



RILEYBLADET

Nummer 3, 2016

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 38



Starten i Stockholm 23 januari

Rallye Monte Carlo 1951

Den ser inte ut som en tävlingsbil precis, RM Riley. Snarare en rullande Chesterfieldsoffa, för att tala i metaforer. Och ändå ställer den upp olika evenemang, t.ex. Monte Carlo rallyn 1949-56, Midnattssolsrallyt åren 1950-1952. Och det gick väl så där...

Det 21:a Monte Carlo rallyt genomfördes 23-28 januari, 1951. Det året fanns 6 startplatser att välja på. Starterna i Skandinavien var Stockholm och Oslo. Till starten i Stockholm hade Sven Haskel tagit sig i sin två månader tidigare inregistrerade Riley 2½ litre Saloon (chassinummer 60 S 6809). Som co-driver (även kallat andreförare eller avbytare) deltog Bjarne Wessel. Sven Haskel var sågverksägare i Ludvigsborg mellan Höör och Hörby. Som rallyförare hade han tidigare deltagit i bl a Midnattssolsrallyt 1950 och skulle komma att delta även 1951. Bjarne Wessel var vid den här tiden sekreterare i KAKs södra avdelning i Malmö. Även han hade tidigare deltagit i många rallyn.



XXI^e RALLYE INTERNATIONAL

MONTE-CARLO - Janvier 1951

Ordföranden har ordet

För den som skruvar på äldre engelska bilar kan det vara svårt att hitta rätt verktyg. Vanliga tumnycklar fungerar inte. Riktigt långt tillbaka användes Whitworth tumgångor (BSW= British Standard Whitworth), men de följdes inom bilindustrin av BSF-gångor (British Standard Fine). I Rileys RM-modeller är nästan allt hopskruvat med BSF-gångor. Till Whitworth och BSF kan samma verktyg användas, även om gångorna är olika. När jag någon gång om året besöker en veteranmarknad tittar jag ibland efter fasta nycklar med ett "W" och tumbeteckning. Ett par fynd har jag också gjort. Men det är ju bättre att köpa hela satser med nya verktyg. En bra historik över olika gängsystem finns i Rileybladet nr. 2 från 2004.

Är man medlem i Riley R.M. Club kan man köpa verktyg därifrån, såväl blocknycklar som hylsor. De är av fabrikat Heyco och av hög kvalitet. Jag har även köpt tumverktyg från firma Namrick i Brighton (www.namrick.co.uk). Deras blocknycklar och hylsor är av tysk tillverkning, Elora, och jämförbara i kvalitet. Hos Namrick kan man även köpa skruv och mutter i BSF-dimensioner, något som jag har utnyttjat under många år.

Tillsammans med en svensk motortidning damp det ned en katalog från Verk-

tygsboden alldeles nyligen. Bland ett fantastiskt utbud av verktyg och utrustning för såväl verkstäder som amatörer hittade jag även hylsor och blocknycklar med Whitworthfattning till mycket humana priser: 7 hylsor för 194:- och 8 blocknycklar för 384:-. Det blir avsevärt billigare än att köpa från England – även om pundet blivit billigare. Se vidare www.verktygsboden.se (033-20 26 50).

Verkstadshandboken för 1½ & 2½ litre-modellerna täcker inte riktigt allting som man behöver känna till för att meka med sin bil. I Rileybladet nr. 3, 2015 skrev jag om den nya "Workshop Manual Section S" som utarbetats och tryckts av Riley R.M. Club. Den har nu följts av en "Workshop Manual Section NN: Electrical Maintenance Supplement", som omfattar 48 sidor. Eftersom man då och då får anledning att arbeta med elektriska komponenter i bilen, så är den här handboken mycket välkommen, inte minst för oss som inte är experter på området.

Här förklaras t.ex. skillnader mellan äldre och yngre komponenter, beroende på när bilen är tillverkad. Generator, startmotor, kontrollbox, vindrutetorkarmotor, rattcentrum, tankmätare, ja i princip alla elektriska komponenter går igenom. Här finns tips om hur man kompletterar bilen med blinkers, radio, vind-

rutespolare, elektrisk fläkt, reläer eller annan utrustning. Här diskuteras även för- och nackdelar med att byta ut likströmsgeneratorn mot en växelströmsgenerator. För den som har ett värmesystem i bilen går det att läsa om hur man gör service på fläkten. Olika kopplings-scheman och nytagna fotografier av detaljer kompletterar texten och är till stor hjälp.

I årets första utgåva av Rileybladet skrev jag om svårigheter att få igång min 2½ litre saloon. Under sommaren har jag fått tid att undersöka detta lite närmare. Bilen ville inte alls starta sedan jag någon vecka tidigare kört hem den. Jag undersökte då anslutningarna, men de såg bra ut. Däremot var startmotorn varm. Det var alltså kortslutning någonstans. Startmotorn togs ur och lämnades in på Generatorservice här i Uppsala, som fick ordning på felet. Som tur var så hade jag en extra, renoverad, startmotor liggande, så det var bara att montera in den. Det kan för övrigt vara bra att känna till att det är olika startmotorer på vänster- resp. högerstyrda 2½:or. På högerstyrda bilar har startmotorn tre fästöron, medan vänsterstyrda bilar har en startmotor med två fästöron. Detta gällde åtminstone 1950. Hur det är på 1½-litersmodellen vet jag inte.

