

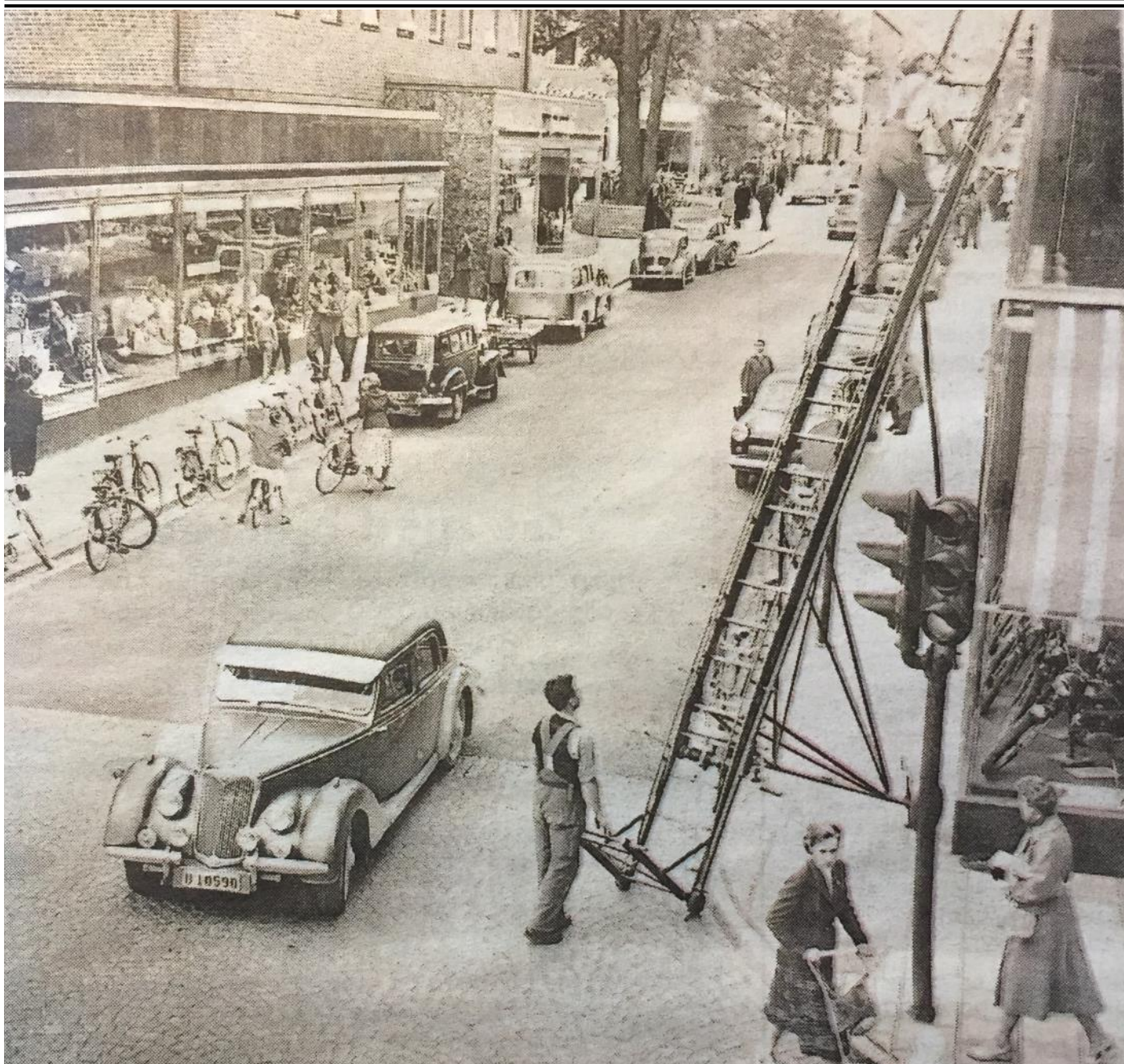


RILEYBLADET

Nummer 3, 2020

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 42



Hörnet Sturegatan/Stora gatan i Västerås en sommardag 1956. I butiken till höger står glänsande mopeder. Kanske har neonröret på Monarkskylten på fasaden börjat blinka. Hjälp är på väg uppför stegen. På andra sidan gatan, utanför Epa står bland annat en Renault CV4, en Volvo Duett och en Opel Olympia Kombi.

Rileyn har fällt ut pilen och är i begrepp att svänga till vänster. Det är en 1½ liter saloon från 1950 med chassi nr 40 S 18094. Ägaren till bilen sommaren 1956 är resemonter Knut Ingvar Flink. Det

har funnits fem ägare tidigare och tre till ska äga bilen innan den avregistreras 1959. Så där tio år var en normal livslängd för en Riley.

Bilen har ett solskydd över vindrutan. Ett sådant har man aldrig sett på en Riley förut. Kanske resemonteren monterat det själv. Året innan tog man ju bort de öppningsbara vindrutorna.

Butlerlamporna har "förstärks" med modernare grejor. Är man resemonter så kan det ha sina sidor att fara fram i en Riley efter mörkrets inbrott.

Det ligger smågatsten under Rileyn. Stenarna har storleken 8 x 8 cm efter tyskt mönster och kallas knott. En skicklig stenhuggare kunde tillverka 300-500 knott om dagen. Gatstens epoken i Sverige varade bara i två decennier fram till mitten av 50-talet. Till slut blev det både för dyrt och tekniskt svårt att ha kvar gatstensvägarna. Nuförtiden används smågatsten endast i förskönande syfte. Den som vill veta hur det ser ut idag vid korsningen Sturegatan/Stora gatan i Västerås får ta sin Riley och köra dit.

Red

Ordförande har ordet

Som ni vet kunde vi inte ha något sedvanligt årsmöte i år. Alla har dock haft möjlighet att delta i ett årsmöte på distans, genom att rekvidrera årsmöteshandlingarna från sekreteraren, Ronald Pfändtner och skicka in synpunkter. Antalet deltagande i årsmötet uppgick till nio medlemmar. Protokollet från årsmötet kan erhållas från Ronald. I korthet kan nämnas att verksamhetsberättelse och årsbokslut godkändes samt att styrelsen fick ansvarsfrihet. Under tecknad omvaldes till ordförande och styrelsemedlemmarna Ronald Pfändtner och Håkan Wikström fick förnyat förtroende för två år, liksom styrelsesuppleanten Peter Ottosson.

Till revisorer omvaldes Susanna Press och Jonas Reiner. I samband med det föreslogs en stadgeändring, så att revisorerna skulle få en mandatperiod på två år, på så sätt att en av dem väljs varje år. Till revisorssuppleant för ett år omvaldes Ingvar Persson. Till valberedning utsågs Börje Drakenberg (sammankallande) och Björn Blomstrand, med Lars Gustavsson som suppleant.

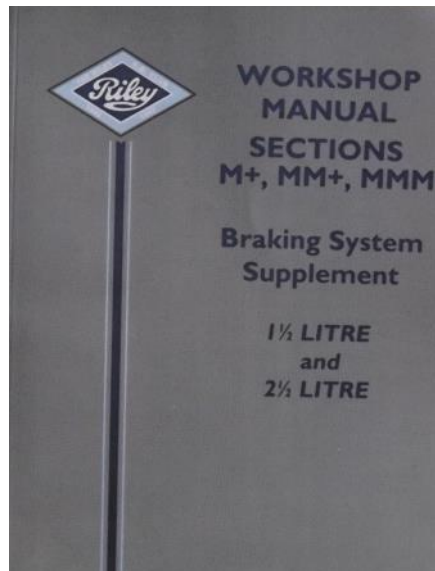
Budgeten för 2021 godkändes, vilket innebär att medlemsavgiften för 2021

blir 250 kr, en höjning med 25 kr. Vidare framfördes ett önskemål om att modernisera hemsidan, en fråga som nu lämnas över till vår webmaster Holger Nilsson.

