

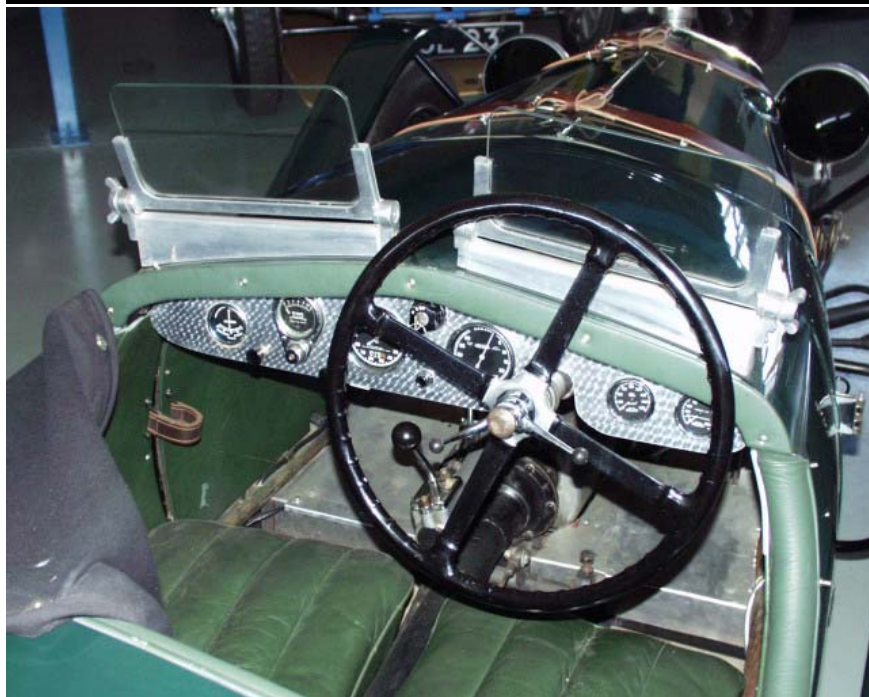


RILEYBLADET

Nummer 2, 2004

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 26



Riley 9 Brooklands i Norden

Det var Percy Riley som lade grunden till Rileys storhet inom motorsporten. År 1926 konstruerade han en liten täckt bil som kallades Monaco Nine. Det unika var motorns topp som hade ventiler i 90 graders vinkel, korta, lätta stötdänger, högt liggande kamaxlar och hemisfäriska förbränningskammare. Häre fanns potential för något alldeles extra.

Vintern 1926/27 gav Riley i uppdrag åt firman Thomas Inventions Development Company Ltd. att ta fram en ren sportbil baserad på Nine motorn. Firman leddes av trefaldige LSR (Land Speed Record) världsmästaren J.P. Parry Thomas. Thomas förolyckades när han försökte sig på ett fjärde hastighetsrekord med bilen "Babs" som hade en 27 liters, V 12 flygmotor på drygt 500 hk. Rileyprojektet övertogs och fullföljdes sålunda av partnern i firman Reid Railton tillsammans med Ken Thomson och Ken Taylor.

Riley Brooklands gjorde skäl för sitt namn. Den utvecklades och byggdes från början vid Brooklands banan i

Waybridge, Surrey, hos den nya firman Thomson and Taylor Ltd. på uppdrag av Riley (Coventry) Limited. Man utgick från ett Riley Nine chassi, förkortade det med 15 tum, vikten bantades ner med över 300 kg. Högkompressionskolvar och speciella kamaxlar ökade motorstyrkan till strax över 50 bhp, vilket tillsammans med låg vikt och profil resulterade i garanterat 100 mph.

Brooklands 9 h.p. tillverkades mellan 1928 och 1932, troligtvis i 93 exemplar med chassi nr från 8001 till 8093. Det finns uppgifter om att sista chassinumret för Brooklands Nine skulle vara 8098 men någon bil med nr 94-98 känner man inte till.

Riley Brooklands var inte bara framgångsrik, utan en av de mest framgångsrika mindre tävlingsbilarna någonsin, och det blev mycket vanligt att se dem överträffa motståndare med 2-3 gånger så stor cylinderkapacitet.

Otaliga äro alla de stora tävlingar som Riley Brooklands vann under 30-talet

och namn som von der Becke, Dixon, Paul, Mays, Eyston, Whitcroft, Peacock, Davis, Maclure, Dodson, Ashby samt Elsie Wisdom och Joan Richmond är för alltid förknippade med dessa framgångar.

Red. känner inte till hur många av de ca 90 bilarna som överlevt, men det är anmärkningsvärt att minst sex finns Sverige och Danmark. Bilderna på denna sida visar den vagn som tillhör Allan Söderströms samling i Malmö. På nästa uppslag presenteras kort de sex Brooklandsbilarna.

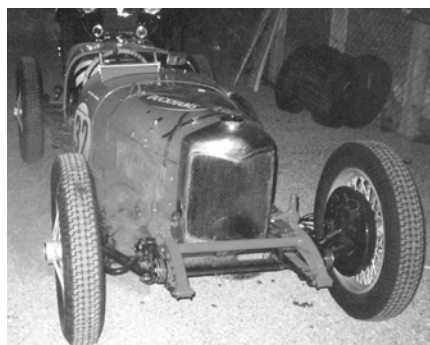


8024

**Allan Söderströms Samling
Malmö**

Bilden ovan är tagen ur boken Allan Söderströms *Automobiler* utgiven av Söderströmgruppen AB 1988. Så ser inte bilen ut idag. Den har nyligen återkommit från en renovering i England. Andra framskärmar, annan färg.

Rolf Ramestam, vd på Förenade Bil i Malmö har skickat bilderna på förstasidan. Rolf har dock inga uppgifter på när bilen köptes av Allan Söderström och känner inte till bilens tidigare historia. I David Styles bok *Sporting Rileys - The forgotten Champions* uppges att denna bil haft det brittiska registreringsnumret MMF 271.

8071

**Lars-Göran Itskowitz,
Västra Frölunda**

Denna Riley Brooklands är från 1930, och en gång ägd av den engelske storbandsledaren Billy Cotton. Brittiskt registreringsnummer var EPD 555.

Bilen kan ses på Lars-Göran Itskowitz museum AUTOCOLLECTION i Billdal. Den har figurerat i svensk motorpress, har tävlat på Historic Racing möten och lär också ha varit med i en svensk TV-film.