Erik Hamberg

Lergökarallyt, Ängelholm 500 år och resor till biltävlingar och mässor

Lergökarallyt med start och mål på gamla F10 området utanför Ängelholm. 600 veteranbilar, "veteranunderhållning" med Lillbabs och Lasse Berghagen. Extra festligt tack vare att Ängelholm har 500 år jubileum. Presentatör Bosse Bildoktor. Königsegg var där. Per Olof Melin var där. Håkan Lundgren var där. Anders Backman var där. Red var där. Många bilder på www.lergokarallyt.se

När red återkom till sin bil efter en runda bland alla andra bilar satt ett litet häfte på bilrutan. Reklam från en researrangör; CAB-Resor i Båstad. De anordnar resor till:

NEC Classic Motorshow, Birmingham + Morganfabriken, Beaulieu, Haynes Motormuseum, Coventry Transportmuseum, Brooklands Museum, 9-13/11, 2016
Bremen Classic Motor Show 3-5/2, 2017
Retromobile 2017, Paris, 10-12/2
Retro Classic Mässan, Stuttgart + Mercedes Museum, Porsche Museum, Carl Benz museum, Auto Tech Museum i Speyer och Sinsheim och tillverkn. av Mercedesbilar i Stuttgart, 28/2-6/3
Bilmesse & Brugtmarken, Fredricia, Danmarks största, 25-26/3
Techo Classica Essen, 6-9/4
Mille Miglia, Brescia, Italien, 18-22/5
Hamburg Grand Prix, 1-3/9
Goodwood + Beaulieu Museum, 7-10/9



Blandat från redaktören

Riksväg 3 i Skåne var den kortaste och också mest okända av de klassiska riksvägarna. Den gick mellan Riksettan vid Kropp och Rikstväan, strax norr om Strövelstorp. Rikstrian hade en total längd av ca 1 mil.

Fleninge

Fleninge Gästis uppfördes på sin nuvarande plats år 1810, gästgiveriet med skjutshåll upphörde 1920. Rikstrian, gick genom orten, något som år 1954 gav upphov till Fleninge motell, vilket var landets första motell. Inspirationen hade kommit från USA. På 1960-talet ersattes dock de gamla vägarna som huvudleder av motorvägarna E6/E20 och E4 längre österut. Trots detta finns både gästgivaregården och motellet kvar om än med ett nödrop.



Fleninge Gästis

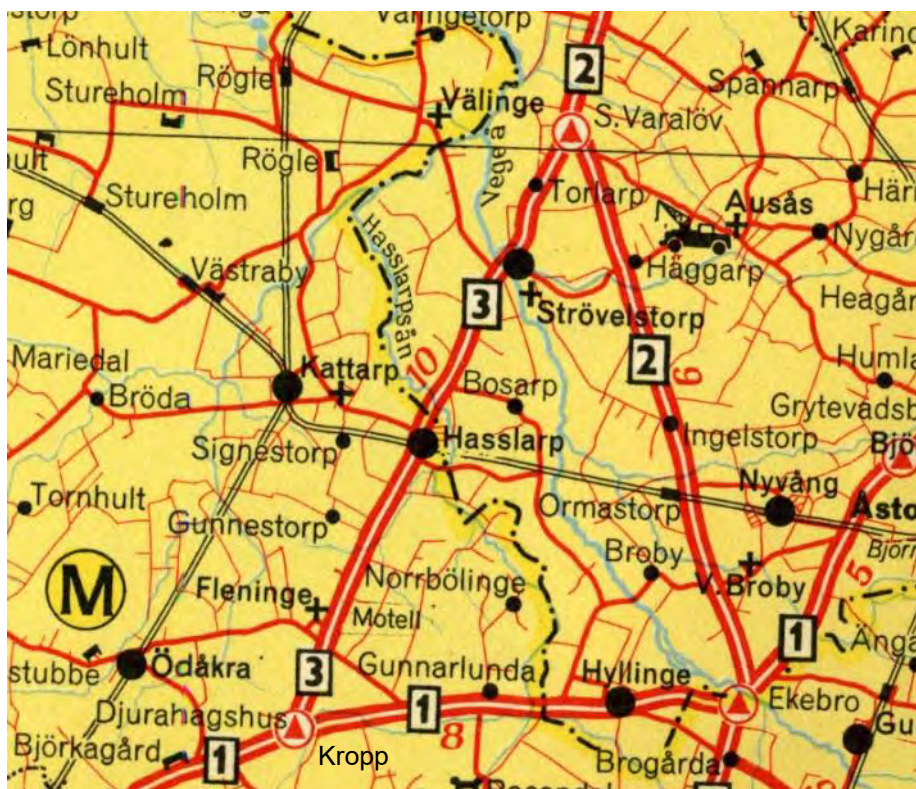


Hasslarp

Sockerfabriken i Hasslarp byggd 1896. Nerlagd 1993. Hasslarps Folkets park invigd 1909. Står kvar, men dansen har upphört. På 90-talet hade Hell's Angels ett klubbhus i Hasslarp.

Strövelstorp

Ortens kanske mest kända person var Elsa Andersson. Den första kvinnan, som tog svenskt flygcertifikat och även



blev Sveriges första kvinnliga fallskärms hoppare. Hon avled vid ett misslyckat fallskärms hopp 1922.

