Scheme. Spinks investerade totalt £4,5 miljoner i Mint & Boxed och Levitt gav Spinks stora summor kontant betalt i konsultarvode. Inte nog

med att Spinks var en skum typ, Levitt började skriva luftfakturor för att få in pengar från banker och försökte sälja dyra leksaker som han t. ex. påstod hade tillhört t. ex. tsaren av Ryssland. Företaget Mint & Boxed gick i konkurs och Levitt fick två års fängelse för bedrägeri och ytterligare ett år för hantering av stulna varor.

Under Mint & Boxed tiden 1985-1991 utgav Levitt några fina kataloger som idag själv har samlarvärde. Red har en sådan. Där kan man läsa att en gräddfärgad Riley 1½ litre Dinky Toys i originallåda kostar £195 och en grön likadan också £195. En röd Riley Pathfinder från Corgi med låda och en svart Riley Pathfinder Police Car också Corgi går vardera på £110. Men katalogen innehåller även mycket sällsynta bilar och flygplan till tusentals pund.

Meccano uppfanns av Frank Hornby 1901. I början av 1930-talet började Meccano tillverka bilar gjutna, först i bly, senare vitmetall. 1933 presenterade Meccano Ltd en serie järnvägs- och spårtillbehör. Dessa kallades först "Hornby Modeled Miniatures", men i Meccano Magazine i april 1934 fick de för första gången namnet "Meccano Dinky Toys". I augusti 1935 slopades namnet Meccano och märket blev DINKY TOYS, som varade fram till 1971.

En historia om ursprunget till namnet "Dinky" är att det härstammar från ett smeknamn som en vän gav till Frank Hornbys dotter. En annan version är att när en vän till Hornbys svärdöttrar först såg modellerna kallade hon dem "dinky", ett skotskt ord som betyder "liten och nätt".

En massa Rileymodellbilar kan du se på

<http://riley-cars.co.uk/Diecast-models.php>

Red



Klassiska bilmärken: Riley - Ur Vi bilägare 5 november 2010

Märket

Som bekant förintade sig den brittiska bilindustrin nästan alldeles själv. Ett av de många intressanta märken som gott kunde fått leva litet till var Riley, avlidet år 1969 vid 71 års ålder. I begynnelsen byggde Riley små spinkiga fordon med tre hjul och klena maskiner, men det är ju inte så konstigt – det var få som visste hur en bil skulle se ut redan år 1898!

Precis som många andra brittiska märken föddes Riley i the Midlands, det industritäta området med Birmingham och Coventry som nav.

Firman hette Riley Cycle Co Ltd ända fram till 1912, bytte sedan namn till Riley (Coventry) Ltd och knegade på i den formen ända fram till 1948 då namnet blev Riley Motors Ltd och verksamheten förlades till Abingdon, samma ort som såg M.G.-bilarna födas.

Riley byggde så kallade tricars fram till 1907 och deras V2-motorer användes också i de första fyrhjulningarna, bilar med mittmotorplacering och kedjedrift.

Sportigt rykte

En liten bit in på 20-talet presenterades den sportiga modellen Redwinger, en bil med kaross av polerad aluminium och en påstådd toppfart på drygt 100 kilometer i timmen. Redwinger blev modellen som grundlade märkets sedermera så välförtjänt sportiga rykte och 1927 kunde man till och med köpa en kompressormatad Redwinger.

En kul motor, men inte unik i sitt slag. Det kanske inte Percy Rileys nya Nine-motor var heller, men bra nära. Den konstruktionen blev grunden för alla Rileys motorer ända fram till 1957.

Originalen var på 1 087 kubik och gav 32 hästar. Motorn hade dubbla kamaxlar och högt placerade stötstänger, en riktig liten juvel, både till utseende och funktion.

Monaco var det eleganta modellnamn som sattes på en sports saloon i slutet av 20-talet, en bil med pegamoidklädd kaross. Brooklands var ett annat fräsigt modellnamn på en riktigt låg bil med dubbla förgasare och 50 hästars effekt. Inte så pjåkigt med tanke på den låga vikten på strax över 500 kilo. En Brooklands med båtsvans-kaross är en sann fröjd för ögat!

