



RILEYBLADET

Nummer 3, 2018

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 40



Donald Healey i sin nya Riley Redwinger

Donald Healey - The Riley Connection (del 1)

Namnet Healey förknippar de flesta med bilmärket Austin-Healey, en välkänd engelsk sportbil som tillverkades mellan 1953 och 1970. Men detta bilmärkes förhistoria har en stark Rileyanknytning. Donald Healey var en legendarisk motorman som under årens lopp hade många kontakter med såväl familjen Riley som bilmärket Riley, faktiskt redan under 1920-talet. För eftervärlden har Donald Healey gjort sig känd såväl som en framgångsrik och skicklig tävlingsförare, som en driftig affärsman och kunnig bilkonstruktör.

Donald Mitchell Healey föddes i Perranporth, vid Cornwalls nordvästra kust, den 3 juli 1898. Där drev hans föräldrar, Emma och John Frederick Healey, en affärsrörelse. Redan i unga år var Donald tekniskt intresserad och han blev

särskilt fascinerad av flygplan. Som 11-åring fick han 1909 följa med till Dover för att se det flygplan som fransmannen Louis Blériot flugit med över engelska kanalen. Fadern hade också bil tidigt, bland annat en Panhard & Levassor 1907. Ett tidigt motorminne hos Donald Healey var att fadern en gång bröt armen när han skulle veva igång sin bil.

Efter att ha genomgått Newquay College, beläget strax norr om Perranporth, kom Healey att bli lärling hos den kortlivade flygtillverkaren Sopwith Aviation Company (1913-1920), vars fabrik var belägen i Kingston-on-Thames, i utkanten av London. Företaget kom att tillverka en rad flygplanskonstruktioner som framgångsrikt deltog i första världskriget, såsom modellerna "Baby", bombplanet "1½ Strutter" och "Pup".

Mest berömd är dock "Sopwith Camel" som i krigets slutskede tillverkades i mer än 5.000 exemplar. Totalt tillverkade fabriken 16.000 flygplan som användes i första världskriget.

År 1915 tog Donald Healey värvning som flygare i Royal Flying Corps, men han blev först nekad på grund av att han var för ung. Han lyckades emellertid bli antagen vid ett annat värvningskontor när han ljög om sin ålder. Han fick sitt flygcertifikat 1916, men efter en kort tid i flygvapnet blev han 1917 nedskjuten av misstag av det engelska luftförsvaret. Healey klarade sig, men fick men av incidenten och slutade flyga.

År 1919 öppnade han en egen bilverkstad intill föräldrarnas affär i Cornwall

(forts. sid 6)

Ordförande har ordet

Vi har nu en fantastisk sommar bakom oss, som bjöd på många möjligheter att njuta av veteranbilskörning. Själv tyckte jag nog att det var lite väl varmt för att köra Riley ibland. Man blir bortskämd av att dagligdags kunna åka i en bil med luftkonditionering. En fin sensommartur förde mig dock några mil utanför Uppsala, till Skyttorp, där Ronny Hansson nyligen börjat renovera sin numera bortgångne släkting Eskil Jonssons RMA från 1950. Ronnys bil, som gått med Z-nummer, är almond green metallic med beige inredning och har klarat sig bra; ganska lite rost och det mesta träet i gott skick. En av de långsgående brädorna, som karossen vilar på, har dock fått bytas.

Helt nyligen, 7-9 september, var Sten Berglind och jag på Goodwood Revival och såg historisk racing en fredag-lördag-söndag. För mig var det tredje besöket och den här gången hade vi valt att åka med Cab-resor, som ordnar många resor till olika mål i Europa för motorintresserade. Det var, liksom tidigare gånger, en fantastisk upplevelse.

I tävlingarna gjorde två Healey Silverstone (med motorer och transmission från Riley) bra ifrån sig, men särskilt kul var det se hela nio ERA tävla bland de äldsta bilarna. Dessa framgångsrika tävlingsbilar utvecklades av Raymond Mays med utgångspunkt från "The White Riley". Två av de mest berömda

ERA-bilarna deltog, kallade "Hanuman" och "Remus". De ingick en gång i den siamesiske prinsens Biras tävlingsstall.

I en av de mer moderna klasserna sågs ett par vältrimmade Riley One-Point-Five kämpa mot andra bilar från tiden. I övrigt är Goodwood Revival ett Mekka för den som är intresserad av tweed och vintagekläder, bilauktioner och ovanliga bilar på finbilsparkeringen. När såg du en Riley Winchester från 1933 senast?

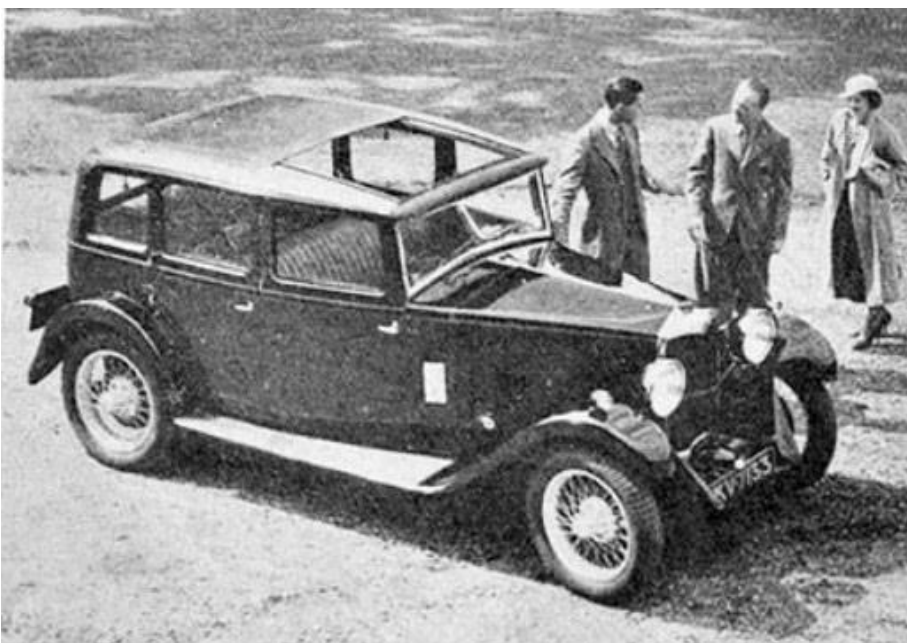
Erik Hamberg

Riley Winchester Saloon

Winchester modellen fanns att få från modellåret 1933 både som Saloon och Limousine. Från början hette modellen Family Saloon. Tyvärr har den samma chassinummerkod som Edinburgh modellen, E88, vilket försvårar identifiering och av de få tillgängliga foton är det också svårt att se skillnaderna. Edinburgh och Winchester Limousine togs ur sortimentet efter mindre än ett år. Limon hade en glasruta mellan fram och baksäte och mer påkostade baksäten (se Birminghams bok sid 133). Winchester Saloon fanns att få även 1934. Det är svårt att veta hur många som tillverkades, troligtvis bara ett par dussin.

En enda Winchester Saloon har överlevt, den som Erik fotograferade på Goodwood. Den är utrustad med fällbara picnicbord, fotstöd och instrumentbräda i valnöt.

red



A "looking downcard" view of one of the new Riley models. This is the 14-h.p. six-cylinder "Winchester" saloon, the effective lines of which are well displayed by the somewhat unusual angle at which the photograph was taken. Note the large amount of space afforded by the sliding roof

Bild och text från en broschyr från tiden.

Blandat från redaktören

I början av juli fick jag besök från antipoden. Peter Lowe och hans hustru June som hör hemma i staten Victoria i Australien var på sin årliga resa till Europa och stannade förbi i Vejbystrand ett par dagar. Peter blev änkeman för några år sedan och gifte sig med sin ungdomskärlek June. Givetvis togs turer i både roadstern och saloonen. Hemma ordnar Peter årliga Rileymöten i Gunbower. Han har själv fem Rileys. Min hustru och jag blev naturligtvis inbjudna och kommer att förses med både Riley och husrum men... resan är lång, mycket lång. Vi får se.

Skånska fiskelägen är populära mötesplatser för veteranbilar under sommaren. Ett sådant fiskeläge är Magnarp ett par kilometer från Rileybladsredaktionen.

