



RILEYBLADET

Nummer 3, 2012

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 34



Stridsvagnar, dioramor och skumraketer - höstmötet 2012

Vi var ett dussin som hörsammat kallelsen till höstmötet, varav tre kom i Riley. Lunch med möjlighet till konversation med likasinnade samt två kulturinslag; Keramikens Hus och Arsenalen.

Figurmuseet ligger som en permanent utställning i Sveriges Försvarsmuseum Arsenalen, beläget strax utanför Strängnäs. Denna nya permanenta utställning består av en unik samling tennfigurer i detaljerade dioramor (tittskåp). Det är en närmast magisk



Diorama: Slaget vid Helsingborg där Stenbock ledde svenskarna till seger den 28 februari 1710.

upplevelse att genom dessa välgjorda små konstverk få den ena ögonblicksbilden efter den andra ur världshistorien.

Men på Arsenalen fanns förstås stridsvagnar i legio. Hur kan man associera dessa till Riley? Lite långsökt kanske, men t. ex. via stridsvagn M/41 som byggdes av Scania Vabis och hade Wilson-konstruerad planetväxellåda. Som bekant hade många Rileymodeller på 30-talet Wilsons förväljarlådor.



Diorama: Giza så där 2500 f. Kr.



Stanley Riley tar en tur till Cheops-pyramiden våren 1913 i en 12/18 Two-Seat Torpedo Riley.



Stridsvagn M/41: motor 6 cyl 160 hk Scania, Wilson planetväxellåda och Bofors 37 mm kanon. 116 byggda. Vikt 10 ton. Besättning: 4.

Major W. G. Wilson (1874–1957) blev känd som Storbritanniens främsta konstruktör av växellådor för stridsvagnar under första världskriget. Hans specialitet var växellådornas manövrering. Täcknamnet för utvecklingsprojektet för den brittiska stridsvagnen Mark IV var "mobil vattentank", därav den engelskspråkiga benämningen tanks.

1917 ritade han sin epicykliska planetväxel till stridsvagn Mark V. Detta var den första tunga stridsvagn som kunde köras av en ensam förare som då inte behövde ropa kommando till någon annan som skötte växlingen och styrningen som sker via bandaggregaten.

1928 patenterade han sin förväljarlåda (Wilson Preselector). Ett antal företag tillverkade dessa preselector lådor på licens från Wilson. Wilson själv ingick ett partnerskap med J.D. Siddeley från biltillverkaren Armstrong-Siddeley under namnet "Improved Gears Ltd." och senare "Self-Changing Gears Ltd."

Den busstillverkande industrin var företagets främsta kunder och de flesta av Londons dubbeldäckare mellan 1935-1960 var utrustade med förväljarlådor.

Skumraket? Inget stridsvagnsvapen utan en cylinderformad gräddbulle till kaffet på museets café.

Red

Resa till The Lake District och The Riley RM Club mötet

Ett par saker gjorde att min hustru och jag bestämde oss för att köra Riley till England och delta i årets stora RM Club möte i The Lake District; min nyfunne rileyvän i Denver, Colorado, Joe, skulle åka dit (hans första utlandsresa!), min hustru hade aldrig varit i England, Rileyn hade fått en ny motor och mitt förtroende för bilen stod på topp och jag ville uppleva The Lake District, ett av Englands vackraste landsdelar långt upp i nordväst.

Min anmälan e-postades en timme efter att RM tidningen med anmälningsblankett kom i brevlådan. Jag fick deltagar-nummer "1".

Ville ha ett gammalt S-märke på bilen så att engelsmännen skulle visa hänsyn mot oss i trafiken. Hittade inget. Ringde Emaljskyltfabriken Svea i Fristla som snabbt tillverkade ett.



Färjan till England gick från Esbjerg på kvällen och vi startade från Vejbystrand på morgonen. Efter lunch på Fyn ville inte Rileyn starta. Död. Luktade lite bränt från motorrummet. En liten rökstrimma steg upp från solenoiden som tackade för sig.

Solenoid

En solenoid (av grekiskans *solēn*, rör, och *éiridos*, utseende, form). I olika tekniska applikationer brukar ordet solenoid beteckna en elektrisk manövermagnet. Ett vardagligt exempel är solenoiden i en bils startmotor. När bilföraren vrider på startnyckeln, går en svag ström till solenoiden, som dels mekaniskt kopplar ihop startmotorn med motorns svänghjul, dels släpper på en kraftig ström direkt från startbatteriet till startmotorn, varvid motorn drivs runt och startar.

Wikipedia

Rullade igång bilen och körde non-stop till Esbjerg och ombord. Ringde Erik Hamberg och bad om telefonnumret till Gavin Lumsden, en Rileyreparatör jag haft att göra med tidigare och som inte bor så långt från Harwich.

Hade inköpt en bilnavigator just för denna resas skull och den kom väl till pass för att hitta till Gavin som bor i The Red House, Bowsers Lane, Little Walden, Saffron Walden-inte-lätt-att-hitta. Gavin hade en hel pappkartong full av solenoider och valde ut en med startknapp på, monterade den och saken var klar.



Solenoidbyte på gång

Passade på att titta på ett dussin RM Rileys som stod hos Gavin. Hans egen Drophead med en Rover V8, en Woodie som såg ut som den aldrig använts, salooner, roadsters och även en del andra bilar; Rolls, Bentley och en av de första Land Rover.



Gavins Heywood-byggda Woodie som ursprungligen satt på en 1½ men som Gavin flyttade över på en 2½.



En RMB med Rover V8 motor

Jag har missbedömt sträckan till Lake District. Det är nästan 500 km dit. Vi följer A1 norrut och tänker ta västerut i höjd med York och köra över The York-

shire Dales. Vid sjutiden dör motorn på motorvägen. Ringer försäkringsbolaget och vi blir upphämtade av en bärgningsbil. Highway Recovery Service säger att deras tekniker ska ta en titt på Rileyn imorgon bitti. Vi tar in på hotell.

Nästa morgon byter man brytarspetsar (jag hade extra med mig). Men man gjorde även en annan sak som skulle bli ödesdiger. Man lossade på tändfördelaren och vred den av någon anledning ett kvarts varv runt sin axel. Bilen gick igång men ute på motorvägen stod det genast klart att något var mycket fel, men visste inte vad. Körde in till sidan redan efter två km och samma Highway Recovery gubbe kom och plockade upp oss. Vi lämnade Rileyn hos dem och hyrde en bil för att nå Cartmel Racecourse i tid för RM klubbens stora middag. Vi hann. Vi var 250 gäster uppdelade på 20 bord.



RM klubbens årsmiddag på Cartmel Racecourse. Alec Gatherer, den perfekta lekledaren, bjöd på frågesport. Någon hade satt ihop ett bildspel på fyra stora skärmar.

De följande dagarna hade vi väldigt trevligt. Träffade många som jag kände till namnet och även korresponderat med men aldrig sett i verkligheten. En dag åkte vi med Alan Kirby på en härresande färd på Englands högst belägna väg över bergspassen Wrynose Pass och Hard Knott Pass (393möh). Vägen, ur-



Alans 1½:a vid Hard Knott Pass

RILEYBLADET

sprungligen byggd av romarna, och knappast ändrad sedan dess, hade stundtals 30% lutning, var knappt en Rileybil bred och var mycket krokig. Men kul var det. Här låg Hardknott Fort, ett romerskt fort byggt åren 117-138 e. Kr. under kejsare Hadrianus regeringstid av ett romerskt regemente från Dalmatien, nuvarande Kroatien.



