



RILEYBLADET

Nummer 2, 2007

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 29

Rileymötet på Wirsbo herrgård 1-3 juni – SRR 30 år

Förberedelser

Är det verkligen möjligt att det är fem år sedan vi träffades på Karlborn till 25-årsjubileet? Ju äldre man blir ju fortare går tiden förklarade Einstein inte i en av sina teorier. Hursomhelst, nu hade det kommit en inbjudan till 30-årsjubileum och red bokade genast rum på Wirsbo herrgård och gick ut i garaget för att känna Rileyn på pulsen. Diagnosen blev nytt termostathus och termostat, nytt fördelarlock, ny rotor, nya brytarspetsar, nytt batteri och så oljebyte, rundsmörjning och infettning av bladfjädrarna.

Ditresan

Torsdag eftermiddag 31 maj körde jag min 1952 års RMA från Vejbystrand till Långedrag i Göteborg. 200 km på tre timmar gav en snitthastighet 67 km/h. Bensinförbrukning exakt 1 l/mil.

Middag och övernattnings hos Ulla Hamberg varpå vi tillsammans ger oss av på lördag morgon kl 09.00 mot Virsbo. Avståndet är 400 km. Det regnar stora delar av vägen. I Laxå äter vi lunch. Kl. 15.45 är vi framme i Virsbo. Bensinförbrukning 0,97 l/mil. Snitthastighet 77 km/h.

Program fredag

Ett par bilar hade kommit när vi anlände. Värdepåret Pfändtner förstås och tib-roekipaget. Under den följande kvarten fram till kl 16.00 anlände alla andra, från Oslo, Uppsala, Varberg, Kalmar, Järfälla, Huddinge, Helsingborg, Södertälje, Västerås, Vikingstad, Tierp och så Peter Hocking från Västaustriolen och herrskapet Cuff från England. Vilken tajming! Vi checkar in på våra fina rum, dricker kaffe och språkar med deltagarna i salongen. Därefter kallas till årsmöte i Svenska Rileyregistret. Tjugosex punkter klubbades igenom på en timme med Erik Hamberg som ordförande.

Går en tur i slottsparken och svarar på frågor, en så kallad tipsrunda, som följande kväll skulle resultera i ett hedrande 12:e pris, en CD skiva med skön musik. Vi drar oss tillbaka till våra rum och dyker upp nybadade och omklädda i



Reserverad parkering

herrgårdens stora hall för cocktails framför brasan (förbrukning och snitthastighet anges inte för detta avsnitt).

Matsalen rymmer 30 personer. Vi var 30 personer. Vi hade hela herrgården för oss själva. Vi sätter oss och personalen

presenterar vad vi får att äta och den vinmeny som rekommenderas. Något i stil med älgcheesecake med knaprig skogssvampravioli, bergtunga med kräft- och laxmouseline, fänkålspytt och kräftaioli och chokladtrilogi med basilikakräm. Mer samkväm i salongerna



Wirsbo herrgård. Ett Rileymässigt logi.



Vy från reds fönster. Vackra linjer från mindre vanlig vinkel.

innan bilen, milen, maten och vinet tar ut sin rätt och man slocknar.

Program lördag

Under natten har fåglar bombarderat de Rileys som stått parkerade under en alm utanför herrgården. Hink och tvättsvamp står högt i kurs. Innan församlingen sätter upp i sina bilar för att köra till Engelsbergs Bruk anländer en gammal Bentley och en British Salmson, den enda i Sverige. På Engelsbergs Bruk, ett av Unescos världsarv, guidar Olle Olsson oss, berättar allt om gammal järnframställning, om bruket, om livet på den tiden och mycket mer. Olle Olsson lägger hela sin själ i berättandet om bruket.



Peggy Cuff och Peter Hocking.

Det dricks kaffe i sekelskiftesvillan Englaro i Ängelsberg. Därefter tar vi färja över till oljeön och världens äldst bevarade oljeraffinaderi från 1875. Olle berättar, gestikulerar och dramatiserar med stor inlevelse. Karl'n har skådespelarlanger... och ambitioner, det märks. Ett dussin Riley kör till Clasonritade Villa Odensnäs där tredje generationen av de ursprungliga ägarna bjuder på lunch och

berättar om huset och dess egenheter. Till Odensnäs dyker vår medlem Robert Lockley upp i en MG från tidigt 30-tal.

Åter till Wirsbo herrgård där bilarna ställs upp i prydliga rader på gårdsplanen. Man tittar, pratar, jämför och allt det där som rileyägare gör när de möts. De som inte är roade av pinnbultar, batteriavskiljare och däckdimensioner går tipspromenaden genom parken. Jag hinner precis fräscha upp mig och beställa ett glas vin innan det är dags för en musiksoaré i stora herrgårdshallen. Två unga damer som går på musikhögskola, Karin Pfändtner, piano och Evelina Sandqvist, mezzosopran spelar och



Karin Pfändtner, piano och Evelina Sandqvist, mezzosopran underhåller

sjunger sånger av Grieg och Stenhammar. Det var så bra, så väldigt bra!