Vår engelske medlem Rex Meaden som bl a äger en Big Four Kestrel har skaffat sig en vindflöjel till sitt nya garage. Den gjordes av Willian Twelvetrees som också äger en Big Four Kestrel. "Min var den första han gjorde" säger Rex. "Nummer 2 gick till Robin Lawton, men hans var möjligtvis en ERA".

I Finland, där det inte såldes några nya Rileys eftersom man ansåg bilen för dyr för marknaden, finns idag två RMD dropheads! De importerades av Simo Veharanta ca 1990. Simo bor i Kalifornien och har idag en firma som renoverar och säljer, främst, klassiska Porschebilar.

Den ena Dropheaden ägs av Tomi Riihela i Lahti och har chassi nr 61-D-8070. Den är under renovering (se bild). Den andra, 60-D-6709, ägs av bilhandlaren Keijo Lehtonen i Mäntsälä. Bild på sista sidan.



June i bilen. Per, i panamahatt, och Peter står bakom.



Bilträff i Magnarps hamn 1 juli. Midsommarstången står ännu kvar...

Mina kontakter med Tomi Riihela, som talar enbart finska, gick så till att jag använde datorns översättningsprogram för att ställa enkla frågor.

När vi ändå är inne på Finland. Strax norr om Helsingfors ligger Esbo bilmuseum. De har en trött BMC Riley 1100 eller 1300.



Tomis drophead 60-D-8070



Rileyn på Esbo bilmuseum

A Day at the Races (Brooklands)

Svend Algren och Peter Ottosson körde till England 1991. I Rileybladet 3/2005 skrev Peter en liten historia från den resan, En glimt av Bill Boddy. Svend skrev också men publicerade inte... förrän nu. Ren poesi! Den passande titeln tog han från Bröderna Marx film från 1937.

Förnylig tog jeg til England med en bilinteresseret ven. Vi kom over med færgen fra Oostende og var i Dover lidt over midnat. Puberne var lukkede allerede for en time siden, men der var stadig folk ude og biler på vejene.

Vi kørte direkte till Weybridge, sydvest for London. Her lå indtil 1939 verdens første automobil væddeløbsbane, Brooklands, bygget allerede i 1907. Under 2. verdenskrig blev dele af banen beskadiget, og efter krigen var der ikke penge til at istandsætte den for, så hele arealet blev istedet omdannet til et industriområde, som netop i disse år er ved at blive færdigudbygget.

Alligevel har en lille del af banen overlevet, takket være en stædig indsats fra en gruppe entusiaster, centreret omkring en kerne af gamle køre og andre med tilknytning til banen. Der er nu indrettet museum i det gamle klubhus, og når man kommer indenfor et par miles afstand, begynder der at dukke skilte op. Alligevel er det lidt svært at finde i nattemørket, men pludselig bliver asfalten afløst af ujævn beton, og vi kører på en del af "the Campbell circuit"!!

Selve det bevarede område er afspærret og vi må parkere foran gitterlågen og vente på morgenen, men vi er ikke alene, foran holder en autocamper med en trailer. Lyset fra vores forlygter afslører en rå, gammel racer. Lang smal motorhjul, et rudimentært sæde og bag det ligger en cylinderformet benzintank. Store smalle hjul uden skærme samt udvendig håndbremse og gearstang. Det ser spændende ud, men vi må hellere se at få sovet lidt. Det er nu ikke nemt at sidde ret op og ned på forsædet, i vores alder. Bagsædepassagererne, 2 knægte i puberteten, sover helt fint og afslappede, men vi to gamle må ud at strække benene istedet.

Det blir en utrolig spændingsmættet og oplevelsesrig tur i det første grå morgen-



Peters sønner på banen

lys. Ved at krydse gennem noget af det ny industribyggeri kommer vi til en skovklædt skrænt og pludselig står vi højt oppe på kanten af det der engang var "The Members' Banking".

Een lang glidende kurve, hvor banens betonbelægning er trukket op i et konkavt profil, med en hældning foroven hvor vi står, på 1:2½. Det er så stejlt (brant) at man dårligt tør gå på den fugtige og mosgroede belægning. Fuldkommen uvirkeligt i det svage lys krænger betonbanen sig ind under de høje træer og forsvinder som et gråt spor i en mørk, grøn tunnel. Det er et utroligt romantisk syn i den totale stilhed der omgiver os. Her har de så kørt, alle de store navne, Lee Guinness, Segrave, Campbell, Seaman, Dixon, Parry Thomas, John Cobb,

prins Bira, Raymond Mays, George Eyston - listen er endeløs, ligesom strømmen af erindringsbilleder; alle de sort/hvide fotos af Bentleyer, Rileyer, Talbotér, M.G.ér og Bugattiér.

Nå, men vi må jo tilbage til bilen, og morgenmad skal vi også finde ud af. Det blir McDonalds!! - og så i England, Vorherre bevares, men ingen andre har tilsyneladende åbent søndag morgen kl. 8 og vi skal skynde os tilbage, for kl. 9 åbnes portene for det 24:e "Brooklands Society Reunion".

I dagslyset forsvinder noget af magien og man ser hvilken sørgelig, lille, amputeret del af den engang næsten 6 km lange bane, der er tilbage. Men till gengæld kommer nu bilerne og motorcyk-



1920 Silver Hawk på The Test Hill



Vi mødte et Brooklands Society medlem, D.H.Gahagan, som udnævnte os til officials og skaffede os gratis ind! Det er ham i Napier Railton'en og som også kørte den på banen – efter Peter og jeg - og mange flere - havde hjulpet med at skubbe den i gang.

lerne. Disse englændere har jo køretøjerne, som man eller kun læser om, - og de kommer i en jævn strøm: Lagonda, Frazer-Nash, Invicta, Derby, Amilcar, Delahaye. De fleste åbne, nogle restaurerede og i concours stand, andre i en fornem patina af original lak og indtræk. Noget af det der slår een når man kommer fra Danmark er den åbenlyse interesse for det sportslige, for at disse vidunderlige maskiner stadigvæk skal bruges - skal afprøves. Holdningen og interessen er helt saglig, her er ingen jovial stemning af skjorteærmer, seler och stråhat eller "tidstypisk påklædning", det er mekanikken og præstationerne der tæller. En anden forskel fra Danmark er, at herovre er kvinderne tilsyneladende også interesserede, der er næsten ligelig fordeling mellem kønnene, og det gør jo også det hele lidt sjovere.

Før frokost køres der på "the Test Hill". En smal, snorlige betonvej, lagt op over en bakke med en maximal hældning 1:4. Først er der masser af gamle motorcykler og en stor del af dem har kørt her på Brooklands før krigen. Det samme gælder en del af rytterne, hvoraf den ældste er over firs. Det er utroligt at se disse gamle, stivbenede mænd i hellæderdragter, med stramme nyrebælter og gammeldags blikpottehjelme på hovedet, skubbe sig ud over baghjulet, og med strakte arme og ben drøne op over bakken. Publikum står i det grønne græs på begge sider af den snæve bane, kun holdt på plads af et simpelt hvidmalet træærkværk, enkelt og fortrinligt at læne

sig opad. Nogle af motorcyklerne har så meget fart på, at de slipper jorden ved toppen af bakken og ryger ud af syne. En enkelt må stå af, og blir for en sikkerheds skyld kørt afsted i ambulancen, men ellers forløber det helt fredeligt, mens en lækker duft af Castrol R 40 breder sig over banen.

Bilerne kører langsommere op, nogle under store anstrengelser, og en del sejgrækkeri - andre helt ubesværede og forbløffende hurtigt. Især Bentley, Invicta og Talbot 105 gør indtryk, her er overlegen kraft. Lyden fra udstødningen blir blot lidt dybere og mere præcis, og så accelererer de ellers hele vejen op. Blandt de hurtigste er iøvrigt også den lille racer vi så på traileren, den er fra

1920 og er eneste overlevende Silver Hawk.

Efter Test Hill prøverne er der frokost-pause. I restaurantteltet kan man købe en udmærket picnic-lunch til en meget rimelig pris och rundt om i græsset blir de ternede plaider bredt ud og madkurverne åbnet. Vi sidder nu ikke længe, men går i stedet rundt for at se de utroligt mange spændende biler, der efterhånden er forsamlede på pladsen. Efter frokost er der sprint på resterne af den gamle banes flade afsnit. Vognerne sendes afsted een efter een på "standing 1/4 mile" og der er elektronisk tidstagning. Her kører Alta, ERA, MG K3, Alvis og Bugatti, men også flere af de gamle giganter fra tiden efter 1. verdenskrig, hvor man eksperimenterede med at bygge racervogne over gamle flymotorer. Een af de mest berømte: John Cobbs' 24 liters Napier Railton er med, og er et helt uforglemmeligt syns - og lydindtryk.

