

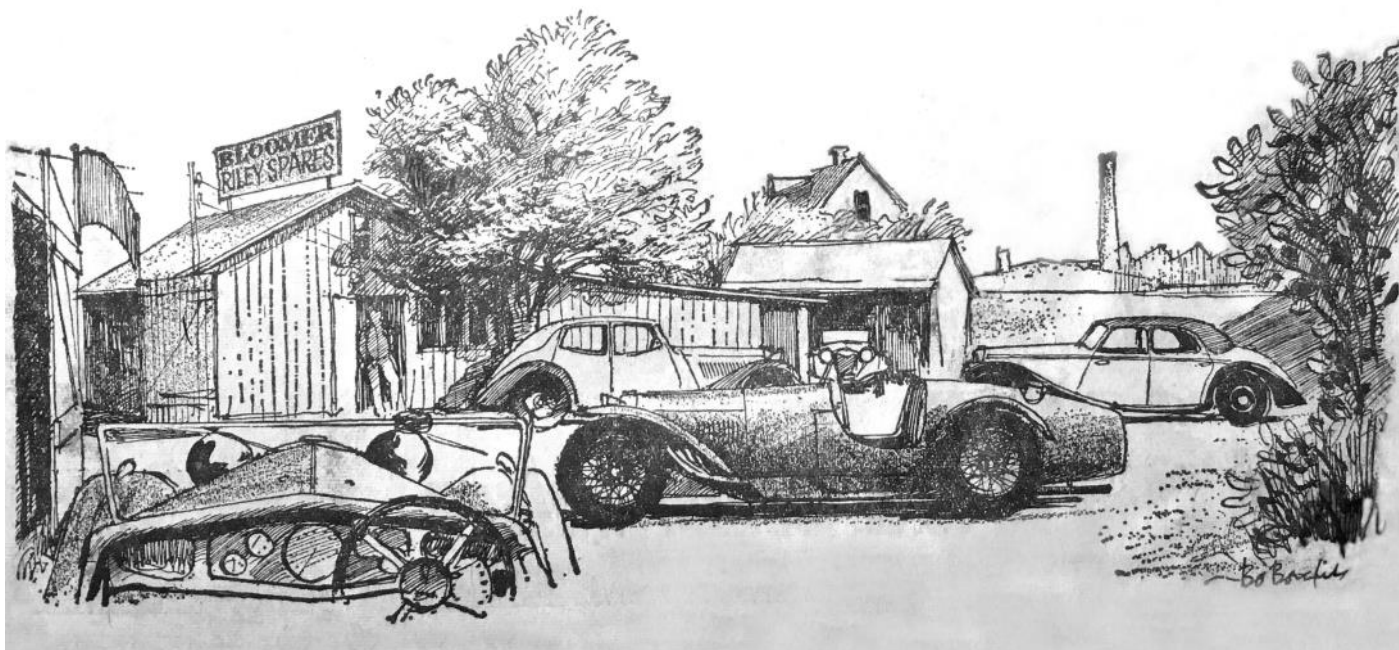


# RILEYBLADET

Nummer 2, 2021

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 43



I Rileybladet 4/2019 skrev Peter Ottosson en hyllning till Bo Bonfils som avled tidigare det året. Förutom en högt prisad tecknare och formgivare måste nog Bo Bonfils ha varit den skandinav som designat och byggt fler Riley Specials (fem) än någon annan, och givetvis med säker blick för det estetiska.

Teckningen ovan kommer från köpenhamnstidningen Politiken där Bo på 60-talet bidrog med teckningar i Motor & Trafik bilagan på onsdagarna.

Frågan är om teckningen visar en verklig situation eller om den är fri fantasi? Har

diskuterat saken med Bos bror Jacob och vi tror på det senare. På taket en skylt med texten Bloomer Riley Spares.

Bloomer var faktiskt Riley återförsäljare i Grimsby, ett gammalt fiskesamhälle på engelska ostkusten. Red läser på nätet att staden grundades av danerna på 800-talet. Grundaren var en dansk fiskare vid namn Grim, därav Grimsby.

Teckningen visar fem Rileys; en Lynx, en Kestrel, en Brooklands, en RM och så en Riley av okänd modell i garaget. Det verkar för bra för att vara sant. Den konstnärliga friheten har nog härskat.

Bloomer var återförsäljare för ett antal bilmärken; Rolls, Bentley, Rover, Sunbeam, Morris och Riley.

Annonsen nedan kommer ur Grimsby Evening Telegraph 21 april 1939. Och bilen är en 12 hp Nuffield Riley som i en Riley (Coventry) Ltd annons kallas "The most outstanding car Riley have ever put on the market".

Utseendemässigt, var det väl att ta i ... till skillnad från Rileybilarna i Bo Bonfils teckning.

*Red*

THE NEW  
**RILEY**  
IS HERE

Call and have a demonstration run. The "12," now in our showroom, is a typical example of the careful thought and design given to these British thoroughbred cars. Arm-chair comfort, increased luggage space, faithful in every detail to the Riley character, but with even better performance and many important new improvements. See the new "12" before you decide.

Price . . . SALOON . . . £310

**D. H. & A. H. BLOOMER**  
WEST ST. MARY'S GATE  
GRIMSBY 5485.

12 H.P. RILEY SALOON £310

Here's the most outstanding car  
Riley have ever put on the market.

## Ordföranden har ordet

På valborgsmässoaftonen avled en av klubbens allra första medlemmar, Ingvar Persson i Varberg, efter ett par års sjukdom. Jag lärde känna honom just som vi startade klubben och han fick då medlemsnummer 20. Ingvar hade redan 1964 köpt den metallicgröna RM drophead som han senare började renovera och så småningom kunde färdigställa några år in på 1990-talet. Ett av de första mötena som Ingvar deltog i var när vi åkte till det lilla samhället Anten och färdades med Anten – Gräfsnäs järnväg. Om detta skrev Ingvar i medlemsbladet 3/1982: "Först provade vi avsaknaden av komfort på träbänkarna, sedan upplevde vi färden stående på plattformen. Doften från röken, sotflakor, kolpartiklar i ansikte, hår och ögon gjorde resan synnerligen minnesvärd."

I väntan på att bilen skulle bli klar fick Ingvar följa med mig flera gånger på utfärder, bland annat till Nässjö 1986 och med Göteborgs Motorhistoriska Klubb när "Lygnern Runt" anordnades. Jag lyckades också göra honom helt förstummad när han, totalt överraskad, fick se min drophead coupé första gången, i augusti 1989. Detta var medan jag fortfarande bodde i Göteborg.

I Rileybladet 1/1997 har Ingvar skrivit om renoveringen av sin bil under rubriken "Mitt liv med en Drophead" I maj 2000 deltog han i British Car Week i Göteborg och vann då i konkurrens med 73 andra fordon en resa till England för två. Om resan till Lake District har Ingvar skrivit i Rileybladet 1/2001. Med Rileyn deltog han i flera av våra möten, även om det var långt att köra. Ofta hade han med sig vännerna Torsten Beyer och Per Svanberg i bilen. Ingvar var också organisatör av mötet i Varberg sommaren 1999.

Till yrket var Ingvar tandläkare och han arbetade mer än 40 år inom Folkhälsovården i Varberg. Men han fick även tid att på ideell basis under några veckor bistå med barntandvården där, ett arrangemang av Rotarys Läkarbank. I unga år hade Ingvar drömt om att bli upptäcktsresande och man kan nog säga att drömmen infriades när han fick komma till Afrika. Vi som kände Ingvar känner en stor saknad efter honom, hans entusiasm för engelska bilar, ångmaskiner och träbåtar, hans goda kamratskap, hans humor och hans glada humör. Tack Ingvar för att vi fick lära känna dig!

\*

### Kallelse till årsmöte

Eftersom pandemin ännu inte klingat av kommer vi att genomföra årsmötet på samma sätt som förra året. Vår sekreterare, Ronald Pfändtner, utarbetar ett beslutsunderlag med årsmöteshandlingar som skickas till de medlemmar som önskar delta i årsmötet. Detta underlag kan beställas per epost från: roland.pfandtner@gmail.com. Du kan också nå Ronald under adress Visthusgatan 113, 724 81 Västerås, eller på telefon 072 – 341 93 98. Sista svarsdag är den 1 augusti.

Liksom förra sommaren nöjer vi oss med att göra en dagsutflykt och inte något två- eller tre-dagarsmöte. Datum blir lördagen den 14 augusti och utflyktmålet Hälleforsnäs. Närmare detaljer finns på annan plats i detta nummer av Rileybladet.

*Erik Hamberg*



*Ingvar Persson, lutad mot sin Drophead, samtalar med Victor Riley vid 25-årsträffen i Dalarna 2002.*

## Sensommarträff i Södermanland

Vi träffas lördagen den 14 augusti kl. 11:00 på parkeringen till Jürss mejeri i Hälleforsnäs (jurssmejeri@jurssmejeri.se) Mejeriet finns i det gamla bruksområdet. Vi bjuder på en stäfska men passa också på att botanisera bland mejeriets fantastiska ostar. Medtag kylväska!

Ca kl. 12:00 fortsätter vi mot Flodafors och besöker den spektakulära kyrkan.

Kl. 13:30 avslutar vi med en sen lunch hos Magdakullan på Magda gård (info@magdakullan.se) som ligger ca 25 km SV om Eskilstuna. På Magda gård finns också loppis och matbutik. Slingan vi kör är 50 km.

Anmälan till Ronald Pfändtner senast den 7 augusti.

Telefon: 072-341 93 98

E-post: roland.pfandtner@gmail.com

Välkomna!

## SRR Regalier



### 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



### Vagnmärke

Emalj och krom. Otroligt hög finnish. Ett måste på din Riley  
Pris 250 kr

Du beställer genom att skicka epost till roland@rolandharaldsson.se  
Vi skickar och bifogar faktura. Porto tillkommer på angivna priser

**Visa att du kör Riley  
stöd din märkesklubb**

## Blandat från redaktören



Farfar redaktören hoppas att barnbarnet (ett år) med tiden vill ta över farfars Riley. Då gäller det att tidigt få ungen på rätta tankar.

Inspirerad av den Rileynalle som en tid såldes av The Riley Motor Club i England beställde jag två T-shirts, minsta babystorleken, med Rileylogo och köpte två nallar av modell "Alfred stor" från Teddykompaniet i Båstad. Nu har barnet fått en Rileynalle. Får se om det hjälper. Tvillingnallen sitter på redaktionen och avger då och då ett kritiskt brummeli brum.