8083

**Erwin Koster Kristensen
Köpenhamn**

Denna bils historia är beskriven i *Rileybladet* 4/2003. Efter några år i England kom den i mitten av 30-talet till Australien där den haft ett antal ägare. Jim Runciman köpte den i delar i början av 70-talet. Han restaurerade den aldrig utan den ingick i befintligt skick som betalning vid köp av en Riley works TT Sprite i England år 1998. Erwin köpte bilen och har totalrestaurerat den.

80??

**Ole Sommer
Köpenhamn**

Äldsta kände ägaren (1946) var Mr. Rowlands och bodde i Bristol och registreringsnumret var BGO 936. År 1957 köptes bilen av Mr. Parks i St Albans, och 1963 köpte Bo Bonfils från Köpenhamn bilen i England. Bilen registrerades i Danmark 1965. Bo Bonfils sålde bilen till Ole Sommer i början av 70-talet.

Eftersom det inte finns något "80" chassi nr på bilen korresponderade Ole Sommer flitigt med Arnold Farrer i början av 70-talet för att bekräfta bilens autenticitet. På nästa sida återges två av dessa brev.

8052

**Roland Haraldsson
Borås**

En 1929 års "ex works team car" som registrerades av Riley (Coventry) Limited med nummer VC 834. Bilen har även haft brittiskt registreringsnummer VE 4847. Bilen lär ha en relativt känd tävlingshistoria.

Inköpt av Roland Haraldsson i London på våren 1988. Roland skrev den nervpirrande historien om köpet i *Rileybladet* nr 1/1989.

Vagnen finns även omnämnd i *The Bulletin of the Riley Register* nr 136, sid. 47.

8076

**Kent Olsson
Överlida**

Kent köpte den ca 1975 men bilen är nu tillbaka i England där Kent Olssons dotter Annika bor och kör den. Den är numera vit. Det brittiska registreringsnumret var GK 4407 och bilen har figurerat i *The Bulletin of the Riley Register* nr 61 sid 36 och nr 150 sid 10 med illustration.

Sommer's Veteranbil Museum

Dear Mr. Sommer,
Jag ser nummer 29504 på ramen, men det är faktiskt originalmotors nummer. De första två siffrorna har inget med tillverkningsåret att göra, och av någon märklig anledning använde aldrig Riley Engine Co. udda nummer på sina motorer. Detta betyder att motornumret på en Riley på ett ungefär motsvarar 2x chassinumret om man bortser från Brooklands Nine som hade en särskild nummerserie som löpte från 8001 till 8098. Normalt satte Rileyfabriken chassinumret ramens främre högra översida strax ovanför främre fjäderfästet.

Med hjälp av den brittiska loggboken ska jag ska skriva till Somerset & East Essex Councils och se om de kan hjälpa till att hitta chassinumret.

Det lönar sig inte söka efter bilen baserat på motornumret. Dessutom låter det nummer ni nämner 931824 inte korrekt. Riley 9 motorer har normalt ett femsiffrigt nummer som sitter på aluminiumkåpan till kamkedjan. Jag hade förväntat mig att se nr 31824.

Efter att ha studerat fotografierna har jag inget tvivel om att det rör sig om en äkta Brooklands. Bilden från sidan visar tydligt svanhalsen på ramen som böjer skarpt i höjd med kopplingskåpan och sedan går under bakaxeln. Detta förekommer bara på Brooklandsbilen. Växelspaksarrangemanget är helt klart av Brooklandstyp med en lyftspärr för backväxeln. Den heltäckande bottenplattan talar också för att den är av Brooklandsblod. Den perforerade aluminiumplattan under förarens fötter är inte ursprunglig (den var av trä) men var vanlig i tävlingssammanhang. Med tanken på bränsletryckpumpen misstänker jag att man tävlat med vagnen. Standardutförandet var en Autopulse elektrisk pump.

Bromsarna tycks vara Girling med stag och kilformade expandrar. Dessa bromsar tillsammans med hjul och nav med central låsmutter är inte original utan måste ha monterat senare eftersom de fram till april 1929 hade stag och små bromstrummor (ca 9 tum). Därefter hade man 11 tums trummor och bromspåverkan via kablar.

Motorn är en typisk Brooklandsmotor med flänsmonterad magnetisk tändfordelare och vattenpumpen strax denna. Insugsrör är av den gamla fyrkantiga sorten utan förvärmning, men faktiskt effektivaste typen. Det fyrdelade grenröret är inte standard. Brooklands hade normalt ett grenrör med utblås i bakre ändan som böjde ner i ca 45° vinkel varefter man hade en ljuddämpare i gjuten aluminium placerad chassiet framför passagerardörren. Den stora oljesumpen ser ut som en Brooklandstyp med sina 10 fenor, tre eller fyra fler än på andra modeller. V-röret för oljetillförsel som kommer upp genom vetilatorröret vid kamkedjekåpan var standard till ca 1931 då man gick över till invändig oljematning till vipparmarna med borrarade kanaler i topplock och block och en topplockspackning med förstärkta hål på bägge sidor för oljematningen. Detta frångick man 1935 och återgick till utvändig oljetillförsel. Den invändiga oljetillförseln kostade oss ett par Coupe des Alpes i 1934 års Alpine Rally där jag var den oturlige föraren som brände topplockspackningen.

Er skiss av bromssystemet säger mig att det rör sig om en modifierad Brooklands för att kunna ta mekaniska Girlingbromsar. Jag är rädd för att numren på de gjutna delarna inte säger mig så mycket, men numret BR9 57 WM på sumpen tyder på en Brooklands 9. Sextontumshjulen var inte standard. Original är 4.50x19 tum.

Jag finner Er anteckning om numret vid den främre fjädringens främre fäste på vänstersidan högst intressant. Är numret ingjutet eller har det slagits in? I det sistnämnda fallet – kan det möjligen läsas som 8002?

Jag har tittat igenom de många fotografier jag har på förkrigssportvagnar och ett otal tävlingsbilder men jag kan inte finna reg nr BGO 936. Numret tillhör London County Council och dess sena registrering (1934) talar för att bilen tävlades med under 4-5 år innan den registrerades för vägbruk.

Jag är ledsen att jag inte kunnat klart identifiera bilen eller dess tidigare ägare. Namnen i registreringsboken är

okända för mig. Jag fortsätter att hålla ögon och öron öppna och skriver så snart jag finner något.

*Yours sincerely,
Arnold Farrer
Oxford, 24 Nov, 1973*

Dear Mr. Sommer,

Jag har just talat med herrskapet Farquhars som äger Freddy Dixons Brooklands 9 och som är mycket kunniga om dessa bilar. De säger att man kan glömma bort motornummer ur identifieringssynpunkt eftersom så många bilar bytte motorer under åren, och de menar även att en hel del Brooklandsbilar aldrig fick något chassi nr instämplat. Detta har jag själv svårt att tro.

