



Rileybladet

1 / 2023

Organ för Svenska Rileyregistret

Nr 170, Årgång 45



Danskt besök hos Roland Haraldsson i Borås

Efter vores årsmøde i sommer i Nordic Pre war Riley Register har vi haft fornyet korrespondance om den Riley Brooklands BGO 936 chassis 6002 der blev restaureret af Bo Bonfils og i dag er udstillet på Sommers Museum i Nærum nord for København. Som nogen måske husker fra tidligere artikler i Riley Bladet har der været tvivl om bilen var en ægte Brooklands.

Men nu var interessen for Brooklands modellen væckt og en del af os var for et par år siden i Malmø og så den Brooklands chassis 8024 der indgår i Søderstrøm samlingen. Men den anden, der findes i Sverige - hos Roland Haraldsson - kendte vi ikke.

Det var derfor nærliggende at se om vi kunne arrangere et besøg hos Roland og få lov at se hans Brooklands chassis 8051. Svend Algren har kendt Roland

længe fra gammelbilsrace og i 2009 solgte han sin Aston Martin DB 2/4 mk1 1954 til Roland, så det var ikke svært at få en aftale om et besøg. Den 15. November drog vi - Svend Algren, David Simonsen og Karsten Wikkelsø afsted mod Borås.

Vi fik en strålende modtagelse hos Roland - han ejer jo hele 3 førkrigs Riley'er - foruden Brooklands'en, også en fin Nine Lynx fra 1935 og en 12/4 Adelphi fra 1937 der under restaurering, så der var noget at komme efter.

Vi havde nogle dejlige timer i Borås hvor vi fik hele historien om hvordan det trods mange besværligheder var lykkedes Roland at købe Brooklands'en i England i 80'erne. På trods af at den hovedsageligt bliver brugt til race på baner rundt omkring i Sverige er den i rigtig fin stand og indregistreret. I Borås

så vi også Rolands andre biler - Aston'en som var ved at få lavet motor og hans meget fine "Flat Rad" Morgan fra 1954, han har ejet siden han var 17 år - det vil sige mere end halvtreds år - ganske godt gået! I det garagefælleskab Roland er med i, så vi den fine nyrestaurerede Lynx og den knap så fine Adelphi, foruden flere andre spændende biler Roland har del i - TVR V8 og Volvo PV.

Vi endte dagen efter en 660 km lang tur frem og tilbage fra København ved 22 tiden med ny viden og mange gode indtryk. Roland har foreslået at næste årsmøde i Nordic Prewar Riley Register skal foregå i Sverige - vi må se om det kan lade sig gøre og om der er interesse for det i Sverige!

Karsten Wikkelsø

Forts. sid 8-9

Ordföranden har ordet

Sommarmöte i Gysinge 10–11 juni 2023

Den andra helgen i juni styr vi kosan till Gysinge vid Nedre Dalälven. Gysinge var en gång det nordligaste av vallonbruket och den gamla bruksatmosfären finns fortfarande kvar. Herrgården med hotell och restaurang drivs numera av Julia (nej, de har inte någon butik där...). Vi har lyckats få ett bra pris på det så kallade "Herrgårdspaketet", 1.415:- per person, och det inkluderar logi i dubbelrum, 3-rätters middag och frukostbuffé. Ett antal rum har reserverats för vårt möte. Anmälan görs till: info.gysingeherrgard@julahotell.se eller 0291 – 73 46 00, helst före 1/5. Vid bokning, ange "Rileyträffen".

Om man åker från Uppsala så tar det något mer än en timme att köra väg 272 till Gysinge. Vissa sträckor är det 70 km/tim, men annars huvudsakligen 80 km/tim; fartkameror finns!

I Gysinge finns även en brukshandel, en butik för kläder och inredning (öppen 11–16) samt ett Naturum. Under tiden 27/5 – 18/6 pågår "Vårsalong i Gysinge" i Magasinet. Någon kilometer från Gysinge finns Färnebofjärdens nationalpark, där man kan vandra, fiska eller se på fåglar.

Anmäl gärna även till mig att du kommer, erik.n.a.hamberg@gmail.com eller 070 – 530 62 25.

Välkommen önskar Erik!

Program lördag 10/6:

- 12.00 Ankomst till Gysinge
- 12.30-13.30 Lunch i Orangeriet (ingår inte i paketet)
- 13.45-14.45 Besök vid Centrum för Byggnadsvård (öppet 10–16)
- 15.00-16.00 Besök vid Brandkårsmu-seet (öppet 11–17)
- 16.00 Incheckning på hotellet (kan göras från 15.00)
- 17.30 Årsmöte
- 18.30 Middag i Orangeriet

Söndag 11/6:

- 8.00-10.00 Frukost serveras
- 11.00 Utcheckning senast



SRR Regalier



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



Vagnmärke

Emalj och krom. Otroligt hög finnish. Ett måste på din Riley
Pris 250 kr

Du beställer genom att skicka epost till roland@rolandharaldsson.se
Vi skickar och bifogar faktura. Porto tillkommer på angivna priser

**Visa att du kör Riley
stöd din märkesklubb**

Säljes



Det tillverkades 1139 RME av 1953 års modell. Av dessa var 320 av den senare versionen med "spats" över bakhjulen, "hjälmkärlmar" och utan fotsteg. Denna bil hör till den tidigare versionen.

Bästa Rileyentusiaster,
Jag har funnerat på, avyttra min Riley RME 21312, 1953 års modell, se foto.

Bilen är registreringsbesiktigad och försäkrad stående, i mitt garage i Lomma. Till bilen följer också en massa delar som motor, växellåda m.m.

Bilen har en intressant proveniens med Tetra Pak ägaren Gad Rausing som första ägare. Mina barn och barnbarn har helt andra intressen än att meka med en engelsk gammalbil och själv har mitt intresse också falnat något. Vill gärna att bilen får komma till ett bra hem.

Jan Bertil Jeppsson
070-646 29 46
jan-bertil.jeppsson@xenex.se

Blandat från redaktören

Jag är född 1943. Att det var en annan värld då, blir väldigt tydligt när jag bläddrar i Tidens Kalender för det året. Landet bestod av bland annat 6,4 miljoner svenskar och 600.000 hästar. Flera sidor informerar om årets 239 hästmarknader godkända av Kungl. Maj:ts befallningshavande. De flesta i april, september och oktober. Hästarna utförde arbete i jordbruket, skogen och försvaret. Idag finns det 355.000 hästar, främst för ridsport och rekreation där flickor och kvinnor dominerar.