I förra numret av bladet nämnde jag att jag köpt en ombyggnadssats till min RM klocka. Nu har min urmakare byggt om klockan med kretskort för optisk sensor. Monterade genast klockan i instrumentpanelen och nu går den som en klocka. Firman som säljer ombyggnadssatsen hittar du på [clocks4classics.com](http://clocks4classics.com)

Varvräknare med klocka köpte jag av Christer Ahlin 2007. Anslutningen till varvräknarvajern vid motorblocket hittade jag i England 2013. Installationen gjordes något år senare. Och nu går, som sagt, klockan. Ibland tar det tid...

**Smith/Jaeger-klockan** i RM Rileys är en fascinerande kombination av mekaniska och elektriska tekniker. Klockan är baserad runt en traditionell urverkmekanism med ett balanshjul och en balansfjäder. Balanshjulet oscillerar (svänger fram och åter) med en hastighet av fem gånger per sekund och det är denna rörelse som används för att driva visarna och visa tiden.

För att hålla balanshjulet i rörelse måste klockan förses med energi för att övervinna det mekaniska motståndet. I en traditionell urverksmekanism tillhandahålls denna energi av en drivfjäder som vrids upp med en nyckel, men i detta fall tillhandahålls energin elektriskt. En liten solenoid (magnetventil) är monterad nära balanshjulet. Två nålar passerar genom spolens mitt och är placerade så att deras ändar ligger mycket nära kanten av balanshjulet. När solenoidspolen aktiveras av en elektrisk ström skapas ett magnetfält som ger en "kick" som håller igång oscillationen av balanshjulet. För att klockan ska fungera korrekt måste den elektriska strömmen till solenoidspolen vara påslagen under en mycket kort period vid exakt rätt punkt i balanshjulets rörelse. Detta uppnås ge-

nom att solenoidens två nålar stryker förbi ett litet stift som skjuter ut från balanshjulets undersida.

### Vad går fel?

En snabb beräkning visar att de elektriska kontakterna fungerar över 3 miljoner gånger i veckan - eller 157 miljoner gånger per år! Inte överraskande slutar dessa kontakter så småningom fungera. Tyvärr är ersättningskontakter inte tillgängliga och är mycket svåra att reparera så det håller i längden.

### Clocks 4 Classics lösningen

Clocks 4 Classics har löst problemet genom att använda modern elektronik för att ersätta de trasiga kontakterna. En infraröd sensor i ett kretskort används för att känna av balanshjulets position och ett mikrochip använder denna information för att styra strömmen till solenoidspolen. Resten av mekanismen lämnas intakt så att klockan ser ut och fungerar precis som originalet... och med bibehållet tickande!



Om man skulle vilja ha en veteranbil till... vilken skulle det vara? Frågan ställde jag i förra bladet. En som sugit på karamellen är Börje Drakenberg.

Hej,  
Det är ju tur att man bara har plats för två veteranbilar, min Riley RME och min Volvo Duett. Naturligtvis är mitt ha-begär omätligt och jag har sedan länge en önskelista om det skulle dimpa ner ett jättegarage som måste fyllas. Jag misstänker att fler Rileyfantaster har liknande, dolda ha-begär så det skulle vara kul att införa min - och kanske din - önskelista som en utmaning till de andra SRR-medlemmarna så får vi se om det kommer liknade bidrag för vetenskaplig analys. Här är min lista:

Riley 1300 Kestrel - Issigonis mästerverk  
MG TF - stilren (men slö)  
Ford Taunus P3 - unik linjeföring  
MG Magnette - familjebilddrömmen  
Panhard Z - unik teknik  
Studebaker Commander - snyggaste amerikanska bilen någonsin  
Jaguar Mk 2  
Jaguar XK150

*Börje Drakenberg*



*Ford Taunus P3*



*Panhard Dyna Z*



*Studebaker Commander*

## Fantomen i Riley



Visst ser det lite mystiskt ut med Rileyföraren i Fantomens samlarserie. Är det Fantomen själv? Men får man se hela bilden klarnar situationen. Föraren lutar sig framåt för att prata med en person som står utanför bilen!

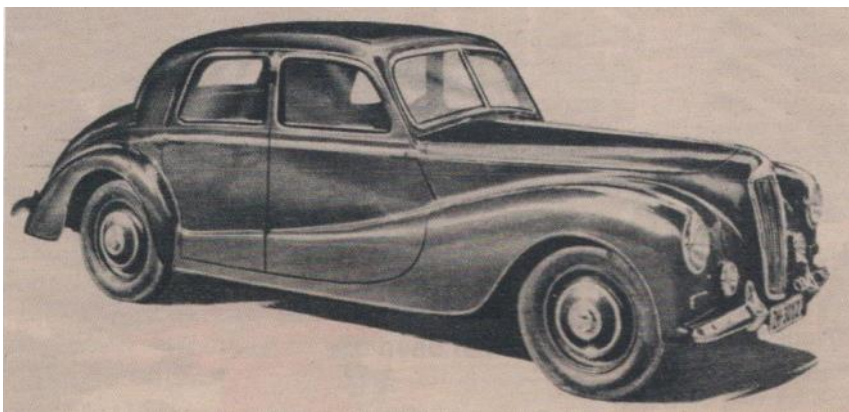
Bilden, med en "2 1/2 litre Saloon in Black" finns med i broschyren 1951. Samma bild finns med även i broschyren

1952, men då har tecknaren Chris D. Watkiss varit framme och ritat dit den nya, hela stötfångaren som infördes från oktober 1951.

Per-Börje Elg

Många av Watkiss Rileybilder hittar du i Rileybladen 2-3/2009

Red



*Denna 2½ liters Riley modifierades av karosserimakare Adolph Ditting i Zürich. Rileyns linjer har i stora drag behållits men detaljer har ändrats för att passa en kontinental designsmak, skriver The Autocar i augusti 1949. Främst infällda strålkastare och skärmar som går in i dörrarna samt en ny smalare kylarmaskering. Ditting modifierade ytterligare en RMB (bilden t.h.) Denna gång en lite sparsammare ändring. Snyggare?*

## Intresset för veteranbilar

Att ta en bilutflykt en sommardag är för all del trevligt. Men utflykten blir något alldeles extra i en tjugisig veteranbil.

Förutom att kunna finåka på utflykt finns det en social dimension i att äga en veteranbil. Det arrangeras många bilträffar och veteranbilsevent.

Man kan köpa en halvbra bil och pengarna man lägger ner får man igen när man säljer. En trevlig hobby som det dessutom går att spara pengar i. (Här har skribenten fått det totalt om bakfoten, red anm.)

Det är inte gamla Ferrari- och Porschebilar som i första hand lockar köpare nuförtiden utan de som kallas folkbilar:

Ford, Volvo Saab och Volkswagen från 50-, 60- och 70-talet.

Förr ville många ha de finaste och dyraste bilarna. Man ville imponera på andra. Nu vill man ha en bil som man kan göra en söndagsutflykt med. Om man har en alltför perfekt vägar man inte ställa den ifrån sig och gå in på McDonald's.

Nostalgifaktorn spelar också stor roll. Den som främst köper veteranbilar är personer i 50-70-årsåldern.

Barnen har flyttat ut och ekonomin blivit bättre. De vill ha den bil som var deras drömbil när de var unga.



De riktigt gamla bilarna från 1920- och 1930-talet har däremot fallit för åldersstrecktet. De är för gamla. Få har en relation till dem och intresset för dem har minskat.

text tagen ur Lokaltidningen  
signerad EW

## Ur Riks- lands- och stadsarkiven

### 1947 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 37 S 13003

471210 Reg R 11344, Skaraborgs län  
 471210 Folke Löfving, Löfvings Möbelfabrik, Tibro  
 540107 Gummireparatör Evert Persson, Tidaholm  
 550811 Cementarb. Kurt Fredriksson, Folkabo  
 580910 Reg P 68909, Älvsborgs län  
 580802 Tandtekniker Sigurd Karlsson, Åhult, Sjötofta  
 581120 Reg R 29302, Skaraborgs län  
 581120 Jordbruksarb. Tage Svahn, Ljunghem, Vreten  
 590930 Bil AB Ivan Persson, Skövde  
 590930 Anmäld nedskrotad

### 1947 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 37 S 13208

471217 Reg A 33205, Stockholms stad  
 471217 AB Wilhelm Kindwall, Stockholm  
 480416 AB Axel G. Jansson, Stockholm  
 491129 Reg F 14271, Jönköpings län  
 491129 Trävaruhandlare Nils Sunden, Gnosjö  
 490223 Reg X 12161, Gävleborgs län  
 491223 Köpman Sven A. Jönsson, Tunbyn, Hudiksvall  
 500619 Verkmästaren Karl Evert Andersson, Sandviken  
 501230 Reg W 17238, Kopparbergs län  
 501230 Köpman Åke Thunell, Insjön  
 510809 Reg S 16538, Värmlands län  
 510809 Köpman Bertil Johansson, Forsnäs, Skived  
 511204 Fru Anna-Lisa Olsson, Karlstad  
 551012 Bilmontör Martin Johansson, Karlstad  
 550831 Nedskrotad

### 1950 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 40 S 18665

520312 Reg A 35970, Stockholms stad  
 520312 Fru Solveig Fishbach-Engelberg, Stockholm  
 521104 Grosshandlare Sven Axelius, Gärdet  
 551118 Ritare Lennart Ring, Johanneshov  
 621119 Hans Osterman Södra AB, Johanneshov  
 621126 Köpman William Åkerblom, Årsta  
 621204 Reg E 73232, Östergötland  
 621204 Beg. Bilar & Bildelar, Sommen, Tranås  
 631217 Överförd till BRR  
 670930 Avregistrerad  
 Stig Persson, Skillingaryd  
 1972 Reg KHM 806  
 1973 Jan Hansson, Malmö  
 1996 Per Lindson, Vikingstad  
 2015 Lennart Andersson, Tranås  
 2017 Michael och Gunnel Waldau, Tranås

### 1947 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 37 S 13108

Reg B 22079, Stockholms län  
 Regkort saknas  
 530530 Reg AC 15463, Västerbottens län  
 530530 Karl Andersson, Bergland, Dikanäs  
 530905 Reg Y 123 82, Västernorrlands län  
 530905 Filialförest. G. F. A. Andersson, Hoting  
 531212 Handlanden Göte Dahlberg, Hoting  
 531215 Lokföraren Henning Mohlin, Långsele  
 610329 Ossian Lindholms Motorcompani AB, Sollefteå  
 610530 Gunnar Selander, Sollefteå  
 620331 Skrotad