Chassinumret borde sitta där ert nr 101 syns vid främre fjädringens främre fäste på vänstersidan. Det ska bli mycket intressant att höra vad resultatet av röntgenfotografering av den delen av ramen avslöjar.

Listan med Brooklandsnummer följde med oss till Abingdon 1949 men för att spara plats förstördes alla gamla arkivhandlingar för en 8-10 år sedan, så där finns inget att hämta.

Som ni kanske har hört är det tre år sedan jag fick lämna B/L Service pga personalneddragningar. Sedan dess, och fram till för 6 veckor sedan var jag vd för en SAAB återförsäljare i Southampton. Nu har jag gått i pension.

*Yours sincerely,
Arnold Farrer
Oxford, 24 Dec, 1973*

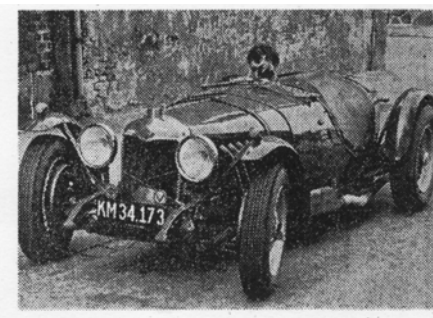


Bild ur Jyllandsposten 15 sept 1965

Gänghistoria

I varje bil finns det skruvar med gängor som din järnhandlare bara skakar på huvudet åt. De lindrigaste problemen uppstår i fordon med blandade system, vissa SAAB-modeller har exempelvis både varit uppbyggda av tum- och millimeterskruvar. Ännu värre är det med fransmännens udda M7- och M9-gängor. Att japanerna föredrar fingängat är mer förståeligt men inte mindre irriterande, gamla jänkare har något som kallas för SAE-gänga och de brittiska bilarna ska vi bara inte tala om.

Den äldsta skruv arkeologerna har funnit är ungefär 2 000 år gammal. På den tiden användes inte gängorna till sammanfogning utan till vinpressar, vatten-transportörer och liknande.

England

Först på medeltiden började skruvar och muttrar dyka upp i sammanfogande syfte, bland annat till riddar-rustningar. I begynnelsen gjordes varje skruv och mutter för hand. Varje smed hade sina egna gängverktyg med egna stigningar och dimensioner. Först i slutet av 1700-talet konstruerades en svarv som kunde massproducera identiskt lika skruvar och muttrar. Uppfinnaren hette Henry Maudsley och 1825 anställde han Joseph Whitworth som retade sig på att det inte fanns något gemensamt gängsystem i världen. Därför började Joseph räkna ut hur riktigt starka skruvar, muttrar och brickor skulle se ut från 1/8" (cirka 3 mm) till 6,7" diameter (cirka 1,7 dm). Det här systemet presenterades 1841 och 20 år senare använde praktiskt taget hela England hans gängor. Withworths profilvinkel var 55 grader och ytterdiametern angavs i tum. Verktygen märktes med respektive skruvs gängdiameter, numera känns det lite knasigt men systemet är faktiskt inte så dumt eftersom det också överensstämmer med gängverktygens märkning. Withworths skruvskallar var alldeles för klumpiga när motorcyklarna och bilarna började tillverkas runt sekelskiftet, det blev alltså dags för ett nytt Withworth-system. De nya skruvarna var mer fingängade (hade fler gängor per tum) och döptes därför till British Standard Fine (BSF). Skruvskallen var en dimension mindre än "gamla" Withworth, därför är en Withworth/BSF-nyckel märkt med två olika mått i samma ände, exempelvis



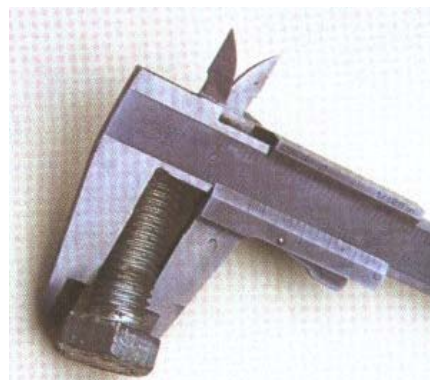
Innan Fiat tog över byggdes alla Lancia-bilar av förkopprade stålskruvar som aldrig rostar fast. Rolls-Royces skruvar har en speciell legering med ordentligt tilltagen hållfasthet samt att de inte rostar.

3/16 W och 1/4 BSF (siffrorna anger ju gängans diameter). Efter introduktionen av BSF minskades även skallen på Withworthskruvarna. De småskalliga kallades "Auto Whitworth" och tillverkades parallellt några år med de stor-skalliga "Old Whitworth". För att för enkla och spara material slutade man tillverka "Old Whitworth" under andra världskriget. Cykelindustrin fick en egen gänga kallad CEI (Cycle Engineer's Institute) som senare döptes om till BSC (British Standard Cycle). Profilvinkeln är 60 grader, ytterdiametern anges i tum och stigningen är 26 t.p.i. (gängor per tum) på de vanligaste dimensionerna. På cyklar förekommer även vänstergängade skruvar ganska ofta. 1903 kom BA-gängan (British Association) vilken baserades på en schweizisk urmakargänga kallad Thury. Den finmekaniska industrin i Storbritannien har alltid haft ett gott öga till BA-gängan. Bland annat hittar du de här skruvarna i Lucas prylar samt vissa instrument och reglage. Profilvinkel är 47,2 grader, den största diametern kallas BA 0 (noll) och är ganska lik en vanlig M6-skruv. Från B A 0 minskar dimensionerna via B A 1-2-3 o. s. v. ned till B A 25 som har en gängdiameter på 0,0098" (ca 0,25 mm). Problemet med B A är att skruvarnas skallar har egna gripvidder som inte stämmer med några andra. Whitworths gänga var för grov för tunna rör, rörväggarna skars helt enkelt sönder och 1905 kom därför British Standard Pipe (BSP), som även kallas gasgänga. Ett gängsnitt som är märkt 1/4" BSP ger en gänga som är cirka 1/2" i diameter, märkningen syftar nämligen på rörets ursprungliga innerdiameter. I Sverige betecknar vi BSP-gängor med R (cylindrisk rör-

gänga) eller KR (konisk rörgänga) KR är vanlig på oljepluggar och liknande. Än idag är BSP den internationellt härskande rörgängan, trots att den är baserad på Whitworthprofilen, det vill säga med 55 graders spetsvinkel - alla andra moderna gängor har 60 graders vinkel och millimeterbeteckningar. För att ytterligare förvirra begreppen finns det även två andra brittiska rörgängor men deras märkning anger gängans utvändiga diameter. Dessa är BSB (British Standard Brass) avsedd för mässingsrör och EC (Electric Couindirect) avsedd för skydds-rör till elledning-ar.