Rester av det romerska fortet vid Hard Knott Pass.

Alan hade ersatt bakaxelväxeln på sin 1½:a med en ny tillverkad (crown wheel and pinion set) från Graham Brown, Vintage & Classic Shock Absorbers Ltd, på 3.5:1 isf standard 4.1:1. Bilen gick mycket lugnare än min egen 1½:a. Men han fick ju förstås växla ner/mer i backarna.



Bill Sangs 1½:a

På mötet fanns en Riley som såg precis ut som vår egen. Modell och färg och hade chassinummer nära vårt eget. Den tillhörde Bill och Rosemary Sang. De bor i Windermere och bjuder oss hem på



Utsikten från Briery Close, Windermere

middag. Bodde helt fantastiskt. En gammal industrimagnats hus hade gjorts om till ett antal bostäder och den enorma parken runt huset sköttes av en heltids-trädgårdsmästare. Huset låg med härförande utsikt över Lake Windermere.

Vi åker gammalt ånglokståg, kryssar på Lake Windermere, besöker konstnären och författaren Beatrix Potters hem Hill Top Farm och konstnären och filosofen John Ruskins hem Brantwood, äter på nya pubbar varje kväll (Kings Arms, Bower House, Cavendish Arms, Pig & Whistle, The George, Forest Lodge och bäst av alla The Thorn) och dricker lokalt bryggt ale och inget annat (Floocksburg, Cartmel Peninsula, Corby Blond, Windermere Pale, Hartley's Cumbria, Wells Bombardier, Whery Norfolk, Abbot, Admans och flera andra som jag glömt namnet på).



Timjanskryddad Cumberland korv. Ett måste vid besök i The Lake District.

Redan vid ankomsten till Cartmel Racecourse börjar jag fråga runt om vem som skulle kunna reparera min bil. Får flera förslag och fastnar för Dave Brown som befinner sig i Cartmel med sin RMC Roadster. Han har en firma som renoverar klassiska bilar i Mansfield som ligger endast 25 km från var bilen står. Hans folk hämtar och lagar bilen medan vi roar oss i Lake District. Vilken service!



Cartmel Racecourse var mötesplats för årets Riley RM Club National Rally

På mötet kom en man fram till mig och presenterade sig. Barry Hyam. Hans RMB vann pris för bästa renovering och



Red vid Lake Coniston, Englands tredje största sjö. Här, den 4 januari 1967, försökte Donald Campbell bättra på sitt eget racerbåtsrekord på 300 mph (483 km/h) med sin turbojet-försedda farkost Bluebird K7. Han uppnådde 320 mph (515 km/h) men ville genast köra ännu fortare utan att vänta på att vågorna lagt sig. Vid över 320 mph lyfte farkosten och störtade sedan ner i djupet. I maj 2001 bärgade man vraket och Campbell. Han var död.

nu hade han ett nytt projekt: Eric Adelswårds Drophead. Den har ägts av både Per-Börje Elg och Hans Persson utan att göras iordning. Mer om detta på sidan 10.

När mötet i The Lake District var slut körde vi till Dave Browns firma i Mansfield och hämtade vår Riley. Nytt grenrör med ordentligt pluggat hot spot-hål och lite andra justeringar. Provkörd av dem och friskförklarad. Men jag tycker inte att den går bra. Motorn är kraflös samtidigt som den blir överhettad och det knackar så fort man gasar på lite extra samt i backtagning. Vi haltade hem.

Väl hemma kunde konstateras att strömfördelaren hade lossnat och vridit sig 25 grader så att tändningen kom långt innan kolvarna nått sitt högsta läge. Att Browns specialister inte upptäckt detta är mycket märkligt.

Med haveriet skulle man kunna tro att resan var en flopp, men ack nej. Ett äventyr - ett mycket trevligt äventyr i en värld där annars allt måste gå som smort.

Detta var mitt tredje engelska rally. Nästa års RM Club National Rally blir också den på en kapploppsbana, Wincanton Racecourse, halvägs mellan Plymouth och London.

Kanske...

Löst och fast om bilstaden Coventry

Öster om Birmingham och väster om Rugby, i det område av England som kallas The Midlands, ligger staden Coventry. De tre städerna ligger så nära varandra att det knappt finns öppet landskap mellan dem – i varje fall inte sett med norska ögon. Idag har Coventry ca 300.000 invånare, vilket gör den ca hälften som stor som Oslo och något större än Bergen.

Tre ting har gjort staden känd. För det första att Lady Godiva red naken genom staden en gång på 1000-talet i protest mot de skatter hennes man hade pålagt stadens invånare. För det andra att staden på sin tid var centrum för Storbritanniens bilindustri, och för det tredje att Coventry var en av de städer som hårdast drabbades av Luftwaffes bombningar under The Battle of Britain. Värst var angreppen den 14 november 1940 och den 8 april 1941. Dessa bombangrepp



Broadgate, Coventry, 14 november 1940

gick så hårt åt staden att gatubilder från före kriget ofta inte går att känna igen om man står på samma ställe idag. Så här inledningsvis kan också nämnas att Coventry är känd som staden med tre spiror. Nästa gång du ser en Hillman Minx, ta en titt på kylarmärket, så vet du vad jag menar.

Men för oss är det bilstaden Coventry som intresserar, och vi ska titta lite på vilka bilmärken som höll till här och inte minst berätta något om de enskilda personer som var med om att bygga upp bilindustrin och utveckla bilarna från Coventry.

Midlandsområdet är känt som centrum för det som kallas light industry. Bilproduktion är således light engineering tillsammans med cyklar, kylskåp, symaskiner m.m. Motsatsen, heavy engineering, är å andra sidan verksamheter som t. ex. skeppsbyggnad och fartygsmaski-

ner. De senare aktiviteterna var huvudsakligen förlagda längre norrut i England och södra Skottland. Vi har ingen bra direkt översättning av light- och heavy engineering men man kan kanske säga att light avser konsumtionsprodukter och heavy investeringsobjekt.

Det finns många infallsvinklar att välja när man ska berätta om bilstaden Coventry. Oavsett vilken så var det ju så att när väveriindustrin i staden stagnerade på 1860-70 talet blev Coventry ett centrum för cykeltillverkning under slutet av seklet. För flera av bilmakarna är det ur denna industri som biltillverkningen växte fram, med motorcyklar som ett mellanled. Men här ska vi hålla oss till bilindustrin och det var två bilmärken som inledde det hela, Daimler och Humber.

The Daimler Motor Company

Efter att Frederick Simms 1890 säkrat rättigheterna till Gottlieb Daimlers motorpatent för Brittiska imperiet (med undantag för Kanada) startade han ett företag och en bilfabrik. Det tog tid men i april 1896 köpte The Daimler Motor Company ett övergivet bomullsspinneri vid Coventry Canal, norr om stadens centrum, på en gatstump som hette, och heter än i dag, Sandy Lane. Här startade man en tillverkning och den 28 augusti 1897 fick generalmajor Montgomery i Winchester leverans av sin nya Daimler bil. Detta var antagligen den första brittiska bilförsäljningen som gick till en kund som inte själv hörde hemma i bilbranschen.