Festmiddag för Rileyfolket och Bentley och British Salmson gästerna. Svenska Tapas på gös med löjrom och kräftor, Bergslags Bleu, fikonchutney, färskpotatis och sparris. Grillad gödkalvsentrecôte med mandelpotatisterrin. Soppa på färska röda bär smaksatt med sauternes, basilika, mynta och svartpeppar. Vanilj & mascarponesorbet. Passande viner. Chefskocken kom från Italien.

I salongen en "post-prandial dram" maltwhisky och prisutdelning till de tipsrundetävlande. Trevligt hopsatta frågor och ett dignande prisbord. Jag tror att alla som lämnat in sin tipslapp fick pris. Den klassiska utslagsfrågan var förstås att namnge de fem bröderna Riley i rätt ordning.



Per har valt ett tipsrundepris till sin Anja.

Söndag

Besök på Bockhammar och Trummelsberg blev inställt pga att vägen var avstängd. Istället körde vi i kortege till Svenska Metallverken i Skultuna för ett



besök i deras museum och butik. Ett par klassiskt vackra ljusstakar i mässing och porfyr, 23.000 kr paret... men snygga!

Det tas farväl och Ulla H och jag kör till Göteborg via Laxå där vi åter intar en måltid. Allt går som smort förutom att vi kör fel i motorvägstrasslet vid Gullbergsmotet i Göteborg, kommer in i Tingstadstunneln, gör en snabb tur på Hisingen-sidan och sedan över Älvsborgsbron och ner till Långedrag. Bensinförbrukning 0,89 l/mil på sträckan Västerås-Göteborg. Ulla och jag firade den lyckade utfärden med en flaska rött och lite ostar.

Måndag

En ren transportsträcka Långedrag till Vejbystrand. 200 km, inga problem men en intressant trafikupplevelse just som jag passerat Hallandsåsen. Jag blir omkörd av två små polskregistrerade bilar som kommer i ca 120 km/h. De håller ett avstånd av ca 5 meter mellan varandra. Den första bilen bogserar den andra! Man blir matt.

Monika och Ronald! Det var så bra! Tack ska ni ha för att ni gör detta för oss andra. Som jag skrev efter Västeråsmötet 91: Efter en sådan succé, vem vågar ta sig an nästa träff?

Red.



Anja Cavelage, Åsa Henningsson och Ulla Hamberg



Bild tagen av Dag Jarnøy och publice-rad tillsammans med ett dussin andra bilder från vårt möte på hemsida: www.albion.no.com/nytt2007.html



Herrar Lindson, Grönvall och Johnson



Vår guide Olle Olsson i farten



På färjan till oljeön. Cecilia, Åsa, Erik, Peter och Per.

Det andra slutet

Riley har tre slut. Det första slutet var i september 1938 då familjeföretaget Riley (Coventry) Limited gick i likvidation. Det tredje slutet var i oktober 1969 då den sista bilen med Rileymärket på kylaren rullade av det löpande bandet på Austinfabriken i Longbridge.

Det andra slutet, och det som denna artikel ska handla om, var i februari 1957 då den sista Rileyn med Rileys egen 2½ litersmotor, en Pathfinder, tillverkades i Abingdon.



Wolseley 4/44 introducerad hösten 1952 med Nuffields 1250 cc XP motor.

I Rileybladet nr 2/2005 presenterades Gerald Palmers självbiografi "Auto-Architect". I den engelska tidskriften The Automobile, decembernumret 2006 och januarinumret 2007, gör journalisten Gavin Farmer ett sammandrag av Gerald Palmers liv baserat på boken.

I boken får man bl a läsa om händelserna kring tiden då Pathfindern mötte sitt

öde. Red har översatt och ytterligare komprimerat texten ur The Automobile för att Rileybladets läsare ska få en idé om hur det begav sig den gången... för 50 år sedan.

Palmer föddes 1911 i Syd Rhodesia, kom till England 1927. Efter att ha utbildat sig vid Institute of Automobile Engineers kom han till lastbilstillverkaren Scammell Lorries och 1935 tog han anställning hos MG. Under kriget lyckades Jowett locka honom till sig och där utvecklade Palmer Jowett Javelin. År 1949

återvände Palmer till MG i Cowley med uppgift att utveckla en ny modellserie för MG, Riley och Wolseley. Till en början jobbade Palmer tillsammans med Harry Rush, mannen bakom Rileys RM modeller. Dock körde Harry Rush ihjäl sig i december 1949.

Det första projektet blev tvillingbilarna MG Magnette och Wolseley 4/44. Pal-

mer ritade dessa modeller influerad av Pinin Farinas Bentley Mk VI coupé som han hade sett utställd på Parissalongen 1948. Palmer tog även inspiration från 1936 års Lancia Aprilia. Som Palmer uttryckte det "vad jag ville åstadkomma med MG och Wolseley var att få in lite italiensk elegans över våra engelska bilar". Båda bilarna hade självbärande kaross vilket var nytt för märkena. När det var dags att förbereda produktion av de två bilarna, sent 1951, förestod ett samgående mellan Nuffield och Austin. Sålunda fick MG Magnetten en BMC motor på 1489 cc och dubbla SU förgasare som utvecklade 60 bhp när den lanserades hösten 1953. Wolseleyn som lanserats ett år tidigare hade Nuffields 1250 cc XP motor fram till medio 1956 då även den fick BMC's B-motor med 50 bhp och en förgasare.

