



RILEYBLADET

Nummer 2, 2011

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 33



Jakten på den ryska Spriten - Mille Miglia 2011

För tio, femton år sedan började Rolf Palm prata med mig om sin önskan att få uppleva Mille Miglia rallyt Brescia-Rom-Brescia. Åren gick och nu 2011 blev det äntligen av. Palm och red med fruar flög 11 maj ner till Milano, tog tåget till Brescia, och anlände samtidigt som de 350 deltagande bilarna samlades i stadens centrum. Ja egentligen var det närmare 500 eftersom en massa Maserati och Alfor hänger på utan att officiellt delta i rallyt. Den vackra staden Brescia var ett kokande hav av fina bilar och passionerade människor. Mot eftermiddagen samlades deltagande bilar på Saint Eufemia klostret i stadens utkant. Klostret rymmer idag Mille Miglia museet, utanför vilket starten skulle gå med början kl 19. Red passade på att titta på museet i vilket det står en Riley, en 9hp

från 1936 med sportvagnskaross i polerad aluminium. Passade även på att intervjua en av de sex Healey deltagarna. Tre av dessa Healeys hade deltagit i Mille Miglia 1948 och nu var det här drygt 60 år senare redo för en krävande runda på ca 1000 romerska mil. Enligt programmet skulle ett Rileyekipage med startnummer 78 delta i rallyt i år. En Riley Sprite från 1936 körd av det unga ryska paret Pavel och Olga Pankovsky. Red kunde inte hitta dem inne i Brescia och inte heller ute vid Mille Miglia museet. Där rök min planerade intervju...

Vid pass 19.30 stod vi åter i stadens mitt eftersom de startande bilarna efter start gjorde en sväng genom centrum innan de for iväg mot första etappmålet Bologna. Och just då kommer den, den gröna

Rileyn med rysk flagga fäst på reservhjulet. Den far förbi i full fart. Hinner inte ens få upp kameran ☹️📷. Finner någon tröst i god mat och gott vin på osteria La Grotta.

Nästa dag tar vi tåget till Siena. Häftigt var att åka Frecciarossa, Röda Pilen, ett höghastighetståg som susade fram i 300 km/tim. Och jag menar susade. Det var det enda man hörde, ett svagt sus.

På Sienas berömda torg Piazza del Campo, där årliga hästkapplöpningar hållits sedan 1656, hade rallybilarna en kontroll. Bilarna stannade bara några sekunder. Skulle det bli möjligt att haffa den ryska Rileyn här? Jodå. Så fort Rileyn kom farande in på torget sprang red fram iförd Rileykeps och Rileyskjorta,

forcerade staketet mellan bilar och publik, överräckte mitt visitkort till Olga på vilket jag hade skrivit att jag önskade att de kontakter mig via mail för en "intervju". Tog några bilder på det vackra ryska paret innan Pavel lade i ettan och for iväg.

Något mail har, nu tre veckor senare, inte kommit. Det var samma sak med den argentinske vinproducenten och Riley Sprite deltagaren i fjolårets Mille Miglia som red skrev till...

Kunligheter och andra kändisar deltog i rallyt. Några: ekipage 243, en Porsche 550-1500 RS från 1955 kördes av Carl Philip Bernadotte och Jan Nilsson. Saabs Nr 332, Victor Muller med son som kartläsare. Mr Bean hade lämnat hundkojan hemma och körde ekipage nr 87, en BMW Mille Miglia Roadster från 1939.

Startnummer 1 t.o.m.6 var bilar av märket O.M. (Officine Meccaniche) som tillverkats just i Brescia på 20-talet. Ti-

diga O.M. använde Riley Detachable Wire Wheels! O.M. Tipo 665 'Superba' var mycket framgångrik på tävlingar och vid Le Mans 1925 och 1926 kom O.M. 1,2, 3,4,5 i 2-litersklassen. Vid Mille Miglia 1927 kom O.M. 1,2,3 med en medelhastighet på 77,7 km/h i det 21 timmar långa loppet på landsväg!

Sedan tog vi tåget till Rom, köpte en sidenslips på Via Veneto och flög hem. En mycket lyckad resa.

Red.



Start nr 1: O.M. Tipo 665 Superba



Centrum i Brescia timmarna före starten



Mille Miglia museets Riley 9 HP Special



Cambio automatico, carrozzeria in alluminio.



Red på Saint Eufemia klosteret, numera Mille Miglia museet



Healey Elliott 1948 med 2½ l Rileymotor

RILEYBLADET



Utsikt över Siena kontrollen från pizzerians balkong



Start nr 243: Bernadotte & Nilsson, Porsche 1955



Start nr 78: Pavel & Olga Pankovsky, Riley Sprite 1936



Start nr 11: fransk bil av märket Rally från 1929



F.v. Bugatti typ 37, typ 35, typ 35 och en Mercedes 710 SS



Rileylik?

*Alfa Romeo 6C 2300B
Gran Turismo 1937*



*Nash-Healey Roadster 1951
med aluminiumkaross*



*T.h. Saab 93 från 1956
Fägerhag/Bäckström*



*Healey Westland 1947
Deltog i Mille Miglia 1948*

Sommarmöte i Dalarna den 28 maj 2011

I slutet av april varje år anordnas Wiks-tamarknaden norr om Uppsala. Det är en av årets första marknader och den brukar besökas av mycket folk. 2010 var såväl Ronald Pfändtner och Håkan Wikström som Sten Berglind och undertecknad där. Flera anglofiler samlades runt Håkans imposanta röda Bristol, däribland en herre iförd tweedkavaj och keps som talade dalmål. Han talade sig varm för ett evenemang kallat "Good Old England". Vi beslöt att försöka ordna 2011 års årsmöte och Rileyträff i anslutning till detta.

2011 års upplaga av "Good Old England" var den femte i ordningen och arrangemanget ägde rum den 28 maj. Platsen var Gamla Staberg, norr om Vika och söder om Sundborn. Falun ligger inte heller långt bort.

För egen del började förberedelserna flera veckor i förväg. Nu skulle jag väl äntligen få snurr på dropheaden! Med hjälp av Eddie Lidholm reddes ett komplicerat elfel i rattstängan ut och Torsten Grönvall bistod med justering av förgasarna. Tillsammans kunde vi också identifiera ett fel på det vänstra flottörhuset, varifrån bensinen gärna ville flöda. Vid provkörningen visade det sig dock att rattcentrum trots allt inte höll sig stilla när man svängde. Muttern och oliven som skall klämma åt innerröret i ratt-



Magnifikt renoverad RMA, elegant tvåfärgslackerad i "gun metal & black", säkert den finaste en-och-en-halvan i landet.

stängens nederdel gjorde inte sitt jobb ordentligt. Det var bara att inrikta sig på att åka modern bil i stället.