Strövelstorkorv, denna i Skåne världsberömda cognacswurst tillverkades här. Företaget grundades 1957 och upphörde 2010.

Åke Jonzons Bilsadelmakeri startade 1950. Jag fick gjort om mina framstolsisar i Rileyn hos detta sadelmakeri i mitten av 80-talet. Företaget upphörde 1995.



Fick ett mail. "Vem formgav/designade RM Rileyn?" frågade Lars P. Hedner*, f.d. Rileyägare och redaktör för Motorhistoriska Klubbens i Skåne tidning Vintage. Rush... svarade jag men kollade sedan upp saken. (*avlidit 2 juli, 2016).

Trots att Nuffield-Rileys från 1939-40 hade stålkarosser från Pressed Steel Company (PSC) i Cowley så stod det klart att när kriget tog slut, PSCs resur-

ser inte skulle kunna utnyttjas för Rileys RM modeller utan endast för de massproducerade Morris och Wolseley karosserna. Märkena MG och Riley måste för överskådlig framtid förlita sig på handgjorda karosser från Morris Bodies Branch i Coventry och detta skulle givetvis påverka både formgivning och utformning av den nya karossen.

Rileys chefsdesigner Harry Rush utsåg formgivarna Bert Holmes och Eric Carter att rita RM karossen. Som bekant tog RM formgivare och teknikutvecklare intryck av BMW 327 och Citroën Light Fifteen.



Den Riley Drophead som ägdes av Edwin Beunders-Geurts på Möckelsnäs och som presenterades i Rileybladet 4/2015 är nu till salu på www.classix.se som hör hemma i Saxtorp i Skåne. Finns även på Blocket. Edwin köpte bilen på Brightwells auktion i England 2013. Det önskade priset är nu ca tre gånger vad Edwin gav... 660.000 kr. Även hela Möckelsnäs herrgård är nu till salu genom Sotheby's Real Estate.

”Aldrig har vi under tidigare rallyn sett en så maskinellt fullödlig bilkaravan. Bilkvaliteten var minst sagt förnämlig, en provkarta på de för snabb landsvägskörning mest lämpade vagnarna från olika länder” skriver Svensk Motortidnings reporter från starten.

Rallyvägen gick Stockholm, Helsingborg, Köpenhamn, Odense, Hamburg, Hengelo, Amsterdam, Bryssel, Reims, Paris, Bourges, Clermont Ferrand, Valence, Gap, Digne, Grasse, Monte Carlo.

Den 28 februari, en månad efter rallyt håller Bjarne Wessel föredrag om rallyt på KAKs möte på biograf Palladium i Malmö. Följande dag skriver Sydsvenska Dagbladet:

”Vid klubbaftonen i går, som var besökt av ett hundratal medlemmar, höll major Bjarne Wessel ett trevligt kåseri om sina erfarenheter från deltagandet i årets Monte Carlo Rally. Av de både goda och dåliga erfarenheterna framgick tämligen klart, att ett rally inte är någon promenadåkning. Tvärtom sätter det förare och fordon på hårda prov. Ännu lär ingen med framgång ha försökt sig på uppgiften att hålla spik den stipulerade medelhastigheten femtio kilometer i timmen, sade major Wessel. Bl. a. hastigheterna mellan kontrollerna får i regel ligga uppåt det dubbla, om man ska ha utsikterna att komma fram i tid.

Viktigast av allt är noggranna förberedelser. Att komma med en alldeles ny bil duger inte. Den måste nämligen vara ordentligt inkörd och provad så pass av ägaren att han känner till eventuella egenheter hos sitt fordon. De värsta stötestenarna för förarna i år var nog dimma och snö. Och vilken snö sedan! Det föll minst en meter på en halvtimme, förklarade föredragshållaren med en smula överdrift. Att vägmyndigheterna kommer och plogar, sedan man själv lyckats forcera dessa snömängder får endast bekräftas som tur för efterföljarna och otur för en själv, trots talet om att tävlingen inte går att vinna med start från Stockholm. Det bör naturligtvis gå, men samtidigt bör man nog komma ihåg att segraren Trevoux's vagn praktiskt taget var utrustad med en racermotor.”

Haskel och Wessel fullföljde rallyt och kom i mål på 235:e plats. Vinnare var Jean Trevoux med co-driver Roger Crovetto i en Delahaye 175 S. De hade startat i Lissabon.



Sven Haskel till vänster, Bjarne Wessel till höger. Mannen i mitten ej känd.



XXI^e RALLYE INTERNATIONAL

MONTE-CARLO - Janvier 1951

Haskel/Wessel gör accelerations- och bromsprovet

Startplats	Antal anmälda ekipage	Varav svenska	Riley
Oslo	8	1	-
Stockholm	67	29	1
Monte Carlo	128	1	-
Glasgow	64	-	7 (varav tre 1½ litre)
Lissabon	75	-	1
Palermo	15	-	-
Totalt	357	31	9



Major Bjarne Wessel bakom ratten och direktör Allan Söderström stående bredvid. Pressfoto från invigningen av Förenade Bils nya lokaler vid Östra Tullgatan i Malmö 1951.