Palmer hade restriktioner från ledningen när det gällde val av motorer och komponenter och ansåg att Magnettemotorn inte gav den prestanda som MG köparna förväntade. Men BMC ledningen lyssnade inte och Ford tog hand om nischen med små familjebilar med hög prestanda genom att erbjuda Ford Lotus-Cortina. En nisch som så lätt hade kunnat vara MGs.

När Magnetten och Wolseley 4/44 hade lanserats tog Palmer itu med de större 6-sitsiga bilarna för Riley och Wolseley. Men det var inte lika lätt som med de mindre bilarna trots att de på många sätt var uppförstorade versioner av de mindre. Rileymarknaden hade en stark önskan om en ny Riley i samma anda som RM serien. Konservativa Rileykretsar ville att motorn skulle behålla det berömda konceptet med dubbla högt ligande kamaxlar, innesluten kardanaxel och en separat ram. "Detta bekymrade mig inte eftersom motor och växellåda vägde 300 kg och var enligt min uppfattning alltför tungt för en lätt självbärande kaross." Resultatet blev Pathfindern som lanserades hösten 1953. Wolseley 6/90 kom ett år senare med BMCs nya sexcylindriga C-serie motor på 2,6 liter. Den slutliga Pathfinderversionen, Riley Two-Point-Six, kom att ha samma drivenhet från 1957 till det nesliga slutet två år senare.

Rileyhandlarna ville att Pathfindern skulle ta upp kampen med Jaguar vilket betydde en starkare motor. På samma



Palmer tog även inspiration från 1936 års Lancia Aprilia.

sätt som med B-serie motorn ritade Palmer ett nytt topplock för den sexcylindriga C-serie motorn med dubbla kamaxlar som han planerade att sätta i Riley. "Jag visste att den fyrcylindriga Riley-motorn var färdig för historieböckerna och jag tyckte att det var logiskt att rita en motor med hög prestanda enligt samma linjer som jag hade gjort med B-serie motorn och genom att använda så många existerande komponenter som möjligt. Den hade kunnat bli en konkurrent till de mindre Jaguarmodellerna på den tiden."

En Pathfinder prototyp med Palmers specifikationer byggdes - en 2,6 liters sexa med överliggande kamaxlar, dubbla SU förgasare, mittplacerade golvväxel, och skivbromsar fram. MGs vd John Thornley var förtjust i bilen trots att den fått öknamnet "Thornleys präm". Prestandan beskrevs som god men bilen behövde vidareutvecklas vilket Thornley inte kunde gå med på trots trycket från Palmer och återförsäljarna.

Medan Wolseley hade rattväxeln orsakade Riley Pathfinder en smärre sensation genom att komma med en högerhandsgolvväxel a la Bentley Mk VI. "Det var så lätt att arrangera eftersom väljaren satt på växellådans sida även om jag ursprungligen hade tänkt mig en konventionell golvväxel i mitten" säger Palmer.

Pathfindern var dessutom en av de första engelska bilarna med servobromsar som standard. Tyvärr fungerade Giralings system dåligt men problemen blev aldrig åtgärdade. Samtidigt hade Wolseley 6/90 ett Lockheed system som i stort sett fungerade utan problem.

Den största kompromissen enligt Palmer var att använda skruv-och-tapp styrning från Bishop isf Rileys kuggstångsstyrning. "Pathfindern skulle aldrig ha gått ut på marknaden när den gjorde. Den var helt enkelt inte klar. Andra med mer makt pressade fram bilen och så gick det som det gick. Tyvärr".

Palmer hävdar bestämt att han inte hörde talas om fjädringsproblemen som gav Pathfindern (Stigfinnaren) smeknamnet Ditchfinder (Dikesfinnaren) förrän efter det att han lämnat företaget. Han hävdar bestämt att det var ett kvalitetsproblem. "Bilen var inte felkonstruerad hävdar Palmer bestämt. Allt de behövde göra var att ägna lite tid åt att finjustera fjädringen när de löst problemen med mon-

teringen tillsammans med chassileverantören. Jag var naturligtvis besviken men hade då redan lämnat firman och hade inget inflytande över vad som sedan hände."

Eftersom Palmer kom från Nuffield stod det rätt klart att BMCs chef Leonard Lord skulle göra sig av med honom så snart lämpligt tillfälle infann sig. Palmer hade stigit till en ledande position i koncernen men detta var främst pga att Alec Issigonis hade gått till Alvis och både Vic Oak (Nuffield) och John Rix

sin vice vd George Harriman. Förevändningen var att Lord hade läst ofördelaktiga omdömen om Wolseley 6/90s road test i *The Autocar* och Palmer hölls ansvarig.

Det verkliga skälet för avskedandet var enkelt. Lord hade bett Issigonis att komma tillbaka från Alvis och bli teknisk chef på BMC. Dessa herrar kom väl överens och Issigonis var mer dynamisk än Palmer, som dessutom kom från Nuffield. Kvalitetsproblemen med Pathfindern och kritiken mot Wolseley var



Pinin Farinas Bentley Mk VI coupé utställd på Parissalongen 1948.

(Austin) hade gått i pension. Långsiktigt var Palmer allt de hade kvar, och enligt Lord, var det inte ett alternativ. Slutet för Palmers tid hos BMC kom i september 1955 när han blev kallad till Lords kontor i Longbridge. Palmer anade inte vad det handlade om förrän han kom dit. På Lords typiskt arroganta sätt träffade denne inte personligen Palmer utan delegerade uppgiften att avskeda Palmer till

bara svepskäl.

