



RILEYBLADET

Nummer 2, 2019

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 41



Passande lunch för Rileyklubben vid besök på Kastellholms slott på Åland



Om innehållet i detta Rileyblad

Börjar med några bilder från årets rally till Åland. Själva rapporten kommer i nästa blad!

Erik H fortsätter med historien om Donald Healey och hans rileydrivna bilar. Lennart N berättar om sin resa till England och alla kända och okända rileypersonligheter han mötte. En kort story om rileylegenden Mike Hawthorne finns också att läsa. Red har skrivit ihop en översikt över tv-deckare och deras udda

bilar och en liten notis om Duncan Drone. Låter som en tv-deckare även det - men icke. Riley visar framfötterna på Jakriborg Prix. Lite om Nordic Prewar Riley Register går att läsa på engelska via ett brev ställt till The Riley Registers redaktör. Och som vanligt ges en översikt över vad utländska Rileyklubbas medlemsblad skriver om.

Bilden överst t.h. är lite rolig därför att det kom som en fullständig överraskning för deltagarna i Ålandsrallyt. Citerar en hemsida:

Riley's New York Deli startade 2014. Fokus ligger i att leverera mat med amerikanska influenser till de olika matvaruaffärerna på Åland. Riley's New York Deli levererar smörgåsar, sallader, pastarätter och olika typer av frukost, allt i sann New York anda.

Innehavaren av Riley's New York Deli är Shannon Riley, en New York bo som följt kärleken och flyttat till Åland.

Ordförande har ordet

På senvintern nåddes jag av beskedet att John Gahm blivit allvarligt sjuk och i början av maj kom beskedet att han gått bort, nära 75 år gammal. Det är ett hårt slag för oss som träffade honom vid Rileymötena. Han blev medlem 2009 och deltog i stort sett alltid i våra träffar med sin fina 2½ litre saloon från 1950, vilken ursprungligen tillhörde borgarrådet Gösta Agrenius i Stockholm och sedan renoverades av Anders Muhr. John drog sig inte för att använda bilen och gjorde många långturer till Norge tillsammans med sin Elisabet. Han bidrog ett flertal gånger med reportage och artiklar i Rileybladet. Omtänksam, bilkunnig, humoristisk, glad och alltid positiv förgyllde han verkligen våra träffar. Det är redan tomt efter honom, mycket tomt.

Den 7-9 juni företog vår klubb den första utlandsresan, till Åland. Årsmötet hölls i Eckerö den 8 juni på det pensionat där vi inkvarterats, fem minuter från färjeläget och helt nära det ståtliga Post- och Tullhuset som uppfördes 1828. Vid årsmötet utsågs undertecknad till ordförande för ytterligare ett år. Omval skedde även av styrelseledamöterna Torsten Grönvall och Lennart Nilsson (två år). Styrelseledamöterna Ronald Pfändtner och Håkan Wikström har ett år kvar på sina mandat.

Till styrelsesuppleant för två år omvaldes Roland Haraldsson. Björn Blomstrand hade av hälsoskäl av sagt sig sin suppleantplats, varför fyllnadsval för ett år förrättades av Peter Ottosson. Till revisorer för ett år utsågs Jonas Reiner (omval) och Susanna Press (nyval). Till revisorssuppleant valdes Ingvar Persson.

Till ledamöter i valberedningen för ett år framåt utsågs Börje Drakenberg som sammankallande (omval), biträdd av Björn Blomstrand. Suppleant i valberedningen blev ånyo Lars Gustavsson.

Medlemsavgiften för 2020 fastställdes till 225:- (oförändrad). Samtidigt infördes familjemedlemskap (utan Rileybladet) och avgiften fastställdes till 100:-. Tack alla som deltog i träffen på Åland och tack för förnyat förtroende som ordförande för vår Rileyklubb.

Riley saloonen gick utan problem i fredagens hetta och söndagens regnskurar som mötte oss vid ankomsten till Grisslehamn och tankarna gick till en slogan som Riley använde på 1930-talet: "It's such fun to drive".

Erik Hamberg

En av många "historiska" Rileys



Mike Hawthorne inledde sin tävlingskarriär 1950 då han vann 1000cc klassen i Brighton Speed Trials i sin Riley Ulster Imp KV9475. 1951 ställde han upp i Motor Sport Brooklands Memorial Trophy, en tävling som pågick hela säsongen på Goodwood, och vann med en 1½ litre Riley T.T. Sprite. Han vann ytterligare två tävlingar i den bilen det året: Ulster Trophy Handicap i Dundrod och Leinster Trophy i Wicklow.

Hawthorne inledde sin formel 1-karriär under den femfaldige världsmästaren Juan Fangios storhetstid under 1950-talet. Den lovande Hawthorne, som hade börjat köra för Ferrari, lyckades vinna Frankrikes Grand Prix 1953 före just Fangio det året.



Hawthorne växte upp med bilar och motorcyklar från tidig ålder genom sin fars intresse och verksamhet. Här provsitter nioårige Mike pappa Leslie's Riley MPH. Endast 15 sexcylindriga MPH byggdes och Leslie sålde senare denna bil till Ron Flockhart. Bilen har överlevt och finns idag i Frankrike hos Laurent Philippe.

Hawthorne tävlade även i sportvagnsracing och 1955 vann han Le Mans 24-timmars, trots att han var inblandad i en fruktansvärd krasch som dödade 80 åskådare.

Hawthorne körde för Ferrari till och med 1955 och därefter för diverse andra stall men återvände till Ferrari 1957. Hawthorne blev världsmästare i Formel 1 1958. Han bröt därmed Juan Fangios långa rad av mästerskapstitlar.

Efter säsongen slutade Hawthorne med racing och började en karriär som affärsman. Men lyckan vände, i början av 1959 omkom han i

en krasch: *The fatal crash occurred on a notoriously dangerous section of the road, the A3 Guildford bypass, where 15 serious accidents - two of them fatal - had occurred during the previous two years. The road was wet at the time, with witnesses claiming the Jaguar overtook a Mercedes-Benz 300SL 'gull-wing' driven by Rob Walker - the motor racing team manager - in excess of 80mph.*

Bilen på omslaget av The Automobile för december 2018 lär vara till salu för ca £500.000 (5,7 miljoner kr)

Blandat från redaktören

Det är roligt med folk som berättar om på vilka sätt de bedriver sitt bilintresse. Jag läste med intresse Lennart Nilssons artikel i förra bladet. Men varför heter det Pomeroy Trophy? Jag googlade...

The Pomeroy Trophy, mera känt som "The Pom". Detta evenemang namngavs efter en av Vintage Sports-Car Clubs (VSCC) grundare, Laurence Pomeroy (1883-1941), skaparen av Vauxhall 30-98.

Klassen är baserad på den formel som användes för att beräkna den optimala touring car vagnen (öppen bil för minst fyra personer) och togs fram av Laurence Pomeroy. De tävlingsmoment som bilarna måste genomgå inkluderar bl a ett test med jämn hastighet i flera varv inklusive acceleration och inbromsning. Naturligtvis får vi inte glömma det mest unika testet i hela bilindustrin; att kunna få in två VSCC/Le Mans klassade resväskor i bilen för att godkännas som touring car.

"Pom", som tävlingen kärleksfullt kallas inom VSCC-kretsar, öppnar den historiska klubbens årliga tävlingskalender. Det finns 156 startplatser tillgängliga.

Den förste vinnaren av "Pom", år 1952, var Peter Binns med sin Vauxhall 30/98...what else!



Neoclassic Riley Convertible Old-timer Roadster.