Jag har tidigare rapporterat om de supplement till verkstadshandboken som Riley RM Club har utarbetat för RMA—RMF. Nu har man även publice-

rat ett Braking System Supplement för 1½ och 2½ litre. Det omfattar 92 sidor och innehåller många nya sprängskisser och fotografier (vissa i färg) samt mer utförlig beskrivning över hur bromssystemet är uppbyggt, hur det underhålls och justeras. Man har till och med hittat ett fel i den ursprungliga manualen, där en detalj (M 12.103) är felvänd. Manualen är nästan fyra gånger så lång som det ursprungliga avsnittet i verkstadshandboken. Bromssystemet var i ständig utveckling under den tid som RM-modellerna tillverkades, vilket gör att bromscylindrar och bromsinstallationer förändrades flera gånger. De olika cylindrarna avbildas och skillnaderna förklaras. På 2½-litersmodellerna övergick man dessutom 1950 från 12"-bromsar till 11"-bromsar med bredare trummor. I avsnittet "Excess pedal travel" förklaras också hur bromspedalen bör justeras in för bästa bromsverkan. Supplementet har sammanställts av Roger Lamb och Glenn Crawford, båda synnerligen erfarna Riley RM-entusiaster. Det välproducerade häftet rekommenderas varmt; priset är £ 13.

Erik Hamberg



Vad händer här?
Bilden kommer från Facebook Group "Riley RM Series 1945-57". Inlagd av Jérôme Ischer som bor i Gibraltar som berättar att hans far köpte en tidig RM för reservdelar. Bilen hade tidigare använts som mobilt sågverk. Någon förklaring till varför den hänger framför huset ges inte.



Ring Knutstorp 11 september: Här samlades flera rileyvänner och andra för att köra race på Ring Knutstorp. Rolf Palms vinröda MPH syns t.v. i bild. Bakom det silvriga S-12 projektet (se "Jannes Bankalas" på nätet) står mångfaldige Rileyägaren Svend Algrens MG K1 Special. Mitt i bild står Brooklands ägaren Magnus Neergaard.

Blandat från redaktören

I septembernumret 1981 av The Riley Register Bulletin skrev Vernon Barker en detaljerad historia om det turbulenta 30-talet när Riley gick från succé till konkurs. Red bad Vernon Barker om tillåtelse att översätta och återge artikeln.

Vem är då Vernon Barker? Red ber honom om en kort introduktion.

Jag är nu 77 år gammal och har varit alltid varit fängslad av förkrigs Rileys eftersom min far hade Rileys strax efter kriget.

Jag har just blivit färdig med min andra restaurering av den första Rileyn jag själv köpte på 60-talet.

Jag är en helt vanlig kille och har alltid bara haft råd att köpa icke körbara Rileys som jag och min bror har renoverat. Av detta har vi med tiden lärt oss mycket.

Under alla åren har jag forskat en hel del om Rileys historia. Redan på den tiden när jag kunde fråga ut gamla anställda. Jag har publicerat så mycket som möjligt av den kunskapen utan vinstsyfte utan bara för att glädja entusiasterna. Jag har även medverkat i ett antal Rileyböcker genom åren. Det har varit jätteroligt och därför aldrig jobbigt.

Del 1 av historien börjar på sidan 10.

På grund av rådande tider har det inte varit några bilträffar hittills i år i mina trakter. Men bilen måste ju få sig en ordentlig bensträckare. Avtalade med nye medlemmen CG Lind i Kabusa öster om Ystad om en tur dit, 320 km t&r diagonalt över Skåne från Vejbystrand via metropoler som Klippan, Ljungby-

hed, Höör, Hörby, Sjöbo och Tomelilla. En trevlig utflykt och bekantskap.

På sidan 13 i detta blad finns ett klipp ur Aftonbladet 1951: Mystik kring villa-brand - flygkapten innebränd? Rileyn i den brinnande villans garage är engelsk-registrerad, LGF 543. Jag tar en titt i engelska RM klubbens databas... och där finns bilen, dessutom i kördugligt skick. Mark Perry, som håller i databasen meddelar att bilens förste ägare Albert T. Beazley i Brentwood nordväst om London köpte bilen 18 april 1950. Därefter är bilens historia okänd fram till 2006 då den köptes av Peter Kay i Cheshire för £2995. Han sålde den i sin tur till Brenda Law för £3000 i augusti 2017.

Om flygkaptenen i SAS, brittiske medborgaren Donald Golege-Steel var oförsiktig med eldning så att den hyrda trävillan vid Haghulta på Värmdön brann upp/ner vet man inte men våghalsig var han nog för han blev ställd inför krigsrätt och avskedad från RAF 1932.



Börje Persson som upptäckte eldsvådan och alarmerade brandkåren. Bilen på flygkaptenens Riley, som står kvar i garaget och mystifierar eldsvådan.



Tvåvåningsvilla på Värmdö i aska

Svd 510213

En tvåvånings trävilla vid Haghulta, Värmdö, förstördes helt av en eldsvåda natten till måndagen.

Villan, som ägdes av en kapten Bernhardt, var sedan någon vecka uthyrd till flygkaptenen i SAS, brittiske medborgaren Donald Golege-Steel. Man trodde först, att denne blivit innebränd, då hans bil stod utanför garaget. Man fick dock kontakt med honom frampå förmiddagen. Hans familj reste i torsdags till London för att se på en villa där, enär Steel liksom övriga brittiska och amerikanska piloter slutar sin anställning i SAS vid halvårsskiftet. På söndagskvällen hade han haft några vänner hos sig och följt med i deras bil till Stockholm. Elden, som bröt ut på efternatten, observerades av en granne, som alarmerade brandkåren, men när den kom var villan övervänd. Brandorsaken tros vara oförsiktighet vid eldning.



I förra numret av Rileybladet skrev jag att Sten Wigrells 4/68 (nu ägd av Mikael Karlström i Folkärna utanför Avesta) förekom i filmen Äpplekriget. Nej säger Per-Börje Elg, den tog ett dopp i Släpp fångarna loss.



Landsberga, Härkeberga och Ekolsund: Rileyutflykten den 15 augusti 2020

Efter en svalare period under juli månad bjöd sommaren 2020 ändå på riktigt många varma dagar i augusti. Vi fick uppleva åtskilliga dagar med 25 grader, eller däröver. En av dessa soliga och varma dagar råkade bli den 15 augusti, då vi anordnade en utflykt till Landsberga gård, i Biskopskulla väster om Örsundsbro.

I vanliga fall brukar vi arrangera ett längre försommarprogram med årsmöte och en eller två övernattnings på någon trevlig herrgård, men detta var omöjligt 2020, året med covid-19-pandemin. Vi hade först bokat charmiga Thoresta herrgård, väster om Stockholm, den 5-7 juni och senare skjutit upp evenemanget till den 14-16 augusti – men inte heller det gick att genomföra på grund av Folkhälsomyndighetens rekommendationer och risken för smitta. För att i alla fall kunna träffas, och då under betryggande omständigheter utomhus, beslöt vi att göra en dagsutfärd till något eller några andra besöksmål än de som ursprungligen planerades.

Åsa, Cecilia och undertecknad for iväg från Uppsala strax efter halv elva på förmiddagen. Färdmedlet var Riley saloonen från 1950, som funnits i min familj sedan den var ny. Inför utfärden hade den fått ny, fräsch motorolja. Trafiken var ganska tät ända fram till Örsundsbro, där vi vek av mot Landsberga. Skyltningen visade sig vara "äggbod", så vi missade den första avtagsvägen. Efter trekvart var vi i alla fall på plats.

Ett stenkast från själva herrgården, uppförd 1801 av arkitekten Gustaf af Sillén med Palladios villa Rotonda utanför Venedig som förebild, ligger det som lite blygsamt kallas "äggboden". Här kan man köpa regionalt framställda livsmedel, som mjölk, yoghurt, ost, mjöl, kött, korv, honung med mera och naturligtvis nyproducerade ägg. Dessutom har man servering med smörgåsar, pajer, kakor och bakverk. Jag hade förvarnat om att vi skulle bli ett dussintal personer och personalen hade laddat upp med utmärkt goda ägg- och räkmackor. Till detta kunde man till exempel dricka kolsyrad äppelmust från Grönsö eller helt enkelt kaffe.