Läste en artikel skriven av Sten Holmberg med titeln "Då hästen var en motor". Den handlar om hästarna som drog spårvagnarna i Stockholm mellan 1877 och 1904. Som mest hade Stockholms Nya Spårvägs AB 700 hästar. 70% valacker. Genomsnittsåldern var 8½ år.

Till en början hade hästarna bara nummer. Senare gavs de namn efter mytologin (Sigyn, Brage, Norna, Njord, Kraka, Zeus, Jupiter, Akilles, Herakles) historien (Dacke, Narva, Xerxes, Attila, Ramses), litteraturen (Gogul, Bräsig, Uncas, Bellman, Movitz, Atos, Portos) och övrigt (Punsch, Arrak, Grälle, Pälle, Brunte).

Hästarna åt varje dag 8 kg havre, 4½ kg hö och 4 kg halm till ett värde av 2.50 kr/dag. Hästarna drog sin spårvagn i snitt 22 km/dag. Hästarnas svåraste prestation var att dra igång spårvagnen efter ett stopp. En och annan fick då hjärtslag och föll ihop. Hästarna inköptes, främst från Västergötland, för ca 700 kr/styck och såldes efter 4½ år för halva inköpspriset. Köparna var lantbruken i landskapen runt Stockholm.

Omkring 1783 införde James Watt begreppet hästkraft när han behövde beskriva hur många hästars arbete hans nya ångmaskiner kunde ersätta. Watts hästkraft var (och är) ungefär 50 % mer än han ansåg att man kunde begära av en arbetshäst i kontinuerligt arbete. Och det är ungefär 10 gånger mer än en människa orkar med. Min Riley har 55 bhp, brake horsepower, dvs effekten innan förluster orsakade av växellåda, generator, differential, vattenpump och andra tillhörande komponenter såsom servopumpen, dämpat avgassystem, etc.

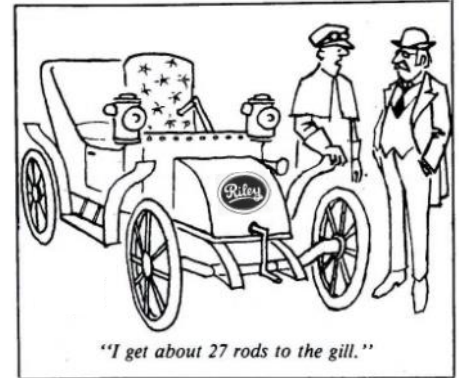
Min rileymotor kallades före kriget 12/4 där 12 står för antalet skattehästkrafter och 4 antalet cylindrar. I Storbritannien infördes 1909 RAC-systemet som beräknade antalet hästkrafter med cylinderdiametern som grund för att beräkna bilskatten (formel uppe till höger).

Systemet gav ett progressivt sätt att beskatta mer värdefulla bilar än lågprisbilar men introducerades också för att skydda den inhemska brittiska bilindustrin från utländsk import. RAC-systemet med skattehästkrafter övergavs 1948.

Nu är hästkrafter passé. Det finns ett EU-direktiv som anger vilka måttenheter som får användas i EU. Hästkraft är inte en av dem. I slutet av 2009 blev direktivet fullt giltigt, och det blev då bli olagligt att använda hästkrafter i samband med reklam, försäljning mm. Den nu gällande enheten som används vid motoreffekt anges i kilowatt. 1 hk = 0,73549875 kW.

När Storbritannien ännu var med i EU krävdes att imperialmåttén pint, yard och mile inte längre skulle få användas efter 2010. Med Brexit får engelsmännen nu göra som de vill på hemmaplan, inklusive att sälja bilar med hästkrafter och imperialistisk bränsleförbrukning!

$$- \text{hp} = \frac{D^2 \times N}{2,5}$$



1 rod = 16½ fot
1 gill = ¼ pint



Red besökte Rolf Palms rileygarage och fick se senaste projektet: bygget av en reservmotor till MPH specialen. Detta block inköptes från Belgien och var ursprungligen en 12/6 men nu uppborrad till 14/6. Alla andra delar, inklusive toppen införskaffas efter hand. Sakta men säkert växer en vacker motor fram.

Blocket har nummer T 1660 och enligt Gerry Parker och Gordon Ager i The Riley Register är motorn troligen från en Kestrel eftersom T 1658 och T 1666 satt i Kestrelvagnar och bilarna byggdes normalt i serier.

Nuffield 12 1939

This was the first of the Nuffield cars and made the most of Nuffield's available components, it was built both as a saloon and as a Drophead.

**Nuffield 16 1939**

The 16 was virtually the same car as the 12 but on an 9" longer chassis and fitted with a 2½ litre engine. Also available as a Saloon or Drophead. Early models fitted with an overdrive gearbox.



↑ Photograph: Ivan Botica

Nuffield Kestrel 1940

It is thought that because the two Nuffield models did not quite match up to Riley's sporting image and did not sell very well the Kestrel body was re-introduced with the same chassis and running gear.



The production of Riley cars was stopped by WWII when the bombing of Coventry knocked out many factories including the Riley plant which was by then engaged in war work.

Some advertising was carried out during the war years but production of cars did not start again until 1945.



↑ Photograph supplied by Gordon Bee

1½ SALOON (RMA) & RME**1945-1955**

The 1½ litre RMA created quite a stir with the motoring press and public alike with its sleek styling. Its 55bhp engine, a development of the pre-war 12/4 power plant, gave it adequate rather than spirited performance though its handling and road holding surpassed most other cars of the time.

In 1949 production switched from Coventry to Abingdon and in 1952 the model was renamed RME with the face-lift model with its side skirts and rear wheel spats, being introduced in 1953. Production ceased in 1955.

**2½ SALOON (RMB) & RMF****1946-1953**

The 2½ litre RMB was introduced with the same body and features as the RMA with the intention of boosting Riley's export sales. With 90bhp and able to cruise at up to 90mph, it remained in production at Coventry and Abingdon until 1953, benefiting from a power increase to 100bhp in 1948, its model designation changing to RMF in 1952.

**RMC 1948-1951**

The RMC 2½ was a two/three seat Roadster again aimed at the export market, particularly the USA. The three seat was a bench with a steering column gear change. Two seat versions with four on the floor were also produced. Ceased production in 1951.

