

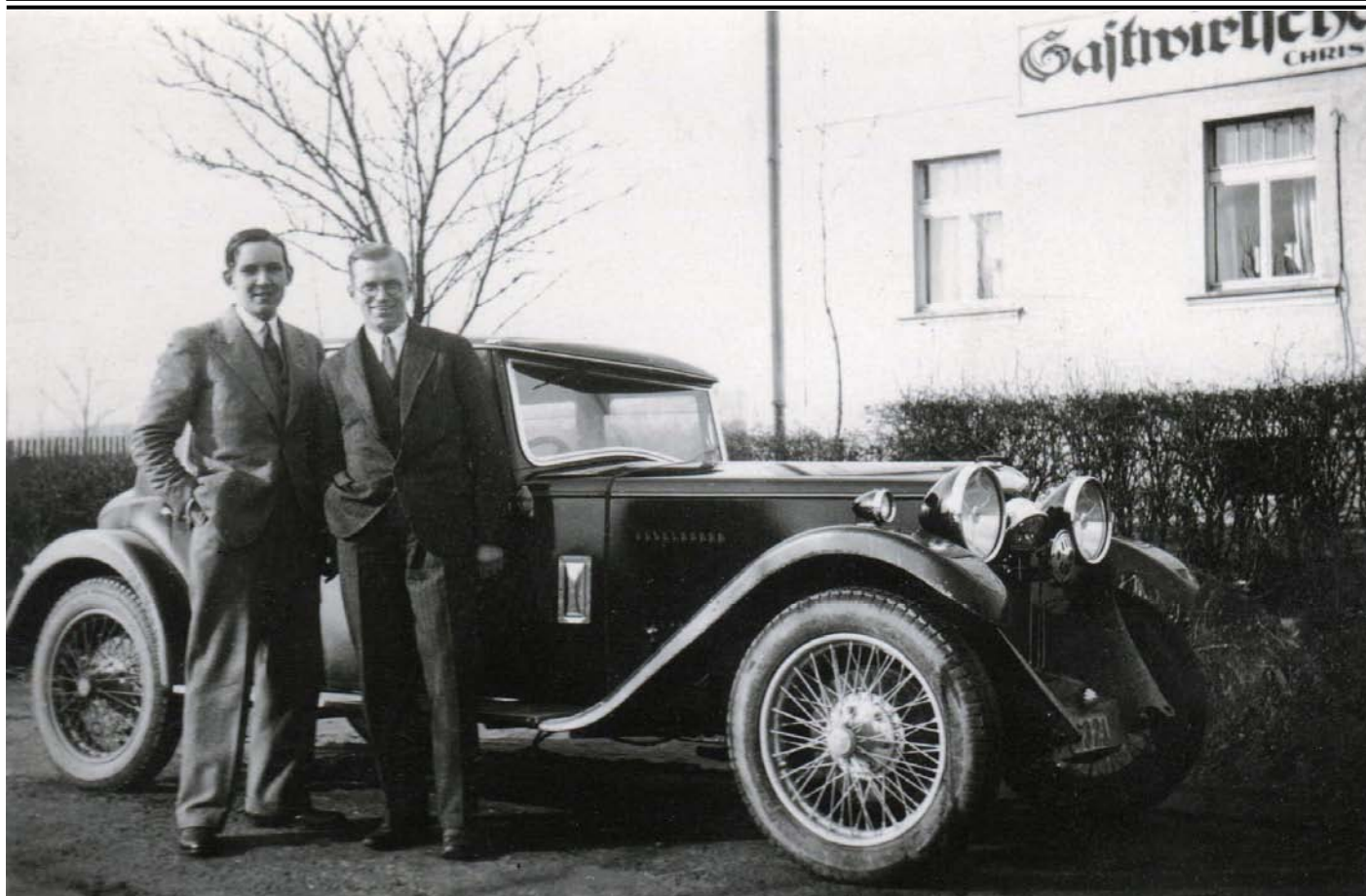


RILEYBLADET

Nummer 3, 2009

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 31



Den "svensksålda" Riley Stelvion

Den enda kända Rileyn som sålts i Sverige före kriget presenterades i Rileybladet nr 1/2008. Nu har ytterligare två fotografier av denna bil hittats.

Ovan en bild av Hugo Aspegren och hans 1932 års Riley Stelvio, chassi nr 14 S 594. Dottern Susanne har hittat fotot under sökandet av en annan bild av bilen, nämligen den tagen under den famösa venedigturen med kvinnliga passagerare som valde att ta tåget hem. Den här bilden är tagen ca 1933-34 i närheten av München där Hugo, t.v. i bild, studerade bryggeriteknik. Han blev med tiden chef för Krönleins Bryggeri i Landskrona.

Bilden till höger visar samma bil sommaren 1937 eller 1938. Ägare var nu åkeriägare Sture Andersson i Ängelholm (se Rileybladet 1/2008 sid 5). Dottern Birgitta Castor har hittat ett foto av familjens Riley. Med på bilden är bl a

Birgittas föräldrar och hennes bror. Bilen anmäldes som skrotad av AB Amerikanska Motorimporten i Ängelholm i december 1938... endast sex år gammal.

Stelvion som tillverkades mellan 1928-1935 var aldrig någon storsäljare. Ett par

hundra exemplar kanske. Först fabric bodied, och mot slutet stålkaross.

1928-30: 6/14 Stelvio I Weymann Saloon 1633cc
1931-34: 6/14 Stelvio II Fabric Saloon 1633 cc
1935: 6/15 Stelvio III Saloon 1726 cc

Red



Riley Club Schweiz 30 år

Vi var 170 deltagare och 70 Rileys från 10 länder. Fem dagars program och fyra resdagar. Schweizäventyret är över. Min hustru och jag är hemma igen. Bilen höll – med nöd och näppe. Kameraminnet innehåller över 500 bilder och det egna oräkneliga intryck av människor och samtal, platser och sevärdheter... därav många Rileys. Solen sken och det var minst 25 grader varmt varje dag. Sådär, där har ni det i ett nötskal.

Det var i november 2008 som inbjudan kom. Jag var redan från första stund klar över att detta evenemang var som klippt och skuret för en 66-årig nybliven pensionär med en Riley i garaget. Det är nu man ska ha roligt. Det kan vara riskabelt att vänta. Dessutom appellerade evenemanget till hustrun som visserligen inte är så där vansinnigt imponerad av hemisfäriska förbränningskammare men som gärna upplever en par lyxiga dagar i Schweiz. Vi anmälde oss genast. Under våren gick jag då och då ut i garaget. Bilen fick en rundsmörjning och ett oljebyte, nya tändstift och nya gummibälgar till kuggstångsstyrningen. Beställde lite reservdelar; fördelarlock, brytarspetsar, fläktrem. På inrådan av Bosse Bildoktor köpte jag en rulle silvertejp som jag dock inte själv behövde använda men väl en Lynx vars bakelithölje till generatortorn fick en smäll och gick i bitar. En flaska blyersättningsmedel, en ficklampan, verkstadshandboken och en liten uppsättning verktyg. Det fick räcka.