Amerika

På bilar som är tillverkade utanför England är den amerikanska rörgängan vanligast. Whitworths system spreds nämligen över världen men varje land skapade en egen variant. I USA omarbetades Whitworths system 1864, skillnaderna var små, men stora nog för att det inte skulle gå att blanda ihop gängsystemen! Naturligtvis blev denna modifierade gänga också amerikansk standard, skyldig till det vansinnet var en herre vid namn William Sellers. Profilvinkeln var 60 grader och har så förblivit trots att Sellersgängan ändrade namn många gånger till bland annat ASME, ANC, USST, SAE och ANT. Redan under första världskriget diskuterade USA, Storbritannien och Kanada ett gemensamt gängsystem. Under andra världskriget fick de allierade ännu mer trassel på grund av olika gängor. Till slut (1948) nådde man en kompromiss som döptes till Unifiedsystemet. I praktiken döpte man helt enkelt om de amerikanska gängorna ANF (American National Fine), ANEF (American National Extra Fine) och ANC (American National Coarse) till UNF, UNEF och UNC. Bokstaven "U" stod för



"Unified", vilket på svenska betyder "enhetlig". Unified-systemet innehöll även några specialstigningar med mycket begränsade användningsområden. Unified-systemets profilvinkeln är 60 grader, men för normala behov har den skillnaden gentemot Whitworth ingen praktisk betydelse. Whitworth och UNC är blandbara med varandra utom för 1/2" där stigningen skiljer en gänga per tum. För rättvisans skull fick också jänkarna ändra lite, därför är UNF nästan identisk med ANF, utom för 1" där det skiljer 2 gängor per tum. Gamla BSF hade inget gemensamt med de nya gängsystemen, men levde ändå kvar till mitten av 1950-talet och används fortfarande av Morgan. Unified-systemet innebar också att engelsmännen fick köpa nya verktyg, dimensionerna på skruvskallarna ändrades nämligen och märkningen på verktygen blev äntligen samma som skruvskallens mått vilket kallas "AF" (Across Flat). I samband med att det amerikanska AN-CANF-systemet utvecklades, såg också nummergängan dagens ljus. Den finns både i UNC och UNF och används mest till skruvar med en diameter som är mindre än 1/4 tum. Systemet bygger på att man istället för att beteckna en gänga med ex UNC 3/16-24 (UNC=profil; 3/16=diameter; 24=stigning), så heter den UNC 10-24 (10 symboliserar då en viss diameter - denna siffra är alltså inget tum eller millimetermått). Vid slutet av 40-talet kunde engelsmännen både skruva med W-, BSF-, UNF-, UNEF-, UNC-, BA-, BS-, BSB-, EC-, och BSCgängor! Men än var det inte slut på prövningarna, 1958 kom det något som britten skulle hata intensivt: Millimeter! Engelsmännen accepterade dock M-gängan som internationell standard redan 1958 men fortsatte att använda tum-systemet på sina egna produkter fram till mitten av 1970-talet. I USA ansåg man sig däremot inte behöva gå med i ett internationellt gängsystem. Det dröjde till 1976 innan jänkarna insåg att det metrisk systemet inte var så dumt. Av presigeskäl ville de dock ha en ny gängdimension som komplement till M6. Detta blev M6,3 x 1. Tyvärr kan en vanlig M6-skruv av misstag monteras i ett M6,3 hål (de har samma stigning) men ett sådant skruvförband får endast halva hållfastheten. Den amerikanska AN-gängan finns i många utföranden - de vanligaste är AN8, AN12 och AN16 (förutom dessa har jag ibland stött på AN4, AN6, AN 20 och

AN32). Karakteristiskt för denna gänga är att alla diametrar av AN8 har samma stigning som är 8 t.p.i och alla diametrar av AN12 har 12 t.p.i och så vidare. Även när det gällde rörgångor kunde amerikanerna naturligtvis inte anamma den engelska standarden utan utvecklade en egen; Briggs rörgänga. Briggs standard förfinades och kallas nu Dry Seal, eller NPT (konisk) eller NPS (cylindrisk). Dry Seal används ofta där man behöver en gänga som är tät utan att något tätningsmedel används, t ex oljepluggar på växellådor och bakaxlar. Dry Seal-gängan har också många andra namn, beroende på hur den används, t ex: NPTF, PTFSEA, PTF SPL, NPSF, NPSI.

Tyskland

Tysken Delisle härmade Whitworths system redan 1870, men han ändrade naturligtvis alla mått från tum till millimeter och arbetade dessutom om det hela lite till. Hela systemet blev en flopp, mycket beroende på profilvinkeln, cirka 53 grader. Endast i dimensioner under 6 mm kom gängan till någon större användning och då under benämningen Löwenhertz-gängan. I slutet av 1800-talet började en del länder inse vansinnet med att varje land skulle ha en egen gängstandard. Därför försökte Tyskland, Frankrike, Schweiz, Holland och Italien att enas om en metrisk baserad gänga med 60 graders profilvinkel; SI-gängan (Système International). Detta hände 1898 men Tyskarna ställde sig avvaktande och det skulle dröja ända tills 1919 innan de fick en egen metrisk gängstandard;



Vilken gängprofil har den och hur stor är stigningen? Här behövs det två sorters gängmätare, en för tum och en för millimeter: Antalet gängor per tum heter på engelska teeth per inch (t.p.i). En skruv med 12 t.p.i innebär alltså 12 gängor per tum. I millimeter-systemet räknar man istället antalet millimeter mellan gängtopparna. En skruv med 1,5 millimeters stigning innebär alltså att gängan har 1,5 mm mellan gängtopparna.

DIN-normen (Deutsche Industri Normen). Fler och fler länder anammade därefter DIN-gängan och nu är den i princip internationell standard under namnet ISO. Det enda negativa jag upplever med millimetergängor är att det finns så många stigningar. I järnaffären kan du köpa metrisk grovgängad skruv och om det är en välsorterad butik även metrisk fingängad. Men biltillverkarna använder sig ibland av tre-fyra olika stigningar på en viss skruvdimension.

