



# RILEYBLADET

Nummer 2, 2009

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 31



## Riksens förnämsta Clenodium - huvudattraktion på årets sommarmöte

När jag startade resan från Vikingstad till Sala på förmiddagen den 29 maj sken solen från klar himmel. Min Rover 2000 TC, en trogen färdkamrat med många Rileymöten bakom sig och med 34 år i familjens ägo, hade ännu ej väckts ur vinterdvalan varför vår moderna Rover 75 i år fick agera stand-in för min Riley RMA 1950 som ännu ej lyckats skaka av sig sin status som renoveringsobjekt. Dock kan man nu ana ljuset i tunneln. Näväl...

Vid framkomsten till gruvområdet i Sala vid 17-tiden, hade de flesta deltagarna redan anlänt. Efter att ha checkat in på Gruvfruns Bed & Breakfast, kunde vi, när tiden för årsmötet närmade sig, konstatera att följande ekipage, förutom

artikelförfattarens, hade anlänt: Åsa och Erik Hamberg med Riley RMD 1950, Håkan Wikström och Ingrid Lindström med Riley 12/4 Kestrel 1935, Monica och Ronald Pfändtner med Riley 9 Kestrel 1936, Monica och Torsten Grönvall med Rover 90 1954, Eddie Lidholm med modern icke-brittisk bil. Sten Eriksson anslöt till sällskapet först under lördagen.

Gruvfruns Bed & Breakfast är ett nyrenoverat f.d. ungarshotell, som är inrett i 20- och 50-talsstil. Standarden är enkel men här finns en fin hygienavdelning och goda sällskapsutrymmen. Någon påstod sig höra att det skulle spöka i den gamla byggnaden, men därav märktes intet!

Årsmötet avlöpte utan komplikationer. Samtliga styrelseledamöter som stod på tur att avgå omvaldes enligt valberedningens förslag. Våra revisorer var mycket nöjda med våra räkenskaper varför styrelsen beviljades full ansvarsfrihet.

Efter årsmötet följde den utlovade grillfesten. Ronald grillade, kött alternativt lax, och vi kunde avnjuta måltiden i kvällssolens sken på hotellets veranda. Så avslutades kvällen och alla gick till sängs och sov inför lördagens strapatser.

Lördagen inleddes med frukost kl. 08.00-09.00 i Werdshuset Konstmästargården som ligger ett stenkast från vårt hotell inom gruvområdet. Ett vackert gammalt hus med mycket atmosfär.



*Fläckebo orgelmusei innehavare berättar*

Efter frukost hade vi "fria aktiviteter" d.v.s. vi kunde utforska området, besöka antikaffärer eller kanske "sparka på däcken". Kl. 10.45 samlades vi i receptionen inför nedstigningen i silvergruvan.

"Riksens förnämsta Clenodium" och "Gustav Vasas skattkammare" är namn som gruvan fått genom åren. Här producerades över 3 ton silver per år under glansdagarna och totalt utvanns mer än 400 ton silver och 40.000 ton bly. Merparten av silvret användes för att slå mynt men även konstföremål framställdes. Större delen är bruten med åldriga tillmkningsmetoden. Det innebar att man eldade mot bergväggen vilket gjorde den skör så att man sedan kunde den med tidens enkla verktyg. På så sätt har gruvan blivit en stor labyrint med två mil gruvorter, mäktiga bergrum och djupa schakt. Det är kallt, fuktigt och mörkt, men väldigt vackert. Att allt är brutet med människors händer gör inte intrycket mindre imponerande. Så beskrivs gruvan i broschyren som avslutar med att konstatera att den kontinuerliga driften upphörde i början av 1900-talet.



Vi skulle nu stiga ner till 60-meters-nivån. Där nere var det, som sagt, mörkt, fuktigt och kallt, ungefär +2 grader. Vi utrustades med skyddshjälm och ficklampa och anträdde nedstigningen under ledning av vår guide som förutom ficklampa var försedd med "levande" fackla. Vi klättrade ned ungefär 10 meter i taget tills vi var nere på 60-meter. Vid varje 10-metersstopp fanns åtskilligt att berätta om hur det gick till och vilka strapatser gruvarbetarna dagligen utsattes för.

*"Det var mycket svårt att hålla gruvan fri från vatten och arbetets faror medförde att det var svårt att skaffa arbetsfolk, varför missdådare och krigsfångar skickades dit."*

Efter detta lilla äventyr på en dryg timme måste jag tillstå att det kändes ganska skönt att gå in i en stabil hiss som återförde oss till marknivå. Jag tror att alla njöt av den flödande solens värmande strålar när vi promenerade den korta sträckan till Werdshuset Konstmästargården där lunchen serverades.

Kl 13.40 samlades vi vid våra bilar för gemensam avfärd till Aguéli-museet som ligger inne i Sala. Jag fann personligen detta museum mycket intressant eftersom Ivan Aguélis konst, hittills varit tämligen okänd för mig.

Lagom uppkädda och förväntansfulla samlades vi kl. 19 på Konstmästargården för en bättre middag. En perfekt avslutning

på en intressant och händelserik dag. Som traditionen bjuder hade alla deltagarna fått ett frågesportsformulär att fylla i och som avslutning gick Erik igenom alla frågor och de rätta svaren. Årets vinnare blev Håkan Wikström.

Söndagsmorgonen bjöd på sol och värme i överflöd. Efter frukost samlades vi för gemensam avfärd till Fläckebo, en resa på ungefär 2 mil. Vi stannade först till vid hembygdsgården där den så kallade Oden-disa-stenen står. Det är en märklig runsten som bär Röd-Balles signatur. Därefter gjorde vi en kort förflyttning till orgelmuseet som är inrymt i en gammal skola. Här har man tagit vara på gamla orglar från närliggande kyrkor. Man har renoverat dem och byggt in dem i skolsalarna. Det privata museets



ägare var, förutom tekniker, även kantor och kunde därför låta oss höra hur de olika orglarna kunde låta. Det blev märkliga ljud som klingade ut i, för ändamålet, ganska små salar. Men ägarens entusiasm och kunnsighet i orglars funktion och uppbyggnad var imponerande. Han berättade dessutom om sin ryska fru som var minst lika imponerande. (På vilket sätt, undrar red)

Klockan hade nu hunnit bli 12 och avsikten var att vi skulle köra till Sättra-Brunn för lunch. Tyvärr visade det sig att restaurangen var abonnerad och kunde inte ta emot några lunchgäster. I och med detta konstaterande avslutades således 2009 års sommarmöte som på ett förtjänstfullt sätt hade arrangerats av Monica och Ronald Pfändtner.