Att köra en Riley 1½ litre på autobahn genom hela Tyskland såg jag inte fram emot och eftersom vi aldrig hade rest med biltåget, beställde vi t&r på Autozug mellan Hamburg och Lörrach nära Basel "in der großzügigen Delux Abteil" som det står i broschyren. En kupé med egen dusch och wc, stolar och bord, panoramafönster, complementary wine och frukost på rummet. Dessutom boka-



Ombord på Autozug i Hamburg-Altona

de vi t&r på nattfärjan Nordölink mellan Malmö och Travemünde med hytt som påminde om sviten på stadshotellet. Trots allt detta "åkande" avverkade vi 1.100 km på egna hjul innan vi var hemma igen.

Biltåget anlände till Lörrach tidigt på morgonen 28/8 och vi skulle inte infinna oss på hotellet i Berlingen vid Bodensjön förrän på eftermiddagen. Sålunda körde vi upp i Schwarzwald och gjorde ett stopp i St Blasien. Hit kom på 800-talet benediktinermunkar med relikier efter den helige Blasien som var biskop i Armenien och som år 308 blev den siste kristne martyren i Romarriket. Köper en flaska Schwarzwälder Kirschwasser på torget trots att jag vet att jag aldrig komma att dricka den. Luktas som rödsprit eller något som man eldade under sin gamla ångmaskin med. Vi passerar Schluchsee och Bonndorf innan vi kommer till Schaffhausen där vi följde Rhen och sedan Bodensjöns strand österut till Berlingen. Landskapet är sagolikt vackert.



Blå flagga - klart godkänt!

Schweiziska Rileyklubben har en Rally Check-in i lobbyn på hotellet. Utanför vajar Rileyflaggor. Vi får ett program för 30-års jubiléet (lördag och söndag) och ett för Lake Constance Tour (måndag-onsdag). Här sitter Bruno Mazzotti, ordförande i den schweiziska Rileyklubben och tar emot. Vi får namnlappar att hänga runt halsen, en ryggsäck med Rileyemblem, en schweizerkniv, en flaska vin med Riley etikett och en del annat. Hade tidigare beställt kepsar, paraplyer och tennisskjortor, alla med Rileylogo på. Bra kvalitet, som man kan förvänta sig från Schweiz. Klubbens ansvariga för prylar, Elsbeth, eller paraplytanten som jag kallar henne, är också där vid check-in med våra grejor. Hon och hennes man Leo är bland dem



Alfred Albiez byggde en stor och en liten MPH. Denna trampar man.

som jobbar för att allt ska fungera. Mitt i hotellets lobby står en läcker MPH trampbil i skala 1:4 byggd av Rileyentusiasten Alfred Albiez från Langen bei Bregenz i västligaste Österrike. Han har även en MPH special i full skala ute på parkeringsplatsen.

Till frukosten på lördagsmorgonen sätter vi oss bredvid Mike, en antikhandlare från Bayonne, New Jersey, den ende amerikanske deltagaren. Han har en Riley i USA men tog M/S Queen Mary till England och köpte en Riley 1½ litre från 1947 i Southampton och körde den till Schweiz efter att först ha installerat en GPS under backspegeln. Efter



Mike Shemin från USA köpte en RMA och en GPS för på jubileum hos RCS

Schweiz avser han köra till sin amerikanska hemstads namne och vänort i Frankrike, Bayonne nära Biarritz. En spännande herre som vi umgås en hel del med under evenemanget.

Lördag 29/8. Denna morgon går vi alla ner till bryggan där en chartrad båt tar oss på en tur uppför Rhen. Ombord lär vi känna ett Rileypar från England som även är jordenruntseglare. Eftersom red också seglat i många år blir det båtsnack medan Schweiz glider förbi på babords

RILEYBLADET



Tur på Rhen i chartrad båt. Obs, alla bär namnskyltar som även fungerar som inträde på samtliga arrangemang

sida och Tyskland om styrbord. Får efter många år även träffa Brian Gannon redaktören för Västaustaliens Rileyblad och utbyta erfarenheter med honom. Det är som om vi redan känner varandra sedan länge, och på sätt och vis är det så. Brian och hans sambo hade flugit till England, lånat en Nine Tourer och kört ner. På båten träffar jag även en tandläkare och hans sambo från England som kommit ner i sin Big Four Kestrel. Han har levt med Rileys hela sitt liv, kan mycket, men klädmässigt har han, av någon anledning, blivit kvar i hippie-epoken. Han konsulteras flera gånger av deltagarna. Inte för oral galvanism utan för kortslutning, slapp bromspedal och annat Rileyelände. Båten lägger till i medeltidsstaden Stein-am-Rhein där vi går en rundtur. Sedan vidare till Schaffhausen där bussar tar oss till Rhenfallen. Mike tycker de är ynkliga jämfört med Niagara, och det är de ju, men en upplevelse ändå. Från Schaffhausen tar vi ett punktligt schweiziskt tåg till Berlingen. Rileyfolket fyller hela tåget! Här samtalar jag med två engelska par, Roger och Mary, som kört hit i sin Lynx från 1936. tre dagar tog det att köra ner, och med Paul och Pauline som kommit i sin RMF.



Cocktails på altanen sedan galamiddag

På kvällens galamiddag sitter vi med Mike som berättar om märkliga ting som passerat genom antikaffären genom åren

och om sin unga assistent, tillika kompis och resällskap, som följde med till England men som fick gallbesvär, upptäckte att hon var gravid, och fick flyga hem till USA samma dag som Mike satte av mot Schweiz. När alla vid bordet mentalt utsett Mike till fadern tillägger han lakoniskt att han inte är orsak till assistentens belägenhet, och börjar tala om sin favoritbil, en Chrysler Town & Country från 40-talet, en sådan där amerikansk korsvirkesbil ni vet.



Hagenwil, sol och gamla Rileys

På söndagsmorgonen 30/8 avgår små korteger av Rileys i riktning mot slottet Hagenwil först omtalat år 1264 då riddare Rudolf von Hagenwil residerade här. Senare blev det ett kloster och från år 1806 tillhör slottet familjen Angehrn där nu 7:e generation Angehrn driver konferens- och restaurangverksamhet. Rileyfolket har nu blivit ännu fler eftersom ett antal schweizare valt att närvara endast vid detta tillfälle. En av dessa är Erich Haller som nu äger den 2½ litre Riley som Walter Köng 1950 gjorde en mycket speciell kaross till i sin egen karosserifirma i Basel.



Köng RMB

Vi blir mottagna med ett glas bubbelvin och bjuds sedan en god lunch. Hit har kommit en Two-Point-Six, en Pathfinder, en 4/72 och en 2½ litre Roadster. Talar med Bruno Lüscher som i sin ungdom köpte grannens Two-Point-Six, med Rolf Schünemann som har en mycket välhållen RMC Roadster (vilket

naturligtvis intresserar red som äger en halv Roadster) och med Jim Fletcher som kommit ner i sin 1½ litre Drophead från 1947. En unik RM Riley på många sätt. En prototyp tillverkad i Rileyfabriken i Coventry. Tunn vindruteram där uppe, runda instrument... och som sagt en 1½ liters motor.