1930-talets Riley-bilar var praktiskt taget utan undantag sportigt eleganta eller direkt racemässiga. Riley Imp var en av



Roland Haraldsson har i decennier rejsat sin härliga Brooklands från 1929. Ibland vinner han, ibland inte, men det är alltid en resa till musik!

30-talets läckraste små sportbilar och modellen MPH var lika upphetsande, men också märkets saloonkarosser andades fart och fläkt.

Dessvärre var det ingen vidare fart på ekonomin och 1938 övertogs därför firman av det betydligt större Nuffield, som bland annat tillverkade Morris och Wolseley. Nu skars modellprogrammet ner till bara ett par modeller och de var väl inte riktigt lika kul som tidigare Rileys.

Spänstigt formgivna

Riley kom tillbaka efter andra världskrigets slut och nu med en riktigt elegant kaross med pegamoidklätt tak. Framvagnen var separatfjädrad med torsionsstavar och motorerna var av den välkända förkrigstypen, nu på 1,5 respektive 2,5 liters volym.

RMA, RME, RMB, och RMF var de föga fantasifulla modellnamnen på dessa spänstigt formgivna vagnar. RMC och RMD var tre- och fyrsitsiga öppna modeller. Allihop såg ut som moderniserade 30-talsbilar.

1953 kom en helt ny bil. Den kallades Pathfinder och hade den mest utslätade pontonkaross man kan tänka sig, men saknade ändå inte elegans.

Motorn var fortfarande klassikern med dubbla kamaxlar men 1957 ersattes den av en BMC-konstruktion på 2,6 liter. Nu var näst sista spiken i kistan slagen och i fortsättningen var Riley inget riktigt eget märke, bara uppsnofsade versioner av andra BMC-produkter.

Cirkeln slut

Pininfarina ritade fenmonster för BMC i slutet av 50-talet och visst kom det också ett sådant i Riley-förklädnad! Och Mini, lanserad 1959, presenterades några år senare också som Riley Elf med typisk Riley-grill och små lustiga fenor i andra änden.

Även 1100/1300-bilarna rileyfierades och kallades då Kestrel, ett modellnamn från 1930-talet. Cirkeln var slut och kistan igenspikad.

Författare okänd



Fyrdörrars tourer på rallyutflykt i Sverige. En härlig vagn, som också fanns i många andra versioner. I produktion åren 1929–34.

Lyckan vänder - Vernon Barker drar undan skynket från Rileys dunkla nedgångsår Del III

Slutet av 1935. Riley hade vid det här laget lagt stora summor på introduktionen av 12/4, 15/6, nya Nine karosskontraktet och därtill verktygsuppsättningen för Riley V.8. Hur tankarna gick kring Riley V.8 och Autovia V.8 blir nog aldrig utrett. Det vi vet är att Victor Rileys personliga anställning av van Eugen sent 1934 kom sig av en idé han och Gordon Marshall hade. Nämligen att tillverka en exklusivare modell, i stil med en liten Rolls, som skulle ligga i linje med kostnaden för V.8 utvecklingen.

Man skulle tro att man förstod att kostanden för att ta fram en V.8 hos en liten specialiserad fabrik som Riley aldrig kunde konkurrera med billiga, importerade amerikanska V-åttor. Helt säkert fanns det ingen plan för att "massproducera" stora V.8. Men det märkliga var att utvecklingsarbetet på Autovian drogs snabbt igång, allt i Rileys fabrik med rileyanställda. Det är möjligt att Riley och Autovia var uppdade i bokföringen, men tanken var ju att Autoviaföretaget skulle ägas av familjen Riley och Gordon Marshall, inte Riley (Coventry) Ltd.

Gordon Marshall hade varit anställd hos Riley en tid och skulle utnämnas till VD för Autovia 1936 medan Ted Jones fasades ut från arbetet med lilla V.8. Samtidigt utnämndes Harry Rush till teknisk direktör (chief engineer). "Daddy Rush", som han kallades, var långt ifrån glad över de tillstötande omständigheterna kring stora V.8 och hade lite till övers för dess vidare utveckling.