*Per Lindson*

## Vi hade i alla fall tur med vädret ...

Sommarmötet i Sala skildrar Per Lindson på annan plats i detta nummer av *Rileybladet*. Vad jag tänker berätta om är i stället alla de problem som jag råkad ut för under den sista dagen, söndagen den 31 maj.

Det hela började när jag skulle öppna bakluckan. Jag fick helt enkelt bakluckehandtaget i handen. Det hade lossnat från fyrkantsjärnet. Genom att sticka in det lösa handtaget i hålet kunde jag vrida om och öppna luckan. Fyrkantsjärnet togs loss, så att jag skulle kunna öppna utifrån i fortsättningen. Inget stort problem – delarna går att sätta ihop igen. När vi sedan skulle lämna gruvområdet i Sala ville inte bilen starta. Det gamla batteriet ville inte hänga med längre, så det blev Ronald – som stod närmast – som fick leverera extraström. Lite bökit var det eftersom Ronald fick tömma hela bagageutrymmet på sin Kestrel för att komma åt batteriet, men sen gick bilen snällt igång.

På väg till Fläckebo, där vi skulle se på den märkliga Odendisastenen och det ännu märkligare orgelmuseet, började körriktungsvisarna krångla. De ville helt enkelt inte gå ned, utan stod snart rätt ut, bäge två. Antingen har det blivit

kortslutning i rattcentrum eller där kablarna går ut ur rattroret. Det gick ju att köra i alla fall.

När vi bröt upp från Fläckebo gjorde Eddie oss sällskap, eftersom elproblemet oroade oss lite grann. På väg ut ur Sala började det låta konstigt från frampartiet. I Vittinge stannade vi till. Det kändes som om det var glapp i framhjulslagren när man ruskade på framvagnen. Eddie lossade kronmuttern och drog åt en aning på vänstersidan. Iväg igen. – men nej, det här verkade inte bra ... det dunkade, gnisslade och vinglade en aning. Vi stannade på första bästa parkeringsplats, strax före Järlåsa. Högerhjulet lutade en aning – var det högra hjullaget som havererat, männtrö?? Vi fann att det var omöjligt att fortsätta. Åsa ringde efter bärgare, som kom efter en dryg timme. Solen sken och det var 25 grader varmt, så det gick egentligen inte någon nöd på oss medan vi väntade. Bilen drogs så småningom upp på bärgningsbilen och jag hoppade in bredvid bärgaren. Eddie kunde ta hand om transporten av Åsa och Cecilia. Efter 20 minuter var vi hemma och för andra året i rad hemkom dropheaden nesligen på en flakbärgare ..... Den här gången hade vi i alla fall kunnat fullfölja hela Rileymötet.

Försiktigt kördes bilen in i garaget för egen maskin.

Efter några dagar pallade jag upp bilen. Vänsterhjulet och vänster nav togs isär – ingenting var gallet. Lagren rullade fint och hade mycket fett. Fortsatte med höger framhjul. Navkapseln togs av. Ojoj-oj!!! Två hjulmuttrar satt direkt på bromstrumman utan kontakt med fälgen och de övriga tre höll i viss mån kvar fälgen. Pinnbultshålen höll dock på att kränga sig utanpå muttrarna. Flera allvarliga sprickor hade uppstått. Varför hade detta hänt?

Jag tror att jag vet svaret. Redan när jag köpte bilen så observerade jag att ett par hjulmuttrar gick längre in än de övriga när man drog åt fälgen. Troligen har man tidigare dragit åt muttrarna alldeles för hårt (mutterdragare med tryckluft) och efter hand så har det lett till att materialet utmattats och anliggningsytan blivit både för tunn och för liten. Ett intressant fel och ett missöde som i alla fall slutade lyckligt. Och vi hade som sagt tur med vädret .....

*Erik Hamberg*



## Gruvfrun

Gruvfrun är i folktron en varelse som finns i gruvor och berg. Gruvfrun vakade hela tiden över arbetarna. Det gällde att vara artig mot henne och knacka tre gånger i berget innan man gick ned. Man läste också den speciella gruvbönen, både för att visa tacksamhet att Sala hade en silvergruva och givetvis för att undvika olyckor. Många arbetare har

hört gruvfruns sång, då kommer en olycka snart att ske.

Gruvfrun måste behandlas med stor respekt. Man får absolut inte vissla, svära eller skrika nere i gruvan. Man får inte heller skada eller döda några djur där. Bröt man mot dessa regler kunde riktigt hemska saker hända. Ras var vanliga i gruvan och man var säker på att det var Gruvfrun som låg bakom dessa.

Respekterar man istället Gruvfrun visar hon tacksamhet genom att lämna en rik malmåder.



## Riley Two-Point-Six i Sverige - del 2

1957 Riley Two-Point-Six, högerstyrd  
chassi nr: UAJS 23/773

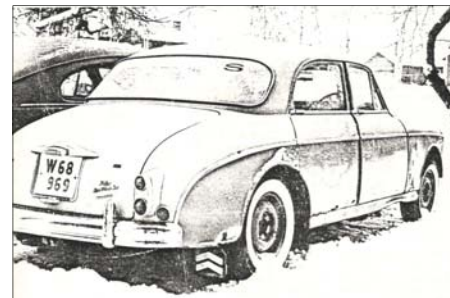
Carey Rawlings, 2.6 kännare i England, meddelar att bilen lämnade fabriken i Cowley 14 november 1957 med beteckningen "RHD Export". Den var tvåfärgad, mörkgrå upptill och mellangrå nedtill. Bilen hade hel soffä fram. Skinklädseln var oxblodsrod. Vagnen var utrustad med överväxel.

57-12-20 Typbesiktigad, Stockholm  
58-06-18 Reg AA 31401  
58-06-18 Ulriksfors Sulfitt AB, Stockholm  
63-03-29 Reg W 68969  
63-03-29 AB Insjöns Tegelbruk, Hälgnäs  
66-12-30 Folke Carlander, Hälgnäs, Insjön  
68-10-14 Överförd till reservregistret  
1981-82 Kjell Kaptens, Rättvik  
1983-91 Ingemar Hammare, Rättvik  
1992 - Lennart B. Nilsson, Ljungby



Lennart B. Nilsson köpte bilen osedd, och konstaterade att den var väsentligt mer rostskadad än vad som angetts. Han har haft bilen stående i 17 år nu, och intresserad för att renovera den är ännu otillräckligt.