Åter till hotellet i Berlingen tar vi ett bad i Bodensjön. Bodensjön är centraleuropas tredje största sjö efter Balatonsjön och Genevesjön. Hela södra Tyskland tar sitt dricksvatten från Bodensjön berättar borgmästaren i Überlingen några dagar senare när Rileyfolket är inbjudet på ett glas sekt i rådhusen från 1492. Det var samma år som Kristoffer Kolumbus seglade på Haiti i tron att han nått Indien. Upptäckte Amerika heter det numera, fast det är tveksamt det också. Hur som helst tycker Mike att det är häftigt – till skillnad från Rhenfallen.



Dick & David Cresswell

Nu vidtar Lake Constance Tour och i stort sett alla som varit med under helgen deltar även de följande tre dagarna. Innan vi startar mot Romanshorn och Autobau, 30 km söderut, pratar jag med de 75-åriga enäggstvillingarna och Rileyentusiasterna Dick och David Cresswell som käckt iförda keps kört ner från England i sin lilla enlitters Nine Tourer från 1929. Den ene har varit ingenjör och den andre revisor. Normalt turas de om att köra men på den här turen har Dick... eller är det David, de är lika som bär, en liten irritation i ögat så den andre kör hela resan. Red ligger bakom dem mellan Berlingen och Romanshorn och har svårt att hänga med. Men okey, RMA är ju ingen bergsbestigare precis. Hur ska man förklara Autobau? Det är inget museum utan en stor privat anläggning där ägarna huserar sina fina bilar, mest snabba sportbilar. Gå in på www.autobau.ch och titta. På hemsidan finns dock inte den stora hall som innehåller gamla RR, Bentley, Daimler, Mercedes, Aston Martin och hundratals oljetryck av Jesus och Maria. Mycket märkligt och tyvärr glömde red att fråga



*Bilar med oljetryck
uppåt väggarna, Jesus Maria!*

varför denna "konstsamling" hänger just här.

Etthundra meter från Autobau har tågen-
tusiaster byggt ett museum i sina reno-
veringshallar. Man känner sig ganska
liten när man står bredvid ett stort gam-
malt ånglokomotiv. Om det dessutom
pyser och stånkar lite blir det ett mons-
ter. Tankarna går till John Frankenhei-
mers film Tåget från 1964. Vi tar nu
färjan från Romanshorn i Schewiz till



*Rileykortegen på väg upp
till slottet i Meersburg*

Friedrichshafen i Tyskland och kör norr-
ut mot Meersburg. På en klippa ligger
staden och vi tar oss in genom smala
gränder fram till slottet och ställer upp
bilarna där. Eduard Preiswerk, schwei-
zaren och direktör i Citibank, har ansvaret
för dessa tre dagar och leder oss i sin
Riley Elf iförd engelsk polismössa, ne-
ongul, med Riley logo försedd, säker-



Wellpappen på plats

hetsväst och kortbyxor. Till sin hjälp har
han Werner Schröter, en affärsman med
hela världen som marknad. Hans fru
Marianne kör en Chrysler Voyager och
sköter wellpappskivorna. Jo! Varje gång
70 Rileys parkerar ser hon till att lägga
ut wellpappskivor under bilarna. Riley
ska inte lämna oljefläckar, och därmed
dålig PR, efter sig!



Wellpappen på plats

På Neuen Schloss i Meersburg visas
"Marilyn in the Arts", en konstutställ-
ning arrangerad av The Institute for Cul-
tural Exchange. Verk av konstnärer och
fotografer som tagit upp myten Marilyn
Monroe. Den är Mike och jag tvungna
att se. Fotografen Frank Worths bild av
Marilyn och en Riley som ni kunde se i
Rileybladet 4/2006, finns dock inte med
på utställningen.



*Utsikten från redaktörsbalkongen,
komplett med zeppelinare*

Checkar in på Parkhotel St Leonards i
Überlingen i rum med fantastisk utsikt
över Bodensjöns hela, nå halva, längd
med alptoppen Säntis i bakgrunden.
Middag med Werner och Marianne
Schröter samt Mike Shemin på hotellets
altan med fullmånen blänkande i sjön
nedanför. Marianne berättade om sin
produkt, en "blöja" att rulla ut och lägga
under bilen för att suga upp oljedropp
när man parkerar. Hon har visat den för
schweiziska motsvarigheten till M eller
MHRF men de var helt nöjda med sin
wellpappskiva och var inte intresserade
av någon high tech blöja som absorberar



*Werner S & Eduard P
håller ordning utanför Zeppelinmuseet*

olja, glykol och liknande men avvisar
vatten.

Nästa dag kör hela Rileykaravanen till
Zeppelinmuseet i Friedrichshafen. Boka-
de guider står redo. Red som är intresse-
rad av arkitektur och formgivning kon-
staterar att museet är inrymt i, den efter
kriget, återuppbyggda järnvägsstationen
i Bauhausstil. Rekonstruktionen av en
33m lång del av luftskeppet LZ 129
Hindenburg från 1936 är magnifikt och i
full storlek. Salongen är möblerad med
Bauhausmöbler. Ser fortfarande modernt
ut efter 75 år! Går det att göra en kopp-



*Hindenburggondolen och därunder en
12 cylindrig Maybach Zeppelin som
var så stark att det räckte med 3:an i
alla lägen. Zeppelinare drevs fram av
Maybachmotorer.*

ling mellan zeppelinare och Riley? Det
skulle i så fall vara ZF växellådor. ZF,
Zahnradfabrik Friedrichshafen, grunda-
des 1915 för att tillverka kugghjul till
zeppelinare och från 1918 tillverkades
växellådor till bilindustrin. En 1937 års
Autovia med chassinr 63109 var utrus-
tad med en ZF växellåda. Och som ni
läste i förrförra numret av Rileybladet
hade tidiga RM Rileys takmaterial från
Ioco, samma firma som levererade im-
pregnerad väv till engelska luftskeppet
R 100...

Eftermiddagen är fri för egna aktiviteter.
Hustru Lilian och jag kör till Schloss
Salem där min svärfar gick i skola 1922.

RILEYBLADET



Redaktörsbilar från NL och S vid Mainau båda i Silver Streak Grey Metallichrome

Det är 30 grader i skuggan. Vi parkerar i solen. Betalar inträde till slottsområdet och det första vi får se är en Riley parkerad utanför slottsporten... i skuggan. Vad i hela... hur är detta möjligt? På avslutningsmiddagen följande kväll får jag svaret.

På slottet får jag en broschyr: "Schule Schloss Salem är idag Tysklands mest ansedda internat med såväl International Baccalaureate på engelska som studentexamen på tyska".

Onsdagen den 2 september är sista dagen för The Lake Constance Tour och vi kör först till en 5000 år gammal påhusbosättning, Pfahlbaumuseum, i Uhldingen. Inte mycket Bauhaus över det. Husen som rekonstruerats ligger vid strand-

kanten av Bodensjön. Kunniga guider visar runt Rileyfolket i grupper. Påminner red om att Svenska Rileyklubben hösten 2002 besökte Alvastra påbyggnad (även kallad alvastraboplatsen) en boplatz från stenåldern. Även den anläggningen är 5000 år gammal.