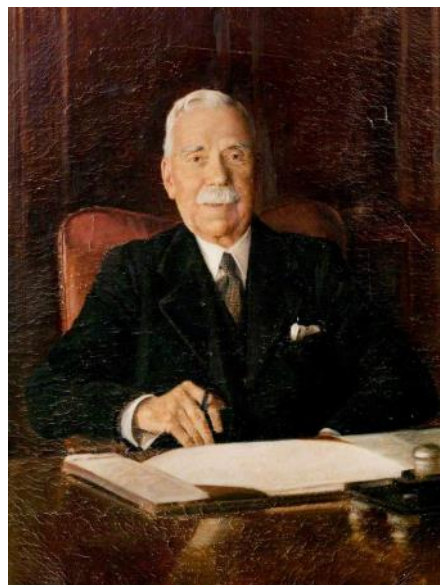
Det hela ledde till en förlängd utvecklingstid för lilla V.8 och mycket möda lades på att få van Eugen's ritare att även jobba med den ursprungliga lilla V.8, den som initierades av Riley (Coventry) Ltd.

Vad som hittills berättats tar oss till tidigt 1936. Det troliga är att Rileydirektionen vid det här laget var medvetna om att företagets ekonomi inte var bra. Det febrila utvecklingsarbetet hade lugnat ner sig och det som tycks vara mest aktuellt är topplocket till Sprite. Sannolikt var det för utvecklingen av detta topplock som man anlidade topplocksspecialisten "Mr Cylinder Head" Harry Weslake från S.S. Cars (senare känt som Jaguar). Weslake föreslog att montera en vattenpump och andra topplocksmodificeringar enligt vad han själv skriver i sin biografi långt senare. Det är möjligt att

det ursprungliga Sprite topplocket utan *crossflow* (omvänd flödescylinderhuvud-design) kan tillskrivas Weslake. Dock patenterades det senare topplocket med *crossflow* (tvärflödescylinderhuvud av Bill Becke och Riley (Coventry) Ltd. Denna Sprite motor gav 12/4 samma prestandafördelar i tävlingar som den ursprungliga 9 motorn en gång hade och ledde till en standardiserad vattenpump på 12/4 av årsmodell 37/38. Weslake fick anlita juridisk hjälp för att få ut sitt gage, vilket inte var ovanligt när det gällde ekonomiska mellanhavanden med Riley. Riley gjorde upp affären utanför domstol och Weslake fick betalt till fullo.

De första tecknen på problem hos Riley stod klart för de anställda vid den här tiden. Och efter den arbetsplatsutvärdering som gjordes minskades arbetsstyrkan. Under de följande två åren minskade lönelistan från 1200 till 800.

Trots att V.R. sågs mera sällan på fabriken så var gamle William Riley, som var över 80 och bodde hos Stanley, där varje dag. Han hade ett eget kontor med en



William Riley (1851-1944)

värmande kolkamin och promenerade runt i fabriken ett par gånger om dagen. Tidigt eller i mitten av 1936 gav V.R. i uppdrag åt Harry Rush att ta fram ännu en 4-cylindrig motor. Den skulle bygga på Rileys framgångar med 4-cylindriga motorer men baseras på tidens senaste utveckling och teknik; t.ex. motor monterade på gummidämpare och fallförgärsare. Rush och V.R. beslöt sig för en 16

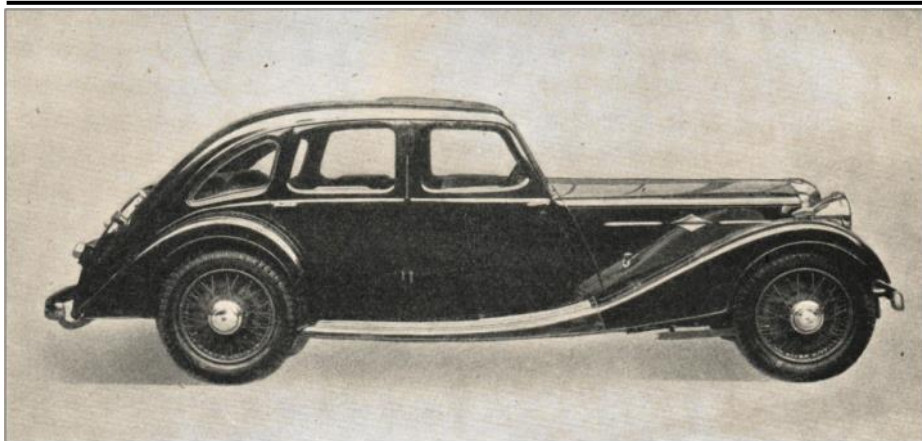
hp 4-cylindrig motor och Rush tänkte naturligtvis på det drivmoment stora fyror var kända för sedan bilens barndom. Nu skulle detta förfinas med ett nytt monteringsförfarande.