Av nio Riley gick åtta i mål:

Placering	Förare
33	Brinkman/Johnson (GB) 2½
42	McLaughlin/McLaughlin (GB) 1½
53	Bassett/Fender (GB) 2½
96	Pisto Coelho/Santos (P) 2½
113	Kevill Davis/Pelling (GB) 1½
183	Hayward/Kempe Roberts (GB) 1½
225	Dargue/Haesendonck (GB) 2½
235	Haskel/Wessel (S) 2½
Bröt	Cooper/Carte (GB) 2½

Trevoux har ett Rileyförflutet. Han körde en Riley Ulster Imp i Le Mans 1934, en Riley MPH i Le Mans 1935 och en Riley TT Sprite i Le Mans 1937. Trevoux tillbringade krigsåren i USA och i Rileybladet 4/2011 kan man läsa att han deltog i The Pikes Peak International Hill Climb 1941 i en Talbot.

Red



Rallyruten för startande i Stockholm



Haskel/Wessel vid tidkontrollen i Grasse 58 km från målet i Monte Carlo



Totalvinnare av Rallye Monte Carlo 1951 Jean Trevoux och co-driver Roger Crovetto vid rallybilen, en Delahaye 175 S. Bilen hade en 6-cylindrig tävlingstrimmad motor på 4,5 liter som gav 220 hk, tre Strombergförgasare, preselectorlåda från Cotal och Rudge ekerhjul.

Tillbehör och extrautrustning i RM Riley

Efter andra världskriget hade Rileyfabriken inte längre någon tävlingssektion och allmänheten erbjöd inte heller några uppgraderingar vad gäller prestanda med undantag för dubbla SU-förgasare i 1½:an.

De tillbehör som kunde fås var kupévärmare, först Galley Delaney på RMA och RME och sedan Smith Heater på RMB och RMF. Varvräknare, stång för vagnmärken (badge bar), radio av märket Smith Radiomobile 4200, utanpåsittande sidorutor som motverkar turbulens i bilen när främre sidorutorna är ned nervevade, stenscottsskydd (som blev standard på senare RME vagnar). Rullgardin för bakrutan, vacuumdriven vindrutepolare av märket Trico, cigarettändare alt. elurtag på instrumentpanelens västra sida, batterifrånskiljare, snabböppnade tanklock, och fettknipplar på dörrgångjärnen.

Många återförsäljare erbjöd egen extrautrustning. Den kände agenten i London, Jimmy James, monterade större SU förgasare på 1½:an.

Och även om Riley aldrig offentliggjorde något så utrustade man bilar som skulle delta i stora evenemang som Monte Carlo Rally, Daily Express Rally och RAC Rally. Det var en slags dold PR som gynnade försäljningen av RM bilar när allmänheten lade märke till rallybilar som placerade sig väl.

Efter flyttet från Coventry till Abingdon och senare bildandet av BMC, tillkom en tävlingsavdelning och några RM vagnar iordningställdes av denna avdelning för bilar som återförsäljare ställde upp med i lokala evenemang.

En av de Rileyvagnar som deltog i Monte Carlorallyt 1951 förutom Haskel/Wessel var Tom Dargue's RMB. Den skickades till Abingdon i slutet av 1950 och modifierades ordentligt. Prestandaförbättringar gjordes med delar från Healey, som ju hade Rileys 2½ litersmotor. Kraftigare ventillyftarfjädrar, modifierat topplock, Healey växellåda, 3.5:1 bakaxel, bromstrummor av märket Alfin och uppborrade fälgar för bättre kylning. Fjädringen bak var förstärkt med dubbla krängningshämmare. Järnringar svetsades på alla domkrafts-fästena och gick under namnet "de-ditching apparatus", antikieskörningsanordning. Modifierade



Specialutrustad. Kanske den mest kända RM tävlingsbilen av alla. Tom Dargue's RMB som han kallade "Regardless" vilket skulle kunna förstås som "ingen hänsyn", "under alla omständigheter" eller "obekymrad". Svårt att säga exakt vad han avsåg. En sak är i alla fall säker; fotot är taget efter målgång i Monte Carlorallyt 1951. Hamnade det året på placering 225 då Sven Haskel kom på plats 235.



Wind-deflector



Stenscottsskydd

ringar gjordes även på karossen. Ventilationsluckor på motorhuvssidorna för bättre motorkylning och extra lampor på bakskärmarna. Båda framskärmarna utrustades med backspeglar. En handriktad strålkastare sattes på co-drivers vindrustestolpe. Butlerlamporna byttes ut mot två Lucas SLR700 Flamethrower lampor och på vindrutans insida monterades elektriska Lucas vindrutevärmare. Man satte också in en HMV Model 100 radio plus takantenn. På taket sattes dessutom ett takräcke av märket Porta-rack med spoiler framtill.

Gwyn Morris har en sådan bil, en 1952 års RMB2 som preparerades för Rileyåterförsäljaren Gordon Hayward i Ashford i Kent. Den fick polerade insugskanaler, nerslipat topplock, modifierade ventillyftare, speciella högkompressionskolvar samt ett antal rallytillbehör som t.ex. kartläsningslampa, belysning i bagageutrymmet och motorrummet, värme på vindrutan, extra



RM med radio och kupévärmare

strålkastare och speciella bromsbelägg. Andra företag tillhandahöll "förbättringar" till RM Rileys; takluckor av olika slag, takhållare, baggagelucksförstoringar, större generator, turboaggregat, färgad takbeläggning, dragkrok, radialdäck m.m.