Frankrike

Någon gång runt 1891 ändrade den klåfingrige fransmannen Sauvage den amerikanska Sellers-gängan från tum till millimeter, men resultatet blev naturligtvis inte synkroniserat med tyskarnas gänga. Nej, fransmännen hade ju konstruerade metersystemet i samband med Revolutionen. Metern skulle vara en tiomiljondel av avståndet mellan Ekvatorn och Nordpolen, år 1799 hade man mätt och räknat färdigt, då deponerades den första meterprototypen i franska republikens arkiv. (Senare upptäckte man att den var för kort, men det är en annan historia). Med denna bakgrund är det förstäeligt att fransmännen ansåg sig utvalda som skapare av en internationell, metrisk gängstandard. Konstigt nog behöll de den amerikanska spetsvinkeln på 60 grader - utom för gängdimensioner under 3 mm, där kan spetsvinkeln vara antingen 50 eller 60 grader. Frankrike anammade sin nya, alldeles egna gänga 1894. Den döptes till "SF" (Système Français) och blev även standard i Schweiz, men redan efter fyra år ersattes SF-gängan av SI-gängan. Skillnaderna mellan SF och SI består av olika stigningar i dimensionerna upp till M5, från och med M5,5 och uppåt har de samma stigning. Nästan 60 år efter det att Frankrike hade accepterat SI-gängan fanns det fortfarande SF-skrivar på franska bilar, till exempel Citroen B11. Ettore Bugatti ansåg sig själv som världsbäst på allting och använde därför ett eget gängsystem, vilket hindrade vanliga, "hedniska" skruvar och muttrar att tränga in i konstruktionen. Bugattis muttrar var mycket elegant utförda med integrerad bricka (mutter och bricka sammanbyggd i ett stycke), något som lanserades som en stor nyhet av Bulten, Hallstahammar i början av 1970-talet!

Hittat på nätet

En Riley i Habo

Redan i Rileybladet 3/2000 kunde man hitta inspirationskällan till denna artikel som följaktligen borde ha skrivits för länge sedan. Här kommer den nu äntligen.

Sommaren 1963 började jag arbeta på konstruktionskontoret på CVM i Malmslätt. På den tiden kunde man se många intressanta bilar på CVM:s parkering. Till exempel Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato, Jaguar XK 120, och inte minst, Riley 2½-litre Saloon 1950. Mitt arbete på ritkontoret innebar ofta kontakter med bl a apparattekniska kontoret. Där fanns en ung man som jag kände sedan min tid på "Teknis" i Linköping. Hans namn var Göran Elmhed, och han visade sig vara ägaren till ovan nämnda Riley 2½-litre. Göran var bördig från Tranås och, om jag inte missminner mig, hade han hittat Rileyn på en bilskrot. Jag vet ingenting om fyndskicket, men troligtvis gjordes en renovering till "bruksskick". I början av 60-talet var det nog inte alltid så noga med originalutförandet, och jag minns bl a att instrumentpanelen var utformad på ungefär samma sätt som i Lotus Elan, och jag har för mig att den var utrustad med Jaguar-instrument!

Vid en provkörning minns jag, att jag upplevde bilen som tungstyrd men snabb. Jag tror nog att vi var uppe i bortåt 150 km/tim som mest! Kanske var det 1964 eller 1965 som jag blev erbjuden att köpa bilen för ungefär kr 3000:-, men det blev aldrig någon affär. Rileyn ställdes så småningom undan och ersattes med en Citroen ID eller DS 19. Så småningom dök emellertid Rileyn upp igen, och så vitt jag



Jag minns bl a att instrumentpanelen var utformad på ungefär samma sätt som i Lotus Elan, och jag har för mig att den var utrustad med Jaguar-instrument!

minns, var den i ungefär samma skick som tidigare. På den tiden hade jag inte längre någonting med Göran att göra i mitt arbete, och han slutade så småningom på CVM.

År 1986 återkom Göran Elmhed emellertid till CVM, som då bytt namn till FFV Underhåll. Själv hade han flyttat till Finspång med sin familj. Så snart jag träffade honom igen, frågade jag naturligtvis vart Rileyn tagit vägen, men han ville då inte ge något svar på den frågan eftersom den nye ägaren

hade köpt den i spekulationssyfte, som han uttryckte det!

Rileyns vidare öden var för mig därefter under några år höljt i dunkel, men snart skulle den dyka upp igen! Om jag nu minns rätt var det någon gång under slutet av 1980-talet som jag någonstans såg en annons om en Riley 2½-litre 1950. Jag ringde naturligtvis, och det visade sig då, att Yngve Nyman från Söderköping var säljaren, och bilen var Göran Elmheds gamla Riley. Jag insåg, att bilen nu var i ett sådant skick, att det skulle krävas ett mycket omfattande arbete för att sätta den i stand igen. Därför blev det inte någon affär den här gången heller.

Här slutar mina minnen av Riley 2½-litre RMB, chassi nr 60 S 6006, och jag kan bara tillägga, att Göran Elmhed gick ur tiden för några år sedan.

Per Lindson



Reservdelsnytt

Genom Thore Lewins förmedling har vi kommit i kontakt med Gunnar Sohlberg i Härnösand. Han tog för många år sedan hand om fram- och bakskrmar till en 1½ litre saloon som enligt uppgift blivit ombyggd till en hotrod. I början av maj 2004 för Torsten Grönvall och undertecknad med bil och släpvagn upp till Härnösand och inköpte dessa skärmar för klubbens räkning. Skärmarna visade sig vara osedvanligt släta och fina och med obetydlig rost. De är nu till salu för verkligt behövande klubbmedlemmar. Vi har ytterligare tre framskrmar i lagret varav ett par

2½-liters skärmar som suttit på en drophead coupé. Dessa är dock inte i lika bra skick, men renoveringsbara.

Vill du ha en förteckning över begagnade eller nya reservdelar som finns i Svenska Rileyregistrets lager får du dessa per e-post om du skickar ett e-postmeddelande till: erik.hamberg@telia.com Ange vilken förteckning som önskas!

Per e-post kan även en förteckning över klubbens litteratur beställas. Litteraturen lånas inte ut, men fotokopior kan ordnas i rimlig omfattning. Det

senaste förvärvet är: "The Riley 9 Manual of Instruction and Maintenance" författad av J. A. Robson och utgiven av Motor Racing Publications i en fjärde upplaga 1956.