År 1932 ärvde Lennart Bernadotte (1909-2004) och hans far prins Wilhelm (1884-1965) slottet Mainau, på en ö i Bodensjön i södra Tyskland, av sin farmor Victoria av Baden, Sveriges drottning. När Lennart tog över ön var såväl parken som slottet förfallet på grund av bristande underhåll. Han inledde genast arbetet att återställa Mainau till sin forna glans. 1939-1945 tvingades han och familjen vistas i Sverige, på grund av det politiska läget i Tyskland, men efter kriget fortsatte arbetet att bygga upp bodensjöområdet idag största turistattraktion. Idag är det Lennarts barn (dem med tredje hustrun Sonja) som driver anläggningen med 450 anställda. Jag köper ett litet träd i en kruka, en kinesisk sequoia. Den ska bli 40m hög med tiden och har då förmodligen hunnit vält mitt hus.

Vid det här laget har motorn i min Riley börjat utveckla ett knackande ljud som ökar vid belastning. Ej van vid konstiga motorljud gissar jag först på ventilspelet.

Följande dag tror jag att det är ett vevstakslager som är slut. Vid hemkomsten har tränade öron lyssnat och gett diagnosen trasigt vevaxellager. Äntligen! Nu kan jag sätta in reserven, den 1½ liters-motor som stått i garaget i 20 år.

Stor gemensam buffémiddag på kvällen. Vi sitter tillsammans med ett trevligt skotskt par. Jag nämner att jag sett en Riley på Schloss Salem och Wilhelm och Susan Mohr, våra bordsgrannar, berättar att det var deras bil och att han gått i samma internatskola i Skottland som markgreve Max av Baden, som äger Schloss Salem. Greve Max hade bjudit sin gamle skolkompis på lunch.

Nästa morgon tar vi farväl och Rileyfolket sprids i alla riktningar. Vi kör, om än lite knackigt, till Lörrach och tar Autozug till Hamburg. Kör därifrån ännu lite knackigare till Travemünde och tar nattfärjan till Malmö, varifrån vi kör näjlt knackigt till Vejbystrand. Efter nära 60 år åker nu motor 10101 ut och replacement unit 69438 träder in.

Red

En go tur

I början av april hämtar Bo Bonfils och hans bror Jakob Bo's nyinköpta Austin Chummy i Poolgate och kör till Brighton där London Austin Seven Club håller 40-års jubileum. Därefter bakvägar till Harwich och hem till Köpenhamn. På Fanö fick hardydiscen bytas annars gick allt väl. Bo översände några bilder.



Er red var medlem av The Singapore and Malaysia Vintage Car Register på 80-talet. Det var även Ted Baillie-Renolds (som var med om att starta klubben 1956) och som hade en Austin 7 Chummy. När Bo Bonfils skulle köpa sin Chummy skickade red nedanstående bild till honom på skoj. Den kommer ur boken Vintage Motoring in Malaysia och visar Ted och hans Chummy i baren på Rengam Club med texten "You can take your Chummy everywhere". Red tappade hakan när Bo svarade med att bilen nu var i Danmark och ägs av hans vän Kai Tybroe Nielsen !



You can take your Chummy everywhere! Ted Baillie-Renolds' car poses among Macfay's, Roverscraft, Bonhill, Nantall, Beldham, Lockyer, Sartin, Snow, Morton and Als Fong at Rengam Club after the 1st Nanyang Sprint on 22nd Sept. 1957.

Rileysamling under klubban

En samling Rileys som tillhört Ivor Halbert såldes på auktion hos den engelska auktionsfirman Brightwell den 24 juni. Presumptiva köpare hade kommit från Schweiz, Tyskland, Belgien och USA bl a i hopp om att kunna köpa en MPH, en av de mellan 12-15 Riley MPH som tillverkats.

MPH 1934



Auktionens primadonna, Ivan Halberts Riley MPH, gick till en engelsk köpare för £195.000. Bilen registrerades för första gången 24 oktober 1934 och har haft 9 ägare. Man tror att vagnen är nummer tre av cirka 15 tillverkade.

RILEY SPRITE 1936



Liksom med den legendariska Imp modellen smögs Sprite in i Rileysortimentet hösten 1935 utan hjälp från firmans marknadsavdelning. "Det verkar vara ytterligare ett exempel på hur Riley gjorde vad de kunde för att *inte* informera allmänheten om den nya sportbilen" skrev märkeshistorikern Graham Robson i sin bok Riley Sports Cars från 1986. "Det fanns inga bilder i motorpressen, inga tekniska analyser och ingen road test förrän 1937 då *The Autocar* till slut fick tag på bilen, möjligen för att chefredaktörens son just köpt sig en Sprite".

Budgivningen om Ivor Halberts Riley Sprite började på £40.000 och klubban föll vid £77.000.

RILEY IMP 1935



Alltid skandalöst likgiltiga till allt vad marknadsföring heter lanserade Riley våren 1934 utan minsta fanfar Imp-modellen. Denna bil ägdes i slutet av 40-talet av Mr Calthorpe som före kriget hade varit mekaniker åt Freddie Dixon. Efter kriget fick Calthorpe jobb hos De Havilland Aircraft Co med placering i Buenos Aires, Argentina och tog med sig bilen. 1949 blev Calthorpe placerad i Santiago, Chile och körde bilen, med sin hustru sedan några månader, över Anderna. De fick utstå solsting, dysenteri, hemska vägar, jordskred, hetta, kyla, tunn luft och diverse tekniska problem, men kom fram. Historien förtäljer inte om äktenskapet höll.

Halberts Imp klubbades för £56.000.

RILEY MPH KOPIA



Ivor Halbert byggde denna kopia av sin äkta MPH 1991 eftersom han tyckte den äkta var för dyrbar att köra omkring med. Det tog fyra år. Den är baserad på ett 1935 års Riley Falcon chassi med en 1726cc motor med tre SU förgasare. Växellådan är en modern fyrväxlad sak från Bristol Transmissions Ltd. med skräddarsydd kopplingskåpa. Karossen är helt i aluminium och gjord av Ivors kompis Bruce Bellamy. En annan kompis, Terry Clark gjorde mycket av det mekaniska jobbet.

Bilen klubbades för £52.000

RILEY SPRITE KOPIA



Den här bilen lät Ivor Halbert bygga som en kopia av sin äkta Sprite. Den är baserad på ett nygjort chassi och har en 1½-liters motor. Vagnen har aldrig körts. Den såldes för £42.000

RILEY GAMECOCK 1932



Red trodde i sin enfald att Gamecock var namn på en riktig fågen precis som Falcon (falk), Merlin (stenfalk) och Kestrel (tornfalk). Talade med en engelsk Gamecock-ägare på det schweiziska mötet och han menade att Gamecock var detsamma som stridstupp, sådana som man har på tuppfäktningar. Och det stämmer, men... Riley Gamecock är nog främst uppkallad efter ett stridsflygplan, The Gloster Gamecock biplane fighter från 1925. Det säger i alla fall auktionsfirman Brightwells katalog. Lincock (vad nu det är för en gök) var också ett stridsflygplan, The Blackburn Lincock biplane fighter, byggt 1928. Det finns dessutom en Rileymodell som heter Grebe (dopping), antagligen uppkallad efter Gloster Grebe biplane fighter från 1923. Hursomhelst, denna bil har en Riley Nine motor på 1087cc och en manuell växellåda. Den inregistrerades i maj 1932 och ägdes i 25 år av en Mr Pitt. Ivor Halbert köpte bilen 1995 och den har inte körts sedan dess. Bilen är i behov av renovering. Den gick för £8.100 vilket anses vara ett fynd.