Alt blir kommenteret via højtaleranlægget, og vel at mærke helt nøjternt og sagligt og med professionel viden om bilernes teknik og historie. Det varer hele dagen, men da klokken er henad halv fem, må vi afsted. Vi nåede ikke engang museet, der var simpelthen så mange "levende" biler at se på! Sikke en dag og sikken en stemning. Hvor er det synd at vi i Danmark har et så skævt forhold til motorsport og sportsprægede biler. Det drejer sig jo i virkeligheden ikke om overliggende knaster, eller hestekræfter, men om at turde bruge sin bil til at køre med - istedet for at betragte den som en rullende frimærkesamling.

Svend Algren, 1991



En Alta fra 1937

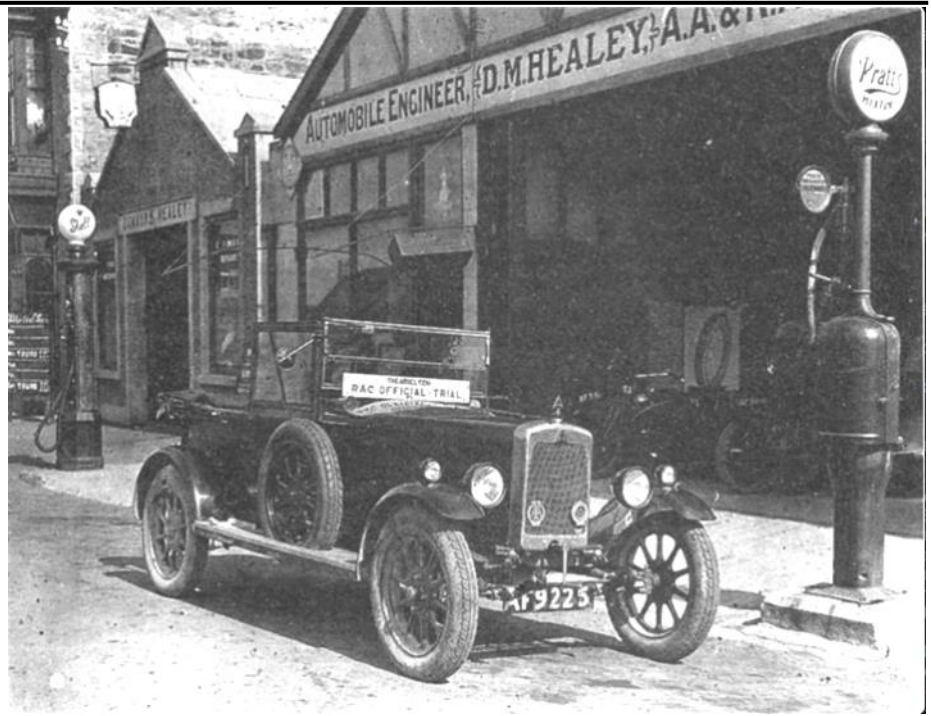
(forts. från sid. 1, Donald Healey)

och inledde, vid sidan om att reparera andras bilar, snart sin karriär som rallyförare, när han vid årsskiftet 1921-1922 gick med i Truro Motor Club. Inledningsvis tävlade han med en Buick i en hastighetstävling och nådde då 66 miles/h, drygt 100 km/tim. Men han körde vid denna tid snart även en luftkyld tvåcylindrig ABC, samt Ariel, ett annat kortlivat engelskt bilmärke. Healey var den ende generalagenten för Ariel i Cornwall och körde en Ariel Ten från Land's End till John o'Groats, Skottlands nordligaste plats, för att demonstrera denna bils ekonomi och tillförlitlighet.

För att få en bättre tävlingsbil tog han 1923 kontakt med bröderna Riley och köpte en Riley Redwing. Han anmälde sig till tävlingen Land's End Trial, men bilen fattade eld när han var på väg dit, så han fick dra hem den och köra rallyt i en annan bil, med vilken han vann tävlingen. År 1924 introducerades MG och Donald Healey kom att bli en av de första testförarna av märket. Men snart kom ett annat bilmärke att förknippas med Healey, nämligen Triumph. Under 1928-1929 utmärkte han sig i olika engelska rallyn med en Triumph Super 7. Såväl 1929 som 1930 deltog han med en Triumph i Monte Carlorallyt, den första gången med start i Berlin. Det andra året startade han från Tallinn, vilket resulterade i en sjundeplacering totalt. Vid denna tid, närmare bestämt 1929, gifte han sig med Ivy James; de fick tre söner, Geoffrey, Brian och John.

Två år senare, 1931, deltog Healey i Monte Carlorallyt med en betydligt större bil, en Invicta S-type med 4½ liters Meadowsmotor. Detta var en snabb, lågbyggd lyxbil och denna modell tillverkades endast i ungefär 75 exemplar. Han startade från Stavanger tillsammans med Lewis Pearce. Trots avåknningar och tekniska problem med bakaxel och bromsar kunde han till slut vinna rallyt. Detta kom att bli Healeys största tävlingsframgång. Året därpå, 1932, startade han ånyo med en Invicta, men nu från Tallinn och denna gång kom han på en andraplats totalt.

Efter hemkomsten från Monte Carlo 1931 och triumfen med Invicta träffade han Victor Riley, som då funderade på att köpa Invictafabriken. Denne ville ha en lyxbil i sortimentet, men i stället för att köpa Invicta utvecklade man hos



1919 öppnar Donald Healey ett garage i Perranporth och blev agent för bilmärket Ariel i Cornwall. Bilen på bilden är den Ariel 10 som DH vann RAC rallyt med.

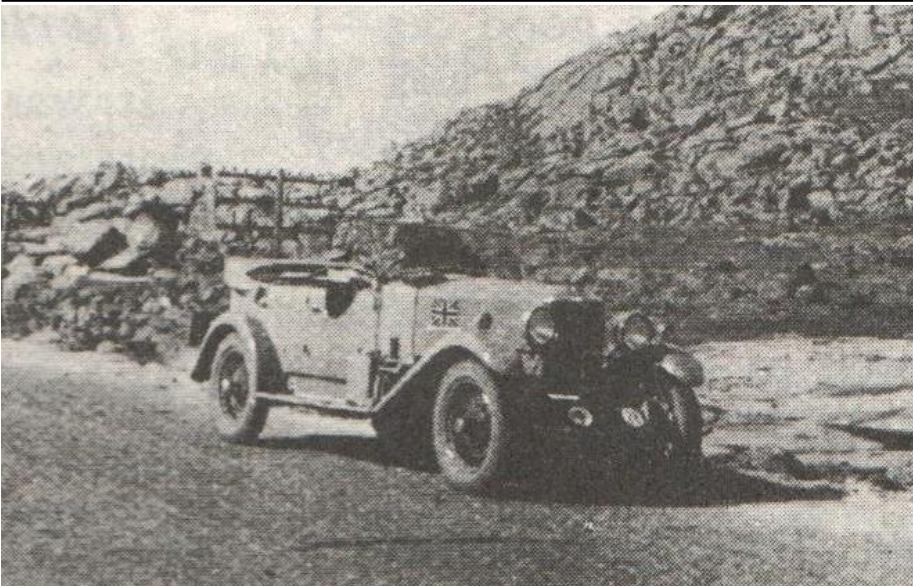
Riley snart ett nytt bilmärke, Autovia, vars V8-motor byggde på två sammansatta 1½-liters motorblock. Denna lyxbil presenterades 1936 och tillverkades 1937-1938, dock endast i 44 exemplar. Detta var i en tid när i stort sett samtliga åttacylindriga motorer hade cylindrarna i rad. För utvecklingen av Autovia anställdes holländaren Charles Van Eugen, som värvades från Lea-Francis.