Det verkar som om bilen stått osåld hos åter-



försäljaren i ett halvår innan den köptes av Ulriksfors Sulfitt AB, Eriksbergsgatan 27, Stockholm, som direktionssvagn. Ett skyltexemplar?

I Rileybladet 1/2007 nämner Christer Ahlin en 2.6 i dåligt skick som kunde ses i ett TV program. Den som vet något om denna bil får gärna höra av sig. *Red*

## Riley köper inte Koenigsegg



CCX: V8 i aluminium på 4700 cm<sup>3</sup>. Effekt: 806 hk vid 6900 v/min.  
Acceleration: 0-100 km/h 3.2 sekunder. Toppfart: 395+ km/h



RMA: rak fyra i gjutjärn på 1496 cm<sup>3</sup>. Effekt: 54 hk vid 4500 v/min.  
Acceleration: 0-100 km/h 19,2 sekunder. Toppfart: 120+ km/h

När red gjorde ett besök hos Koenigsegg för några veckor sedan anade han inte vilka rubriker företaget skulle generera kort senare. Detta gjorde att red strök historien om Koenigsegg som redan stått att läsa alla Sveriges tidningar men behöll bilderna och ändrade rubriken ovan så att den känns lite "i tiden".

Bilmärken kommer och bilmärken går. Nuförtiden går de mest. Det påminner red om notisen i Svenska Dagbladet den 6 maj 1995. Hur kunde SvD vara så tidigt ute när Bernd Pishetsrieder, dåvarande ordf. i BMW, yttrade denna nyhet först 11 juli, 1998 vid Rileys 100-års jubileum i Gaydon?

### Riley på väg till nytt liv

Tyska BMW, ny ägare av brittiska Rover, har planer på att återuppliva ett gammalt hederligt bilmärke: Riley. Det blir en upplyxad variant av Rover och tanken är att den skall konkurrera direkt med Jaguar.

Då blir det också slut med Hondamotorer och framhjulsdraft. Den nya Rileyn som väntas om några år, baseras på BMW:s 5-serie och blir bakhjulsdriven.

Fast den får säkert engelska attribut såsom läderklädsel och träpaneler. BMW har också planer på att låta Rover göra en helt ny Hundkoja, lika radikal för slutet av 90-talet som kojan var när den kom. Det talas tex om en trecylindrig motor.

## Engelska firmor med veteranbilsdelar

När jag besökte Goodwood Revival i september 2008 fick jag kontakt med några firmor som säljer delar som passar till våra Riley.

Tim Hodgekiss, som återfinns på [www.vintagemotorspares.com](http://www.vintagemotorspares.com) har en 48 sidor tjock katalog med bl.a. halogenlampor till gamla strålkastare, delar till körriktningsvisare, parkeringsljus, D-lampor, vindrutetorkare, fördelarlock,

brytarspetsar, rotorarmar m.m. Katalogen finns inte på internet, utan måste beställas.

Vintage Headlamp Restoration International Ltd., [www.vintage-headlamp-restoration.com](http://www.vintage-headlamp-restoration.com) kan bistå med renovering av gamla strålkastare och har även nytillverkat att erbjuda.

Stafford Vehicle Components Ltd., [www.s-v-c.co.uk](http://www.s-v-c.co.uk) har sin katalog på Internet.

SC Parts Group Ltd. är ett stort företag med massor av delar till äldre engelska bilar. Här finns allt från bilhandskar till Castrol- och Duckhamsoljor, verktyg, nycklar m.m. Se vidare [www.scparts.co.uk](http://www.scparts.co.uk).

*Erik Hamberg*

## Inrapporterat

Hej,  
Jag har genom E-bay köbt en gammal hånbog till min Riley og i denne bog lå nogle gamle papiere vedr. tekniske ændringer for 2½ litre i årgang 46-48. Jag tänker at red må kunne formidle disse oplysninger i vores udmærkede blad så andre kunne få glæde deraf.

*Peter Wesselhoff*



Red:  
Peters dokument är en gammal maskinskriven avskrift av Motor Trader Service Data nr 153 från februari 1949.

Red, som inte tidigare hört talas om Motor Trader Service Data, gick ut på internet för att se vad det var för något och kom upp med följande information. Motor Trader Service Data var en serie tekniska bilagor utgivna av den brittiska facktidskriften Motor Trader. Det första kom i november 1936. Efter att ha gått igenom närmare 600 bilmodeller upphörde publiceringen någon gång på 70-talet.

Motor Trader Service Data häftena består av 4-8 tätt skrivna sidor samt illustrationer och täcker väsentlig serviceinformation med tungvikt på motor, chassi, underhåll, el-schema och smörjschema.



*Exempel på hur ett Motor Trader Service Data häfte kan se ut.*

Motor Trader Service Data blad finns för följande Riley modeller:

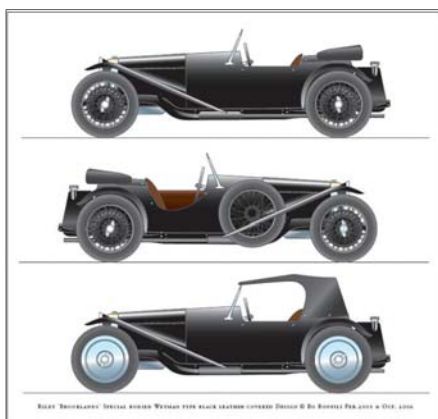
Riley 9 Monaco & Merlin, häfte nr 8, 1937  
Riley 15/6, häfte nr 20, 1937  
Riley 1 1/2 litre 1946-1947, häfte nr 139  
Riley 2 1/2 litre 1946-1948, häfte nr 153  
Riley Pathfinder 1955-56, häfte nr 257  
Riley Two-Point-Six 1957, häfte nr 289

Hallå,  
Jeg solgte Pathfinderen til Ole Sommers Bilmuseum i Nærum og erstattede den med Chummyen. Chummyen fylder mindre og kan stå sammen med min Austin Healey 100/6 1958 i min garage, og nu fortsætter jeg oprydningen ved at sælge mit Brooklands projekt som jeg ikke har plads til og som jeg heller ikke har råd til at færdiggøre.

Kender du nogen som kunne være interesseret? Med alle stumper og reservedele skal den koste omkring Dkr 150.000:-

Synd man ikke er 30 år men nærmere 70! Det kunne ellers blive en meget interessant vogn med det Weyman karosseri jeg havde tænkt mig at bygge. Ellers har de jo alle pointed tail, så den ville markere sig i mængden.