ÖVRIGA

Det fanns ytterligare fyra Riley i Halberts samling som gick under klubban men red får inte plats till dem här.

RILEYBLADET

En försättning från förra Rileybladet med reklambilder, de flesta av reklamteknaren Chris D. Watkiss. Ni kan se dessa bilder i färg i Rileybladet på nätet.



Riley
for Magnificent Motoring

Here is a magnificent Riley of grace and power... with smooth running. Built by men of creative genius who have always dreamed cars around an ideal rather than a price, it combines acceleration and high speed with a sense of road-holding which is quite outstanding. Performance, Safety and inherent Quality are characteristics responsible for Riley Individuality.

at all of the industry's most modern of the hour
STAND No. 141

RILEY (COVENTRY) LIMITED, COVENTRY
LONDON SHOWROOMS: "RILEY CARS" 58-56 PAUL MALL, S.W.1
"RILEY CARS" 100, Tottenham Court Road, W.1
"RILEY CARS" 100, Tottenham Court Road, W.1



Golfklubben

Riley
FAMOUS IN FIVE CONTINENTS
for Magnificent Motoring

It is in a car for the real motoring enthusiast, the type of driver who wants to go far and fast, who appreciates and can obtain the utmost from steering, braking and handling qualities all designed to fit exactly the demands made on a car when high averaging is required. Most important of all, perhaps, is the safety factor which accompanies the performance.

1 1/2 Litre Saloon 21/4. Purchase Tax 21/4p. 2. 1938 h.p. 1 1/2 Litre Saloon 14/3. Purchase Tax 22/4p. 2. 1938 h.p.

Riley - as old as the industry - as modern as the hour



Riley
FAMOUS IN FIVE CONTINENTS
for Magnificent Motoring

It is in a car for the real motoring enthusiast, the type of driver who wants to go far and fast, who appreciates and can obtain the utmost from steering, braking and handling qualities all designed to fit exactly the demands made on a car when high averaging is required. Most important of all, perhaps, is the safety factor which accompanies the performance.

1 1/2 Litre Saloon 21/4. Purchase Tax 21/4p. 2. 1938 h.p. 1 1/2 Litre Saloon 14/3. Purchase Tax 22/4p. 2. 1938 h.p.

Riley - as old as the industry - as modern as the hour



Ridklubben

Riley
1 1/2 LITRE 2 1/2 LITRE

—and here's the secret of **Riley** super performance

Among those motorists who study engine details the Riley has always held a high position of esteem because enthusiasm for the niceties of engine design is often the first step towards Riley ownership. The world-famous Riley is available in a 2 1/2 litre model, capable of 100 miles an hour, and a 1 1/2 litre model which also provides the thrill of sports car performance. Proven leadership in design makes permanent a Riley owner's enthusiasm for his car.

FOR MAGNIFICENT MOTORING

Flygplatsen

2 1/2 LITRE SALOON
(in Autumn Red)
With its capacity for sustained high speeds, combined with superb riding comfort, the Riley represents modern luxury travel at its finest.

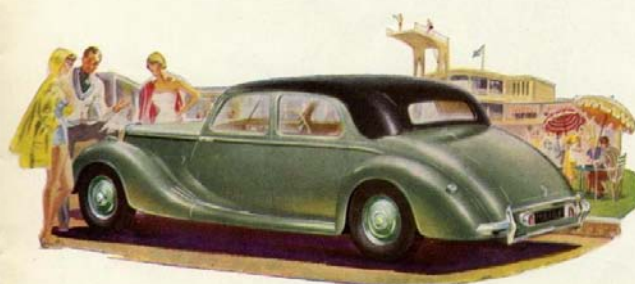


Segelklubben



1 1/2 LITRE SALOON (in Woodland Green)
The high standard of performance, perfect riding comfort and exceptional luggage space of a Riley are shown to advantage on a holiday tour.

The Country Club



1 1/2 LITRE SALOON
(in Woodland Green)
The long graceful lines and tasteful interior appointments make a Riley outstanding in the most elegant company.

Sportfiskeparadiset



2 1/2 LITRE SALOON
(in Black)
Sportsmen find the Riley an ideal car. Magnificent in performance, a long drive in a Riley is an exhilarating experience and a fitting prelude to a day's sport.

The Riley Register 53rd Coventry Rally 2009

"Fra vesten intet nytt", men der er Riley-liv. Vi er fortsatt oppegående og holder Riley flammen ved like, men ettersom jeg er 1933 modell kan vi si at vår familie er inne i et generasjonsskifte.

Som du vet solgte jeg vår RMF tilbake til England hvor den blir godt tatt vare på. Tor Ole er i krevende jobb innen Oil & Gas og har samboer som seg hør og bør. Han kommer nok sterkt tilbake med tiden.

Lincock er i god form, bedre enn noen gang. Tor Ole hadde dog et dramatisk uhell i mai for to år siden, hvor sentrifugal clutchen eksploderte.

Det så mørkt ut med å kunne få bilen tilbake til det den var, men med god hjelp fra England fikk vi den i orden i løpet av vinteren. Jeg skrev i den anledning et "dossier" på engelsk som kan være av interesse for "Rileybladet". Det kan vi eventuelt komme tilbake til når mørketida melder seg.

I midlertid drar Tor Ole og jeg til Coventry, June 27-28th. Der er temaet "Le Mans 1934", 75 år. Fergeforbindelsen direkte med England er avviklet så det er kronglete for oss å komme over med bil. Lincock blir derfor hjemme, men vi sitter på med Peter Morrell.

Kanskje treffer vi noen fra "Svenska Rileyregistret". Jeg kommer til å ta bilder og notere fra begivenhetene, så trenger du et resymé så si fra.

Beste hilsen
Tor Bang Steinsvik
13 maj, 2009

Tor Ole og jeg kom tilbake fra England og Coventry i går. Som lovet tok jeg noen bilder.

Tor
30 juni, 2009

Coventry, June 27-28th

Tema 1: Riley competition successes for 1934, 75 år

1934 ble det året hvor Riley satset på å vise hva de var gode til. En gruppe av kjøretøy ble klargjort for å delta i vidt forskjellige løp som Monte Carlo Rally,

The Alpine trial, The Ulster Trial, Australian Grand Prix, forskjellige Brooklandsløp og andre.

Riley "viste tenner" og plasserte seg på toppen av vinnerlistene, dog ble Le Mans det mest spektakulære. I følge David G. Styles: "arguably the most-cherished victory in sports car racing"

Tema 2: Le Mans 24 Hours Race 1934

Det deltok i alt 40 biler med en sterk kontingent fra Storbritannia omfattende Aston-Martin, Lagonda, MG, Singer og Riley. Riley deltok med 6 team og da flagget gikk ned for siste runde hadde alle 6 team bestått med bravur:

"The Sixes" vant 1500cc klassen og 2. og 3. plass sammenlagt.