Resan till Gamla Staberg var odramatisk och tog exakt två timmar från Uppsala. Vid ankomsten stod en engelsk bobby och dirigerade trafiken i full mundering. Engelska bilar till höger, in på området, och övriga fordon till vänster. Snart kände man lukten av fish n'chips och kön

till vagnen där denna traditionella engelska snabbmat såldes var både lång och ringlande. Tyvärr serverade man inte i gammalt tidningspapper, det blev en frigolitförpackning i stället. Gott var det i alla fall. Tre spelglada säckpipeblåsare hade också hittat hit och de gjorde sitt bästa för att underhålla och skapa en fin stämning. Dessutom fanns det en ljudanläggning som underhöll med engelska evergreens. Vi kunde sålunda avnjuta såväl Vera Lynn som den oesterhärmlige George Formby, "Flygmalajen".

Håkan hade ordnat en utmärkt plats att parkera på för Rileyregistrets medlemmar. En tydlig skylt med klubbnamnet och en stor engelsk flagga var ett fint blickfång. Håkan hade fyra Rileyfram-



Vi kunde konstatera att detta var en mycket sen RM-bil. Några "D-lamps" fanns inte och hade aldrig funnits på bilen, utan bakljusen hade placerats på bakskärmarna. Skyltbelysningen var identisk med den som sitter på roadstern!



Formbyfilmen No Limit från 1935 där George ställer upp i Isle of Man GP

RILEYBLADET

skärmar på lackering sedan i november (!) så det blev nödvändigt att köra Bristol i stället. Egentligen inte fel eftersom en stor Bristol flygmotor stod alldeles intill och demonstrationskördes en gång i timmen!

Uppslutningen av Rileybilar var trots allt mycket god. Här stod John G:son Gahms eleganta svarta RMB sida vid sida med Dag Jarnøys vita RMF och bredvid stod Lars Gustavssons välskötta gröna 4/68, körd från Göteborg. Vidare fanns en helt ny bekantskap på plats, en sobert tvåfärgslackerad grön "spatted" RME som Börje Drakenberg nyligen importerat från England. Vi kunde konstatera att detta var en mycket sen RM-bil. Några "D-lamps" fanns inte och hade aldrig funnits på bilen, utan bakljusen hade placerats på bakskärmarna. Skyltbelysningen var identisk med den som sitter på roadstern!

Här fanns även Torsten och hans trogna tvåfärgslackerade RMA i gult och svart. Torsten missar aldrig ett Rileymöte – "det är ju så roligt att köra" är hans självklara svar när man frågar. Och visst är det så! Olle Johnson och hans Ingegerd kom i den charmiga Kestrel 1300 som de nu haft i många år; en väldigt ovanlig bil i ett fint skick. Omsider dök även Sigvard Bogg upp i sin magnifikt renoverade RMA, elegant tvåfärgslackerad i "gun metal & black". Detta är säkert den finaste en-och-en-halvan i landet. Det var med andra ord en ovanligt bra modellspridning som gjorde att man kunde studera och jämföra detaljer. Vidare var Monica och Ronald Pfändtner på plats, dock utan sin Nine Kestrel, som är under renovering. De fick köra sin fina Volvo Amazon i stället. Eddie Lidholm har inte heller någon Riley att köra för närvarande. Han ser mest till att andras bilar rullar, så det fick bli bruksbilen i stället.

Det fanns naturligtvis mycket annat brittiskt att titta på denna dag. Särskilt anmärkningsvärda var en charmig liten Austin Seven och en jättelik svart Humber Pullman från 1950-talets början, nära 5,5 meter lång. Stort intresse väckte också en kompressormatad M.G. från 1930-talets mitt, en riktig pärla! Merparten av bilarna var dock från 1960- och 70-talen, M.G., Triumph, Jaguar, Rover m.m. Ett flertal TVR fanns även på plats. En Morris Isis som taxi kunde även beskådas. Tyvärr hann man inte gå runt och titta på allt ordentligt, eftersom



"A range of cars to suit all tastes and to fulfil all motoring requirements"
Så gick det som det gick...



Ivory: Dag Jarnøy, gul/svart: Torsten Grönvall, svart: John Gahm, Bristol Red: Håkan Wikström, Damask Red: Olle Johnson och Leaf Green: Lars Gustavsson



Här Olle Johnsons Kestrel 1300 med chassi nr 16167M där M markerar att bilen tillverkades på Morrisfabriken i Cowley och inte på Austinfabriken i Longbridge. Vilken Riley var den sista? Sista Riley Kestrel 1300 med chassi nr 21629 tillverkades i juli 1969. Sista engelsktillverkade Rileyn var en Riley 4/72 med chassi nr 25291 som gick av bandet i oktober 1969. En tveksam ära.



Carina och Thomas Eriksson har en Woodland Green RME i originalskick.



Nye medlemmen Börje Drakenberg språkar med Torsten Grönvall... kanske om hur det var att köra hem en nyinköpt Riley från England.



flera deltagare drog iväg redan vid tvåtiden.

Så småningom vände vi våra kylare mot vandrarhemmet i Karlborn, som sedan många år drivs av Carina och Thomas Eriksson. De har en mörkgrön ("Woodland green") RME i originalskick, som nu hade tagits fram och utgjorde ett blickfång för oss när vi anlände. Vi hade gott om tid före årsmötet och kunde slappna av i vandrarhemmets sköna soffor med något lämpligt i våra glas.

Kl. 18.00 var det dags för årsmöte. Vår sparsamme kassör fick mothugg av årsmötet som beslöt höja årsavgiften från 150:- till 200:- för att ha mer pengar till 35-årsjubileet nästa år. Bl.a. framkom att intresset för olika typer av "regalia" är stort. Frågan är faktiskt redan överlämnad i Roland Haraldssons kompetenta händer – han är ju styrelsens expert på detta område. Eljest blev styrelsen omvald: ordförande Erik Hamberg, sekreterare Ronald Pfändtner, kassör Torsten Grönvall, ledamöter Lennart Nilsson & Håkan Wikström samt suppleanter Roland Haraldsson & Lars Söderqvist. Revisorer: Jonas Reiner och John G:son Gahm; den senare ersättare för Anders Borneving som avled i slutet av 2010. Revisorssuppleant: Björn Holmqvist. Valberedningen består av Eddie Lidholm (sammankallande) och Per Lindson; suppleant: Lars Gustavsson. Efter årsmötet intogs en alldeles utmärkt middag strax efter kl. 19.00.