**RMD 1948-1951**

A 2½ litre RMD four seat, two door Drophead was also introduced. This model was deleted from production in 1951 and these cars are consequently rare finds. Of the 500 built 416 were exported.





Grabben gifte sig i somras och åkte givetvis Riley. Vi har haft Rileyn i fem år nu börjar den fungera riktigt bra efter en inkörningsperiod. Då bilen var helrenoverad men ej körd på många år så dyker det upp många överraskningar på vägen, bland annat en bärgning då den vägrade starta. Vi är mycket nöjda med bilen och glada över att få förvalta det arbete som Per Lindson utfört och åker så mycket vi kan.

Mikael och Gunnel Waldau, Tranås



Samma bil utställd på motormässan i Malmö 1982. Ägare då var Jan Hansson. Fotot taget av Per-Börje Elg.

Douglas Kranz, en man som titulerar sig Motornörd, har besökt Thomas Grahns som äger ett antal bilar. Det visade sig att Thomas och hans fru har samlat på "fula" bilar genom åren. Ju fulare desto bättre säger Thomas.

Inslaget finns på YouTube: youtu.be/BkZ32G3cmZM



Spriten i broschyren lever än

Det var en flot opsætning med Sprite brochuren i det sidste Riley Bladet. Nu hvor den er der, kunne det måske være sjovt for nogle at høre om hvad der er blevet af bilen. For et par år siden købte jeg en bog på Blurb:

<https://www.blurb.com/b/6470951-riley-sprite-80th-anniversary>

om modellens 80th anniversary. Her er en omtale som på vedhæftede scan. Ejeren Gordon Middleton er en kendt person i Riley Registret og jeg har mødt ham et par gange - første gang var ved VSCCs Prescott meeting i 2014 hvor jeg var derovre med Imp'en. Vi boede ved

siden af hinanden på campingpladsen. Jeg slog mit telt op ved siden af et telt hvor der stod en fin rød Sprite, men desværre fik jeg ikke taget et billede af bilerne, for jeg var meget træt den første aften efter turen dertil. Næste dag var Spriten kørt over i ryttergården, for han skulle deltage i racet op ad bakken, og den kom desværre ikke tilbage til campingpladsen. Men jeg fik da taget et billede, hvor han er på vej op. Senere mødtes vi til Registrets Coventry Rally i 2017 - han var der med sin kone og en tidlig 6 cylindret Kestrel - ACD 11 med meget patina.

Karsten Wikkelsø



Riley Sprite 80th Anniversary by Nicholas Lees. Nedan en sida ur boken.

Riley 12/4 Sprite tillverkades i ca 60 exemplar. De första hade traditionell grill, därefter den så kallade fågelburs-typen.

BRW 303, chassis number S26S 3878, first registered 31st March 1936

BRW was first registered by the factory, and featured on the front cover of the small brochure produced for the Sprite. Christopher Jennings from the publicity department drove the car to premier awards on the MCC Land's End and Edinburgh trials in 1936, and it was also lent to the Scottish main dealer for the RSAC rally. The car was next owned by rally entrant Countess Pamela Moy, before spending just over a year in New York, being re-imported by Bentley Boy "Babe" Barnato in 1938. Next owner Hugh Biddulph was killed while serving in the RAF, and his fiancée then owned the car until it was acquired by Gordon Middleton in 1964. In Gordon's 51 year ownership the car has become the standard setter in both presentation (with over 30 concours wins to its credit) but also in competition where it has become a regular in VSCC racing and hillclimbing with many successes over the last 45 years, including 22 first class awards in high speed trials at VSCC Silverstone, and 14 Prescotts.



The front cover of the Sprite brochure.



Christopher Jennings from the publicity dept, later Editor of The Motor



Gordon holds off the opposition, Becketts, Silverstone June 1989



Immaculate as always, BRW heads for the start at Prescott, 2009

Owned since 1964 by Gordon Middleton, Leicestershire UK

Lite om Rolands Rileys

Er redaktör är verkligen ingen expert på förkrigsrileys. Dock har han läst diverse rileyliteratur och kommit fram till att från oktober 1934 fick Lynx den nya 1½ liters 12/4 motorn. Men hur stämmer det med Rolands Lynx som är en 1935 års Nine?

Roland:

Vad jag vet och även kan få fram så fanns det modeller med Ninemotorn ända fram till 1938. Förmodligen såldes inte många då 12/4 tog över allt mer sedan den introducerades.

Min Lynx är vad jag fått fram en av få från 1935. Den importerades av vår medlem Håkan Sandberg 1976 och fick reg nr ELH665. Håkan importerade flera Rileys och andra mycket spännande bilar. Han är en riktig bilpersonlighet. Han drev för många år sedan bilmuseum på Baldersnäs, har flera gånger deltagit och kört race på Goodwood Revival. Är osäker på om han har någon Riley i sin samling idag. Kanske han är något att skriva om i Bladet.

Håkan sålde Lynxen till Harald Hovde i Norge 1987. 2003 köpte jag den och den kom åter till Sverige. Tyvärr kom den att stå obrukad ända fram till 2018-19 innan jag tog tag i det som behövdes göras för att den 14 dec 2020 köra den till regbesiktning. Som tur var ingen snö men lite småkallt var det.

Red:

Har sett i medlemslistan att du även äger en Riley 12/4 Adelphi. Den har man inte sett mycket av...

Roland:

Adelphin köpte jag 1976 av Kent Olsson som tagit in den från England. Hade då reg nr GV4989. Den är idag minst sagt ett avstannat renoveringsprojekt efter att ha kört bilen under ett antal år innan jag påbörjade arbetet.

Red:

Du skrev om hur det gick till att köpa din Brooklands i Rileybladet 1/1989 "Så gick det till när VC834 kom till Sverige" En verkligt nervkittlande historia. Med risk för att vara tjugitig, hur är det egentligen med din Brooklands? Vilket chassinummer har den, 8051 eller 8052? Du berättade om det i Rileybladet 1/2011. Har du blivit något klokare på vad som gäller?

Roland:

Vem bryr sig om chassinr? Det verkar som att man oftast pratar om regnr i alla



fall när det gäller de tävlingsbilar som registrerades av fabriken. Min Brooklands ska enligt vad som framkom när bilen renoverades i Irland av före ägaren vara VC834. Kieran White som han heter kom tillsammans med Barbara Farquhar som då ansågs vara den person som hade bäst koll på alla Brooklands att bilen borde ha chassinr 8052.