Jag vill även påpeka att vi har kvar ett fåtal schweiziska armbandsur med Rileylogotype till det facila priset av 350:-/st. + ev. porto. Mitt eget exemplar går efter två år fortfarande alldeles rätt! Beställning görs till mig per telefon 018-12 82 83. Under sommaren finns jag vissa veckor på tel. 0346-434 56.

Erik Hamberg

En medelålders herre...

köpte en Riley Roadster. Han for ut på landsvägen, drog upp den i 120 km/t och njöt när vinden blåste genom hans (glesnande) hår.

"Härligt" tänkte han och gasade på. Då råkade han titta i backspegeln och såg en polisbil med blinkande blåljus bakom sig.

"Jag kan lätt dra ifrån honom" tänkte mannen och satte pedalen i golvet och Riley Roadstern flög fram i över 160 km/t. Men så tänkte han "Vad håller jag på med? Jag är för gammal för sån't här", saktade ner, stannade vid sidan av vägen och inväntade polisbil.

Polisen stannade bakom Rileyn och gick fram till förarsidan (efter att först ha gått fel).

"Mitt arbetspass slutar om 5 minuter och idag är det fredagen den 13:e. Om ni kan ge mig en acceptabel förklaring - en som jag inte hört förut - på varför ni körde för fort, så låter jag er köra iväg utan böter".

Mannen tittade på polisen och sade, "I förra veckan lämnade min hustru mig och stack iväg med en polis, och nu trodde jag att ni ville lämna tillbaka henne."

"Tack" sade polisen "ha en fortsatt trevlig dag".



Magnus 60

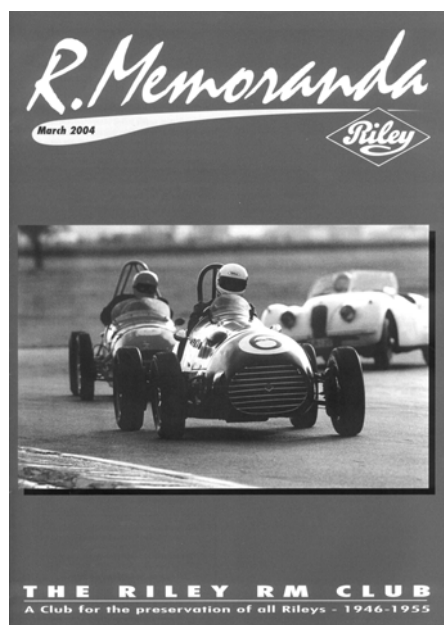
Sveriges meste Rileyägare, Magnus Mölstedt, uppvaktas på 60-årsdagen av red. med fru Lilian å ett antal medlemmars vägnar. En hyllningsdikt framfördes och en bilvårdshink med några utvalda flaskor årgångsvin överlämnades. Magnus har tre dropheads och två salooner i sitt garage. Ett par går att köra...

Magnus, till höger med glaset, arbetar inom skolvärlden men hjärtat klappar för Rileys, bättre viner och gastromomi.

Now there's a gentleman for you!



Rileybladet har under några år följt Rolf Palms MPH-projekt. Idag har han nått så här långt. Motorn är en sexcylindrig 14/6 med manuell växellåda. Trästommen är byggd av Ingemar Edlund, och nu håller plåten på att ta form i Linköping.



R. Memoranda March 2004

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Articles

Selling a Riley on the Internet
 Technical Topics: Raybestos Brake Linings
 How to make your RM go faster
 The Tansley Riley
 The Riley Tradition - Percy Riley's legacy

Forthcoming Events

The Run to Kinema 12 Sept
 Riley Register Golden Jubilee Celebrations 26/6-3/7
 Pennine Weekned 2-3 Oct
 Welsh Weekend 12-13 June
 High Peak Run 6 June
 Riley Motor Club Annual National Rally 24-25 July

Cars for sale

RMA 47, owner reluctantly retiring from cars, £2750
 RMA 48, buyer removes, £1000
 RMA 48, nice car, £6850
 RME 53, very nice condition throughout, £5950
 RMA 52, very good condition, sweet runner, £5000
 RMA 47, carefully dismantled and stored, £500
 RMA 49, project car, nothing missing, £999
 RMB 49, outstanding car, £9000
 RMF 53, needs good home, £4950
 RMF 53, excellent condition, £8000
 RME 54, complete car, not messed with, £600
 RME 52, a good running Riley, £1850
 RME 54, a well sorted car, £2950

Bilaga

Riley RM Club 36 sidiga reservdelistsla för 2004

R. Memoranda Apr/May 2004

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Articles

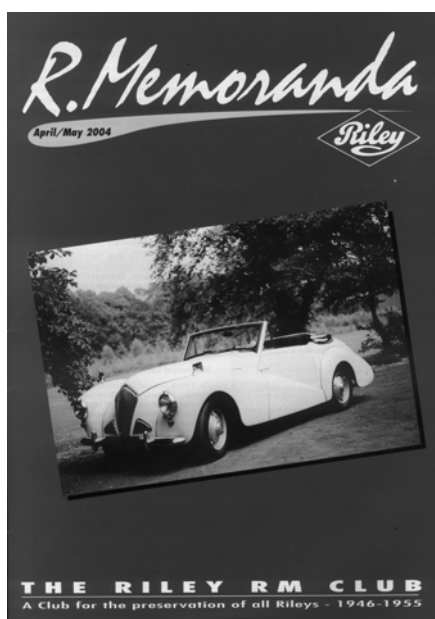
Healey Special
 Technical Topics: Pathfinder horn ring problems
 RMD rear window construction

Forthcoming Events

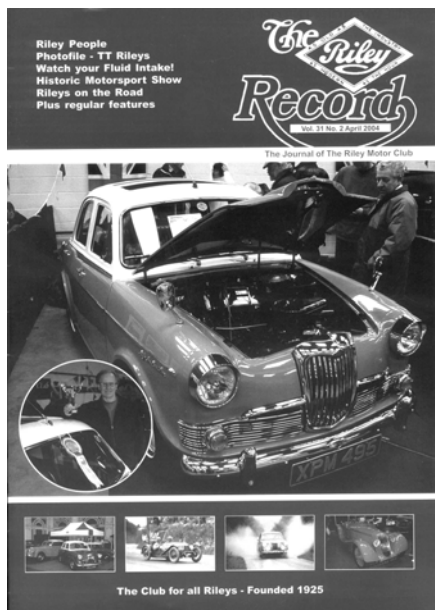
Riley RM Club National Rally, Wykeham, 10-11 July
 The Run to Kinema 12 Sept
 Riley Register Golden Jubilee Celebrations 26/6-3/7
 Pennine Weekned 2-3 Oct
 Welsh Weekend 12-13 June
 High Peak Run 6 June
 Riley Motor Club Annual National Rally 24-25 July