Efter det paradigmskifte som introducerandet av Ninemotorn blev för Rileyfabriken, när man övergick från konstruktioner med sidventiler till toppventiler,

inleddes tävlandet med Riley Nine av en privatperson som med en Nine tourer 1927 deltog i Land's End Trial. Det var för övrigt i den allra första Nine som såldes till allmänheten. Året därpå, 1928, deltog hela nio Rileyvagnar i Monte Carlorallyt, dock utan större succé. De följande åren gick det bättre och 1930 hade man stora framgångar just i detta rally. Victor Riley hade nu stort förtroende för bilarnas tillförlitlighet och beslöt om deltagande i den tyska automobilklubbens (ADAC) prestigefyllda rally som omfattade 10.000 km, med start och målgång i Berlin. Det var



DHs Alpine Tourer och paret Johnstones Alpine Saloon i Madrid under AVUS 10.000 km rallyt 1931



AVUS 10.000 km rallyt 1931. Donald och/eller hans co-driver, greve Halloy, foto-graferade Riley Alpine Tourern någonstans i Spanien

där som Donald Healey kom in i bilden. Två Riley anmäldes, dels en grå 6/14 Alpine Tourer (VC 5143), som rattades av Donald Healey med M. J. De Halloy som co-driver, dels en tvåfärgad Alpine Saloon (UD 4022), som kördes av Montague Johnstone och hans hustru Margaret.

Efter det att Donald Healey startat från Coventry den 18 maj 1931 tog han sig över kanalen till Ostende och hämtade upp sin co-driver i Bryssel, varefter man fortsatte till Berlin, med ankomst den 20 maj. Dagen därpå, den 21 maj, inleddes rallyt på den 19 kilometer långa racerbanan i Berlin, AVUS (Automobil- Verkehrs- und Übungs- Strasse), som bestod av två mycket långa raksträckor och två kurvor. Rallyt gick sedan genom Tyskland, Schweiz, Frankrike och Spanien, därefter i Portugal, där vägarna var dåliga med otaliga gropar. Snart vände man österut, för längs den franska rivieran, in i Italien och ned till Rom, där man fick en vilodag. Därpå styrde man norrut, genom de italienska och österrikiska alperna, nu i riktigt dåligt väder, vidare genom Jugoslavien och Ungern. Healey var den förste deltagare som passerade gränsen mellan Ungern och Tyskland. Rallyt avslutades sedan i Berlin med ett sista varv på AVUS. Alla skeptikers ifrågasättande av Rileybilar- nas kapacitet kom på skam och bägge ekipagen blev prisbelönta. En mer detaljerad skildring av detta rally står att läsa i Rileybladet 1/2012.

Donald Healey deltog i tävlingar med Riley ytterligare två gånger detta år. I

rallyt mellan Paris och Nice deltog han med en Riley Nine Tourer, vilket resulterade i ett förstapris. Därefter körde han den franska backtävlingen La Turbie, där han vann sin klass.

Donald Healey anställdes så småningom av Victor Riley, vilket skedde 1933. Inledningsvis hade han uppgiften att ordna ett team med Riley-vagnar som skulle delta i det ansedda internationella Alprallyt. Men den tekniskt lagde Healey kom även att i fabriken påverka utvecklingen av Rileys Imp- och MPH-modeller. Han var en stor beundrare av Alfa Romeos sportbilar typ 6C och 8C, något som man kan skönja i formgivningen av sportbilarna Imp och MPH.

När Healey arbetade hos Riley var man mitt inne i en period av enastående täv-

lingsframgångar. Då Percy Rileys fyrcylindriga Ninemotor med toppventiler kom ut på marknaden 1927 fick man en varvvillig högprestandamotor som passade utmärkt i sportiga chassier. Den täckta Monacomodellen med Weymannkaross eller den öppna tourern blev visserligen de modeller som de flesta kom i kontakt med, men för dem som var intresserade av motorsport och tävlingar blev den legendariska och lågbyggda Brooklandsmodellen det perfekta tävlingsredskapet, i synnerhet vid bantävlingar. Rileyfabriken var heller inte sen att inse Ninemotorns potential i tävlingssammanhang och inom kort inleddes en lång period av otaliga tävlingsframgångar, inledningsvis på hemmaplan, men snart även utomlands. Alltsedan bilismens barndom blev tävlingarna en viktig del i de deltagande biltillverkarnas utvecklingsarbete. Detta gällde även Rileyfabriken.

Då Victor Riley år 1933 gav Healey uppdraget att sätta ihop ett team till Alprallyt kom detta att bestå av fyra Gamecock med sexcylindriga motorer. Dessa bilar (KV 5691-93) kördes av Cecil Riley, Jack Ridley och T. C. Griffiths samt Jack Hobbs (KV 5801). Dessutom deltog en Gamecock Nine med Miss Dorothy Champney (senare gift med Victor Riley) samt Donald Healey med en Brooklands Nine (KV 5392). Just denna bil hade kort innan deltagit i Le Mans 24-timmarslopp och endast servats därefter, utan mekanisk genomgång. Ytterligare en Riley deltog, en privatägd Nine. Rallyt utgick från Merano i nordligaste Italien och pågick i flera dagar, upp och ned i den krävande

(forts. nästa sida)



Brooklands Nine med chassinr 8093 och reg nr KV 5392. Bilen kördes av DH vid Alprallyt 1933. På bilden ser vi dock Alex van der Becke och Kenneth Peacock.



Under Monte Carlorallyt 1935 råder tät dimma i Danmark och Donald Healey kolliderar med ett tåg. Bilen var en Triumph Dolomite.

alpterrängen. Fabriksförarna från Riley vann sin klass (grupp 4). Donald Healey kom tvåa i sin klass (grupp 5) efter att ha ådragit sig tre prickar när han kom ikapp några långsamtgående fordon. Trots att han kom upp i 6.200 varv med sin Brooklands Nine kunde han inte passera dessa tillräckligt snabbt. Miss Champney vann damernas pris. Efter giftermålet förbjöds hon dock att fortsätta med tävlandet har sonen Victor Riley (jr) berättat.

Engagemanget hos Riley blev dock kortvarigt för Donald Healey. Redan hösten 1933 knöts han i stället till Triumphfabriken, där han snart blev teknisk direktör och arbetade ända fram till andra världskrigets utbrott. Bland annat fick han ansvar för utvecklingen och designen av de eleganta Gloria- och Dolomite

-modellerna. Tävlandet fortsatte sedan han anställdes hos Triumph och 1934 deltog han med en Triumph Gloria 10 i Monte Carlorallyt, då han vann sin klass, alldeles före Rupert Riley (som kom sjua totalt). Denne var son till Allan Riley och tävlade flitigt med familjeföretagets produkter. Även under åren 1935 och 1936 startade Healey i Monte Carlorallyt, bägge gångerna i en Triumph Dolomite. Första gången var han främst i startfältet från Umeå, men kom då inte längre än till Danmark, där bilen i en dimmig järnvägs korsning kolliderade med ett tåg. Bilen, med en rak åttacylindrig motor på 2 liter och 140 hkr, blev skrot, men Healey och hans co-driver klarade sig helskinnade. Året därpå startade han i stället från Tallinn och placerade sig då på en åttonde plats.

Kritik mot Hälsingborg.

Monte Carlorallyt är allt annat än en gemytlig turistutflykt. I år utsattes också förarna för extra påfrestningar genom den envisa dimman genom Danmark, Tyskland och Belgien.

Redan i Hälsingborg fick man kännning av den. I förbigående måste man också konstatera, att ledningen vid kontrollen i den svenska gränsstaden inte var vuxen sin uppgift. Vagnarna körde ned till färjan i vild ordning. Det uppstod allmän villervalla, och många råkade ut för allvarsamma förseningar. Till kommande år måste en ändring företas, och det bör inte vålla några svårigheter.

Över Sjölland blev det en fullständig klappjakt i dimman för att hinna med färjan över Stora Bält, och de som blivit fördröjda i Hälsingborg tvingades till obehagliga risker, ty man såg — bokstavligen talat — knappast mer än en handsbredd framför kylaren. De bilar, som inte voro utrustade med speciella dimljus, "hängde" efter de bättre lottade, men endast ett fåtal hunno fram till Korsörfärjan i tid.

Sedan fortsatte hetsjakten över Fyen och Sjölland. Den förlorade tiden måste ju tas igen — till kontrollen i Hamburg fick man helt enkelt inte komma för sent.