Adrian Smith, historiker för The Riley Register, har dock hittat dokument från Coventry Archives att den ska ha 8051. VC835 ska ha 8052. I alla nuvarande dokument står det 8052 men jag få väl ta mig i kragen och försöka ändra detta. Vet inte hur lätt det är att få Transportstyrelsen att byta chassinr.



Instrumentbrädan på Rolands 1935 Riley 9 Lynx med chassi nr 6027327



Rolands Brooklands med chassi nr 8051 eller kanske 8052.



Rolands nyrestaurerade 1935 Riley 9 Lynx med chassi nr 6027327 med förväljarlåda från Armstrong Siddeley.



Restaurering pågår. Rolands 12/4 Adelphi från 1937.

Riley RMA 37 S 11944

Sista riktiga Rileyn

När Carina Laurell letade efter en engelsk bil, typ Bentley eller Jaguar, hittade hon i stället en Riley från 1947. En 1 ½ Litre ur RM-serien. Riley fanns som bilmärke i ytterligare drygt 20 år, men många anser att RM-bilarna var slutet på era.

Av Per Stern (text), Roine Lundström (foto)

I juli sommaren 2021 sökte Carina Laurell från Saleby utanför Lidköping efter en veteranbil till sig och maken Gunnar.

– Jag var ute efter en engelsk bil, kanske en Bentley eller en Jaguar. Men så hittade jag annonsen på den här, berättar hon.

Vi står och tittar på hennes Riley RMA, en smacker vagn från 1947.

Då visade hon inte så mycket om märket, men hon kände att Rileyn var rätt.

– Den passar oss egentligen bättre än en Bentley eller Jaguar, eftersom den är lite nättare, säger hon. Riley går tillbaka till 1890-talet i brittisk industrihistoria. Det började med trampcyklar som på den tiden upplevde sin största stora blomstringstid. William Riley, verksam inom textilindustrin i Coventry, köpte upp ett cykelmärke och döpte om det till The Riley Cycle Company. Inte att förväxla med samtida The Raleigh Cycle Company som även de skulle bygga bilar, om än trehjuliga, fram på 1920-talet.

Hemlig bil
Rileys första bil är av tidigare datum. Enligt vad det berättas byggde Williams son Percy en bil redan 1898, i största hemlighet eftersom William hade förbjudit den typen av tidsfördriv. Men 16-åriga Percy var evigt och efter något år byggde han ett fyrehjuligt motorfordon som ska ha varit något slags mellanting mellan motorcykel och bil.

Vad som är historiskt belagt är i alla fall att unge Percy konstruerade den första mekaniskt styrda insugventilen i en tid då andra ►

En drift en tid på sångare "We'll meet again" dröjer sig kvar. Egentligen skulle RM-serien ha lanserats runt 1940, men ett krig kom i vägen. Under kriget fortfarande Riley vapen till perfektion, anser älskare till många anhängare av märket. Riley RMA är en klassisk engelsk bil. Modellen var en av de första engelska bilarna som presenterades efter andra världskriget. Vid det laget var märket Riley redan uppköpt av Buick-organisationen, sedan dess BMC som snart skulle sälja snarlik bil med ett namnbyte. Men detta är fortfarande en äkta Riley.



”Det är den hon kör. En vacker fyrdörrars saloon med en vidareutveckling av den fyrcylindriga motor som Riley hade presenterat före kriget.”

Carina Laurell var ute efter en engelsk veteranbil, typ Bentley eller Jaguar. Men så hittade hon Rileyn, som lär ha byggts till i Sverige på 1920-talet och därefter stått en tid på Årvalsa bilmarknad. Den packar mig egentligen bättre eftersom den är lite nättare, säger hon.



Bilen registrerad ny i Middlesex i april 1947 med reg nr SMC 179. Dess engelska historia är inte känd.

Den importerades till Sverige 1977 och Kent Gustafsson Ekberg genomförde en fullständig renovering av bilen under en 10årsperiod. Kent skrev en 6-sidig arti-

kel om renoveringen av bilen i Rileybladet 4/1984. Finns på vår hemsida.

Lars-Inge Knutsson i Skövde köpte bilen 2014. Han skrev en längre artikel i Rileybladet 3/2017 om bilen som tidigare även framträtt i tidningen Bilsport nr 6 1988 och i Wheels i januari 1993.

Carina Laurell i Lidköping köpte bilen av Lars-Inge 2021.

Bilderna ovan kommer ur tidningen Nostalgia nr 5/2022 som ägnade 5 sidor åt Carina och bilen med text av Per Stern och foto av Roine Lundström.

Riley cocktails

Finns det cocktails där namnet på pre-war Rileymodeller ingår? Här är några.

Biarritz Cocktail: äggvita, citronsaft, Angostura Bitters, konjak och Grand Marnier. Det finns flera varianter av receptet.

Stelvio Cocktail: 2017 skapade Micah Stupak i Brooklyn en cocktail han kallade A Corvette in the Stelvio. Den innehåller Bourbon, Brulio, Zirbenz Stone Pine Liqueur, Cocchi Americano, orange bitters och apelsin zest.

Monaco: kan beställas på nästan vilken bar som helst i Frankrike. En blandning av ljus öl, citron/lime lemonad, grenadine sirap. Alkoholsvag och utmärkt på varma dagar. Det finns även en Monaco gjord på vodka, Grand Marnier, citronjuice och vanlig sirap. Dekorera med blå druvor.

San Remo Cocktail: kan göras på champagne, Triple Sec, mandarinlikör och grapefrukt juice. Dekorera med grapefrukt och mandarin. Det finns även en San Remo cocktail gjord på söt vermouth, fläderlikör, apelsinjuice, Campari, Bourbon och limejuice. Dekorera med en apelsinskiva.

Alpine Cocktail: görs på Bombay Sapphire Gin, Blue Curacao Liqueur och päronbrännvin. Dekorera med en apelsinskiva. En annan Alpine cocktail görs på gin, Kirschwasser och Benedictine. Dekorera med en bigarå.

Deauville Cocktail: görs på Calvados tillverkad nära Deauville i Normandiet, samt Cointreau, konjak och citron juice.

Lynx Cocktail: blandar smaker från Sverige, Kanada och Frankrike. Görs på Old Tom gin, lönn sirap, olivolja och salt.