"Rileyn" på bilderna ovan har byggts i ett exemplar och finns i Phoenix, Arizona och var till salu med annonsrubriken ovan. Vem som har byggt den framgår inte av annonsen. Den är registrerad



som en 1951 år Riley men är något helt annat. Chassiet kommer från en Ford. Motorn sitter där bak och är en V8 Northstar Cadillac med automatlåda. Givetvis servostyrning och servobromsar. Karossen är i stål och lackerad vit med lila skärmar. Red känner igen grillen, strålkastarna, stänkskärmarna och kofångaren men inte mycket mer. Pris US\$ 21.950



Reste ner till Melbourne i början av maj och deltog i årets australiensiska National Riley Rally. Lånade en Drophead av Peter Lowe och körde på tre dagar kustvägen till McLaren Vale söder om Adelaide, 1322 km. Rallyt varade i en vecka; 52 Rileys, 120 personer. Mycket vinprovingar och en hel del spännande garagebesök. Körde sedan raka spåret tillbaka till Mornington söder om Melbourne, återigen via färjan mellan Queenscliff och Sorrento för att slippa runda Port Philip Bay och köra igenom miljonstaden Melbourne.

Bilden ovan är tagen nära Apollo Bay på Great Ocean Road på sydkusten i Victoria. På bilden nederst har redaktörskan och jag klätt på oss Paul Baées Riley Sandracer i hans garage i Sydney. Det var svårt att komma i den och ett rent under att vi inte fastnade för gott...



Sökandet efter Rob och allt det ledde till

Förra sommaren fick jag ett mail från Will Odell som ville veta vad som hänt den Riley Sprite som Rune Möller hade och använde flitigt. Egentligen trodde han att det var min Sprite då han hade fått lite missledande uppgifter i sitt sökande. Will var själv inte medlem i the Riley Register (RR) men det visade sig att hans far var Richard Odell, en gammal medlem som bor i Silverstone, några hundra meter ifrån den berömda banan. Will hade en bekant som hade ägt Runes Sprite på 50-talet och hade lite bilder och historik han ville föra vidare och samtidigt få veta hur det var med den nu.

Jag informerade Will om hur förhållandet med våra Sprite var och besökte även Kerstin Winberg som ärvt Runes Sprite. Under en mycket trevlig eftermiddag fick jag både mycket muntlig information och en hel del bilder och dokument att visa för den tidigare ägaren, som jag ännu inte visste namnet på.

Då flera av mina Sprite-kontakter i England tyvärr inte finns längre och jag vill få lite fart på min renovering, så tänkte jag att en resa till the Riley Registers årsmöte kunde passa bra. Min systerson Dan som letar efter en trevlig liten engelsk sportvagn från 30-talet ville gärna följa med. Det blev en intressant resa i Spritens tecken och inte så illa som det kanske låter. Imp, som den tidigare modellen heter, betyder ju satunge/smådjävul medan Sprite ju betyder älva, fe eller liten tomté så vi var naturligtvis snälla och återhållsamma.

Vi flög till Gatwick och körde i vår hyrda Vauxhall först till Windhurst Hotel utanför Horsham för sen övernattning. Efter frukost åkte vi sedan till våra Morganvänner Dave och Jen Pittuck i Billingshurst. Dave har förutom Morgan 3W en Leon Bollé tricar från 1896 som han kör både London-Brighton för bilar

t.o.m. 1904 och Pioneer Run för motorcyklar t.o.m. 1916. Trehjulingar är lämpligt nog godkända för båda evenemangen och de passerar bara några miles från deras bostad. Dave har även kört från John o'Groats (Skottlands nordspets) ner till Land's End på 7 dagar med sin Bollé. Med sin Morgan 3W -31 har han och Jen kört till Skandinavien flera gånger.

Då de är riktiga trehjulingsfantaster i familjen har han även köpt den Riley 6 h.p. De Luxe Tri-car som författaren och Riley-historikern David G Styles ägde. Dave köpte den i en inte helt komplett samling av delar och men ram och motor plus diverse enheter är klara nu. Tyvärr var allt i lådor eller täckt och vi hade ett alltför digert dagsprogram för att hinna studera det närmre.

Daves dröm är att han och barnen ska köra med Bollé -96, Riley -05 och Morgan -13 i Pioneer Run där de som trehjulingar är godkända trots att det är ett rent mc-rally. De kan då delta i alla åldersklasser och dessutom få trevliga priser för högsta åldersskillnad mellan fordon och förare och liknande utmärkelser. Engelsmännen har mycket sänt för att stimulera ungdomars deltagande.

Därför åkte vi till Robin och Michelle Lawton i Petersfield, trevliga medlemmar i RR och handlare som alltid har många Riley till försäljning. Vi hade gärna tagit med oss några av bilarna där, Riley Gamecock, March Special och 9Hp Lynx -33 samt även Alvis Speed 20 och MG PB.

Resan gick vidare till Portsmouth där vi besökte marinmuséet med bland annat Lord Nelsons skepp Victory. Tyvärr var riggen delvis demonterad men det är fascinerande att se hur väl organiserat skeppet var för strid. Det var ju hundratal soldater som snabbt måste få fram rätt vapen och ammunition och kanonerna måste snabbt kunna laddas. Jag jobbad ett år med dokumentation av Vasa och det var verkligen en enorm skillnad. Men vi lärde oss och katastrofen vändes till att vi blev världsledande under af Chapmans tid. Min systerson, som även har en kockutbildning från marinen, blev däremot nästan chockad över hur lite plats det fanns för matlagningen till en besättning på upp till 850 man.



Philip Hills Lynx och verkstad

När det var väl besett åkte vi till Locks Heath där vi besökte Philip och Sue Hill. Philip arbetar med en bok om Sprite och jag fick i uppgift att fylla på detaljer om Runes, numera Kerstins, Sprite och om min. Philip renoverade själv en Sprite och hade en mycket fin MPH replica byggd av originaldelar. På kvällen följde



Philip Hills MPH replica

de oss till vårt hotell the Navigator i Lower Swanwick för en god middag och väldigt trevlig kväll.

Dagen därpå åkte vi först till Beaulieu för deras National Motor Museum. Det är något speciellt med den trakten som alltid lockar mig sedan mitt första besök 1968 med Ingvor på en gammal BSA. Det är New Forest med sina vilda hästar, båtlivet med både hav och vindlande vattenvägar långt in i grönskan och minnen av roliga turer med AHK och Lord Montagu som trevlig värd samt naturligtvis alla intressanta fordon i muséet.



Dave's Leon Bollé från 1896

Nästa besök blev Lymington och hamnen där med lite mer normalstora båtar än i Portsmouth. Både Dan och jag är ju hängivna seglare och det är alltid fascinerande att se hur de hanterar tidvattnet. Jag besökte flera gånger på 90-talet en liten stad, Bosham, vid havet SV om Chichester där de hade parkeringsskyltar ute i vattnet. Jag kom visst alltid dit vid högvatten men det fanns anvisningar om vilka tider när man kunde parkera därute.

Därefter blev det sträckkörning till Woodbury Park Hotel & Golf Club, någon mil före Exeter. Trots att det var ett golfhotell var det mest gamla Rileybilar överallt och många trevliga människor som välkomnade oss i vår



Remus mötte oss i loungen! Vilken bil och vilken historia. Ska berätta mer om dessa fantastiska bilar



Parkeringen utanför Riley Registers årsmöte. Vem vill gå in?



Larry Jennings 1937 Continental 12/4 och Bill McCreaths 1937 Falcon

Vauxhall. Ändå var det ju långt ifrån en 30/98. Hotellet hade tidigare ägts av Nigel Mansell, framgångsrik förare i Formel 1.

Men vad hade hänt med Rob? Fortfarande visste vi faktiskt inte vad han hette. Will hade jag inte fått tag på då han var utomlands i jobbet. Hans pappa hade ingen aning men jag hade ringt

Nick Lees som var vän med Will. Nick är en mycket aktiv Spriteägare. Han för ett register med alla kända original-Sprite och tävlar dessutom flitigt med sin egen. Nu ringde jag honom igen och fick reda på att en "aunt" dvs faster eller moster till Wills fru kanske visste mer. Men Nick visste inte vad hon hette.