Ronald och Monika Pfändtner kom i sin Kestrel Nine 1936 och deras granne Håkan Wikström anlände i sin ett år äldre Kestrel 12/4. Börje Drakenberg deltog med sin sena RME med "wheel spats". Peter Ottosson och Nanna Hermansson körde Rover P4 och Torsten



Peter Ottosson, Nanna Stefania Hermansson, Lennart Nilsson, Torsten Grönvall, Ronald Pfändtner, Monica Fredell Pfändtner, Susanna Press, Beppe Ekström och Börje Drakenberg. Vid främre bordet Håkan Wikström, Åsa Henningsson och Cecilia Hamberg

Grönvall kom med sin Rover 2200. Fräsigaste ekipaget var dock Susanna Press och Beppe Ekström med MG TC från 1947, vilken Susannas pappa förvärvade 1954. De konstaterade dock att det var lite vanskligt att köpa på sig ägg inför hemresan med tanke på bilens hårda fjädring och bristande utrymmen. Slutligen deltog Ingvor och Lennart Nilsson i modern bil.

Vi tog god tid på oss och njöt av att sitta i skuggan utomhus. Så småningom bestämde vi oss dock för att bryta upp och fortsätta till Härkeberga, för att titta på den märkliga kyrkan med mycket välbevarade målningar av Albertus Pictor från slutet av 1400-talet. Flera av oss hade gemensamt besökt kyrkan i samband med Rileymötet i september 2008 (se Rileybladet 3/2008), men till ett så här praktfullt och intressant kulturminne återkommer man gärna.

Efter att ha följt efter Ronald och Monika på slingrande vägar, delvis av grus, var vi snart i Härkeberga. Bilarna parke- rades nedanför kaplansgården, vilken vi dock inte besåg denna gång.

Kaplansgården omfattar ett antal rödfärgade timmerhus och ägs av Nordiska museet. Efter en kort promenad upp till kyrkan kunde vi stiga in och betrakta de bemålade valven, som visar olika berättelser ur Gamla och Nya testamentet. Målningarna är trots sin ålder synnerligen välbevarade, utförda i en något naiv, men samtidigt realistisk stil, som visar hur medeltidsmänniskan uppfattade de bibliska berättelserna. De är utförda

under en tid när de flesta inte var läskuniga och blev ett bra sätt att memorera den bibliska historien och ett komplement till prästens ord under gudstjänsten. Även i modern tid blir man hänförd över dessa mer än 500 år gamla målningar, många humoristiskt utförda.

Ytterligare ett besöksmål hann vi med. Efter ungefär en kvarts körning kom vi fram till Ekolsunds världshus, där kaffe med ljuvlig äppelkaka och rikligt med vaniljsås snart kunde inmundigas utomhus, alldeles intill den gamla vägen mellan Enköping och Stockholm.

Börje Drakenberg, som vistas mycket på Ekolsund där han ser till de märkliga trädplanteringarna, berättade sedan om trädbeståndet, godset, ägarna och själva slottet. Han inledde först i samband med kaffet och fortsatte därefter uppe vid det imponerande slottet. För flera av oss blev det ett trevligt återseende, eftersom vi var där i september 2011. Mer utförligt om godsets 50 hektar stora arboretum och resterna efter fontänerna i barockparken kan ni läsa i Torsten Grönvalls reportage i Rileybladet 3/2011. Tack för din engagerade och intressanta visning, Börje!

För den som är intresserad av de uppländska herrgårdarna och deras historia, rekommenderas: Göran Ulväng, Herrgårdarnas historia. Arbete, liv och bebyggelse på uppländska herrgårdar, utgiven 2008.

Erik Hamberg



*Beppe Ekström, Börje Drakenberg,
Lennart Nilsson och Susanna Press*



*Peter Ottosson, Åsa Henningsson,
Cecilia Hamberg och Torsten Grönvall*



*Susanna Press' 1947 MG TC, Peter Ottossons 1962 Rover P4
och Håkan Wikströms Riley 1935 Kestrel 12/4*



*Börje Drakenberg, Erik Hamberg,
Håkan Wikström och Beppe Ekström.*



Det var verkligen roligt att se Härkebergs kyrka och den lilla skrift, Väggarna talar, Albertus Pictors kyrkor, 2009, som fanns där är så intressant. I den ges en förklaring till hur de skildrade episoderna ur Gamla testamentet kan kombineras med Nya testamentet, i enlighet med Biblia Pauperum, en spridd, illustrerad fattigbibel, som har använts som förlaga.

Nanna Stefania Hermansson



*Börje Darkenbergs RME på väg rätt in i
Landsberga Gårdsbutik*

Nordic Prewar Riley Register möte 30 augusti



Jørgen Sjøntofts
1935 12/4 Falcon



Peter Berings
1934 9 hp Monaco



David Simonsens
1934 9 hp Kestrel



Kjeld Nielsens
15/6 Adelphi



Svend Algrens
1934 14/6 Kestrel



Jacob Bonfils
9 hp Brooklands Special



Terkel Lund Ovesens
12/4 Kestrel

Karsten W. och Svend hade kallat till pre-war träff på Jægerhuset i Holte. En fröjd för ögat, såväl den vackert belägna restaurangen från 1896 vid Furesjön som alla pre-war bilarna. 17 personer deltog. Sju pre-war Rileys och en postwar (reds). Mötet inleddes förstas med snack runt bilarna följt av visning av en videohälsning från Victor Riley. Frokost (lunch som vi säger i Svedala) med läckra smörrebröd och öl från www.bryggeriskovlyst.dk.

Karsten W. hade förberett en liten rundtur på 30 km på små "rileyvägar" genom bokskogar och längs småsjöar. Målet var hans eget vackra hem på stranden av Furesjön. I källaren stod IMPen, den som en gång gick över Anderna från Buenos Aires till Santiago de Chile. Restaureringen, in i minsta detalj, liknar något som en schweizisk urmakare håller på med.

Lise W. bjöds på kaffe, svartvinbärspaj till vilket det blev mer riley snack innan det var dags att anträda hemresan. Ett mycket lyckat arrangemang tyckte en svensk post-war rileyist - att få vara med i ett så illustert sällskap. Katten bland hermelinerna...

Jørgen Sjøntoft köpte sin Falcon i Yorkshire 2015 efter att ha sökt länge efter en bil i bra skick.

Peter Bering tog hem sin Monaco från England våren 2017 och därefter genomfört ett stort renoveringsarbete.

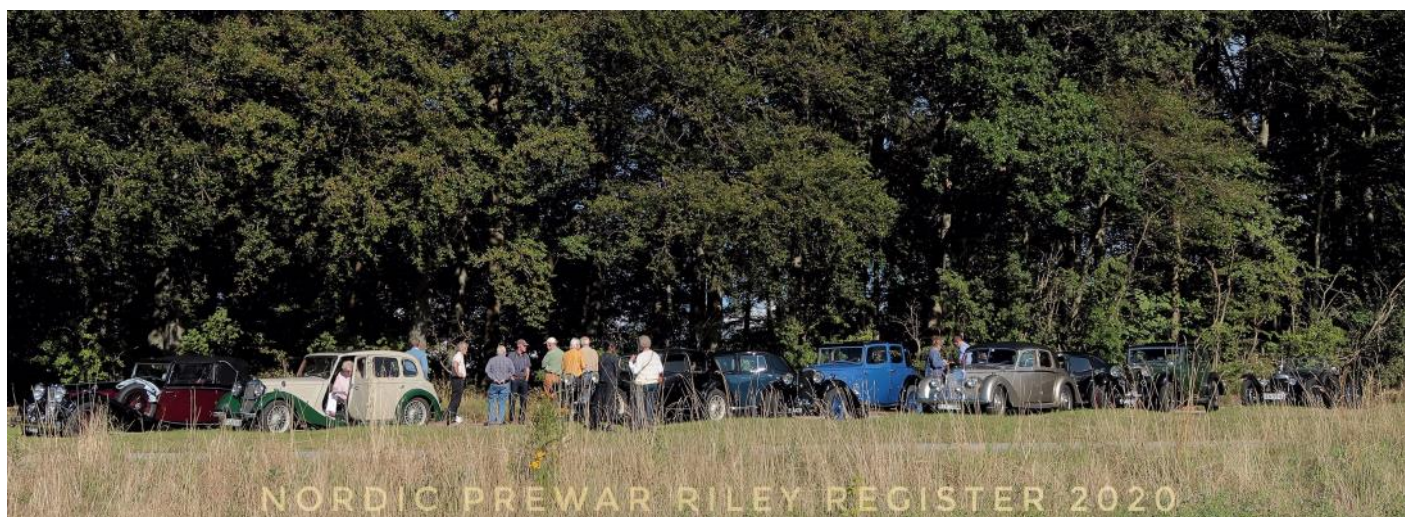
David Simonsen köpte sin Kestrel i England våren 2019.