I januari 1956 anställdes Palmer som teknisk vvd hos Vauxhall. Han stannade där till sin pension 1972. Palmer avled i juni 1999.

Red redigerade



Wolseley 6/90

Min engelske bil - del I

Høsten 1970 begynte jeg på bilmekanikerlinjen på Sogn Videregående skole, etter fullført grunnkurs mekanikk på Elvebakken året før. Jeg skulle ikke bli bilmekaniker, men den nystartede linjen for bilelektrikere krevde at man først tok det løpet. Læreren vår fortalte at de som hadde egne biler kunne få arbeide med disse når vi hadde praksis. De som ikke hadde egne biler måtte pent hente opp noen av de gamle bilene som var gitt til skolen som gave. Og dette var virkelig vrak.

Ikke hadde jeg bil og ikke hadde jeg noen penger til å kjøpe bil for heller. Jeg grublet på hvordan jeg skulle skaffe meg en bil. I Ringshusveien hvor jeg bodde, var det en gammel bil som i flere år hadde stått i veikanten. Hver dag på skoleveien hadde jeg passert den uten å vie den så mange tanker. Fin å se på dog litt gammeldags. Dengang var den i bruk, men i de senere år hadde den stått avskiltet inne i en have utenfor en garasje. Jeg bestemte meg for å spørre om bilen var til salgs.

Eieren viste seg å være Arne Mathisen som hadde eid bilen fra 1956. Det var en Riley 2,5 RMB 1948 modell med originalt venstreratt. Han spurte meg hvorfor jeg ville kjøpe den ødelagte og ramponerte bilen. Jeg sa som sant var. Han tenkte seg litt om, og så sa han at jeg skulle få bilen gratis på en betingelse. Han ville ikke se bilen kjørende rundt i strøket med bråkete ungdommer som en "raggarbil". Det løftet var enkelt å gi.

Bilen ble så tauet ca 200 meter hjem til mine besteforeldres eiendom. Motoren hadde en brent eksosventil, eksosanlegget var defekt, forstillingen var falt ned på den ene siden, taket hadde hull og var revnet i bakkant, og diverse andre feil ble konstatert. Faktisk hadde ungene hoppet på taket og herjet med bilen utvendig. Litt rust var det også her og der. Verst var at alle brakettene på rammen som karosseriet er skrudd fast til var nesten borte. Treverket i fremre stolper var pill råttent. Kulelageret til mellomaksel hadde skåret seg og ødelagt akslingen.

Topplukk ble tatt med på yrkesskolen og ventilene slipt. Fremre eksosrør ble hentet fra en Hudson, utrolig at det passet. (Dette røret hang i garasjen til en



Viggo W. Pedersen og undertegnende heiser ut motoren på Flisa.

kamerat og var etterlatt av en tidligere eier). Kingboltforing ble dreid på yrkesskolen på Elvebakken, hvor min tidligere lærer tro til. Det ble innvendig Withworth gjenger via dreiestål. Alle elektriske ledninger ble lagt opp på nytt. "Nye dekk" ble kjøpt inn fra en tidligere Studebackereier på Majorstua. Mønsteret var bra, men ingen hadde fortalt meg at dekk var ferskvare. Dekkene skrek i alle svinger og det banket og slo da de var steinhårde.

Bilen ble godkjent av Bilsakkyndig i Oslo med DA skilt som kom i 1971. Jeg spanderte også en hellakkering av bilen i mørk grønn farge. Jeg kunne sagt Bentleyfarge, men det var en VW farge. Sommerfeien ble det året tilbrakt på Sørlandet i nyrestaurert doning. Alt gikk bra fra Oslo til Kristiansand non stopp. Målet var Mandal. Da oppstod en vannlekkasje og koking var ikke til å unngå. Stadige etterfyllinger i stor skala bedret intervallene, men bilen kokte stadig. Vel hjemme ble feilen utbedret.



Rileyen ferdig lakkert och klar for ferietur i 1971.

En av mine kamerater synes bilen var fin og ville ha en maken. Vi satte inn en annonse i Aftenposten og fikk svar fra en som hadde en Riley 2,5 på Flisa. Vi tok turen og kunne dessverre konstatere at bilen var et vrak. Bilen var lakkert utvendig med meget stort lakksig over det hele. Innvendig var stofftaket malt hvitt! Bakstillingen var fra en Standard Vanguard. Rileyen hadde mekaniske bremses bak, det hadde ikke Vanguarden. Dette var løst ved å sveise fast bremsesaget til mellomakselhylsa. Altså verken håndbrems eller vanlige bremses bak!

Hele taket bestod kun av rustne perforerte plater (vatt og skaitrekk manglet). Eierne sa motoren var nyoverhølt, men med null i kompresjon nektet vi å tro det. Vi reiste hjem med uforrettet sak.