Följande morgon återsågs vi, mer eller mindre trötta, vid frukostbordet. Något särskilt program hade inte anordnats för söndagen. Möjlighet fanns i stället att delta i det rally som arrangerades av "Good Old England", något som John och Eddie snabbt beslutade sig för att göra, sedan Anna-Brütt och Lars bestämt sig för att avstå. Omsider skildes alla deltagare, mycket nöjda med trevligt program och bra logi.

Erik Hamberg

Humber Pullman Limousine Mk IV från 1953. Ca 2200 av dessa bilar tillverkades mellan 1948 och 1954. Humber började tillverka bilar 1898. 1928 köpte man Hillman men köptes själva av Rootes 1929. 1967 blev Rootes ett helägt dotterbolag till Chrysler. Märket Humber gick i graven 1976 samtidigt som Hillmanbilarna döptes om till Chrysler. Chrysler UK gick i konkurs 1977 och övertogs av Peugeot som döpte om bilarna till Talbot. Talbot lades ner 1986 och fabriken stängdes. Ack ja...

Rapport från British Daytrip 2011

Söndagen den 29 maj, alltså dagen efter Rileyklubbens möte i samband med Good Old England i Falun. Vid frukosten på Karlborn blev jag tillfrågad av Anna-Britt och Lars Gustavsson om jag ville ta över deras två biljetter till rallystarten klockan 10. Ja tack gärna! Jag kan tänka mig att duggregnet och den långa resan hem till Göteborg gjorde att de ville komma iväg. Jag ställer upp med RMB och Eddie som co-driver. Skall bli kul och dessutom enda deltagare från Rileyklubben.

Start sker i Gamla Staberg. Startfältet består av ca 40 bilar av diverse märken, Jaguar, Morgan, Ford, Triumph, MG m.fl.. Äldsta bil var min Riley från 1950 och näst äldst en Austin från 1952 så det var stenhård konkurrens...

Start! Skönt att komma ut på vägarna genom det mycket natursköna landskapet. Vi passerar Birgittaordens kloster. Eddie följer pilar, höger, höger, vänster. Bilarna kör tidvis i karavan och tidvis möts man - oj vem kör rätt? Någon framför oss kör rakt fram. Vi svänger höger och med Eddies skicklighet kommer vi fram rätt, till ett planerat fikastopp. Vi har kommit till Enevikens Café i den gamla butiken, bion, teatern och Folkets Hus i ljuvlig miljö och med gott kaffe och bröd. Café-värdinnan berättar om husets historia. Mycket har hänt under åren.

Väldigt många är nyfikna på Rileyn. Riley vad är det? Motor. 4:a? 6:a? Det verkar vara första gången en Riley är i trakterna. Slut på påtåren. In i holken igen. Full fart mot nya mål. Pilar höger, vänster. Backe upp och backe ner. Grus-

vägar med väldiga tjälskador som Vägverket tycks ha glömt i dessa avkrokar. Nästa stopp Caravan Clubs fina camping på en udde med stort klubbhus och servering. Här intas lunch i trevligt samspråk med veteranbilister. Mycket fotografering. Det var inte så många tävlingsmoment, det gällde ju mest att fika och äta, men jag tror att Eddie och jag gjorde bra ifrån oss... med båda. Åter till Karlborn och släppa av Eddie vid hans bil.

Stort tack till Anna-Britt och Lars Gustavsson för rallybiljetterna. Stort tack till vår medlem Thomas Eriksson och fru Carina på Karlborn för utmärkt härbärge. Sist men inte minst, stort tack till Håkan, Ingrid, Ronald och Monika för ett trevligt arrangemang.

*John G:son Gahm
Hillersbo*



Rallyteamet Gahm/Lidholm



*En skeppsmäklare, en "svensk Gustave Eiffel" och en konsertmästare träffas.
Vad har de gemensamt? Rätt!*

BDT 2011		
Skriven av: Leif & Svante		
Beskrivning:		
Telefonnummer		
Leif 076-14 05 295		
Svante 076-801 75 06		
RSE-direkt 2 A 2		
Total	1	Ut på 266:an
Etapp	0.00	
Total	1.30	Mot Uddnäs-Birgittagården
Etapp	1.30	
Total	3.70	Mot Svärdsjö 21-Falun
Etapp	2.40	
Total	6.90	Mot Svärdsjö 17
Etapp	3.20	
Total	8.00	Mot Danholm
Etapp	1.10	
Total	8.20	Mot Sunborn 5 (Här blir det grusväg i 2,6 km)
Etapp	0.20	
Total	11.20	Mot Sundborn 1
Etapp	3.00	

Pil hit, pil dit.



Dåtida multiarena

Lite om BMCs B-serie Farinor

Rileymotorerna hade tagit slut hos BMC ca två år innan Riley 4/68 kom ut på marknaden. Med Pathfinders död i början av 1957 fick efterföljaren Two-Point-Six och dess nära släkting Wolseley 6/90 BMCs C-serie motor. Farina Rileyn som var en mindre bil skulle få den välbeprövade BMC B-serie motorn som först hade använts i nya MG ZA Magnette 1953 och sedan satts i en hel rad mellanklassbilar som såldes av Austin och Morris distributörerna under sista halvan av 50-talet.

Riley 4/68 som kom 1959 var den sista i skaran av mellanstora salooner med B-motor i BMCs Farina familj. Historien om hur Farinamodellerna kom till är lång och invecklad och handlar mycket om Leonard Lord. Han lämnade Morris 1938 efter ett ordentligt gräl med sin chef Willian Morris, Lord Nuffield och tog anställning hos Austin där han efter kort tid blev dess dynamiske chef. Vid fusionen av Austin och Nuffieldgrupperna 1952 tog Leonard Lord genast kommandot.

Nu gjordes en upprepning av gamla modeller och Farinorna skulle överbrygga gapet till dess hela raden av nya framhjulsdrevna modeller var på plats. Inre stridigheter mellan Austin och Nuffields designkontor gjorde att Lord 1958 tog extern hjälp vid utformningen av karosserna till BMCs B-serie av Battista Farina och Pininfarina. Det hade Leonard Lord redan gjort inför nya Austin A40. Historien om hur den kontakten uppstod är denna:

I december 1955 besökte drottningens gemål, The Duke of Edinburgh, Prins Philip, BMC fabriken i Longbridge och guidades runt av koncernchefen Leonard Lord. Efter det att Lord visat de kommande modellerna säger Prins Philip till honom "Sir Leonard, jag tror Ni bör titta en gång till på modellerna för jag är inte säker på att dessa håller måttet för utländsk konkurrens." Leonard Lord blev helt ställd men så snart han tagit farväl av prinsen kontaktade han Battista Farina. Denne flög in några dagar senare och åkte hem med ett kontrakt på £84.000 för att designa den första BMC A-serie Farinan, Austin A40.