Kjeld Nielsen köpte sin Adelphi av ett dödsbo förra våren. Bilen behövde ett nytt topplocket vilket införskaffades i

England. Henrik Schou Nielsen har tidigare ägt bilen.

Svend Algrens köpte sin Kestrel 2012. Den har tidigare ägts av Rileyprofilen Peter Cattell. Peter Bering körde hem den från England.

Jacob Bonfils Brooklands Special ritades och byggdes av broder Bo. Färdigställandet gjordes av Steve White i England. Bilen kom tillbaka till Danmark och Bo hann precis få en åktur i den innan han avled den 6 juni 2019.





Terkel Lund Ovesen kom körande från Ålborg i sin Kestrel. Terkel köpte förresten Rune Möllers/Margareta Croners 1928 Lea Francis Hyper Sports SS. Den deltar han med på banor runt omkring; Monthery, Nürburg Ring etc. Här en bild av honom på Munkebjerg tidigare i år.



Vi satt vid två bord. Här är det ena:

Hanne och Kjeld Nielsen, Jacob Bonfils, Terkel Lund Ovesen och David Simonsen.

Hiterst: Magnus och Lissie Neergaard och Peter Bering



F.v. Terkel Lund Ovesen, David Simonsen och Svend Algren

Förutom de som redan är nämnda deltog Peter Berings fru Annette, Jørgen Sjøntofts fru Vini Krøyer, Kjeld Nielsens fru Hanne, Svend Algrens fru Dechen samt Carsten Petersson.

Färjan mellan Helsingborg-Helsingör påbjöd munskydd pga coronasmittan. Redaktör och redaktörska maskerade sig och tänkte på alla stackars utlänningar som tvingas bära munskydd titt som tätt.



Arrangören av dagens träff, Karsten Wikkelsø, ledde kortegen i sin 1937 Alvis Speed 25 SB Charlesworth DHC, följt av åtta Rileys. En klart godkänd ledarbil nu när hans Riley IMPen genomgår en "ground up restoration" hemma i garaget.

Riley/BMW - samarbetet som inte blev av

I senaste numret av The Magazine of the BMW Historic Motor Club UK (David Williams, redaktör) finns en artikel med rubriken The BMW, Riley and AFN story - What might have been? Artikeln togs också upp i senaste numret av The Riley Register Bulletin.

Alla kanske inte känner till AFN. Dess historia sammanfattas utmärkt på: <https://bristolownersht.com/2020/02/06/afn-ltd-and-the-aldingtons/>

AFN, står för Archie Frazer Nash och var ett familjeföretag som tillverkade bilar av märkena Frazer Nash. 1936 fick H.J. Aldington, som var delägare i AFN, den engelska generalagenturen för BMW och importerade Frazer Nash BMW från Tyskland fram till krigsutbrottet. Under kriget fördes samtal mellan AFN och Bristol Aeroplane Company om att bygga bilar efter kriget. 1945 köpte Bristol AFN. Mellan 1945 och 1955 verkade AFN som agent för Bristol och sålde Bristolbilar i Storbritannien och Europa.

Det var alltså Aldington som drog igång diskussioner mellan BMW och Riley under 1936-1937. AFNs idé var att Riley skulle bygga BMW bilar i samarbete med AFN.

I flera brev från Aldington till direktör Popp på BMW säger denne att BMWs bilar, främst typ 320, saknar "showroom appeal" och att tekniska specifikationer saknas. Trots denna kritik sker korrespondensen vänlig men formellt.

Brev från Aldington till Popp 21 september 1936

*Bäste Herr Popp,
Jag vill ta tillfället i akt för att informera Er om att jag har fört diskussioner med Mr Victor Riley, vd för Riley Cars i England, om möjligheten att tillsammans med mitt bolag tillverka BMW i England.*



1938 FRAZER NASH-BMW 327/80



1938 FRAZER NASH-BMW 328

Diskussionerna fortgår men inga avgöranden har gjorts. Eftersom Mr Riley reser ner till kontinenten om ett par dagar för en ferie i Alperna föreslog jag att det vore värdefullt för honom att träffa er och även få möjligheten att prova bilen.

Mr Riley är glad över att få detta tillfälle och jag lånar honom en BMW. Han kommer att avsluta sin ferie i München i slutet av nästa vecka och jag avser då att komma till München och presentera honom för Er.

Brev från Aldington till BMW 28 september 1936

*Dear Sirs,
Den viktigaste frågan som undertecknad önskar diskutera vid besöket i München i slutet av denna vecka är den om licensavtal och royalty eller alternativt en aktiepost.*

Som ni förstår behöver vi klara ut detta innan vi kan expandera vårt företag för att tillverka BMW i England. Därför detta brev så att ni kan förbereda er inför undertecknads besök.

Ni minns säkert att det ursprungliga upplägget var baserat på en licens för modellerna 303, 315 och 319 men att vi nu troligen endast är intressant med modellerna 319 och 326. Då ni dessutom har uttryckt ett intresse för ett delägarskap/aktieinnehav framför engångssumma plus royalty vill vi gärna ha ert förslag kring detta.

Undertecknad anländer till München på torsdag eftermiddag och önskar gärna förberedande diskussioner så tidigt som möjligt innan Mr Riley kommer på söndag kväll.

Brev från Victor Riley till Aldington 2 november 1936

På första sidan i detta brev nämner Victor Riley kapacitetsproblem och säger "Jag kommer till slutsatsen att det inte är lägligt att nu starta tillverkning av en ny bil i England" men på sidan två här nedan skriver han om möjligheten att importera chassin för att få kaross i England och går så långt som att gissa att 2.000 bilar per år kunde säljas.

Vi vet att det blev inget av dessa planer och i ett brev daterat 22 december 1936 skriver BMWs Albert Kandt till Aldington "Jag har tyvärr fått veta att Mr Riley inte längre verkar vara intresserad men jag hoppas och tror att era ansträngningar kommer att ge resultat... jag räknar med att nästa års modeller kommer att tilltala den engelska marknaden...

Fortsättningen på Victor Rileys brev:

Som jag ser situationen finns det ytterst begränsade fördelar med ett samarbete med Riley (Coventry) Limited och att det inte finns skäl till finansiering så

länge era aktiviteter begränsas till enbart import.

Samtidigt är jag övertygad om att Midland karosser på BMW chassin skulle resultera i mycket större försäljning i vårt land där nuvarande karossmodeller betydligt begränsar BMWs attraktionskraft.

Om ni är av samma uppfattning föreslår jag att vi genast ska utreda saken och jag tror att det vore bra om vi hade klart för oss vad vi anser baserat på följande rader.

-Priset på ett importerat BMW chassi.
-Kostnaden för att montera några i för-

väg bestämda Midland karosser på sådana chassin.

-Katalogpriset på BMW med Midlandkarosser.

Det vore kanske klokt att göra en kalkyl på hur mycket kostnaden kunde sänkas om man importerade karosserna som "knock-down" (i delar, red anm.). Jag vill minnas att ni har siffror på detta.

Man borde även utreda i vilken grad importerade chassin skulle vara med eller utan golvplåtar, stänkskärmar, fotbrädor, etc., etc.

En annan fråga är om utrustning som däck, strålkastare, signalhorn etc., etc.

skulle komma från England eller Tyskland.

