

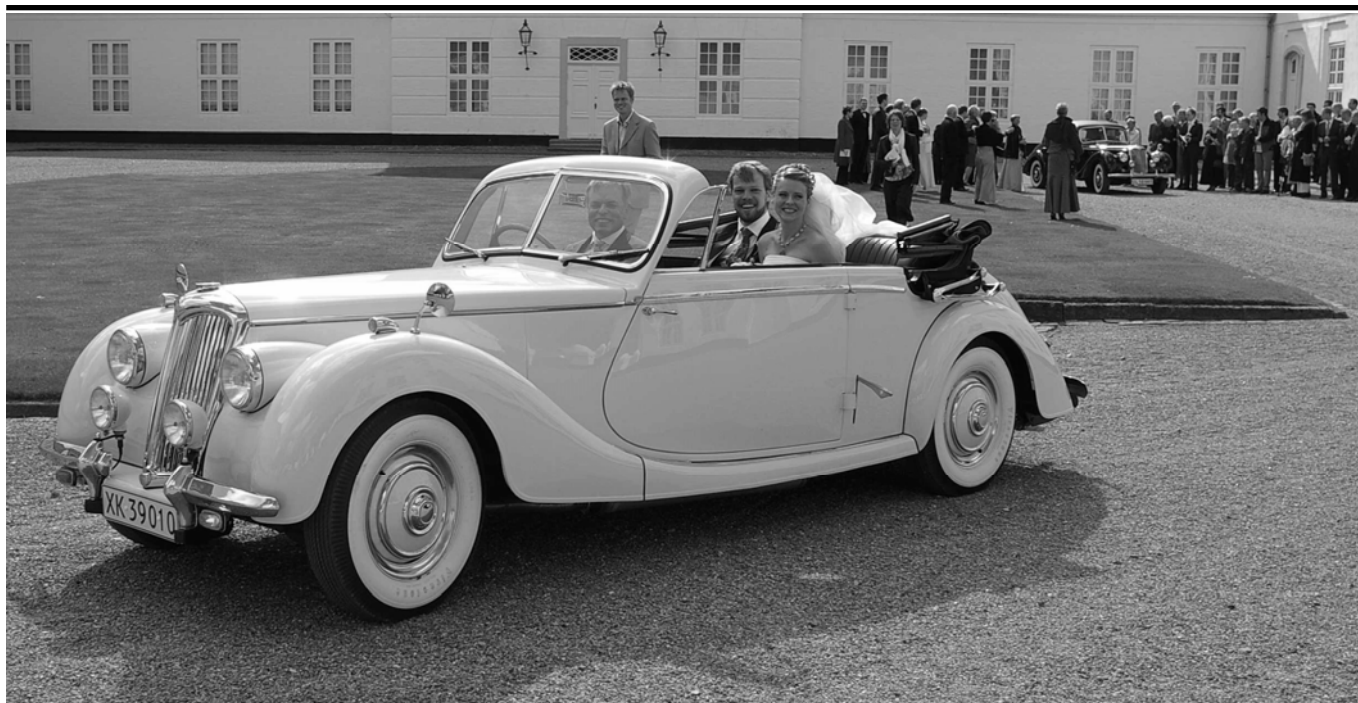


RILEYBLADET

Nummer 3, 2005

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 27



Kære Red. Når du modtager denne email er I færdige med jeres årsmøde på Øland. Det havde jeg gerne deltaget i. Desværre er tiden efterhånden det vi mangler mest af. Kærligheden til vore to Rileys er dog ikke berørt deraf. Du vil se af fremsendte billede at vi havde en god bryllups weekend i Gråsten, Danmark, for nogle måneder siden, hvor vi havde begge vore Rileys igang. Billedet er fra Gråsten Slotskirke. Det er den 9 april og det er min ældste datter der bliver gift. Chaufføren kender du. Vi har ikke dekoreret vor RMD, da den er så flot i sig selv. Du ser vor RMF i baggrunden. Stor hilsen , Heine Askaer-Jensen.

En glimt av Bill Boddy

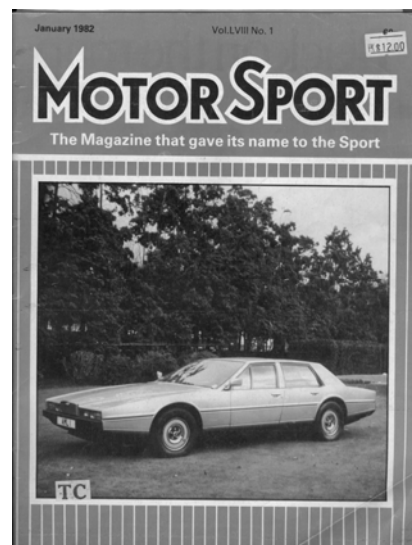
Bäste herr redaktör,
Tusen tack för ännu ett elegant och innehållsrikt Rileyblad, och för annonsering av sammankomsten hos Nanna och mig. Det var trevligt att träffas på Øland och trevligt att se så många andra gamla vänner. Jag var dessvärre långtifrån i form för social samvaro. Med huvudvärk och feber tillbragte jag det mesta av tiden i baksätet av Per Lindsons utomordentliga Rover. Även festmiddagen måste jag hoppa över och fick heller inte tillfället att vara passagerare i "the editorial car", som William Boddy på Motor Sport skulle ha uttryckt det.

Det minder mig om at jeg en gang har mødt Bill Boddy. Nästen. Det er nu 17-18 år siden tror jeg. Jeg var på en englandsrejse med en gammel ven (arkitekten Svend Algren, gammel Rileyentusiast, som i øvrigt er din nabo

på den anden side af Sundet. Med en god stærk kikkert kan du muligvis få øje på hans mørkerøde Aston Martin DB 2/4 udenfor et hus på Nordre Strandvej). Rejsen gik ud på at indlevere en MG-motor med kompressor til reparation hos en mekaniker et sted i det sydlige England. Vi rejste i min kones fine Volvo 245, krydsede kanalen med en færg fra Belgien og landede i Dover meget sent om aftenen.

På vej ind i landet fik vi idéen at prøve at finde frem til Brooklands som ingen af os tidligere havde set. Men det var ikke let i mørket, og vi havde ingen anelse om hvad vi egentlig skulle holde udgik efter. Der var ikke andet at gøre end give op, forsøge at sove i bilen og ellers vente på dagslyset efter at have fundet en lempelig parkeringsplads.

Forts. sidan 5



Ett dammigt nummer (januari 82) av Bill Boddy's MOTORSPORT som red plockat fram ur gömmorna. Av prislappen framgår att det kostade 12 Hongkong dollar.

Tasmanienrallyt 2005

The Riley Motor Club of Australia med sina regionala klubbar i staterna New South Wales, Victoria, Queensland, ACT (Australian Capital Territory), Sydaustralien och Västaustralien turas årligen vid påsk om att arrangera ett nationellt rally. Red hade nöjet att köra 4000 km från Sydney till Perth i en RMB och delta i rallyt där 1985 och deltog även i Canberramötet 1979. Om bägge har skrivits i Rileybladet. Vår medlem Peter Hocking skrev i Rileybladet om det dramatiska rallyt till Alice Springs år 2000. Men nu till Tasmanienmötet påsken 2005 dit Peter och Jacquie Hocking i Perth körde och sände in följande rapport.