Red

Monte Carlo - första rallyt på vippen att bli det sista

Idén om ett Monte Carlo rally diskuterades redan 1909 när ordföranden i *Association Sport Automobile Véloupédique Monégasque* Alexandre Noghès föreslog en biltävling där de tävlande skulle starta i ett antal europeiska städer och stråla samman vid målet i Monaco. Eftersom Noghès även var grundare och direktör för inflytelserika *Société des Bains de Mer* (badföreningen) som skulle finansiera projektet var saken klar. Tanken var att rallyt skulle attrahera välbeställda bilentusiaster från hela Europa till Monaco. Och deltagarbilarna, försedda med Monte Carlo Rally logo, skulle ta sig fram över Europas vägar som rullande reklam för Monaco.

Man var redo att köra igång första tävlingen 1911. Under nästan en hel vecka gick starterna på datum och tider som var anpassade till sträckorna som skulle köras från Paris, Bryssel, Geneve, Wien och Berlin till Monaco. Bilarna förväntades hålla en medelhastighet på minst 10 km/tim inklusive stopp, och anlända till Monaco lördagen den 28 januari.

23 bilar var anmälda, betydligt färre än vad arrangörerna hade hoppats på. Av dessa var det 20 som kom till start och 16 som kom i mål utan problem.

Den förste att köra över mållinjen var Kapten von Esmarch i en Dürkopp med snitthastighet på 30 km/tim. Von Esmarch hade kört längsta sträckan, 1700 km med start i Berlin måndagen den 21 januari.

Poängberäkningen var krånglig och det tog juryn ett helt dygn att utse vinnaren.

Poäng delades ut som följer:

- 1 poäng per km/tim med ett tak vid 25 km/tim
- 1 poäng för varje 100 km körda
- 2 poäng per transporterad passagerare, inklusive mekaniker men exklusive föraren själv
- 0-10 poäng för graden av bekvämlighet med vilken passagerarna transporterats och även hänsyn tagen till bagaget!
- 0-10 poäng för fordonets elegans
- 0-10 poäng för chassiets skick vid framkomsten
- 0-10 poäng för estetiskt tilltalande kaross

Kapten von Esmarch hade tydligen kort stubin och blev sur på arrangörerna och vägrade delta till bilparaden genom staden. Som straff rök hans tänkta andraplacing och sjönk till en sjätteplats. Kaptenen vägrade acceptera denna pla-

cering och skandalen hängde ett tag i luften. Till vinnare utsågs en fransman, Henri Rougier som körde en 25 hk Turcat-Méry. Prissumman 10.000 franc, en bronsskulptur skänkt av prins Albert I av Monaco, samt "Rudge Withworth Wire Wheel and Continental Tyre prize". Tvåa blev en 40 hk Gobron, trea en 35 hk Martini, fyra en 20 hk Gobron och femma en 16 hk Motobloc. Idag, i stort sett, okända bilmärken.

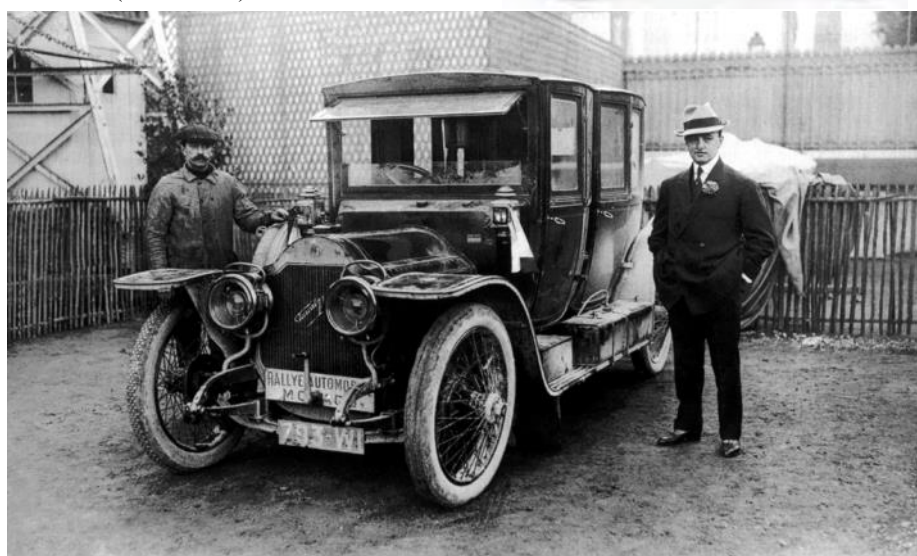
Vid Monte Carlo rallyt 1912 är 88 vagnar anmälda och 65 startar. Och nu, nu kniper kapten von Esmarch andra platsen i sin Dürkopp.

Dürkopp AG, grundat 1867 av Nikolaus Dürkopp, var en tysk tillverkare av symaskiner, cyklar, motorcyklar, kullager och bilar (1897-1929) med huvudkontor

i Bielefeld. Dürkopp ingår idag i Dürkopp Adler AG som tillverkar industri-symaskiner.

Uppsala Auktionskammare sålde för några år sedan en 1910 års Dürkopp för 400.000 kr. Den lär ha varit i samma familjs ägo i över 100 år! Vet dock inte vilken familj det handlar om. Skicket för den 100 år gamla bilen verkar, av bilden att döma, lindrigt sagt bra. Den finns nu i Tyskland. Notera ormtutan!