Brittiska Daimler har sitt ursprung i Daimler Motorengeellschaft och dess grundare Gottlieb Daimler. Frederick R. Simms fick licensen för Storbritannien och Samväldet utom Kanada för tillverkning av Daimlers förbränningsmotorer. 1893 startade Simms Daimler Motor Syndicate. Efter en några dåliga år rekonstruerades företaget 1904 till Daimler Motor Company. 1910 tog Birmingham Small Arms Company kontrollen över Daimler och det brittiska bilmärket har idag ingen koppling till den tyska biltillverkaren Daimler AG.

Senare uppförde Daimler en ny anläggning ett stenkast längre norrut. Detta blev företagets huvudkontor och huvudfabrik. Gatorna runt området finns fortfarande: står du med ryggen mot hörnet av parken och tittar mot norr har du Daimler Road till höger och huvudingången till Radford Works rakt fram. Bakom dig går Sandy Lane norrut längs med parken.

Humber

Medan Daimler utgångsläge var licenserna från Gottlieb Daimler i Cannstatt var Humbers cykeltillverkning. Thomas Humber kom från Sheffield och hade lyckats väl med sin cykeltillverkning och hade fabriker i Nottingham, Beeston och Wolverhampton innan han etablerade sin fjärde fabrik i Coventry. Hans första bil byggdes i fabriken i Beeston 1898, alltså året efter att Daimler gick igång. Humber engagerade en ung fransman som konstruktör, en man som sedan skulle bli mest känd som chef för Talbot i London, Louis Coatalen. Hans första bil kom 1901. Med tiden förlades biltillverkningen till Stoke Aldermoor i Coventrys östra utkant. Vagg i vagg låg Hillmanfabriken.



Humber Super Snipe 1948

Hillman

William Hillman är det värt att uppehålla sig vid ett litet tag. Han kom från London och anställdes vid en symaskinsfabrik i Coventry på 1860-talet. Verksamheten utvecklades till att med tiden omfatta även cyklar och år 1885 fick Hillman och en kompanjon patent på en ny cykelkonstruktion. Det gick så bra att vid århundradets slut hade Hillman blivit miljonär - i pund sterling! Med framgångarna ökade också ambitionerna. Hillman ville bli bilfabrikant och det blev han också 1907 då han startade Hillman Motor Car Co i Stoke Aldermoor.

RILEYBLADET

För oss bilentusiaster är Hillman främst känd som grundare av en bilfabrik och ett bilmärke. Men för bilhistoriker är han även bekant för att ha sex vackra döttrar men inga söner. Med döttrar kommer inte oväntat svärsöner och att erövra en av de rika Hillmandöttrarna var förstås ett gott parti. På 20-talet hade Hillman kommit till åren och dragit sig tillbaka från den dagliga ledningen av koncernen som han överlät till två av svärsönerna, Spencer Wilks och John Black. Ser jag att Rover- och Standard-entusiaster spetsar öronen?!



Annonns från 1935

Som vi vet köptes både Hillman och Humber av bröderna Rootes, William (Billy, adlad 1942) och Reginald (Reggie, adlad 1946) alldeles i slutet av 20-talet. Med bas i Kent sydöst om London hade bröderna byggt upp Storbritanniens största lastbilsagentur och nu önskade de också bli biltillverkare. Köpet av Hillman och Humber 1929 medförde en omfattande rokad av nyckelpersoner i stadens bilindustri då det inte var alla som kunde tänka sig att arbeta för bröderna Rootes. Hillmans svärsöner Spencer Wilks och John Black tog båda sina hattar och gick; Wilks till Rover där han blev verkställande direktör 1933 och Black till Standard där även han blev verkställande direktör 1933. Black fick med sig ingenjören Ted Grindham som blev Standards tekniske chef och innehade den posten ända till 1957 då han efterträddes av Harry Webster. Wilks förblev Rovers högste chef tills han gick i pension men Black fick sparken från Standart 1954. Hans eftermäle var det av en besvärlig chef med häftigt humör.



W&P annons från 1905

White & Poppe

Peter August Poppe föddes i Skogn i Nord Trøndelag 1870 och fick sin utbildning vid Horten Tekniske Skole och fick sedan anställning vid Kongsberg Våpenfabrikk. En gång på 1890-talet skickades han till Steyr i Österrike för att förhandla ett vapenkontrakt. Där träffade han engelsmannen Arthur James White och de två blev goda vänner, inte minst tack vare deras gemensamma intresse för den nya förbränningsmotorn. White var en av cheferna vid cykel- (och senare) bilfabriken Swift i Coventry.



White & Poppe Lockhurst Lane fabriken

Detta ledde till att de ingick ett kompanjonskap för att utveckla och bygga motorer och etablerade företaget White & Poppe i Coventry där Whitefamiljen stod för finansieringen och Poppe blev teknisk chef. Först höll de till på Drake Street men flyttade sedan till Lockhurst Lane i stadens norra del. W&P blev på kort tid en av Storbritanniens största tillverkare av förbränningsmotorer. Företaget levererade motorer till Morris första bil 1913 men gick sedan miste om kontraktet som gick till Continental i Detroit. I stället blev lastbilstillverkaren Dennis största kund, vilka 1919 köpte W&P.

Innan vi lämnar W&P ska nämnas att en av företagets ingenjörer var norrmannen Hans Landstad som följde med William Morris till USA 1914 och konstruerade nya bilmodellen Morris Cowley under atlantöverfarten. Han blev senare en av Morris direktörer och innehade befattningen ända fram till den stora Nuffield-utrensningen strax efter andra världskriget. Peter Poppe dog hastigt och oväntat av ett slaganfall 1933 endast 62 år gammal. Han hade en dotter, Ingrid, och tre

söner, Erling, Gunnar och Olaf. Alla sönerna gjorde karriär i bilindustrin.

Gustaf Larson, som tillsammans med Assar Gabrielsson, grundade Volvo 1927, arbetade hos White & Poppe Ltd i Coventry mellan 1911-1916.

Standard

Under perioden från sekelskiftet fram till första världskrigets slut växte bilfabrikerna i Coventry upp som svampar ur jorden. År 1903 etablerade Reginald Maudsley Standard Motor Co. Maudsley kom från en känd ingenjörsfamilj och var sonsons son till Henry Maudsley (1771-1831), en pionjärer som konstruktör av maskiner i Storbritannien. En kusin till Reginald startade lastbilsföretaget Maudsley. Standardfabriken etablerades först vid Much Park Street, i stadens sydöstra del, men flyttade till förorten Canley 1911-12.

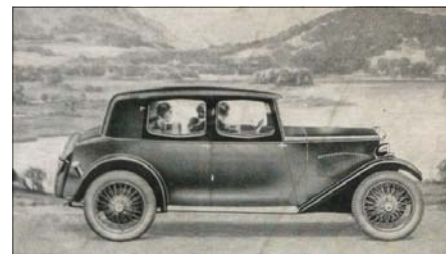
Lea & Francis

Cykelfabrikerna Lea och Francis byggde en bil 1903 på Lower Ford Street men någon oräntlig bilproduktion kom inte igång förrän 1923.