Det sägs att en bilmodells öde avgörs av tre viktiga faktorer: design, prestanda och substans. I fallet med de nya mellanklass

saloonerna var design liktydigt med Pininfarina, prestanda liktydigt med B-motorn och substans liktydigt med Austin Cambridge! Allt Farina behövde göra var att ta fram en snygg kostym till den existerande A55 Cambridge.

Så varför valde Lord att ge ett nytt skal till en gammal modell och varför valde han då en Austin Cambridge? Med ett existerande sortiment av åldrande modeller i mitten av 50-talet, som redan hade fått minst en ansiktslyftning, ansåg Lord sig behöva en "ny" konventionell familjebil fram till dess att de nya framhjulsdrevna modellerna var färdiga att lanseras. Det fick bli en "överbrygningsmanöver".

Efter en tur till Alvis var nu Alec Issigonis (skaparen av de mycket populära Morris Minor och Mini modellerna) åter i huset och hade till uppgift att utveckla de nya framhjulsdrevna modellerna.

Och valet av Austin Cambridge? Jo Leonard Lord hade i början av sin Austin-tid uppgräderat produktionslinjerna efter amerikanskt mönster. Att använda ett Austin Cambridge chassi skulle betydligt underlätta produktionen av nya Farinabilarna jämfört med att använda Morris Oxford. Morris Oxford hade dessutom framhjulsfjädring med torsionsstavar och en B-motor som var centralt placerad under huven med högt liggande huv som följd. Farinan skulle få en lågt liggande motorhuv vilket gjorde att B-motorn fick placeras så nära kupén som möjligt för att få plats under huven. Detta erbjöd Austin Cambridge-chassit.

Den otacksamma uppgiften att skapa en respektabel Rileymodell genom att gömma ett antikt Austinchassi under en fräsig italiensk-ritad kaross föll på Cowley-fabrikens Sid Goble och hans team. Den här gången under mycket mer strikta förhållningsregler än när Palmer ritade sina Rileys MG och Wolseleys.

Mot slutet av 50-talet hade sålunda en storstädning gjorts av gamla BMC modeller. Undantaget var den populära Morris Minor samt några limousinmodeller som tillverkades i små serier. Först ut bland framhjulsbilarna var Mini som tillsammans med Farinamodellerna skulle hålla marknaden stängd till dess övriga nya framhjulsdrevna vagnar lanserades.

Lord hade sett till att Austin-stallet hade Farinamodeller till A, B och C motorerna. De gamla Nuffieldmärkena hade till en början en blandad kompott där Morris inte hade någonting större än B-serie motorn, Wolseley inget mindre än B-serie motorn och stackars Riley och MG inget annat än B-serie motorn (sportbilar undantagna).

Riley 4/68 blev i B-serien av Farina modeller något ängsligt positionerad vid sidan om sin sportiga stallbroder, Riley One-Point-Five som hade i stort sett samma kraftkälla men betydligt kompaktare och stadigare ram.



Morris Oxford V

Med utgångspunkt från en standard Farina B-kaross skulle Sid Goble skapa fyra olika bilmärken. Morris Oxford var riktad till exakt samma marknad som basmodellen Austin Cambridge och ändringarna var därför minimala. För Wolseley, MG och Riley versionerna tillät han sig lyxen att formge kylarpartiet, huven och bakre vingarna individuellt. Dessutom det karakteristiska vecket i främre kofångaren på Wolseleyn som alltid funnits där. Med undantag för strålkastarna fick Goble formge främre och bakre lampenheterna individuellt för varje märke. Viktigast av allt var kanske att han fick relativt fria händer att utforma inredningen och instrumentbrädan för att skapa rätt identitet för varje märke. Kromlisterna slutligen, lades till eller drogs ifrån för att passa varje modell.



Austin A55 Cambridge Mk II

RILEYBLADET

Många anser att B-serie Wolseleyn, Sid Gobles egen favorit, har den mest individuella formgivningen. Wolseleys välproportionerade klassiska kylare flankerad av smakfulla sidogrillstycken, sin traditionella v-formade kofångare samt sobra inredning höjer denna modell en bra bit över standardvarianterna hos Austin och Morris trots att den mekaniskt är identisk med sina basmodellskusiner. Även Wolseleys bakljus är unika.



Wolseley 15/60

Å andra sidan delar MG och Riley versionerna plats som toppmodeller. De har nästan identisk bakdelsdesign, liknande duo-lack val, samma prestanda med dubbelförgasare. Frontdesignen skiljer sig naturligtvis där MG försetts med en MGA-typ grill fast bredare, inramad av blinkers och sidoljus som på Wolseley. Rileyn fick en grill som för tanken till pre-war racing, omgiven av långa smala sidogrillstycken med infällda blinkers som böjer sig rund stänkskärmar.



MG Midget Mk II

Wolseley och Riley ser mycket lika ut bakifrån och från sidan, men inne i kupén skiljer de sig åt. Båda hade valnötspaneler vid dörrar och på instrumentpanelen. MGn har lånat sina instrument från ZA Midget och har den halv-oktagonala hastighetsmätaren som MG entusiaster älskar. Rileyn å andra sidan har nog den mest kompletta instrumentpanelen av alla Farinamodellerna, den enda med varvräknare.



Riley 4/68. Notera att alla bilar på denna sida har olika färguppdelning.

Även om alla Farinamodellerna till en början hade skinnklädda säten så hade MG och Riley bättre kvalitet i stoppningen. MGs sportprofil accentuerades med tvåfärgade dörrpaneler och ett, initiiellt, unikt och snyggt baksäte utformat att se ut som två separata fätöljer - en elegant men dyrbar lösning som snart ersattes av samma standardsoffa som i alla de andra modellerna. Inredningen hos Farina Rileyn var mer konservativ med dörrpaneler och säten i en färg.

Som den sista i BMCs B-serie Farinafamilj kom alltså Riley 4/68 i februari 1959 med en italienska formgivning, som elegant dolde ett Austin chassi från 50-talets mitt och en fem år gammal B-serie motor med alltför låg effekt. Till sammans med sina kusiner skulle den komma att avsevärt förbättras 1961 till en 4/72 och produktionen skulle pågå betydligt längre än tillverkaren först tänkt sig bland annat berodde det på att Austin 1800 med framhjulsdrift, konstruerad av Alec Issigonis, inte blev den framgång BMC hoppats på.