Cars for sale

RMF 53, good sound project, £1000
 RMC 50, roadster, body-off restoration, £16000



RMD 50, drophead, concours cond., £25000
 RMA 49, sound complete car, £3300
 RMC 49, "tempus fugit", £18.000
 RMA 51, very original car, £4950
 RME 54, dismantled, must go, £ come and get it
 RMA 47, way above average, £5650
 RME 52, rolling chassis w. restorable body shell, £150
 RMF 52, opportunity for the enthusiast, £2500
 RMA 49, complete but in bits, £850
 RMA 47, rolling chassis, £850



The Riley Record 2/2004

The Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

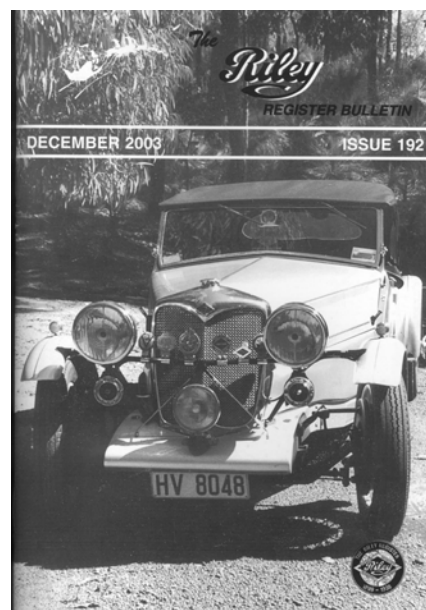
TT Rileys
 RME brakes
 Service Matters

Forthcoming Events

Riley Register Coventry Rally 26-27 June
 Ulster Riley Club Rally 12 June
 RM Club National Rally 10-11 July, Scarborough
 International Autojumble Beaulieu 11-12 Sept
 Kinema Run 12 Spet
 Int. Classic Motor Show, Birmingham, 22-24 Oct
 Riley Motor Club National Rally 24-25 July, Hampshire

Cars for sale

Pathfinder 55, complete for restoration, £700
 1.5, 62, condition 1, first to see will buy, £2200



The Riley Register Bulletin No. 192

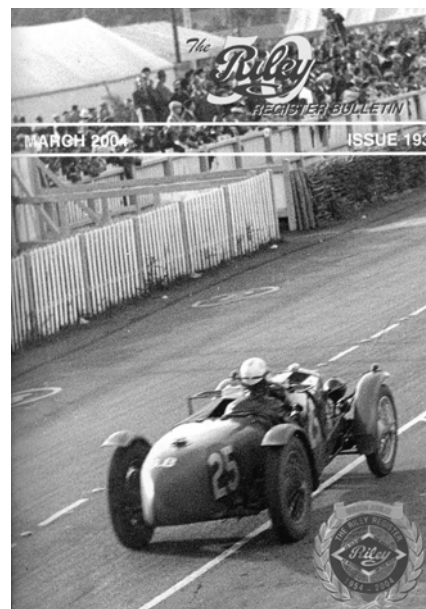
www.rileyregister.com

Articles

The Discovery of a "Swedish" Bonnick Bicycle
 Fitting a new Crown Wheel & Pinion
 A tale of Mr Bonnick

Cars for sale

Lynx-Sprite 1937, potential concours winner, £26.000
 9 Kestrel 1935, unfinished restoration, £650



The Riley Register Bulletin No. 193

www.rileyregister.com

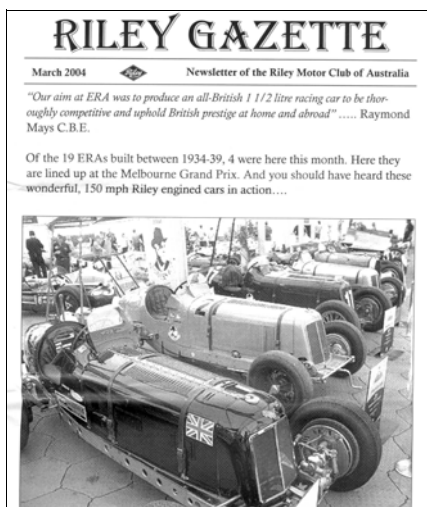
Articles

Dr AT (Tony) Birmingham
 Motor racing on public roads of Ulster
 Grease Monkey Grapples with Merlin Motor
 The restoration of a 1933 Riley Ascot (bild sid. 9)

Cars for sale

RMB 52, a well-sorted car, £9.000
 Riley Mentone 1933, partly restored, £ ?

Artillery wheeled 1928 Riley Nine "San Remo" two seat tourer, excellent condition, £9.000
 1933 14/6 Lynx project, requires completion, £ ?
 1906 9hp V.Twin car, running with dummy radiator, £ ?
 1936 Merlin 9, running, £ ?
 1936 Kestrel 12/4 six-light, unfinished restoration, £ 8.500



Riley Gazette March 2004

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Checking your SU fuel pump
 Nano Fluids
 Brake rebuilds
 World Riley Database
 Ignition newa

Events

2005 National Rally Touring Tasmania



Riley Gazette April 2004

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Engine oil coolers - are they necessary?
 Oil temperature control
 Heat control

Riley Gazette May 2004

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Technical talk - ignition
 More on batteries

The engine lubrication system
 Lagret av delar från skrotade Rileys flyttas efter 30 år

Events

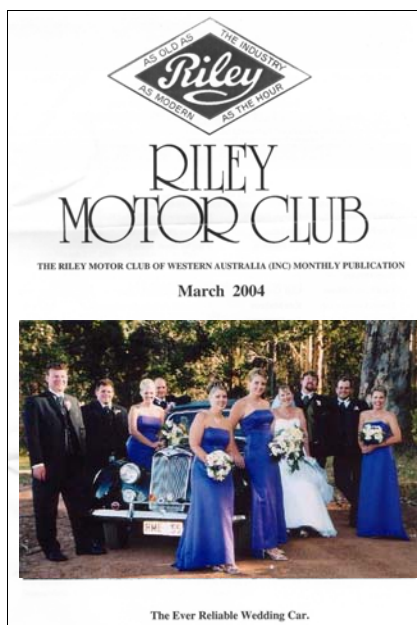
Tour Du Sud 2004, 22-25 Oct. Red. kan inte låta bli att nämna orterna man passerar: Cooma-Rutherglen-Adaminaby-Kiandra-Cabramurra (Australiens högst belägna samhälle)-Corryong-Wodonga-Howlong-Albury-Talgarno-Walwa-Tintalra-Tumbarumba-Tumut-Gundagai-Khancoban-Thjredbo-Jindabyne.