Riley

Riley hörde hemma i Foleshill i norra Coventry och förblev där i 50 år till Rileyproduktionen flyttades till MG fabriken i Abingdon april-juli 1949. William Riley (1851-1944) var ursprungligen tillverkare av utrustning till väveriindustrin men köpte en cykelfabrik 1890 eftersom han anade att bomullsindustri-



Riley Monaco Saloon 1932

epoken gick mot sitt slut. Han hade fem söner, Victor, Allan, Percy, Stanley och Cecil, och det var Percy som hade talang för det mekaniska. Han byggde sin första motorcykel 1899 och 1905 kom den första bilen som gick ut till försäljning.

Det ska sägas att Rileys goda renommé bygger på Percy Rileys Nine från 1926,

en 4:a på 1100 kubik, med hemisfäriska förbränningskammare och snedställda ventiler påverkade av dubbla högt lig-gande kamaxlar. Så förblev konstruktionen för alla Rileymotorer fram till 1955 och från 1938 i 1½ och 2½ liters utförande. 1½:an kom 1934 och var konstruerad av Hugh Rose, som jobbade på konsultbasis för Riley.

I början av 1932 utnämndes George Leek till verkställande direktör för Riley (Coventry) Ltd. Han hade då varit anställd hos Riley i 20 år. Fram till första världskriget var han inköpare och under nedgångsperioden efter kriget fick han hand om försäljningen av 12 hp sidventilsvagnarna. År 1932 blev det hans uppgift att organisera produktionen av de första 1.000 Riley Nine bilarna. Efter att ha lyckats med detta återgick han till posten som inköpsdirektör.

Victor Rileys äldste son Victor (1876-1958) tog efter hand över ledningen av företaget. Han ska inte ha varit en lätt man att arbeta för. När Morris tog över Riley 1938 blev Victor Riley en av direktörerna i Nuffieldkoncernen och var det fram till den stora chefsutrensningen



Singer & Co grundades 1874 i Coventry av George Singer för tillverkning av cyklar. Singers första bil ritades 1905. Konstrukören hette Alexander Craig och bilen var en variant av en modell han gjort för Lea & Francis. Den första Singer var en fyrcylindrig 2,4 liters vagn. Motorn kom från firma Aster. 1907 upphörde man med Lea & Francis kopian och lanserade en rad två-, tre, och fyrcylindriga modeller med motorer från White & Poppe.

1947 som genomfördes av Leonard Lord och George Harriman.

Singer

George Singer började tillverka cyklar 1875, sedan motorcyklar och från 1905 bilar. Den första bilen var en variant av den Lea och Francis hade byggt två år tidigare. Till att börja med köpte man motorer från White & Poppe men 1911 lanserade man sin egen motor.

Medan de flesta andra bilfabrikerna i stor grad köpte in komponenter från underleverantörer var Singer kända för att tillverka det mesta själva. Det är imponerande att man kunde fortsätta med detta ända till 1956 när Rootes övertog verksamheten. Singer höll till öster om centrala Coventry på Canterbury Street. Där fabriken en gång låg står idag studenthemmet Singer Hall.

Triumph

Upprinnelsen till Triumph var också cyklar men här rörde det sig först om importerade cyklar från kontinenten. Företaget grundades 1885 av tysken Siegfried Bettmann och namnet Triumph tog i bruk året därpå. Egen cykeltillverkning kom igång 1889 och 1902 flyttade tillverkningen till nya lokaler i Much Park Street tvärs över gatan från Standard. Triumph hade också en anläggning ett kvarter därifrån på Priory Street som fullständigt förstördes i Blitzen. Efter cyklarna kom först motorcyklar och 1918 var företaget Storbritanniens största tillverkare av motorcyklar. Året därpå utsågs Claude Holbrook till fabrikschef och övertalade ledningen att köpa konkursboet efter bilfirman Dawson Car Co., och starta biltillverkning. Fart på det hela blev det först när modellen Super Seven lanserades 1927. Holbrook var klar över att Triumph inte hade muskler att konkurrera med de stora kanonerna som Morris och Austin, så



1939 Triumph Dolomite 14/65 Roadster. Modellen lanserades 1937 när Donald Healey var teknisk chef för Triumph Motor Company.



1949 Triumph 1800 Roadster. En motorjournalist uttryckte det så här: *Dolomitens eleganta proportionerna hade övergivits till förmån för en styrelserumskompromiss i form av "en fet julgås jämfört med den nätta påfågeln"*

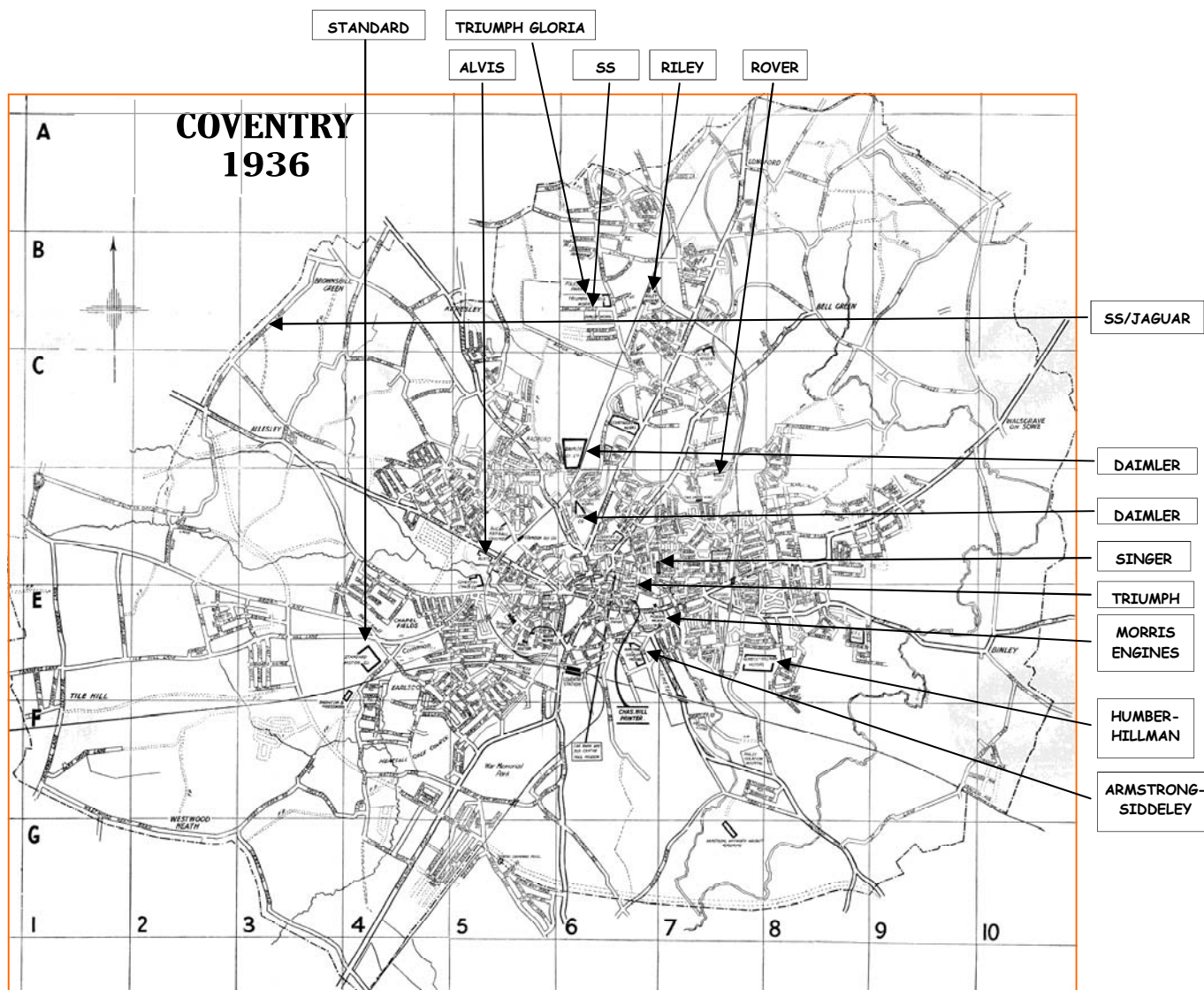
företaget valde att inrikta sig på lite dyrare kvalitetsvagnar, typ Rover, men betydligt sportigare än dessa. Omkring 1926 flyttade biltillverkningen till en ny anläggning inte långt från White & Poppe fabriken nordväst om stadens centrum. Där fick de senare SS Cars (Jaguar) som granne. Försäljningen av bilar gick dåligt trots att Donald Healey 1934 utsetts till utvecklingschef. År 1936 såldes motorcykeldivisionen till Ariel och i juli 1939 var konkursen ett faktum. År 1944 köpte som bekant Standard varumärket och vad som fanns kvar av The Triumph Motor Company.