När vi hade bokat in gick vi runt lite. När vi kommer in i foajén står E.R.A. REMUS där alldeles nyrenoverad efter en krasch. REMUS en av de E.R.A. som den siamesiska prinsen Bira körde. Vilken skönhet och vilken vacker teknik! Naturligtvis med ett ursprung i Rileykonstruktioner. Peter Ottosson skrev en trevlig artikel om prinsen och E.R.A. I förra Rileybladet och jag hoppas fylla på lite i höst.

Rileymötet var trevligt och ambitiöst ordnat. På fredagskvällen åkte vi till ett ställe för att spela skittle. Dan hade spelat det på språkresa i sin ungdom och var så bra och att han blev riktigt populär i sin grupp. På lördagen var det utflykt till Exmouth. Vi fick åka med Ian & Tina Irvin i en Lynx 12/4 och det gick undan på de smala och vindlande vägarna vilka passade Lynxen perfekt. Dessutom visade sig ägarna känna och även besökt en Riley-familj i Christchurch, Nya Zeeland, som också Ingvor och jag besökt.

På eftermiddagen var det visning av Exmouth's Lifeboat Station. Deras sjöräddning bygger liksom vår på gåvor och donationer men Engelska kanalen kräver naturligtvis mer än våra vatten med sin täta trafik. I Kalmar var jag sjöräddare och vi hade då bara öppna båtar. De hade en splitter ny båt för 24 miljoner som skulle kräva en artikel i sig. Det var självklart intressant för mig. Personalen var naturligtvis väldigt stolt över sin båt och för de två Scania-dieslarna.

Vi hade sedan turen att få åka tillbaka med Lynx igen men nu med Roger och Mary Simpkins då de andra redan åkt. Nu gick det ännu snabbare då vi var sena till årsmötet. De är intressanta med sina för oss annorlunda procedurer men var betydligt lugnare än Morgan 3w-möten som ibland nästan kan konkurrera med the House of Commons. Det var mycket väl förberett med alla rapporter publicerade i Bulletinen i för väg. Precis som för oss var nya regler för ursprungskontroll och den nya dataförordningen viktiga frågor.

Sedan blev det en trevlig och god middag med prisutdelning och tal. Engelsmännen är oftast lättsamma och roliga talare. Jag fick även en trevlig pratstund med Victor Riley, still going strong. Han är verkligen en fantastisk tillgång för Rileyklubbarna och kontakten med våra bilars ursprung.

Hur gick det med Rob? Med Nicks information som grund ringde jag till Richard Odell och han förstod nu vilken aunt det var. Hon var då i Spanien och men genom Will kunde han maila henne så hon fick våra uppgifter. Will var fullt upptagen av barnafödelse. På söndag morgon får jag ett mail från Alexandra, kallad Alex, som var så oändligt tacksam för att vi lyckats leta reda på Runes bil och komma med information om den. Vi fick också reda på att den tidigare ägaren hette Rob men ingen mer. Hon skulle flyga hem under dagen.

Vi tar farväl av våra vänner och åker norrut i Devons vackra natur och härligt slingrande småvägar. Fram mot eftermiddagen blir det tyvärr motorvägen M5 upp mot Hereford och Malvern och vi har fortfarande ingen aning om var Rob bor. Ska hon hinna meddela oss innan vi måste vända för att komma till honom? Till slut får vi ett meddelande med hans ungefärliga adress och telefonnummer. På någon minut får Dan fram på telefonen att vi måste ta nästa avfart mot Wales vilket var nästan direkt. Tur att jag hade van kartläsare, telefonist och datorvan systerson med mig. Jag behövde ringa Rob för att få den exakta adressen vilket till slut lyckades. Han hade haft problem med både den och datorn hela morgonen. Äntligen bort från motorväg och en timme in på vackra och dramatiska vägar in i Wales. Rob bodde verkligen avsides högt upp i ett bergssområde med betydligt brantare vägar än vi kan ha med tanke på halkrisken.

Rob Parsons, äntligen hela namnet, var en charmig gammal man som väl kom ihåg sina ungdomsår på 50-talet då han körde sin Sprite. Han hade uppenbarligen många lyckliga minnen med den. Han hade på senare tid sett ett reportage där Rune i juni 1981 körde med sin Sprite i det andra rallyt Alpe d'Huez Antibes för historiska bilar vilket han nämnt för Alex. Hon hade då frågat Will om han kände till var bilen nu fanns.

Vi hade med bilder och information från Kerstin och Rob hade också sparat bilder som vi kunde ta med hem. Det är fantastiskt med dessa "Rileyfamiljer" och deras kärlek till bilarna.

Tyvärr var vi tvungna att åka vidare då vi skulle bo på ett hotell i Hereford och ville se det vackra landskapet i dagsljus. Vi fick en kort promenad på kvällen i Hereford som är en klassisk engelsk stad men ändå var restaurangutbudet litet på

kvällen. Det slutade med en enkel rätt på hotellet.

På måndag morgon åkte vi direkt till Kingstone för att besöka Earley Engineering Ltd som servar, renoverar och säljer Alvis. Jag har en norsk vän i vår Morgan 3W-grupp som har köpt en Alvis Speed 25 DHC och en 4.3 Litre Roadster av dem. Han har även kört flera rallyn med dem även om det blev en Morgan +4 -61 när han körde Peking Paris. Kanske ett misstag då mer högbygda 20-tals då klarade sig bättre.

Min vän rekommenderade verkligen Earley Engineering som har servat och förberett hans Alvis-bilar. Det var nog ingen nackdel att känna honom och vi fick en mycket trevlig information och visning av deras verksamhet och vad de tillverkar som reservdelar. Det är ett gammalt familjeföretag med en mycket imponerande verksamhet liksom Alvis-bilarna själva.

Vi åkte sedan på för mig riktigt hemtama vägar till Malvern. Naturligtvis stannade vi till i Stoke Lacey där Harry Morgan föddes. Tre generationer före honom var kyrkoherdar i byns kyrka och där det naturligtvis finns en stor familjegrav. I ingången finns det på varje sida glasfönster med Morgan-motiv skänkta av först trehjulings- och sedan fyrehjulingsklubben när Peter Morgan dog.

Great Malvern är en vacker, nästan Medelhavsläk stad som klättrar brant upp på the Malvern Hills. De är klart högre än Cotswolds böljande kullar i öster och markerar en övergång till den bergigare naturen i Wales. De är kända för sitt fina källvatten, the Malvern Water, som alltid serverades på bl a SAS när jag reste mycket i jobbet.

Vi åkte först till Morganfabriken som Dan aldrig besökt. Ingvor och jag besökte den redan 1968 och då visade Peter oss runt överallt och vi fick även röra os helt fritt. Nu är det Visitor Centre och en guidad tur kostar 23 pund. Det finns en lite museidel men framför allt är det en stor shop med tillbehör, kläder och alla mer eller mindre nödvändiga prylar, allt till skyhöga priser. Det är inte mitt Morgan längre. Att se på tillverkningen är ju fortfarande intressant men det är ju inte samma hantverk nu. Man kan nog inte göra mycket utan att lyfta ut hela motorpaketet. Men då behövs väl en dator om man ska kunna väcka den igen. Men de är duktiga på snickeri och inred-



Rob Parson i sin underbara trädgård

ning. Men det blev ingen ny Morgan den här gången heller.

Naturligtvis ville Dan även bo på the Abbey, det klassiska hotellet intill katedralen och där vi alltid haft våra AGM, årsmöten, middagar, dans och reservdelsmarknader. Ofta med det speciella ljudet av en trehjulig Morgan som tar sats uppför det branta berget utanför.

Frukosten var som vanligt där förnämlig om än lite udda för oss. Man klarar sig i alla fall bra fram till ett Afternoon Tea.

