



Rileybladet

2 / 2023

Organ för Svenska Rileyregistret

Nr 171, Årgång 45



Foto: Åsa Henningsson

Årsmötet på Gysinge herrgård

Nej, det blev inte som det var tänkt. Meningen var att köra med dropheaden till mötet i Gysinge, men när jag skulle köra ut bilen ur garaget en och en halv timme före avfärd så var den helt strömlös. Jag hade varit ut några gånger med bilen utan problem och även gjort rundsmörjning, kollat luften i däcken med mera. Men det hände absolut ingenting när jag vred om nyckeln i tändningslåset. Efter en stund kom jag på att skruva av batterifrånskiljaren på en av batteriets poler. Nu gick det bättre! En ny batterifrånskiljare monterades och kontrolllamporna lyste fint när jag vred på tändningslåset. Men så var det istället fördelaren som spökade. Jag fick nyligen hjälp med att byta fördelare och den kom nog en kugge fel när allt sattes ihop. Ibland startar bilen, men absolut inte den 10

juni när det var dags att köra till Rileymöte. Den "högg" bara när jag gjorde startförsök. Det fanns inte någon tid att åtgärda felet, så det fick bli modern bil till Gysinge.

När vi anlände visade det sig att det var marknadsdagar i Gysinge. Massor med bilar, massor med människor. Men vi klubbmedlemmar fann snart varandra. Torsten och Monika Grönvall hade kört hela vägen från sitt sommarviste i Sörmland i sin RMA och det var den enda Rileyn på plats. Ronald och Monika Pfändtner anlände i sin otroligt fina mörkgröna Volvo Amazon och deras grannar Håkan och Ingrid kunde visa upp sin eleganta Bristol. Deras Riley från 1935 gick av vägen förra sommaren och är ännu på reparation. Resten av oss

kom i moderna fordon: Anders och Lilian från Vejbystrand, Lennart och Ingvor från Åkers styckebruk samt Åsa och jag från Uppsala.

Vi inledde med att äta lunch på värdshuset i Gysinge, några meter från där de flesta av oss hade lyckats finna parkeringsplats. Därefter gick vi den korta promenaden till Centrum för Byggnadsvård, där det fanns möjlighet att köpa linoljefärg, fönsterbeslag, böcker om renovering av hus och lägenheter, krokare och spik samt tapeter. Alla fann detta av stort intresse och de flesta hade med sig något därifrån. De som orkade fortsatte sedan till Brandbilmuseet, som kunde visa upp ett 20-tal fordon, motorsprutor och annan släckutrustning. Ett flertal av brandbilarna var tillverkade på 1920-

Ordföranden har ordet

och 1930-talen, i många fall av fabrikat Volvo. Men där fanns även vagnar från 1800-talet som spändes efter häst.

Efter incheckning på det nyrenoverade hotellet, Gysinge herrgård (som sedan något år tillbaka ägs av Julia), kändes det skönt att gå ner till kaféet vid kanten av Dalälven och där kunna avnjuta en lokalt tillverkad "pilsner". Det var fint att sitta där och svårt att gå därifrån, men en snabb dusch krävdes innan det var dags för årsmöte, där Anders även berättade om hur Rileybladet framställs och distribueras. Varje nummer kräver ungefär 35–40 timmars arbete!

Därpå serverades en tre-rätters middag i orangeriet. Tyvärr blev det mycken väntan, men det visade sig bero på att två kockar hade blivit sjuka. Maten var det inget fel på i alla fall. Efter middagen samlades vi i herrgården där Anders visade bilder från den resa som han och Lilian gjorde i Sydafrika förra året i en lånad Riley One-Point-Five. Fascinerande! Därefter var det läggdags och tid att krypa ned i den superkomfortabla sängen.

Morgonen därpå var det frukost, vilken också serverades i orangeriet. Därefter skildes vi åt; några för hem direkt, me-

dan andra besökte marknaden eller medföljde på en herrgårdsvisning.

Gysinge bruk förvärvades av hovjuveleraren Michael Benedicks 1820 och han lät uppföra den nuvarande herrgården mellan 1832 och 1840. Arkitekt var Carl Christoffer Gjörwell den yngre (1766–1837), som bland annat ritat Haga slott. I början av 1900-talet såldes bruket till Stora Kopparberg. Herrgården var en tid pensionat och ägdes därefter av PRO i 50 år innan Julia-koncernen tog över 2022 och då renoverade hela herrgården.

Erik Hamberg



Denna industriambulans från 1941 av märket Chevrolet Special DeLuxe står på Gysinge brandbilmuseum. Den gjorde tjänst hos Nitro Nobel AB mellan 1941-1981. Bilen har en rak sexa på 85 hkr. Under de 40 åren körde den 1300 mil (325 km/år). Det är inte känt vem som byggde ambulanskarossen.

1941 tillverkades 1 miljon Chevrolet, fler än Ford och andra amerikanska bilmärken. Morgonen den 7 december 1941 anföll Japan Pearl Harbour. 8 december förklarade USA krig mot Japan. Biltillverkningen stoppades den och i februari 1942 lades produktionen om till krigsmateriel.

Den utställda ambulansen ägs idag av Nitro Nobels efterträdare, sprängämneskoncern Orica, med säte i Melbourne i Australien.



År 1820 köpte Michael Benedicks Gysinge och under släkten Benedicks ledning utvecklades Gysinge bruk till ett av de ledande järnbruken i landet. 1832 påbörjades uppförandet av en ny herrgård, skapad av arkitekten Carl Christoffer Gjörwell. Det ståtliga stenslottet i sengustaviansk stil stod inflyttningsklart 1840.

Blandat från redaktören



Jag roade mig med att se en gammal journalfilm. "Göteborg - en resa i tiden" på Öppet arkiv/TV Play. Plötsligt, sommaren 1935, seglade M/S Kungsholm in i Göteborgs hamn och vår världsberömda skådespelerska Greta Garbo steg iland och tog, får man anta, gräddfilen genom tullen och eskorterades ut till en väntande Mercedes Benz där en livréklädd chaufför (Gretas skådespelande bror Sven?) höll upp dörren. The show must go on... tänker jag.

Kändisägare är en viktig del av proveniensen kring gamla bilar. När det gäller Riley har vi Lord Mountbatten, Enid Blyton, Anthony Eden, Billy Cotton och Clark Gable för att nämna några i utlandet. Här i Sverige har vi Kar de Mumma, Martin Ljung och...

Åter till Greta Garbo Mercedesen. Kontaktade fordonsarkivet som meddelade att bilen var en sexcylindrig 1935 års Mercedes Benz 290D W18 fyradörrars cabriolet på 60 hk med chassi nr 110098. Som ägare stod Marguerite Gustavsson på Klippgatan 6 i Stockholm, hustru till Gretas bror Sven. Hon var amerikanska. 1937 flyttade hon till Hårby herrgård i Gnesta kommun och bilen fick reg D 6185. I december 1939 blev bilen avställd på grund av kriget. I juni 1947 registrerades bilen åter med nr A 35553. Som ägare stod nu konstnär Sven Gustavsson (Gretas bror) med adress Birger Jarlsgatan 71 men redan i december registrerades bilen om till B 13551 till fru Lisa Johnston på Stora Nackdala i Tumba. Här slutade jag forska.