Ur Svenska Dagbladet 29 januari 1935

Det var inte bara Rileyfabriken som fick ekonomiska problem vid slutet av 1930-talet. År 1939 trädde Triumphfabriken i likvidation och köptes då upp av ett företag från Sheffield vid namn Thomas Ward Ltd. Krigsutbrottet medförde att Healey inledningsvis kom att bli engagerad i tillverkningen av flygplansförgarsare av märket Claudel-Hobson, vilket gjordes i en del av Triumphs gamla lokaler. Drömmen om att tillverka och köra snabba sportbilar fanns kvar hos honom, men den kunde inte realiseras förrän kriget var över.

Erik Hamberg

En tveksam investering

En annons från Hallier Classic Cars GmbH, Gut Stellmoor, Ahrensburg, Tyskland:

Helt nybyggd "special". Tyskt hantverk. Mycket skickligt och omsorgsfullt arbete. Sexcyldrig motor, växellåda och bakaxel från Jaguar. Skivbromsar. Backkamera. Avgassystem i rostfritt stål. Pris: €240.000 (2½ miljon kr)

Många bilder (om länken finns kvar)
www.classicdriver.com/en/car/riley/rma/1950/498042



Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp 6-8 juli 2018



Fredrik Bolander i Riley TT Sprite Special jagad av Peter Kumlin i en Effyh-JAP. Effyh står för Folke och Yngve Håkansson som byggde ca 50 vagnar kring 1950.



Peter Kumlin i en Effyh-JAP och Magnus Neergaard i Riley Nine Brooklands Special



Glenn Billqvist i sin Riley TT Special

Den heta sommarvärmen håller i sig och det var inget undantag när de historiska racingbilarna skulle köra Svenskt Sportvagnsmeeting på Ring Knutstorp. Drygt 200 förare kom till start totalt uppdelade på 13 heat, inklusive Sportvagnsklasserna.

Heatet för de allra äldsta bilarna brukar vara välbesökt på Ring Knutstorp varje år, så även i år, även om det inte var lika många bilar som vi har sett tidigare år. Det är både svårt och dyrt att hålla liv i bilar som är antika, men det är väldigt kul att det finns entusiaster kvar som vill hålla igång dem.

Janne Hansson var bästa förkrigsbil på femte plats med sin fina Bugatti. I andra racet var förkrigsbilarna i sitt esse, för de belade platserna två till sex med Hansson först före Fredrik Bolander och Chuck Bird.

*Text och bild från
Racerhistoriska Klubbens hemsida*



Förkrigsbilar A-D

Fredrik Bolander
Chuck Bird
Ocke Mannerfelt
Magnus Neergaard
Jan Hansson
Glenn Billqvist

Rosersberg
Höllviken
Djursholm
Malmö
Malmö
Hjärup

RHK
RHK
RHK
MSCC
MSCC
Hyllinge MS

SWE
SWE
SWE
SWE
SWE
SWE

Riley TT Sprite Special
MG K3
Lagonda Rapier Special
Riley 9 Brooklands
Bugatti T35B
Riley TT Sprite

Norge tur o retur med otur och tur i Riley RMB

Första helgen i augusti varje år är det stor veteranbilträff på Biri travbana i Norge där även den norska klubben "Albion Norsk Brittisk Bilhistorisk Förening" deltar. Det startade för min del med att vår norske medlem Dag Jarnøy frågade om jag ville komma till träffen och att bo i Dags hytte med han kompisar, självklart behövdes ingen betänketid för ett ja tack.

Första resan för mig blev 2013 och så har det fortsatt till 2018 som det nu gäller. Start från Hillersbo i Möklinta den kända metropolen med eget världsrekord från 1992 högsta vedtraven 17,72 m och finns med i Guinness rekordbok.

Klockan 07.30 fredagen 3 augusti 2018 startas maskinen och färden börjar för att vara framme vid Biri Camping vid 15 tiden inklusive kafferaster, revirmarkeringar och tankning under ca 50 mil.

Vädret fint med sval luft och första 2 milen på mindre vägar för att ansluta till E 70 men med 500 meter kvar till riksväg 70 kommer oturen i form av en långtradare med maskintrailer med diverse tunga maskindelar på flaket men som inte sticker ut utanför flaket. Fart ca 30 för båda och det är väldigt nära och rätt som det är brak/tjong o klirr aj aj nu hänger nog bakskärmen o diverse delar löst.

Stannar och går runt (högerstyrd) för att titta på skadorna men till min stora förvåning inga plåtskador alls men riktningvisarpilen är halvt bortkörd. (den var tydligen ute efter senaste svängen) och den sticker ju inte ut mer än knappt 2 cm utanför karossen då får man en uppfattning hur nära vi var varandra. Nåja inget att göra åt nu någon extra pil har man ju inte med sig eller ens äger. Färden går vidare upp på riksväg 70, att köra utan pil är ingen större fara för det är ju knappast någon som ser den ändå det skall ju vara blinker i dag.



Måste tillägga att på samma plats på metern, när jag år 2016 på väg till Biri även då, så börjar motorn hacka. Stannar öppnar huven jaha stora kylarslangen kass sprutar vatten över fördelare m.m. lyckades ta mig hem dom 2 milen byte till vardagsbilen och iväg. Så nästa gång får jag köra annan väg så inget händer där igen.

Allt rullar på bra Avesta passeras och den gamla motorstaden Hedemora samt Borlänge och vid Djurås strax före Gagnef tar av till vänster väg 71 och siktet mot Vansbro men milen före Vansbro svänger jag in för att fika på en under-skön rastplats och där står en väldigt fin Volvo Amazon med herr o fru pensionär som myser.

Fram med smörgåsar o kaffe som smakar bra som det kan göra i grönskan, då kommer herr o fru fram och pratar lite och att dom är på väg till en Amazon träff i Vansbro där det skall bli full fart med mat och Rockabilly band o dans till kvällen. Låter kul jag säger till tanten, dansa på men akta ben o knän. Då lyfter hon på kjolen och visar knäna med ett ärr på varje som är opererade och nyinsatta under dom två senaste åren så ingen fara här inte tyckte hon.

Slut på rasten vidare mot Malung och vidare till Stöllet är nu i Värmland härlig väg men väldigt lågvatten i Klarälven som flyter bredvid vägen långa sträckor. Vidare till Syslebäck dags att tanka för i Norge är soppan dyr. Inget för en fattig

pensionär. Fram kommer busschauffören som jag fräste förbi en stund tidigare och undrar vad det är för bil, och att han själv har en jänkare som han kört i tjugo år.

Full tank o full fart vidare ca 2 km. Därefter avtag till vänster med väldiga backar uppför o rätt som det är ser jag en fantastiskt fin gammal stenbro mitt i den nu uthuggna skogen en bit bortom vägen. Backar, tar en promenad o fotograferar ett suveränt arbete en gång i tiden när detta var vägen mot Norge.

Nu är det endast 7 km kvar till Bograngen ett litet samhälle med liten containermack och affär här fanns tre bensinstationer på den gamla goda tiden. Men här fanns även en väl meriterad racerförare under 20–30 talet den kände Carl "Bograngen" Jonsson, född 1910, som kört hem över 400 priser i bil och motorcykelklasser. Som 17 åring tog han körkort för bil. Besiktningsmannen i Stockholm skrev på trots den låga åldern, bara för att "han körde så bra".

Detta är sista byn före norska gränsen. Passar på att posta några kort till barnbarnen som tycker det är kul att få. Även jag njuter när det postas brev o vykort eftersom jag har gamla rabattfrimärken som gäller för all framtid så det kan bli 1,40 i porto och inte 7-8 kronor eller vad det är i dag. (Säkert en väldigt smart Generaldirektör på Postverket som kom på det!).



Nu rullar det på förbi den öde gränsstationen genom norska finnskogarna på väg 202 ner till Sønsterud. Tar höger mot väg 20 till Elverum. Det är bra i Norge för där är det nästan alltid 80 km/tim högsta fart så ingen risk att man är en bromskloss. Vidare mot Hamar. Tar av mot Lillehammer, men halvvägs dit är jag framme vid slutmålet Biristrands Camping.

Skönt att vara framme och här väntar många bilvänner som myser i sommarvärmen. Dag med kamraterna Dag och Jan är redan på plats, så in med bagaget i stugan som har bästa läget på platsen, högt över campingen och skön veranda så man kan blicka ut över sjön Mjøsa.