Et par uker senere ringte jeg og sa jeg ville kjøpe bilen for en billig penge som delebil, og det gikk greit. Vi reiste til Flisa i en Austin Mini Cooper med trematerialer på taket til å snekre provisorisk løftebukk for utheising av motor etc. Bilen ble hugget opp på Flisa. Vi måtte argumentere lenge for å låne en skjærebrenner av et lokalt firma. Dagen etter ble de fleste delene kjørt hjem til Oslo med en engasjert lastebil. Motoren ble tatt med på Yrkesskolen og fullstendig demontert. Den var faktisk nylig overhølt, men hadde skåret seg litt da olje ikke hadde kommet frem tidsnok ved oppstart første gangen. Kun litt pussing med smergel, nye stempelringer, pakninger etc og den ble som ny.

Motoren ble malt gressgrønn og satt inn i min Riley. Dette var ikke fordi motoren min var dårlig, men den nyoverhølte var ren og fin å se på.

Våren 1972 skulle jeg og min kommende kone til Amerika. Jeg solgte bilen for å få penger til reise og hotellopphold. Tilbake hadde jeg mange minner og en del bilder. Kjøperen fra Jessheim skulle hente alle delene jeg hadde (motor, girkasse, skjermer etc) innen en ukes tid. Månedene gikk. Jeg skrev brev og ringte, men ingen respons. Etter et halvt år ble alt kjørt på fyllinga. Et år etter sto kjøperen på døren og spurte etter delene. Da var alt dessverre borte.

Årene gikk og jeg har aldri sett eller hørt noe om denne bilen. Så i 2005 fant jeg tilfeldig den samme bilen. Det skal jeg fortelle om i neste utgave.

Dag Jarnøy

Nyheter från Riley Club Schweiz

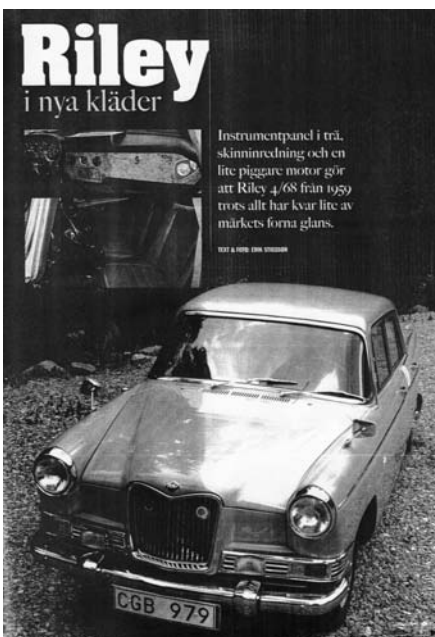
30 års jubileum

Riley Club Schweiz (RCS) firar 30 års jubileum nästa år och anordnar ett internationellt möte 28-30 augusti 2009. Detaljerna är inte klara men det blir förmodligen i östra Schweiz och följs av en rundtur som slutar den 3 september. Närmare information kommer under nästa år, men intresserade kan redan nu planera in evenemanget i sin kalender.

Ny ordförande in RCS

Beat Fischer har varit med i styrelsen för RCS sedan klubben grundades år 1979. De senaste 12 åren har han varit ordförande. Vid senaste årsmötet avgick han och ny ordförande blev Bruno Mazzotti. Han har suttit i styrelsen i många år och kör en 1934 års Riley Nine Special Brooklands.

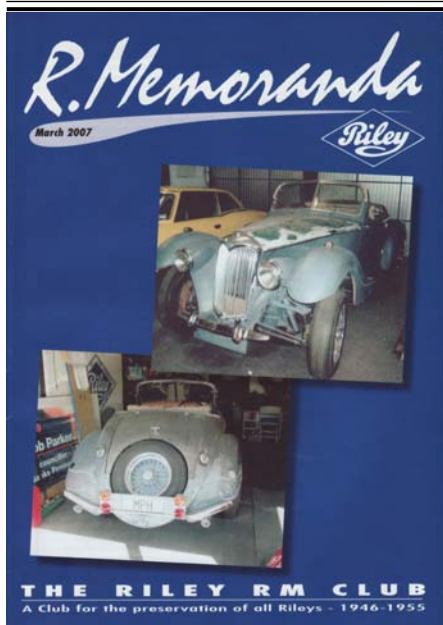
RCS startade 1979 med 8 RM vagnar och en 4/72. Nu har klubben vuxit till 120 medlemmar med 108 bilar. Hälften är RM modellerna, några är BMC Rileys och 39 är förkrigsbilar. Några medlemmar bor i Tyskland, Österrike och norra Italien. Klubbmedlemmarna umgås flitigt och känner sig som en stor familj meddelar förre och nuvarande ordförandena i ett gemensamt uttalande.



I julinumret av Classic Motor presenterar Erik Stigsson en Riley 4/68 som ägs av Peter Schedin i Sala, som övertog den av Jan-Olof Schedin som en gång övertog den av Elis Schedin som köpte den ny i Västerås 1959.



Siam Di Tella är ett Argentinskt företag grundat 1911 som tillverkar vitvaror och bilar. Siam står för Sección Industrial Amasadoras Mecánicas. Siam Di Tella nådde i början av 60-talet ett avtal med BMC för att tillverka deras Cambridge-modeller. Bilarna kallades Di Tella och utanpå var de identiska med Riley 4/72. De tillverkades som saloon, coupé, stationsvagn och pickup. Alla hade motor på 1498 cc och en treväxlad rattväxel. Pickupen konstruerades i Argentina och fick namnet Argenta. Red har hört att det tillverkades fler av dessa "Rileys" än alla Rileys tillverkade i England genom tiderna. Vet ej om det stämmer. Bilden är tagen av Robert Collin och kommer från Aftonbladet Bil nr 4, 19 febr 2007



R. Memoranda March 2007

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Contents

Editorial

Chairman's thoughts

AGM Treasurer's Report: klubben sålde reservdelar för

£136.000 förra året.