Sven och Marguerites dotter Gray, gift Reisfield, ärvde 1990 hela sin faster Greta Garbos kvarlåtenskap på 33 miljoner dollar. Det dubbla i dagens penningvärde.

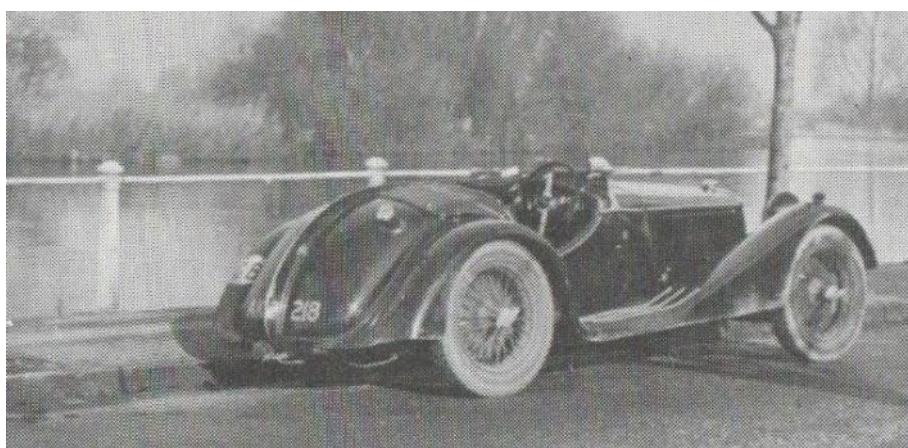
Gamle pre-war medlemmen Ronald Pfändtner har sålt sina två Rileys, en 9 hp Merlin och en 9 hp Kestrel, båda från 1936. Köpare är tidigare medlemmen Fredrik Bolander i Rosersberg.



Violinisten och Kestrelägaren Håkan Wikström spelade på kung Charles III:s kröning. Håkan spelar sedan 22 år i English Baroque Soloists. Det är inte så många kröningar som man får vara med och spela på, säger han och speciellt roligt var att kung Charles kom till repetitionen och lyssnade i en halvtimme.



Rolf och Eva Palm flög ner till Italien för att se på starten av årets Mille Miglia. Bland ekipagen återfanns en 1935 års 1½ litre Riley Sprite Prototype förd av Luca och Federico Pascolini. Bilen var italienregistrerad men det brittiska registreringsnumret satt kvar, AKV 218. Om den bilens tillkomst kan man läsa i David Styles bok "Sporting Rileys - The Forgotten Champions" sid. 63.



The prototype Sprite 2-Seater AKV 218



*Anders Backman deltog i Söderåsrallyt 10:e juni. Co-driver var dottern Catharina Backman.
I bakgrunden Wrangs Gunnarstorps slott som ägs av familjen Tornerhjelm.*



Söderströms Riley Brooklands

Chassi nr. 8024

Originalregistrering okänd

Registrering MMF 271 (Greater London) utfärdad 1949-12-09

Riley (Coventry) Ltd leveranslista till agenter visar inte detta chassinummer men 8025 levererades 17/09 1928 och 8026 levererades 29/09 1928.

Specifikationshistorik

När den ägdes av Les Brooks, var det en bil av typen Mark III med 9-tums bromsar aktiverade av Perrot-typ armar, bakdel, dörrar och brandvägg i stål, huv och underrede i aluminium, och hjul med 5 muttrar.

Motorn hade dubbla SU förgasare, BTH magnettändning, ett kromat 4-grenat avgasrör som ledde till en lågt liggande ljuddämpare.

När Les Brooks ägde bilen hade den ett grönmålat topplock av Ulstertyp försett med täckta, snedställda tändstift. Detta topplock ersattes med ett topplock av standardtyp efter att ha skadats vid en tävling på Silverstone 1960.

Den skadade huven byttes ut och en ny instrumentbräda monterades och bilen utrustades med ett kapell. Chassiförlängningarna fram försågs med en skyddsplåt.

Ägarhistoria

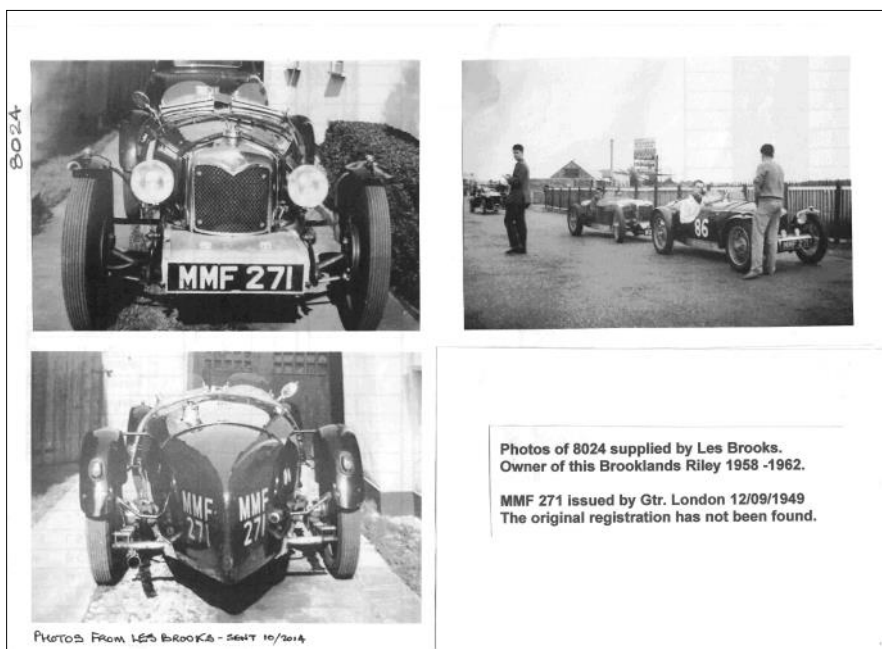
1928 – 1958 Okänd. Tre tidigare ägare antecknades i loggboken, den sista var i Catford i södra London.

9/1958 köpt av Les Brooks från Halfway House Garage för £165.

1962 såld till en Morris-återförsäljare som sålde den vidare till Dan Margulies, London för £285. Ref. Motor Sport 09/1962

1979 Söderström, Sverige.

Uppgifter ur kommande Brooklandsbok.



Som den såg ut när Söderström först köpte den



↔ Bilen efter renovering på 90-talet



Rune Möllers Riley Sprite får nytt hem i Köpenhamn

Vår medlem Karsten Wikkelø i Virum utanför Köpenhamn har köpt Kerstin Winbergs Riley Sprite. Bilen övertog hon 2009 efter sin far Rune Möller. Karsten hämtade Spriten i Borgåsund 17 april.