Min hustru Jacquie och jag hade tänkt delta från Perth till Tasmanien i vår totalrenoverade 1938 års Kestrel 16/4. Den hade blivit färdig, registrerad och besiktigad veckan innan, men problem i sista minuten gjorde att vi istället fick ta vår trotjänare Reggie, en 1949 års RMB. Eftersom jag använder den i dagligt bruk hade jag inga betänkligheter med att köra den till Tasmanien och tillbaka. Men helt odramatiskt blev det dock inte när, på morgonen för avfärden, remskivan till vattenpumpen lossnade och slet sönder fläktremmen. Vi kom iväg 24 timmar efter Chris och Wendy Gilbert (2½ l Rhineboldt and Christie Dropheadkopia), Bill och Anne Peasley (RMD) och Rowland Palmer (RME). Ett stort tack till Cliff Goodman för lånet av en remskiva till vattenpumpen som hade ett kilspår vilket min remskiva, som jag kört med i 10 år fram till den morgonen, inte hade!

Efter byte av olja, filter och tändstift, en ordentligt omgång med fettsprutan, tvättning och polering kom vi iväg sent på eftermiddagen, tisdagen den 1 mars och övernattade i Coolgardie 300 km hemifrån, och nådde på andra dagen ikapp de andra i Eucla efter en 900 km lång färd.

På torsdagen hade vi nått Ceduna (1974 km) utan bekymmer förutom att Bill hade slangproblem i däck. På söndagen, den 6 mars, nådde vi Ballarat (3448 km) utan vidare vanskligheter. Därifrån var det korta 175 km till Melbourne för att nå färjan *Spirit of Tasmania* som går till Devonport på



Reggie på Tasmanien.

Tasmaniens nordkust. I Melbourne träffade vi 90 andra Rileys som kom från alla delar av Australien. När vi nått Port Melbourne hade vi avlagt 3622 km utan problem förutom att behöva skruva åt stötdämparfästena, vilket jag gjorde i Poochera i Sydaustralien. Bilen gick bättre och bättre för varje dag och mellan Coolgardie och Balladonia hade vi en bensinförbrukning på 1,06 liter/mil. Lyckligtvis körde vi i kölvattnet efter en kallfront så att färden över Australien blev behagligt sval förutom första dagen ut från Perth.

I Port Melbourne förenades vi med Richard Creed (BMC Kestrel) och Peter Galvin och Wendy (RMA) som hade lämnat Perth i sina bilar föregående söndag och som hade haft mycket varmt väder över den trädlösa Nullarbor slätten. Bilearna hade varit som bakugnar och Richard hade dessutom haft oturen att köra på en känguru och skadat ett motorfäste som de sedan fick lagat i Melbourne. Och så Roger Giltrap (RMB) som hade lämnat Perth efter oss och kom till Melbourne på eftermiddagen via Horsham. Där var även Cliff & Beryl Goodman (RMB), Jim & Glenys Runciman (15/6 Kestrel), Greg och Jill Axford (RMB), Roger Blowers (RME), Bob Smillie (1.5) och Brian Gannon (12/4 Falcon) som alla skeppat över sin bilar med en biltransport.

I motsats till klubbarrangemangets två veckor på Tasmanien hade vi bara tid för en vecka och vårt program blev lite annorlunda än alla andras. Vårt första anhalt blev Moina varifrån vi körde till Cradle Mountain och mötte de andra deltagarna igen. Vid Cradle Mountain beslöt vi oss för att vandra tillbaka till Ronny Lake och haffa bussen där, men vi gick vilse och vår planerade 45 minutersvandring blev till 2 timmar – inget mot Greg Morris som tillbringade 11 timmar på berget!

Vi körde från Cradle Mountain mot Strahan på Tasmaniens sydvästra hörn genom rena vildmarken och av misstag kom vi genom ravinen Hellyer Gorge och trodde vi skulle få bensinstopp men kom i sista stund till ett ställe vid namn Waratah som hade en pump. I Strahan bodde vi på ett förtjusande Bed & Breakfast ställe och Reggie (bilen) fick en välförtjänt vilodag. Från vårt fönster hade vi en fantastisk utsikt över hamnen, havet, Rileys och rileyägare.

På fredagen tog vi en heldagsutflykt med båt till Macquarie Harbour, en djup fjord, för att besöka Sarah Island, en av de första brittiska straffkolonierna på Tasmanien, och även Gordon River med dess orörda vildmark och tropiska skogar med den mäktiga furan Huon pine (*Lagarostrobis franklinii*). Träden

kan bli 40 meter höga och över 2.000 år gamla.

Så, från Strahan färdades vi via Queenstown till Hobart på sydkusten. Terrängen var obeskrivligt backig och vägen slingrade sig, och även om vi bara körde 313 km tog det i stort sett en hel dag att komma till Hobart. Men Reggie uppförde sig oklanderligt. På söndagen den 13 mars körde Jacquie och jag för att se på, den en gång så fruktade straffkolonin, Port Arthur. Det var obeskrivligt och nog höjdpunkten på vår resa. (skriv "Tasmanien – en blodig historia" på din dators sökmotor och läs om Port Arthur i Dagens Nyheters nätupplaga. Red.) Från Hobart körde vi till Tasmaniens äldsta stad, Richmond, där vi fann en modell av Hobart som det såg ut 1820 samt en vacker stenbro byggd 1836 av straffångar.

Det tog inte så lång tid att köra till Launceston. Vägen var bra och avståndet endast 220 km. På vägen såg vi för första gången andra gamla bilar som inte var Rileys, en Alvis Grey Lady, Wolseley 6/80, ett par Austin Seven, en fantastisk Rolls Royce från början av 20-talet och ett antal amerikanska förkrigsbilar från 20- och 30-talen. Sannolikt Tasmanian Vintage Car Club som var ute på tur. I Launceston bodde vi på Kilmarnock House, byggt på 1890-talet och besökte bilmuseet där vi bl a såg en Frazer Nash från tidigt 30-tal utställd som när den hittades i en lada, en Austin 1800 utility (unik för Australien), en Riley RMB och en Riley Imp.

Resan tillbaka till Perth skedde utan incidenter och vi kom hem fem dagar senare, ca 6 på kvällen, söndagen den 20 mars efter att ha tillbringat sista natten i Norseman 750 km från Perth. Förutom att jag spände stötdämparfästena i Poochera på utresan och förgasarlänkarmarna, och bytte ett tändstift, i Adelaide på hemvägen, gick bilen problemfritt. Chris hade heller inga problem, och än så länge har jag inte hört att Greg eller Rowland haft problem på returen till Perth. På det hela taget tycker jag att kontingenten från Västaustralien skötte sig väl. Nästa år rally i Queensland!