Jag har inte minsta tvivel om att BMW försäljningen i det här landet kunde öka till 2.000 bilar om året baserat på vad som sagts ovan och att det kunde bli så att frågan om finansiering tas upp igen.

Red översatte och undrar hur mycket attraktivare BMW skulle ha blivit med engelska karosser jmf med bilarna på föregående sida.

Spats, wheel spats, wheel skirts, wheel covers

I artikeln på sidan 4 nämner Erik Hamberg att Börje Drakenberg anlände i sin RME med "wheel spats". Red frågade sig: Vad heter wheel spats på svenska? Vad heter dessa doningar i reservdelslistan? Vad kallas de i riley litteraturen? Vad heter de i England och i USA? När hade de sin storhetstid och varför hade man dem överhuvudtaget?

På svenska hittar red uttrycken hjulkåpor (inte att förväxla med navkapslar/hub caps) och hjulinklädnad. I Rileys Spare Parts List kallas de covers eller wheel covers. I Taylors bok Riley RM-Series och i Price Williams The Legendary RMs skriver båda om The "spatted" RMEs. I England kallas de ofta för "wheel spats" eller "wheel skirts". I USA "fender skirts", "wheel spats", "part covered rear wheels" eller "wheel arch covers".

I början handlade det om en bättre aerodynamisk effekt och/eller en ren designgrej när aerodynamiskt formade bilkarosser kom på 30-40 talet. De fanns ofta på amerikanare men även Jaguar, Rolls, Bentley, Daimler, Triumph, Singer, Lagonda, Humber och... RME.

På grund av de dalande försäljningssiffrorna för RM bilar sedan början av 50-talet beslöt man sig för att kosmetiskt modernisera 1½:an inom ekonomiskt rimliga gränser: hjulmskärmar, integrerade dimljus, bort med fotbrädorna och in med wheel covers... som var så snygga på Jaguar XK 120.

Om ansiktslyftet verkligen förbättrade bilens utseende är förstås en fråga om smak och det finns många RM entusiaster som menar att ingreppen förstörde originalets vackra linjer. Gerald Palmer, designchef för Riley, ville inte kännas vid "spatsen" och namnen på de ansva-

1½-LITRE SALOON (Series RME)							
SERVICE PARTS LIST (SECOND EDITION)							
SERVICE PARTS LIST RILEY 1½-LITRE SALOON (Series RME)							
DESCRIPTION	No. off per Car	Commencing (C) 20505		Part No.	Commencing (C)	Part No.	REMARKS
		Part No.	Illus. No.				
Wings—continued							
Bolt—front wing to running-board	12	AJD6160Z					
Cowl—headlamp body	2	H7571					Fin. (C) 21854
Piping—headlamp body cowl	7' 6"	H7335					
Screw—headlamp body cowl to wing	10	AJJ2224					
Screw—headlamp body cowl to wing	12	AJJ2225					
Moulding—headlamp	2			500893			
Clip—spring—headlamp moulding	12			ADB508			
Reflector—medallion—sidelamp	2			AJH5018			
Clip—reflector medallion	2			AJH5019	21855		
Plug (rubber)—drain hole	2			ADA803			
Wing—rear R/H	1	H7259		500909			
Wing—rear L/H	1	H7258		500910			
Guard—inner—rear wing—R/H	1	H7439					
Guard—inner—rear wing—L/H	1	H7440					Fin. (C) 21854
Piping—rear wing	14'	H7333					
Screw—rear wing inner guard to wings	4	AJJ2224					
Screw—rear wing inner guard to wings	2	AJJ2225					
Grommet—petrol filler	2	H7401	K58				
Grommet—headlamp cables	2	H7432					
Cover assembly—rear wing R/H	1			500911			
Cover assembly—rear wing L/H	1			500912			
Rubber bead cover	2						
Fasteners—wing cover	2			ADB1722			
Spring—fastener fixing wing cover	2			ADB1723			
Stay—rear wing valance	2			ADH478			
Guard—dress—R/H	1			ADH2854			
Guard—dress—L/H	1			ADH2855			
Screw for guard	4			PTZ603			
Moulding (rubber)	2			H7351			

riga förbättringsformgivarna har glömts bort, som det står i Taylors bok.

Wheel covers introducerades på RME hösten 1953 med först chassinummer RME 21855 och fanns med fram till

sista bilen, RME 23950 av 1955 års modell. Totalt 2.096 bilar.

Spats är en förkortning av *spatterdash* eller *spatter guards*. Damasker, som vi säger på svenska.



Lyckan vänder - Vernon Barker drar undan skynket från Rileys dunkla nedgångsår Del I

Det är ingen tvekan om att perioden från 1934 till familjeföretagets slut i oktober 1938 har varit mycket svårt att dokumentera inte minst p.g.a. att tidigare anställda var ovilliga att berätta om svårigheterna under den här tiden.

Det rådde optimism hos Riley 1932/33. Moralen var hög hos företaget som vuxit enormt under depressionsåren. Nio-motorn och 6-cylindermotorn var i stort sett färdigutvecklade och Riley firade några av sina främsta tävlingsframgångar.

Den plötsliga framgången med Nine blev en överraskning för Rileyföretagen. Dessförinnan hade de gått fram i maklig takt och tillverkat de fina 10.8 och 11.9 sidventilbilarna konstruerade av Harry Rush som var chefsdesigner vid den tiden.

Med tillkomsten av Nine-bilarna blev det nödvändigt med en omorganisation för att möta den helt oväntade efterfrå-

chassi. Eftersom framtagandet av Nine krävde mycket tid hann man inte med att jobba tillräckligt på de tidiga sexorna och det tog flera år innan dessa var färdigutvecklade. Det skulle ta tre år innan det fanns tillräckligt kapacitet för att få sexorna i reguljär produktion.

Victor Riley blev på det tidiga 30-talet frontfiguren och den som tog alla besluten i firman. Han var den som kunde överblicka och bedöma företagets situation. Percy Riley och bröderna McClure höll fortfarande på med utvecklingen av Nine och Alan Riley höll i karosstillverkningen på Midlands Motor Bodies. Allt tycktes verka under kontroll för Rileyfamiljen.

Victor måste ju ha känt till de andra bilfirmornas strävan att komma ikapp Nine-framgången och 1933 togs beslutet att lansera en ny modell för att hålla sig i framkant. Detta skulle visa sig vara besvärligt.

Tony Birmingham skriver i sin bok att "meningsskiljaktigheter splittrade utvecklingsteamet kring Percy Riley". Både Victor och Stanley ville utveckla en ny större 4-cylindrig Nine på 1½ liter. Percy däremot höll inte med och menade att man skulle satsa på utvecklingen av sexan och inte en ny 1½ liters fyra. Percys förslag röstades ner av den övriga brödraskaran. Följden var att Percy drog sig ur tunga uppdrag på utvecklingsavdelningen under resten av företagets existens.

Harry Rush ansvarade för det nya 1½ liters projektet och Hugh Rose, som hade arbetat med växellådor, övergick till utvecklingen av den nya motorn. Stanley agerade medlare för att se till att

Rose baserade nya 12/4 motorn på Nine men med tre-lagrad vevaxel som på Percys sexa.

Hugh Rose hade kommit till Rileybröderna tack vare deras intresse för halv-automatiska växellådor. Rose egen växellåda blev aldrig färdig trots mycket arbete och det var delvis därför som han istället fick uppdraget att utveckla nya 12/4.

Eftersom Stanley var engagerad i produktionen på Foleshill fick Harry Rush utveckla chassiet till den nya bilen. Victors idéer om företagets utveckling under de kommande åren började förverkligas.

1934, under hela utvecklingsarbetet med nya bilen, försämrades förhållandet mellan Victor Riley och hans verkställande direktör George Leek. Leek lämnade plötsligt firman i mitten av 1934.