Mjøsa är Norges största insjö och ligger i fylkena Akershus, Oppland och Hed-

mark. Arealen är 368 km² och sjön är belägen 123 meter över havet. Största djup är 468 meter, men det finns inofficiella mätningar som indikerar djup på uppemot 575 meter. Inte nog med det. Här går S/S Skibladner som är världens äldsta hjulångare som fortfarande går i linjetrafik. Fartyget är byggt på Motala verkstad och levererades 18 juli 1856 till Norge för trafik på Mjøsa, där hon också slutmonterades.

Lite data: Längd i dag 50 m. 1888 förlängdes skrovet med 7 m, Bredd 5 m, Djup 1,7 m. Maskin tripplexpansionsångmaskin 606 hk. Framdrivning 2 st hjul 4,9 m i diameter. Marschfart 12 knop vid 42 varv/min. Har man tur kan man få se S/S Skibladner i trafik mellan Gjøvik, Hamar och Lillehammer.



Kvällen fortlöper med mycket snack, mat och gott att dricka till. Rundvandring bland bilarna. Några Morris Minor, Triumph och MG. En har en liten ihopfällbar husvagn som heter Lillebror, väldigt smidig och smart konstruktion. Därefter dags för nattning.

Lördag morgon god närande frukost för att därefter förbereda start till Biri travbana några mil tillbaka på gårdagens väg hit. Väl framme så är hela innerplan parkering för diverse klubbar och märken. Vi skall till den engelska delen och vid Albions stora PR tält är vår parkering i anslutning till tältet. Här står en mäktig vagn, en Austin Sheerline i topp skick och det är ordföranden Lise Ukkelberg i Albion Klubb som är ägare tillsammans med maken Kjell.

Nu börjar den stora rundvandringen och titta på alla bilar kanske 300-400 hundra? Alla märken representerade så det finns många fina kärror och man blir trött i ben och fötter. Men nu börjar den verkliga testet på ovanstående kroppsdelar, alla marknadsstånd som är uppställda på själva travbanan i fyra och fem dubbla rader. Och banan är 1000 meter lång med sina kraftigt doserade kurvor så efter 4-5 timmar börjar kroppen bli ganska mör. Men väldigt mycket att titta på o köpa, för några år sedan hittade jag två stycken Dinkey Toys Rileys RM modell fina modeller. Vid 15 tiden börjar återfärd till campingen med mycket snack o sparka däck.

Då kommer Kjell Ukkelberg, han med den fina Austinen, och frågar om jag fått tag i någon korriktionspil eftersom min var kass. Pilincidenten hade det talats det ganska mycket om. Kjell har nog en passande hemma i Hamar säger han så vi kan titta på det när vi åker hem på söndagen. Fint låter bra. Det här var turen på min resa.

Klockan 18 börjar stora grillfesten nere vid sjön för ca 50 personer och ordförande Lise önskar alla välkomna till en trevlig kväll med frågesport där alla får priser. Själva har man inte hamnat speciellt högt upp på kunskapslistan men det

var vissa kunskapsbrister bland annat Morris Minors axelavstånd borde jag kunnat eftersom jag har haft två. Grillningen tar vid och lottförsäljning med fina vinster med anknytning till bilintresset o alla är muntra och nöjda.

Någon glad lax kom på att det nog är lämpligt att krypa ner i slafen men först så blir det efter lite kvällssnack på verandan.

Söndagmorgon. Vi tar farväl och hoppar i kärrorna för vidare transport till respektive hem. Jag åker samma väg tillbaka, som är den närmsta tror jag. Har även prövat andra varianter men det har slutat på nästan 60 mil enkel väg.

Nu slår jag följe med Lise och Kjell till deras hem i Hamar som jag ändå skall passera på min resa. Väl framme plockar Kjell fram en låda med diverse pilar och hittar exakt den jag behöver. Han sätter även fart och monterar den nya o kollar upp att allt är OK och vi avslutar med härligt nykokt kaffe som Lise fixat. Det är den norska andan!

Nu är det hög tid att köra hem Kjell kör före och visar vägen samt en tur genom den fina staden Hamar. Tack o hej, nu får jag klara mig själv.

Klockan är vid pass 14 så här gäller det att sätta hög fart. Allt går bra... passerar gränsen in i Sverige... bilen går som en raket men varför skulle den inte göra det. Blev renoverad av före ägaren Anders Muhr som anlidade en känd renoverare i Hindås (Björn Svensson, red anm.)



och den blev klar 1983. Det är ju bara för 35 år sedan! Så fattas bara och bilen är från 1950. Tankning på samma mack i Sysslebäck.

"Går som en raket" och "1950" får mig att tänka på US Air Force stora bombplan, B-52 Stratofortress. Det är konstruerat 1950 och första flygningen var i april 1952 och flygvapnet började använda det 1955. Planet används än i dag och USA har för avsikt att köra det fram till 2050 alltså 95 år i försvarets tjänst. Tyder på god konstruktion och bygande av Boeing. Längd 48,5 m. Spännvidd 56,4 m. Maxhöjd 15000 meter. Fart 1.000 km/timme och max startvikt 220.000 kg.

Man kan fundera över Sveriges JAS plan som skall skrotas och plockas delar av efter 3 år... och det gäller ju ca 100 stycken. Det saknas piloter och vi har inte råd att flyga med dem. Nu hamnade detta lite utanför veteranbileriet men

åldern finns där. Man tycker ju inte om krig men kan tycka att det tekniska är suveränt.

Hemresan går toppenbra. Framme vid garaget 20.30. Så är denna saga slut. Har ni orkat med hela reseskildringen så är ni uthålliga, tack.

Ock stort tack till Dag Jarnøy för inbjudan o boende och Kjell och Lise Ukkelberg för hjälpen med pilen och kaffet.

Det som har hänt sen hemkomsten är svarvade bromstrummor fram och nya bromsband.

Nu väntar Elisabeth o jag på höstmötet om två dagar den 1 september skall bli trevligt. Tack för mig.

John G:son Gahm



Lergökarallyt 2018 ... och vägen dit

Lergökarallyt (*tidigare med start och mål i Ängelholm, reds anm.*) blir nog inte vad det har varit om det skall fortsätta så här. Starten var helt ok vid Lindab arena. Själva resan ner till Vallåkra var en fin resa genom ett fint landskap med fina vägar och en underbar bokskog vid Söderåsen. Upplägget vid rastplatserna var jättebra. Gott om plats etc. Sedan kommer det som är det tråkiga. Väl framme vid flygfältet (Vallåkra) så får man köra in på flygfältsrakan och ställa upp bilen en bra bit in på rakan. Här var det inte många som gick runt och intresserade sig för bilarna. Man tappade det roliga som tidigare skedde då man gått i mål. Ville man ha något i magen efter en resa på ett par timmar så fick man gå en lång bit tillbaka för att hitta ett ställe att köpa något ätbart på. Jag tyckte det var väldigt opersonligt och för stort. Rallyt försvann då vi körde in på flygfältet. Det är väl bara att konstatera att ha slutdestination på Vallåkraträffen är ingen "hit". Den skall de som brukar åka till Vallåkraträffen ha för sig själva.

Om det hade varit det gamla Lergökarallyt så brukar man ju klä sig på något sätt som kan förknippas med den bil som man åker i. Jag vet att Riley är en brittisk bil, men även briter klär sig i kilt. Så jag var över i England i våras och passade på att köpa en kilt med tillhörande väst, jacka, strumpor etc. och de övriga attributen. Sedan köpte jag en kilt till min svärfar också så han också kunde bli fin. Med andra ord så var vi skottar/briter med kilt som åkte i en fin Riley. Tycker att det ser riktigt fint ut.

Att det blev en Riley var en ren tillfällighet. Jag gillar formen på bilen. Min svärfar hade ju renoverat en Citroen B11 och vi var hos honom i Ängelholm på besök. Jag tittade i en biltidning och fick se den bilen som jag sedan köpte. Den fanns i Varberg så jag ringde direkt och fick komma och titta på den på hemvägen. Sedan var det en massa turer innan köpet blev klart. Men en vinterdag 2015 var jag och hämtade den (i ett jäkla snöruskvader).

Kan nämna att det var en engelsman som ägde bilen. Han hade fått den av sin far och tagit hem den till Varberg där han nu bor. Hans far ville inte köra med den efter det att hans fru gått bort. Det var för mycket minnen förknippade med bilen. Så därför så hamnade den hos sonen i Varberg.