Spriteägaren Lennart Nilsson i Åkers Styckebruk passade på att närvara. Här tittar herrarna på spritefoton ur Runes album.

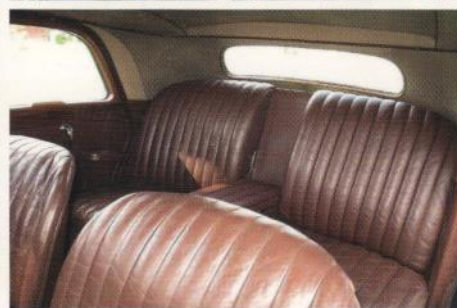


Ur Riks- lands- och stadsarkiven

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13271

490630 Reg B 9607, Stockholms län
 490630 Leg läk Sture Valfrid Tillman, Stocksund
 510302 Lindblads Motor AB, Birger Jarlsg. 41, Sthlm
 510317 Reg A 49214, Stockholms stad
 510317 Leg läk Olle Gotthard, Stockholm
 520129 Reg W 10297, Kopparbergs län
 520129 Leg läkare Olle Gotthard, Grangärde
 530422 Ludvika Bil AB, Ludvika
 530714 Reg T10491, Örebro län
 530714 Nils Bjuhr & Co, Örebro
 530819 Reg E 31082, Östergötland
 530812 Brandman Harry Bengtsson, Motala
 550518 Instruktör Bengt Jonsson, Motala
 580314 Ingenjör Lars Ohlsson, Linköping
 590317 Bilfirma Asservall & Co, Linköping
 590610 Automobilfirman Erik Johansson, Linköping
 550617 Postiljon Lennart Carlsson, Linköping
 600319 Begagnade Bildelar AB, Linköping
 590820 Överförd till BRR
 600319 Skrotad



1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 7485

510201 Reg A 20318, Stockholms stad
 510201 Industriborgarrådet Gösta Agrenius, Bromma
 661231 Överförd till Bilreservregistret
 700831 Avförd ur reservregistret
 1972 Reg AHF 294
 78-09 Anders Muhr
 09-18 John Gahm
 2019- Rejnert Jansson

Nordic Prewar Riley Register



Kære Riley ejere.

12.05.2023

Vi håber I alle er kommet godt ind i 2023 og har jeres Riley'er kørende eller i det mindste er godt på vej til det.

Dette register over Riley'er fra før 1940 er jo ikke en klub i almindelig forstand og bortset fra de, som kender hinanden godt og ses i andre sammenhænge, er der ingen samlende aktiviteter, lige med undtagelse af det årlige frokostmøde!

VI HÅBER DERFOR AT SÅ MANGE SOM MULIGT VIL DELTAGE!

Sidste år foreslog vort svenske medlem Roland Haraldsson at næste møde evt. kunne afholdes i Sverige og at det måske kunne lokke nogle svenskere med.

Det synes vi var et godt forslag og derfor indbyder vi til det syvende møde i
NORDIC PREWAR RILEY REGISTER

Lørdag d. 2. september

Mødet afholdes i David Simonsens sommerhus i Skåne.

Adressen er:

**FORSAVÄGEN 155-1,
 295 94 NÄSUM**

Hvis nogen har svært ved at finde vej, er Davids mob.tlf. 0045 31216152.

Der er ingen restaurant og derfor vil vi bestille og få bragt 'smörgåsmackor' til alle, Vi vil også sørge for noget at drikke til maden og det er derfor meget vigtigt

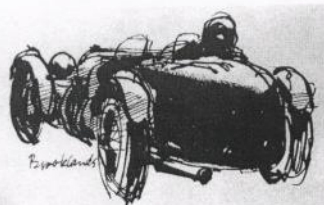
at I tilmelder jer, gerne i god tid og senest d.28.august,

enten til algren@sikkim.dk eller karsten.wikkelso@gmail.com

Efter vi har spist var det tanken at køre en lille tur rundt på grusvejene i området.

Mange hilsner og forhåbentlig på gensyn d.02.09.2023.

Karsten og Svend.



Notera
 2 sept

BILPALATSET,
 som har den största sorteringen och
 den största omsättningen.

Här nedan en prisorientering:

Märken	Årsmod.	Pris
BUICK, 4-d.	1931	1.950.-
CHEVROLET, 2-s., öpp.	1934	2.500.-
CHRYSLER, 4-d. ...	1931	1.850.-
CHRYSLER, 2+2-s. Cabr. ..	1930	1.150.-
CITROËN, 4-d., 7-s.	1930	875.-
DE SOTO, Airflow, 4-d. ...	1934	4.900.-
DODGE, 4-d.	1933	3.000.-
FORD, 2-d., 4-cyl.	1932	2.000.-
FORD, 2+2-sits. Cabriolet	1934	2.500.-
NASH, 4-d.	1931	1.875.-
RILEY, 2-d.	1933	1.800.-
VOLVO, 4-d.	1931	1.450.-

Som synes bra vagnar till exceptionellt låga priser.

Är Ni spekulant på en god, begagnad bil, Åk upp till S:t Eriksgatan 117! Vår stora försäljarepersonal skall utan förbindelse från Eder sida på bästa sätt stå till Edert förfogande.

AUTOMOBILPALATSET
 Sveriges största utställning av
 begagnade bilar.
 S:t Eriksgatan 117. Tel. "Bilpalatset".

Annons i Dagens Nyheter
 20 februari 1936

Backvägenträffen på Møllegården i Åkarp 14 maj

Hej Anders, hoppas allt är väl. Det var kul att läsa om sydafrikaäventyret! Jag har pysslat en del med min bil och kört en hel del. Den är verkligen rolig att köra då den känns riktigt sportig. Ska köra min dotter och hennes kompisar till skolbilen i juni då hon valde Rileyn framför Jaguarerna. Har även hjälpt Mølstad att få hans Drophead att gå som den ska.

Svante



Vincent övningskör högerstyr. Ett plus om han söker jobb som brevbärare.

Hej, ett femtiotal vänner träffades i Åkarp förra helgen där vår insomnade bilklubb en gång startade. Många dök upp i trevliga fordon och jag och Magnus körde vår Rileys. Notera övnings-skylden bak då min son Vincent körde och jag åkte bredvid. Gick strålände och Rileyn fick väldigt uppmärksamhet. Magnus hittade min bil här för väldigt många år sen strax bredvid verkstaden som låg bakom huset där vi nu träffades.

Svante



Här kommer Magnus Mølstad i en drophead som importerades av Christer Ahlin 1994 och som Magnus köpte 2004.

Om när Magnus Mølstad lyckades köpa Bea Göranssons (numera Svantes) bil går att läsa i Rileybladet 1/1995.