Vår Kestrel blev alltså inte klar till rally men jag är faktiskt väldigt glad att ha gjort resan i vår RMB. Vi skeppade



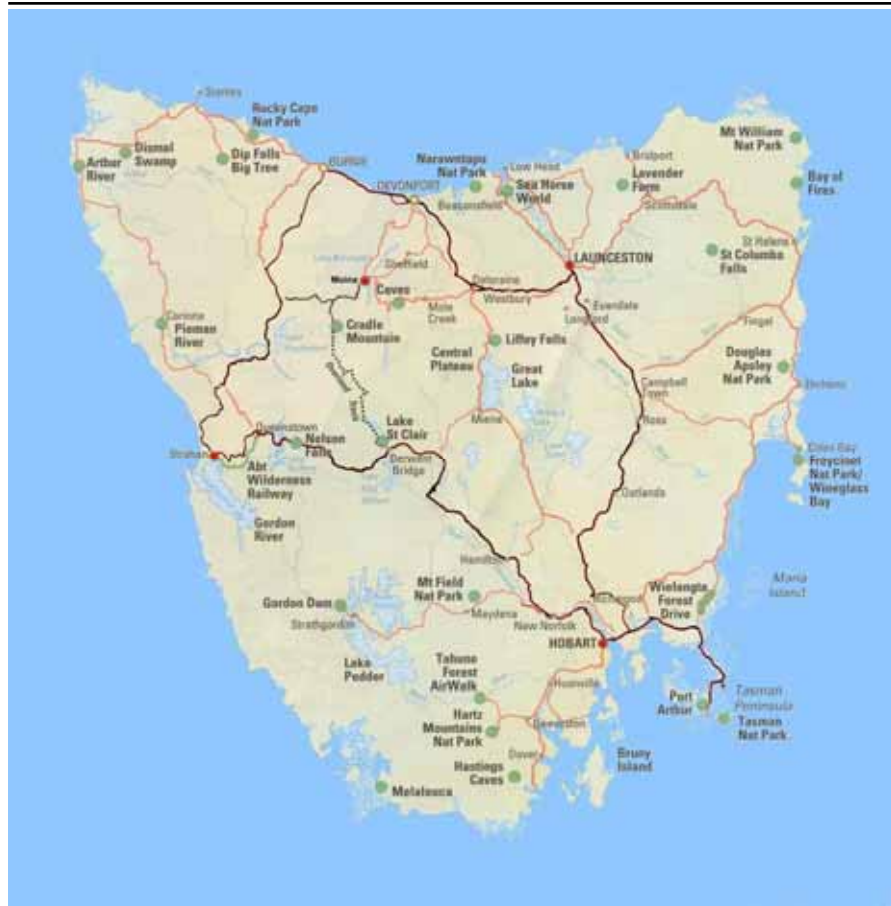
Resvägen inritad.



Några av alla de Rileys från hela Australien som skulle med färjan till Tasmanien.



Rileys på färjan.



Tasmanien. Resvägen inritad.



Port Arthur byggt 1830 för att hålla britternas värsta straffångar.
När anläggningen övergavs 1877 hade drygt 12.500 fångar
avtjänat sina straff i Port Arthur.

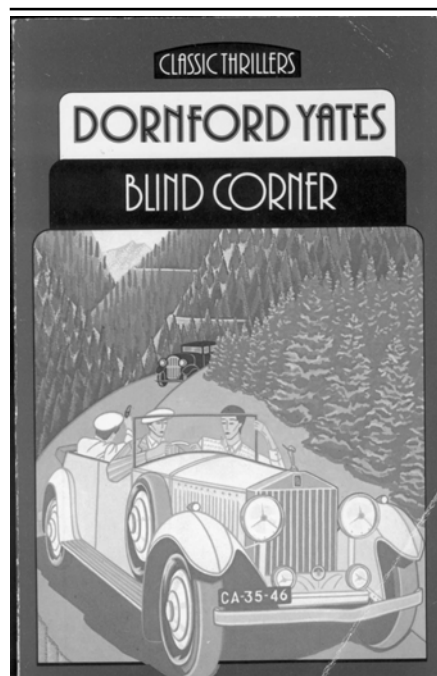


Bilden tagen på återresan vid Kimba i Sydastralien, tidigt på morgonen.

den bilen till England till 100-års jubileet i Coventry 1995 och på något sätt kändes det rätt att bilen skulle genomföra ännu en storslagen resa, nu till motsatta sidan av jordklotet.

Totalt körde vi 8.387 km med en genomsnittlig bensinförbrukning på 1.16 liter/mil. Som bäst var förbrukningen 1.05 liter/mil mellan Norseman och Coolgardie och som sämst 1.42 liter/mil mellan Madura och Eucla. Den längsta dagssträckan var 902 km mellan Coolgardie och Eucla.

Peter Hocking



Richard Chandos är på väg hem från Frankrike när han blir vittne till ett mord. Han lovar den döende mannen att se efter dennes hund, enär dolt i hundens halsband finns hemligheten kring en stor skatt. Tillsammans med sina vänner kör Chandos iväg till slottet Wagensburg i Österrike där skatten finns gömd. Det går snart upp för dem att de inte är ensamma i jakten efter skatten och vad som började som ett litet äventyr övergår i en strid för livet.

"In Yates' books a gentleman would rarely consider travelling in Europe without taking a pistol although he had little need for a passport"

Först utgiven 1927. Översatt till svenska och utgiven 1930 under titeln "Sista utvägen".

Forts. från första sidan

Snart kom det svage morgenlys og fuglekvidder. Åbnede bildøren og så at parkeringspladsen havde en grov betonbelægning. Historisk beton! Vi var havnet på ikke mindre end en del af the Campbell circuit, viste det sig. Vi ud i en fart, banede os vej gennem et tæt skovparti, og efter en kort stund fik vi øje på den enorme gamle mosbevoksede banking bag et højt stængsel. Et utroligt næsten uvirkeligt syn som man aldrig glemmer.

Området bag stængslet var naturligvis privat og ved morgen-picknicken i bilen overvejede vi hvad vi kunne finde på for at komme ind. Det var en lørdag, så vi regnede ikke med at der kom nogen man kunne bede om hjælp.

Efter en stund kom dog alligevel en bil, og som i et eventyr havde den en vintage racing car med sig på et slæp. Førenden kom frem til os og konstaterede at vi måtte være sande entusiaster som mødte på denne tid om morgenen, selv havde han troet at han skulle blive først til the day of the Brooklands Reunion.

Vi forstod at det nu var klogt at ændre rejseplaner, for her var nu mulighed for at overvære et stort spektakel. Og stort blev det. Jeg skal ikke gå i detaljer med det, men du ved jo at englændere ikke er glade for afspærringer, så derfor kommer man som tilskuer altid tæt på spændende mekanik og spændende folk. Jeg kom f.eks. med i et gäng som fik til opgave at push-starte John Cobbs fantastiske Napier-Railton.

En spændende dag, og af og til så man et glimt af Bill Boddy vandreende omkring mellem biler og folk, mod forventning tilsyneladende lidt ensom. Måske har mange svært ved at nærme sig en gigant.