Rover

När vi idag tänker på Rover förknippar vi det med Solihull, en förstad i sydöstra Birmingham. Men dit kom de först efter andra världskriget för det var i Coventry det hela började. Även Rover hade sin rötter i cykeltillverkning med en anläggning i Queen Victoria Street i stadens centrum, och här beslöt sig företagets ledning 1902 för att starta biltillverk-



1950 Rover 75 (P4) 4-door saloon. Företaget Rover startades av Starley & Sutton Co i Coventry 1878. Företaget tillverkade bilar 1904-1967 då det såldes till Leyland Motor Corporation. Rover genomgick flera ägarbyten - British Aerospace, BMW och MG Rover Group. Sistnämnda gick i konkurs 2005 och tillverkningen upphörde.



ning. Precis söder om IKEA Coventry idag. Anläggningen hette något så stiligt som The New Meteor Works. Under första världskriget hyrde man även en fabriksbyggnad på Helen Street nordöst om centrum. Senare tillkom flera andra anläggningar. I Graham Robsons bok The Rover Story finns en översikt över alla företagens anläggningar ända från starten och man får räkna till 30!

Efter att White & Poppe sålts till Dennis 1919 var Peter Poppe anställd där i några år men 1924 tog han anställning hos Rover där han blev chefskonstruktör. Tyvärr var de nya motorer han tog fram inte särskilt lyckade. Trots sofistikerade lösningar levererade de minde än 20 hk per liter slagvolym och det var dåligt för en ny motor redan i mitten av 20-talet. En av hans söner, Olaf, fick också anställning hos Rover och var produktionschef när Land-Rovern skulle börja byggas. Ramen och delar av aluminiumkarossen var hans verk.

Som nämnts ovan anställdes Spencer Wilks som vd hos Rover efter att han lämnat Humber 1933. Det är utan tvivel så att han räddade Rover från en säker död på 30-talet. Han rekryterade även sin bror Maurice som med tiden blev teknisk chef. Och bröderna hade en syster som var gift King. Efter kriget var det till stor del kusinerna Peter Wilks och Spencer King som stod för Rovers tekniska försprång. Spencer King, som tyvärr omkom i en cykelolycka för bara några år sedan arbetade speciellt med fjädringssystem. Han var också mannen bakom Rover 2000 (P6), Range-Rover och Rover SD1.

Armstrong-Siddeley

Armstrong-Siddeley höll till i Parkside ett stenkast söder om Much Park Street. Verksamheten grundades 1906 av Henry Deasy som var importör av franska bilar. 1910 utsågs John Davenport Siddeley till chef och firmanamnet ändrades till Siddeley-Deasy. 1919 fusionerade de



1958 Armstrong Siddeley Star Sapphire. Totalt 980 tillverkades mellan 1958-60.

med vapentillverkaren Sir W.G. Armstrong-Withworth och så föddes bilmärket Armstrong-Siddeley. A-S befann sig nu i en företagsgrupp som sysslade med mycket, framför allt vapen, flygplan och flygmotorer. Ett antal fusioner inom flygindustrin resulterade bl a i att Thomas Sopwith blev styrelseordförande 1936. Han lät bygga sig en lyxyacht som döptes till Philante. Efter kriget 1947 var fartyget starkt nedgången efter fullbordad krigstjänst. Det köptes då av det norska folket som gav den som gåva till



M/Y Philante byggd av Camper and Nicholson 1937 för Sir Tom Sopwith.

Kung Haakon VII och fick namnet KS (kungaskeppet) Norge.

Hotchkiss/Morris Motors

Det franska vapenföretaget Hotchkiss & Cie som bl a tillverkade mitraljörer (kulsprutor) hade en fabrik i St. Denis utanför Paris. 1914 var det fara för att anläggningen skulle komma i fiendens händer och sålunda byggde man en fabrik "på trygg mark" i Coventry.

Men så kom freden 1918 och fabriken stod plötsligt utan uppdrag. Ryktesvägen fick man reda på att Morris i Oxford var på jakt efter en ny leverantör av motorer. Fabrikens franske vd och hans tekniske chef Harry Ainsworth för ner till Oxford för att tala med Morris och resultatet blev ett kontrakt för leverans av motorer till Morris efterkrigsmodell.

Men Morris gillade inte att Hotchkiss tillverkade motorer även åt andra kunder med följd att Morris köpte fabriken i Coventry av Hotchkiss franska moderbolag i maj 1923. Detta satte igång en del personalomflyttningar. Harry Ainsworth valde att bli kvar hos Hotchkiss och flyttade till Frankrike och blev chef för Hotchkiss biltillverkning ända fram till den tog slut på 50-talet. Han fick med sig en duktig ung konstruktör, Arthur Wilde, men denne återvände till Coventry efter några år och blev teknisk chef hos Standard.

En som blev kvar när Morris köpte fabriken var Leonard Lord, en ung konstruktör på verktygsavdelningen. Man tog även in en ny lärling, George Harriman, son till en av förmännen. Dessa två skulle, 30 år senare, bli toppchefer i BMC, British Motor Corporation.

Innan vi lämnar Morris Motors bör vi också nämna biträdande konstruktionschefen Claude Baily. Det var han som utvecklade motorn till Morris Eight som kom 1934 och därmed räddade Morris-koncernen. Senare hade han ansvaret för XP-motorn som odödliggjort MG-modellerna TB, TC, TD, TF och YB.

Claude Baily ska vi träffa lite längre fram.

Alvis

Alvis var ett av de företag som uppstod efter första världskriget, 1919. Från 1922 var verksamheten förlagd till Holyhead Road nordväst om Coventrys centrum. Här förblev man till biltillverkningen upphörde 1967. Där fabriken låg finns idag ett shoppingcenter, Alvis Retail Park.

De två nyckelpersonerna på den tekniska sidan hos Alvis var G.T. Smith Clarke och hans assistent och efterträdare William Dunn. Båda kom från Daimler och båda förblev hos Alvis under hela sina yrkesliv. Företaget fick efter hand flera ben att stå på, inte minst militära



1959 Alvis TD 21

Alvis Car & Engineering Company Ltd verkade i Coventry åren 1919-1967. Förutom personbilar tillverkade företaget även racerbilar, flygmotorer, pansarfordon och stridsvagnar.

pansarfordon, och namnet och logon, den röda triangeln, med spetsen nedåt försvann först för några år sedan.