Red



Berit, Magnus och deras kylflänsförsedda drophead

Detta är ett bildband (60 foton) från vår Backvägenträff den 14 maj 2023 med rekordmånga deltagare, 29 entusiastbilar och MC samt 50 medföljande entusiaster. Det blev en härlig dag med fullt program. Efter att alla anlänt blev det fika med frågor om bilarna till Entusiasterna och utdelning av Backvägenpriset 2022 till Christian Ottergren med sin Morgan 1952. Därefter vidtog valet av årets pristagare som blev Hans Gunnar Andersson med sin Jaguar XK 120 från 1954. Lunchen följdes av att alla vandrade runt och beundrade bilarna. Mötet började klockan 0900 och avslutades cirka 15.30. Tanken med Bildbandet är att försöka fånga den härliga atmosfären och därför blev det många bilder. Tack alla ni som kom och gjorde dagen så fantastisk! Välkomna tillbaka nästa år!

Lars Weibull



Morgankontingenten



Svenska Rileyregistrets höstmöte - Köping 9 september

Inbjudan till SRR Hösträff lördagen 9/9 2023 på Bil- och Teknikmuseet i Köping.

Besöksadress:

Bil- och Teknikmuseet
Glasgatan 19A
731 30 Köping

Museet i Köping är alltid sevärt och i år har de dessutom en specialutställning för MG:s 100-årsjubileum. Det är en intressant samling MG de har ordnat ihop med klubben.

Vi samlas vid museet kl 11.30 och parkerar på en för oss reserverad plats utanför museet. Meddela om bil.

Senast kl 11.45 går vi tillsammans till restaurang Skeppshandelns Stenugnsbageri. Det är cirka 250 meters trevlig promenad i gamla Köping.

Lunch äter vi kl 12-13 och sedan går vi tillbaka till museet. Kostnad för inträde är 100 kronor för vuxna

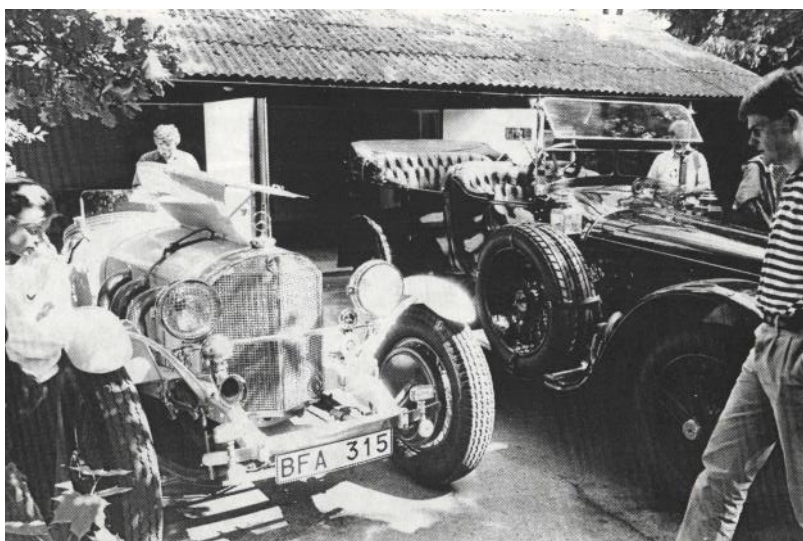
Där kan vi få lite extra information innan vi själva går runt och studerar lite

mer. Museet stänger kl 16 men ni kan naturligtvis lämna tidigare om ni vill se mer av Köping, handla lite eller bara åka hem tidigare.

För frågor och anmälan om deltagande, både till lunch och museum kan ni ringa mig. För anmälan helst en vecka innan till mobilnummer 0708 937603.

Välkomna!

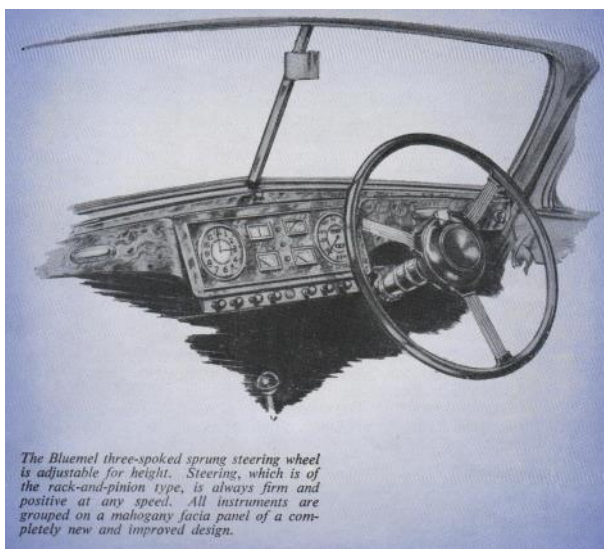
Lennart Nilsson



Kopia på ett foto av Per-Börje Elg daterat 15 juni 1991. Svenska Rileyregistret gör då besök hemma hos Bertil Lindblad i samband med klubbens årsmöte. På bilden syns Bertil Lindblads Mercedes SKK från 1929 och Panhard Levassor X18 från 1912.

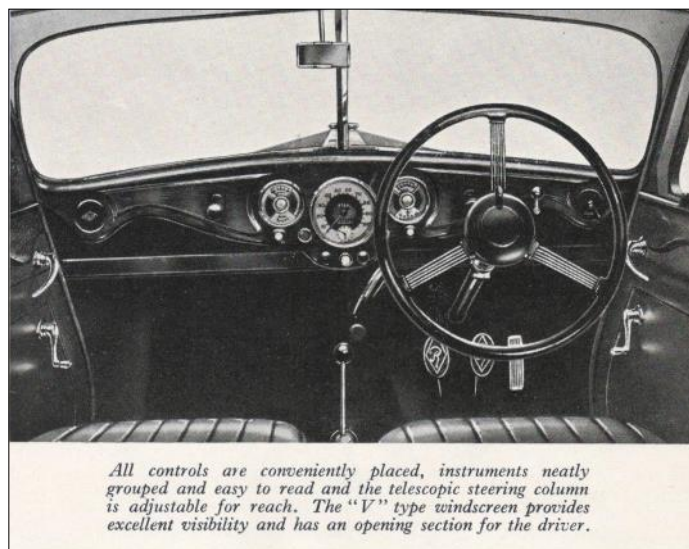
Dessa bilar, och 100 till, finns nu utställda på Bil- och Teknikmuseet i Köping. Här finns också den 8 liters Bentley vars förste ägare var Bentley Motors Ltd:s ordförande Woolf Barnato. Den såldes sedan till affärsmannen Torsten (inte Ivar) Kreuger 1932. Torsten Kreuger deponerade den hos Tekniska museet i Stockholm och nu står den alltså i Köping. Bilen är troligtvis den Bentley 8 liter som är i mest orört skick av alla 78 som finns kvar av totalt 100 som tillverkades åren 1931-32.

RM Rileys ratt vid leverans från fabrik



The Bluebel three-spoked sprung steering wheel is adjustable for height. Steering, which is of the rack-and-pinion type, is always firm and positive at any speed. All instruments are grouped on a mahogany fascia panel of a completely new and improved design.