Adelphi Cocktail: har smak av körsbär och anis. Görs på Rye, konjak, söt vermouth, maraschinolikör, Absinthe och Angostura Bitters. Dekorera med citronskiva.

Falcon Cocktail: uppfanns i New York och är gjord på vodka, granatäpplelikör, agavesirap och Ginger Beer.

Ascot: The Royal Ascot Cocktail görs på rosé vodka, gin, äpple- och plommonsaft, limejuice och sirap. Dekorera med kronblad från rosor.

Wentworth Cocktail: är enkel att göra. Görs på Boubon whiskey, Dubonnet Red och tranbärssaft.

Trinity Cocktail: görs på torr vermouth, söt vermouth och gin.

Victor Cocktail: brandy, gin och söt vermouth

Sprite Cocktail: hittar tyvärr ingen cocktail med detta namn. Endast en typ sockerdricka som används till många cocktails.

Kestrel Cocktail: tyvärr heller ingen cocktail men väl Kestrel Beer, ett öl som bryggs i Skottland och är känt av Rileyfolket för The Flying Kestrel som ägs av bryggeriet och som satt hastighetsrekord på 160 mph (260 km/tim). Motorn är en 2.5-litre TFSI, 5-cylindrig, turboladdad, Audi RS3 motor på 900bhp.

Från The Riley Register Bulletin nr 265



Reflektioner kring några Rileys i Kanada

Året är 1951. Tänk dig att du har Cadillac-pengar att spendera på en ny bil, så vad köper du? En Cadillac? Nej den är lite för vräkig. Så kanske en Packard, eller vad sägs om en sansad Chrysler Imperial?



Cadillac FOR NINETEEN HUNDRED AND FIFTY-ONE

Om ditt svar är nej tack till alla, så förflytta dig till de klassiska bilarnas hemland och lägg ner fyra eller fem tusen på en bil som ännu tillverkades av trä och läder. Nämnade jag att karosserna har träram och taket är i konstläder, vadde-rat och spänt över ett nät? Som Riley-broschyren försäkrar dig, As old as the Industry – as Moderna as the Hour.

Jag var sex eller sju när vi på en sommarsemester till England gjorde ett oanmält besök hos den sist kvarvarande Rileyåterförsäljaren. Detta var i mitten av sjuttioalet och företaget Riley hade för länge sedan upphört att existera. Återförsäljaren, Lundegaard i Gloucester, var som att ta ett steg tillbaka i tiden. Glas och polerat trä. Till och med en Rileyskylt i neon. Där inne såg det ut som tidigt 50-tal med mörkt glänsande RM-salooner som väntar på välmående övre mellanchefer eller nya kändisar som inte riktigt har fått ihop Bentley-pengar än.



Jag skickades så småningom tillbaka till hyrbilen för att vänta med min mamma medan min far förhandlade om en 1951 Riley Roadster.

Roadster är en tekniskt korrekt beskrivning av bilen som har självmordsdörrar, hel soffa, nedfällbar vindruta och sidorutor i plexiglas. Riley RMC roadster är byggd på RMB saloonchassi och ser lika stor ut som en modern Buick. Längden är överdrivet lång med ett fabriksstillverkat "Continental Kit" (reservhjul utanpå bagageluckan) som jag ständigt måste påminnas om att inte sitta på.

RM-seriens bilar byggdes från 1945 till 1955 med få stilistiska förändringar. Modellbeteckningar gick från RMA till RMF men de delade alla samma utseende. Produktionen skedde i företagets traditionella hem i Coventry fram till 1949 då monteringen flyttade till Abingdon. Kraften kom från antingen en 1½ liters eller 2½ liters fyrcylindrig motorer med dubbla kamaxlar och hemisfäriska förbränningskammare. Det låter inte så imponerande men när man lyfter på motorhuvens vingar ser man vackra ventil-kåpor i gjuten aluminium med tändstiften i mitten. 2½ liters motorn var tillräckligt stark för att få upp roadstern till påstådda 100 mph.



Min far ägde en Riley saloon under universitetstiden och trots att den fick sitt slut i ett iskallt regnväder när en vevstake gick av, förblev han förälskad i märket. Roadstern var en bil han länge önskat sig och jag kom med tiden också att älska den.

Roadstern följde med oss tillbaka till Kanada och jag har härliga minnen av att sitta mellan mina föräldrar, suffletten fälld, på väg till Sauble Beach vid Lake Huron där vi kunde simma och jag leka på stranden. På vägen hem somnade jag, sövd av Jaegerinstrumentens dunkla sken, symfonin av mekaniska ljud och dofterna av varm olja, bensin, trä och läder.

Roadstern hade ett intressant liv innan den blev en del av vår familj. Den hade ägts av en RAF-pilot och hade tillbringat tid i Egypten innan den återvände till hemlandet. Den svarta originalfärgen visar fortfarande tecken på exponering i den brännande afrikanska solen.

Roadstern var en lågproduktionsmodell, med endast 500 tillverkade mellan 1948 och 1951. Majoriteten av roadsters var även vänsterstyrda eftersom de var avsedda för export, främst till den nordamerikanska marknaden. Mantrat för brittisk industri vid den tiden var "Export or Die".

Rileys designspråk är tydligt förkrigs även om den långlivade RM-modellen inte presenterades förrän 1945. Riley var tvungen att skapa en ny bil eftersom formpressarna för den tidigare Kestrel-modellen förstördes i de förödande flyganfallen över Coventry.

Jag skulle jämföra Riley-serien, saloon, roadster och firsitsiga cabriolet med

Mercedes, särskilt med 300S från samma tidsperiod. Nya bilar som stil-mässigt låg ett eller två decennier efter i tiden, särskilt jämfört med sina samtida från Detroit.

Rileys marknadsfördes i Nordamerika - även om jag inte kan tänka mig en bil som är mindre anpassad till tiden eller miljön. Föreställ dig uppgiften att sälja ett fordon som ser ut som en Buick från 1935 till konsumenter som i annonserna såg månkrakeliknande modeller till konkurrenskraftiga priser.

Enligt Rileys försäljningschef Arnold Farrar var Riley roadster vad vi nordamerikaner verkligen längtade efter; "En

av säljarna åkte till Amerika och kom tillbaka med en teckning på baksidan av ett smutsigt kuvert och sa att det här var vad amerikanerna ville ha. "Senare upptäcktes det att han bara hade varit runt hos några få av de amerikanska återförsäljarna."