På morgonen körde vi direkt ner i Cotswold där Nick Lees bor i Little Compton. Det är nära Chipping Norton där VSCC har sitt kansli i the Old Post Office. Det är märkligt hur bra alla bor som håller på med gamla bilar i England. Nick Lees har koll på alla original Sprite och han ordnade en stor träff till 80-årsjubileet för Sprite. Han planerar en ny träff till nästa år och hoppas få lite mer stöd nu. Han bodde väldigt lantligt med ett stort garage. Spriten tävlar han en hel del med och dessutom har han en 12/4(9) Merlin Special samt en 1926 SV Coach.

Vi fick lite te och en god kaka blev innan vi åkte vidare till Richard Odell i Silverstone, Wills pappa och häftig adress igen. Han hade tre Redwing och



Hemma hos Richard Odell. I förgrunden hans SV Sandracer från 1925. Bakom, tre andra Redwings.

en sand racer och en 1922 Tourer, totalt 5 SV Riley, samt 9 Lynx 1933 och en Riley cykel. Enligt Håkan är denna plus Håkans Bonnick som finns kvar av cyklar med Rileybakgrund.

Det började bli sent så vi åkte till Stratford upon Avon för övernattnig. Naturligtvis med ordentlig rundvandring och en riktigt god middag. Vi besökte även teatern och Shakespeares hem innan vi lade oss.

Nästa mål blev muséet i Gaydon som är den brittiska bilindustrins museum med testbanor och annat i anslutning till muséet. Det finns väldigt mycket att se där, även av protyper och experimentmotorer. Vi åkte vidare ner till Oxford där vi vandrade runt ordentligt och åt en väldigt god lunch. Jag tog musslor och de var utsökta.

Vi ville ju även se MGCC:s kansli då Dan helst ville hitta en bra TC. De hade fortfarande öppet och bjöd på kaffe och



1907 Riley 9hp V-twin

en visning av vad de hade där. Lagom till stängning åkte vi vidare till ett Hurtford Hotel i Peaslake när Gatwick, det mysigaste av alla vi bött på den här resan.

På morgonen hade vi lite tid över och åkte då till Gavin Mc Guire i East Sussex. Det var lite svårt att hitta honom inne på en stor farm, men det var mödan värt. Han har alltid några riktiga veterarer, alltså 1904 eller tidigare och tycker om lite udda bilar. Dan tyckte väldigt

mycket om en tidig Austin Seven racer och så hade han en kompressormatad Sprite Special. Väldigt snyggt arbete och väldigt mycket kompressor under huven. Säkert häftigt att köra men original räcker för mig. En fin Lagonda lockade också liksom hans lilla Riley 9 hp DHC från 1928.

Tillbaka till Gatwick för flyg hem efter en trevlig rundtur med trevligt resällskap. Tack Dan och alla trevliga vänner vi träffat. Tack också till Mike Lovibond för ett väl organiserat AGM.

Lennart N. Nilsson



Äntligen!



Foto: Eva P

Rileybladets läsare har de senaste 20 åren fått lägesrapporter om Rolf Palms MPH bygge fram tills dess bilen stod klar 2014. Åren därefter kom rapporterna om försöken att nå resultat på Jakriborg Prix evenemanget för pre-war sportbilar. Den 30 maj 2019 gick det äntligen vägen: Andra pris till Rolf Palm i sin 1934 Riley MPH Special. Om själva tävlingen skrev Rolf en utmärkt artikel i Rileybladet 4/2018.

Red



Resultatlista Jakriborg Prix 2019

Startnr	Förare	Bil	Omgång 1					Placering
			Tid varv 1	Tid varv 2	Tid varv 3	Tid varv 4	Avvikelse	
4	Hans Norden	Riley TT Sprite Special	00:01:02,590	00:00:58,860	00:00:58,900	00:00:58,980	00:00:00,120	1
15	Rolf Palm	Riley MPH	00:01:09,990	00:01:05,310	00:01:05,150	00:01:07,050	00:00:00,160	2
11	Chappie Bird	MG K3	00:00:46,330	00:00:45,130	00:00:46,020	00:00:46,470	00:00:00,450	3
1	Peter Bering	HRG	00:01:00,200	00:00:58,330	00:00:57,930	00:00:59,400	00:00:00,630	4
25	Per Hörken	Bugatti T38A	00:01:09,130	00:01:11,520	00:01:06,760	00:01:06,100	00:00:00,660	5
12	Göran Svensson	Ford A Racer	00:00:55,910	00:00:54,410	00:00:52,570	00:00:51,850	00:00:00,720	6
20	Lars-Håkan Håkansson	Jaguar SS100	00:01:02,870	00:00:58,050	00:00:59,490	00:00:57,900	00:00:00,780	7
17	Bengt Bengtsson	Dodge sp	00:01:10,270	00:01:12,870	00:01:14,910	00:01:13,710	00:00:00,840	8
10	Jenny Petersson	MG K3	00:00:58,420	00:00:56,260	00:00:53,870	00:00:53,190	00:00:00,850	9
16	Anders Dahlberg	MG TA Special	00:01:08,040	00:01:07,480	00:01:06,050	00:01:06,120	00:00:00,910	10
19	Stefan Leschner	Ford A Racer	00:00:49,840	00:00:51,090	00:00:53,180	00:00:51,950	00:00:01,230	11
18	Roland Fröjd	Alfa 6C Zagato	00:01:02,910	00:01:00,030	00:00:58,960	00:00:57,870	00:00:01,260	12
23	Sören Huzelius	MG Q-type	00:00:57,930	00:00:56,380	00:00:57,670	00:00:55,100	00:00:01,280	13
22	Berndt Aulin	Fiat Balilla	00:00:59,780	00:00:56,650	00:00:54,890	00:00:54,240	00:00:01,340	14
24	Carl-Axel Klarberg	Wolsley	00:01:16,180	00:01:12,530	00:01:14,100	00:01:12,870	00:00:01,570	15
2	Björn Almström	MG TC	00:00:55,820	00:00:56,050	00:00:57,900	00:00:57,160	00:00:01,730	16
8	Jan Widung	MG PB	00:01:06,260	00:01:06,660	00:01:07,440	00:01:04,360	00:00:02,490	17
5	Stig Svensson	Morgan Super Aero	00:01:00,010	00:01:00,800	00:01:03,770	00:01:03,450	00:00:02,970	18
6	Jesper Hermann	Fiat 508	00:01:19,720	00:01:20,330	00:01:24,100	00:01:17,150	00:00:06,950	19
7	Glenn Billqvist	Hilborn Streamliner	00:09:00,999	00:08:00,220	00:11:00,110	15:00:00,101	14:51:59,881	
13	Lennart Almström	MG TC	00:01:00,720	00:01:00,720	00:00:58,490	15:00:00,101	14:59:01,611	

Donald Healey - The Riley Connection (4)

Healeys chassi, med Rileykomponenter när det gällde motor, växellåda och bakaxel, lämpade sig väl för karosser från fristående karossbyggare. Sådana fanns det ännu många av åren efter andra världskriget. Inte minst stationsvagnar och så kallade "shooting brakes" tillverkades för de flesta engelska bilmärken, alltifrån Rolls Royce till Morris. Ett antal sådana tillverkades i Riley RM-utförande och några byggdes också som Healey. Produktionssiffrorna för Healey visar att 123 chassier färdigställdes för särskilda beställare.

Antalet Elliott som tillverkades uppgick till 101 bilar, enligt Peter Brownings & Les Needhams historik (Healey and Austin-Healeys: an illustrated history of the marque with specifications and tuning data, Henley-on-Thames, 1970), medan Westland producerades i 64 exemplar fram till 1950. Vid sidan om dessa salufördes två något egendomliga modeller, Duncan (39 exemplar) och Sportsmobile (23 exemplar).