Ur broschyren
NEL 138 23/63 (62637) 2/50-30

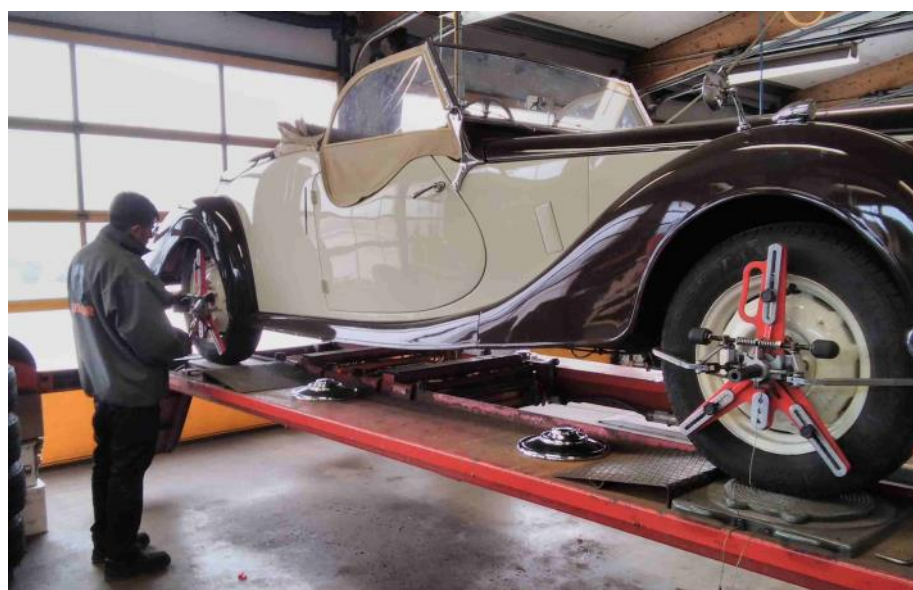


All controls are conveniently placed, instruments neatly grouped and easy to read and the telescopic steering column is adjustable for reach. The "V" type windscreen provides excellent visibility and has an opening section for the driver.

Ur broschyren
NEL 75 23/20 (52087) 12/47-10

Hur levererade Rileyfabriken sina RM bilar när det gäller ratten? Här syns broschyrbilder med båda varianterna; en med en eker klockan 12 och en med ekrar klockan 10 och 2. Läser man på Riley RM Forum säger de flesta att en ratt med eker klockan 12 är att föredra eftersom det är lättare att avläsa instrumenten. Frågan kvarstår.

Camber, caster och kylarbyte



I Rileybladet 4/2019 berättade Erik Hamberg om sitt kylarbyte. Han kunde ta ur och sätta i kylaren utan att ta bort kylargrillen. Det kunde inte vi. Erik berättade att Kylarfabriken Uppsala tog en månad på sig att byta ut kylarpaketet. Vi gick till Kristianstad Kylarrenovering AB. De tog en vecka på sig, och ändå beställde de själva kylarpaketet från en tillverkare i Tyskland.

Den 19 maj tog Anders tåget till Malmö för att hjälpa sonen att montera nya kylaren och (jobbigast) att skruva tillbaka grillen.

Så när allt var ihopsatt hällde vi vatten i kylaren och körde motorn till 82 grader för att se hur det blev när termostaten öppnade. Då rann vattnet snällt igenom kylaren utan tendens att samlas i övre delen och spruta ut genom överloppsslangen.

Redaktörsonens Roadster slet däcken väldigt snett och alla egna justeringar gjorde inte mycket nytta. Körde sålunda till en professionell hjulriktare. Bilden nedan visar hur det såg ut när han var i farten. Vi får se om det hjälper.

Red



Kranbild ur den engelska RM klubbens reservdels hemsida:
www.therileyrmcentre.co.uk
 ”The spares service for the Riley RM”
 som de skriver.

Framtidens bil enligt Raymond Loewy 1950

Hur bilen kommer att se ut om 10 eller 15 år är inte "bara någons gissning", som allmänheten ibland förleds att tro. Nästan varje designer som ansvarar för formen på morgondagens bil har en ganska bestämd uppfattning om hur dess utseende kommer att bli. Det är sant eftersom designers redan arbetar med planer för 1954 eller 1955.

Det är osannolikt att det blir någon plötslig eller skarp förändring. Vad vi, på stylingavdelningen hos Studebaker och hos Raymond Loewy Associates, har i åtanke är bildesign som uttrycker rörelse, även när fordonet står stilla, med linjer som tyder på fordonets iver att resa snabbt och långt. Detta är grundtanken bakom bilen som visas på omslaget till denna tidning och i ritningen som

visas inuti. Designen skulle vara speciell tilltalande för den sportige mannen, den ungdomligt sinnade, friskluftsentusiast och morgondagens "raketåldersbefolkning". Den inbjuder individen att sätta sig bakom ratten och bege sig mot de breda, höghastighetsmotorvägar för vilka byggplaner redan har ritats. Det är sant att denna bil - en cabriolet med ett infällbart tak - innehåller många funktioner som kan anses vara lyxiga och därför inte avsedda för masstillverkade bilar. Men det representerar en trend mot den typ av bil som kommer att ersätta dagens fyra- eller tvådörrars sedaner. På omslagsbilden framgår tydligt "en bil i rörelse" design av fronten i form av en trippeltorped. Framskärmarna är torpedformade, liksom motorhuv, med infällda strålkastare för att

skydda från skador. Luftintag finns främst på de tre torpederna för att kyla både motor och bilens interiör. Bakre delar av stänkskärmarna - eller ska vi kalla dem hjulskydd - smälter gradvis in i karosslinjerna. Hela designen är avsedd att komma bort från bullrig styling. Flera bilmärken som nu finns på marknaden är tydligen produkter av vad jag betraktar som "geléform-skolan för design."

Morgondagens bil kanske innehåller idéer som får mycket uppmärksamhet idag. Till exempel förefaller det mig som att plexiglastak är opraktiska. Två personbilar försedda med dessa tak har legat till grund för mina slutsatser: det första taket var av klar plast som överförde solens värme till en obehaglig nivå och det andra, en tonad plast, skapade ett obehagligt ljus. En utveckling av Pittsburg Plate Glass Company testas nu av flera företag. Det är känt som Golden Glass, och kan visa sig vara lösningen.

Sedan är det frågan om motorn ska vara där bak eller behållas på sin nuvarande plats. Placeringen av motorn är inte mitt problem förutom att vi måste designa bilen runt motorn var den än är placerad. Egentligen är fördelarna för antingen framre eller bakre placering inte något större diskussionsämne och argument för och emot har förts under ett antal år. Bilen kommer förmodligen att behålla motorn fram så länge som folk föredrar det. Vissa tillverkare kommer kanske att erbjuda modeller med motorn bak redan före 1960. Vår tanke är att trenden går mot en effektivare bensinmotor; enkel, kompakt, ekonomisk, istället för att ersättas med gasturbin eller någon annan typ av framdrivning.