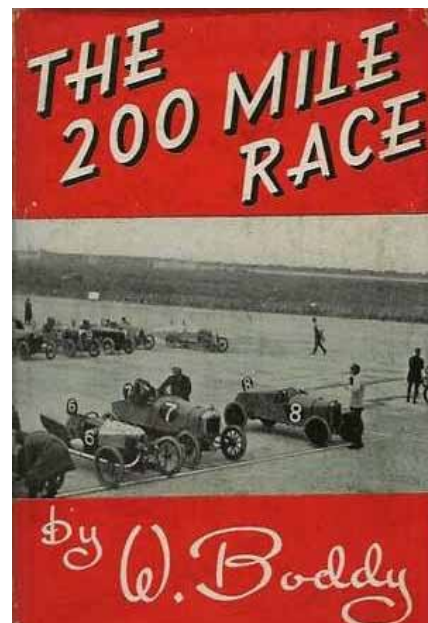
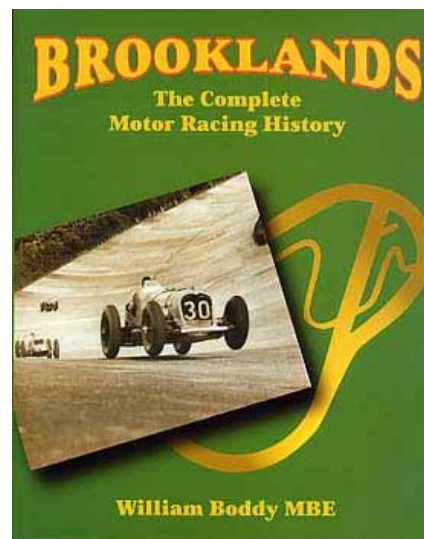
I museumsbutikken havde Svend købt hans bog The History of Brooklands Motor Course 1906-1940, og om eftermiddagen på vej mod parkeringen så vi igen mr Boddy, men denne gang i samtale med en gammel dame som sad i en græsklädt skråning. Svend gik frem til dem for at få forfatterens autograf i bogen, og jeg gik videre for at hente bilen. Kom tilbage med bilen, stoppede ca 10 meter fra de tre personer i gräset for at vente på Svend. Damen peger da mod bilens front og råber til mig: Your



Bill Boddy anländer till The Surrey Vintage Vehicle Society i augusti 2004 som co-driver i en sällan skådad vagn, en öppen 1940 Triumph Dolomite.

lights are on! Jeg råber tilbage at bilen er en Volvo som er omfattet af svensk sikkerhedstankning, lygterne kan derfor ikke slukkes. I can come over and kick them, if you like! Jeg skulle måske have taget imod hendes tilbud. Resten af rejsen blev vi mødt af modkörende bilers blinkende lygter. Hvem var damen? En god ven til William Boddy, kunne Svend oplyse, hun styrede banens kontor dengang det for alvor begav sig.

*Hermed de bedste hilsner fra
Peter Ottosson*



Bill Boddy besökte Brooklands för första gången i sin ungdom på 20-talet och blev snart ett permanent inslag vid banan som hade byggts 1907 av en förmögen godsägare. Här tävlades det och bilindustrin testkörde sina bilar fram till 1939 när kriget satte stopp för verksamheten. Marken användes sedan av flygvapnet och därefter vidtog industrietablering. Delar av den historiska banan har dock överlevt tillsammans med flera restaurerade byggnader fulla med racerbilshistoria.

Renovering av en Riley RMA – del 4

En renoveringsberättelse utöver det vanliga. Här följer fjärde delen av Lars Stavmars kunniga, lätt filosofiska och underhållande redogörelse av sitt rileyrenoveringsprojekt.

Restaurering av karossstommen

Så dags att ge sig i kast med karossstommen. De flesta trädetaljerna, som var aktuella, finns i "Spares and Price List", men jag ville försöka tillverka det mesta själv. Även om flera bitar var illa åtgångna, borde de gå att kopiera eller i några fall reparera. A-stolparna med tillhörande detaljer hade jag dock ingen chans att själv klara av, då jag inte hade någon duglig modell. Väns-terstolpen fanns bara kvar som fragment och för övrigt var det frågan om komplicerad bearbetning. Genom reportage i Rileybladet och Erik H fick jag kännedom om Ingemar Edlund i Stora Mellösa, som åtog sig att ta fram en sats A-stolpar. Jag tyckte det kändes tryggare att ha en leverantör inom räckhåll och räknade med att på köpet få goda råd kring det förestående arbetet. Det fungerade över förväntan, ty då jag hämtade mina A-stolpar fanns även Eddie Lidholm, som har avverkat ett par Riley-renoveringar, på plats. Jag lämnade Stora Mellösa fullproppad med nyttigt kunnande och tyckte jag hade fått lite mer fast mark under fötterna.

Kevin Gilmartin hade tipsat mig om att E.A. Nilsson Trävaror AB i Bro hade stort urval av lämpligt virke. Det de har att erbjuda är amerikansk ask av hög kvalitet. Tjänstvilligt hjälpte man mig att få ihop en sats med lämpliga dimensioner och längder.

Förklaringen till att jag vågade mig på att själv tillverka karossdetaljer är att jag har en granne, Stig Boquist, som är scenograf i film- och underhållningsbranschen och kunnig i diverse hantverk och intresserad av gamla prylar, inkluderande min gamla Riley. Framför allt, han innehar en välutrustad snickeriverkstad. Här finns förutom bandsåg en präktig universal träbearbetningsmaskin med planhyvel, fräs och cirkelsåg, som kan ställas i höjdled och dessutom kan vinklas mot bordet. Här finns en mindre universalmaskin, diverse elhandverktyg, tvingar, stämjärn m.m. Februari år 2001 tillbringade jag till

stor del i denna verkstad och lyckades komma helskinnad ifrån umgänget med för mig från början obekanta maskiner.

Det föll sig naturligt att börja med syllarna. De gamla syllarna var i dåligt skick, men dock så formriktiga att de kunde kopieras. Enkelt uttryckt skall två plankor limmas och skruvas ihop till en vinkelprofil. Den vertikala plankan dock vinklad och skarvad vid B-stolpen. Jag valde att här använda mig av ett resorcinolbaserat lim (Aerolite). Det är speciellt lämpat för träkonstruktioner och ger höghållfasta och vatten-



Paneler och fästen för A-stolpar samt bakre hjulhus inkl. bagagerumsdurk färdig-svetsade för min del. Plåtexperten får fixa bakskärmsanslutningar och C-stolpar.

motståndskraftiga fogar. På grund av att det är lätthanterligt, är det uppskattat av bl.a. båtbyggare och används av vårt lokala båtvarv, som blev min inköpskälla. Det består av ett vitt pulver, som rörs ut i vatten till vällingartad konsistens. Den här vällingen kan förvaras i sluten burk i veckor. Som hårdare fungerar myrsyra. Man stryker ett skikt av lim på ena fogytan och hårdare på den andra. Fogytorna förs samman och sätts under lätt tryck, så att de garanterat kommer i kontakt med varandra. Hårdar vid rumstemperatur över natten.