### 1947 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 37 S 13137

480401 Reg A 37074, Stockholms stad  
 480401 Grillon AB, Stockholm  
 490930 Radiohandlare Gunnar Frid, Stockholm  
 510223 Kapellmästare Hans Olof Wickman, Stockholm  
 511019 Reg X 18763, Gävleborgs län  
 511019 A.G. Broströms Bilaffär, Ljusdal  
 511206 Köpman Per Erik Vårdh, Skåstra, Ljusdal  
 530112 Reparatören Erik Hallqvist, Ygskorsat  
 530228 Reg A 42401, Stockholms stad  
 530228 Montör Nils Gustav Axel Öberg, Johanneshov  
 540819 Reg F 29515, Jönköpings län  
 540819 Fabrikör Carl Axelsson, Värnamo  
 551123 Svetsare Henry Söderman, Skillingaryd  
 590514 Nedskrotad

### 1953 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr RME 21158

530925 Reg BD 6903, Norrbottens län  
 530919 Arkitekt Bertil Rudolf Höök, Luleå  
 570723 Avregistrerad  
 570607 Reg O 82283, Göteborgs och Bohuslän  
 570607 Philipsons i Göteborg  
 570725 Billakerare Lennart Juntoft, Göteborg  
 580802 Bilmek. Gunnar Kaltea, Göteborg  
 581003 Reg M 28231, Malmöhus län  
 581003 Repr. Bengt Olsson, Lund  
 581127 Reg O 52580, Göteborgs och Bohus län  
 581127 Philipson i Göteborg AB  
 590304 Reg P 70590, Älvsborgs län  
 590304 Ing. Anders Tingstad, Lilla Edet  
 611025 Reg BD 45702, Norrbottens län  
 611025 Ing. Andreas Tingstad, Piteå  
 620917 Bilrep. Bo Granberg, Tärnaby  
 620911 Överförd till BRR  
 660901 Avf ur reg

Bertil Andersson  
 Eddie Lidholm

### 1950 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 40 S 18545

510509 Reg AC 11375, Västerbottens län  
 510509 Disponent Assar Svensson, Ersmark  
 531113 Köpman Gunnar Lindahl, Ursviken  
 540826 Träarb. Sven Ljungmark, Finnforsfallet  
 551130 Överförd till BR  
 570207 Reg O 73867, Göteborgs och Bohus län  
 570207 Sven Ljungmark, Göteborg  
 570313 Förenade Bil i Göteborg  
 570404 Gustaf Berggren, Göteborg  
 570612 Köpman Holger Sellén, Göteborg  
 570625 Henry Larsén, Göteborg  
 600107 Försäljare Oskar Wenzel, Göteborg  
 600107 Sjukvårdare Lars-Olof Olsson, Partille  
 600502 AB Ove Odestedt, Sävedalen  
 601231 Nils Södergren, ?  
 610904 Bilmek. Stig Olsson, Säve  
 611220 Skrotad

### 1948 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 38 S 15143

490704 Typgodkänd, Malmö  
 490706 Reg O 14831, Göteborgs och Bohuslän  
 490706 Prof. Sten Lundqvist, Chalmers Tekn Högsk  
 511129 Fru Jenny Andersson, Göteborg  
 530807 Philipsons i Göteborg AB  
 531006 Reg nr P 12985, Älvsborgs län  
 531006 Handlare Lars-Olof Theander, Bohus  
 560519 Maskinförare Ingmar Karlsson, Gunnisle  
 570927 Reg O 10239, Göteborgs och Bohuslän  
 570927 Serviceman Olle Haraldsson, Göteborg  
 580625 Fotograf Sven Carlsson, Göteborg  
 591016 Fotograf Agne Ågren, Askim  
 610629 Skrotad av Erikssons Motorlager, Göteborg

### 1948 Riley 1½ litre saloon

#### Chassi nr 38 S 14766

480708 Reg O 22447, Göteborgs och Bohuslän  
 480710 AB Bengt Rhodin, Stora Nygatan 1, Göteborg  
 520901 Philipsons i Göteborg Bil AB  
 520905 Civilekonom Karl-Axel Linderöth, Göteborg  
 530603 Philipsons i Göteborg Bil AB  
 530608 Bengt Claesson, Göteborg  
 570918 Bil AB Bra Nilsson & Co, Göteborg  
 571105 Reg P 22813, Älvsborgs län  
 571105 Skogsarb. Karl Olof Karlsson, Almekärr, Lerum  
 590520 Bengt Dahlgren, Villa Ekhamra, Lerum  
 611031 Köpman Leif Kjellström, Göteborg  
 611031 Avregistrerad

### 1954 Riley Pathfinder

#### Chassi nr MAA 23/1151

540916 Typgodkänd, Göteborg  
 540917 Reg O 49320  
 540917 Civilingenjör Torsten Bildt, Kårehogen  
 570730 Förenade Bil, Göteborg  
 570730 Kammarmusiker Bror Hedlund, Göteborg  
 570925 Gunnar Carlberg, Göteborg  
 571203 Tecknare Erik Nielsen, Partille  
 630515 Philipsons i Göteborg  
 631019 Plåtslagare Kjell-Åke Lindqvist, Göteborg  
 631231 Skrotad av Gunnar Kristiansen, Göteborg



Från Göteborgstrakten kommer denna lika ovanliga som eleganta Riley Pathfinder. Karossen kallades Sports Saloon och byggdes mellan åren 1953 och 1957 i bara 5.152 exemplar. Toppventilmotor på 2.443 cm<sup>3</sup> och dubbla överliggande kamaxlar. Servobromsar, torsionsfjädring fram och mycket Wolseley i konstruktionen, vilket retade Riley-män!

Ur okänd tidning (som fått en del om bakfoten, red)

Bilen ägdes i slutet av 50-talet av tecknaren Erik Nielsen. Christer Ahlin ringde upp den då gamle mannen 2007 och denne skickade några minnen i bild och text. Finns att läsa i Rileybladet 3/2015 som du kan läsa på vår hemsida.

## Lyckan vänder - Vernon Barker om Riley (Coventry) Ltd's sista kaotiska år - Del 4

Dags att summera situationen vid början av 1937 innan vi ger oss in på företagets dödsstrid.

V.R. syntes alltmer sällan till på fabriken och endast få i ledningen hade kontakt med honom däribland Harry Rush. Läget var, milt uttryckt, ansträngt. Fruktlösa försök hade gjorts för att ta sig ur Briggskontraktet och försäljningen av "Light Nine" var heller ingen höjare. Användningen av Briggskarossen för 1937 års Falcon 12/4 i stället för Rileys handbyggda hjälpte dock till att beta av överleveranserna. 12/4 sålde nu bättre än tidigare. Efterfrågan på 15/6 blev allt svagare. V8:ans usla försäljning har redan avhandlats och Big Four låg ännu i sin linda. Neddragning av arbetskraften fortsatte.

---

Tyvärr fanns det ingen rak väg fram för företaget när en viss Lewis Ord dök upp på scenen i början av 1937. Han blev kanske den främsta orsaken till företagets oförmåga att rida ut stormen.

Lewis Ord var en kanadensare som hade haft en intensiv lärotid hos järnvägsbolaget Canadian Pacific Railways, både på tekniska- som managementsidan. Därefter etablerade han sig som en slug, skoningslös, organisationskonsult. Ett tecken på hans ryktbarhet var att han 1934 var anställd av The London, Midland and Scottish Railway (LMS) som rådgivare för att lösa problem med godshandlingen på alla depåerna. Han rapporterade direkt till verkställande direktören och hans arvode var £500/månad (att jämföra med en vanlig arbetarlön på £10/månad).

Lewis Ord finner vi sedan hos bilföretaget Humber för att lösa deras problem, vilket ska sägas, han skötte bra.

Mot denna bakgrund blev V.R. rekommenderad av en av sina vänner att ta hjälp av Lewis Ord för att få ordning på Rileys problem.

Lewis Ord utnämndes till verkställande direktor hos Riley i januari 1937 och rapporterade direkt till V.R. Det gjordes glasklart för alla i företaget Riley, från ledningen; bröderna Riley och Harry Rush ner till verkstadsgolvet att Ords ord var lag. Den som opponerade sig avskedades. Detta hände en av Rileys designers varefter stod klart för resten av ledningen att här gäller det att hålla låg profil.

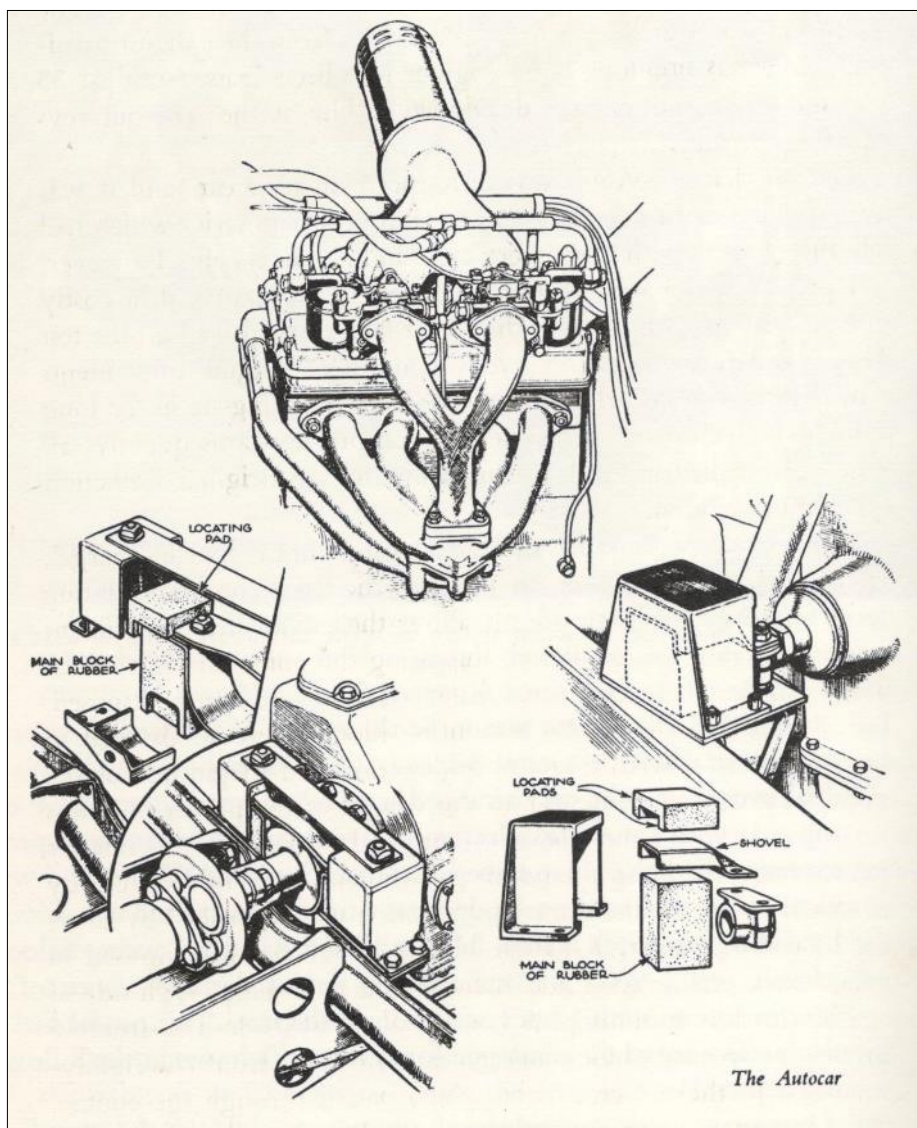
När Ord anlände till företaget studerade han allt han såg. Men i stället för att handfast ta sig an rationalisering av företaget som var hans egentliga styrka, samlade han utvecklingsfolket i ett särskilt kontor och började ägna sig åt möjliga tekniska lösningar.