Duncan Industries var ett kortlivat företag i karosseribranschen. Det startades av Ian Gair Duncan, som arbetat för flygplanstillverkaren Bristol under kriget. Tillverkningen skedde i North Walsham, Norfolk och karosserna byggdes i aluminium på en stomme av trä. Den kaross som man producerade tillverkades såväl för Alvis, som för Healey, med olika front, men annars relativt lika. Kännetecknande för den egendomliga Healey Duncan var den sluttande motorhuven, de något överdimensionerade framskärmarna och de nedskurna sidofönstren, utan B-stolpe, på karossidorna. Modellen var rymligare och mer komfortabel än Elliott; även bagageutrymmet var större. I princip byggdes bara täckta bilar, men ett par öppna karosserier tillverkades, som ett alternativ till Silverstone. I likhet med Healeys andra modeller saknades fotsteg, något som Riley fortfarande höll fast vid.

I oktober 1948 lanserade Healey en ny modell som byggde på chassit av "B"-typ. Den kallades Sportsmobile och var en utseendemässigt ganska tråkig skapelse, även om den nog betraktades som helt modern och i tidens anda när den presenterades, med sina släta sidor och skärmar som var väl integrerade i karossen. Modellen hade ett öppet karosseri, erbjöd utmärkt komfort och ett generöst



1948 Healey Westland Woody Estate



1948 Healey Duncan Sports Saloon



1948 Healey Duncan Sports Saloon

bagageutrymme. Liksom hos andra Healeymodeller låg toppfarten på drygt 100 miles/h, möjligen var den till och med aningen snabbare än Westland och Elliott på grund av ett något lägre luftmotstånd. Antalet tillverkade exemplar var dock ytterst blygsamt och uppgick endast till 23 exemplar.

Två år senare, i oktober 1950, uppdaterades Healeys modellprogram, samtidigt som man tog hjälp av två nya karosseritillverkare. Den öppna Westland och den täckta Elliott ersattes av "Abbott" och "Tickford", bägge fyrsitsiga. Den förstnämnda modellen tillverkades av E. D. Abbott Ltd., eller Abbott's of Farnham som företaget även kallades. Företaget hade skapats av Edward Dixon Abbott, som var född 1898. År 1929 övertog han under eget namn karosserifirman Page & Hunt och drev sedan detta företag med stor framgång under många år. Bland kunderna fanns Lagonda, Frazer-Nash, Jowett, Bentley, Sunbeam-Talbot och Healey. Under 1950- och 1960-talen tillverkades herrgårdsvagnar för Ford, men då hade E. D. Abbott lämnat firman i andra händer.

De nya Healeymodellerna byggdes på "C"-chassit. I detta utförande hade karosserna inledningsvis inbyggda dimljus. Sommaren 1951 modifierades chassiet och var nu av "BT"-typ. Utseendemässigt innebar det att dimljusen försvann och ersattes av två triangelformade ventilationsgaller. Samtidigt monterades en något större ratt. I november 1951 kom ett nytt chassi ("F"-typ) med öppen kardanaxel och hypoidväxel. Bakaxeln var nu av fabrikat Salisbury. Samtidigt monterades teleskopstötdämpare bak, i stället för armstötdämpare. Liknande förändringar gjordes samtidigt på Rileys egna modeller och det var ju därifrån som drivlinan levererades.

Healey Abbott var en ganska elegant och påkostad drophead coupé, mer kännetecknad av lyx än sportighet. Totalt tillverkades 77 exemplar av denna modell: av "C"-typ 27, "BT"-typ 14 och "F"-typ 36 bilar. Utseendemässigt går tankarna till Daimler DB18 Special Sports, som dock var en dyrare bil.

Parallellt med Abbotts öppna karosseri marknadsförde man också en täckt tvådörrars modell som byggdes hos den anrika karosstillverkaren Tickford. Detta företag tillverkade under årens lopp karosser till bland annat Austin, MG, Daimler, Rolls Royce, Aston Martin,



Healey Sportsmobile

Alvis och Lagonda. Healey Tickford var också en bekväm och välutrustad modell, som vände sig till en välbeställd kundkrets som värdesatte goda prestanda, elegans och komfort. Utseende-

instrumentbrädan och dörrlisterna av valnöt bidrog till trivseln och körupplevelsen i bägge modellerna. Sidofönster av glas, som kunde vevas, ersatte "Perspex", som tidigare användes. För



1953 Healey Abbott Drophead Coupé



1952 Healey Tickford Saloon

mässigt var den mycket lik Abbott, men med ett täckt karosseri. Denna modell byggdes i relativt stort antal, 241 exemplar. Av "C"-typ gjordes 124, "BT"-typ 36 och "F"-typ 64 bilar. Den eleganta

att få ett rymligare bagageutrymme förlängdes chassit baktill med 9". Spiral fjädrar användes både fram och bak. Med "F"-typen monterades Girling bromsar.



1952 Nash Healey Roadster



Austin-Healey 100

Både Abbott och Tickford vägrade lite mer än Westland och Elliott, vilket påverkade accelerationen något; toppfarten var dock ungefär densamma, 104 miles/h., dvs. drygt 160 km/tim. Detta var ganska imponerande för en fyrcylindrig motor som hade konstruerats vid 1930-talets mitt. Healey Silverstone vägrade ung. 925 kg, medan Elliott vägrade ung. 1.125 kg. (Westland var obetydligt tyngre), samtidigt som Abbott och Tickford vägrade ytterligare 200 kg. och nådde 1.325 kg. Rileys 2½-litersmodeller var ännu något tyngre och hade därmed aningen långsammare acceleration.

Produktionen av dessa två modeller, med motor, växellåda och bakaxel från Riley fortgick ända fram till 1954, dvs. ungefär lika länge som Riley tillverkade först RMB och slutligen RMF. Vid

denna tidpunkt var förutsättningarna inte längre lika goda för att saluföra handgjorda karosser i trä som kläddes med aluminiumplåt, tillverkade i små serier.

Donald Healey hade också inlett nya samarbeten i en föränderlig tid. En resa till USA ledde till att Nash-Healey, försedd med en amerikansk 3,8-litersmotor från Nash, kom att tillverkas för den amerikanska marknaden. Inom kort skedde även ett samarbete med Alvis, så att Alvis-Healey, med Alvis treliters sexcylindriga motor, konstruerades för kunder i Storbritannien.

Vid bilutställningen i London hösten 1952 presenterade Donald Healey dock en helt ny och modern sportbil som tagits fram vid fabriken i Warwick, Healey "Hundred" (= 100 miles/h.). Till

denna valde man Austins stora fyrcylindriga motor på 2,6 liter, vilken satt i "Atlantic". Rileymotorn skulle snart tas ur produktion och bakaxeln ersattes redan i slutet av Healeys Rileypok av en Salisburybakaxel. Samtal med Leonard Lord hos Austin ledde emellertid över en natt till att den nya bilen kom att heta Austin-Healey 100 och att tillverkningen gjordes av Austin inom den nybildade BMC-koncernen. Men det är en helt annan historia.

Erik Hamberg

Fotnot: I Classic Motor nr. 5/2019 finns det en artikel om E. D. Abbott och hans företag; titeln är "Med luft under vingarna".

Den märkliga Duncan Drone med Healeychassi och Rileymotor

I juni 1947 klämde brittiska regeringen i med dubbel accis/bilskatt (66,6%) på alla bilar som kostade mer än £1,000. Inköpspriset på en ny Healey Duncan Saloon blev häftiga £2,876 (över en miljon kronor i dagens penningvärde). Ian Duncan svarade med att offerera en helt annan och mycket enkel kaross på Healeychassiet där såväl reservdäck, vindruta som passagerarsäte var tillval. Karossen påminde lite om Cord 810 men kunde inte med bästa vilja kallas tilldragande.

Bilen fick smeknamnet "The Spiv" som betyder någonting i stil med spjuver, småbov, spillevink. Healey Drone hade en mycket enkel kaross i aluminium. Tanken var att hemmamarknadens köpare kunde ha bilen som den var eller sätta dit en mer civiliserad kaross som det inte var någon accis på. Ca 15 Drones tillverkades.