SS/Jaguar

Den sist etablerade bilfabriken i Coventry blev SS, Standard Swallow, som senare skulle bli Jaguar. William Lyons flyttade sin karosseriverksamhet från Blackpool till Coventry 1928. Tänker man Jaguarfabrik, tänker de flesta Jaguarentusiaster på Browns Lane fabriken i nordvästra Coventry men starten var faktiskt i Holbrook Park rätt norr om centrum. Vagg i vagg hade de Triumph fabriken "Gloria Works". De första modellerna SS I och SS II bestod mest av Standard delar. Bidraget från SS var i stort sett endast karosserna. Men när William Lyons runt 1934 började fundera på en ny bilmodell, den som skulle få namnet Jaguar, ville Standard inte längre stå för utvecklingsarbetet och inte heller bygga chassin. Sålunda måste Lyons etablera en egen utvecklingsavdelning.



1937 Jaguar SS1 Fixed Head Coupe. Jaguar grundades 1922 som Swallow Sidecar Co. av William Lyons. Man tillverkade sidovagnar för motorcyklar innan man visade sin första bil på London Motor Show 1931. Firmanamnet ändrades till Jaguar efter andra världskriget för att undvika oönsksamma associationer till SS initialerna.

Att själv ta det ansvaret bekymrade honom. Han vände sig först till Lewis Dawtrey som var assistent till Standards tekniske direktör Edward Grindham, men Dawtrey var inte själv intresserad men föreslog Lyons att ta kontakt med en duktig ung man som han kände från sin tid på konstruktionskontoret på Hillman/Humber, den endast 31 årige William Munger Heynes. Resten är historia, som det brukar heta. Han blev Jaguars legendariske tekniske chef, och var det tills han gick i pension 1969. När projektet med XK-motorn ännu var på diskussionsstadiet 1941 värvade Jaguar ännu en skicklig motorkonstruktör från Morris Engines, nämligen Claude Baily.



Jaguars ingenjörer, f.v. Walter Hassan, William Heynes och Claude Baily arbetade mot slutet av andra världskriget med att utveckla en ny motor för en helt ny personbil. Lyons önskade sig en glamorös motor med rejäl prestanda och med möjligheter till vidareutveckling. För att tillgodose detta valde man en konstruktion med dubbla överliggande kamaxlar som även skulle ge företaget en hög teknisk profil. En så komplex konstruktion hade inte serietillverkats tidigare och var ett modigt beslut.

RILEYBLADET

Lea-Francis

Som nämnts tidigare började herrar Richard Henry Lea and Graham Inglesby Francis 1923 tillverka bilar för försäljning från en fabrik på Lower Ford Street. De använde främst motorer inköpta från Henry Meadows i Wolverhampton. Man gjorde sportiga bilar, och inte minst Storbritanniens första kompressormatade bil för försäljning, S-Type, bättre känd som "Hyper".



Rune Möllers Lea-Francis Hyper Sports SS från 1928.



1948 Lea-Francis 14 HP Sports. Lea-Francis startade som cykeltillverkare i Coventry 1895. Man började tillverka bilar 1903 och motorcyklar 1911. Först tillverkade man bilar åt Singer men från 1919 byggde man egna bilar av inköpta komponenter. Bilproduktionen upphörde 1963. Då hade man hunnit tillverka nästan 10.000 Lea-Francis vagnar.

Men vid årsskiftet 1931-32 tog det slut och konkursförvaltaren tog vid. Men "Rocambole vivra!": George Leek - alltså Rileys fabriksansvarige - hade fått nog av sin besvärlige chef Victor Riley (1876-1968) och samlade ihop några investerare som köpte konkursboet. Dessutom värvade han Hugh Rose som teknisk chef, han som i egenskap av konsult hade utvecklat Rileys 1½ litersmotor.

Det är inte en tillfällighet att Lea-Francis motorerna ser ut som en vidareutveckling av Rileys 1½ och 2½ motorer. De är en vidareutveckling av dessa! Men för att klara sig förbi Rileys patent fick några förändringar göras. Därför sitter kamaxlarna på Lea-Francis i var sin tunnel strax under toppen av blocket och inte i

vevhuset som på Riley. Så övertog man lokalerna på Much Park Street där Standard först hade etablerat sig 1903 och där förblev de till konkursen 1963. Namnet Lea-Francis och företags övriga tillgångar köptes då av Barrie Price som fortsatte att tillhandahålla service och reservdelar till Lea-Francis ägare, och byggde även ett antal moderna Lea-Francis med det anrika modellnamnet Ace of Spades, spader ess. De kallades så efter formen på kamkedjekåpan på 30-tals modellen.

Innan vi avslutar rundturen i Coventry vill jag nämna något om Arthur Wilde eftersom han är ganska okänd trots att han låg bakom två viktiga utvecklingar. Som jag tidigare nämnt valde han att följa med Harry Ainsworth till Paris och Hotchkiss när Morris 1923 köpte motorfabriken på Gosford Street. Men han återvände till Coventry efter några år och fick jobb hos Standard. Under sin tid där utvecklade han en ny sexcylindrig tvåliters sidventilsmotor med sjulagrads vevaxel. Denna motor skulle komma att ligga till grund för alla Jaguars sexcylindriga motorer fram till XK-motorn introducerades 1951, såväl i sidventils- som toppventilsversioner med upp till 3½ liters slagvolym. Wilde hade utlovats en plats i Standards styrelse men löftet infriades aldrig, för in från sidan trädde John Black som snart blev Maudsleys kronprins och övertog styrelseplatsen. Då tackade Wilde för sig och drog till Hillman/Humber och Rootesbröderna som hade mist så mycket duktigt folk. Där gick han igång med att konstruera en ny småbil. Wilde hade såväl stor arbetskapacitet som utvecklingstalang vilket resulterade i att tillverkningen av bilen blev både enkel och billig. Tyvärr slet han fullständigt ut sig på det nya projektet, ådrog sig influensa och dog julaften 1930, tio månader innan den första Hillman Minx lanserades i oktober 1931.

Bilden av Coventryfabrikerna som de beskrivs i denna artikel är som situationen var i mitten av 30-talet. Men 1936 beslöt sig brittiska regeringen för att rusta inför hotet från Hitlers Tyskland. Bland annat innebar det ett engagemang från bilindustrin - den så kallade "Shadow Scheme" ledd av Herbert Austin. Det innebar att bilföretagen etablerade nya fabriker som skulle tillverka krigsmateriell, där staten stödde anläggningskostnaderna med anslag och fördelaktiga lån. Dessa nya fabriker etablerades oftast i stadens utkanter. De nya

fabrikerna var effektivare produktionsanläggningar än de gamla vilket resulterade i att bilföretagen efter kriget gjorde sina "skuggfabriker" till ny huvudanläggning. Därför ser kartan över bilfabriker i Coventry helt annorlunda ut 1955 jämfört med 20 år tidigare.