Federation matters: presentation av Federation of British

Historic Vehicle Clubs undersökning om veteranbilsrörelsen. 540.000 "historic vehicles" i UK skapar omsättning

på £3,2 miljarder i närstående näringar.

Area News & Views

Tour of Ireland 2007: 5-13 juli

From our database manager: uppgifter om 31 tidigare

okända RMagnar

Technical Topics: byte av innertak på RMD

From the Internet: klubbens eget diskussionsforum där

många råd och erfarenheter utbyts - denna gång soltak,

RMH bakaxlar, fördelare, fönsterramar, hot spot

Riley images: inskickade bilder

Association of Riley Clubs: Riley Owners Calendar 2007

Rumblings (brev från medlemmar)

Excerpts from "News Exchange: Rileybilder ur gamla

nummer av Nuffieldgruppens firmatidning

From a bench front seat (Pathfinder)

Forthcoming events

RM Club tour of Ireland, 5-13 July

Riley Motor Club National Rally, 7-8 July

RM Club National Rally, 14-15 July

Cars for Sale

RME 54, one of the last 80 manufacturer, £5800

RME 54, in need of complete rebuild, £400

RME 52, ill health forces sale, £6000

RME 54, for restoration or spares, £500

RME 54, lack of use forces reluctant sale, £4950

RME 53, in need of total rebuild, £400

RMB, too good to break, £600

RMD 50, very good order, £24500

RMD 50, no timewasters please, € 37500 (Holland)

RMD 50, restored, £16000

R. Memoranda April/May 2007

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Contents

Editorial

From our enrolment secretary

Chairman's thoughts

From our database manager: nya uppgifter om upphittade

RM bilar

Responding magnificently?: nya renoveringar

Rumblings (brev från medlemmar)



Riley archive: om RMC i USA, Monte Carlo rallyt 1954

Technical Topics: RM buyers guide, RMA motorn, over-

heating, paint stripping,

Riley images: inskickade bilder

Where is it now? : RMC GKU 315

Excerpts from "News Exchange: Rileybilder ur gamla

nummer av Nuffieldgruppens firmatidning

Roaming in a Riley: om att köra Riley i Californien

From a bench front seat (Pathfinder)

Forthcoming Events

National Rally, 14-15 July, Bishop's Meadow, Powys

Welsh Weekend 2008 (andra veckan i juni)

Cars for sale

RMF 54, for spares, £200

RMH 55, £1500

RMA 46, needs some welding and reassembly, £1500

RMA 48, drives beautifully, £6500

RME 52, very good condition, £5750

RME 53, stored 30 years, £1050

RME 54, very good condition, £6500

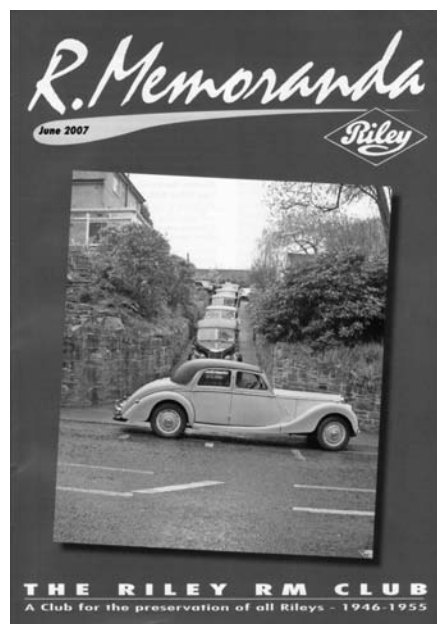
RMB, too good to break, £600

RMA 50, very original and solid car, £3000

RMA 51, very original car, drives beautifully, £6500

RMA 52, very enjoyable car, but my health now failing so

needs new home, £5500



R. Memoranda June 2007

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Contents

Editorial: inget reservdelstält på National Rally i år

From our enrolment secretary: 18 nya medlemmar

Chairman's thoughts: förslag på medlemsförteckning

From our vehicle registrar: fabriksmonterade soltak

Area news & views: om lokala träffar

Rumblings (brev från medlemmar)

Technical Topics: tachometer, camshafts and oil pressure,

petrol tank repair, ovanliga delar

From the Internet: klubbens eget diskussionsforum där

många råd och erfarenheter utbyts - denna gång half-

shafts, waist level ddor trim, rear window crome finisher,

clutch lever, identifying bolt and nut threads, oily rear

brakes

Riley images: inskickade bilder

Memoires of an ex-Riley hunter: om ett liv med Rileys

From a bench front seat (Pathfinder)

Forthcoming Events

National Rally, 14-15 July, Bishop's Meadow, Powys

Welsh Weekend 2008 (andra veckan i juni)

Cars for sale

RME 54, completely original, £4500

RMF 52, completely restored, £10000

RMA 47, very reluctant sale, £5750

RME 53, runs very sweet, £4500

RMB 47, never been restored, needs attention, £2500

RME 52, good all round condition, £5000

RMB 50, would be a perfect basis for restoration, £750

RMF 53, new roof, original interior, £8500

RME 54, runs and drives excellently, £4250



The Riley Record 2/2007

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: David Pipes

Articles

Cairo Cruiser

Model snapshot: publicity photos of the One-Point-Five

Show reports: Shepton Mallet, London, Antwerp, Essen

From the archives: Riley motorsport successes from 1906

No Tick!: 4/72 clock problems solved.