För skruvförbanden använde jag mig av den moderna, djupt gängade krysspårskruven, den s.k. SPAX-skruben. Ett otillåtet avsteg när man skall restaurera en gammal bil, tycker kanske en

renlärig fundamentalist, men jag har några bra ursäkter. Den gamla klassiska träskruven, försedd med spårskalle, finns ej längre i handeln. Krysspårskruven är betydligt lättare att dra. Dock spelade den här skruven mig ett spratt vid hopfogning av syllarna. Skruvhålen förborrades givetvis; frigående hål i den övre plankan. Skruvarna smordes lätt med olja enligt rekommendation av Ingemar Edlund och drogs åt hårt. Dagen därpå ville jag kontrollera att skruvarna verkligen var ordentligt dragna och fann att några hade brustit vid fogen. Uppenbarligen hade träet svällt

p.g.a. att limmet innehåller vatten, varpå de förspända skruvarna överbelastats. Sväller även limmet under härdningsprocessen? Djupt konfunderad tog jag mig en närmare titt på SPAX-skruben. Den gamla typen av träskruv är ganska mjuk. Den går att bocka nästan som en vanlig trädspik. SPAX-skruben är tydligen hårdad, har hög styrka men tål inte mycket töjning. Bockas den t.ex. mer än ca 30 grader, bryts den av. Jag räddade situationen genom att fiska upp de avbrutna skruvarna, fylla hålen med kemiskt trä och placera nya skruvar strax intill. I fortsättningen var jag försiktig med skruvdragningen i limförband.

Då den karossdel som utgör framdel tak och vindrutestolpar samt sträcker sig till motorhuven, avlägsnats, visade

sig att träbalkarna över och under vindrutan i sina anslutningar till A-stolparna var sönderrutnade. Balkarna i övrigt var intakta fränsett några skruvhål, som kunde repareras med kemiskt trä. Det var möjligt att rekonstruera ändpartierna och skarva i friskt material.

Med taket avlyft blev träribborna mellan A-stolpar och C-stolpar längs takkanten tillgängliga och kunde demonteras. Trots deras eländiga tillstånd lyckades jag få en ganska bestämd uppfattning om deras ursprungliga form. Frågan var hur jag skulle gå tillväga för att tillverka de nya ribborna, som är böjda

gon utpräglad fiberstruktur och inte är sprickbenäget.

Strukturen under bakrutans ram fram till C-stolparna måste kasseras. Där den utgör skarv mellan karossida och tak är träet pepprat med upprostad spik och skruv. Träet ruttnar och äts upp kring det rostiga stålet. C-stolparna förstärks med kraftiga träbitar, upptill förenade med de tidigare avhandlade träribborna. Dessa träbitar var efter reparation med kemiskt trä återanvändbara.

Höger framdörrsspegel hade tydligen någon gång deformerats. Den vertikala

Hopbyggnad av karossen

Nästa stora steg var att bygga upp karossen igen. Dessförinnan grund- och färdigmålade jag alla de plåtytor inkl. taket, som inte avsågs bli dekorativt lackerade. Redan direkt efter blästringen hade jag belagt merparten av karossplåtar med 2-komponent epoxigrundfärg för att ej riskera rostbildning. Bakroppens och durkarnas undersida belades med 3 skikt av BILTEMA:s tröskelskyddsmassa.

Hopbyggnaden skedde på R1:s chassi. Bakkroppen och karossens främre del (torpeden) med sina fästen för A-stolpar positionerades i längd- och höjddled vid de referensmärken jag hade på chassit. Syllarna passades in mot sina märken och skruvades fast mot torpedens sidopaneler. Som mellanlägg vid chassifästena använde jag oljelasyrbehandlad marinplywood och vid behov bitumenimpregnerad karosseripapp för trimning till önskad tjocklek. Vid främre fästen, som torde vara hårdast utsatta ur miljösynpunkt, placerade jag dock plattor av vävarmerad fenolplast (bakelit). A-stolparnas läge mättes in, varefter de skruvades fast. Lyckligtvis var högersidans gamla stolpe i så gott skick att jag kunde utnyttja den för lägesbestämningen. B-stolparna placerades på syllarna och fixerades. Dess fästplåtar mot takbalken förenades tillfälligt med en distansbit av plywood, så att korrekt avstånd upptill erhöles mellan stolparna.



Hopbyggnad av karossen. Här möts A-stolpar och takprofiler.

i två plan. I höjddled är tjockleken ca 20 mm, i sidled som mest ca 50 mm. Jag valde att limma samman två 10 mm-skivor i jigg, som gav rätt pilhöjd dvs. böjning i höjddled. Sedan kunde jag lägga de gamla ribborna på den laminerade skivan och föra över deras konturer.

Ramverket kring bakrutan måste till största delen förnyas. Övre horisontella del av ramen var helt intakt. De vertikala sidostyckena var nertill sönderrutnade. Undre horisontella delen var i upplösningstillstånd, lätt och porös som balsaträ men med i stort sett bibehållna ursprungliga dimensioner.

Med ny underdel, nya sidostycken och den gamla överdelen byggdes ramen upp igen. Formriktigheten kontrollerades med hjälp av bakrutan inklusive dess gummilist. Det blev här mycket fräsning. Askträ är ett tacksamt material att arbeta i, eftersom det inte har nå-

träsprygeln var knäckt. Reservhjulsutrymmets lucka hade också fått en kyss. Nedre del av träramen var knäckt vid låsbulten. Den liksom sprygeln ersattes med nytillverkade delar.

De två vertikala träprofilerna utmed torpedens frontplåt var i dåligt skick och blev utbytta. Den horisontella profilen på torpeden med inbränt (graverat) karossnummer var till min glädje i prima skick. Något av bilens själ sitter i den detaljen, tycker jag.

På det losstagna taket kunde jag konstatera att ingående trästruktur var intakt.

Durken för förar- och passagerarstolar av plywood hade delaminerat. Tycks ha varit av tveivelaktig kvalitet. Ny durk av marinplywood tillverkades. Återstod i stort sett att byta de trädetaljer som utgör fäste för innerklädseln.

C-stolparnas förstärkningar återmonterades i sina tidigare lägen definierade av skruvhål. Bakrutans ramverk och dess anslutningar till C-stolparnas förstärkningar monterades. I dessa lim- och skruvförband, där fullgod kontakt över hela fogen inte kan garanteras, använde jag Cascol Marin, ett 2-komponent diisocyanatbaserat lim med förmåga att fylla ut fogen. Nästa steg blev att förena C-stolpar och B-stolpar med träribborna, som sträcker sig utmed takkanten fram till A-stolparna. Även här kunde jag vid lägesbestämningen använda mig av skruvhål i de gamla komponenterna.