P.g.a. av den dåliga ekonomin påbörjades detta arbete i hemlighet, vilket inte var vanligt hos Riley. Inga arbetsorder eller godkännande av ritningsunderlag gjordes. Ett sätt att skylla utgifterna från styrelsen och bokföringen och visar på den ekonomiska situationen vid mitten av 1936.

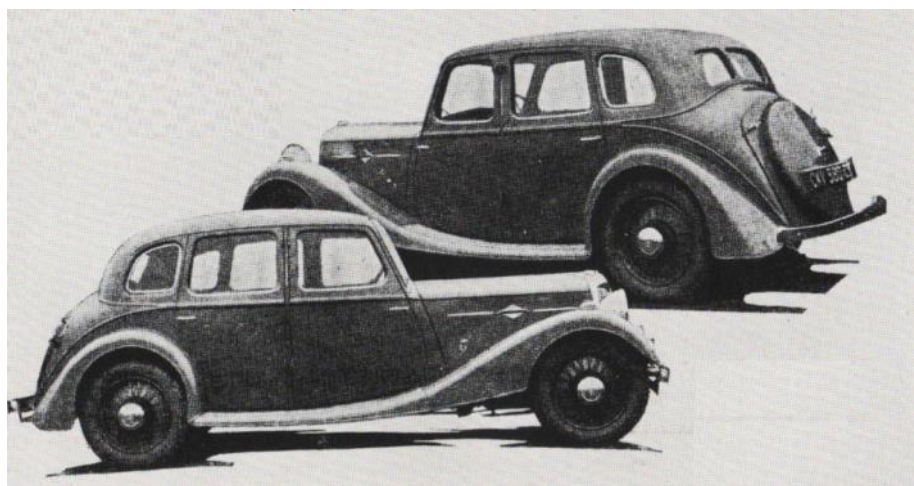
Den nya motorn skulle grundas på Bentleys 3-litersmotor på 80x149 mm. "Daddy Rush" menade att den nya motorns montering på gummiklossar skulle ta bort den ryckighet som var inbyggd i den stumma monteringen av motorer av den här typen och i stället ge en stor smidig motor på ett förhållandevis lätt chassi. Denna lösning kunde ses mot bakgrund av begreppet *top gear performance* (högsta hastighet) som sedan länge fanns inom bilindustrin och motorpressen. Rush var sedan sidventilstiden känd för okomplicerade och hållbara konstruktioner och hade ingen sympati för Autovia V.8 motorn som lurade någonstans i bakgrunden hos Riley. Hans uppdrag var att så snabbt som möjligt ta fram en tillförlitlig motor som var enkel att tillverka.

Harry Rush rapporterade direkt till V.R. och Ted Jones och Bill Becke tillkallades som sakkunniga inom termisk och mekanisk teknologi tack vare sina erfarenheter med racing-motorerna. Arbetet fortskred snabbt och alla involverade insåg snart hur angeläget projektet var.

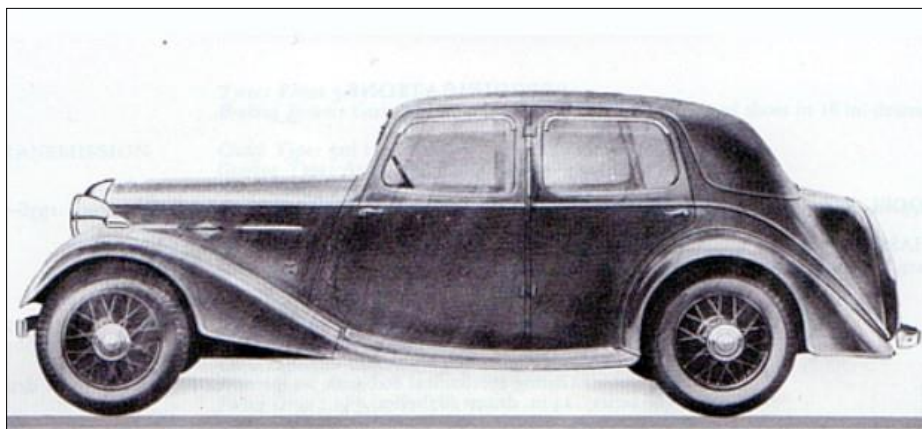
De första ritningarna på den 4-cylindriga 16 hp motorn eller "Big Four" som den skulle komma att kallas var daterade juli 1936 och den första motorn provkördes i februari 1937. Endast några detaljer behövde rättas till på den nya motorn vilket hedrar dem som var involverade med tanke på hur kort tid de hade för utvecklingsarbetet. Harry Rush och Ted Jones använde all sin erfarenhet från Rileys förlutna för att undvika tidigare misslyckanden. Oljeläcket i 12/4:ans bakre vevaxellager var i färskt minne. Man tog med i beräkningen merkostnaden för vevhus av tunnel typ där vevaxeln fick skjutas in i blocket och lagren gängas på. Det nya motorblocket var öppet i botten och vevaxeln kunde lätt lyftas i och ramlagren monterade med