Så kan man fundera över om alla dessa nyckelpersoner i Coventrys bilindustri kände varandra? Det är jag helt säker på att de flesta gjorde. Inte nog med att de alla var i samma bransch, i samma stad. Dessutom hade ju många av dem flera av bilfabrikerna som arbetsgivare under karriärens lopp. Vi vet med säkerhet att



Victor Riley och William Morris, Lord Nuffield

Victor Riley och William Morris kände varandra från tiden då Morris fortfarande strävade att få en fabrik på benen. Och vi vet att Peter Poppe var något av en fadersgestalt för William Morris när det gällde mekanisk konstruktion, trots att åldersskillnaden mellan dem bara var sju år. Och det berättas att då Standard höll på att gå över styr i slutet av 20-talet blev Maudsley räddad av sin vän William Morris som hotade att lämna deras gemensamma bank om banken inte gav Maudsley en tidsfrist...

Bård Nielsen

Artikeln författad av Bård Nielsen. Copyright Roar Snedkerud och Bård Nielsen. Artikeln publicerades först i Norsk Britisk Bilhistorisk Förenings medlemsblad Albion nr 1/2012, och återges här med tillstånd.

Red översatte, dock inte rubriken som fick stå kvar oöversatt...

Eric Adelswärds Drophead 60 D 5893

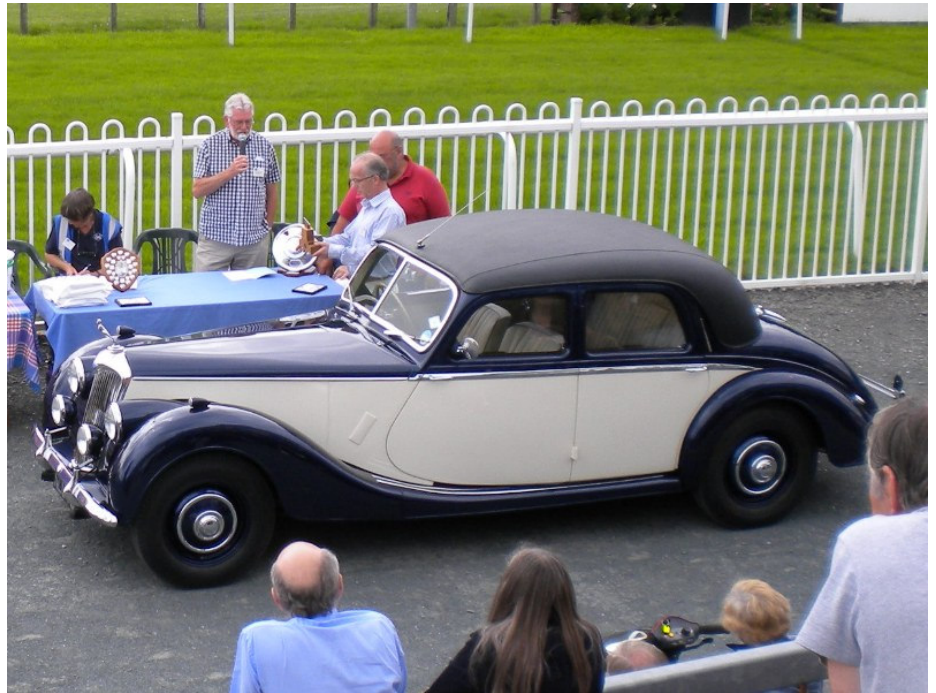
På Riley RM Club National Rally i Cartmel, Lake District, kom en man fram och presenterade sig: Barry Hyam. Hans RMF hade just vunnit pris för bästa renovering och nu hade han ett nytt projekt, Eric Adelswärds Drophead, som ägts av både Per-Börje Elg och Hans Persson utan att renoveras.

Barry undrade om jag kunde ge honom lite historia kring bilen och jag gav honom adresserna till Per-Börje och Hans. Jag erbjöd mig att ta fram registreringspapper på bilen och försöka ta reda på varför Eric Adelswärd endast innehade bilen i fem veckor. Kontaktade sonsonen Gustav A. som i sin tur pratade med sin far Johan A. som svarade: "Javisst, jag minns den. Pappa och Farbror Carl Göran Mörner, Nils Pappa, kom upp till Lundsberg i var sin och jag minns bara att Pappa senare gjorde sig av med den för att han inte var nöjd med den."

Red frågade herrar A om det verkligen var en Drophead som Carl Johan Mörner hade och påpekade att Rileysaloonerna hade ett tak som kunde misstas för en sufflett. Svaret från Nils Mörner lød: "Beträffande denna Riley så hade pappas ett likartat tak som på bilden men taket gick ej att ta bort. Ej heller fälla ned. Således måste pappas bil ha varit en saloon. I vart fall var det en mycket vacker bil."

Hans Persson sålde bilen 2009 till Orchid Cars i Amesbury som i sin tur sålde den till en herr Adrian Yori. Barry Hyam skriver den 17 juli: "Jag bifogar några bilder av renoveringsarbetet. Jag köpte bilen i april i år av Adrian Yori som hade gjort en del arbete 2009 men som insåg att han inte hade tid med en fullständig renovering. Jag har jobbat intensivt med bilen i nio veckor nu och det är min avsikt att ha den färdig i februari 2013. Bilen är "very solid" men som förväntat fanns en hel del rost på de vanliga ställena. Jag jobbar på bilen tillsammans med en god vän, Alan Kirby (även reds gode vän), som äger flera Rileys. Det gör att arbetet framskrider hyfsat snabbt. Mycket av arbetet hittills har varit att skära bort rostiga partier, svetsa i nya, blåstra och syraetsningprima alla paneler. Samtidigt har jag renoverat bakaxeln, all fjädring och bromsar med nya delar där det behövdes. Framför oss ligger berg av arbete!"

Red



Barry Hyam mottager pris för bästa renovering



"Reassembly started"

Riley 60 D 5893

1950-05-15	Reg A 42187
1950-05-15	Baron Eric Adelswärd, Stockholm
1950-06-21	Teknolog Björn-Ivar Stafsing, Stockholm
1952-07-16	Arkitekt K.A. Östman, Stockholm
1953-06-10	Reg U 10252
1953-06-10	Arkitekt K.A. Östman, Västmanland
1955-09-10	Tjänsteman Göte Kraft, Surahammar
1957-12-27	Avställd
1962-09-01	Avregistrerad
1964-10-17	Per-Börje Elg
1968-04-29	Hans Persson, Ervalla
2009	Orchid Cars, Amesbury
2009	Adrian Yori
2012-04-	Barry Hyam



"Repairing rear wing roots"

RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda June 2012

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

Articles

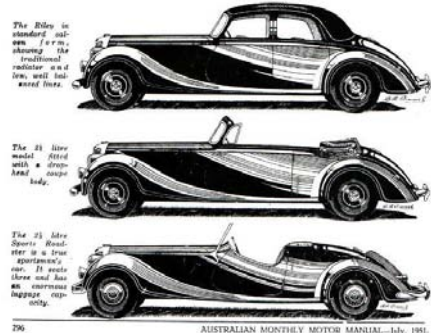
Nu när Kirby ersatts med Marsden som reservdelsansvarig kan man äntligen beställa delar via e-post. Tidigare var det fax som gällde. Red slängde ut sin fax för 10 år sedan, men inte Kirby. Icke-engelska medlemmar kan betala med kort vilket inte öfölklet kan.