Han hade kommit från Humber och visste att de två största problemen som man jobbade med inom bilindustrin vid den tidpunkten var vibrationsdämpande motorfästen och effektivt insugssystem.

Om Ord hade tacklat problem som slöseri med tid och material och ineffektivitet hade han haft betydligt större framgång och kanske till och med räddat företaget och dess självständighet. När han nu istället isolerade sig med sitt team av hantlangare (som troligtvis ut-

### "Silken Torque"

Each movement of the engine under varying conditions of load has been determined and provided for by individual mountings, flexible to that degree necessary to absorb the vibrations produced and so prevent them being felt by the occupants of the car. By this new and exclusive to RILEY method extreme engine movement is entirely obviated, so eliminating the disadvantages inseparable from other forms of flexible mountings.



Överst: "hi-charge" insugning på en Nine motor med dubbla förgasare. T.v.: "Silken Torque" växelådsmontering. T.h.: "Silken Torque" motormontering.

gjordes av Lowe, Smith, Davenport, Shackleton, Ridgewell samt Rowe och hans son Arthur) snabbade han bara på firmans undergång.

De två projekt som Ord och hans grupp började jobba med var alltså motorfästen och insugningsrör. Eftersom V8:an inte hade motorfäste typ genomgående tvärstång (som tidigare rileymotorer hade), grep han sig an denna motor för sina försök. I stället för att använda homogent gummi menade Ord att luftfyllda kuddar vore idealiskt och satte dit, typ, tennisbollar. Konstruktionen fungerade någorlunda när motorn gick på tomgång och bilen stod stilla. Men när en rullande bil bromsades in för att stanna gick tennisbollarna itu och motorn för fram och "modifierade" kylaren! Till slut kom man fram till en slags motorvagg med gummiklossar som blev känd som "Silken Torque" (silkesmjukt vridmoment).

Under den rådande regimen insisterade Ord även på att utveckla sitt "Hi-charge" insugsrör. Rileys erfarna konstruktörer var mer tveksamma till implementeringen än systemets princip. En av konstruktörerna uttryckte sin uppfattning lite för ofta och blev som tidigare sagts, avskedad. Idén med systemet var att åstadkomma rätt mängd upphettad bränsle/luft blandning till varje cylinder genom att inloppen "justerades" för optimalt insug vid givet varvtal och på så sätt öka vridmomentet. Det var teoretiskt möjligt men fungerade dåligt vid start och vid låg fart. För att komma till en kompromiss i hur rören skulle utformas, gjöts och slängdes massvis med insugsrör under början av 1937. Högar med ratade rör växte sig större och större på gården utanför verkstaden.

Vad som också staplades upp på verkstadsgården var Briggskarosser som levererades till Riley i en aldrig sinande ström. Vid mitten av 1937 fick de ställas på alla möjliga och omöjliga platser runt fabriken vilket tydligt signalerade Rileys besvärliga situation.

Ord och hans team var färdiga med insugsrören för Nine och 12/4 i maj 1937. De sattes omedelbart in i produktionen. För Nine gällde det Nine Merlin Touring Saloon och S67Z Monaco (en ny typ av chassinummer infördes 1936 som nu identifierade tillverkningsår och fordonstyp. S står för special series, 67Z för en 1937 års Monaco, reds anm.).

Knappt hade "Hi-charge" presenterats i motorpressen förrän klagomålen började komma. Riley behövde absolut inte ett problem till. Först några enstaka garanti reklamationer men snart växte det la-

vinartat. Modifieringar sattes omedelbart in men hjälpe inte eftersom Nine och 12/4 inte var lämpade för "Hi-charge". Rileys möjligheter att agera överskred gränsen för det hanterbara. Marknadens vacklande förtroende för Riley kom vid sämsta tänkbara tillfälle.

I september 1937 hade "Hi-charge" systemet gett så stora problem att försäljningen kollapsade. Ord fick medge att han misslyckats. Hans ledarskap i Riley varade nio månader.

---

Under krisen hade utvecklingen av Rileys sista hopp (16/4 Big Four) fortskridit utan att Ordregimen lagt sig i. Harry Rushs projekt fortsatte oavbrutet, och i

största hemlighet, i experimentverkstaden i början av 1937. Tidigare Rileyanställda minns hur tankarna gick att om vi bara får igång produktionen snabbt nog så är vi räddade. Och så kanske det hade kunna bli om inte Ords "Hi-charge" experiment förstört marknadens förtroende för Riley.

I april/maj 1937 monterades i all hemlighet en prototyp av 16/4, en Adelphi saloon.

forts. i nästa nr  
Red översatte  
och modifierade titeln


MAY 28, 1937, "Light Car"

# "Hi-charge"

*Power System enables*

# Dual-overdrive

*to be fitted to the new*



## "Nine"

**"Hi-charge"**  
LOW PRICE

The new Riley Nine, with Hi-charge Power System, will cost you no more. The prices of the 9 h.p. Range will remain exactly the same, as will the tax: £6 15 0.

MODELS AND PRICES

|                                |      |
|--------------------------------|------|
| Riley 9 h.p. Touring Saloon .. | £290 |
| Riley 9 h.p. Monaco Saloon ..  | £298 |

Dunlop Tyres and Triplex Glass all round.  
RILEY (COVENTRY) LIMITED, COVENTRY



## Med Cecil Riley till Timbuktu av Dudley Gowing

När jag som ung officer tjänstgjorde vid polisen i den brittiska kolonin Guldkusten köpte jag en Triumph motorcykel med sidovagn för att ta mig runt till byarna i omgivningen. Jag hade två likasinnade vänner som också arbetade för brittiska regeringen.

En var Cecil Riley som var tjänsteman vid vägverket och bror till konstruktören av Rileybilen. Den andre var Kenneth Vaughn som var lantmätare. Båda var intresserade av motorcyklar och eftersom det var ont om tillfällen till att köra rallyn såg vi oss omkring efter andra utmaningar.



*Kenneth Vaughn*

*Cecil Riley*

*Dudley Gowing*

På Rileys förslag beslöt vi oss för att göra resan till Timbuktu, som på den tiden ansågs vara den mest avlägsna platsen på jorden 1600 km norrut i Franska Västafrika. Eftersom det var regnperiod måste vi vänta minst tre månader innan vi kunde starta vårt äventyr, men med tanke på alla förberedelser var det verkligen inte för lång tid. Vår målsättning var att starta i januari 1926. Men först måste vi ansöka om tjänstledigt hos den lokala brittiska regeringen och sedan be dem skriva till de franska myndigheterna i Övre Volta och Franska Västafrika för inresetillstånd. Ingen hade någonsin gjort resan, utom möjligtvis för mycket länge sedan till häst. Så det var en hel del att ta reda på om resvägen... och om det överhuvudtaget fanns några vägar.

Vi hade 500 km att ta oss igenom vårt eget land och hade god information om den sträckan. Men om de tusen kilometrarna genom Övre Volta, Franska Västafrika och Touareg-provinserna på franska sidan visste vi ingenting. Det fanns dessutom floder som vi måste ta oss över, bland annat Niger där Timbuktu ligger precis på motsatta stranden.

Förnödenheter fick beställas från England, speciellt reservdelar till motorcyklarna samt förbandslådor. Vi fick göra upp planer för bensindepåer på båda sidor om gränsen. Vi måste även ta med oss tillräckliga mängder bensin, olja, livsmedel och en kock. Detta betydde att sidovagnarna på alla tre motorcyklarna fick modifieras för att kunna ta allt. Plattformar för bensindunkarna och lådor för proviant fick tillverkas. Riley som hade tillgång till en verkstad fick göra detta. Plattformarna var påhakade på så sätt att om vi var tvungna att sova i det fria kunde dessa fällas för att bli till en slags tältängar.

Riley hade en Zenith Super 8H, Vaughn en Triumph Model P och jag hade en 4 HP Triumph SH. Alla tre fick genomgå och ramarna förstärkas för att klara av tuff körning. Detta gjorde vi genom att surra fast bambustänger längs ramen. När sedan det som var beställt från England anlant, lastade vi motorcyklarna och testkörde för att försäkra oss om att allt var okey och inget glömt.

### **Avfärd**

Riley och jag lastade fyra lådor med 36 liter bensin i vardera. Vaughn kunde bara ta två lådor eftersom hans sidovagn var gjord för att ta kocken och dennes köksutrustning. Vi tog också med 32 liter vatten och reservproviant bestående av kaffe, socker och kex, 11 kg köttkonserver, en flaska konjak, förbandslådor, reservdelar, sov-utrustning och kläder. Alla dessa förberedelser höll oss fullt upptagna under de tre månaderna fram till regnperiodens slut. Den 5 januari 1926 startade vi norrut från Kumasi (ca 250 km NV om Accra).

Efter att ha kört ca 80 km på mycket dåliga vägar spärrades framfarten av ett stort omkullvält träd. Inte en chans att

lyfta motorcyklarna över trädet eftersom vi i så fall först måste lasta av all utrustning. Som tur var dök några afrikaner upp och slog ner undervegetationen runt trädet med sina macheter så vi kunde passera.

Den dagen körde vi 225 km till byn Yeji där vi övernattade i en raststuga. Där ställde vi av 45 liter bensin för återresan. Vi hade nu lämnat Ashanti-provinsen och kommit in i Northern Territories och kommit in i Northern Territories med mycket bättre vägar. Här var ont om träd och terrängen kan beskrivas som buskar och öken.