*Bo Bonfils*



Ciao,  
I februari mailade en kvinna på Förlaget Burda i Tyskland och frågade mig till råds. I samband med 100 års jubileet av Aenna Burdas födelse planerar man i Offenburg en minnesutställning. Man stötte då på bifogade foto och organisatörerna började genast söka efter avbildade Riley Elf.

En silverfärgad Riley Elf är tämligen ovanlig i dessa trakter och jag överlämnade uppgiften till vår medlem Edi Preiswerk som på rekordtid hittade Aenne Burdas Riley Elf. Nuvarande ägarinnan visade sig bo bara 20 km från platsen för utställningen!

*Bruno Mazzotti  
Riley Club Schweiz*

PS

Aenna Burda gifte sig 1931 med Franz Burda, en av sönerna till grundaren av den stora tidskriftskoncernen Burda. För 50 år sedan startade hon den ansedda modetidningen Burda Moden. Aenna Burda dog 2005. (red)

Bilden nedan kommer från:  
[www.aenne-burda.com](http://www.aenne-burda.com)

*Aenne Burda visar stolt sina ägodelar - sitt moderna förlagshus, ritat av arkitekten Egon Eiermann... och sin "Bonsai Rolls Royce"*



## Chris D. Watkiss

Under åren kring 1950 anlätade Riley tecknaren Chris D. Watkiss för att illustrera många av Rileys annonser och broschyrer. Att få ha en komplett uppsättning färgtryck av dessa bilder på väggen finns på reds önskelista.

Watkiss var en skicklig tecknare men han hade instruktioner att hålla sig till tidens sed och göra bilarna längre och bredare och krympa passagerarna.

Bilder och texter i annonserna hade ofta inget samband. Texterna framstår idag lite komiska. Döm själva. Att översätta dem alla blir för jobbigt men red har tagit fasta på kärnan i budskapet och översatt... ibland lite raljant.

Watkiss teckningar visar RM Rileys i olika miljöer; vid hamnen, vid golfbanan, vid hästgården, utanför herrgården, vid flygplatsen, utanför värdshuset eller bara ute i det engelska landskapet. Andra miljöer kan kännas igen; Law Courts i London, Tower Bridge, en viss kyrka osv.

Information om Chris D. Watkiss och hans produktion tycks vara näst intill obefintlig men försöken att finna något fortsätter. Fler bilder i nästa nummer.

Red



*"Hyllad överallt som den suveräna sportbilen". Riley 100 hp 2 1/2 litre Sports 3-seater går som en raket*



*Skapad av kreativa engelska genier. Centraleuropeiska bönder gapar av förundran när en Riley Drophead sveper förbi*



*Bilens gracila linjer vittnar om dess genuint engelska design*



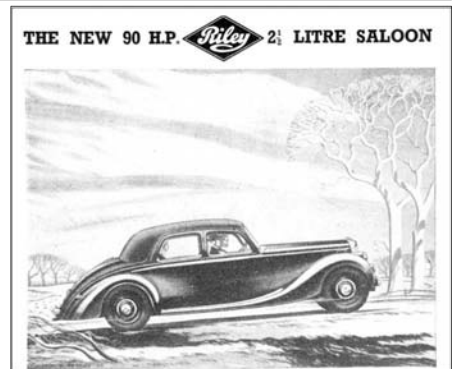
*Den traditionella Riley kylaren i kombination med ny modern kaross är något av det intressantaste med vagnens utseende*



*Gasen i botten och visaren klättrade hastigt till 90 mph och fortsatte sedan sakta till 100 och stannade till slut på 105 där vi höll den i 2-3 miles*



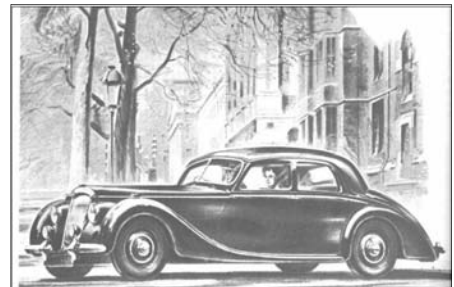
*Riley representerar en ytterst attraktiv blandning av moderna linjer och klassisk formgivning*



*2 1/2 Litre - en stor händelse i Rileys historia och ett värdefullt bidrag till en tradition av eminenta bilar*



*Den är föredömligt lätthanterlig, elegant och med acceleration och kraft för höga hastigheter*



*Vid Londons domstolar förs Riley upp till bevis och väljs av män med gott omdöme*



*En lyckad förening av det bästa hos brittisk och kontinental formgivning utan minsta spår av vulgärt transatlantiskt inflytande*

## RILEYBLADET



2 1/2 Litre väger 16 procent mer än 1 1/2 Litre men har 63 procent mer kraft.  
Då förstår ni!



Riley bekräftar sin goda härkomst och  
din goda smak varhelst den syns



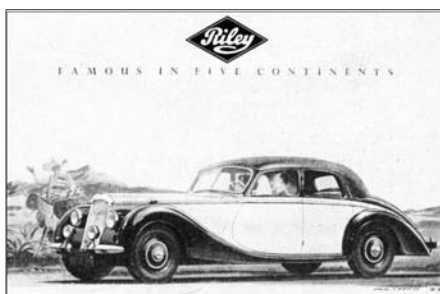
En gång Rileyägare, alltid Rileyägare



Vagnen är lång, låg och bred och ser  
ut som det fartvidunder den också är



För den som vill ha det mesta  
utav sin bilkörning



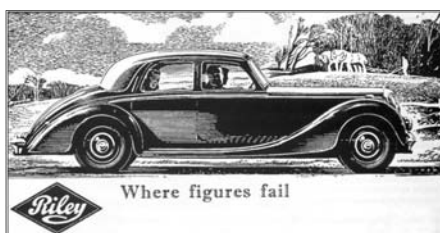
Engelska vägar hämmar denna bil  
men gör det bästa av dem



Du kan snart förverkliga din ambition  
att äga denna förträffliga bil som mer  
än väl lever upp till sitt stora namn



Finesserna i motorkonstruktionen är  
ofta första steget till ett Rileyägarande



Att äga och köra en Riley är ett njut-  
ning som inte kan beskrivas i ord



...om endast en bil med stark karaktär  
gör dig nöjd, då är Riley din bil



En bil för den som kör fort och långt



Limousinvärdighet och  
sportbilsprestanda

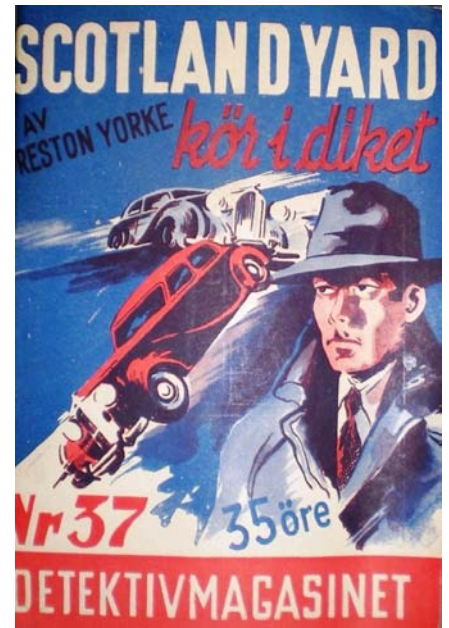


Riley - för mannen som helst kör själv



Riley tilldrar sig beundrande blickar  
varhelst den kommer

## Autoseum i Simrishamn



Scotland Yard kör i diket (The case of the Swinging spider, 1944).