The Healey Museum: www.healeymuseum.nl

From the Club Internet Forum: Restoration Guide/Fuel starvation/Starting handles/Inlet manifold spigot

Technical Topics: Rear bumper changes

Riley Archive: Australian Monthly Motor Manual 1951



Events

Beaulieu International Autojumble Sept 8-9, Hants
 The Pennine Weekend, Oct 5-7, Clitheroe, Lancs.
 National Restoration Show Oct 21, Stoneleigh Pk, Warks
 Classic Vehicle Restoration Show, 3-4 Nov, Shepton Mallet, Somerset
 Classic Motor Show, 16-18 Nov, NEC, Birmingham

Cars for sale

RMA 47, almost A1 condition, £5000 (jmf sv. objekt)
 RMA 49, Very sound, £4950
 RMA 52, restored professionally, £7500
 RME 54, looks good, drives well, £8000
 RMA 49, excellent runner, showing signs of age, £2500
 RME, partly restored, £1000
 RME 53, mechanically very good, body requires minor repairs, £4000
 RMH 56, Pathfinder, was good but now with vandal damage, £1000

R. Memoranda July/August 2012

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

Articles

Riley RM Series, brochures and information database
 Chairman Phil ger paret Kirby Honorary Membership
 The Scottish Rally, Isle of Mull av Alec Gatherer
 From the Internet Forum: Rear axle mounting/rear bumper brackets/filler cap recroming/radiator grill rebuild/engine burning oil/RMB brake light switch/condenser and hot starting problems

The mysterious Gefarator— vad är detta för en patentmedicin? Utgår ett rör från grenröret till en rund dosa fäst på torpedväggen.

Events

Riley RM Club National Rally 2013, 19-21 July, Wincanton Racecourse

Cars for sale



The Hamilton Riley, RMB special, £14000
 RMF 53, recent overhaul, £10500
 RME 53, fully restored, poor health forces sale, £5500
 RME 55, will need full restoration, £700
 RMH 56, Pathfinder, vandal damaged, £1000
 RMD 50, the bravest restoration ever, £1000



The Riley Record 3/2012

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

Articles

Techno Classica 2012. Report from Essen
 Manchester Car Show
 Bristol Classic Car Show
 Member's car: 1937 Kestrel Sprite, part I
 1927 supercharged Riley
 Where is it now?
 First biography of Leonard Lord

Leonard Lord gick kanske förbi Rileyfabriken på väg till jobbet hos Courtaulds och Daimler. Många år senare skulle han ha ett stort inflytande över de klassiska Coventrybilarna. Det finns mycket att berätta om Lord. Han var nog den mest betydande industrialisten i mitten av förra seklet.

I bilketsar förknippas hans namn med bildandet av British Motor Corporation, BMC, och alltför ofta görs han till syndabock för många av de beslut som till sist förstörde den brittiska nationens bilindustri.

Han sågade Pathfindern och avskedade Palmer, gick vidare och gav världen den ursprungliga Minin, dussinvis med Farinamodeller inklusive Rileys och bilar så olika som Austin Healey 100 och Austin FX3 Taxi. Och detta är bara några.

Martyn Nutlands nya bok förtäljer för första gången historien om Leonard Lord. Samtidigt som den ger oss mycket bilhistoria berättas för första gången den sanna historien om Leonard Lord. Den beskriver en unik social och politisk historia till brädden fylld av intriger på toppnivå, ränksmider mellan industriledare, krigsaktiviteter, fackföreningsbråk, lyxåk och en eggande dos av sexbrott.

Boken kommer ut inom kort, först som e-bok och pocket bok. Boken kan fås via utgivaren. Se författarens hemsida www.martynnutland.com (glöm inte "L" mellan för och efternamnet).

Cars for sale

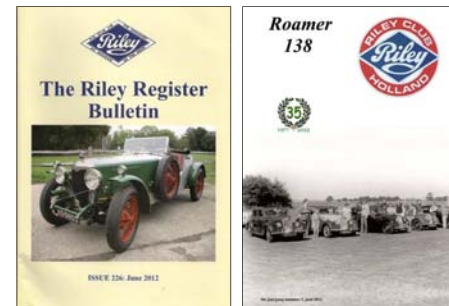
One-Point-Five 1962, one of the best around, £7300

The Riley Record 4/2012

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

Articles

Member's car: 1937 Kestrel Sprite, part II
 The Mike Hawthorn Celebration
 VSCC in Mallory Park/Scottish Riley Enthusiasts National Weekend
 Race to the Top by Richard Riley (son of Allan Riley)
 Rileys on film
 Vale Les Leston (Riley Team Driver m.m.)

The Riley Register Bulletin
 June 2012, Issue 226

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn

Articles

The Barrett & White Special
 How not to build a Special
 The 1939 Griffiths Special
 Members cars
 Unreliable electrics (voltage regulator)
 Australian Gamecock....again
 MPH Story revised by Robin Cameron
 Another unusual Riley (1938 Autovia Saloon 24/8 Windover Bodied)
 Jämförelse av listor över medlemsbilar 1979 och 2012

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
 April 2012, No 294, June 2012, No 295

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan

Articles

Scottish Riley Enthusiasts National Weekend 2012
 The Isle of Mull
 RSE summer drive to Argyll

Riley Motor Club - July 2012

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Steve Higgins

Articles

Torsion Bar Suspension and Porsche influence on pre-war and post-war continental and British car suspension design.

Cars for sale

RMD 50, very good condition, A\$ 35000
 RME 54, runs perfectly, A\$ 15000

Dansk Special

Bo Bonfils har ritat flera karosser till pre-war Riley Specials. En sådan bil såldes nyligen av Ålholms Bilmuseum.



Nu håller den berömda 71-årige danske designern på med ett Brooklandsprojekt. Chassi, motor och karossträstommen är redan klara.



Ägarbyten

Åke Larsson i Köping har sålt sin Roadster till Eddie Lidholm. Bilen tog in till Sverige 1976 av Håkan Sandberg och köptes sedan av Åke Larsson i mitten av 80-talet. Eddie ska renovera bilen. Vinterterapi kallar han det.

Inte mindre än tre av landets fem roadsters har bytt ägare nyligen. Christer Ahlin sålde sin RMC till Lars Söderström, Brage Dankel sin till en herre i Tyskland och nu Larsson till Lidholm.



Milstolpe

Vår högt avhållne kassör Torsten har just fyllt 75 år. Den förre kraftdistributionsingenjören ägnar sig idag, förutom åt kassörskapet och sin fru Monika, även åt sin Riley, sin Rover, villan och sommarstugan.



Säljes

Riley RMA, 1952. Chassi 42 S 20249. Renoveringsobjekt. Bud. Sven Ohlsson, tel. 0653-20094

Riley RMA 1950. Chassi 40 S 18700. Renoveringsobjekt. Bud. Dennis Ekblom, tel. 070-739 76 86 E-post: azrid@spray.se

Avd. huvkråkor



Pegasus är i grekisk mytologi en bevingad häst som användes av Bellerofon när denne besegrade monstret Chimaira. Pegasus bar även guden Zeus blixnar.

Ny medlem

301 Karsten Wikkelsø
Furesøhøj 5
2830 VIRUM

Tel. +45 2527 6607

Karsten har nyligen köpt en 1935 års IMP från England. Mer om detta i nästa blad.

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
266 53 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22

Mobiltel. 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 200 kr för år 2012. Beloppet insättes 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
Scottish Riley Enthusiasts
The Riley Club of Western Australia



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