Alltså marscherade B-serie Farinorna tappert vidare. 1968 fanns det inte längre några köpare till MG versionen och Leyland gav hela Rileymärket silkesnöret i oktober 1969 då endast ett fåtal 4/72 sipprade ut ur fabriken i Cowley.

Red.

...som hade botaniserat i gamla
Riley Record tidskrifter där det mesta
under "Farina Section" skrivits av
Keith Hutchinson

Produktion av B-serie Farinor i UK*

Morris Oxford V Morris Oxford VI	1959-1961 1961-1971	87.432 208.823
MG Midget Mk III MG Midget Mk IV	1959-1961 1961-1969	16.676 14.321
Austin A55 Cambridge Mk II Austin A60 Cambridge	1959-1961 1961-1969	149.994 276.534
Wolseley 15/60 Wolseley 16/60	1958-1961 1961-1971	24.579 63.082
Riley 4/68 Riley 4/72	1959-1961 1961-1969	10.940 14.151

*BMCs B-serie Farinor byggdes även på licens i Argentina och på sammansättningsfabriker i Australien och några andra platser.

Chassi nr förklaring för Farina Riley

R= Riley
H= motorstorlek 1400-1999cc
S= 4 dörrars saloon
1= 4/68
3= 4/72
(2= Riley 1.5 Mk2)

Riley 4/68

April 1959 R/HS1/101, första 4/68
Jan 1960 4850
May 1960 6550
Jan 1961 10050
Oct 1961 11084, sista 4/68

Riley 4/72

Okt 1961 R/HS3/11101, första 4/72
Jan 1962 12250
Jan 1963 15050
Jan 1964 17300
Jan 1965 19500
Jan 1966 21800
Jan 1967 23300
Jan 1968 24050
Jan 1969 24800
Okt 1969 25291, sista 4/72. Sista Rileyn!



Annon i The Motor, 8 juni, 1960:

Man är inte vem som helst när man kommer i en Riley!

Självförtroende, stolthet och karaktär kommer från en modell där varje linje har grace och värdighet samt kraft under huven som infinder sig omedelbart på uppmaning. Detta är Riley 4/68! En ambassadör, en imponerande kombination av saloonens elegans och sportvagnens prestanda; en bil som understryker ägarens personlighet lika säkert som sin egen. Den är ett nöje att köra och tar Dig till Din destination snabbt, smidigt och säkert. Av en Riley 4/68 ställer Du anspråk på och åtnjuter ögonblicklig respons! Utmärkta köregenskaper. Säker kurvtagning. Superb väghållning. I sanning Magnificent Motoring! Det råder ingen tvekan - man är inte vem som helst när man kommer i en Riley!

Dubbla förgasare, en livlig 1 1/2 litersmotor som utvecklar 68 hk. Polerade valnötspaneler. Skinnklädsel. Plats för fem och med bagageutrymme till alla. Upp-täck själv de enastående fördelarna med Riley 4 Sixty Eight - begär genast en provtur hos närmaste Riley försäljare. Pris £725 plus £303 försäljningsskatt. Duotone lack extra.



Annon i tidskriften The Motor, 1959:

För den kräsne mannen nya Riley 4 Sixty Eight

Här kommer nyheter för mannen som är verkligt intresserad av bilkörning. En superb ny Riley med långa, låga, eleganta linjer - en ny era inom karosdesign. Rymlig, luxuös. Snabb acceleration från den sporttrimmade 1 1/2 litersmotorn med dubbla förgasare. Hög marschfart utan ansträngning. Anmärkningsvärt låga driftskostnader. Växling med fingertoppskänsla via en kort golvspak. Fjädring, styrning, bromsar - allt utvecklat och byggt i Rileys tradition av perfektion.

Fäst blicken på nya Riley 4 Sixty Eight. Studera dess egenskaper. Kör den. Den här bilen är skapad för den kräsne mannen.

Hur långt Du än kör...

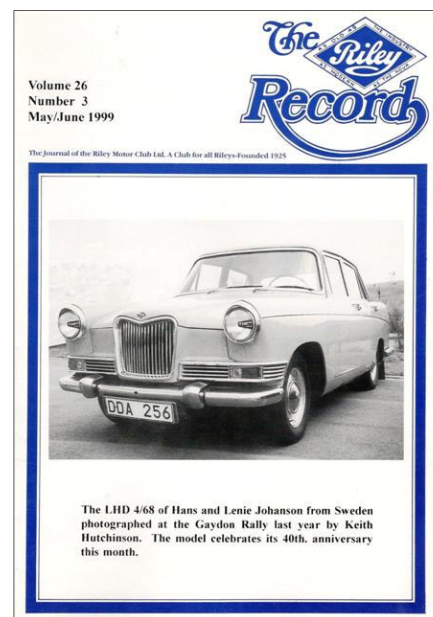
är det ett nöje hela vägen i en Riley 4 Sixty Eight. Det är familjebilen för entusiasten. Den rymliga karossen, enastående prestanda, underbar runtom sikt och utmärkt körekonomi gör Riley 4 Sixty Eight inte endast till den senaste men också den bästa i raden av 1 1/2 liters Riley.

Här är en superb bil utvecklad för bilisten som vill ligga före på alla sätt. Lång, låg och med eleganta linjer från en ny generation av karosdesign. Rymlig lyx. Blixtsnabb acceleration. Hög marschfart. De allra bästa egenskaperna utvecklade och formgivna i traditionell Riley standard av högsta perfektion.

Aldrig tidigare har bilisten erbjudits en så komplett kombination av värde och kvalitet som i denna splitternya Riley 4 Sixty Eight. Hög prestanda, dubbla förgasare, 1 1/2 liters toppventilsmotor och fartresurser som Rileyentusiaster förväntar sig av ett märket med anor. Vaghållning, styrning och bromsar - alltid starka Rileyegenskaper - är även överlägsna i denna fantastiska 4 Sixty Eight. Och interiörens smakfullt lyxiga finish med polerade valnötspaneler sätter kronan på verket för en bil att äga med stolthet.



Skrot-Kalle Adolfsson höll auktion på ett 30-tal veteranbilar den 14 maj. Däribland en Riley 4/68 från 1960 nr R/HSI/5399. Åtta bilar återtog pga dålig budgivning. Rileys öde okänt.



Hans Johanssons i Vellinge Riley, R/HSI/3645, på omslaget till The Riley Record

Herr Kihlmans Riley 4 Sixty Eight

Det kom ett brev till Rileybladsredaktionen. Jo faktiskt. Ett brev från Björn Kihlman, en MG entusiast i Kalmar:

Min far Nils Olov Kihlman var i slutet av 50-talet personalchef på AB Injector, ett dotterbolag till Atlas Copco. Vi bodde då i Nacka. Hösten 1959 bytte han in sin MG Magnette och köpte en ny Riley 4/68, duolackad Damask Red/Old English White, hos Ostermans på Götgatan i Stockholm.