16 H.P. Riley Kestrel 1938



16 H.P. Riley Adelphi six-light Saloon 1938



16 H.P. Riley Continental Tourer 1938

Tillverkningssiffror 16/4 Big Four (2½ liter) 1937-1940

Modell	1937/1938	1939/1940	Totalt
Adelphi	150	-	150
Kestrel	110	20	130
Continental	50		50
Lynx	1		1
"Nuffield" Saloon		80	80
"Nuffield" Saloon		15	15
Totalt	311	115	426

hjälp av överfall. Cylindrarna kom att helt omslutas av kylarvatten och topplockets kylning följde de senaste rönen. Totalt sett en modern motordesign som dessutom var inriktad på förenklade tillverkning och sammansättning.

I sitt första utförande i början av 1937 hade den nya 2½ litersmotorn högre effekt än produktionsversionen av Rileys V8 (den mindre V8:an). De första V8:orna hade en acceptabel motoreffekt men när de sattes i serieproduktion var det svårt att bibehålla de cirka 65 b.h.p. hästarna även om senare modifikationer förbättrade effekten något.

I slutet av 1936 sjönk produktionen och i början av 1937 blev det allmänt accepterat att "the Swallow" (Jaguar) övertog Rileypersonal. Många av Jaguars anställda kom från Riley under denna period och ex-Riley formgivare satte tveklöst sin prägel på Jaguars karosdesign. Avskeden fortsatte och vid ett tillfälle fick 200 lämna samtidigt.

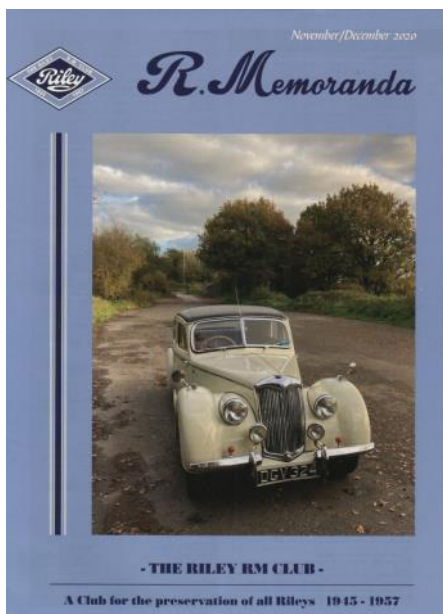
Trots att det nya projektet fortfarande var hemligt fick allt fler kännedom om det. Uppfattningen hos kvarvarande och tidigare anställda var att den nya motorn med några av de eleganta karosser som fanns till hands skulle utgöra Rileys livlina.

Ritningar till alla komponenter till nya motorn låg klara tidigt 1937. Verktyg kunde beställas, monteras och testas på utvecklingsavdelningen i april/maj och de sista modifieringarna gjordes de följande månaderna innan tillverkningen började.

Samtidigt med minskad försäljning som nämnts ovan gick besked ut till distributörerna i oktober 1936 om tillverkningen av V8. Eftersom Stanley vägrat diskutera individuell framhjulsfjädring byggde V8 chassi på gamla Riley koncept med långa bladfjädrar, stora bromsar och kugghjulsstyrning modell Bishop. Detta kom att bli det sista nya chassi företaget satte i produktion och skulle komma att användas i snarlik form även för nya "Big Four".