I klassen 1100cc erobret de 1.- 2.- 3.- og 4. plass pluss en spesiell "Ladies Prize" for høyeste hastighet noen gang for en kvinnelig fører.

Sammenlagt tok Alfa Romeo 1. plass, men Riley fulgte opp med 2.- 3.- 5.- 6.- 12.- 13. plass sammenlagt.

Tema 3: I paddocken

Det ble vist en utstilling med bilder og dokumentasjon fra konkurransene i 1934. Flere av de aktuelle bilene fra den gang var på plass.

"The Sixes – KV 9478"

Bilen utstilt er en gjenskaping av originalen fra 1934 som vant 3. plass sammenlagt og 2. plass i 1500cc klassen. Registreringsnummeret er det samme. Motor, gearboks og eksosmanifold er fra bilen som deltok. Bilen eies av Philip Hill som har beskrevet dens historie som dere finner i "The Riley Register Bulletin", utgave 210 – juni 2008.

KV 9478 ble kjørt av Freddie Dixon/ Cyril Paul respektive Senilleeau/ Delaroche. Gjennomsnittlig hastighet var 70.02 mph.

Til sammenligning vant Alfa Romeo sammenlagt med 74.74 mph, men med kompressormotor 2300cc motor, noe som sier hvilken bragd Riley teamet utførte.

Tor Bang Steinsvik



Riley Ulster Imp - ADU 162



Eksos manifold, Riley Ulster Imp



Fra førersetet



Riley TT Sprite – AVC 19
Ex factory team car



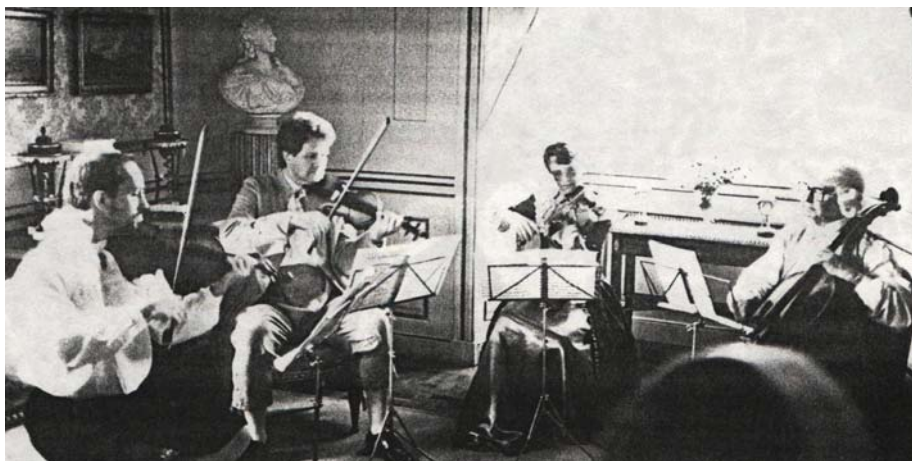
1934 Alpine Trial Special, ADU 27

Rune Möller avliden

Vår mångårige medlem och styrelseledamot Rune Möller har avlidit 89 år gammal.

Jag lärde känna Rune genom hans stora intresse för musiken. Rune var en hängiven amatörcellist i Köpings orkesterförening, där jag medverkade ibland redan som musikstuderande. Rune missade sällan en repetition. Vid ett tillfälle tog sig hans hängivenhet för musicerandet uttryck i en avbruten tjänsteresa i Milano för att repetera i Köping och sedan tillbaka nästa dag till Milano för att fullfölja sina åtaganden där!

Rune var en levnadsglad entusiast, en entusiasm som smittade. Att ta en tur ut till Rune för lite rådfrågning, fika och ofta provkörning av någon av hans bilar var alltid lika stimulerande. Runes generositet att låta andra få provköra sina bilar är kanske något för oss alla att ta efter!



*Rileykvartetten spelar Mozart i Gula salongen på Tidö slott 15 juni, 1991.
Håkan Wikström, Benny Bentlöf, Runes dotter Margareta och Rune Möller.*

Runes hälsa var sedan länge inte den bästa. Han drabbades av ett flertal hjärtinfarkter. Vid ett tillfälle fick vi veta att Rune var på lasarettet och att läget var allvarligt. Jag och Ronald för genast upp med en blombukett från Rileyregistret,

men när vi kom in på Runes sal var den emellertid tom. På sängen låg ett ex av senaste Classic Cars med bilannonserna uppslagna! När vi sedan gick ut i korridoren mötte vi Rune med en rullator och när första kommentaren var "Grabbar, har ni en nyckel, bromsarna drar snett" förstod vi att Rune nog redan var på bättringsvägen.

Ett av Runes många ljusa minnen av sin tid i Rileyregistret var när vi bildade en Riley stråkkvartett inför Västeråsmötet -91. Då fick Rune kombinera sina stora intressen bilar och musik. Detta framträdande på Tidö slott talade han ofta om med värme!

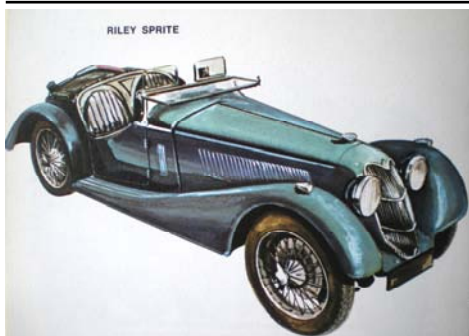
Att få lära känna Rune har varit ett privilegium för mig och många andra och Rune var alltid beredd till råd och dåd för att hjälpa gammalbilskollegor.

Trots en mycket imponerande samling bilar i garaget, Bentley, Bugatti, Lea-Francis, Belsize, MG - var favoriten, Runes drömbil från ungdomen - Riley Sprite!

Håkan W



*Rune Möller och hans Riley Sprite 1936
Bilden tagen 1983 i samband med Autohistoriska Rallyt.*



MPH slopades 1935 och i dess ställe infördes 1936 den nya fyrcylindriga Sprite. Det var en utmärkt bil, bättre än både Imp och MPH. 1½-litern motorn som härletts ur 12/4:an varvade 5000 rpm. Denna motor var en förbättring av den pålitliga Nine-motorn, som konstruerats om av Hugh Rose (som sedan gick till Lea Francis) och fått tre ramlager. Vikten var inte hög, en ovanlighet vid 30-talets mitt, och 145 km/t kunde nå

trots en glesväxlad Wilsonväxellåda med förväljare och den hämmande bakaxelutväxlingen 5,22:1. Axelavståndet var samma som på MPH 2,48 meter, eftersom chassit var MPH:s men modifierat. Sprite fanns även i den spännande varianten Ulster Sprite.