Drone var mycket snabb för sin tid och

James Cohen och Reg Hignett ställde upp med en Drone i 1949 års Mille Miglia. De körde över startlinjen 06.25. Allt gick väl de första 16 minuterna. De flängde iväg genom Brescias södra förorter på vägen till Cremona. Men när de kom till Manerbos utkanter hade en skara åskådare tagit sig up på vägbanan för att bättre se bilarna som körde förbi. Cohen fick väja häftigt just som han skulle ta en högersväng upp på bron över floden Mella. Dronen for rätt in i vänstra brofästet, studsade sedan in i högra och åter till den vänstra. Co-drivern Hignett dog på fläcken medan Cohen kastades ur bilen med bruten rygg. Han flögs hem till Manchester tre dagar senare, men dog han också.

1950 års Mille Miglia orsakade ännu en Healey crash. Philip Wood körde sin Silverstone in i brofästet mellan Vicenza och Padua och hans co-driver Peter Monkhouse dödades.



Healey Duncan Drone



Cohen och Hignett i sin Healey Drone inför starten vid 1949 års Mille Miglia

Red

Brev från Nordic Prewar Riley Register till Bulletinredaktören

Dear John Glenn,*

Early in 2017 Karsten Wikkelsø and I decided we would try to collect information about all prewar Rileys in Denmark. We contacted all known owners and had a first meeting in august that year.

Here it was decided to include Rileys in Sweden, Norway, Finland, Iceland and the Faroe Islands and thus we started: Nordic Prewar Riley Register.

It is not a club, we have plenty of clubs already, it is just a register and the aim is to assemble vehicle data and ownership contact information, so that we can help each other if needed. Consequently there is no membership fee and everyone pays for his own food and drink.

Never the less we have arranged an annual lunch meeting to get to know one another and the wives. It has mostly been about getting to know each others cars.

Last years meeting was quite successful, but not that many cars and Riley owners attended. This year however we were 10 owners and 6 cars + an Aston Martin DB 2/4 mark 1 from Sweden and Karstens Speed 25 Alvis – and our register now lists 28 prewar Rileys.

We met at an old watermill, Esum Møllegård by the medieval Esum Monastery and after having looked at the cars, had a nice lunch in the Møllegård café. After that we had half an hours drive in the beautiful surroundings, ending up in an old fishing town on the



coast, Gilleleje. After coffee and cake we dispersed around six o'clock.

Our intention this year was to gather together all known Brooklands Rileys in Scandinavia. In the register we have recorded 5, two in Denmark and three in Sweden, but we only managed to see one of them.

In 1963 the well known artist and designer Bo Bonfils imported a 1929 Brooklands from Holland and this car is still in Denmark, now owned by 'Sommers Automobil Museum', who kindly exhibited the car at our meeting.

Bo has recently completed another Brooklands with a beautiful Weymann body of his own design, but due to a mechanical problem this car was not present. Similarly one of the Swedish owned cars was not in running condition, another resides far north in Sweden and the third is in a museum in Malmö. Nevertheless we had a perfect day and we will continue arranging an annual meeting, hoping gradually to grow in numbers.

Jacob Bonfils, Bo's younger brother, designed a variation of the Riley badge/logo that we hope it is all right that we use 'internally'.

Karsten Wikkelsø & Svend Algren

2019-06-06

* Editor of the Riley Register Bulletin



Brott och gamla bilar



TV-serien **Colombo** gick 1969-1990. Till Columbos kännetecken hör den smutsiga regnrocken, den gamla grå bilen (Peugeot 403 cabriolet, 1959), den ständigt omtalade "Fru Colombo" och hans osvikliga förmåga att alltid komma tillbaka och ställa ännu en fråga just som mördaren tror han eller hon kan andas ut, (Just one more thing ...). Peugeotmodellen tillverkades i 504 exemplar, precis som Riley Drophead och Roadster.



TV-serien **Morse** gick 1987-2000. Morse är intresserad av opera, klassisk musik, avancerade korsord, whisky och brittiskt ale. Hans förakt för språkliga fel, särskilt felaktig grammatik, är tydlig. Morse och hans medhjälpare Sergeant Lewis körde runt i Oxford i en 1960 års Jaguar Mk II 2.4. Färgen var Regency Red.



Och så var det Simon Templar, alias **Helgonet** spelad av Roger Moore. Serien gick 1962-1969 och när filmbolaget vände sig till Jaguar för att få en bil till inspelningen tackade de nej, vilket de ångrar än idag. Istället blev det en vit Volvo P1800 som just lanserats.

I Leslie Charteris böcker om Helgonet som kom ut mellan 1928 och 1971 kör Simon Templar en fiktiv bil - inte en en Super Sports Dalmain, men en Hirondel (svala på franska).



Serien **Bergerac** med John Nettles visades mellan 1981-1991. Jim Bergerac är en nykter alkoholist och ett stenhårt proffs som går sin egen väg. Han kör omkring på ön Jersey, ett skatteparadis för miljonärer, med en fläkt av England och lite franska kryddor. Bergeracs utredningar för honom till strandcaféer, herrgårdar belägna på höga klippor och avses belägna vikar i en vinröd Triumph 1800 Roadster av 1947 års modell.



En modernare serie är **Vera**. Den började 2011 och går fortfarande. Den charmiga men mycket sarkastiska kriminalkommissarien Vera Stanhope löser mord tillsammans med sin unge assistent i Northumberland County. Hon far omkring bland mordplatserna iförd en sjavig oljerock och en sliten Land Rover Defender... med automatlåda. Eftersom skådespelerskan Brenda Belythyn bara har körkort för automatväxlad bil låtsas hon i filmerna växla manuellt.

Morden i Midsomer. Nu uppe i 122 avsnitt! Tom **Barnaby** spelas av John "Bergerac" Nettles. Serien kännetecknas av en speciell sorts torr brittisk humor, karaktären Barnaby försöker ofta få sista



ordet, vilket han inte alltid får. Klädd i kostym och väst verkar han vara en ganska alldaglig person. För att komma fram i det fiktiva grevskapet Midsomer körde han först körde en Ford Mondeo, därefter i en Rover 75 Connoisseur 2 litre och numera kör hans kusin John Barnaby runt i en Jaguar X Type.



Er redaktör är en stor vän av kommissarie Maigret-böckerna. **Jules Maigret** har i böckerna inget körkort och det finns alltid en liten svart tjänstebil till hands som körs av någon av hans närmaste konstaplar; Janvier, Lucas, den äldste, den lille Lapointe, Lourtie och Torrence den biffiga, som han ofta kallar mes enfants, mina barn. Tur är det med tanke på alla de glas Calvados han sveper både morgon middag och kväll. I den engelska TV-serien Maigret som gick mellan 1960-1963 körde dock Maigret, spelad av Rupert Davis, en 1954 års Citroen 15/6.



Inspector **Lynley** serien gick mellan 2001 och 2008. Den är uppbyggd på konfrontationerna mellan huvudpersonernas personlighet, kön och samhällsklass: Thomas Lynley är den polerade adlige mannen och assistenten Barbara Havers en slarvig kvinna med arbetarbakgrund. Först körde Lynley en Peugeot 607, därefter en Jensen Interceptor och sist en Bristol 410.

Ett fall för **Frost** gick på TV mellan 1992 och 2010. Kriminalinspektör Jack Frost är en krånglig polis; han är ovärdad, han kan vara otrevlig, och han gillar humor. Inget av det roar hans chef, Police Superintendent Mullett som ibland gärna skulle vilja sparka Frost. Bråkige Frost körde en gammal Volvo 245.