Nästa dag körde vi ytterligare 155 km till byn Tamale som var något större än en vanlig by och högkvarter för den brittiska West African Frontier Force med flera myndigheters kontor. Vår övernattningshöll på att sluta i katastrof. Efter middagen rökte vi och någon av oss måste ha slängt ut en glödande fimp genom fönstret. Den landade tyvärr i en av sidovagnarna som stod parkerad utanför. Plötsligt såg vi flammor genom fönstret. Halmen som låg runt bensindunkarna hade fattat eld! Vi rusade ut med filter och lyckades kväva elden. Tanken på vad som skulle kunna ha inträffat höll oss vakna den natten.

På morgonen deponerade vi ytterligare 45 liter bensin för hemresan och fortsatte 170 km norrut till Navrongo. Eftersom vi nu var nära gränsen valde vi att ta en dags vila och se över motorcyklarna även om vi hittills inte haft några problem. Navrongo var provinshuvudort för Northern Territories och här låg också Transport Department's lokala huvudkontor. Riley som arbetade för dem hade ordnat bensin så att vi kunde lasta på nya dunkar efter dem vi lämnat efter oss längs vägen.

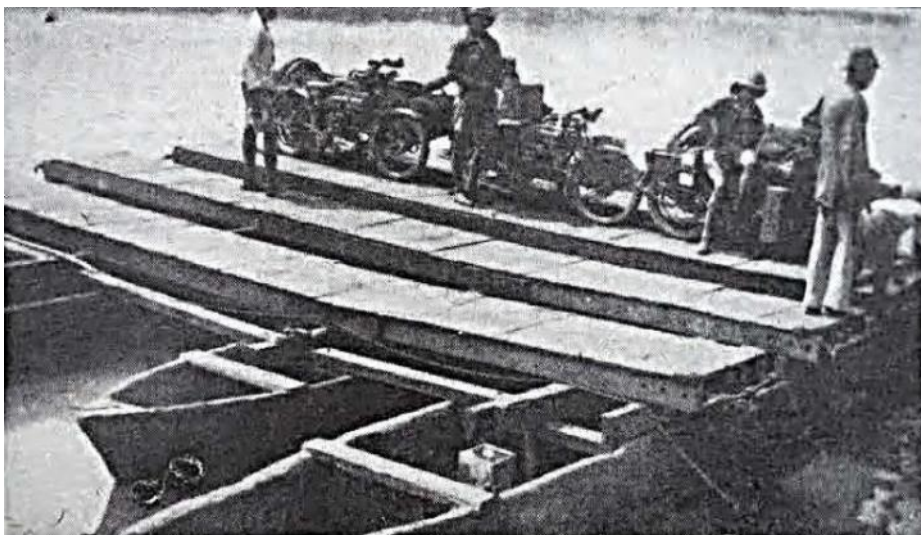
Vi startade tidigt nästa morgon och körde över gränsen till Övre Volta. Vägen var bra och vi körde 180 km till Ouagadougou. Här blev vi erbjudna att bo i ett hus som tillhörde en tjänsteman som var på permission i Frankrike. Allt verkade lugnt tills vi observerade en vakt från Främlingslegionen posterad utanför huset.

### **Floder att ta sig över**

Nästa morgon gjorde vi oss iordning för att fortsätta resan men blev stoppade av en tjänsteman som menade att inget var känt om vår närvaro. Vi talade om för honom att våra och de franska myndigheterna var överens och godkänd vår resa till Timbuktu. Trots att Ouagadougou var provinshuvudstad hade tydligen ing-

en information nått dem. Man såg på oss med misstro och vi placerades i husarest medan ett telegram skickades till Accra för bekräftelse av vårt påstående. Två dagar senare kom svaret från Guldkustens guvernör som förklarade vem vi var och vi fick fortsätta vår färd.

Under de följande fyra dagarna avverkade vi cirka 160 km per dag. Vägarna var någorlunda men vi hade svårt att ta oss över två bifloder till Volta. Det fanns inga lämpliga båtar tillgängliga att ta våra motorcyklar och sidovagnar. Sålunda fick vi improvisera en färja genom att binda ihop tre kanoter och lägga på en plattform. Vi lyckades forsla ombord motorcyklarna på plattformen, sätta oss i kanoterna och paddla över denna breda flod.



*Tre sammanbundna kanoter blir till en improviserad färja*

Vägarna blev sämre när vi kommit över sista bifloden men motorcyklarna gick bra. I den lilla byn där vi stannade för natten deponerade vi bensin för återfärden. Så småningom kom vi till samhället Mopti på floden Nigers södra strand i Touaregprovinsen Övre Volta. Vi hade tänkt korsa Niger där och sedan köra de återstående 200 km till Timbuktu. Men här blev det stopp. Det fanns inga vägar på andra sidan.

Att det inte fanns någon väg från Mopti till Timbuktu kom som något av en chock. Enda möjligheten hade varit att ta en omväg åt nordost 800 km men det var det inte tal om med tanke på tid och proviant.

Det fanns däremot en ångslup som gjorde dagliga turer 200 km uppför floden till Kabala bara några kilometer från Timbuktu. Vi valde därför att ställa våra motorcyklar i förvar hos distriktstjänstemannen i Mopti och ta båten.

*De tre tog sig till Timbuktu med båt och till häst och återkom till Mopti några dagar senare.*

Efter att noga ha gått igenom motorcyklarna återvände vi samma väg som vi hade kommit. Denna gång var mottagandet i Ouagadougou vänligt, ja till och med hjärtligt. Vi tog oss över floderna Röda Volta och Vita Volta med kanotflotte och hittade vår bensin där vi hade lämnat den.

Vi hade just kommit in i Northern Territories i Guldkusten när vi fick första problemet med motorcyklarna. För att spara på karbiden i våra acetylenlampor körde vi utan belysning i skymningen mellan gränsen och Navrongo. I det svaga ljuset såg jag inte en sten som låg

på vägen och körde över den. Stenen slog hål på sumpen på min Triumph. All oljan rann ut och svänghjulet exponerades.

#### **En originell reparation**

Nu hade vi problem eftersom det var 80 km kvar till vårt nattkvarter i Navrongo och skymningen föll raskt. En provisorisk reparation underlättades inte av att svänghjulet stack ut undertill. Med en bit av reservdäcket formade vi en improviserad sump som möjliggjorde att svänghjulet kunde rotera fritt. Utanpå lade vi en bit innerslang och band ihop det hela med rotting. Slutligen pressade vi bomullstygg som packning för att förhindra läckage. Efter en timmes jobb kunde vi fylla sumpen med olja. Så höll jag andan och trampade igång motorn. Till vår stora lättnad hölls oljan kvar i sumpen och vi kunde fortsätta färden. Reparationen höll hela vägen tillbaka till Kumasi dit vi nådde den 28 januari, 23 dagar efter vi satte av på vårt äventyr. Hela sträckan tur och retur var 3200 km men eftersom vi var tvungna att ta båten

mellan Mopti och Timbuktu hade vi kört motorcyklarna cirka 2750 km.

Vi hade räknat med en bensinförbrukning på 1,9 liter/mil per motorcykel baserat på den tunga last vi hade samt värmen. Både Rileys och min motorcykel var vardera lastade med 145 liter bensin. Vaughn lastade 75 liter bensin förutom kocken och hans köksutrustning. Dessutom hade vi reservdelar och alla andra grejor. I själva verket förbrukade vi 1,1 liter milen så vi hade mer än tillräckligt med bensin. Vår resa gjordes under Harmatan, torrperioden, och vi körde i temperaturer upp till 50°C. På grund av hetan var vi klädda i tropikhjälm, khakiskjorta och spine pad. Det senare var nödvändigt eftersom vi körde framåtlu-tade mycket av tiden med solen brännande på våra ryggar. (Spine pad, ett militärt plagg som användes av den brittiska armén när de tjänstgjorde i heta klimat - ett tygstycke utformat för att skydda ryggraden från solens värme. Effekten av solen på ryggraden ansågs vara farlig och kunde ge feber och solsting, reds anm.).

Landskapet vi körde igenom både på engelskt och franskt territorium var glest befolkat och mycket primitivt. Infödingarna, både män och kvinnor på franska sidan gränsen var oftast bara klädda i ett "fikonlöv". De var naturligt vänliga och nyfikna, och hade aldrig tidigare sett ett motorfordon. Närhelst vi stannade i en by omringades vi genast av grupper med nyfikna åskådare. Vägarna var ofta usla och det var nödvändigt att ha med reservdelar. Våra däck var skänkta av Avon men allt annat betalade vi för inklusive bensinen av märket Sphynx. Vi hade få punkteringar och bytte däck efter cirka 100 mil. Motorcyklarna gick felfritt. Problemet med sumpen var mitt eget fel eftersom jag inte såg stenen på vägen.

Motorcyklarna klarade ypperligt de svåra förhållandena och var en hyllning till brittisk ingenjörskonst. Både Zenith och Triumph levde upp till sina namn när brittiska företag som dessa och Douglas, AJS, Norton, Matchless och BSA verkligen visste hur man tillverkar bra och tillförlitliga motorcyklar och backar upp dem med förstklassig service. Det är sorgligt att denna industri har gett vika för utländsk konkurrens och att det numera är undantag snarare än regel att se en brittisk motorcykel på vägarna.

*Red översatte artikel ur  
Motorcycle Weekley 1979*

## Vem var Cecil Riley?

Några anteckningar av Ken Gasmier, påspädda av red

William Thomas Cecil Riley (1895-1961) föddes i Keresley nära Coventry som femte son till William och Emma Riley. Hans smeknamn var Tet.

Han gick på King Henry School i Coventry och sedan (1911) 3 år på internatskolan Oundle School i Northamptonshire.

De äldre bröderna hittade alla sin nisch i familjens bilföretag. Så var inte fallet med Cecil även om han från tid till annan hade en hel del uppdrag i familjeföretaget. 1913 hade Cecil gått en ingenjörutbildning och började arbeta med Percy på ritningarna för Riley 17 hp. Han jobbade även med Riley Detachable Wire Wheels, de avtagbara hjulen.

Cecil anmälde sig till militärtjänstgöring i samband med utbrottet av 1:a världskriget och skickades 1914 Frankrike. Han tjänstgjorde först som motorcykelordonans. Dessa var ofta frivilliga och kunde ta med sin egen motorcykel som de var vana att köra och fixa. Cecil blev känd som "fixarexperten" och befordrades till att hålla igång lastbilar och liknande fordon. Han var aktiv vid slaget vid Mons aug-nov 1914 för vilket han tilldelades medaljen Mons Star.