När V8 väl kom ut på marknaden visade de sig vara vita elefanter (kostsamma utan att ge avkastning). Kanske 26 bilar monterades, alla i företagets experimentavdelning. Fler stod osålda när konkursförvaltaren kom. Återförsäljarna erbjöd gynnsamma rabatter. V8 problemet var inte tekniken utan marknadsföringen särskilt nu när Big Four var på gång. Totalt tillverkades kanske 75 motorer på vad som blivit mycket dyra verktygsmaskiner.

Andra Rileyblad



R. Memoranda - Nov/Dec 2020

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Lawrence Tye's RMB on the Tarka Trail in North Devon

Artiklar i urval

Barry Taylor ny ordförande efter Judith Uttley
 From the Internet Forum: Fitting RMA brake shoes / Carburettor flooding / Inserting boot floor / Distributor body repair / Steering rack inspection / Indicator Switch-Horn assembly / Engine crack testing
 Technical Topics: Broken half-shaft
 Ny medlem Rodney Pettersen, Nordrefrogn, Norge

Evenemang

RM Club National Rally 2021, 9-11 July, Thame

Säljes

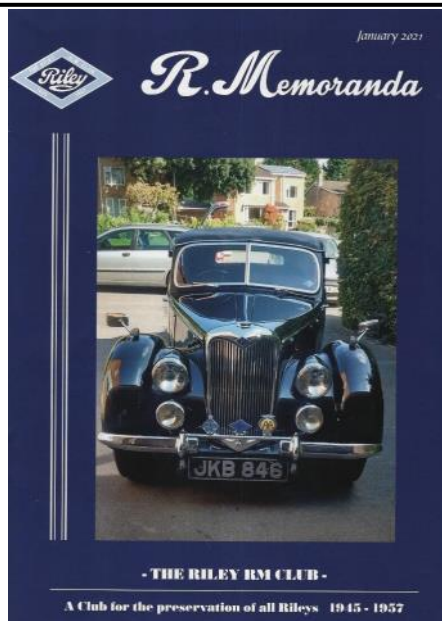
53 RME, beautifully restored, £14000
 54 RME, for restoration, £2000
 48 RMA, fully restored, £10000, Hanover
 52 RMB, very original, fully running, £11500, New York
 48 RMB, generally good condition, £10500
 46 RMA, restored, ill health forces sale, £9750
 36 Riley Merlin, complete and running, £12500
 54 RME, having lost my husband, £10000
 52 RMF, attractive and very usable, £9500
 54 RME, good runner, space needed, £10000
 53 RMF, overall very good cond, £11000
 48 RMA, restored & in good cond, £9750
 50 RMA, exceptional condition, £13500
 49 RMA, awaiting engine rebuild, £7200
 55 RME, fully restored, £15.000, Cork
 51 RMA, in storage since 1984, £1500
 53 RME, very good condition, £10000
 53 RMF, unrestored but well looked after, £8500
 47 RMA, in regular use, many rallies, £10750
 46 RMA, ideal for spares, £500

R. Memoranda - Jan 2021

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Roger Thackery's very early RMA, 36 S 10048

Artiklar i urval

A 1954 Riley Pathfinder
 Om en RMB som deltog i Peking to Paris 2007
 From the Internet Forum: Reinstalling RME engine / Roof stitch line repair / RMB exhaust front section / RMB 3.5 ratio back axle / Battery box pressing / Assembly of RMF water pump
 Technical Topics: Brake master cylinder
 Ur The Autocar 26 augusti 1949 om schweizisk ombyggnad av RMB (bilder sid 2)



Säljes

Samma som i föregående nr +
 54 RME, well maintained, allways garaged, £10000
 53 RMF, project half done, £3250



The Riley Record - Dec 2020

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Krigshjälten Paddy Mayne (född 1915) grundare av Special Air Service eller SAS är ett brittiskt specialförband, särskilt utbildat i strid på djupet, underrättelseinlämning, antiterrorism samt lågintensiv krigföring. Körde berusad ihjäl sig 1955 i sin röda 2-sitsiga öppna Riley.