En annan kontroversiell punkt är belysning. Det verkar inte råda några tvivel om att polariserat ljus är önskvärt eftersom ett strålkastarsystem av den typen skulle ge mycket starkare och effektivare belysning än det nuvarande systemet. Problemet har varit kostnaden för att införa polariserat ljus. Föraren av en bil som inte är utrustad med ett speciellt visir för att minska bländningen från de starkare polariserade ljuset skulle bländas helt. Men svaret kan ligga i ett nytt patent hos Polaroid Corp. Enligt detta patent skulle standardstrålkastarna lämnas intakta och en extra enhet, med polariserat ljus monteras där fram och slås på när man möter en annan bil. Då skulle extraljuset tändas och de vanliga strålkastarna släckas av föraren av bilen som är utrustad med detta. Ett polariserat visir skulle fällas ner, med eller utan



automatik, framför förarens ögon när en annan bil närmar sig. Visiret är avsett att minska bländning för föraren av bilen med polariserat system med cirka 50 %.

Om båda bilarna hade utrustningen skulle lamporna framstå som enbart ljuspunkter, men ändå skulle belysningen vara tillräcklig för båda. Att slå av visiret till normalt läge skulle släcka extraljuset och tända de vanliga strålkastarna. Detta system erbjuder ett billigt sätt att konvertera från det nuvarande systemet till det nya. Enheten och visiret finns ännu inte på marknaden, men kan förväntas inom rimlig tid.

Som visas på omslaget skulle vår framtidsbil rymma tre personer fram och två bak. Detta ger en mer strömlinjeformad form, samt bekräftar det faktum att baksätet på de flesta bilar inte används mycket. Baksätena skulle vara bekväma, breda och av den justerbara flygplanstypen. Instrumentpanelens kontroller skulle vara infällda av säkerhetsskäl och diskret utformade för att undvika ett överdrivet "jukeboxutseende".

Speciellt med denna bil är frånvaron av konventionella stötfångare. Framtill har den stötfångaren inkorporerats i karosdesignen, med krockzoner. Detta förenklar designen och kan göras utan att öka fordonets vikt. Liknande skydd av den bakre änden kan uppnås genom användning av skyddsplåtar.

Hjulbas är ofta ett argument. Vi menar att hjulbasen inte behöver förkortas för att få en längd som gör det lätt att parkera och manövrera. Istället skulle karossen förkortas för att uppnå mindre

överhäng på hjulbasen. Förbättrad fjädring kommer hand i hand med denna förändring. Ju mer kompakt bilen är desto lägre kan den designas när det gäller tyngdpunkt och höjd över vägen upp till den punkt där ytterligare minskning av vägfrigången skulle innebära faror från föremål sex eller mer tum ovanför vägytan.

Kromytor kommer att minska i morgondagens bil men kommer förmodligen aldrig att helt upphöra. Det är inte heller absolut önskvärt eftersom allmänheten gång på gång har bevisat att den vill ha krom. Om det inte finns på bilen kommer köparna att lägga till krom i form av tillbehör och extra prylar av dålig design. Så det är bättre för designern att hantera kromdetaljerna själv, och göra det bra. Han kan minska antalet gallerförsedda luftintag, kylargrillar och backspeglar. Krom kommer att användas mer sparsamt och inte som ofta nu, klottra ner bilen.

Huv och fönster blir lägre, en designmetod i riktning mot lätthet och förbättrad sikt. På vissa bilar idag är huven så hög att många förare inte kan se vägen en bit framför bilen. Ännu större glasyltor kan förväntas för att uppnå förbättrade sikt. De senaste glastyperna kan formas för att hjälpa designern att producera nästan vilken typ av styling som helst. Ett speciellt glas, genom vilket en elektrisk ström kan passera utan användning av eltrådar, möjliggör en vindruta som håller borta is, snö och imma.

Förbättrade bromsar talas det om. Det kan t. ex. vara av typ skivbromsar, som används framgångsrikt på dyrare bilar.

För närvarande är kostnaden oöverkomlig för bilar i den populära prisklassen. Ökad säkerhet är viktig och massproduktion kan sänka tillverkningskostnaderna till en nivå där fler bil kan dra nytta av fördelarna.

Några av de nya enheterna eller nödvändiga förbättringar i befintlig utrustning som verkar finnas i korten är, enligt vår mening: (1) Förenklad luftkonditionering; vissa tillverkare inom kylområdet arbetar redan med detta problem. (2) Hydrauliska eller elektriska system för att tillhandahålla pålitliga sätt att höja eller sänka fönster, för att flytta framsätet framåt eller bakåt. (3) Bildörrar med en booster som skulle dra in dörren halvvägs så att förare och passagerare lätt kan nå det inre handtaget för att stänga den utan att luta sig långt ut ur bilen. (4) Skjutdörrar kan komma så småningom och dessa kan vara elektriskt eller hydrauliskt styrda, åtminstone i de dyrare bilarna. (5) Fler förenklade prylar, och möjligen en minskning av antalet eftersom det förmodligen finns för många för närvarande. Detta skulle tendera att stoppa en trend mot större, kraftfullare batterier.

Dörröppningar kan så småningom sträcka sig högt upp i taket för lättare i- och urstigning. Här är det stora problemet tätningen. Sådana dörrar blir inte praktiska förrän de kan göras vattentäta, speciellt i övre kanten. En annan sak är att om vatten samlas och sedan fryser, skulle dörren vara svår eller omöjlig att öppna. Men även här kommer problemet utan tvekan att lösas.

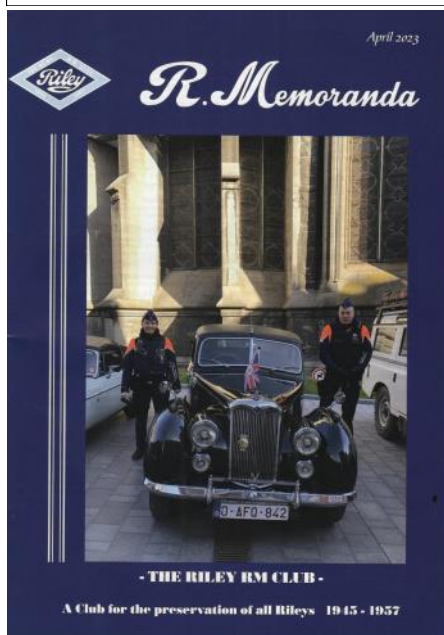
Justerad Googleöversättning



Under Loewys tidiga designperiod på 1930-talet var det nya modet strömlinjeformen. Han formgav industriprodukter som pennvässare (1933), ånglokomotivet PRR S1 (1934) och Studebaker (1950) i just droppform. Raymond Loewy, född 1893 i Paris, död 1986 i Monaco, var en av 1900-talets mest kända industridesigner. Loewy tillbringade större delen av sin karriär i USA, där han kom att influera många viktiga aspekter av amerikansk kultur. Bland hans mest kända bidrag märks Shell-, Exxon- och BP-logotyperna, Greyhoundbussarna, Lucky Strikepaketet och Studebaker Avanti.