Far skulle hämta mig när han fått Rileyn och jag minns hur besviken jag blev när jag först såg bilen. Magnetten var ju mycket sportigare. Invändigt var dock Rileyn elegant, speciellt instrumentpanelen. Bilen hade reg nr B 85597. Följande sommar, 1960, for vi till Italien med Rileyn. Bifogar ett par bilder från den turen.

Sent på hösten 1960 flyttade vi till Växjö där far fått tjänst som personalchef på Svenska Fläktfabriken. Bilen fick reg nr G 8055 och fanns med till hösten 1970 då den såldes till Motorbolaget i Växjö. Trevlig om ni på något sätt kan hitta

bilen. Hälsningar, Björn Kihlman. Red har varit i kontakt med arkiven och fått fram följande. Verkar som den slutade i en krock:

1958 Riley 4/68 Saloon Chassi nr R/HS1/1778

590914 Typgodkänd i Stockholm

590915 Reg B 85597

590915 Personalchef Nils-Olof Kihlman, Nacka

601222 Reg G 8055

601222 Personalchef Nils-Olof Kihlman, Växjö

700909 Motorbolaget Kjell Nilsson, Växjö

701019 Ing. Jan-Olof Karlsson, Växjö

710302 Motorbolaget Kjell Nilsson, Växjö

710621 Lilian Eriksson, Växjö

721206 Försäkrings AB Skandia

721208 Avföres Skandia såsom ägare

721227 Växjö Bildemontering AB, Skir. Skrotad.



På väg till Italien. Här ett övernattningsställe i närheten av Garmisch Partenkirchen



Vid Gardasjön 1960



Här vid en kontroll i ett av "Fläktens" familjerallyn i Växjötrakten hösten 1961. Obs nylackad helvit efter två år. Det började slå upp små bubblor i den mörkröda Damask Red lacken - ett fel vilket berodde på lackkvaliteten enligt Ostermans och drabbade flera ägare till BMC - bilar av årgång -59, varför det ej erfordrades några hårda argument från min far. Fadernskapet valde att lacka överdelen av bilen i samma vita färg som bilen i övrigt - därav blev den enfärgad.

Riley Farina i Norden

The MG & Riley Farina Register hittar man på denna webbadress:
www.mgcars.org.uk/farina/register

Där återfinns följande Rileys:

Riley 4/68

50 st. varav fyra i Sverige:

Ilya Meyer, Göteborg (chassi 666)

Mikael Karlström, Krylbo (chassi 761)

Lars Gustavsson, Gbg (chassi 1052)

Hans Johansson, Vellinge (ch. 3645)

Riley 4/72

152 st. Inga i Sverige men en i Danmark:

H. Hjort, Hornslet (chassi 16547)

MG Magnette Mk III

100 st varav en i Sverige:

Ilya Meyer, Västra Frölunda (ch. 1356)

MG Magnette Mk IV

160 st. Inga i Sverige men en i Finland:

H. Matikka, Helsingfors

Det finns dock fler B-serie Farinor i Sverige. I vår klubb finns förutom de ovan nämnda följande vagnar:

4/68, Arne Bogren, Vännäs

4/68, Carl-Johan Carlsson, Hudiksvall

4/68, Hasse Karlsson, Kilafors

4/68, Leif Johansson, Vännäs (3 st.)

4/68, Gunnar Lindholm, Sollefteå

4/68, Lennart Sanberg, Täby

4/68, Knagg Wremert, Edsbruk (2 st.)

Övriga:

4/48, Karl Adolfsson, Charlottenberg

4/68, Hedvig Schedin, Sala



Lars och Anna-Britt Gustavsson vid Vadstenamötet 2002

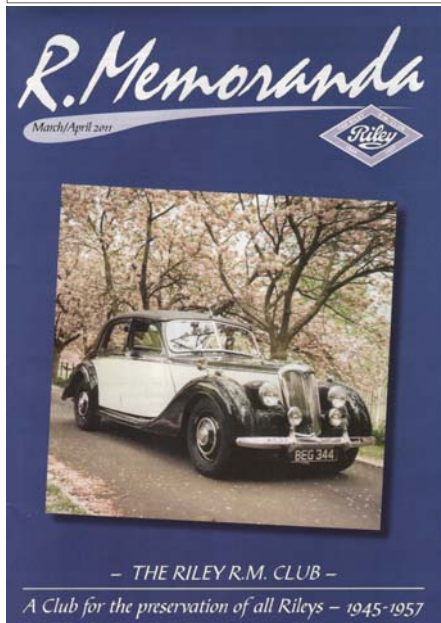


Ilya Meyers Riley 4/68



Sten Wigrell lånade 1971 ut sin 4/68 till inspelningen av filmen Äppelkriget. Bilen dök upp igen och ägs idag av vår medlem Mikael Karlström i Krylbo. Års modell 1959, chassi nr R/HS1/761

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda March/April 2011

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

Ur innehållet

Ett antal ansökningar till posten som reservdelsansvarig efter John Kirby har inkommit. Beslut i maj.
Rileys i Monte Carlo rallyt 1953
From the Internet RM Club on-line Forum: RMB brakes/rear main bearing bolts/paint colour codes/windscreen washer kits/crankshaft shims/gearbox oil level

Evenemang

RM Club National Rally 23-24 juli, Bluntwood Hall, Herts
Riley Motor Club National Rally, 6-7 Aug, Tortworth Ct
35th Pennine Weekend, 30 Sept-2 Oct, Hull
Riley Register Int. Coventry Rally, 2-3 July, Wolston
Riley Rendez Vous South Africa, Oct 2011, Port Elisabeth, Eastern Cape Province

Cars for sale

RME 54, ready to enjoy, £7500
RME 54, selling reluctantly, £6900
RMA 50, complete rebuild 1987, in RSA, £7500
RMC 49, restoration project, £4500
RME 54, spatted, very sad to let her go, £4995
RMA 49, very nice example, £4900
RME 55, spatted, needs major restoration, £650
RME 55, genuine reason for sale, £4200
RMA 47, quick sale required, £1500 (worth more)
RME 53, requires total rebuild, £500