Evenemang

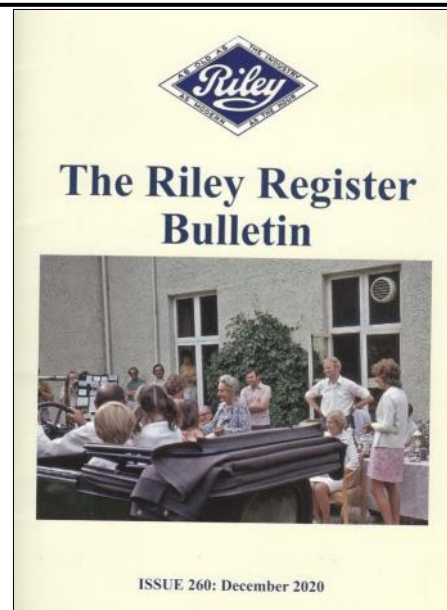
Riley 125 years, Motofest, 5-6 June, Coventry, se Riley Motor Clubs hemsida

Artiklar i urval

Paddy Mayne (3 sidor)
 Ny medlem, Sverre-Kristian Sandberg, Oppaker, Norge med en RME
 Two-Point-Six Register, New discoveries
 Excursion to Swiss Riley Club 40th Anniversary
 Change from Oil Bath Air Cleaner to Vokes Paper Filters on Riley One-Point-Five. Jet needles had to be changed.
 Photos from Riley RM Club Facebook Page

Säljes

Riley Elf, a delightful car, £5995
 RMA 55, fully restored, £15000, Cork



The Riley Register Bulletin December 2020, Issue 260

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: Norah Riley (Percy's widow) presenting awards at Coventry 1973

Artiklar i urval

The Road to Timbuktu 1926. Cecil Riley får idén att köra motorcykel till världens mest avlägsna plats, Timbuktu. Cecil Riley, Dudley Gowing och Kenneth Vaughn kör motorcykel från Accra i den brittiska kolonien Guldkusten (idag Ghana) via Ougadougou i den franska kolonien Övre Volta (idag Burkina Faso) till Timbuktu i kolonin Franska Västafrika (idag Mali). Cecil Riley körde en Zenith Super 8H, Vaughn en Triumph Model P och författaren Dudley en 4 hp Triumph SH. All bensin fick tas med i sidovagnarna.

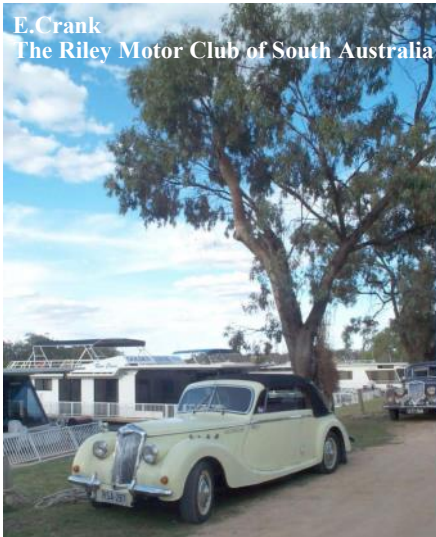


Medlemmar bidrar med artiklar med minnen och anekdoter.
 Inheriting a 1937 Riley Continental Sprite
 TG 5687 (Riley 9 Falcon saloon restoration project)
 Coventry Rally 1967 (12 bilder)



MHRFs Nyhetsblad PåVäg nr 1 2021 Läs på mhrf.se
 Detta nummer innehåller:
 Obs! Fira påsk med MHRF!
 Smidigare teknisk identifiering – plötsligt händer det?
 Begränsade möjligheter att återfå ursprungsdokument av TS
 MHRF-försäkringen: Inga premiejusteringar i år!
 Infobroschyr om försäkringen bifogas i detta Rileyblad

E.Crank The Riley Motor Club of South Australia



An RM Drophead and Sedan at Kingston on Murray on a "Riverland Weekend" in 2004. Sadly, the totally original RM80 went into the water and John Henderson now has the Drophead. It was owned from new by Bruce Cull who died in 2013. Before long, it'll be back on the road again. Photo by Leigh Johnson

The Riley Motor Club of SA E.Crank - December 2020/January 2021 Page 2



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

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

Roamer

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
Redaktör: Pieter Bolhuis

The Riley Motor Club of Western Australia

Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Ken Gasmier

Riley Club Schweiz Newsletter

Klubbens hemsida: www.riley-club.ch
Redaktör: Urs Meier

The Blue Diamond

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>
Redaktör: Keith Morrison

Riley Torquetube

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au
Redaktör: Philip Wyllie

The Riley Gazette

Newsletter of the NSW Riley Club
Klubbens hemsida: www.phil.soden.com.au
Redaktör: Phil Soden