Rileys konstruktion; stålskärmar, karosspaneler spikade över en träram. På roadstern lite aluminium. Taket på saloonerna i läderimitation över något som påminner om hönsnät. Material som skulle tåla det engelska klimatet var ingen match för de rikliga mängderna vägsalt som användes i Kanada och norra USA.

Vem i hela friden köpte de här bilarna nya? Inte anglofilerna med sportvagnskeps. MG var gjorda för dem. Körde inhemska lyxbilsköpare verkligen Riley? Nuffield Group var baserad på GM:s hierarki med Morris som basmodell på massmarknaden, MG som sportvalet och Wolseley, Vanden Plas och Riley försökte alla vara Cadillac.

Jag har ett foto i huvudet som visar den perfekta Rileykunden. Det är en bild av en Grace Kelly från före Monaco, eller någon som ser ut precis som hon, kjol som blåser i vinden i San Francisco när hon ska sätta sig i en Riley cabriolet.

Det var Rileys öde att förbli en fotnot i Nordamerika. Roadstern misslyckades med att fånga amerikanernas hjärtan. Endast 50 av den vänsterstyrda exportmodellen tog sig över polen. Växelkursen på 2,5 till 1 mellan pundet och dollarn placerade Riley roadstern i prisklassen för lyxbilar, sida vid sida med XK120.

Till skillnad från de otacksamma amerikanska kolonisterna tog de mer lojala australiensarna huvuddelen av roadsters. Det antipodiska klimatet var mer lämpat för Rileys känsliga konstruktion.

Gamla bilar är beroendeframkallande och ytterligare en Riley skulle snart följa, den här gången en något ruffigare Riley RMB saloon från 1948, en sällsynt vänsterstyrd modell. Denna Riley, i gräddvitt över svart, tog familjen runt i hela Europa.

Överfart till Frankrike på kanalfärjan. Anlände till Dieppe för att finna alla hotell fullbokade. Det fanns inget annat än att parkera på torget och sova i Rileyn. De skålade och icke fällbara sätena bidrog inte till en god sömn. Vi vaknade tidigt nästa morgon med stela nackar och upptäckte med fasa att en torgmarknad hade vuxit upp runt oss. För att ta oss ur gytret var pappa tvungen att för-



Anne Lyon (inte Grace Kelly) kämpar med sin mans, fotografen Fred Lyon, dropheadörr

siktigt krypa mellan stånden till färgstarka galliska svordomar som min mamma vägrade översätta.

Rileyn tog sig över alperna till Schweiz där gränsvakterna lite skämtsamt diskuterade om de skulle släppa in oss eftersom bilen var för gammal och smutsig för de rena schweiziska vägarna.

Slutligen en tredje Riley. Denna en blekt grön RME-sedan fungerade också som en familjesemesterbil på resor genom England och till kontinenten.

Småvägarna i Norfolk ligger lägre än omgivande fält och kantades av höga häckar. De slingrar sig dessutom oavbrutet. Pappa körde först i Rileyn och min mamma och jag följde efter i en nyligen inköpt Daimler Double Six och försökte komma ihåg att hålla oss på vänster sida på den knappt en och en halv bil breda vägen. Plötsligt i en skarp kurva dyker mjölkutkörarens eldrivna transportvagn upp. Min far reagerade snabbt och förhindrade sålunda massor med skämt om spilld mjölk. Han styrde in Rileyn i häcken och kilade fast den i 45-graders vinkel så att bilen såg ut som ett flygplan som var på väg att lyfta. Den gröna bilen drogs ut utan några skador som jag minnas det.

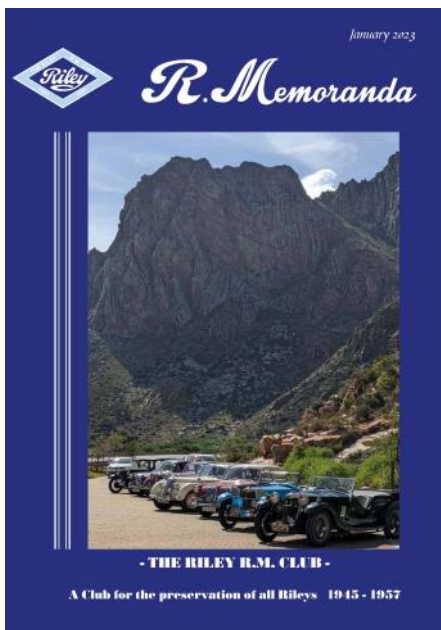
Den gröna Rileyn tog sig också över Atlanten efter att ha förvarats i över ett decennium i ett garage bakom en pub i byn Reepham. Någonstans i södra Ontario slumrar nu alla tre Rileyvagnarna i väntan på att se solen snart igen.

Det fanns ett kortvarigt hopp om att Rileynamnet skulle komma tillbaka när BMW förvärvade MG Rover Group. BMW:s ordförande Bernd Pischetsrieder var en vän av märket Riley och antydde att det skulle återuppstå. BMW sålde Rover till kineserna i slutet av seklet men behöll rättigheterna till Rileynamnet.

Jag hoppas att kärleken till detta och andra liknande märken kommer att överleva när de ursprungliga ägarna - de som beundrade dem när de var unga - har gått ur tiden. Jag träffade nyligen sonen till en annan flerfaldig Rileyägare som fortsätter att renovera och köra de bilar som hans far älskat och därmed håller den klassiska andan vid liv.