Nu förestod ett kritiskt moment – att lägga på taket. Hur var passningen mot bakrutans ram och strukturen vid C-stolparna? Jag konstaterade med lättnad att taket anslöt ganska väl till underlaget och därför utan problem kunde

förankras till karossen. Det är åtskilliga små försänkta träskruvar, som erfordras för att fixera takets kanter mot trästrukturen. Det hårda askträet kräver förborring och skruvskallen kräver försänkning i plåten. Tidsödande var ordet.

Då A-stolparnas toppar hyfsat väl mötte takribbornas "näbb", kunde jag fortsätta med att montera de tvärgående träbalkarna över och under vindrutan som förbinder A-stolparna.

Detta ledde till nästa nervpirrande moment, nämligen att montera den karossdel, som utgör vindrutestolpar och takets främre del. Vindrutestolparna (plåten) omsluter till stor del A-stolparna och måste med våld krängas

över dessa. Det här plåtsjoket skall alltså passa mot träribbor på torpeden, mot träbalkarna mellan A-stolparna och ansluta väl till takets framkant. Eddie L hade förvarnat mig om att jag inte skulle förvänta mig, att de två karossidorna var identiska i mått hänseende, vilket jag redan noterat under resans gång. Så även här – dock ej värre än att jag efter lite justering vid högra A-stolpens fäste mot chassit fick en godtagbar skarv vid taket. Jag vågade nu montera (limma, skruva) de vinklar, som förbinder A-stolparna med takribborna. Återstod att till A-stolpar, syllar och torped skruva och limma fast de detaljer, vid vilka panelen med ventilationsluckan fästes.

Under uppbyggandet av karosstommen hade träytorna efterhand behandlats

med svart oljelasyr för att tillförsäkra viss rötbeständighet.

Efter att panelerna med ventilationsluckor och de täckande plåtprofilerna i främre dörröppningar monterats var grundkarossen färdig. Provmontering av dörrarna indikerade att relativt god form- och måttriktighet uppnåts. Karossen gjordes komplett så när som på bakre skärmar. Även stötfångarna monterades. Jag kunde återigen konstatera den usla övergången framskärmar – fotbrädror.

Lars Stavmar

United British Car Club Competition 2005

Söndagen 4 september genomfördes traditionsenligt Brittiska Klubbkampen. I årets rekordupplaga deltog totalt 76 fordon med 151 deltagare ombord.

Starten gick från Ålabodarna mellan Helsingborg och Landskrona via Borgeby slott (vars spännande historia går att läsa på www.algonet.se/~sylve_a/

borgeby.htm), idag kanske mest känt för "storkamålarerna" Ernst Norlind, och till Stadsparken i Lund.

Resultatlistan av årets klubbkamp utgjordes av 15 klubbar som började...

- 1:a Mini Club Sweden
- 2:a Triumph TR Club
- 3:a Lotus Car Club
- 4:a Svenska Rileyregistret

Dessutom röstade publiken på sin favorit som blev: En vit Riley 2½ litre Drophead Coupé. Ägare Magnus Mölstad.



↑ Rolf och Eva Palm körde för Rileyklubben men för dagen i denna mycket beundrade Jaguar C-type replica.



↑ Herr Mölstad, klubbens representant i UBCC, väckte vederbörlig uppmärksamhet och vann "People's choice".



↩ Håkan Lundgren körde för dagen "the editorial car". Håkan i vit skjorta bakom bilen.

Sveriges äldsta RM Riley - 36 S 10631



I Rileybladet nr 4/1996 fanns en artikel med samma titel som denna har. Då presenterade vi Pelle Englands RMA 36 S 10991 som hade ett exotiskt förflutet på Guernsey, i Calcutta, Lahore och Karachi, för att sedan komma till Stockholm och till slut Sundsvall där den står idag.

Hela 360 chassinummer lägre har Nyåkers Bengt Abrahamssons i Rättvik Riley, 36 S 10631. Den är troligtvis svensksåld men det har varit svårt att få fram dess tidigare historia eftersom det inte finns något gammalt reg nr att nysta upp historien efter. Nyåkers Bengt säger till red att vagnen funnits många år i Rättvik men att den eventuellt har ett förflutet i Sörmland.

Bilen är högerstyrd. Färgen var svart med grön skinnklädsel. Kaross nr är A2650. Bilderna skvallrar om en "basket case". En renovering kommer att kräva sin man, eller hur Lars Stavmar?!-

I listan över alla kända RM Rileys (RM Database) ligger denna bil mellan följande två bilar 36 S 10618 (i körbart skick i Australien) och 36 S 10667 (även den i körbart skick i England).

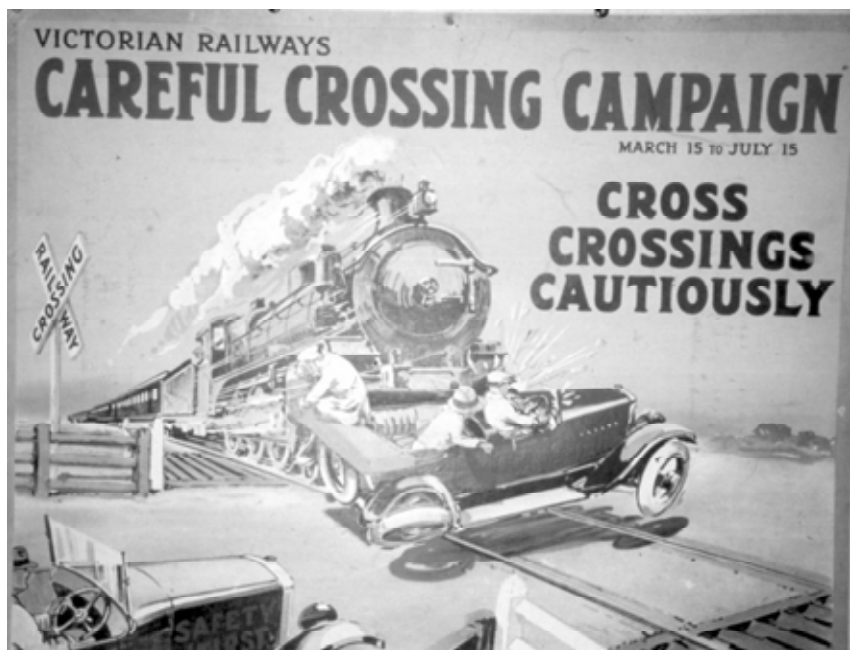
Nytt från försäkringskommittén

Vid styrelsemötet den 3 september beslöts att Lennart Nilsson efterträder Rune Möller i försäkringskommittén. Rune har bett att få lämna sitt uppdrag av åldersskäl. Lennart har även övertagit Runes plats som ledamot i styrelsen. Om du behöver en försäkring skall du i fortsättningen kontakta någon av vidstående besiktningsmän. För närvarande är 52 st. MHRF-försäkringar tecknade genom Svenska Rileyregistret.

Har **Du** råd att **inte** ha din bil försäkrad??