Rally Costa Brava historic: Cliff & Paul Doe's One-Point-

Five at large in Spain

Mystery Riley (San Remo estate cars)

Regular features

Centre News

Membership matters

Member's letters

Pathfinder Paras

Club Merchandise

Classified Ads. (se nedan)
Chairman's diary
Advisors
Club contact details

Forthcoming events

Association of Riley Clubs Event Calendar (tar upp 23 evenemang under 2007)
Riley Motor Club 2007 National Rally 7-8 July
Scottish Riley Enthusiasts National Weekend 25-27 May
Ulster Riley Club International TT 20 Aug
Riley RM Club Pennine Weekend 6-7 Oct
Classic Motor Show, Birmingham 9-11 Nov

Classified Ads

RMC 50, good unrestored Roadster, £13500
RME 52, very good condition, £5750
One-Point-Five, unrestored, £600

The Riley Record 3/2007

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

Articles

9th Riley 24 hour trial, the last Riley Motor Club 24 h trial, 1939
Wonderful (wet) Wiscombe, 14 ERAs in Devon
Riley One-Point-Five
Peking to Paris 2007, two Rileys tackle the toughest event in the world.

Regular features

Classified Ads

RMA 47, very reluctant sale, £5750
1937 Touring Saloon, rare model, sensible offers



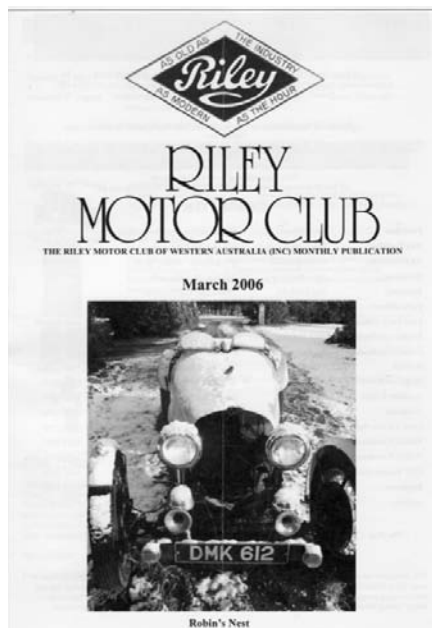
The Riley Register Bulletin No. 206

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
Redaktör: David Styles

Contents

The Editor's Notebook
The President's Message
A mystery Riley at Brooklands
Reflections on a gravel drive
A brief history of AKV 759
Modifications to a 9 cylinder head
Odd pics...
Riley IMP 400MPA
A celebration of Rileys
Boomtown Coventry
A letter from the factory
Where Riley chassis were made
Rileys on National Service
Mike Hawthorn Memorial

Bentley vs Riley - a comparison
Members' "Writes" (medlemmars rättighet att skriva in!)
The Measham Rally 2007
Officers & Officials of the Riley Register



Riley Motor Club - March 2007

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Peter Hocking

Articles

Wilson epicyclic gearboxes

Cars for sale

RMA 47, excellent condition, regretful sale, A\$13500
RMB 49, no problems whatsoever, A\$15000
RMC 50, just jump in and go, A\$30000

Riley Motor Club - April 2007

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Peter Hocking

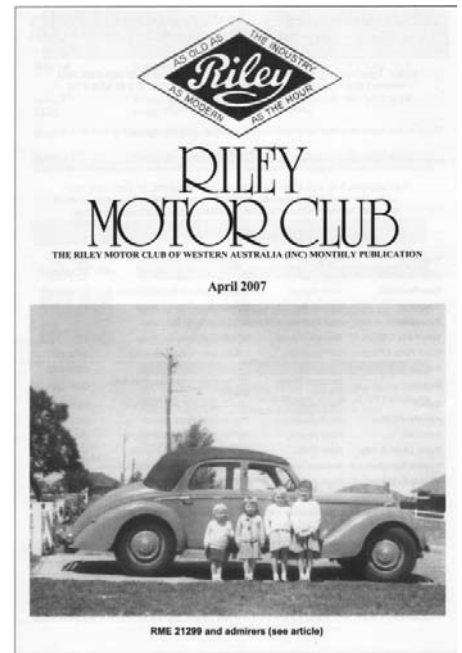
Articles

The story of RME 21299

Cars for sale

RMB 51, requires paint and carpeting, A\$6000
RMA, på eBay Australien, A\$5000
RMA 50, original, one owner, A\$15000