April Chadwick

Andra Rileyblad



R. Memoranda Jan 2023

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

Artiklar i urval

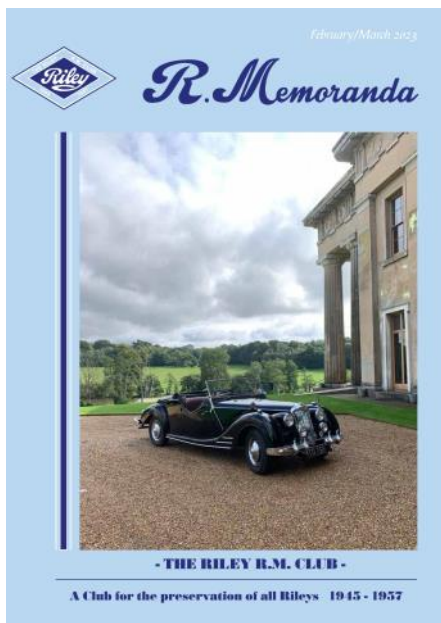
Eddie Smith's Roadster now in USA
 Club Photo Archive
 From the Internet Forum: RMA versus RME / Engine clatter / AntiRoll Bar or no AntiRoll Bar / Cracked leaking torque tube / Long pedal travel on RME
 South African 10 Passes Rally
 Split Loch Actuators

Evenemang

Pennine Weekend 2023, 6-8 Oct, Walshford, Wetherby
 RM Club National Rally 2023, 7-9 July, Taunton
 Bacchanalian Week, 9-16 July, Brendon Hill, Exmoor

Säljes

RME 54, in excellent condition, £11.000
 RMA 49, downsizing my collection, £10.000
 RMB 52, time for a new custodian, £15.500
 RMD 50, for sale by widow, Nebraska, \$25.000
 RME 54, rebuild project, two cars, £1.000



R. Memoranda Feb/March 2023

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Alan Padbury visits The Grange at Northington in Hampshire

Artiklar i urval

The World of Rileys—Switzerland
 From the Internet Forum: Clock won't restart / Bleed nipple / Oil pressure relief valve / Working life of Antifreeze / Chassis number, where?
 Technical topics: Late RM rear windows (6 sid.)
 RM Riley Brochure and Information Database
 The Riley RM Club You Tube Channel
 Riley RM Club Photo Archive (3000 pics)

Evenemang

Pennine Weekend 2023, 6-8 Oct, Walshford, Wetherby
 RM Club National Rally 2023, 7-9 July, Taunton
 Bacchanalian Week, 9-16 July, Brendon Hill, Exmoor

Säljes

RMF 53, excellent, £15.250



The Riley Record 6/December 2022

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: 1905 Riley 9 hp. Ett "barnfind" under renovering.

Artiklar i urval

Oxford Universities Motorsport Foundation—Oulton Park Gold Cup
 Have you noticed...? driving now and then
 Centre News:
 Berkshire
 Devon
 Northern Centre
 West of England Centre

Letter to the Editor

National Rally 2022
 1905 Riley 9 HP
 Riley Detachable Wheels
 Buying a Roadster in NSW 1966
 One-Point-Five Activities

Evenemang

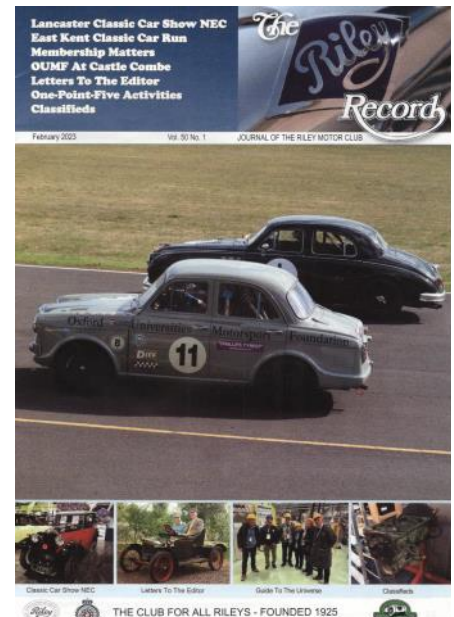
Drive it Day, 23 April, 2023

Säljes

RME 54, house clearance of a deceased owner, complete car in need of full restoration, £900
 Elf 68, genuine reason for sale, £6.995

The Riley Record 1/February 2023

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Oxford Universities Motorsport Foundation at Castle Combe Circuit with its Riley One-Point-Five

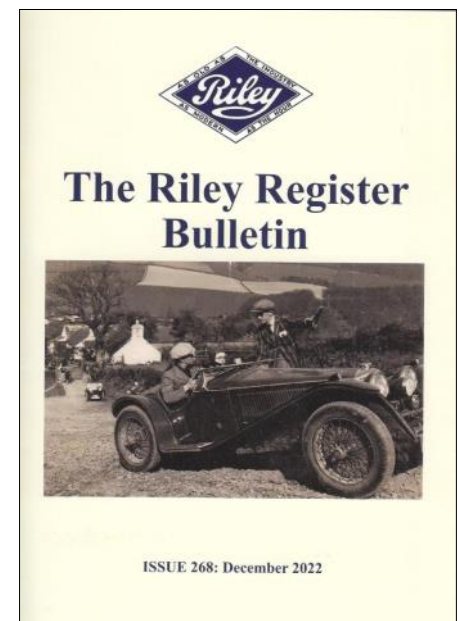


Artiklar i urval

Lancaster Classic Car Show NEC
 East Kent Classic Car Run
 OUMF at Castle Combe
 National Rally 2023, 23-25 June, Leamington Spa
 Riley Motor Club visits CERN, European Centre for Nuclear Research in Geneva

Säljes

RME 54, in need of full restoration, £900
 ELF Mk II 68, Genuine reason for sale, £6995



The Riley Register Bulletin December 2022, Issue 268

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: Jimmy Abbott in his MPH KV 6079

Artiklar i urval

Editors notebook—the Coventry Rally 1960
 Unreliable electrics—battery explosions
 So where did all the 's go?
 A tale of two Lynxes
 A gallant little Person (Kay Petre, Riley race driver)
 A juvenile race driver (Peter Maclure, age 9). From the Riley Record July 1935.
 An afternoon amongst the Gerard Rileys
 Riley 9 Monaco—an update
 Blue Streak Kestrel AWF975
 Rileys at the Silverstone Classics
 A supercharged Riley Nine
 Letters to the Editor

RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA (INC.)



Our Monthly Publication, November, 2022



Riley Torque Queensland

February 2023



HUBBART VIEWS No. 11, ABBOTT STREET, CAIRNS, N.Q.

Cairns

Next Meeting:
February 14th, 2023
Queensland Riley Club Shed
38 Showgrounds Drive, Highvale 4520, Samford Show Grounds.