Skoklosters Motormuseum grundades 1963 av Rutger von Essen. 1977 köptes museet av Gunnar Wretner och efter hans död övertog sonen Thomas Wretner samlingen. 2007 bestämde han sig för att sälja och i juni 2008 öppnades Autoseum i Simrishamn.

Bakom det nybildade bolaget Autoseum AB finns de tre bil- och motorintresserade affärsmännen Uno Levinsson, Torbjörn Wistrand och Håkan Mårtensson. Alla tre förenade kring viljan att rädda Skoklosters kompletta samling, för att den skulle kunna behållas intakt och inte splittras.

Om den Riley Tourer 1929 som står på Autoseum har red fått följande information från Nigel Trotman i England.

Nigel kontaktade de lokala myndigheterna angående TR 7711, bilens engelska reg nr, men allt de kan säga är att bilen kom från Southampton till Surrey i januari 1975. Det finns inga uppgifter om ägarnas namn.

Bilen, en fyrsitsig open tourer med stålkaross, lämnade fabriken 11 augusti 1929. Vart den gick finns inte antecknat.

Registreringen TR är från Southampton. The Riley Register har en ägarförteckning mellan 1958-1980:

1958-64: J.Mottram, 37 Lennox Gardens, London

1964-67: J.K. Illingworth-Kay, Parkwood, Balcombe Rd, Worth, Kent

1967-80: M.G.Saunders, 10 Arundel Avenue, Morden, Surrey

1980-82: Peter Berg, 46 Great Percy Street, London

1982-2008: Gunnar/Thomas Wretner, Skoklosters motormuseum

2008- : Levinsson, Mårtensson, Wistrand, Autoseum, Simrishamn

Hemsida: [www.autoseum.se](http://www.autoseum.se)



Förarmiljön i museets Riley Tourer 1929

Ett dödligt arv av ondska ur det förgångna plågar nuet. Många liv går till spillo när en bloddrypande hemlighet, bevakad och hållen vid liv av obskyra tempelprester, upptäcks. En ung flicka kommer att dö om inte det moderna Scotland Yards skarpsinne lyckas mäta sina krafter mot en gåtfull ondska ur det förgångnas mörka djup...

Harold Ernest Kelly (1899-1969) skrev deckare och science fiction under flera pseudonymer. Här Preston Yorke.

Red såg häftet i fickan på Sherlock Holmes som står och röker pipa och undersöker något genom sitt förstoringsglas på bilmuseet Autoseum i Simrishamn.



## Axeltappar m.m.

Jag heter Ron Brownrigg och bor i Melbourne i Australien. Jag skriver för att berätta för svenska medlemmar om nya delar som jag har tillverkat till mina egna Riley renoveringsprojekt.

Av speciellt intresse kunde kanske vara de axeltappar jag nyligen tillverkat. Jag synade alla mina egna Rileys och samtliga hade sprickor i axeltapparna. Därför tillverkade jag nya. Och så tänkte jag att andra Rileyfantaster kanske är i samma situation som jag och därför tillverkade jag en sats av axeltappar.

Om du är intresserad så har jag tillverkat många nya delar genom åren till replica TT Sprite and MPH Sprite chassis. Har även tillverkat ett antal av justerings-



skrivar till ventilspelet. Jag tillverkar "splinade" fram- och baknav, tävlingsdelar i magnesium (styrboxfästen, summer med kylflänsar, bakaxelhalslager och diffkåpor för att nämna några). Jag tillverkar nya rostfria ventiler på beställning och har gjutna ventilstyrningar på lager. Tveka inte att fråga om annat jag har. Har massor med delar, original och nytillverkade.

När jag skulle renovera min 1928 års Brooklands fick jag tillverka en form och har gjutit och maskinbearbetat ett topplock av typen Riley 9 Ulster. Bilen kan ses på länken som anges nedan.

En annan av våra specialiteter är renovering av pre-selector växellådor.



På länken nedan har jag lagt ut mina Rileys och en del projekt jag håller på med för närvarande.

Kontakta mig om du tror att jag på något sätt kan hjälpa dig eller om du bara är intresserad av lite Rileysnack.

*Ron Brownrigg*

<http://www.flickr.com/photos/30284529@N07/>

### MAKE YOUR RILEY SAFER

*Chances are your Riley's front stub axles are tired and cracked!*

We have machined a batch of brand new forged and heat treated stubs to suit 7/8" kingpin models in the latest modern materials for strength and safety.

Get Peace of Mind for \$1,186.00 (AUD each)

email: [rbrownrigg@bigpond.com](mailto:rbrownrigg@bigpond.com)

Many other Riley parts available  
**ALL ENQUIRIES WELCOME**



## Återupptagen tradition

Som flere sikkert har bemærket, har den årlige sammenkomst hos os i Älvsjö ikke fundet sted i et par år nu. Ja, det er faktisk så længe siden at jeg ikke i øjeblikket kan huske hvornår de mange gode registermedlemmer var på besøg her sidst.

Denne pause skyldes dels mange andre påtrængende aktiviteter her i huset de forgangne somre, og dels at jeg gerne har villet vise medlemmerne at der trods alt er en vis fremgang i garagen. Jeg har desværre ikke haft så meget held med det sidste, bilen står stadig på samme plads og den ser ud stort set som ved den sidste sammenkomst. Ikke meget nyt på den front altså.

Men 2008 var dog året da bilen fyldte 75 år og jeg selv blev 10 år yngre (eller hvordan man nu skal formulere det). Det tænkte jeg at vi kunne fejre i år med en eftermiddagssammenkomst her på Vråkstigen.