Andra Rileyblad



R. Memoranda April 2023

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: To increase its efficiency the Belgian traffic police has just equipped itself with a Riley.

Artiklar i urval

Spares ordering system update

Riley RM Club Photo Archive (finns på RM Forum)

New Workshop Manuals: Braking System and Drophead

Country groupings	Numbers October 2022	Numbers March 2023
Total overseas	374	335
Total active membership	1656	1509
Total percentage	22%	22%
Australia	63	53
New Zealand	18	18
USA	55	52
Canada	9	9
Scandinavia and N.Europe		
Sweden	11	10
Norway	9	9
Denmark	2	1
Finland	2	1
Latvia	1	1
Germany and boards		
Germany	46	43
Czech republic	1	2
Poland	2	1
Netherlands	42	37
Belgium	15	13
Switzerland and borders		
Switzerland	7	9
Austria	5	6
Liechtenstein	1	1
Spain and Portugal		
Spain	4	4
Portugal	5	3
France	25	22
Italy and Malta		
Italy	8	6
Malta	1	0
Republic of Ireland	27	24
Other countries		
Guernsey	3	3
Jersey	1	1
India	2	1
Japan	2	1
South Africa	2	2
Zimbabwe	1	0
Sri Lanka	2	1
Mauritius	1	1
Thailand	1	0

Antal medlemmar 2023: 1509

Riley RM series brochure & information database

Workshop Manual Section S/Dhd

Spares update

RM Club Internet Forum synopsis: Front door self locks /

RMB thermostat & housing / Spin-on oil filter element /

RME trafficator trim panel / The Riley RM Club Deve-

lopment Plan (Hur ska vi verka som klubb? Hur ska The Riley RM Club och The Riley RM Centre Limited samarbeta. Hur ska reservdelstillverkningen organiseras?)

Evenemang

RM Club National Rally, 7-9 July, Taunton Racecourse
Pennine Weekend, 6-8 October, Walshford, Wetherby

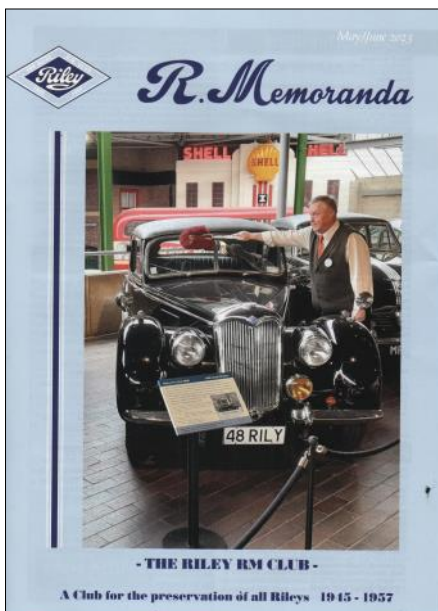
Advertisements

RMH 56, very solid, £7.000

RMF 53, a very appealing sound example, £15.250

RME 54, roadworthy, valve gear noisy, £3.000

RMA engine, £1.000



R. Memoranda May/June 2023

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: A member of staff tends to the 1948 Reinbolt & Christie-modified RMB donated to the National Motor Museum at Beaulieu by New Zealand RM Club secretary Jim Welsh

Artiklar i urval

Riktlinjer i samband med dödsfall av klubbmedlemmar
Welsh Weekend 14-17 April 2023

From the Internet Forum: Windscreen wiper cable /

Braking and tyre pressure / Not starting from cold? /

Mystery hook / Piston rings / 1½ instruction book / Win-

dow weather strips/seals

Technical Topics :Getting the dashboard clock working

Evenemang

Australian National Rally 2024—Riley Motor Club

Queensland "Sub Tropical Extravaganza" May 13-19, 2024

Pennine Weekend, 6-8 October, Walshford, Wetherby
RM Club National Rally, 7-9 July, Taunton Racecourse

Säljes

RMH 56, very solid, £7.000

RMF 52, excellent condition, £18.000

RME 54, rolling chassis, bodyless, £5.000

RMF 54, for sale by rileywidow, £12.500

RM Photo Archive

På Riley RM Club Forum finns nu Riley RM Photo Archive med bilder på alla 3000 kända RM Rileys. Arkivet är ordnat efter registreringsnummer oavsett om det är ett engelskt eller utländskt. Gå in på <https://www.rileymclub.org.uk/forum/> Om du inte redan registrerat dig, gör du det där. Medlemskap i The Riley RM Club krävs.



The Riley Record 2/April 2023

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Nyligen avlidne Nick Lloyd med hustru Denise i deras Brooklands Special

Artiklar i urval

Two-Point-Six Register

Klubben har nu 532 medlemmar

Riley Elf restoration

My life with "mother" (en RMF)

New spares

One-Point-Five Activities

For sale

RMF 53, very smart, £15.250

RMF 53, arvegods, bud

One-Point-Five	126
Elf	60
RME	41
RMB	29
RMF	29
RMA	28
Control	26
Pathfinder	24
LMB	22
Two-Point-Six	15
Kestrel (BMC)	14
RMD	14
RMC	13
Other models	91