*T.R. Nicholson
Sportvagnar i färg 1928-1939
Illustrerad av John W. Wood*

Schuco gjorde aldrig en Riley

Schucos historia är knuten till Heinrich Müller, en skicklig leksaks"uppfinnare" som tillsammans med affärsmannen Heinrich Schreyer startade företaget 1912. Till en början tillverkades endast mjuka leksaker. Under första världskriget låg verksamheten nere men våren 1919 satte man igång igen. Firman hette först Schreyer & Co vilket 1921 ändrades till Schuco. Nu började man tillverka mekaniska leksaker. Första Schucobilen kom 1936. Efter kriget 1946 inriktade man sig på export till USA. 1952 var Schuco den största leksaksföretaget i Nürnberg med 800 anställda. Heinrich Müller dog 1958. Under 60-talet ändrades marknaden för leksaker vilket man på Schuco insåg för sent. Företaget kämpade på men gick i konkurs 1976. Då köpte det amerikansk-engelska leksaks-

företaget DCM Schuco men också de går i konkurs 1980. Schuco köptes då av tyska leksaksjätten Gama-Mangold i Fürth. 1999 sålde familjen Mangold Schuco till Simba-Dickie Group som ägs av familjen Sieber som producerat leksaker i tre generationer. Schucobilar tillverkas än idag.

På undersidan av reds Schucobil står det "Made in US-Zone Germany". Däcken är svarta utan tvärgående mönster och är märkta "Schuco Cord". Detta betyder att den är tillverkad mellan 1946-1952. Samtidigt som hans Riley.

På nätet kan man hitta denna Schucobil till allt mellan 250-2.500 kronor.



Minimarque däremot...

På engelska E-bay säljer man Riley RM roadsters, en med suffletten nere och utan vindruta (i färgerna svart, silver och röd) och en med suffletten upp (röd). £ 165/styck vill man ha.

Red tycker att de är fula och dyra.



Riley RM Clubs egen roadster modellbil

RM-klubben i samarbete med klubbmedlemmen Stewart Orr tillverkade 1992 en elegant RM Roadster modellbil.

Omkring 1972 tillverkade firma Motorkits en RM roadster byggsats. Men de var missnöjda med gjutformen som dessutom gick sönder efter att bara ett dussin bilar hade gjutits. Man skrotade projektet och senare när firman såldes slängdes den förargliga roadstergjutformerna.

Stewart Orr, intendent på Chester Toy Museum och en känd profil i modellbils-kretsar, fick tag på en ännu inte byggd sats av Motorkits roadster. Kanske det enda kvarvarande exemplaret. Han "offrade" byggsatsen för att återskapa gjutformerna med en ny metod. De nya gjutformarna bearbetades för att ge bättre detaljrikedom och göra modellen mera naturtrogen. 150 ex var dock gränsen för vad de nya formarna tålde och

det var inte ekonomiskt försvarbart att tillverka konventionella gjutformar.

RM-klubben gav Orr klartecken att tillverka 150 numrerade ex. Lådor med påklitrast etikett tillverkades också. Modellerna gjordes i rött och ming blue med beige klädsel och i vitt med röd klädsel. Priset var £75.

Red köpte ingen och modellen sålde slut på nolltid. Men när red & son köpte Bo Thorells roadster 1996 ville han mycket gärna ha en av de 150 begärliga bilarna.

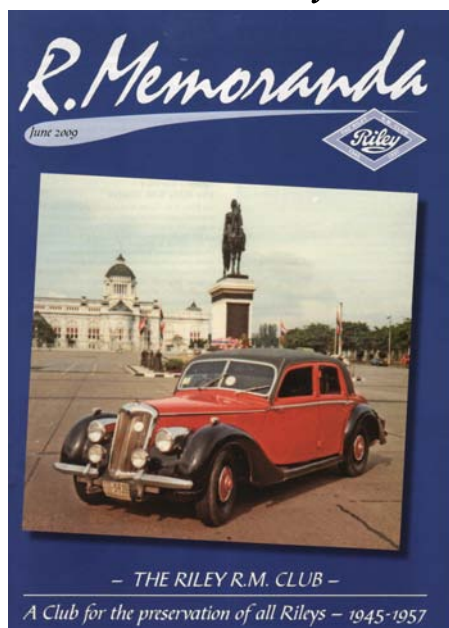
Telepati uppstod och vid Svenska Riley-registrets årsmöte i Varberg 2000 kommer Ingvar Persson fram till red och undrar om jag ville köpa en av Orrs roadstermodeller för 500 kr.

Red



RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda June 2009**

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

Innehåll (i urval)

Drive it Day (to Raymond May's tribute)
 Significant new Monte Carlo photo
 Technical Topics: The Marshall-Nordec supercharger installation for the 1½ litre Riley (from 55 to 69 bhp)
 From the internet forum: RM roof, lead loading, fuel consumption, RMC bent gear lever, exterior door handle removal, front brake grab, RMB thermostat, Hi&low horns, torsion bar bushes, towel rail rear bumper
 Riley Motor Club London to Edinburgh 85th Anniversary

Forthcoming events

The 12th International Autovia Rally, 24-26 July
 Riley Register AGM Weekend, 26-27 Sept

Cars for sale

RMB 49, relatively unworn mechanical condition, £5000 with period licence plate £4000 without
 RMA 47, shooting brake, body by Bonallack, £16500
 RMA 47, reluctant sale, £5000
 RMA 49, convertible, total rebuild, £16000
 RMC 49, roadster, complete body-off restoration, multi-award winning car, £28000
 RME 54, for further renovation, £2000
 RMB 49, good body- and woodwork, £6500
 RME 53, reluctant sale of beautiful car, £4500
 RMA 52, rebuild or spares, for sale in one lump, £600
 RMF 53, complete with V5, £4000
 RMA 49, wood not bad at all, £3500

R. Memoranda July/Aug 2009

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

Innehåll (i urval)

Technical Topics: Luca RF 91 voltage regulator, 3 seater roadster steering gearcase "reduction box"
 The Roadster Story (6 sidor)
 From the internet forum: fuel starvation, RMB spark plugs, rear axle, hi&lo horns, body trim removal, valve timing 2½, boot floor covering, speedometer repairs, woodworm, wing bold size, engine misfiring, lead loading-permitted thickness

Cars for sale

RMB 49, relatively unworn mechanical condition, £5000 with period licence plate £4000 without
 RMA 47, shooting brake, body by Bonallack, £16500
 RME 53, sound working order, lovely body, £8000
 RMA 49, convertible, total rebuild, £16000



RMC 49, roadster, complete body-off restoration, multi-award winning car, £28000
 RME 54, for further renovation, £2000
 RMB 49, good body- and woodwork, £6500
 RMF 53, requires no immediate expenditure, £7950
 RMA 51, generally resonable condition, £2750

R. Memoranda September 2009

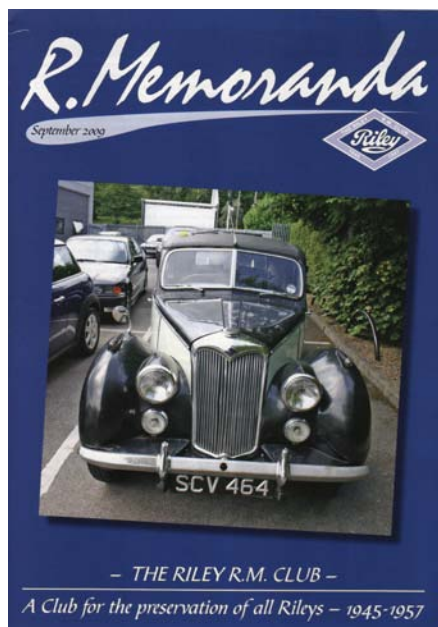
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