Red



Henri Rougier och hans Turcat-Méry vid 1911 års Monte Carlo rally. Det syns att det är skillnad på folk och folk även om mekanikern är värd 2 poäng.



Kapitän von Esmarch i en Dürkopp vid 1912 års Monte Carlo rally.

Sensommarmöte i Kungsör

En liten men tapper skara hade hörsammat Lennart och Ingvor Nilssons inbjudan att besöka Stig Franssons privata bilsamling i Kungsör den 3 september. SMHI hade så sent som kvällen innan utlovat rikligt med regn, så både Sten Berglind och jag beslöt att låta våra gamla bilar stå kvar hemma och i stället samåka med modern bil till Strängnäs, där vi skulle samlas kl. 10.00. Även Torsten Grönvall kom i sin moderna bil, medan Ronald och Monika Pfändtner hade vågat köra öppet med sina fina Fiat Barchetta; Rileyyn hade råkat ut för ett svårlost tekniskt problem och var inte körbar. Organisatörerna, Lennart och Ingvor, kom dock i sin fantastiska trehjuliga Morgan från 1930 där de satt rejält utsatta för väder och vind.



punkt och ibland har han fått improvisera. Men har man en gedigen utbildning i gassvetsning från ungdomsåren och ett förflutet i maskinbearbetningsbranschen så är ingenting omöjligt Vi fick också höra att tak från gamla Saabar köpts på skroten för att vara utgångspunkt till karossidor.

Samlingen kompletterades med tidsenligt klädda skyltdockor, skyltar, förgasare, lyktor, signalhorn och annan automobilia från 1910- och 20-talen. "Det här är mitt vardagsrum" konstaterade Stig; "hemma har min fru sitt vardagsrum".

Och vädret blev ju riktigt bra – bara några skurar på väg till Strängnäs. Sten och jag fortsatte sedan till Köping för att besöka de Bil- och Teknikhistoriska samlingarna, där Bertil Lindblads och Curt Borgenstams berömda automobiler numera förvaras.

Erik Hamberg

Vi samlades som sagt i Strängnäs, vid kulturhuset Multeum, och sedan tog vi oss ut ur staden genom gamla villakvarter, för att snart korsa 55:an och i behaglig fart åka en fin liten väg förbi Vansö och Fogdö, passera Björsund och strax före Jäders kyrka svänga av mot Sundbyholms slott, där vi vände. Vi missade avfarten till den berömda Sigurdsristningen, så den får vi titta på en annan gång. Nu var målet Eskilstuna Golfrestaurang och där fick vi snart en bra lunch till ett mycket moderat pris.

Anfödda av Pfändtners tog vi oss genom Eskilstuna, passerade Tumbo och var snart i Kungsör. På slaget 14.00 trädde

vi in i Stig Franssons utställningshall med en bilsamling som sällan visas. Hans renoveringsintresse hade börjat med en Lloyd 1959, men sedan hade det bara blivit mässingsbilar; en Cadillac från 1906, en Priamus 1912 (den enda existerande av detta bilmärke), två Renault från 1913 och 1914, en Opel lastbil 1914 samt en underbar Talbot från 1926 med "boattail"-kaross. I ett hörn stod en komplett och imponerande stor Minervamotor. I stort sett samtliga bilar har byggts upp från grunden med rostiga och mer eller mindre kompletta chassin som utgångspunkt. I vissa fall hade Stig haft karossrester att utgå ifrån, men i flera fall hade fotografier varit utgångs-



Bilsadelmakare Lennart Andersson i Norra Usstorp

Lennart gjorde suffletten till Eddie Lidholms roadster. Eddies bil kom till Sverige samtidigt med red och sons RMC i juni 1976, båda inköpta i England av Håkan Sandberg.

Hur Eddie fick kontakt med Lennart är inte bekant. I samband med Eddies begravning fick red se den nytapetserade

roadstern och kunde konstatera att detta var ett välgjort arbete. Den bilen ägs idag av Stewart Adwick och finns i Hedekas i Bohuslän.

Ett halvår senare var det dags för red och sonen Per att få inredning och sufflett till deras roadster. Lennart var det givna valet. Det har de inte ångrat. Se själv!

Sufflett, soffa och paneler är beige, mattan mörkbrun. Själva bilen Coffee Bean Brown och Old English White.

Lennart Andersson gillar Rootes bilar men äger även en Riley RMA (ex Per Lindson) och är med i Rileyklubben.

Red



Andra Rileyblad



R. Memoranda July/Aug 2016

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Piotr Birawski has restored this RME in Poland.

Artiklar

SRE National Weekend 2016, a report by Ian Goodfellow

A brief history of R. Memoranda by Barry Taylor

From the Internet Forum: RM upgrades/Trafficator cancelling/Brake fluid types and using Dot5/Water manifold stud guide/Engine mounting rubbers/Fitting rear spring shackles

Technical Topics: Leaking manifolds - a straightforward fix

From a Bench Front Seat (Pathfinder sidor)

Evenemang

Riley RM Club National Rally, 22-23 July 2017, Fakenham, Norfolk

International Classic Car Show, NEC, Birmingham, 11-13 Nov, 2016

40th Pennine Weekend, 30 Sept-2 Oct, 2016, Harrogate

For sale

RME 51, never let me down, £10.000

RMB 50, owned since 1976, much work done, £9.000

RMD 50, fully restored, Canada, £35.000

RME 54, engine OK, bodywork rather good, Paris, £4.500

RMA 51, sadly having to sell restoration project, £2.700

RME 54, well maintained, £11.000



R. Memoranda September 2016

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: The RM Circle at the National Rally

Artiklar

New cars added to the club records during 2015 (27 st.)