Han sökte och antogs vid Royal Flying Corps och i senare skedet av kriget fick graden temporär kapten och flög Avro 504 och MauriceFarman Biplane. Tyvärr skadade han sig i en flygolycka i slutet av sin flygutbildning men fick ändå sina "vingar" 1917.

1920 lämnade Cecil The Riley Engine Companys ritkontor och gick över till Riley (Coventry) Ltd som försäljningschef. Men vid slutet av 1922 fick han nya uppgifter. Exportförsäljningen av Riley och andra brittiska bilar hade sjunkit drastiskt i utlandet efter kriget och amerikanska bilar tog många nya marknader. Cecil fick i uppgift att undersöka vad som behövde göras. Han fick en statlig tjänst i Västafrika. För sin expedition till Timbuktu utnämndes han till Fellow of the Geographical Society i London.

Han återvände till England 1924 och blev 1926 ansvarig för provkörningar av Riley Nine prototypen innan produktionen satte igång. Sent 1928 efter totalt sex år i utlandet för att studera marknaderna återkom Cecil till Coventry och blev ansvarig för försäljningen på tropiska och andra utomeuropeiska marknader; Australien, Nya Zeeland, Sydöstra och Västra Afrika, Malaya och Indien.

Cecil var även engagerad i Rileys tävlingsverksamhet och evenemang inom The Riley Motor Club samt arbetade även för PR Motors.

Under 2:a världskriget var Cecil i Burma med majors rang. Där var han ansvarig för att ta tillvara och reparera brittiska arméns stridsvagnar. Och även japanska som övergivits i strid.



Efter kriget satt Cecil kvar i styrelsen för P.R. Motors men även i styrelsen samt vd för Gears (Burbage) Ltd i Coventry fram till sin död 1961.

P.R. Motors Ltd vad det bolag Percy Riley startade när orosmolnen tätnade för bilföretaget Riley i slutet av 30-talet. Det var helt fristående från Riley (Coventry) Ltd. Företaget specialiserade sig på växellådor av olika slag. 1966 blev företaget uppköpt av Newage Engineering Ltd och är ett väletablerat företag än idag.

## Riley Cars Archive Heritage Trust (RCAHT)

( fritt översatt: Arkivet Kulturstiftelsen Riley)

Under de senaste 18 månaderna har RCAHT säkrat ett 5-årigt hyresavtal på enhet 8 vid Coventry Canal Basin, St Nicholas Street, Coventry.

Med Covid-19-begränsningar som börjar lättas förväntas enhet 8 snart vara öppen för allmänheten i minst två dagar per vecka. Ett renoveringsprogram pågår för att göra RCAHTs huvudkontor välkommande och informativt.

En ny RCAHT-webbplats [rileycarsarchive.org](http://rileycarsarchive.org) håller på att tas fram med tillhörande arkivdatabas. Arkivmaterial från Riley Motor Club (RMC) digitaliseras för närvarande och bilderna laddas upp i databasen. Både webbplatsen och arkivet kommer att vara igång i slutet av juni 2021.

Vi kommer snart att kunna ta emot mer skänkt och deponerat material eller lån av material som ska digitaliseras. Vänligen meddela oss om du har något material som du vill ska ingå i arkivet. Vi letar också efter volontärer som kan hjälpa till med arkivet.

RCAHT har nyligen köpt en Riley Elf som kommer att användas som en del av "Classic Car Loan Project", som ingår i stiftelsens pedagogiska uppgift.

Den kopia av Percy Rileys först bil som byggts, presenterades på Coventrys Transportmuseum i november 2019 och sedan på NEC Classic Car Show och King Henry VIII-skolan där "PR" var elev.



Använd vår brevlåda - [enquiries @ riley cars archive.org](mailto:enquiries@rileycarsarchive.org) - för all kommunikation, bidrag av Riley-material, erbjudanden om hjälp i arkivet eller feedback på webbplatsen och arkivet.

Vi ser fram emot att höra av dig.

RCAHT-teamet  
genom Martin Collisson  
mobil +44 (0) 7768 327471

## Sexcylindriga Riley Mentone Saloon - A Car for the Enthusiast

Riley Mentone var en utveckling av 12 hp Riley Alpine och en förlängd version av 9hp Monaco. Sexcylindriga Mentone följdes ganska snart av Kestrel som fick folks gillande medan Mentones design upplevdes som omodern. När den lyckade 12/4 motorn (1½ litersfyran) introducerades svalnade intresset för 6:an som varit populär under första halvan av 30-talet. Det ledde till att tillverkningen av Mentone upphörde efter bara två år och en total produktion av ca 500.

Med åren har många Mentone skrotats eller byggts om till snabba specials. Idag finns bara ett 20-tal original Mentone salooner kvar i hela världen. En av dessa med chassi nr 44T 621 tillhör vår medlem Peter Ottosson.

Henry Kaye är medlem i The Riley Register och har en 1934 års Mentone med chassi nr 44T 1719. Han är frustrerad över hur lite information det finns om modellen och planerar att göra efterforskningar och skriva ihop en sammanställning över kända Mentone vagnar. Nu vänder han sig till Peter och de andra Mentoneägarna för information om deras bilar: reg nr, chassi nr, motor nr, datum för första registrering, modifieringar, originallack, färg på mattor, stolar, dörrsidor, ombyggnader/renoveringar, bilens ägare och historia, gärna med anekdoter om märkliga öden. Och så foton.

Du kan ju fundera över hur mycket du känner till om din egen Riley...

Ett av de mer bisarra inslagen i Rileys marknadsföring var att presentera två i stort sett identiska salooner på Light Six chassit; Alpine 14/6 med en 1633 cc motor och Mentone 12/6 med en 1458 cc motor.

Alpine hade presenterats på Olympia Motor Show 1930 med en vävklädd saloon och såg precis ut som en Monaco med längre motorhuv.

Vid Olympia Motor Show 1932 visade Riley upp Mentone (den på bilden) på ett 12/6 chassi. Precis som Alpine såg den ut som en något längre Monaco. Dörrar och motorhuv i aluminium, vävklädd "scuttle" (ytan mellan motorhuv och framruta/fram dörrar), tak och bakrutepanel. Stänkskärmar i stålplåt. Bilen hade en delad bakruta och "solstrålmönster" på dörrpanelerna. Senare Mentonevagnar fick hel bakruta.



*Riley Mentone 12/6 ovan med chassi nr 44T 111 är exemplaret som ställdes ut på Olympia Motor Show 1932. Riley Mentone var en fyradörrars saloon och förekom under modellåren 1933 och 1934. Den var baserad på det så kallade Short Six 44T series chassiet. Bilen hade den sexcylindrig 12/6 motorn på 1458 cc. Den var snarlikt Riley Monaco och Riley Alpine. Modellnamnet kan man anta är taget från staden Menton mitt emellan Monaco och San Remo eftersom Riley uppkallade flera av sina modeller efter fashionabla bad- och casinoorter. Förutom de två nämnda, även Deauville och Biarritz.*



Inför modellåret 1934 hade Mentone en kaross helt i metall precis som Alpine och Monaco, ekerhjul med centrumlåsning, centralsmörjsystem typ Enot's "One Shot" och lädramschassi.

För modellåret 1935 hade Mentone försvunnit ur Riley kataloger tillsammans med 12/6 motorn och Alpine modellen.

*Red*



**MORE POWER MORE SAFETY**



for the NEW **Riley** elf

Nordens största veteranbils tidning

**MUSKLER!**  
Plymouth Road Runner

**Classic motor**

**MONARK 1929:** Riktigt kvick trots bara 250 kubik. Inget övertid, inget som sticker ut. **TOYOTA COROLLA.** Världskordhojen på 38 ynka kubik: **VICTORIA PÅ HÖGVARV.**

NUMMER 3 2016 PRIS 74:90 NOK 84:90 DKK 84:90,- € 8:50 INKL. MOMS

MESSERSCHMITT PÅ PARADI!

**Lyxkojan**  
Riley Elf - Minin med extra flärd

Så mycket kostar det **Värdera bilen!** Begreppet att känna till

**Handla säkert**  
Så köper - och betalar - du på Internet **Bättre lyse!** LED-lampor trimmar din me-lykta

P1900 - Volvos plastäventyr Maserati Mistral - som vinden



## Riley Elf

### 1961 oktober

Produktionsstart med 848cc motor, inga synliga svetsfogar i karossen, kupévärme, vindrutespolare standard

### 1962

Synliga svetsfogar i karossen, koffångarhorn standard, skinnklädsel ersätter läderimitation på stolsitsarna, kraftigare synkroniseringsringar på 2/3/4

### 1963

Mk2: 998cc, dubbla bromsbackar fram

### 1964 oktober

Fjädring av Hydrolastic typ\*, membranfjäderkoppling, nyckelstart

### 1966

Mk3: dolda dörrgångjärn, fönstervevar, luftventiler i instrumentpanelen, växelpakens fjärrmanövrering förlängd, uppvärmd bakruta som tillval

### 1967

Ny utformning av framstolarna, automatväxellåda tillval

### 1968

Helsynkroniserad växellåda

### 1969

Tillverkningen upphör

\* Ett fjädringssystem för mindre personbilar, framtaget av BMC under 60-talet. Systemet inspirerades av Citroëns gashydrauliska fjädring.

Den svenska tidskriften Classic Motor nr 3/2016 hade en ljusblå Riley Elf på omslaget. "Lyxkojan Riley Elf - Minin med extra flärd". Den ägs av Jan Engwall, f.d. ordförande i Mini Club Sweden. Artikeln är femsidig, med många bilder. Bilen har ägts av vår tidigare medlem Karl Lundin i Örsundsbro.

## Elf i Sverige

|                            |  |
|----------------------------|--|
| RA 2S 1 L 244703, GHG 982, | Göran Deiving<br>Christer Granath<br>Tommy Strömberg   |
| RA 2S 3 1071936A, GJD 456, | Roger Näsval<br>Eskil Dalenius<br>Ivan Axelsson        |
| RA 2S 1 L 230202, CBM 752, | Bertil Berggren<br>Karl Lundin<br>Jan Engwall          |
| RA 2S 2 L 818862, FHB 896, | Rickard Wilson<br>Peter Hjertqvist<br>Daniel Magnusson |

## Riley Elf

Eftersom Riley- och Wolseleyåterförsäljarna fortfarande var aktiva och *badge engineering* populär, beslöt BMC att komma med ett mer exklusivt och iögonfallande erbjudande. Minin hade nu varit på marknaden i över 2 år och med de flesta marknader tillgodosedda; familjesaloonen, den kommersiella skåpbilen, pick-upen och den sportiga saloonen - var lyxsaloonen nästa steg.