Riley Kestrel 1968, needs work, A\$4000
RMA 49, excellent condition, A\$8500

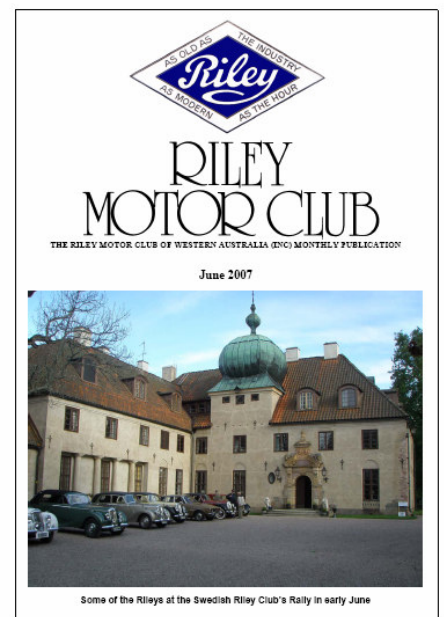


Riley Motor Club - May 2007

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Peter Hocking

Articles

Western Australian Pathfinders, past and present (25 st.)



Riley Motor Club - June 2007

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Peter Hocking
Biträdande redaktör: Brian Gannon

Articles

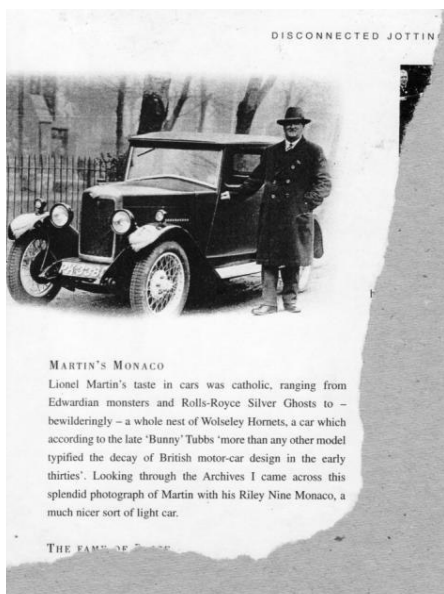
The Swedish Riley Register Rally 2007
A new Riley could emerge from TVR's ashes
Western Australian RMAs, past and present (24 st.)

Cars for sale

RME 54, concours condition, A\$16000

Herr redaktör,
hermed et hjemmegjort postkort i
mangel af bedre, som danskerne siger.
En notis fra Aston Martins årspublikation
"Aston". Rubriken er Disconnected
jottings med undertiteln On Aston
and other things.

Mange hilsner fra Peter Ottosson



MARTIN'S MONACO

Lionel Martins smak vad gäller bilar
var allomfattande och sträckte sig från
edwardianska monster och Rolls-Royce
Silver Ghost vagnar till ... tro det eller
ej... en hel svärm Wolseley Hornet, en
bil som enligt den bortgångne Bunny
Tubbs mer än någon annan modell
exemplifierade brittisk bildesigns för-
fall på tidigt 30-tal. Vid genomgång av
arkiven finner jag detta charmant foto
av Martin och hans Riley Nine Monaco
- en mycket trevligare bil.



En RMB och en Riley 16 Special deltog i Peking-Paris Rally 27/5-30/6 2007

Höstmöte

Välkomna till det årliga höstmötet lör-
dagen den 1 september som är förlagt
till det vackra Forsviks Bruk beläget
1,5 km norr om Karlsborg. Övernatt-
ning erbjuds i trevligt vandrarhem
inom området.

1. Samling kl 13.00 vid vandrar-
hemmet för incheckning.
2. Guidad tur 13.30 på både bruket
och replikan av hjulångaren Erik
Nordevall som byggs efter origi-
nalet som konstruerades redan
1856. Kostnad 50 kr.
3. Ca 15.30 en tur med ångslupen
Å/S Forsvik på sjön Viken i
naturskön omgivning. Rundtu-
ren tar 1 timme och kostar 100
kr. Förhandsbokning till mig är
NÖDVÄNDIG!!
4. Kaffepaus antingen före eller
efter båtturen - det bestämmer vi
på plats.
5. Kl. 19.00 åter vi en god gemen-
sam middag på Forsviks Café o.
Mat, vackert beläget vid Göta
Kanals äldsta sluss. Meny:
Slussvaktarens sökta sik med
dillstuvad potatis. Kostnad 139
kr. Vill du ha ett annat alternativ
gå in på hemsidan
www.forsvikscafe.se och tag
själv kontakt med restaurangen
för att underlätta i köket.
6. Jag har förbokat rum på vand-
rarhemmet och vore tacksam för
anmälan senast 25 juli då även
frukost på söndagen anmäls till
mig.
7. Mötet avslutas efter frukosten
på söndag. Vill någon fortsätta
någon aktivitet är Karlsborgs
fästning ett intressant mål. Ta
dock kontakt med turistbyrån
eftersom det är "off season".

Ingvar Persson
Tel: 0340-677410
E-post: ingvar.persson@lthalland.se

Nya medlemmar

- 287 Johan Sandler
Hubertusvägen 27
762 61 Rimbo
tel. 0175-72158
- 288 Krister Gustavsson
Hyvingevägen 15
591 50 Motala
Tel. 0141-50103
- 289 Pär Karlsson
Box 163
432 24 Varberg

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
e-post: erik.hamberg@globalnet.net

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

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobiltel. 070-958 50 19
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlem-
skap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 125 kr för år 2007.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

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