Vi håber at søndagen den 23. augusti vil passe mange.

Adressen er:  
Vråkstigen 11, 12556 Älvsjö.  
Telefonen er: 08 99 80 78.  
Mobiltelefonen er: 0708 88 89 69.  
E-post: [ulf.peter@laposte.net](mailto:ulf.peter@laposte.net)

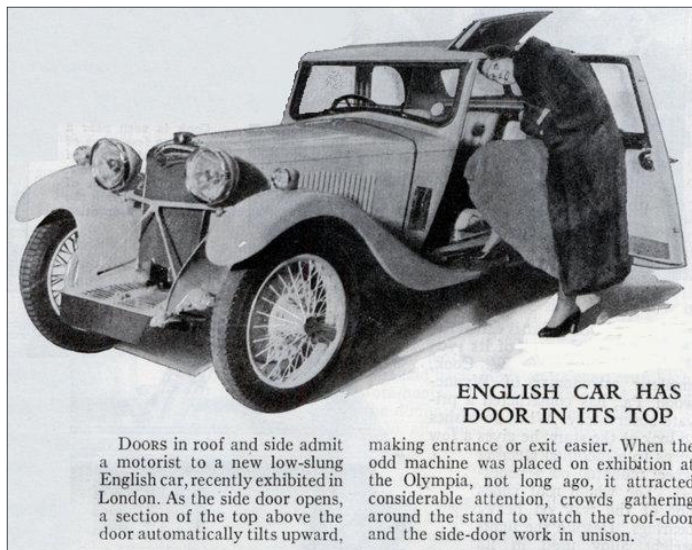
Lad os høre hvor mange vi bliver.

Jeg kom til at tænke på hvor moderne en så gammel Riley egentlig er, langt forud for sin tid. Den har en avanceret motorkonstruktion med hemisfæriske forbrændingsrum og duppla kamaxler. Den har væxelspak som går i en fin synlig "gate" akkurat som på en Ferrari (dog har Riley'en noget bedre precision skulle jeg tro). Der findes et enkelt og effektivt AC-system (stor sollucka og åbningsbar vindruta).

Der findes mekanisk farthållare. Den har låsningsfrie bremses (i de fleste tilfælde). Og endelig er den forsynet med 6 airbags (man sidder på dem).

Hermed mange hilsener fra

*Peter Ottosson og Nanna Hermansson*



**ENGLISH CAR HAS DOOR IN ITS TOP**

Doors in roof and side admit a motorist to a new low-slung English car, recently exhibited in London. As the side door opens, a section of the top above the door automatically tilts upward,

making entrance or exit easier. When the odd machine was placed on exhibition at the Olympia, not long ago, it attracted considerable attention, crowds gathering around the stand to watch the roof-door and the side-door work in unison.

*... as modern as the hour*

## Höstmöte 19 sept

Svenska Rileyregistret inbjuder till höstmöte i och kring Julita i Södermanland, lördagen den 19 september 2009.

Samling i Fiskeboda, ung. 15 km. väster om Julita, vid Hjälmarens strand

- 12.00-13.00 Lunch på Fiskeboda restaurang  
 13.10-13.30 Färd till Julita  
 13.30-15.30 Besök vid Julita:  
 Äppelutställning och sort  
 bestämning av äpplen  
 och päron.

Möjlighet att på egen hand vandra runt i herrgårdsområdet, se odlingar och besöka Julitaboden.

I Orangeriet visas utställningen "199 sätt att fånga en råtta".

Visning av Stora huset (max. 25 personer – ingen särskild visning för oss, så "först till kvarn" gäller i visningskön). Nästa visning sker 15.00.

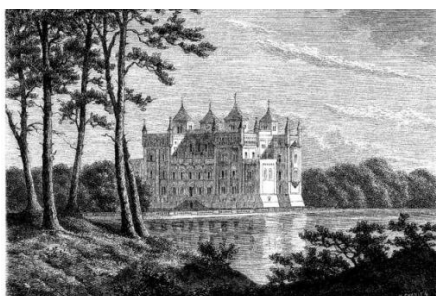
- 15.30-16.00 Färd till Stora Sundby slott, inspirerat av Sir Walter Scotts romaner  
 16.00-16.45 Vandring i slottsparken (obs. ej slottvisning)  
 17.00 Avslutning – hemfärd

Julita ägs av Nordiska Museet. Entrén kostar 80:-/person.

Se vidare:

[www.nordiskamuseet.se](http://www.nordiskamuseet.se) under "Julita"  
[www.storasundbyslott.se](http://www.storasundbyslott.se)  
[www.stbd.se/fiskeboda\\_restaurang.aspx](http://www.stbd.se/fiskeboda_restaurang.aspx)

Anmälan sker till Erik Hamberg senast den 28 augusti för bordsbeställningen, antingen tel. 018 – 12 82 83, eller e-post: [erik.hamberg@glocalnet.net](mailto:erik.hamberg@glocalnet.net)



Sagoslottet Stora Sundby

## Renovering

Sedan hösten 2008 står Magnus Hjelm RMA upplad hemma hos Eddie Lidholm. Bilen har funnits i familjens ägo mycket länge, men har inte rullat för egen maskin sedan 1960-talet. Nu genomgår den dock en fullständig genomgång och förhoppningsvis blir den klar mot slutet av sommaren eller i höst.

Karossen har lackerats djupt röd med svarta skärmar under vintern och för närvarande slutför Eddie iordningställandet av interiören. Bakpartiet var ganska rostigt och krävde mycket arbete. Trädetaljer har bytts, allt mekaniskt har gått igenom, yttertaket bytts och en ny kabelhärva är under inkoppling. Vi ser fram mot att se bilen på vägen igen, även om den framöver kanske kommer att rulla i Frankrike.

Erik Hamberg



40 S 18248



Four Light Rileytrap

## Ett och annat

Kan det ha funnits ytterligare en Riley på 30-talet i Skåne? Christina Sandgren i Nizza ringde i mitten av juni och undrade om klubben känner till den gröna, öppna Riley som hennes faster, Gertrud Öhman i Malmö, ägde i slutet av 30-talet. Det gjorde red inte. Kanske någon av läsarna vet?



Magnus Mölstads 2½ litre Drophead vann priset "Charmigaste ekipage" vid Sofiero Classic Car den 17 maj. Bild tagen ur tidskriften Nostalgia.



Magnus Mölstad rullade fram med sin Riley Drophead Coupé -49 för att ta emot priset för "Charmigaste ekipage".