Jobbet med att designa en lyx-Mini gick till Dick Burzi som hade ritat ett par Austinvagnar innan han började arbeta på Mini. Hans uppdrag var att få bilen att se mer värdig ut. Vilket innebar att han hade tillgång till exotiska material som trä, läder och krom. Två modeller gjordes.

Riley Elf var lite lyxigare än Wolseley Hornet. Båda fick en traditionell grill, i linje med utformningen av de två märkena. Grillen satt fast i motorhuven vilket gjorde det besvärligt att komma åt motortrummet. Men de flesta ägare av dessa lyxiga mini-limousiner skulle förmodligen be sin lokale servicekille att reda ut underhålls- och reparationsarbetet. Förutom den traditionella fronten var den andra betydelsefulla förändringen den förlängda bakdelen, 8,5 tum längre än standardhundkojan vilket skapade en mer praktisk baklucka än den ursprungliga Issigonis-designen. Den ökade längden erbjöd bara en bråkdel mer utrymme än standard Mini men var lättare att lasta in i.

Fenor i amerikansk stil gav bilen ett förfinat utseende, dessa avslutades med Austin Morris 1100 bakljuskuster. Fenor var redan omoderna på den tiden men Burzi satsade på retro-looken. Kraftiga kofångare som gick runt hörnen förstärkte utseendet och efterliknade den värdiga stilen hos bilar i det dyrare segmentet.

Först tillverkades några exemplar av Mark I utan skarv mellan A-panelen och främre stänkskärm. Detta visade sig vara för dyrt att producera och övergavs snart. Efter de första månadernas produktionen kom andra förändringar, inklusive kofångarhorn (tillval till mitten av 1962), ändrad stolklädsel från en skinn/tyg variant till helt skinnklädd sits med vinyl på ryggens baksida. Det enkla staget för att hålla uppe bakluckan på de

tidiga modellerna, ersattes med ett hydraulisk.

Jämfört med standard Mini var dessa bilar som små palats. Den hellånga instrumentpanelen i träfaner var försedda med handskfack på båda sidor om instrumentklustret. Annan lyx inkluderade förkromad askkopp med lock, förkromad växelspak, kupévärmare och vindrutespolare.

Den ursprungliga Mark I kom med 848cc Mini-motor och växellåda monterad på gummibussningar samt trumbromsar med en bromsback. Med de extra 100 kilona kämpade standardmotorn och bromsarna. Det dröjde inte länge innan Mark II dök upp. Här introducerades den nya 998cc A-seriemotorn och förbättrade frambromsar. 1964 introducerades Hydrolastic-upp-hängning (ett fjädringssystem för mindre personbilar, framtaget av BMC på 60-talet) som skulle finnas kvar tills bilen gick i graven 1969.

Elf- och Hornet-varianterna var hyfsat populära med totalt nästan 60 000 producerade; 30.912 Riley Elf och 28.455 Wolseley Hornet.

För att spåda på bilens dragningskraft kom alla bilar i tvåfärgsfärgutförande på Mark III modellerna.

### Riley Elf specifikationer

#### Mk I (okt 1961 till nov 1962)

Motor 848cc  
Låsbar motorhuv med upprätt grill och sidogrillgaller  
Träpanel i full bredd med handskfack  
Navkapslar i rostfritt stål  
Duofärger  
Toppöppnande bagagelucka  
Midjelist i krom  
Stötfångare runt hörnen  
Plyschmattor  
Askfat med kromat lock  
Kromad växelspak  
Dörrar kantade i rostfritt stål

#### Mk II (jan 1963 till okt 1966)

Mk II märket  
Helt ny 998cc motor  
Förbättrade bromsar  
Hydrolastic fjädring från sept 1964

#### Mk III (okt 1966 till aug 1969)

Dolda dörrgångjärn  
Vevbara fönster introducerats (3 år före resten av Mini-sortimentet)  
Nya lädersäten från oktober 1967  
Ny körriktningsspak på rattstången från oktober 1967  
Växelspaken längre bak (samma som Mini Cooper)  
Friskluftsventiler i instrumentpanelen  
Helsynkroniserad växellåda från augusti 1968  
Automatisk växellåda tillval från oktober 1967  
Senare fick Mk III:s navkapslar med Rileylogo

Totalt tillverkades 30.912 Riley Elf:

Mk I: 3.522  
Mk II: 17.816  
Mk III: 9.574

BMC ville först ge bilen namnet Imp för att minnas sportbilarna Riley Sprite (sv. nymf, älva) och Riley Imp (sv. smådjävul, rackarunge) från 1930-talet. Namnet Imp kunde dock inte användas eftersom Hillman hade registrerat det. Därför blev det Elf (sv. alf, mytologiskt naturväsen).

Elf-karosserna byggdes på Fisher & Ludlow, en karossfirma som köptes av BMC 1953.

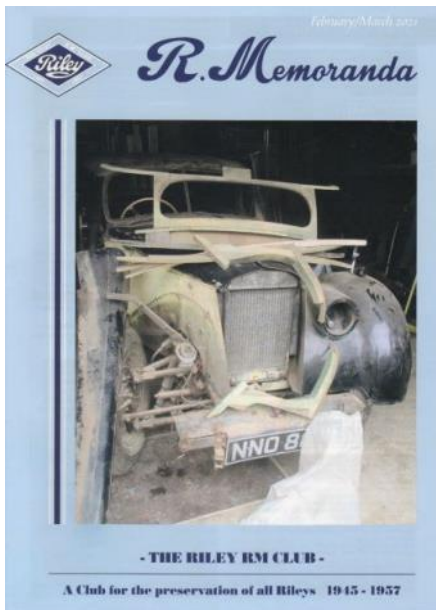
Riley Elfs chassinummerplåt förklaras nederst på sidan.

Elf/Hornet Register:  
[elf-hornet-register.co.uk](http://elf-hornet-register.co.uk)



| Märke     | Motor                 | Kaross                | Serie                               | Styrning (om inte standard) | Tillverkn nr en sekvens för alla "mini"-märken              |
|-----------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---|
| R = Riley | A = A serie 848/998cc | 2S = 2-dörrars saloon | 1 = Mk I<br>2 = Mk II<br>3 = Mk III | L = left/vänsterstyrd       | Mk I från 156851<br>Mk II från 369611<br>Mk III från 930221 |

## Andra Rileyblad



### R. Memoranda Feb/Mar 2021

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Coronarestriktionerna fick Chris Foster att börja renoveringen

#### Artiklar i urval

Nya reservdelar

Klubbens årsmöte (1835 medlemmar)

From the Internet Forum: Exhaust manifold studs /

Duotone Etiquette / Interior Trim / Late conrods in early block / Brake pedal pull rod / RM Front Hub

#### Evenemang

Riley Motor Clubs London to Edinburgh Rallt uppskjutet till 2025

RM Club National Rally 9-11 July, Thame

Riley 125 Year celebration/Motofest 2021, 5-6 June, Coventry

Riley Motor Club Victoria (Australien), National Rally 2023, Tasmanien

#### Säljes

50 RMA, Exceptional condition, £13500

54 RME, Good usable condition, £10000

49 RMA, reluctant sale, £7200

51 RMA, reluctant sale (nya knän), £9500

54 RME, drives well, not used enough, £10000

53 RMF, project half done, £3250

52 RME, 2-seater Special, £18000



### R. Memoranda April 2021

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Alan Padbury's RM utanför RMemoranda-trykkeriet

#### Artiklar i urval

Om att gå med i RM Club Group på Facebook

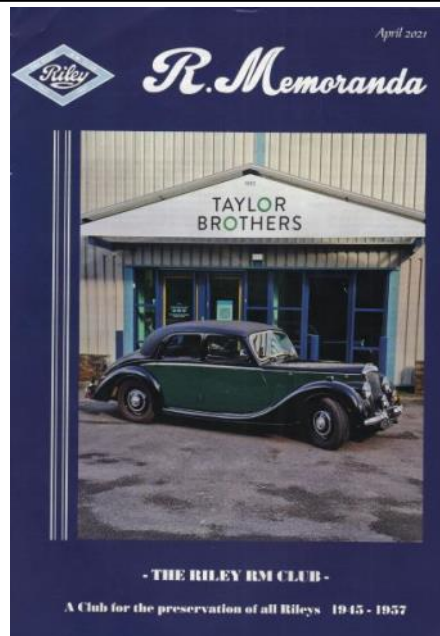
Klubbens registrator (katalogiserar alla RM Rileys) skriver om 36 S 10036 som ägs av Robin Mayes sedan 2013

Responding magnificently, Simon Bowditch renoverar sin

nys inköpta RMD i New Jersey, USA. Nu till salu pga

platsbrist

From the Internet Forum: RMA Driving tips / Horn



sounds on full lock (har hänt red också, rattsladdarnas höljen avskavda där den löper ut ur inre rattstängsörret) / Steering Wheel position / Inductive Timing Light / Fuel pipework - best material? / Positive or negative earth / 1½ front suspension cradle.

#### Evenemang... och inställda sådana

Bacchanalian Week (=köra runt till pubar en vecka och dricka öl) 12-18 July, som vanligt direkt efter National Rally

Inställt: The Practical Classics Car Restoration Show 11-13 June

Concours of Elegance 3-5 Sept, Hampton Court i samband med drottningens 95års födelsedag

#### Säljes

51 RMD, stunning but not concourse, Bowditch, £33000

55 RME, reliable and drives really well, £4000

54 RME, cabriolet special, £20000

51 RMB, very nice condition, US\$ 14000

50 RMB, genuine reason for sale, £25000



### The Riley Record 1/ February 2021

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: The Riley Cars Archive Heritage Trust has acquired a 1967 Mk3 Riley Elf and has decided to offer the car on a loan basis to young drivers through the Classic Car Loan Project

#### Artiklar i urval

The most travelled Riley Ever? Pathfinder som kördes

från Australien till 100års jubileet i Coventry 1996.