Riley Torque Queensland <https://rileymotorclubqld.org.au/> Page 1

 **Riley Restorer**

A magazine for Riley restoration enthusiasts
in Australia March 2022

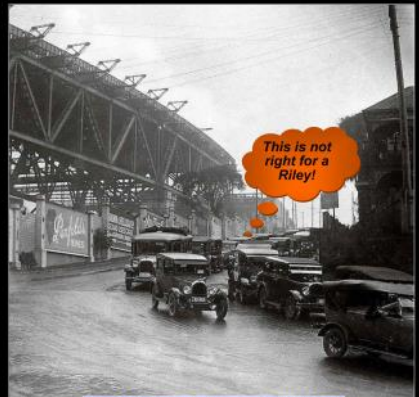
No Web address yet



An amazing collection of Rileys encountered during a recent visit to Victoria

Riley Gazette

February - March 2023. The Riley Motor Club of Australia



This is not right for a Riley!

Riley calendar p.3	Seat belts p.13
Rally souvenirs p.4	Rare Riley p.16
Rileys wa miss p.6	Radios p.17
Lucas lamp p.8	Brake fluids p.18
Silent cops p.10	

Ideas from the Riley world

 **MHRF**
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Motorhistoriska Riksförbundet's nyhetsblad • våren 2023 • nr 1 årgång 31

Obs!

Intyg-ansökningar möjliga igen!

MHRF tar från och med den 1 februari åter emot ansökningar om intyg som underlag och stöd för bland annat utsläppskontroll, registrering, besiktning och fastställande av teknisk identitet. Se mhrf.se/forfordon

PåVäg

MHRF kräver: Förenkla reglerna för arrangemang på våra vägar!



Firande av Motorhistoriska dagen på Umeås vägar 2021.

MHRF avslutade 2022 med ett uppvakta Regeringskansliet och riksdagen och begagna förenklade och översiktliga regler för arrangemang som genomförs på våra vägar.

Budskapet från Motorhistoriska Riksförbundet är att det inte finns någon anledning att kräva tillstånd för de arrangemang som anordnas av medlemmar till exempel MHRF, SMA, AROS, KVR eller liknande föreningar. Under förutsättning att arrangemangen omfattar fordon som är godkända och avsedda att trafikerats på väg, följer trafikreglerna, åker på vägar där det är tillåtet att trafika och tar hänsyn till andra trafikanters. Läs mer på mhrf.se

Jan Tägt generalsekreterare MHRF

För gästerna fördes på morgondagens vägar. Motorhistoriska Riksförbundet förbereder den motorhistoriska riktlinjen i Sverige och arbetar med bearbetning av politiska frågor, kontakt med myndigheter och organisationer samt rådgivning och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för miliet för vårt motorhistoriska kulturarv kan användas, bevaras och utvecklas. Bland våra medlemmar finns många som har en passion för historiska fordon.

PåVäg Motorhistoriska Riksförbundet's nyhetsblad 1-23

 **Riley Restorer**

A magazine for Riley restoration enthusiasts
in Australia December 2022



Paul Bae's very rare Silver Spunk

Roamer
180



14th Anniversary November - December 2022

Läs på www.mhrf.se
Nr 1 våren 2023

Obs! Intygansökningar möjliga igen!

MHRF kräver: Förenkla reglerna för arrangemang på våra vägar!

Här träffar du MHRF! (Bl. a. Motorhistoriska dagen den 6 juni)

Temavisning med MHRF/SMA på Tekniska museet (samt rabatt för medlemmar i MHRF-ansluten klubb)

 **Riley Restorer**

A magazine for Riley restoration enthusiasts
in Australia February 2023

No Web address yet



A bride and groom special wedding day for her big day



Liksom de flesta av mina idéer verkade denna vara bra just då. Jag behövde ett vinterprojekt som inte innebar att jobba ute i kylan eller inne med att måla tak, väggar etc. Jag har alltid gillat tanken på ett skräddarsytt väskset, så hur svårt kunde det vara.....?

En sökning på internet visade att Mercedes verkar vara ledande på detta område och 190 SL är bagageluckemässigt ganska lik RM. Så jag bestämde mig för att kopiera Mercedes-versionen. För att göra en mycket lång historia kort har jag fått ihop ett par snygga (på lite håll) resväskor, men de är stora, tunga, dyra och totalt opraktiska, och passar därför väldigt bra till Riley.

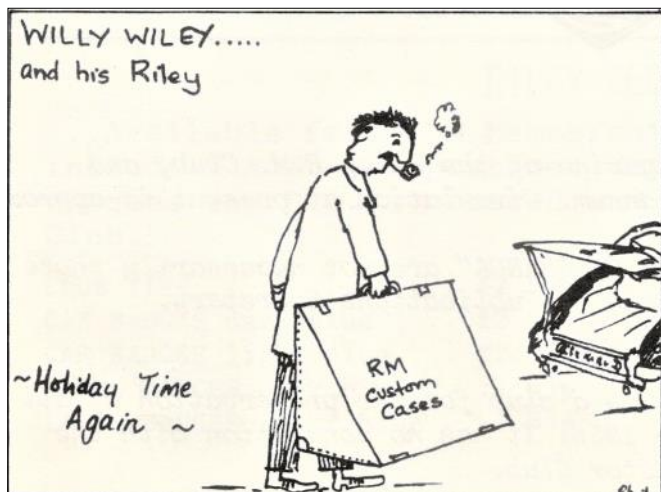
När jag säger dyrt, för vad de har kostat mig kunde jag ha flugit första klass till Milano, hittat en hantverkare att göra ett väskset och bott på ett topphotell medan han gjorde dem och sedan flugit hem, igen första klass.

Ok, jag överdriver lite men kostnaderna verkade bara öka ju längre jag kom in i projektet. Plywood, lim, gångjärn, spännen, vinyl, fodermaterial, läder, söljor, tråd, nålar, specialverktyg (aj!), färgämnen och lister för att nämna några. Men som med alla nya projekt lär man sig eller förbättrar färdigheter och jag måste erkänna att jag tyckte om att jobba med läder.

Men det viktigaste jag har lärt mig är att om jag skulle fundera på ett liknande projekt skulle jag överlägga tyst för mig själv och sedan gå och lägga mig i ett mörkt rum tills lusten hade gått över.

Lyckligtvis har RM ett stort baksäte där jag kan lägga det riktiga bagaget.

Ian Longfellow



Willy Wiley and his Riley förekom i R.Memoranda mellan 1975 och 1990. De var tecknade av klubbmedlemmen Phil Lane. Denna teckning är från R.Memoranda september 1977.

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

Fordonsinspektör och försäkringssamordnare
Lennart Nilsson
lnilsson@me.com
070-893 76 03

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2023.
Beloppet insätts 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

ISSN 2004-447X (Print)
ISSN 2004-4451 (Online)