I Autohistorica nr 3/1980 finns en utmärkt artikel, "I lära hos Rolls Royce" av Gustaf Olsson. Bl a beskriver han "The Wood Shop" där man fanérade instrumentbrädorna, picknickbord, spritkabinett och alla andra trädetaljer.

För Rileyägare som behöver förnya sin träinredning - nytt trä, ny valnötsfanér så kan jag rekommendera Bertil Simonsson i Hjärnarp norr om Ängelholm. Har känt honom i 15 år och vet att han gör ett gott arbete. Red

RENOVERING AV  
TRÄINREDNINGAR



Bertil Simonsson

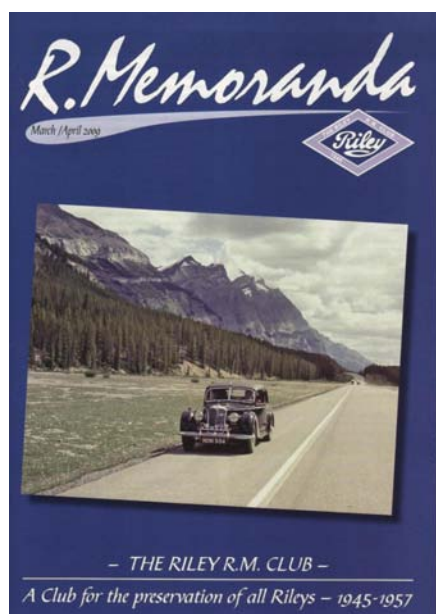


**KULLA TRÄTEKNIK AB**  
 DILIGENSV 2  
 266 98 HJÄRNARP

TEL/FAX 0431-454485  
 MOBIL 0708-954485  
[tralek@swipnet.se](mailto:tralek@swipnet.se)

## RILEYBLADET

## Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda March/April 2009**

Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer

*Innehåll (i urval)*

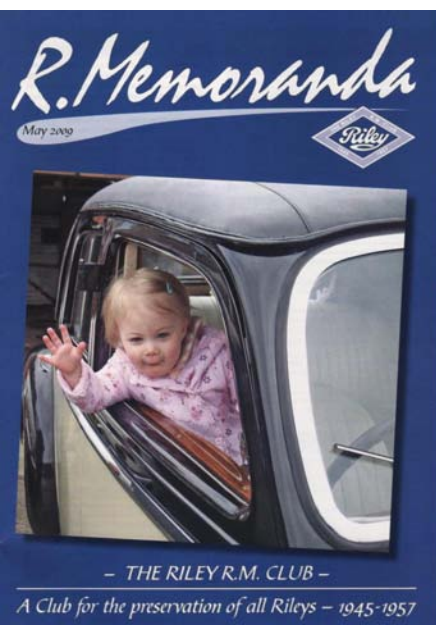
Technical topics: Putting the sparkle back. Oil pressure relief valve. 2½ lubrication.  
 RMF restoration in Practical Classics  
 Treasurer's report: RM klubben sålde reservdelar för £175.000 förra året.  
 Hur man registrerar sig på nya RM Club Forum på nätet

*Forthcoming events*

Riley RM Club (40<sup>th</sup> Anniversary) National Rally 18-19 July, Adderbury near Banbury, Oxfordshire  
 Riley Register AGM Weekend 26-27 Sept, Llanwddyn, Montgomeryshire, Mid Wales

*Cars for sale*

RMA 47, very sound and well maintained, £5500  
 RME 53, superb original condition, £7000  
 RMF 53, for restoration, £4000  
 RMA 49, for restoration, £3500

**R. Memoranda May 2009**

Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer

*Innehåll (i urval)*

Event report Antwerp Classic Salon  
 From the Internet Forum: klubben har nu 1800 medlemmar/supercharging an RM/RMA opening windscreen/Oil pressure relief/tail pipe mounting/Special tools

*Forthcoming events*

Riley RM Club (40<sup>th</sup> Anniversary) National Rally 18-19 July, Adderbury near Banbury, Oxfordshire  
 Riley Register AGM Weekend 26-27 Sept, Llanwddyn, Montgomeryshire, Mid Wales  
 Pennine Weekend 2-4 October, Haworth, Yorkshire  
 12<sup>th</sup> International Autovia Rally, 24-26 July, Essex

*Cars for sale*

RME 54, much major work done, £1200  
 RMA 47, very sound and well maintained, £5500  
 RMF 53, for restoration, £4000  
 RMA 49, for restoration, £3500

**The Riley Record 2/2009**

The Journal of the Riley Motor Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)  
 Redaktör: David Pipes

*Innehåll (i urval)*

Life's happy days - Riley milestones (två gamla Riley reklampubliceringar)  
 Collector's Corner: BBC singelskiva med Riley 1½ motorsljud. 1934 Riley Motor Club Hungarian Rally Badge  
 Driving a 107 mph Riley Elf  
 By Riley across the Great Karoo (Sydafrika)  
 In the Workshop: finjustering av Riley One-Point-Five  
 Omslaget: Rob McGoun och hans Kestrel Sprite

*Evenemang*

Riley Motor Club London to Edinburgh 85<sup>th</sup> Anniversary Weekend May 2010  
 Riley Motor Club National Rally 15-16 August, Hatton

**The Riley Record 3/2009**

The Journal of the Riley Motor Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)  
 Redaktör: David Pipes

*Innehåll (i urval)*

The new 16 hp Riley... and the 12 hp model (1939)

Rileys under the hammer (Brightwells of Leominster 24/6) - Ivor Halbert Collection:  
 1935 Riley Imp est. £40-50.000

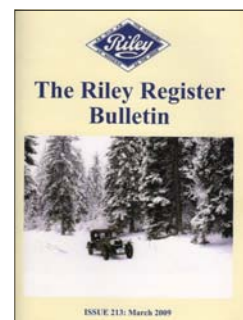


1934 Riley Kestrel 12/6 est. £12-15.000  
 1934 Riley MPH est. £100-180.000  
 1935 Riley MPH Recreation est. £30-50.000  
 1934 Riley Monaco est. £9-11.000  
 1936 Riley Racing Special est. 30-50.000  
 1936 Riley Sprite est. £50.70.000  
 1937 Riley Sprite Recreation est. £20.000  
 (re-creation, återskapad, är ett kreativt uttryck för replika-bygge, red.)