R. Memoranda May 2011

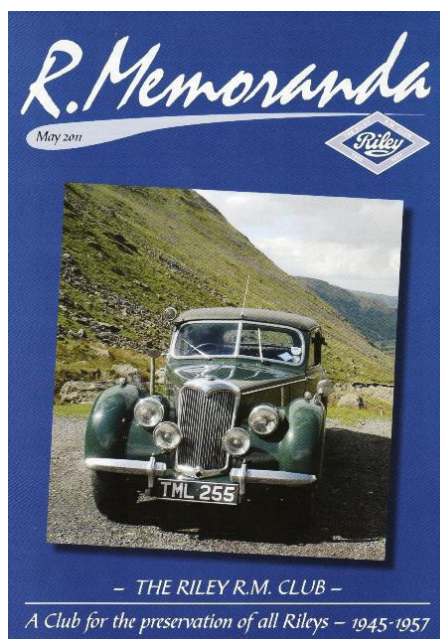
Magazine of the Riley RM Club
Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
Redaktör: Alec Gatherer

Ur innehållet

Artikel om rallyn i England på 50-talet
Pathfinder reflections
ReservdelsKirby planerar avgång mars 2012. Efterträdaren ännu inte offentliggjord

Evenemang

RM Club National Rally 23-24 juli, Bluntwood Hall, Herts
Riley Motor Club National Rally, 6-7 Aug, Tortworth Ct
35th Pennine Weekend, 30 Sept-2 Oct, Hull
Riley Register Int. Coventry Rally, 2-3 July, Wolston
Riley Rendez Vous South Africa, Oct 2011, Port Elisabeth, Eastern Cape Province
Classic Motor Show, NEC, Birmingham, 11-13 Nov
14th Int Autovia Rally 29-31 July, Tilbury, Essex



The Riley RM Series Body Assembly Schedule, 14 sidor!
From the Internet RM Club on-line Forum: Seat styles for RMB/LPG as a fuel for RMs/Fuel tank mounting/Window winder lubrication/valve disaster/King pin assembly set screw

Cars for sale

RME 54, at least condition 1, £7500
RME 54, fully restored 13 years ago, £6900
RMA 50, complete rebuild 1987, in RSA, £7500



1939 Riley 12/4 Drophead, good condition, one of only five similar Rileys in existence, £12500



1948 RMA chassis with Epps Drophead body, totalrenovering 1993 av John Kirby, finns i Paris, £20.000
RMB 49, well-documented rally car, bereavement sale, £25.000 or nearest offer.
RMA 49, used for weddings until 3 years ago, £4900
RME 55, spatted, not run for 23 years, £650

The Riley Record 2/April 2011

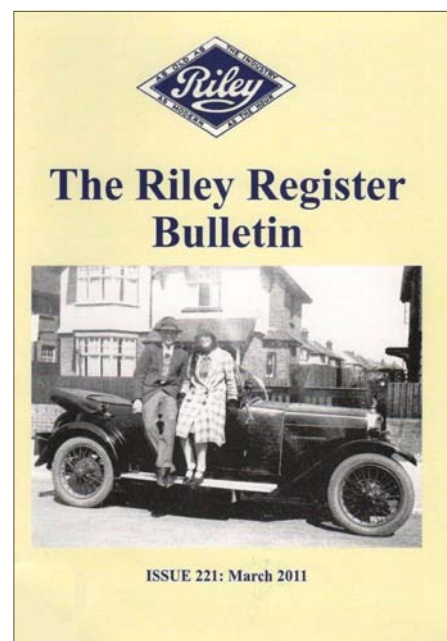
The Journal of the Riley Motor Club
Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
Redaktör: David Pipes

Ur innehållet

Riley Motor Club Centre News
National Rally 2011
10 things you didn't know about the Elf
Drive it Day
Pathfinder pages
Riley Two-Point-Six, a first look from 1957
Member's cars
An epic 1000 miles, Woman make history
Club merchandise



Service memorandum, One-Point-Five clutch master cylinder explained
Classic news round-up
Classified ads



The Riley Register Bulletin March 2011, Issue 221

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
Redaktör: John Glenn

Ur innehållet

Riley 6 cylinder development
The hydrostatic Petrol Gauge
BTH Magneto valeting tips
Book review: Art Deco and British Car design
Spill Kits
Ethanol update
An unusual Riley: 1937 Eudel Sprite 12/4
Riley Monaco notes
The Densham Imp
Rileys on VSCC trials
Gillow Special Riley at Limerik Grand Prix
Letters to the editor
Riley Glamour Girls

Att ni inte ser några förkrigsbilar till salu beror på att de presenteras i ett konfidentiellt Newsletter som bara går ut till medlemmar.

RILEYBLADET

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
 March No 281
 Editor: Gordon McAllan, Whitlow Farm, Strathgordon, Lanarkshire, ML11 9GP
 Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 915933 Email: gordon@kstriffplus.com



Living The Dream

We may not be able to keep this up, but last month we were introduced to Iain Drummond's "Yellow Peril" Riley Nine Car and during March, there appeared on the road another pre war Riley, saved from total loss and rehabilitated as a magnificent special. This 12/4-engined 2-seater sports/competition Riley has been a gleam in the eye of one of our youngest SRE members, Garry Whyte, and as a club, we have much to celebrate along with him, in that our Young Guns, gradually acquiring, restoring and rebuilding their own Rileys, are the lively future of Scottish Riley Enthusiasts. Read and enjoy Garry's story on Page 2.

Chairman: Iain Drummond, 21 Larch Street, Carnoustie, Angus DD9 4EE
Secretary & Register Representative: Mike Carney, Kells Cross, Lurgally Place, Dufftown, Perthshire FK15 9BB
Treasurer/Strategic/RMC Representative: John Burgess, "Inwood", Tynnington, Bigger, Lanarkshire ML12 4LN
Committee: Paul Tully (SRE), David Bain (Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McConigal (Tavish), Colin Watt (NE), Shaulat Gann (RMC Club & Newsletter Distribution Officer)

Hon. President: Iain Drummond
Disclaimer: Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

March 2011, No 281

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

Ur innehållet:

12/4-engined 2-seater sports/competition Riley
 Riley IMP, AVU 808, Chassis No. 6025144

For Sale

Riley 12/4 Merlin 1936, £10500

RILEY MOTOR CLUB
 THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION
 March 2011



Riley Motor Club - March 2011

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

Ur innehållet:

Replacing RM steering rack boots
 The Riley Domino Effect (Roadsterprojekt)
 Notes on SU rebuild

For sale

RMH 56, Pathfinder, A\$ 7900
 RMB 49, ex Peter Hocking car, A\$14000
 RMB 50, well known car, A\$13000
 RMB 48, good cond. many spares, A\$16000

Parkeringsboten

Folk som arbetar frågar ofta oss pensionärer vad vi gör för att sätta lite krydda på tillvaron. Jo men tag för några dagar sedan då min fru Doris och jag åkte in till stan för att gå i en butik. När vi kom ut stod en polis och skrev ut parkeringsböter. Jag gick fram till honom och sa "Kan du inte vara lite bussig mot en stackars pensionär?" Han ignorerade mig och fortsatte att skriva ut lappen. Jag kallade honom skitstövle. Han blängde på mig och började skriva ut en ny bot för slita däck. Då kallade frugan honom apejävel. Han skrev färdigt den andra boten och började skriva fler och fler. Han höll på i 20 minuter. Ju mer vi häcklade honom ju fler böter skrev han ut.