En tidig brittisk TV-serie, 1961-1969, var **The Avengers** med **John Steed** som huvudperson spelad av Partick Macnee. Steed var adlig och framträdde alltid som elegant gentleman med kubb och käpp. Serien hade inslag av spioneri, samt senare även science fiction och fantasy. Steeds mest kända kompanjoner



var Emma Peel (Diana Rigg) och Cathy Gale (Honor Blackman). År 1969 köptes sex episoder in av Sveriges Television, men eftersom serien ansågs alltför våldsam visades endast två avsnitt i Sverige, då under namnet *Två slår till*. Steed körde oftast en grön 1926 års Bentley. Emma Peel körde Lotus Elan cab.



Den brittiska tv-serien Agatha Christie's **Poirot** sändes 1989-2003. **Hercule Poirot** kunde inte köra bil men det kunde hans vän och medhjälpare Captain Hastings som hade en 1931 års Lagonda 2 litre



low chassis tourer. Flera Riley förekommer som "statister" i serien, här ovan en 1936 Riley 12/4 Kestrel i "The Mystery of Hunter's Lodge" från 1991.



Foyle's War hette en tv-serie som gick i Storbritannien mellan 2002 och 2015. Den utspelar sig i staden Hastings på sydkusten under andra världskriget där poliskommissarien Christopher Foyle jagar brottslingar som drar fördel av krigets verkningar. Han får hjälp av sin chaufför Samantha "Sam" Stewart. Foyle, en tystlåten änkling, är metodisk och mycket observant och underskattas av sina motståndare. Foyle stöter ofta på motstånd hos högt uppsatta personer inom den brittiska militären och under rättelsetjänsten som tycker han lägger sig i, men även av överordnade inom polisen. Foyle kör inte själv (med ett undantag) utan det sköter Sam som rat-



tar en 1938 års Wolseley 14/60. Även i denna serie ser man diverse Rileys.

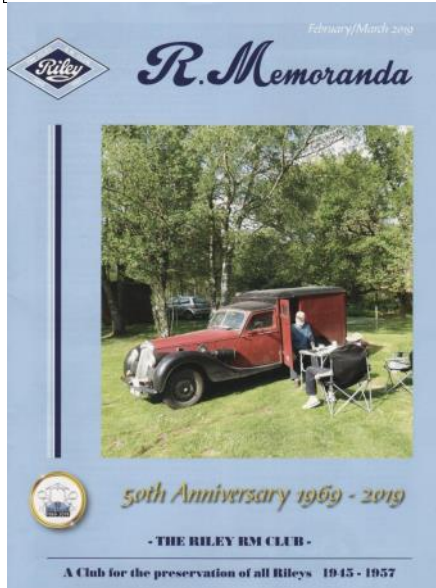
Sherlock Holmes har filmats massvis med gånger. Reds favorit är serien som gjordes mellan 1984 och 1994 med Jeremy Brett som Holmes och David Burke som Dr Watson. Sherlock Holmes kör inte bil. Det förekommer överhuvudtaget inga bilar i någon av Sir Arthur Conan Doyles 60 holmeshistorier. Holmes och Watson åker hansom cab. Holmes tar tåget. Holmes tar tunnelbanan... och Sherlock Holmes cyklar. Cykling var högsta mode i England när Holmes var i farten. Det sägs inte i böckerna vad han cyklade på... men red vill gärna tro att det var en Bonnick!



Lord Peter Wimsey, ytterligare en adelsman som roar sig med att lösa mordgåtor ibland i en chesterfieldfåtölj på herrklubben The Bellona Club. Historierna är skrivna av Dorothy Sayers mellan 1923 och 1937 och innehåller ofta en lätt satir mot det engelska klasssystemet. Wimsey kör en 1927 års 12 cylindrig ("double six") Daimler four-seater, som han kallar Mrs Merdle efter en karaktär som hatade problem i Dickens bok Little Dorrit. Vid sin sida gärna Harriet Vane som han senare gifter sig med. Lord Peters butler heter Bunter och är en "gentleman's gentleman". Reds favorit är serien från 1972 med Ian Carmichael.

Red

Andra Rileyblad



R. Memoranda Feb/March 2019

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Pete Babbs' RMB camper conversion

Artiklar

50th Anniversary regalia
 The RM Club on social media (Facebook & Instagram)
<https://www.facebook.com/RileyRMClub> & Instagram:
<https://www.instagram.com/rileymclub>
 50th Anniversary celebrations
 Riley RM Club visit to Formhalls Vintage & Racing Ltd

Evenemang

The Riley RM Club 50th Anniversary Rally 19-21 July,
 Warwick

Säljes

52 RME, old age forces sale, £8.500
 48 RMB, car in good running condition, £11.000
 50 RMA, fully restored, reluctant sale, £9.250
 47 RMA, restoration 98% complete, £11.000 (USA)
 46 RMA, requires full restoration, £1.500



R. Memoranda April 2019

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: The Riley RM Club awarded "Best Live

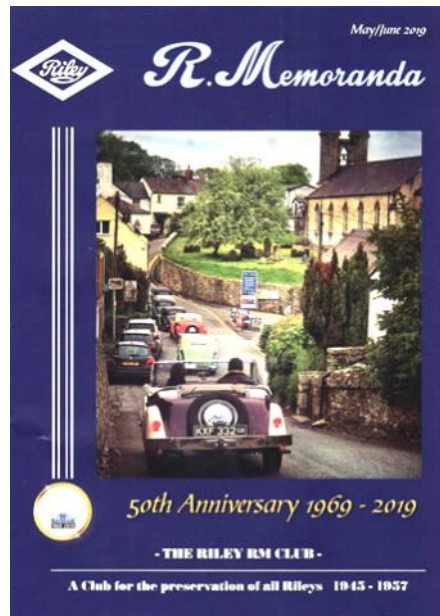
Demonstration on a Club Stand at the Practical Classics Car Restoration Show"

Artiklar

2018 Annual General Meeting: reservdelsförs. £130.000,
 1198 medlemmar i UK, 323 i utlandet, databasen har
 8571 RM bilar
 From the Internet Forum: Front suspension cradle/Bonnet
 slam rubbers/Removing body/RMB Ignition timing/
 Windscreen wiper slow

Säljes

Samma som i förra numret



R. Memoranda May/June 2019

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Evenemanget The Welsh Weekend hölls i år i
 och kring staden St Asaph i norra Wales.

Artiklar

From the spares team
 Feeders Runs to the 50th Anniversary celebrations at
 Warwick
 From the Internet Forum: Rear shackle washers/Setting
 tappets/Replace steering rack gaiters/Master cylinder
 identification/RMA front shock absorbers/RME exhaust
 pipe studs/1½ water manifold
 The Welsh Weekend 2019, a report by Jon Chadwick
 A life of (3) Rileys by Roger Savage

Säljes

RMA 49, restoration project, £1.850
 RME 53, engine has big end knocks, £5.600
 RME 54, abandoned pickup project, £500
 RMA 47, ground up restoration, US\$14.000
 RME 54, good order, £5.000
 RME2 project, £1.500
 RME 54, restored, £8.500
 RME 54, restoration project, engine, steering rack and
 gearbox rebuilt, £2.500

The Riley Record 2/April 2019

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Mill Close trials collects mud.

Artiklar

NEC Practical Classics Classic Car & Restoration Show
 John Harris Trial 2019
 Retro Rory's Rileys
 Riley Archive Project Lunch, Guildhall, Coventry
 Seen on the Riley RM Series Facebook page

Evenemang

Riley Motor Club National Rally 2019, Woodbridge,
 Suffolk 6-8 Sept



Silverstone Classic, 26-28 July
 International Autovia Rally, 20-21 July, Halstead
 Beaulieu Int. Autojumble, 7-8 Sept
 RM Club Pennine Weekend, 4-6 Oct, Guisborough
 National Restoration Show, 27 Oct, Birmingham
 NEC Classic Motor Show, 8-10 Nov, Birmingham



The Blue Diamond

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.wordpress.com>
 Redaktör: Keith Morrison
 Omslaget: Rob Russo's 1932 Nine Tourer recently registered after extensive restoration.