New supplements available from Regalia:

- RM Gearbox Supplement 1½ & 2½

- Ignition System Supplement 1½ & 2½

The return of 58 S 3317 to UK shores

From the Clubs Internet Forum: RMB2 Timing/RME starting problems/Roof Aerial/RME Thermostat Housing/Brake Lining Rivets/Door Handles/Outer Track Rod Ends

A simple low cost easy-to-make timing gauge

For sale

RMB 51, never let me down, £10.000

RMA 47, good project as most of the hard work has been done, £3.500

RME 53, looking for a good home with T.L.C., £6.000

RME 54, good sound condition, £8.250

RMA 48, of the high roof profile as described in the James Taylor book, page 43, £7.500

RME 54, 12 km west of Paris, £4.500

RMA 51, restoration project, £2.700

RME 54, well maintained, full history, £11.000



The Riley Record 4/August 2016

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslagsbilden: Sprites big hit at Royal Int. Air Tattoo, RAF Fairford Airshow

Artiklar

Riley Motor Club Merchandise

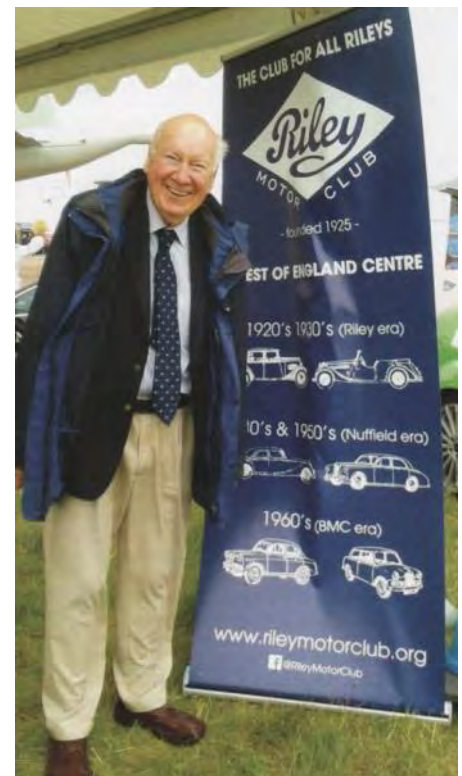
Riley Books

Pathfinder Idyll

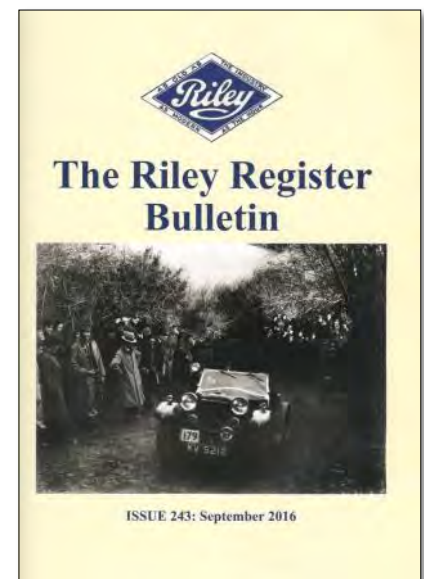
Scottish Riley Enthusiasts National Weekend, Kingussie Club Centre News: Northern Centre/Midland Centre/East Anglia Centre/West of England Centre/Southern Centre



Gerald Palmer with the styling model Pathfinder



Victor Riley på Royal International Air Tattoo
RAF Fairford Airshow 8-10 juli 2016



The Riley Register Bulletin September 2016, Issue 243

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Arthur Patrick McGowran in his 1933 Riley Nine Lynx at the 1935 MCC "Exeter" Trial, Simms Hill. (MCC - Britain's oldest sporting motor club for motorcycles and cars, founded 1901)

Artiklar

The Riley Monaco 9/4, by W.T. Britch

The history of a Lynx Nine KV 5212 & A.P. McGowran Andorra in a 12/4 Lynx

Side-Vent problems on Briggs Bodies

Riley March Specials - chasing chassis numbers

Merlin gearbox cover repair

Traffic signals (häfte från 1928)

Chris Pack om sitt Riley liv

Mille Miglia 2016 - three Rileys entered



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter July 2016, No 345

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: Ian Macfarlane's newly acquired 36 Lynx 12/4 at the West Highland Ways rally

Artiklar

West Highland Ways (årligt rally)

Blue Diamond Riley Services Limited have completed the acquisition of Barry Walker MG Spares

Evenemang

Autumn Driving Weekend, 16-18 Sept, A trip to Kil-

choan, Ardnamurchan, and a visit to Mull

End of season run, 16 Oct, to Classic Restorations Workshop at Alyth



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter August 2016, No 346

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

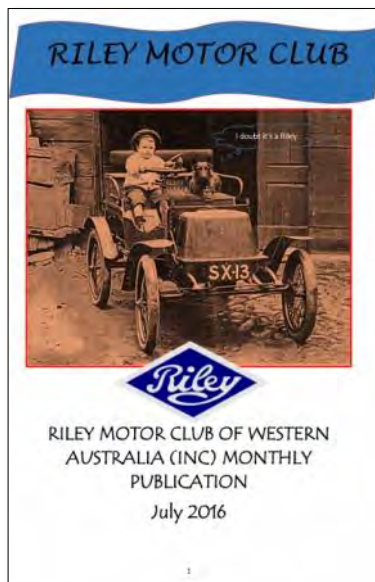
Omslaget: RMBn långt innan Wilkinson köpte den

Artiklar

Here we go again! George Wilkinsons köp och restaurering av en RMB.