Erik

Erik Hamberg, 018-12 82 83 (Uppsala)
Torsten Grönvall, 08-580 352 78 (Järfälla)
Lennart Nilsson, 0480-49 29 33 (Kalmar)
Ingvar Persson, 0340-67 74 10 (Varberg)
Håkan Wikström, 021-35 17 60 (Västerås)



Dramatisk affisch observerad på York Motor Museum vid Australienrallyt 1985

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda July/August 2005

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Articles

Editorial
 New Book - Riley The Legendary RM's
 From Our Enrolment Secretary
 General Secretary writes
 From our Regala Officer
 The Rowlands Poetry Awary
 Area News & Views
 Vehicle Registrar News
 Rumblings (letters)
 The Irish RM
 Healeys
 Rileys Images
 Technical Topics: battery, dynamo, control box, starter motor, head lamps & foglamps
 From the Internet (Riley RM Club on-line community forum)
 From Chris Hudson, Club Historian
 Police RM's
 From a Bench Front Seat (Pathfinders)

Cars for sale

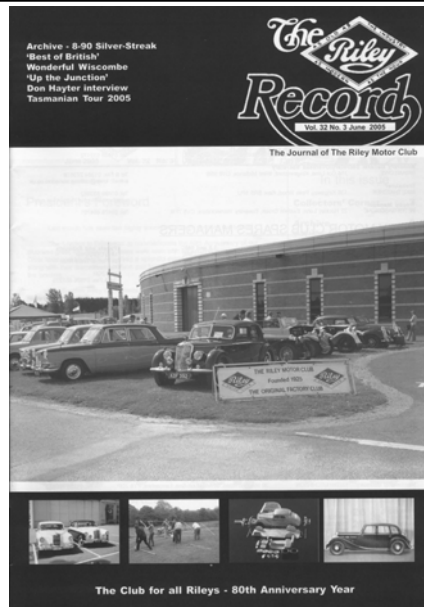
RMC 50, has won many awards, £16900
 RMA 48, full sympathetic restoration, unmolested car, never welded and all original wood, a lovely driver, £9950
 RME 52, nice tidy original condition, recently used for two weddings, £5500
 RMA 49, in need of some cosmetic work but very solid underneath, £3800
 RME 54, converted to unleaded petrol, front seats re-leathered, lots of history and all bills, £5500
 RMB 52, highly original car, quite presentable body work, a few of the instruments have gremlins but nothing too serious, starts on the button, £4495

The Riley Record 3/2005

The Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

Mike and Sue Richardson (Mikeansue) Riley RME model kit
 The 8-90 Silver-Streak
 Best of British Auto Engineering (Gaydon event)
 Wiscombe Hill Climb
 The AC fuel pump
 Tasmanian Tour (by Malcolm and Vic Fishwick)
 Two-Point-Six Model History
 Service Matters: RM 2½ front breaks, RM 1½ front breaks, Straight Meter Vales, Elbow Meter Vales, Tee



Meter Vales, Fuel tank guage unit 4/68, Two-Point-Six rear hub nut spanner
 Club Shop: böcker, tröjor, skjortor, slippers, pins, emblem, muggar, glasunderlägg

Cars for sale

1.5 1962 excellent condition, £3000
 1.5 1960 one owner, professionally restored at enormous cost, £5000
 1.5 1963 excellent condition throughout, £3500
 1.5 1965 history known £600
 Elf 1963 good regular maintained runner, £400
 RME 1955 no modifications, £3500
 RMA 49 total restoration, nothing missed, £5950

The Riley Register Bulletin No. 199

www.rileyregister.com



Articles

London to Edinburgh 2005
 Changing the back axle ratio on a 12/4
 Richard Joseph Ifield and his involvement with Riley (Coventry) Ltd between 1935-1938
 VSCC Cadwell Park Race Meeting
 South Ribblesdale Area Spring Weekend
 Coventry Rally 2005
 For your bookshelf: "Prewar Riley in Wiltshire", "The 1½ litre 4 cylinder Rileys - a History of their Development and Production"
 Reminiscing on Rileys

VSCC Oulton Park Race Meeting
 Rileys at Lime Rock

Riley Gazette July 2005 Rally Edition



Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
 Klubbens hemsida: www.phil.soden.com

Articles

Fiddletown to Cowan
 Winton Motor Circuit (between Wangaratta and Benalla i Victoria)
 Bay to Bermagui Run
 More Events you just should not miss!
 Mail
 Vintage Collingrove Speed Hill Climb Weekend
 RMCA Midweek Outing

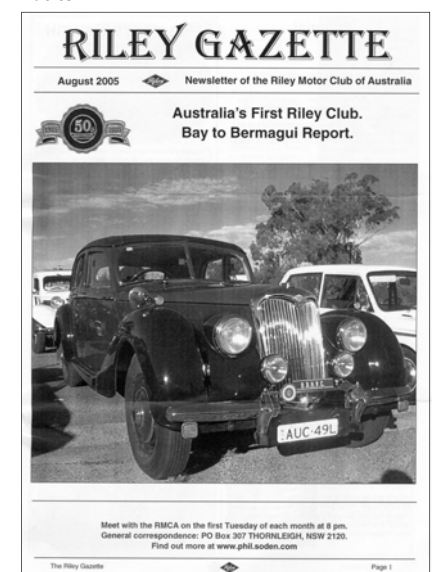
Cars for sale

RMB 50 fully restored concours standard, A\$19250

Riley Gazette August 2005

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
 Klubbens hemsida: www.phil.soden.com

Articles



Marlborough National Riley Rally 2006
 Spares News
 News and views
 Bay to Bermagui Run
 Screw threads!

Riley threads

Cars for sale

RMB 52 genuine low milage car, virtually totally original, A\$18000

Riley Gazette September 2005

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
Klubbens hemsida: www.phil.soden.com

Articles

All British Display Day



Ri-
ley

Cars for sale

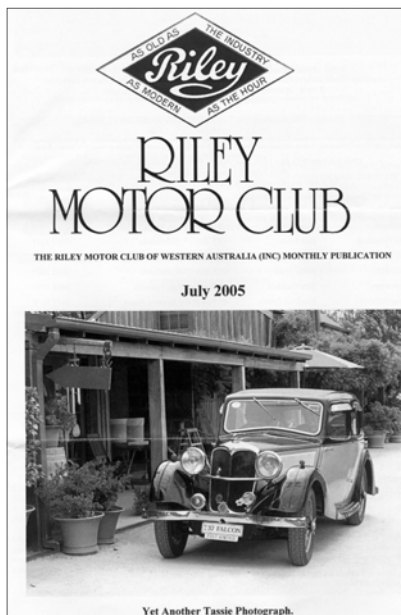
RMB 1950 in excellent condition, A\$12500

Riley Motor Club - July 2005

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

Montly meetings



Coming events

Minutes of club meeting
Important licensing notice
Responsibility of Individual Club Members
Proposed events for 2006
2006 Queensland Riley Rally
European Hospitality