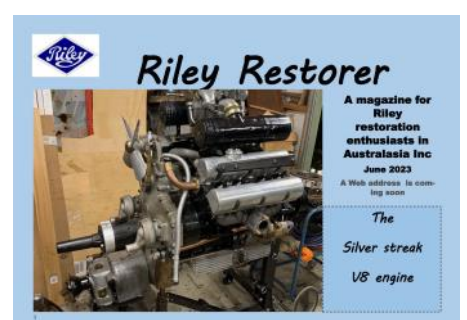
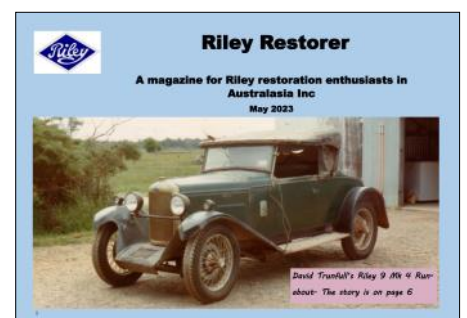
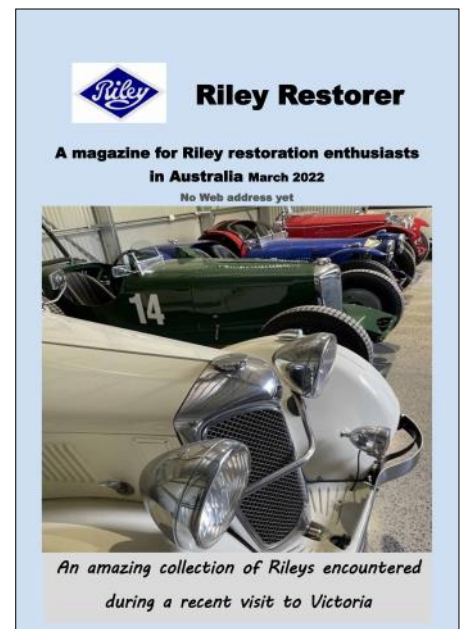
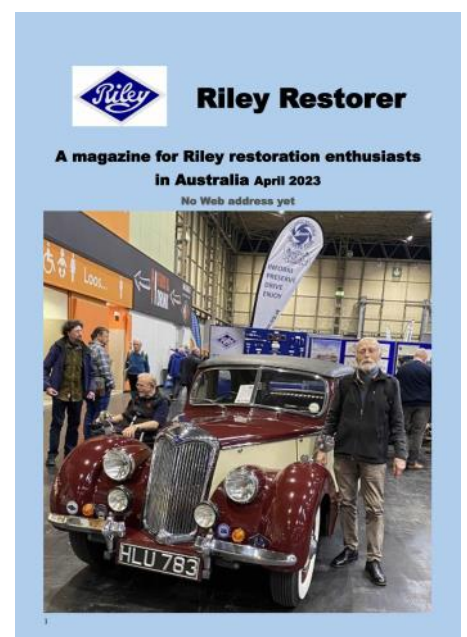
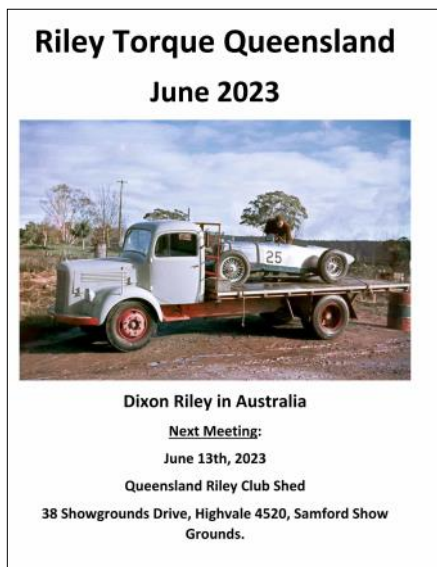
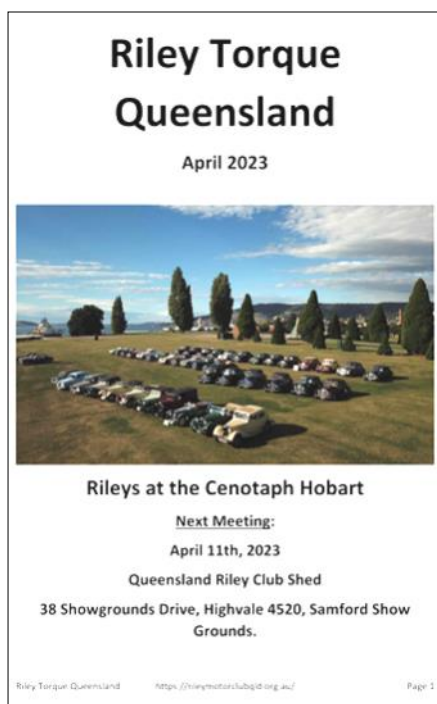
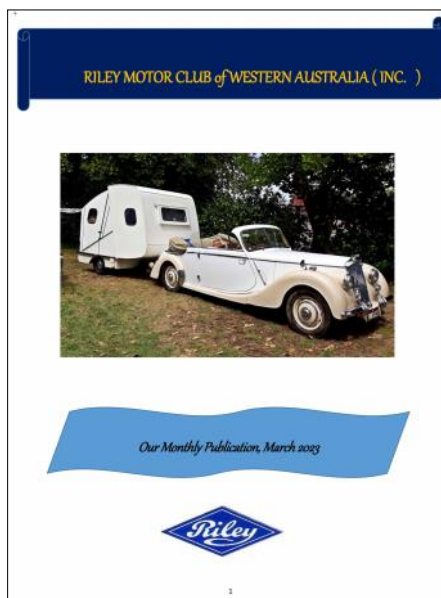
MHRFs Nyhetsblad PåVäg nr 2 2023

Nyhetsbladet PåVäg är en del av medlemsnyttan. Det är även en viktig informationskanal för att nå ut med nyheter som berör och påverkar människorna bakom det rullande kulturarvet. PåVäg publiceras på mhrf.se samt skickas till klubbarna via e-post/Klubbinfo.

Innehåll:

- Obs! Motorhistoriska dagen 6 juni
- Obs! Här träffar du MHRF nästa gång
- TS ser över ansökningshandlingar för ursprungskontroll
- Ett avsked och två välkommen
- Nöjeskörning utomlands?

MHRFs årliga försäkringsbroschyr bifogas detta Rileyblad.



Avlidna

En av våra medlemmar från klubbens startår 1978, Per Nyström, Karingön avled den 27 juni, 2022. Per skrev i Rileybladet 1/2017 om resan till Spanien 1972 i sin Riley Roadster.

Hasse Carlsson i Kilafors avled den 24 augusti 2022. Han gick med i klubben 1995 och hade en Riley 4/68.

Sigvard Bogg i Mora avled den 25 augusti, 2022. Han gick med i klubben 1998. Sigvard lät renovera den Riley 1½ liter som en gång ägdes av den brittiske ambassadören i Stockholm. Sigvard Bogg och bilen presenterades i Nostalgie nr 9/2010.

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**

Säljes



For Sale - 1953 RME 21312

Looking for good new home. Low mileage and good running condition. Right hand drive. Red leather seats. Nice interior and woodwork. Car in very good condition including body and timberwork. New tires and plenty of new and used parts.

Original Workshop Manual, Brooklands Books 1940-1945, 1945-1950 and 1950-1955. Riley RM Club Magazine R. Memoranda from 1917 up to now.

Has been kept in heated garage for 50 years and used only in good weather conditions.

Reluctant sale due to age (my).

Jan-Bertil Jeppsson
S. Västkustvägen 86
234 34 Lomma, Sweden
Mobile +46 (0)706 46 29 46
E-mail: jan-bertil.jeppsson@xenex.se



Per Nyströms Riley Roadster 1950 säljes

Kontakta Pernilla Söder (Pers dotter),
070 732 61 52

Köpes

Söker en original domkraft till RM.
Om någon har en omklädningssats för yttertak och eventuellt en 2,5L reservmotor i ok skick är jag även intresserad av det. Andra delar i bättre skick kan också vara intressant.

Svante, Lund
Tel/SMS 0733-36 48 32

Söker startvex till RMB
CG Lind, Tel/SMS 073-096 13 07

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 VEBBYSTRAND
070-14 14 551
anders.vejby43@gmail.com

Fordonsinspektör och
försäkringsamordnare
Lennart Nilsson
lnilsson@me.com
070-893 76 03

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2023.
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

ISSN 2004-447X (Print)
ISSN 2004-4451 (Online)