*Rileys under the hammer (Key Auctioneers, Norfolk)*

James Blanchs (orenoverade vrak) collection:  
 1933/34 Riley Monaco (reg DPA 78) £1100  
 1929/30 Riley Monaco £1300  
 Riley Merlin £1050  
 1933/34 Riley Lynx £8000  
 1933/34 Riley Monaco (reg AGO 555) £1100  
 1946 Riley 1½ Litre Saloon £ not sold

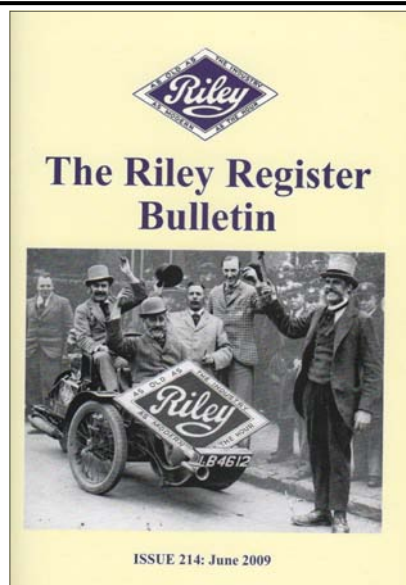
Twin carburettor conversion for RM 1½ Litre Pathfinder Paras: "The Riley I've always wanted (MPH apart) is the improved Pathfinder with the twin ohc version of the BMC C-series 2.6 litre engine"

**The Riley Register Bulletin March 2009, Issue 213**

Klubbens hemsida: [www.rileyregister.com](http://www.rileyregister.com)  
 Redaktör: Dr. John Glenn

*Innehåll (i urval)*

Riley Cable Brakes: another way  
 A different Special  
 In defence of the Special  
 Riley, Madly Deeply (competing in the VSCC)  
 The racing notes of JF Gee  
 Travels with Rileys in Australia  
 The story of KV8932  
 The Targa - Mille Miglia 2008  
 The Murgatroyd Nine Special  
 At last our Freddie is on a monument!  
 Some thoughts on the modern manufacture of spares  
 Chris Pack's latest Riley project



### The Riley Register Bulletin June 2009, Issue 214

Klubbens hemsida: [www.rileyregister.com](http://www.rileyregister.com)  
Redaktör: Dr. John Glenn

#### Innehåll (i urval)

Repairs to petrol tanks  
Breaking a Riley part  
Repair to shackle bolt holes  
V Twin carburettor  
The home of ERA and BRM  
The story of KV8932 (part 3)  
Modern materials and manufacture

Övriga blad som inkommit till Rileybladets redaktion:

The Riley Motor Club of Western Australia  
Monthly Publication, mars, april och maj 2009

Roamer - Riley Club Holland nr 125 och 126

Riley Club Schweiz Newsletter 1/2009

## Säljes

### Anders Muhrs bilar:

Riley 2½ litre saloon, 1950  
Rover 75 4-light saloon, 1945  
Rover 75 6-light saloon, 1945  
Volvo 1967

0705-48 44 06, Susan Grauers

### Brooklandsprojekt

Se sidan 5  
[bo@bonfils.dk](mailto:bo@bonfils.dk)

### Riley 1½ litre saloon, 1947

Chassi nr 37 S 13091. Motorn helt fixad. Det finns ingen rost. Alla delar finns. Bromsarna skall klaras i juni. Lasse Sletmo  
Kornbodsgatan 65, 724 81 Västerås  
tel: 021-80 38 75  
epost: [lasse.sletmo@home.se](mailto:lasse.sletmo@home.se)

## Köpes

RM oavsett modell köpes.  
Rune Carlsson, Träslända 5  
571 93 NÄSSJÖ  
Tel. 0380-51 15 02

### Klubbens verksamhetsberättelse för 2008 - kortversion

- Styrelsens sammansättning:  
Ordförande: Erik Hamberg  
Roland Haraldsson (suppleant)  
Sekreterare: Ronald Pfändtner  
Lars Söderström (suppleant)  
Kassör: Torsten Grönvall  
Ledamot: Lennart N. Nilsson  
Ledamot: Håkan Wikström  
Revisorer:  
Anders Borneving  
Jonas Reiner  
Björn Holmqvist (suppl)
- Valberedning:  
Per Lindson  
Eddie Lidholm  
Lars Gustavsson (suppl)
- Försäkringskommitté:  
Håkan Wikström  
Torsten Grönvall  
Ingvar Persson  
Erik Hamberg  
Lennart N. Nilsson
- Omsättning 2008: 19.445 kr
- Budget 2009: 22.420 kr
- Sommarmöte avhölls i Yxnerum
- Sensommarmöte ägde rum i trakterna runt Härkeberga och Örsundsbro
- Rileybladet utkom med fyra nummer
- Samtliga Rileyblad 1979-2008 lades ut på hemsidan
- Klubbens bibliotek finns till medlemmarnas förfogande
- Nya och begagnade reservdelar har tillhandahållits
- Torsten Grönvall och Björn Holmqvist representerade klubben vid MHRF:s årsstämma
- Antalet medlemmar uppgick vid årets slut till 137 varav 8 var bosatta utomlands

## Planera in

Årsmöte och Rally 2010 kommer att förläggas till Skåne Nordväst 29-31 maj.

Rileybladet i färg hittar du på vår hemsida [www.rileyregistret.org](http://www.rileyregistret.org)

Hans Perssons Drophead 60D5893 finns nu hos Orchid Cars i Amesbury, Wiltshire, England för försäljning. Bilen såldes ny av Kindwalls i Stockholm till friherre Erik Adelsvärd på Adelsnäs. Han hade den endast en månad. Andra ägare har varit Björn-Ivar Stafsing, K.A. Östman, Göte Kraaft och Per-Börje Elg.



## Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida  
[www.rileyregistret.org](http://www.rileyregistret.org)

Ordförande  
**Erik Hamberg**  
Walleriusvägen 9  
752 36 UPPSALA  
Tel. 018-12 82 83  
e-post: [erik.hamberg@glocalnet.net](mailto:erik.hamberg@glocalnet.net)

Kassör  
**Torsten Grönvall**  
Kartvägen 2  
175 46 JÄRFÄLLA  
Tel. 08-580 352 78  
e-post: [torsten.gronvall@gmail.com](mailto:torsten.gronvall@gmail.com)

Redaktör Rileybladet  
**Anders Lindner**  
Blåmesvägen 12  
260 83 VEJBYSTRAND  
Tel. 0431-45 22 22  
Mobiltel. 070-14 14 551  
e-post: [anders.lindner@ektv.nu](mailto:anders.lindner@ektv.nu)

Webmaster  
**Holger Nilsson**  
e-post: [hn@rileyregistret.org](mailto:hn@rileyregistret.org)



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2009. 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