Svårigheterna som ledde fram till Leeks försvinnande gjorde inte saker bättre för företaget och ledde nästan till ett rättegångsfall mellan Rileyfabriken och Leek samt att Leeks närmaste man, Compton, "lyftes ut" i slutet av 1934. Under de kommande 2½ åren fanns det ingen



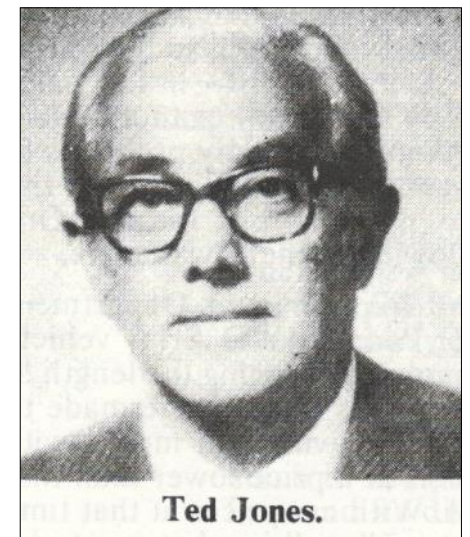
George Leek

gan. Denna omorganisation sysselsatte Rileyledningen under de nästa fem åren och förde fram en George Leek som hade varit den drivande kraften i organiserandet av Nine produktionen. Hans framgångar hade varit så stora att han 1932 utnämndes till verkställande direktör. Han hade varit i firman i 21 år och innan han fick hand om Ninetillverkningen hade han varit inköpschef.

När Nine introducerats på marknaden, uppstod ett intresse även för små sexcylindriga vagnar. Percy Riley utvecklade sålunda den första sexcylindriga Rileymotorn och Stanley tog fram ett nytt



Hugh Rose



Ted Jones.

verkställande direktör hos Rileyföretaget och man får anta att Victor Riley tog rodret.

Inom en månad efter Rose ankomst till Riley anslöt även Ted Jones, Rose's ritningsansvarige på Sunbeam. Uppdraget var automatiska växellådor, nya 12/4, uppgradering av sexan samt den tveksamma uppgiften; V8 projektet. Ganska omfattande för ett företag som

tillverkar 4/5000 bilar om året och utgör 2 procent av brittiska bilproduktionen. Och fler projekt skulle det bli trots den blygsamma produktionen.

Man kan gissa sig till vad som hände efter George Leek sagt upp sig. Leek samarbetade bra med sin motordesigner Hugh Rose som haft samma jobb hos Sunbeam. Personkemin mellan Leek och Victor Riley hade gradvis försämrats fram till att Leek lämnar firman. Det var i den vevan som det blev känt att Leek var intresserad av att köpa Lea Francis som då var nära bankrutt. Leeks planer gick inte genast i lås men han fick med sig Hugh Rose och lämnade Riley, en hastigt hopkommen 12/4 motor och en ofullbordad V8.

Vid slutet av 1934 hade Riley hamnat i något av ett kaos; ingen verkställande direktör, en motorutvecklare som lämnat mitt i projektet, Percy som distanserat sig från utvecklingen av den nya fyrcylindriga 1½ litersmotorn, problem med oljeläckage från sexans bakre vevaxellager, behovet av en efterträdare till Nine motorn och slutligen ankomsten av Charles van Eugen, f.d. utvecklingschef hos Lea Francis, som skulle arbeta åt Victor Riley personligen.

1933 hade alltså Hugh Rose och hans team ansvaret för utvecklingen av 12/4 motorn medan Harry Rush ansvarade för nya chassiet och projektet som helhet. Rose hade order om att använda Nines topplocksdesign och sexans vevhus. Detaljerna fick Rose lösa själv. Bland annat valde han en kugghjulsdriven oljepump, kamaxlar som låg i oljerännor och en invecklad kedjedrift för kamaxlarna. Oljepumpen blev lyckad men de övriga två komponenterna slopades. Kamkedjorna led av ett fenomen som konstruktionsgruppen kallade "fumpf", ett snärtljud som uppstod vid högt varv. Efter de första 233 motorerna bytte Percys folk ut kugghjulen i kedje-

driften till samma som man hade på tävlingsmotorerna. Kamaxlarnas oljerännor togs bort i mitten av 1935 p.g.a. svårigheten att få bort sand efter gjutningen av dessa.

Man ansåg hos Riley att den nya 12/4 motorn skulle kunna användas både i tävlingsbilar och saloonerna. Cylinderdiametern på 69 mm dikterades av skatteklassen för 1500 cc cylindervolym vilket bestämde slaglängden till 100 mm. Ett mycket vanligt cylinderdiameter/slaglängd förhållande vid den här tiden.

Det är troligt att kuggväxeldreven på 12/4 inte bestämdes förrän efter Rose övergått till Leek och Lea Francis. Dessförinnan ville Percy Riley inte befatta sig med den fyrcylindriga 1½ litersmotorn trots att det var meningen att båda han och Stanley skulle konsulteras i detta nya projekt.

De första 12/4 vagnarna visades på London Motor Show 1934 i hopp om att göra en ny, typ, "monacosuccé". Det var den nya Falcon saloon som var som en lite rundare Monaco framtill och en sluttande bakdel liknande den på den nyligen presenterade Kestrel som hade blivit en stor framgång.

Den nya vagnen var på många sätt en succé. Nya 12/4 levererade 45 hästar jämfört med Nines 33. Och även om det var en tyngre bil märktes den ökade kraften. För att ge bilen bästa möjliga acceleration var bilen till att börja med försedd med sexcylindriga chassiet bakaxelutväxling på 5.5:1 och ändrades strax till 5.22:1 som behölls som standard fram till dess företags svårigheter tog vid.

Det var den positiva sidan av saken. Tyvärr stod inte allt väl till och snart visade inkommande reklamationer att bakre vevaxellagret läckte olja. Riley,

känt för sina driftsäkra produkter, var inte alls vana vid grava och brådskande problem som det här – möjligtvis med undantag av de tidiga sexorna. Till skillnad från nya 12/4:an hade de tidiga sexorna endast tillverkats i ett fåtal ex och effekten av problemen var inte alla av samma storleksordning.

Först försökte man med flera förändringar på bakre vevaxellagret men till slut fann man det nödvändigt att konstruera om motorblocket och modifiera vevhuset. Under tiden försågs Rileys återförsäljare ett modifierat vevaxellager där oljeröret leddes direkt in i stället för som tidigare genom motorblocket. För att kunna montera detta modifierade lager fick återförsäljarna lyfta ut motorn och växellådan, montera av topplocket och kopplingen, ta ur kolvarna, oljepumpen, vevaxel och dess lagerhus förutom att byta nödvändiga packningar och neroljade lamellskivor i kopplingen. Det nya lagerhuset hade en större ingjuten returfläns enligt Rover 12/4 design.

En hel årsproduktion av 12/4:or måste ha drabbats av detta oljeläckage. Det nödvändiga garantiarbetet och kostnaden för omkonstruktionen måste ha blivit dyrt för Riley för att inte tala om företagets anseende. Det tog cirka ett år innan man rätt ut motorproblemet. Ted Jones och Bill Becke stod för mycket av detta arbete. När allt var klart var nog den allmänna uppfattningen att 12/4:an var den mest avancerade högprestanda 1½ litersmotorn på marknaden.

Forts. i nästa nummer

En tidig 12/4 Falcon saloon, 22T 428, som den presenterades på Olympia Motor Show 1934. Rileys vidareutveckling av den framgångsrika 9 h.p. Monaco.



Affisch av konstnären Doris Zinkeisen för London Transport. Se gärna hennes konst på nätet.