Våren 2015 ägnade jag mig åt att få den funktionsduglig. Fick köpa nya bromscylindrar fram. De fanns ju inte att tillgå som reservdel, men jag fick tag på identiska från en amerikaners bakre cylindrar. Fick cella om kylet för det var igensatt. Efter att fixat bromsar och kyl så var det bara att starta och köra. Jag körde med den den sommaren i det skicket som den var. Grundmålad och såg ut som "fan".

Sedan under hösten så var det bara att ta tag i inredningen och det övriga. Det blev en del svetsande på skärmarna och fotstegen. Det som var besvärligast var att C-stolpens nedre 10 cm fattades. De hade bara byggt upp det med spackel.

Det största problemet var lackeringen. Jag blev lovad att de skulle ta in den i september 2016. Då räknade jag med att få den klar till sommaren 2017. Ack så blev det inte. Den kom till lackeringen juni 2017 och var klar sista november 2017. Då började arbetet med att plocka ihop allt. Så premiärturen blev till midsommar 2018.

Jag har lagat och färgat inlädret och stoppat om alla sitttytor. Jag har lagt in nya mattor. Det som återstår invändigt är att fixa dörrsidorna, sedan är allt fixat förutom innertaket som jag tänker behålla fast det är ganska mörkt.

Ett problem som jag har är vattenläckage vid blocket/grenröret. Det går ju in två vattenkanaler i blocket där och jag har försökt med alla möjliga packningar för att få tätt. Hittar inte packningen i reservdelslistan. Nu sitter det en liten bit av en kylarslang som packning och det verkar fungera.

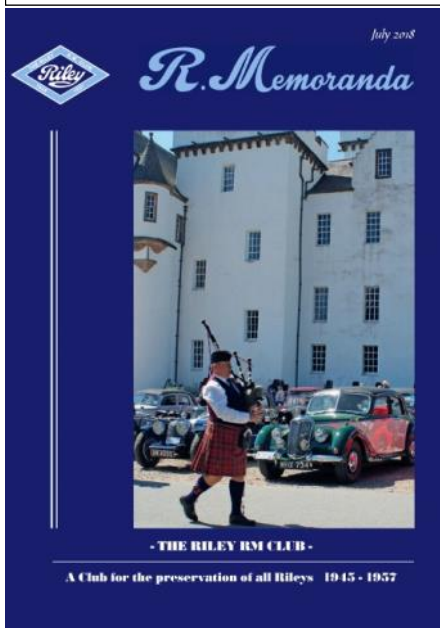
Jag har njutit och kört kanske 300 mil denna sommaren. Målet var att ta med min svärfar och åka Lergökarallyt och det är nu genomfört. Fast det hade, som sagt, varit roligare med den gamla versionen.

Som kan utläsa av ovanstående så kom bilen till mig i Kungälv i mars 2015 och den blev renoverad och nästan klar i maj 2018. Med andra ord så har det tagit ca tre år och en massa pengar att få den klar. Det kunde gått på två år om lackeraren skött sig.

Perolof Melin



Andra Rileyblad



R. Memoranda July 2018

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Gerry O'Hare's RME has a strange noise coming from the pipes.

Artiklar

Items that can be transported on the roof of an RM
 Update from Spares H.Q.
 Official Riley RM Club Facebook page
 Workshop Manual Section AA+; the 1½ litre engine
 From the Internet Forum: Roadster rear springs/Running engine to set tappets/Brakes/RMB SU carbs H4/ Control Box/Valve clearance problem
 Pre-Bardoneers do it again
 Albert's differential rebuild, Philip Wyllie, Qld

Evenemang

50th Anniversary of the Riley RM Club, July 2019
 The Riley RM Club Pennine Weekend, 5-7 Oct, 2018
 70 yrs of the 2½ litre Open Tourer Riley RM Roadster, July 21, Prescott

Säljes

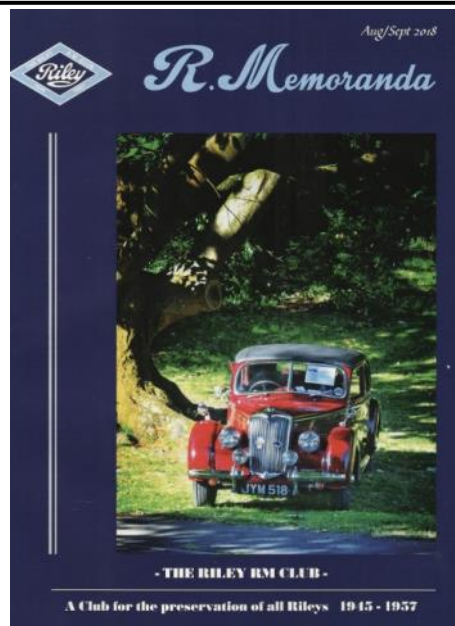
54 RME, engine starts first time and runs very quiet, lovely car to drive, £10,500
 51 RMA, very reluctant sale, £10,500
 51 RMD, reluctant sale, £35,000
 50 RMC, a rare chance to acquire a rare and collectable car, £30,000
 48 RMB, in average condition and good runner, £14,000
 54 RME, starts and runs well, £7,500
 RMA rolling chassis less engine, £750

R. Memoranda Aug/Sept 2018

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Only one 70-year-old (car that is) at the 2018 National Rally; this RMA owned by Phil and Babs Cowtan.

Artiklar

National Rally 2018 Windermere.
 Roadster 70th Anniversary Gathering
 Technical Topics: Pathfinder Paint Colours
 Engine Autopsy (från Practical Classics Spring 2018)
 From the Riley RM Club's Internet on-line forum: Starting problems/Earthing/RME carburettor/Front tyres hitting wing stays/Porous cylinder head/petrol tank renovation
 The Riley RM Club on Social Media
 Report from Bacchanalian Week 2018



Evenemang

AGM 20 Oct, National Motorcycle Museum
 The Kop Hill Climb Festival, 15-16 Sept
 50th Anniversary of the Riley RM Club, Warwick School, 19-21 July 2019
 The Riley RM Club Pennine Weekend, 5-7 Oct, Kerridge, Macclesfield
 National Restoration Show, 28 Oct, Stoneleigh Park
 Classic Motor Show, 9-11 Nov, Birmingham

Ny medlem

Sven Gösta Gustafsson, Nouzilly, France

Säljes

RME 54, a lovely car to drive, £10500
 RMA 48, the car is a delight but no more room in my garage, not cheap at £12750
 RMD 51, winner of many awards, green radiator badge indicating that it was originally sold by Boon & Porter of Barnes in London. £35000
 RME 54, sound but could do with a respray, £8000
 RMB 48, sympathetically restored, £14000
 RME 54, starts and runs well, £7500

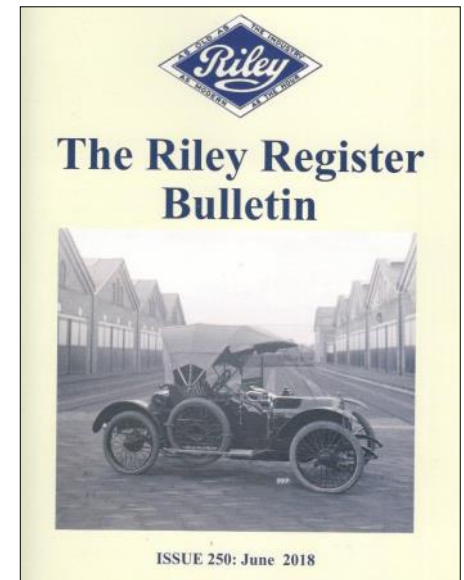


The Riley Record 4/August 2018

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: RAF Fairford Tattoo Classic Car Section

Artiklar

Riley 9 Biarritz - a lesser known model
 Fairford International Air Show
 SRE National Weekend
 Riley in the making (från Riley Record augusti 1930)
 Riley Rendezvous V (Sydafrika 1917)
 Two-Point-Six Register