Evenemang

The 25th Anniversary of the Scottish Riley Enthusiasts, 2 Oct, Murrayshall, Scone



Riley Motor Club - July 2016 & August 2016

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Ken Gasmier

Omslaget: Is this the earliest Riley? Driven by one of our oldest members? Attend the RMC of WA Annual Dinner to find out!

Artiklar

Om att tillverka nytt motorblock med 3D scanning för att tillverka gjutformen

Omslagbild: i julinumret var in te en Riley utan en bil kallad New Orleans tillverkad i London 1900, på licens från belgiska Vivinus. Den var mycket lik Percy Rileys bil från 1898.

En samling reklamaskoppar från däcktillverkare.

Till salu

1927 Riley Nine Roadster, chassi nr 60316, AS 30.000



Riley Club Schweiz

Newsletter 2/2016

Klubbens hemsida: www.riley-club.ch

Redaktör: Bruno Mazotti

Notiser

Oldtimer Messe Laufen (BL), 21-22 Mai
Schweiziska Rileyklubben ställde ut 6 bilar
Teknisk artikel om kamaxlar av Tom White
Fem nya medlemmar hälsas välkomna

Evenemang

Swiss Classic British Car Meeting, Morges, 1 Okt
Herbst-Hock in Hünenberg, 29 Okt



Roamer 153 - mars 2016

Medlemsblad för Riley Club Holland

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

Omslaget: Petten med sina berömda sanddyner samt en RMA med soltak.

Innehåll:

Rapport från Petten

Pedallryttare (missbruk av kopplingspedalen)

Riley Sedanca Wylders

Gångor

Lion Club Rally

Alzheimer Rally



Roamer 154 - september 2016

Medlemsblad för Riley Club Holland (årgång 40)

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

Innehåll

En vecka i Brextiland (till 60:e Coventry Rally)

Austin Morris Riley Wolseley Register möte i Betuwerit

6/12 Riley Kestrel (ur Classic/Great British Cars)

Säljes: Riley 12 HP Saloon 1939

Bilden nedan fanns med i tidningen men utan förklaring.





För 37:e gången i rad arrangerades Bollnäs Motorrevy i Bollnäs Ishall den 16-17 april. En mässa av fordon för alla smaker. Här kunde man se vår medlem Tore Engmans RMB i en inhägnad tillsammans med en 1939 års Packard och en brallis i bikini. Vad hon gjorde där är inte bekant.

Rileybladet i färg på hemsidan!

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida

www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Mobiltel. 070-530 62 25

e-post: erikhamberg@telia.com

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 VEBYSTRAND

Tel. 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 2016. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar

Victor Riley

The Riley Register

Riley Club Holland

The Riley RM Club

Riley Club Schweiz

The Riley Motor Club

Scottish Riley Enthusiasts

Kungliga Bibliotekets samlingar

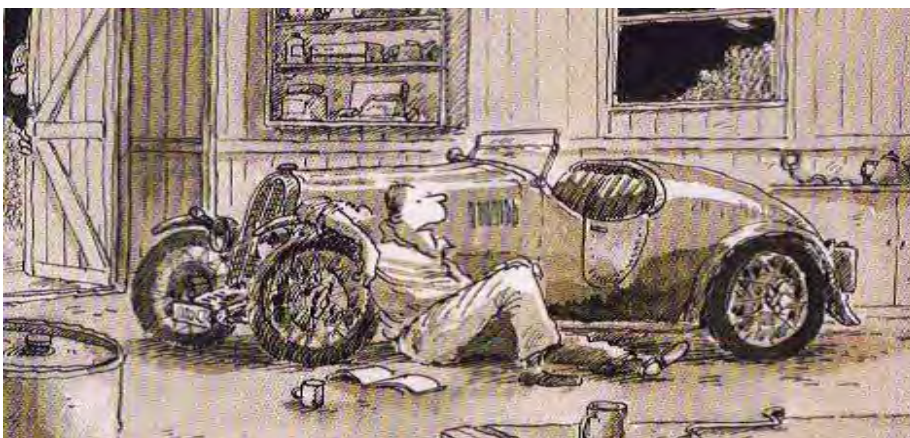
The Riley Club of Western Australia



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



Är det inte att förstöra en elegant bakdel? Blir det inte lite tungt att öppna luckan? Förmodligen ligger reservhjulet där det alltid har legat och kåpan är en attrapp. Dessutom verkar bakrutan vara delad. Man kan undra vad ägaren har ställt till med framtill...



Det har varit underbart, som alltid, men nu måste jag gå innan hon börjar misstänka nå't...