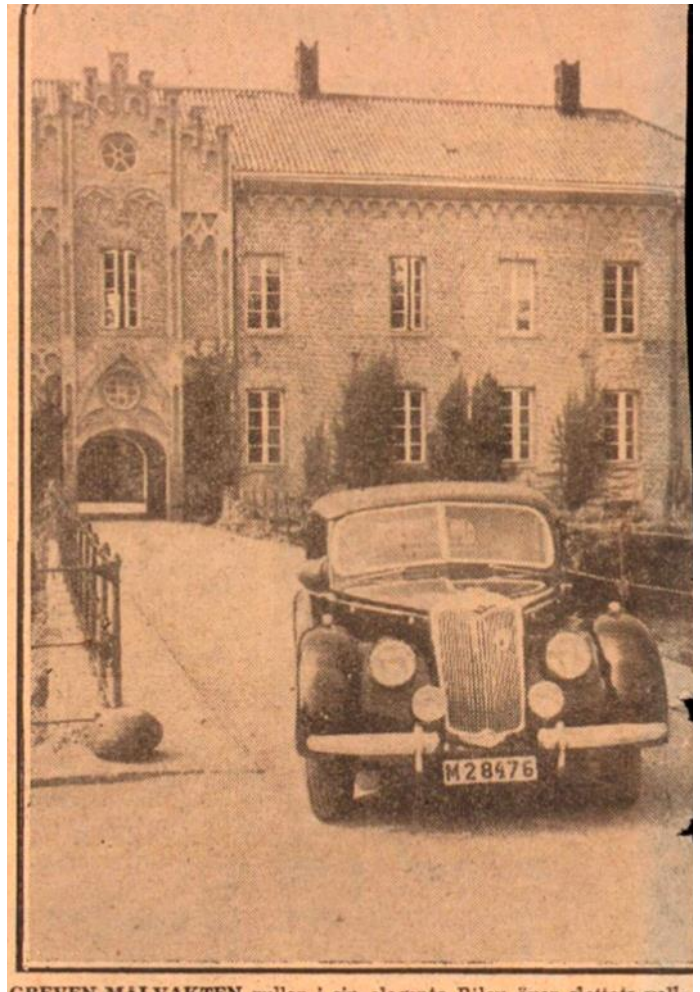


Målvaktsgreven och hans eleganta Riley

Expressen 1 september 1949



HEJ DA! Godsägare Carl-Eric vinkar farväl till sin fru innan han ger sig av. "Dojorna" över axeln.



GREVEN-MALVAKTEN rullar i sin eleganta Riley över slottets vallgravsbro. Full fart. Matchen väntar!

VACKERT, CARL-ERIC! Den spänstige målvakten har just gjort en dödsföraktande dykning framför fiendeforwards, och att han i samma veva fått en hård smäll i det s. k. sätet spelar ingen roll. Huvudsaken är att målet fredas!

Den unge målvakten, som så betryggande vaktar buren åt Snogeholms IF i Skåneserien, div. IV, är till professionen godsägare och herre till ett av Skånes ståtligaste slott, Sövdeborg. Om vardagarna nöter han en bekväm stol på godskonforet, men söndagarna ägnar han helt eller delvis åt bollsparkeri, och vi kan försäkra att han vore en attraktion för vilket elitlag som helst.

Ingen tom gest

En tom gest, kanske många säger om hans lilla söndagsnöje. Men inget kan vara mera fel. Godsägare Carl-Eric Stiernswärd går på fullt allvar in för sin sport, och hans popularitet i kamratrekretsen inom idrottsföreningen är så grundmurad som allra helst. Det är "moss, moss, pågar" över hela linjen, och hans kanske allra bästa kamrater i elvan jobbar under honom på godset.

Under godsägarens tid som lagkapten och vice ordförande har

Snogeholms IF avancerat från Pokalserien till Skåneserien, div. IV, vilken man just nu håller på att vinna. En riktigt fin plan har man, och den har förhört av godsägarens granne och kollega, greven på Snogeholms slott. Troligtvis är Carl-Eric Stiernswärd den ende godsägare i landet som aktivt utövar fotboll. Men som han själv uttrycker saken:

— Varför skulle inte jag kunna spela boll, om jag nu tycker det är roligt. Om jag är godsägare eller inte, spelar ingen roll i sammanhanget, huvudsaken är att jag fyller min funktion i laget någorlunda hyggligt.

Och om den saken kan endast råda en mening. Få se om inte en eller annan talangscout söker sig ned till Sövdeborgs slott för att värva godsägaren till sitt stall. Vi kan på förhand garantera att försöket är dömt att misslyckas: — Jag störttrivs bland grabbarna i gänget, förklarar godsägare Stiernswärd. Så länge dom vill ha mig kvar, skall jag vakta målet, och min högsta dröm just nu är faktiskt att vi skall vinna vår serie.

Reportage: J. PLYM FORSHELL
—HENNING STENBERG

En adlig godsägare som spelar fotboll med bondgrabbarna. Expressen har hittat en story som passar en kvällstidning. Journalisten Plym-Forsell och fotografen Stenberg kallar Carl-Eric Stiernswärd "greve-målvakten" men enligt adelskalendern är ätten Stiernswärd varken grevlig eller friherrelig utan en otitulerad adelsätt. Men fotbollshistorien blir förstås inte sämre av att en greve kastar sig mot målskotten. Sövdeborg ligger mellan Sjöbo och Ystad.

Riley 1 1/2 litre saloon Chassi nr 37 S 13238

- 480702 Första reg M 28476
- 480702 Godsägare C-E Stiernswärd, Sövdeborg
- 500906 Förenade Bil AB, Malmö
- 501103 Förs chef John Vesterlin, Malmö
- 510618 Malmö Motor Import AB, Malmö
- 510731 Bil AB Champion, Malmö
- 510814 Mättningsman Herman Herrvik, Sjöbo
- 530626 Malmö Motor AB, Malmö
- 530702 Vaktmästare Sven Winberg, Malmö
- 531118 Källarmästare Folke Törngren, Malmö
- 570624 Reg L 11207
- 570624 Sägare Bernd Jönsson, Säguset, Össjö
- 580613 Yngves Bilindustri, Örkelljunga
- 580722 Skogsarb Malte Hansson, Perstorp
- 590429 Yngves Bilindustri, Örkelljunga
- 590429 Avförd

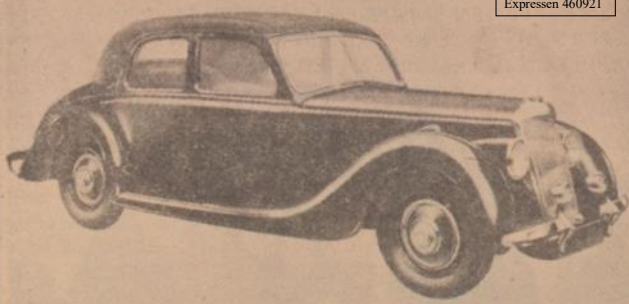
Klipp ur gamla dagstidningar



DN 520620

Riley Saloon 1,5 lit. 1950
körd 3.000 mil. Utrustad med värme, defroster och backljus.

A/B STOCKHOLMS CENTRALGARAGE
Vanadisvägen 2 — 4. Tel. 34 04 40.



Expressen 460921

Den nya Riley är en lækker engelsman som snart kommer. Den har en motorvolym på 1,5 liter.

Flera engelska småvagnar kompletterar bilmarknaden

Expressens marknadsexposé över bilbranschen, som publicerades i onsdags, har väckt stor uppmärksamhet på alla håll. Tyvärr blev inte redogörelsen alldeles komplett — vilket för övrigt torde vara nästan omöjligt med hänsyn till de begränsade utrymmen som bjuds en tidningsartikel. En del mycket populära märken kom emellertid att helt utelämnas, och för att bilden skall bli fullständigare kompletterar vi i dag läget på bilmarknaden med en redogörelse för de erbjudanden som firmorna Ernst Grauers och Kindwalls har att göra.

Mystik kring villabrand

Flygkapten innebränd?

Vissa omständigheter tyder på att en våldsam brand i en villa i Fruvik på Värmdön vid fyratiden i morse krävt ett människoliv. Den omkomna skulle i så fall vara en brittisk flygkapten Steel som hyrde i villan. Klockan halv tio i går kväll såg man att det lyst i kaptenens sovrum i villan och hans bil står alljämt i garaget. Men på sin arbetsplats har han inte uppenbarat sig i dag och varken polisen eller kaptenens vänners gemensamma spaningar har lett till minsta resultat. Först när man kan ge sig in i villan kommer gåtans lösning.