Så kom vår buss och vi hoppade på och åkte hem. Vi försöker att ha lite roligt varje dag nu när vi är pensionerade. Det är viktigt vid vår ålder.

RILEY MOTOR CLUB
 THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION
 April 2011



Riley Motor Club - April 2011

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

Ur innehållet:

Förkrigsrileys i WA (bild: Obs, gengasaggregat)



Riley Motor Club - May 2011

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

Ur innehållet:

My Riley, en 1949 RMB ex wedding car.

Vår tidigare medlem Heine Asker-Jensen köpte den av dessa fyra RM bröllopsbilar, den Drophead som står på gatan, ST-029. Bilen helrenoverades av Heine och användes vid hans dotter bröllop. Bilen prydde omslaget till Rileybladet 3/2005.



RILEY MOTOR CLUB
 THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION
 May 2011



Roger Gillbanks som är medlem i Rileyklubben i Perth W.A. håller på att ta fram en kopplingskäpa till automatlådor typ 3, den som satt på alla 9hp modeller på London Motor Show 1935 och alla följande modeller fram till introduktionen av synchromesh lådan.

Varje käpa är fräst ur ett stycke aluminiumlegering med korrekt hållfasthet.

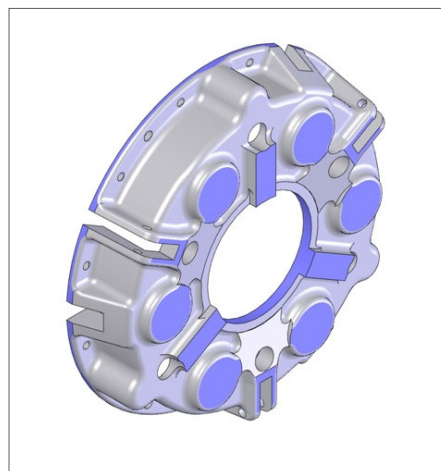
Det är allmänt känt att originalen var gjutna i en dålig legering som lätt spricker och som ibland slutar i att kopplingen exploderar och som resultat förstör växellådsåpan.

De nya kåporna kommer f.n. att kosta \$A1000 (ca 7.000 kr) styck men om efterfrågan ökar och en andra tillverkning görs, kommer priset att sjunka.

Vid intresse kontakta:

brian.gannon@dpc.wa.gov.au

(red har fler bilder samt hållfasthetscertifikat)



Säljes

Jag har för en tid sedan avyttrat min Riley RMA. Jag har några delar kvar, som kanske någon annan kan behöva:
 2 st navkapslar
 2 st D lampor
 1 par ventilkåpor
 1 set taklister
 1 st Workshop Manual - Pathfinder

Arne Carlsson (medl nr 171)
 Tel 0410 334727
 e-post a.c0410@telia.com



I förra numret angavs denna RME 21249 från 1953 som skrotad, för så stod det på registreringskortet. Red hade inte kollat upp bilen i klubbens egna listor, för hade han gjort det så får man veta att bilen en gång tillhörde en av klubbens allra tidigaste medlemmar Erik Almquist (nr 29) i Robertsfors. Erik hade dessutom en reservdels-RME. Lars-Erik Dahlgren (nr 271) i Fällfors blev medlem 2003 och äger idag bilarna. Red ringde Lars-Erik. RME 21249 är idag isärplockad för renovering och chassinumret på reservdelsbilen kommer han att kolla upp och meddela. Det hade varit intressant att känna till även den bilens historia.

Red



Rolf Palms MPH Special på bilsadel-makeriet i Helsingborg maj 2011.
www.topntrim.nu

Nya medlemmar

298 Börje Drakenberg
 Risvägen 23
 132 37 SALTSJÖ-BOO
 Tel. 070-564 08 13

Börje har köpt en RME 1954 i England och kört den hem.

299 Per Oskar Lithell
 Hästskovägen 3
 755 98 UPPSALA

RMB 60 S 7593, reg. nr. T 20986

Höstmöte i Enköping & Ekolsund

*Välkommen till höstmötet lördagen
 den 10 september 2011!*

Program:

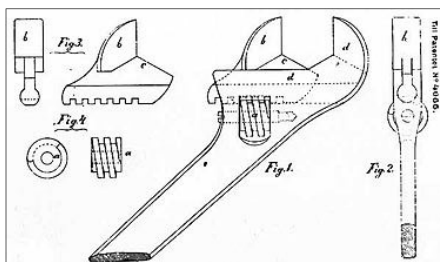
- 11.00 Samling vid J. P. Johanssonmuseet, Tallbacksvägen 2, Enköping
- 11.05 Föredrag om Johan Petter Johansson och hans uppfinningar
- 11.30 Visning av museet
- 12.30 Avfärd till Ekolsund
- 13.00 Lunch å Ekolsunds vårdshus
- 13.50 Börje Drakenberg visar Ekolsunds slott & park
- 16.00 Avslutning

Johan Petter Johansson (1853-1943) är främst känd som uppfinnare av den moderna skiftnyckeln och rörtången. Han tog patent på 110 uppfinningar.

Ekolsunds slott, mellan Enköping och Bålsta, uppfördes på 1600-talet och har ett betydande arboretum.

Kontaktpersoner:

Börje Drakenberg, 08-747 92 34
 Erik Hamberg, 018-12 82 83
 070-530 62 25

**Farväl**

32	Ulf Åskag	234	Ilya Meyer
101	Staffan Nilsson	257	Knagg Wremert
137	Agne Ask	275	Gösta Öhrn
172	Gunnar Lindholm	280	Anders Backman
191	Sigmund Finnestad	286	Lasse Sletmo
216	Kevin Gilmartin	287	Johan Sandler

**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

e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
 Blåmesvägen 12
 266 53 VEJBYSTRAND
 Tel. 0431-45 22 22

Mobitel. 070-14 14 551
 e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson
 e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2011. 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
 Scottish Riley Enthusiasts
 The Riley Club of Western Australia



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