Riley clocks (se förra numret av Rileybladet)

One-Point-Five Spot Lamps

Restoration of a 12/4 Kestrel, part 1

The booklet "Q figures for 1938 cars" (lista över 300 bilmodeller där Q betyder förhållandet mellan bilens dragkraft i lbs och dess vikt i ton = ett sätt att uttrycka varje bilmodells prestanda)

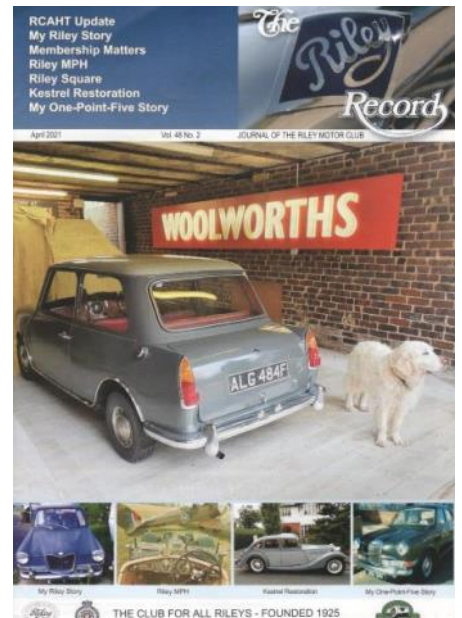
#### Säljes

Riley Elf, regularly displayed at motor shows, £5995

55 RME, fully restored, running beautifully, £15000



Kestrel restoration: Se färdiga resultatet nedan.



### The Riley Record 2/April 2021

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: The Riley Cars Archive Heritage Trust car

#### Artiklar i urval

My Riley story and also my ADO16 story

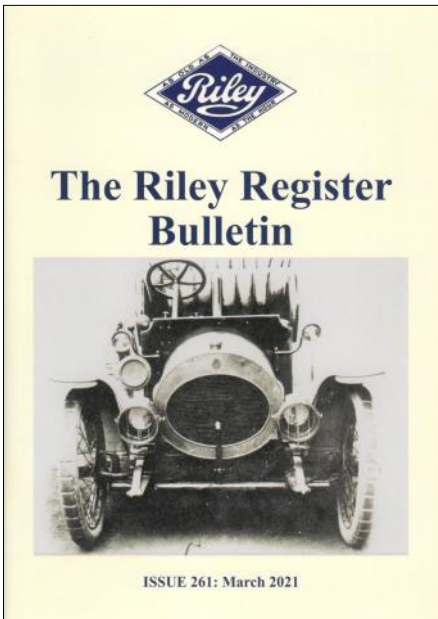
The Riley MPH

Om däck och tryck ur Riley Gazette, NSW

Restoration of a 12/4 Kestrel, part 2



Kestrel restoration: Färdig



**The Riley Register Bulletin  
March 2021, Issue 261**

Klubbens hemsida: [www.rileyregister.com](http://www.rileyregister.com)

Redaktör: John Glenn

Omslag: Front view of a 12/18 Riley showing the original Riley Cycle Co. badge.

*Artiklar i urval*

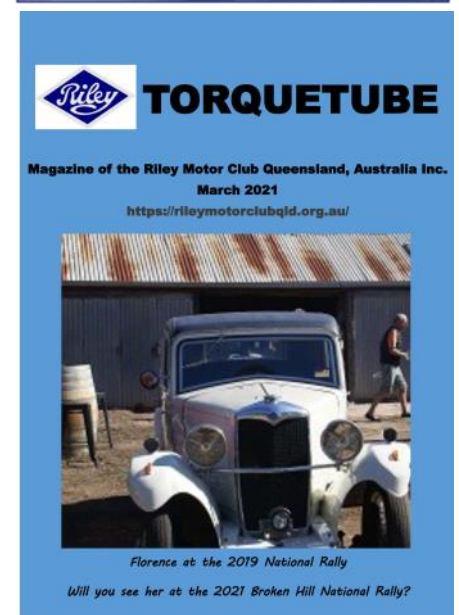
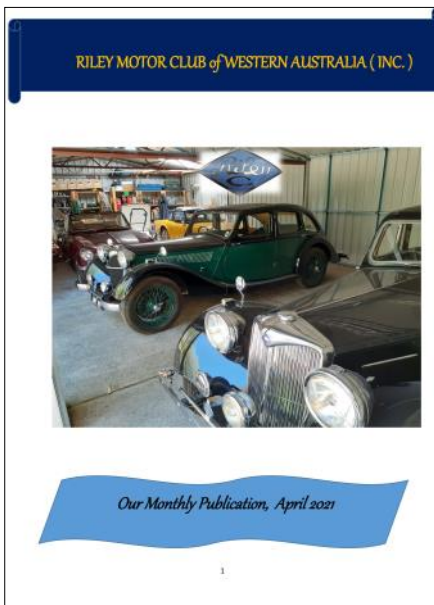
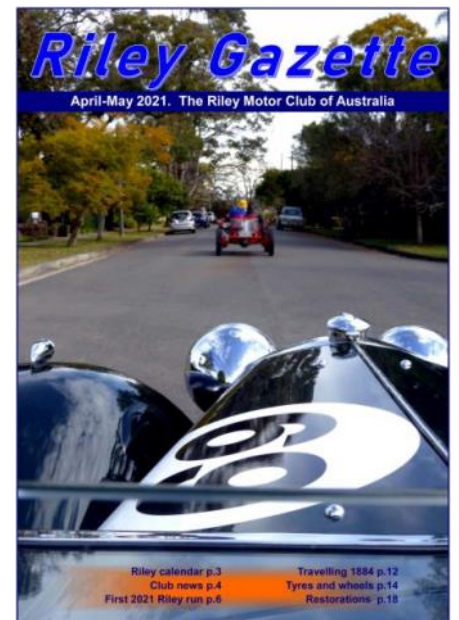
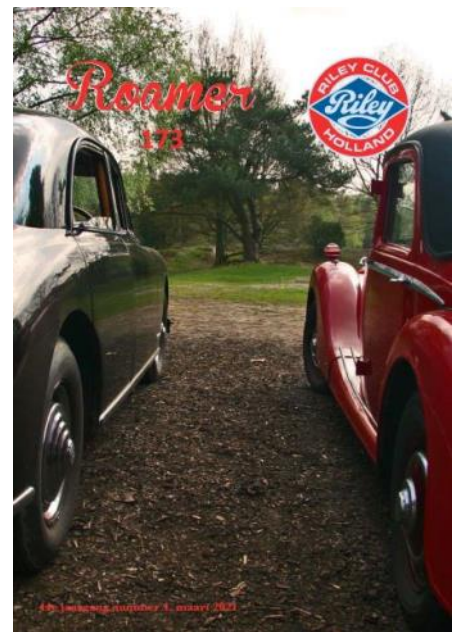
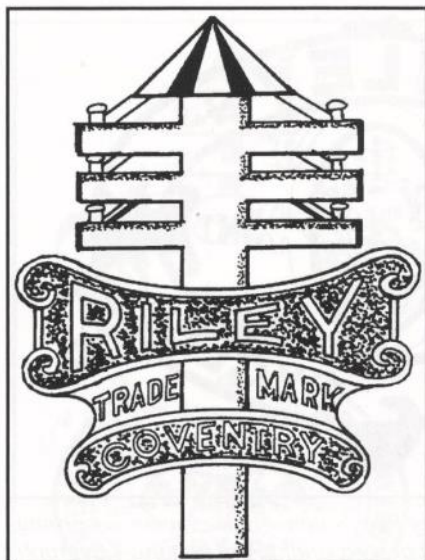
Riley (Gamecock) improvements, part 1 of 2

My Sixty-two years with Riley, by Chris Pack

The Dobbs Riley 9 Brooklands offset special

Inter-war Motor Racing Enthusiasts (Evelyn Waugh)

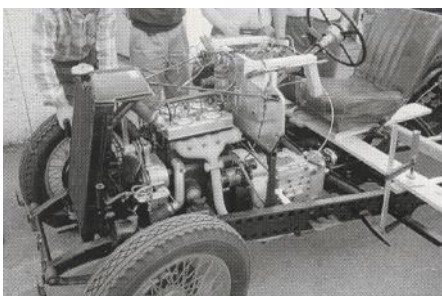
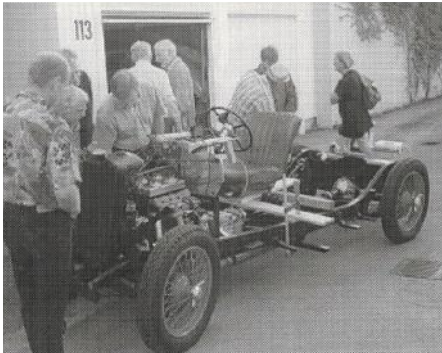
Drivers of Rileys. Kay Petre, by Adrian Smith



På vår hemsida har du länkar till alla klubbarna. Flera har sina medlemsblad där.

## Säljes

Riley Merlin 9 1936. Avstannat projekt. För mer information kontakta Ronald Pfändtner. Tel. 072-341 93 98. E-post: ronald.pfandtner@gmail.com



Chassi nr S 66 M 586. Bilder från Rileybladet 3/1997.

## Andra Rileyblad

presenterade på förra sidan. Flera kan läsas på respektive klubbs hemsida



Den Riley Lynx som länge stått på museet i Arvika såldes i slutet av mars på Bilweb Auctions för 262.000:-. Den har chassinr 6023540 och reg AXB 999 och ägdes av Göran Möllberg i Karlstad. Den importerades från England på 60-talet av Lennart Johansson i Arvika. Den finns inte med i Styles lista i boken "As old as the Industry".

## Ny medlem

331 Carina Laurell  
Saleby Antorp 9  
531 93 Lidköping  
070-659 41 27

Bil: RMA 37 S 11944, ex Lars Inge Knutsson, ex Kent Ekberg. Importerad från England 1977.

## Ägarbyte

Per Englund, medlem nr 27, har sålt sin Riley RMA 36 S 10991. Ny ägare är Paul Sellberg i Fränsta (mellan Sundsvall och Ånge). Bilens historia berättas i Rileybladet 4/1996.

Lars Inge Knutsson, medlem 166, har sålt sin Riley RMA till ny medlem Carina Laurell.

## Svenska Rileyregistrets reservdelslista

Klubben har ett lager av nya reservdelar. Nu när det har blivit krångligare att köpa från Storbritannien gör ni klokt i att kolla vad vårt lager har att erbjuda. Listan skickas per e-post till alla som önskar en. Hör av er till Erik Hamberg eller red.

Klubben har även ett lager av begagnade delar, främst för RM. Fråga Erik Hamberg eller Börje Drakenberg.



## Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida  
www.rileyregistret.org

Ordförande  
**Erik Hamberg**  
Walleriusvägen 9  
752 36 UPPSALA  
070-530 62 25  
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör  
**Torsten Grönvall**  
Kartvägen 2  
175 46 JÄRFÄLLA  
070-533 46 06  
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 erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 250 kr för år 2021. Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5 Medlemmar i utlandet kan betala till Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635 Bic: NDEASESS



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



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