Cars for sale

RMC 49, roadster, A\$ 15.500

Även Du kan bli en lycklig Roadsterägare om Du köper denna bil.



Riley Motor Club - March 2004

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

A Riley Good Wedding
 Riley World Trip
 A Riley Bulldog

Riley Motor Club - May 2004

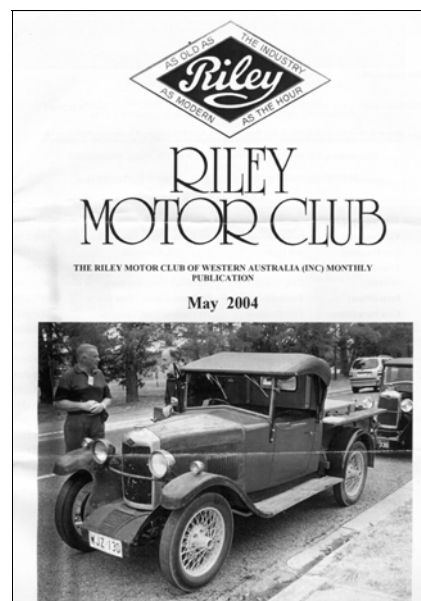
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

A Right Rare Riley
 Canberra Rally

Cars for sale

1937 15/6 Sports Special Tourer, A\$ 42.500
 1938 12/4 Kestrel, rare Sprite engined model,



RCS Newsletter 1/2004

Riley Club Schweiz www.riley-club.ch

Evenemang

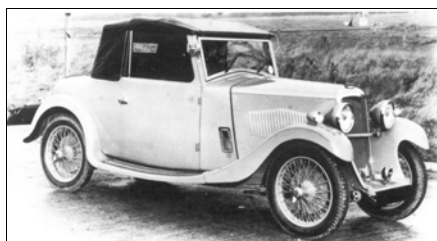
Herbsttreffen zum RCS 25 Jahre Jubiläum, 3-5 Sept, Iseltwald am Brienzersee
 13th Classic British Car Meeting, 2 Okt, Morges am Genfersee
 British Car Meeting, 29 Aug, Mollis
 XIII-me Grand Prix Rétro 2004, 29-30 Mai, Lausanne
 Internationaler Oldtimertreff, 27 juni, Schwägalp

MHRF/På Gång nr 2

www.mhrf.se

Ur innehåll

Motorhistoria på Väg, storsatsning visar hobbyns kulturvärde
 Digital färdskrivare i bussar och lastbilar - men inte för historiska fordon
 Eftermontera elektroniskt stöldskydd? - om Justitiedepartementet får bestämma
 Sverigeklassikern 2004 inställd
 Protester stoppade moms på ideell verksamhet
 Internationella kontakter
 Vem vill du se i MHRF:s styrelse?
 Med våren kommer jobbet till försäkringsavdelningen
 Stor spridning av Evenemangskalendern 2004



1934 Ascot 9 h.p. Drop-Head Coupé



RME Special i Australien



Motorhistoriskt Magasin Nr 2, 2004

I vilket Per-Börje Elg skriver 37 sidor om Riley Drophead i Sverige (och illustrerar detta med ett 80-tal fina foton) under följande rubriker:

- Riley 2½ Litre Drophead Coupé 1950.
Ett livslångt projekt
- Riley 2½ Litre Drophead Coupé 1949-1951.
En klassisk engelsk cabriolet
- Riley 2½ Litre Drophead Coupé.
Cabrioleterna i Sverige

Omslagsbilden visar Ingvar Perssons bil som han köpte den 7 januari 1964 och som blev färdigrestaurerad den 19 mars 1997... och då blev det bra!

Senast Per-Börje Elg (som varit redaktör för Motorhistoriskt Magasin i 30 år) ägnade större delen av Motorhistorisk Magasin åt Riley var i



Motorhistoriskt Magasin Nr 5, 1983

Köpes

Till min RMA 47 behöver jag en inre backspegel, två solskydd, startvev och domkraft. Även tacksam för tips.

Bengt Göran Bengtsson
Tel. 0346-172 71

En fälg till en RMB
Jonas Reiner
08-442 53 00
070-562 85 45

Till salu

RMA 1947, Ca 65.000.
Arne Carlsson, Trelleborg
Tel. 0410-33 47 27

RME 1953, 2 st., ca 35.000 för båda.
Bertil Andersson, Kungsbacka
Tel. 0300-231 27

Riley Monaco 1933
Ulf Åskag, Tallnäs, Ramsjö
Tel. 0651-530 26

Höstträff

Lördagen den 21 augusti. Vi möts kl 11.30 vid **Tullgarns slott** beläget vid gamla E4 ca 5 km norr om Vagnhärad.
12.00 Lunch (ca 100 kr)
13.00 Visning av slottet (50 kr)
14.00 Vi kör mot Trostörps hembygds-gård. Kaffé och visning.
15.30 Vi färdas 15 km det fagra Sörmland till slutmålet för dagens övning.

Anmälan till Torsten Grönvall senast 14 augusti. Tel. 08-580 352 78 eller 070-533 46 06

Donation

Till klubbens reservdelslager har Sten Eriksson donerat följande delar från en vänsterstyrd 2½ litre saloon 1950:

- 1 instrumentbräda med strömbrytare för vindrutetorkare
- 1 vattentemperaturmätare
- 1 bensinmätare
- 1 oljetrycksmätare
- 1 klocka
- 1 strömbrytare för dimljus
- 1 strömbrytare för parkerings- och halvljus
- 1 startknapp
- 1 tändningslås (nycklar har inköpts!)

Välkommen tillbaka

hälsar vi medlemmen Bengt Göran Bengtsson, nu ägare till en svart 1½ litre saloon från 1947, 37S 11607 / PYA 834

60 Bengt Göran Bengtsson
Gammels väg 7 A
311 38 Falkenberg
Tel. 0346 – 172 71

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

E-post: erik.hamberg@telia.com

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Mobiltel. 070-958 50 19

E-post: anders.lindner@swipnet.se

Hemsida

www.rileyregistret.org
Webmaster: Holger Nilsson



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 125 kr för år 2004.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar
Riley News
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
The Riley Motor Club NSW
The Riley Club of Western Australia