Färgbilder från ett mote 1972
 Scrapping/Saving - Government scrappage scheme
 National Rally 2009
 From the internet forum: dynamo not charging, fuel gauge, respray
 Technical Topics: läckade oljefilteranslutningar
 Kanadensisk tidningsartikel om Rileyminnen

Cars for sale

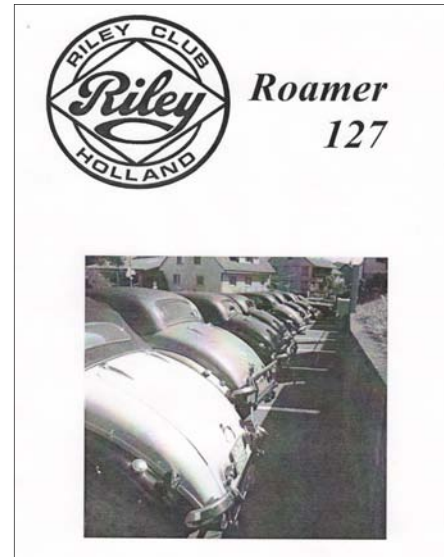
RMB 49, relatively unworn mechanical condition, £5000 with period licence plate £4000 without
 RMA 47, shooting brake, body by Bonallack, £16500
 RME 53, sound working order, lovely body, £8000
 RMA 47, generally good and sound but... £5750
 RMA 49, wood not bad at all, welding needed, £500
 RMA 47, drophead (original), £12000
 RME 53, reluctant sale of beautiful car, £4500
 RMB2 52, for spares or brave restoration, £800
 RMB2 52, Tatty but complete, £800

**The Riley Record 4/2009**

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

Innehåll (i urval)

Rileys in Oulton Park
 West of England Rally, Sherborne
 Trip through Europe in 1962 in Riley One-Point-Five
 Scottish Riley Enthusiasts' National Weekend
 World record on water in the Riley powered "Bulldog II"
 Riley One-Point-Five colour finishes (färgkarta)
 Rileys under the hammer, Ivor Halbert collection

**Roamer 127 - nr 2, september 2009**

Medlemsblad för Riley Club Holland
 Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
 Redaktörer: Wim Arends, Willem Postel

Innehåll

ALGEMENE GEGEVENS
 VAN DE REDACTIE
 VAN DE VOORZITTER
 VAN DE SECRETARIS
 GROETEN UIT ZWITSERLAND
 NAAJAARSMEETING
 TE KOOP
 WHITE RILEY

Evenemang

Najaarsmeeting Brummen 4 oktober
 Rock Around The Jukebox 17 en 18 oktober
 Autotron Rosmalen
 Oldtimerbeurs 28 en 29 november 2009



Direktör August Miller mördas av två gärningsmän samtidigt men utan varandras vetskap. Detta gör det extra svårt för advokaten och privatdetektiven Henning "Latmasken" Örn, och hans privatsekreterare den vackra Vera Lange att med logik lösa fallet. Miller mottar från en baneman ett brev med förgiftat papper och dör (därav titeln Döden kommer med posten) samtidigt som en annan mördare skjuter honom när han sitter vid sitt skrivbord. Handlingen tar oss till den galne Greve Sabelstjärna på Stjernåkra slott i vars källarvalv en utländsk liga trycker falska dollarsedlar. Bilden på omslaget visar hur några av sedelförfalskarna slänger den vackra Vera i älven. I detta detektivhäfte förekommer flera biljakter men inga bilmärken nämns. Vera trycker vid något tillfälle gasen i botten på den stora lyxbilen. Några sidor senare trycker även Henning gaspedalen i botten. Bilarnas fabrikat förblir okänt. Giftmördaren och falskmyntarna där- emot avslöjas på sista sidan.

Rolf Berge, pseudonym för Lennart Forssberg. Skrev detektiv-berättelser om advokaten Henning "Latmasken" Örn på 40- och 50-talet. Alibi-Magasinet utgavs mellan 1945-1957 av redaktör John Lorén.

Red

OBS!

Nytt datum för
Rileyregistrets sommarmöte
i Skåne Nordväst
11-13 juni 2010

PS till Schweiz resan

Nu sitter motorn i. Den spinner fint, men det tog en extra dag att få ordning på den.

Erik Hamberg och Kent Ekberg hade varit på Torsbyskroten i början av maj 1986 och plockat ur motorn ur resterna av 37 S 13242. Jag köpte motorn som sedan stod orenoverad åtta år i garaget. I oktober 1994 tog jag kontakt med John Byron i England om renovering av motorn och i december det året lyfte min son Per och jag in den i Pers gamla Lada kombi. Vi körde till John Byron via Göteborg-Harwich och lämnade motorn och deltog på kvällen i ett lokalt Rileymöte med mat och öl på trevlig pub.

I juli 1995 var motorn färdig. Byron fick faktiskt ta ett annat block (kostade 50 pund) eftersom Torsbyblocket visade sig vara frostsprängt. Har kvar Byrons brev med specifikation på vad som gjordes:

- have engine block bored, crankshaft reground
- fit new pistons, exchange conrods, shell bearings and small end bushes
- drill out crankshaft plugs, clean out oilways, fit new plugs
- fit new timing chain
- fit new starter ring gear, reface flywheel, fit flywheel to engine
- strip cylinder head, drill out and replace 3 broken manifold studs
- Fit new valve guides, replace 4 exhaust valves, 1 inlet valve, grind in and fit complete with new valve springs
- Fit cylinder head to engine complete with new head gasket and manifold studs
- Strip water pump, replace bearings and seal, rebuild pump and fit to engine

I augusti 1996 hämtade vi motorn. Sedan stod den 13 år i garaget, färdig att träda i tjänst om det behövdes. Efter schweizresan 2009 behövdes den och specialisten på engelska sportbilar Bertil Carlsson i Magnarp, 2 km från Rileybladsredaktionen i Vejbystrand, lyfte ur den gamla motorn och satte i den "nya".

Men den gick dåligt och det smattrade högljutt. Bensinpumpen på "nya" motorn sög inte och fick bytas ut mot den gamla. Obehagligt ventilspel, även med ställskruvarna i botten, kanske p.g.a. alltför energisk slipning av ventilsätena. Lite vipparmsslipning och den saken var åtgärdad. Smattret kom sig av att grenröret från den gamla motorn, som hade hot-spot rör, användes till nya motorn som hade blockerade hot-spot rör. Flera hål i grenröret fick pluggas för att få motorn tyst.

Den "nya" kopplingen får bilen att hoppa och skutta så om den inte skärper sig efter lite inkörning byter jag tillbaks till den gamla.

Säljes

RM 1951 på Blocket
Stefan Rubertsson, Målilla
070-663 14 32

Inte känt om det är en 1½ eller 2½

Medlemslista

Medlemslista bifogas med detta blad. Listan innebär att vi har tillgång till ett nätverk som naturligtvis ska utnyttjas - med omdöme. E-post är ett bra sätt att komma i kontakt. I medlemslistan saknar dock mångas mailadress. Meddela gärna Erik, Torsten eller red er mailadress så att vi får med den.

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@glocalnet.net

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

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobil. 070-14 14 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

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



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2009. Beloppet insattes på pg 45 61 63 - 5



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