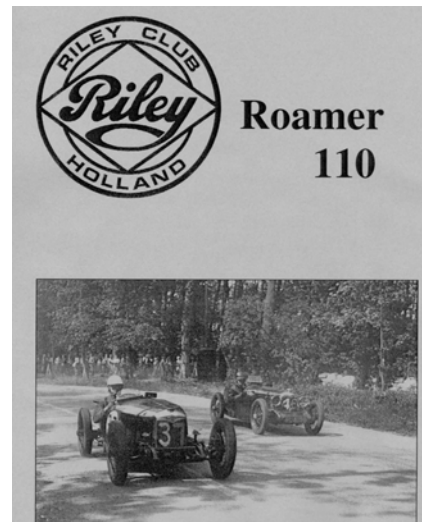
(denna artikel kommer i nästa nr av Rileybladet)

Roamer 110 - Nr 1/2005

Medlemsblad för Riley Club Holland
www.rileyclub.nl

Innehåll:

Riley Rommeldag
Autotron Zomer Oldtimersbeurs Rosmalen



Ulster Riley Club 35th Anniversary Celebrations

Technische dag bij Robelco Cars in Utrecht

Najaarsrit

De König Riley

De tweemaal gesloopte Riley

ownership is a family affair
Sundanoon Roadster

The story of a restored boot
Spares News by Paul Baee

Cars for sale

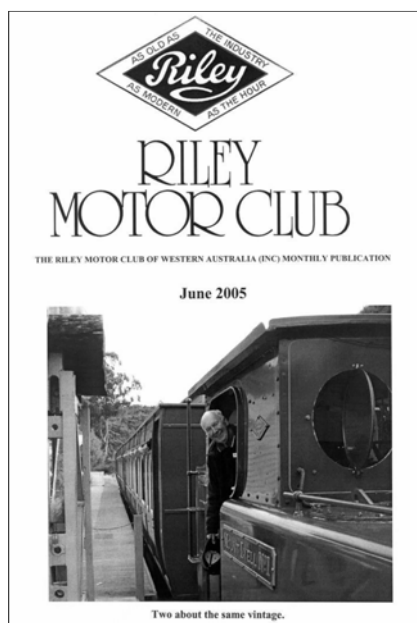
RMB 50 with spares galore, A\$4000-5000
Adelphi 37, US\$17500, car in Iowa USA

Riley Motor Club - June 2005

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

Tassie trip



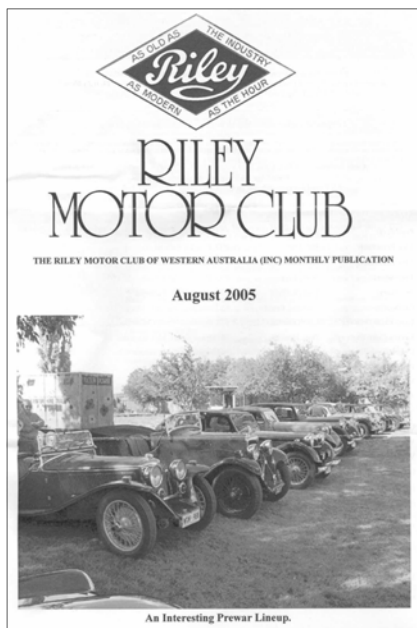
The British Car Day in Gingin May 2005

Riley Motor Club - August 2005

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

Riley Instruction Books



The Riley 16 H.P. Kestrel (Year 1938) 3rd edition



I den engelska biltidningen The Automobile May 2005 återfinns den 6-sidiga artikeln "The Coventry Sixes". While 90 percent of Riley's production from 1928-38 used the four cylinder engine, the sixes gave the Coventry company a platform i the next market segment.

Kallelse till höstmöte

Samling kl 11.00 lördagen den 1 oktober på Bil & Teknikhistoriska samlingarna på Glasgatan 19 i Köping. Guidad tur i museet.

Lunch på Västerqvarn i Mölntorp. Avslutning med kaffe och konjakskransar hos Rune Möller i Borgåsund. Ingen föränmälan.

RP & HW

Bil- och Teknikhistoriska samlingarna i Köping

Här finns Stiftelsen Bertil Lindblads oerhört fina fordonssamling som bl a innehåller Mercedes-Benz exklusiva tävlingsvagn, den kompressormatade typ SSK från år 1929. Med den bilen tävlade den finske föraren Karl Ebb med stor framgång i under 1930-talet.

I muséets permanenta samling finns också en Bugatti typ 35 B Grand Prix 8 cyl. kompressormatad, en Bugatti typ 44, en Bugatti typ 57, en Panhard & Levassor från 1912, samt två Voisin.

En jättestor Dieselmotor på 15 ton från 1905, samt massor av andra teknikhistoriska föremål visas i muséet. t. ex. en gammal bilverkstad och bensinstation från 1920-talet.

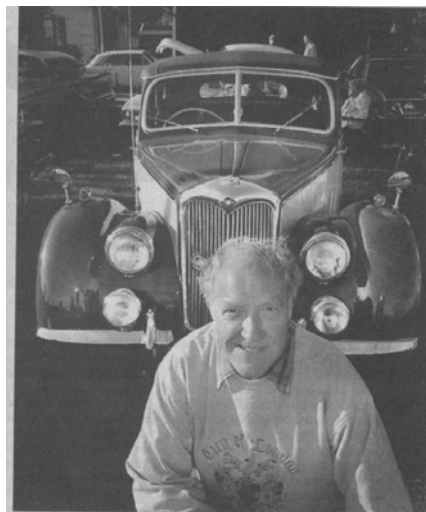


”Johnny! ... Johnny! Hör du lövsångaren?”

Lånat från Riley Register Bulletin



I den tyska biltidningen **Oldtimer Markt** 7/2005 återfinns en 6-sidig artikel med titeln ”Die Highlander. Nur für Harte: Im Vorkriegs-Roadster durch Schottland”. En av bilarna är en tyskregistrerad Riley Imp.



BÖRJE GRÖNHULT, Ängelholm, med en RILEY från 1950:
”En bil som började tillverkas 1937 – det finns inte så många kvar i dag, jag börjar trappa ner lite men den här har jag haft i 21 år och den kommer jag att behålla.”
Börjes bi(t)tysslor: Före detta kriminalkommissarie Grönhult är med och arrangerar Lergökarallt i Ängelholm och påtar gärna i sin trädgård.

Ett klipp ur **Nordvästra Skånes Tidningar** visar Börje Grönhult, en av drivkrafterna bakom ”Lergökarallt”.



I julinumret av den engelska biltidningen **Classic Monthly** finner man en 6-sidig ”Buyer’s Guide för RM Rileys. ”As full of timeless style as it is of old timber.”

TACK!

Mitt varmaste tack till alla – ingen nämnd och ingen glömd – som bidrog till min lyckade födelsedag och att jag nu tar upp kampen om Sveriges största whiskysamling!

Ronald Pfändtner

Adressförändring

”Redaktionen” flyttar i mitten av oktober. Ny adress och tel nr syns i rutan nedan.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
e-post: erik.hamberg@telia.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobitel. 070-958 50 19
e-post: anders.lindner@swipnet.se

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 125 kr för år 2005. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:
Medlemmar
Riley News
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
The Riley Motor Club NSW
The Riley Club of Western Australia