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter February 2019, No 375

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan
 Omslaget: 20 variations of Minis in the 60th anniversary
 Grand Avenue display in London

Artiklar

När man behöver en deadline (t.ex. dotterns bröllop, eller den stora utställningen)
The Scottish Western Thoroughbred Vehicle Club
SWTVC

For sale

48 RMB, sympathetically restored, £13.000



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
March 2019, No 376

What's Behind The Green Door?
The Scribbles

In my early years, I was accustomed to seeing (and sometimes playing in) long-abandoned old cars. They were a common sight, parked where they had expired or where they had been towed on many a farm in the wonderful Scottish West Coast where my boyhood holidays were spent, in constant sunshine. Bony early-Thirties Austins were to the fore (I know about old Austins, since Mr Paul, the local joiner near my tenement home on Glasgow's South Side, used as his daily transport a Twenties fabric-bodied tourer, planks and spurs of wood poking out over the rear of its ragged cockpit). Their post-marked black cellulose, with its dull bloom were with bright rust circles and rained streaks, was a study in decay: most of these silenced dreams were little more than 20 years old and few had travelled far, thanks to WW2. *Continued on P2*

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter March 2019, No 376

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: Bakom en grön garagedörr - "a barnfind"

Artiklar

Redaktören om sina ett 30-tal "barnfinds"

Hymenocyphus fraxineus/Chalara. Om ask-träd döden och om askträ i bilkarosser



Riley TORQUETUBE
Magazine of the Riley Motor Club Qld, Australia Inc.
June 2019
www.rileyqld.org.au

Gathering of Rileys on the last day of the Rally
Picture courtesy of Leigh Johnson

The 2019 National Rally on the Fleurieu Peninsula

Riley Torquetube - June 2019

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland

Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au

Redaktör: Philip Wyllie

Omslaget: Gruppfoto från sista dagen på 2019 års National Rally i McLaren Vale, Sydaustralien (rileybladsredaktören inringad)

Innehåll

Assembly of Rileys at the 2019 National Rally, page 1
Editorial, committee contact details and contents, page 2
Ian Handy's RMB restoration by Peter Lee, page 3
June activities Queensland Riley Motor club, page 4

Letters to the editor, page 5

The Antil re-enactment by Wendy Lonie, page 6

Mechanical autopsy by Phil Evans, page 8

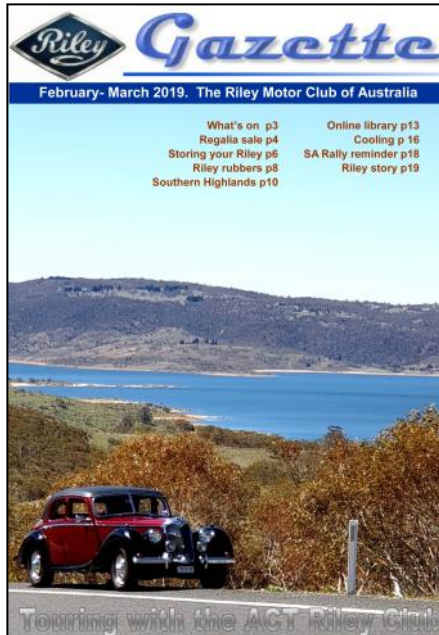
Getting to the Rally at McLaren Vale, page 10

The Fleurieu Peninsular National Rally, page 13

Shopping on the way home, page 18

Free air by Ian Henderson, page 19

For sale, page 20



Riley Gazette
February- March 2019. The Riley Motor Club of Australia

What's on p3
Regalia sale p4
Storing your Riley p8
Riley rubbers p8
Southern Highlands p10

Online library p13
Cooling p 16
SA Rally reminder p18
Riley story p19

Touring with the ACT Riley Club

The Riley Gazette - Feb/March 2019

Newsletter of the NSW Riley Club

Klubbens hemsida: <http://www.phil.soden.com.au>

Redaktör: Phil Soden

Omslaget: The ACT Riley Club organised a combined run to the Southern Highlands (ACT=Australian Capital Territory)

Roamer 165 - mars 2019

Medlemsblad för Riley Club Holland

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

The Riley National Crank 2019

En specialutgåva (28 sidor) med program och information inför Nationella Rallyt som tog plats i maj i McLaren Vale i Sydaustralien.

Omslag: Årets "rallygeneral" Graeme Pinkneys 1928 års Riley Nine.



The Riley National Crank
A very special edition of The Riley Crank
with all you need to know about
The Fleurieu National Rattle of Rileys
May 2019

Australian Coach-Built Riley Cars



By David Trunfull
(with the help of many Others)

Mellan 1917 och 1945 lade regeringen i Australien en extra skatt på import av kompletta bilar för att gynna en inhemsk bitillverkning. Under den här tiden importerades de flesta bilar, även Riley, som chassin och karosserna byggdes lokalt. David Trunfull har forskat i dessa Rileys, hur de formgivits och vilka karosfirmorna var. Delar av boken har gått som följetong i The Riley Register Bulletin nyligen.





Äntligen kommer den igång, butiken där du kan köpa Rileyrelaterade produkter. Såväl med klubbens märke som med Rileyloggan.



Klistermärke
diameter 70 mm
Pris 2 st: 40 kr
Pris 4 st: 60 kr
fler än 5 st: 12 kr st



Broderat märke.
Mycket hög kvalitet. 70 mm
Passar lika bra på klubbblazern som på jackan Pris: 50 kr



Svart bomullskeps
justerbar storlek.
Pris 100 kr



Mugg,
Klubbens jubileumsmugg
35 år
Pris: 50 kr
Endast ett fåtal kvar.

Du beställer genom att skicka epost till roland@rolandharaldsson.se
Jag skickar och du får med en faktura.
Porto tillkommer på angivna priser

Riley Motor Club National Rally 2019

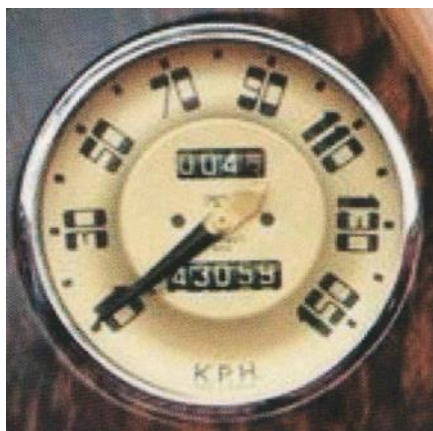
As organisers of the club's 2019 National Rally, due to be held in Woodbridge, Suffolk, England, from Friday 6th to Sunday 8th September, we would be very pleased to welcome any of your members who may then be visiting the country to join us at the event.

We should be grateful if you were to pass this invitation on to your members letting them know more details are readily available if they would like to make contact on altivolant.pww@gmail.com

Patrick Wilson,
Chairman, East Anglia Centre, Riley Motor Club.

Önskas köpa

Hastighetsmätare (K.P.H.)
0-150 eller 0-170 km
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu



THE LONDON TO EDINBURGH RUN 2020

The Riley Motor Club announce that this historic run is open to all members of all three UK Riley Clubs and any Riley club based overseas. The Run commences Tuesday May 19th from Wrotham Park, Nr Barnet N. London.

Please contact either Tim Booth or Richard Neville to express an initial interest in taking part in the Run and obtaining further details:

Email Tim on timtessa.tb@gmail.com
or ring 01257 483387

Email Richard on rjn@talktalk.net
or ring 01200 424129.

Rileyklubben på Nya Zeeland har ett fint rileybibliotek på nätet: <https://sites.google.com/site/historianrileycenz/home>

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
018-12 82 83, 070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
08-580 352 78
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 225 kr för år 2019.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:
Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
Motorhistoriska Riksförbundet
The Victoria Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland
Riley Motor Club of New South Wales



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