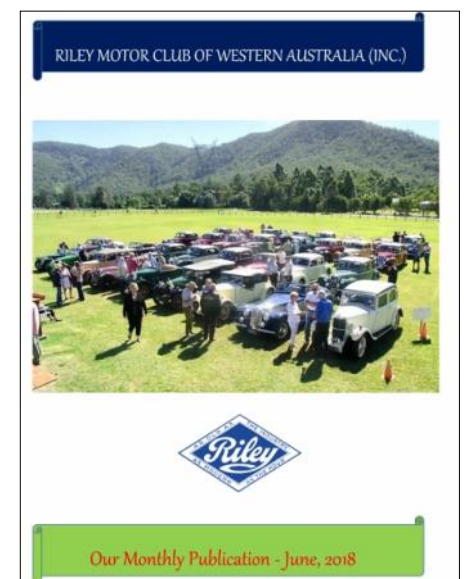


The Riley Register Bulletin June 2018, Issue 250

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: Riley V-Twin ca 1917

Artiklar

Editor's notebook (bilar på museum gör mig ledsen)
 Riley Register Spares Ltd. Flourish or Die?
 Unreliable Electrics - Confusing Wiring
 Notes on Pre-War Riley 12/4 engines (Vernon Barker)
 Life and machine (part 3)
 Erecting Hoods
 Australian Bodied Rileys (part 2)
 Reflections on direction (om körriktningvisare)
 How to make laying-up as little harmful to the car as possible (från Autocar 1942)
 Running a Riley (från Car Mechanics 1958)



Riley Motor Club - June 2018

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Ken Gasmier
 Omslag: National Rally, Caloundra, Queensland, 2018

Artiklar

National Rally, Caloundra, Queensland, 2018



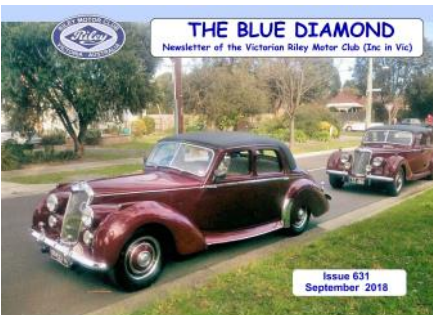
The Blue Diamond No. 630, August 2018

No. 631, September 2018

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>

Redaktör: Keith Morrison

Omslaget: 630: National Rally, Caloundra, Queensland, 2018, 631: Peter Larcombe's newly restored RME at Tour de Kestrel



Artiklar

Riley 12/4 Special, 22T 1626

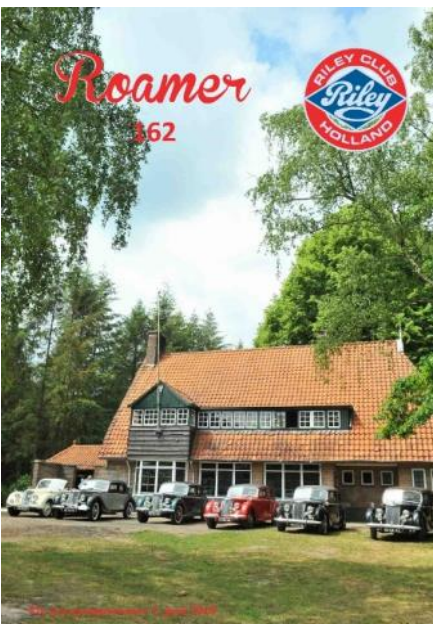
National Rally, Caloundra

Tour de Kestrel (runda för att titta på pågående renoveringar)

Säljes

1937 Lynx 27L 5636, AUD 50.000

RARE 1967 RILEY KESTREL 1300 IN IMMACULATE CONDITION WITH A ODOMETER READING OF 5,900 MILES SINCE FULL RESTORATION. AUD 15K

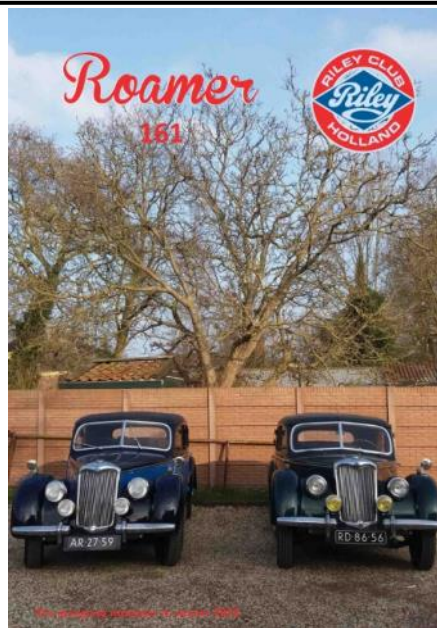


Roamer 161 - mars, 162 juni, 2018

Medlemsblad för Riley Club Holland

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock



Innehåll

Ättacylindring Lynx Special

British Cars & Lifestyle (Holland's Major Event for Anglophiles)

Shifting Sands, Riley 12/4 Continental vs MG VA (från Classic & Sports Car, June 2013)

Samarbete mellan Riley- och Alvisklubbarna i Holland LED lampor



Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad nr 3, Juni 2018

Valspecial: Vad anser riksdagspartierna om det rullande kulturarvet?

Besikttningsregler bygger på ett välförtjänt förtroende
Från och med den 20 maj 2018 gäller nya besikttningsregler för historiska fordon.

Förordningsändringar med anledning av vägtrafikdatalagen.
Regeringskansliet föreslår ändringar i 21 förordningar, samt tre nya förordningar med anledning av den nya vägtrafikdatalagen.

Ännu ett svenskt arkiv med fordonsuppgifter är nu sökbar digitalt. Utan kostnad.

Nu kan man även söka fordonsuppgifter digitalt på Stockholms stadsarkiv, närmare bestämt fordon från Stockholms stad och län för åren 1942 till och med 1972. Aktuella länsbokstäver på dåtida registreringsnummer lyder A, AA, AB, B, BA och BB.

Landsarkivet i Härnösand har sedan länge digitaliserat länen Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten det vill säga länsbokstäverna X, Y, AC och BD. I BD-län saknas tyvärr ett flertal fordon mellan åren 1925 och 1942. Landsarkivet i Östersund är också digital och där finns Jämtlands, det vill säga Z-län.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter No. 367, June & No. 368, July 2018

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: Från sommarens rallyn



Texter klippta ur de skotska bladen

SRE Summer Driving Weekend, this year heading to Lairg, amid the moorland wastes of Sutherland.
We do get about our astonishing wee country in Rileys!

It's characteristic of our long-established Summer Driving Weekend, irrespective of the destination, that the event is devised, managed and conducted on the simplest, most fuss-free, basis. Just an agreed starting point, an outline of the suggested route, possible breaks and overnight (often camping) stops, and aim for the furthest place and spend a Saturday into Sunday there. Given the rich resources of Scotland's scenery, historic places and traditional roads (these Summer Drives seek out the narrowest, steepest, least-used), there's something for everyone, without major preparations or expense. This year, final arrangements were agreed close to the early-July dates, but were rewarded by immediate keen support - and Rileys. Our target? The remote County of Sutherland, a landscape of desolate beauty, thundering seacliffs and prehistory.



En tidningskiosk i Barcelona...



Keijo Lehtonens i Mäntsälä Drophead

Nya medlemmar

- 323 Mathias (Beppe) Ekström
Guttormsvägen 10
167 73 BROMMA
- 324 Anders Fredén
Bröderna Grimms väg 19
167 63 BROMMA
070 - 725 01 18
Healey Elliott 1947

The Riley Archive Project

Sedan flera år har The Riley RM Club byggt upp en databas med snart sagt all information som finns om RM Rileys. Nu börjar The Riley Motor Club (grundad 1925) en databas för företagets historia och alla bilmodeller. Victor Riley är projektets högste beskyddare.

About the Riley Archive Project

<http://rileyarchives.com/about.html>

It is the intention of this group that a specific location will be identified to house securely all contributed historical records, information and artifacts relating to the Riley car and to those associated personalities that make up the Riley story.

The Riley family established a motoring 'marque' that proudly carried the name for 70 years, and to the present day cars carrying the blue diamond to continue to give great pleasure to their enthusiast owners.

The establishment and development of this archive will create a focal point for research and education relevant to the British Motor Industry past, and present, allowing community and international involvement.

This is a project to collect and make accessible the data and archives of all things Riley Motor Car to enable the survival of historic cars from Coventry & Abingdon.

Roadstern fyller 70 år

uppställningsfoto ur R.Memoranda



The 70th Anniversary of the launch of the Riley Roadster was celebrated at this year's National Rally. This photo of the line-up at its most populous, outside Ellerray School, was taken by Ian Goodfellow.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
018-12 82 83, 070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

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

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 225 kr för år 2018.
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
Motorhistoriska Riksförbundet
The Victoria Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland



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