E.Crank

Electronic Newsletter
The Riley Motor Club of South Australia
Klubbens hemsida: rileysa.org.au
Redaktör: Leigh Johnson

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
No 397
2020

Season's Greetings
Membership Subscriptions Time! See Details

NEW LIFE OF RILEY
Classic car back

RILEY COUPE
CONFIDENTIAL

Mystery Stories - Ones that Got Away
Continued on P2

President of the SRE and Riley Motor Club Contact: Jim Dunbar president@riley.org.uk
Chairman of the SRE: South East Area: George Williams chairman@riley.org.uk / riley@riley.org.uk
SRE Membership Secretary: Ian Macfarlane membership@riley.org.uk 07515 426752
SRE Treasurer: Ian Drummond treasurer@riley.org.uk
SRE Newsletter Editor: Gordon McAllan web@riley.org.uk 01537 440339
SRE South West Area: John Rogers sw@riley.org.uk
SRE Central Area: David Robb central@riley.org.uk
SRE North East Area: Colin Wall northeast@riley.org.uk
SRE North West Area: Garry MacFarlane northwest@riley.org.uk
SRE Riley Register contact: Mike Carthy reg@riley.org.uk
SRE Riley RM Club contact: Fred Cars rm@riley.org.uk
Blackbox: Members please note that articles registered on the internet are shared by the Editor or Committee.
References to firms and services is based on information received. No Liability is accepted by the SRE.

RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA (INC.)

Our Monthly Publication, November, 2020

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
No 396
2020

Membership Subscriptions Time! See accompanying details

Unhealthy Elfie, or What's in The 'Box'?

THE BLUE DIAMOND
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club (Inc in Vic)

Issue 657
February 2021

Riley TORQUETUBE

Magazine of the Riley Motor Club Queensland, Australia Inc.
December 2020
www.rileyqld.org.au

Art attends the Maleny High School pre-formal photo session at Happy Valley Park, Caloundra with Bella and Madison

Roamer
172

RILEY CLUB HOLLAND

444 Janszweg, Rotterdam, NL 3144 AA, 2020

En företagsam P-nisse

Utanför djurparken i Bristol, England, finns det en parkeringsplats för 150 bilar och 8 bussar. Under 25 år har parkeringsplatsen styrts av en trevlig biljettinspektör. Han tog hand om parkeringsavgiften – 15 kronor för bilar och 65 kronor för bussar.

Så en dag, efter att ha varit på jobbet varje dag de senaste 25 åren, dök inte parkeringsvakten upp på jobbet. Djurparken kontaktade därför kommunen och rapporterade att kontrollören inte varit på arbetet den senaste veckan.

Kommunen undersökte saken och svarade att det var djurparkens eget ansvar att ta betalt för sin parkering. Djurparken förstod ingenting. Det svarade omedelbart tillbaka att parkeringsvakten

som alltid har arbetat där, han var anställd av kommunen. Men kommunen å sin sida vägrade ge sig. Den biljettkontrollant som har arbetat vid djurparken i 25 år har aldrig varit anställd av kommunen.

Medan allt detta tjabbel pågick i England, satt en man i en lyxig villa någonstans vid kusten i Spanien, Frankrike eller kanske Italien. En man som uppenbarligen köpt sin egen biljetmaskin och på eget initiativ gått till parkeringen för att ta betalt.

Uppskattningsvis har mannen tjänat runt 5000 kronor varje dag i 25 år, totalt ca 45 miljoner kronor. Och det roliga? Ingen vet vad han heter.



Amerikanen Donald Duncan, entreprenören som lanserade jojon var också den som började tillverka parkeringsmätare. Duncans parkeringsföretag tillverkade 1959 över 80 procent av alla mätare som installerades runt om i världen, inklusive den på bilden.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
070-533 46 06
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 250 kr för år 2021. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5 Medlemmar i utlandet kan betala till Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635 Bic: NDEASESS



Cirkulation:
Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
The Victoria Riley Motor Club
Motorhistoriska Riksförbundet
Kungliga Bibliotekets samlingar
The New South Wales Riley Club
The Riley Car Club of New Zealand
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland
The Riley Motor Club of South Australia



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