Branden upptäcktes kl. 4.15 i morse av garageföreståndare B. Persson vid Centralgaraget, samma granne som hade observerat ljus i villan på söndagskvällen. Han hade tidigare på eftermiddagen träffat kapten Steel och sett att han då hade gäster. När Persson kom ut var villan ett enda eldhav. Eftersom både värmeinstallationen och elektriciteten var ganska nyinstallerade antar man att det är gnistor från

(Fort. sid. 2)



Börje Persson som upptäckte eldsvådan och alarmerade brandkåren pekar på flygkaptenens Riley, som står kvar i garaget och mystifierar eldsvådan.

Villabrand . . .

(Forts. från första sidan)

öppna spisen som vällat branden. I trakten känner man ganska väl till den engelske flygkaptenen även om språksvårigheterna stoppar en del kontakter. Men man hade hört att Steel varit en oförvagen stridsflygare med många bombträffar mot tyska städer bakom sig.

— Det var fruktansvärt när jag vaknade, berättar Börje Persson. Jag alarmerade brandkåren omedelbart och under tiden öste jag vatten på mina fönster och rev ned gardinerna för att inget eldfångst skulle finnas i vägen. Vår villa ligger inte femtio meter ifrån brandplatsen och den minsta lilla vindpust hade stuckit vårt hus i brand. Telefonstolparna brann och det är ett under att inte skadeverknigen är större på området omkring.

P. S.

Steel lever

Efter ett febrilt efterforskningsarbete hela förmiddagen, fick man vid 11-tiden visshet om, att flygkapten Steel i alla omkommit i sin villa. Han anträdades inne i Stockholm och begav sig omedelbart vid underrättelsen om branden ut till Hemmestavik.

Denna vagns tillverkare, Nuffield-koncernen, har under kriget varit sysselsatt med tillverkningen av bland annat kanoner och de så kallade "flame-thrower". De senare är specialbyggda stridsvagnar med inmonterade eldsprutor av grov kaliber. Nu är man emellertid igång med fredstillverkningen och denna Riley med sin toppventilade fyrcylindriga motor är en av fabrikenes förnämsta skapelser.

RILEY

DN 331019

Stelvio, 4-dörr. Sedan, 6-cyl., specialutrustad, körd 2.000 mil, i utmärkt gott skick, säljes billigt. Tel. 11 68 73. Herr Bergengren efterfrågas.

RILEY,

DN 350222

4-sts. Sedan m. soltak, mod. 1932. Opet. körd och i förstklassigt skick.

AUTOMOBILPALATSET

S:t Eriksgatan 117. Tel. "Bilpalatset".

RILEY,

DN 340419

6-cyl., 4-dörr. Sedan, med soltak, i skick som ny, säljes i dag till billigt pris. 50 86 01.

DN 490924

PERSONBILAR SÄLJES

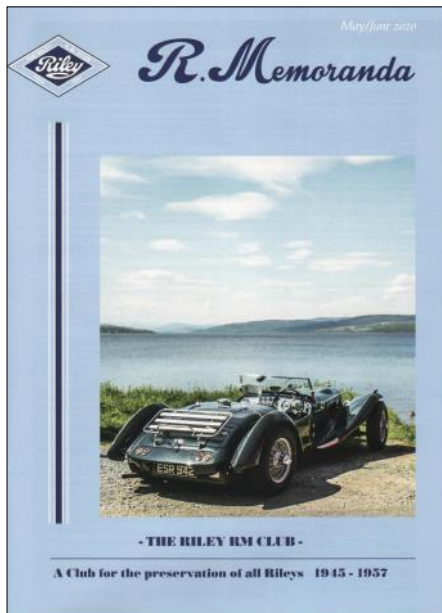
FULLBLODET

till facilt pris för den som har bråttom är den vackra engelska 4-d. 2½ liters

RILEY SALOON

med 103 hkr. motor och 150 km. toppfart och de förnämliga vägegenskaperna. Inbyggd radio, Klimator etc. ökar ytterligare njutningen för bilkännaren. För 16.000:— fast pris kan jag omkring månadsskiftet överlåta min Riley, som körts 1.700 mil. Vagnen lämnas till specialist för omsorgsfull genomgång före överlåtelse. Allvarlig reflektant torde tillskriva "S. — Bilfyndet 1949", Dagens Nyheters Huvudkontor.

Andra Rileyblad



R. Memoranda May/June 2020

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Gerry McGonigal's amazing RM Special

Artiklar i urval

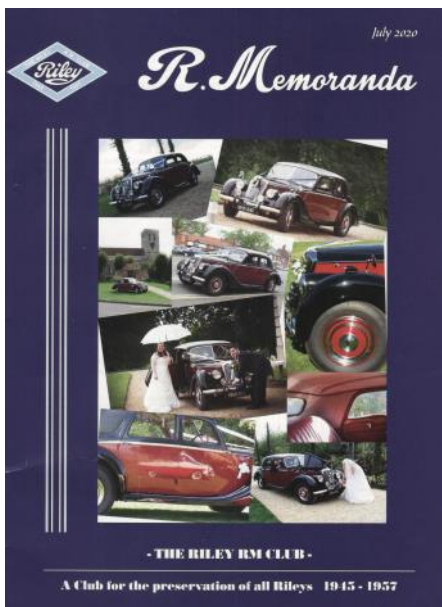
ESR 942; an RMA/H Special
 Tekniska ämnen från The Internet Forum: RMF rod in backwards / Poor tickover / Crank taper pin / 1947 RMB oil filter change / Torque tube pinch bolt / Frozen clutch Re. Riley estate car by Village Garage, Netherhampton

Evenemang

Pennine Weekend, Derbyshire 2-4 Oct

Säljes

53 RMF, beautiful condition, £19000
 RME, immense work done, head gasket gone, £3900
 50 RMA, fully restored, £8750
 46 RMA, good runner, £9750
 50 RMC, repaired and re-commissioned, £15000
 51 RMB, waiting to be restored, £500
 50 RMD, beautiful and very special, straight six Triumph engine and gearbox, power brakes, £29500
 47 RMA, originally a woody, now four seater drophead, £21500
 54 RME, for sale due to my dodgy knee, £10500
 49 RMA, all appears sound, £7200
 47 RMA, ground up restoration 2008, US\$ 14000



R. Memoranda July 2020

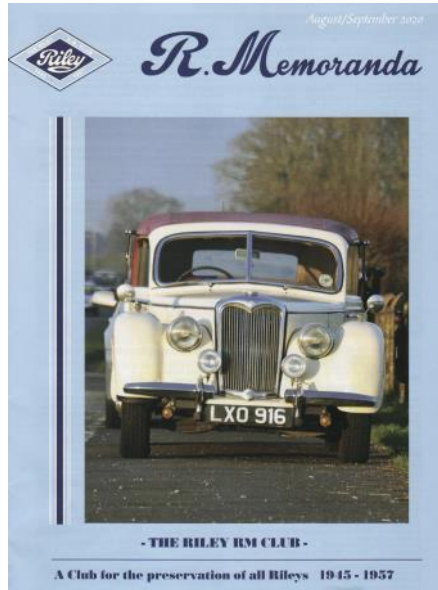
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Ian Jones wedding car

Artiklar i urval

Spares update (RMF rear wheel cylinders)
 Motofest Coventry 2021
 From the Internet Forum: Torsion bar adjustment / Metal brake pipes / Loss of brake pedal free play / Brake cylinders early RMA / Fuel tank replacement / Ignition timing
 Technical Topics: Riley 2½ ltr. Crankcase fuel-pump bosses / Riley steering wheels (Gwyn Morris)
 My Riley Special
 Riley archive: Manual for the assembly of RM Series cars that were exported as CKD (Completely Knocked Down)

Säljes

36 Riley Adelphi 15/6, for restoration, £12000



R. Memoranda Aug/Sept 2020

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Mark Perry's long-term-owned Drophead

Artiklar i urval

We need a new chairman
 We need a new regalia officer
 New workshop manual "Section M+, MM+, MMM braking system supplement
 From the Internet Forum: Ferodo brake efficiency meter / Steering ball / Intermittent horn / Front extension support / Petrol filler / SU carburettor dashpot / Later torque tube
 CKD literature

Säljes

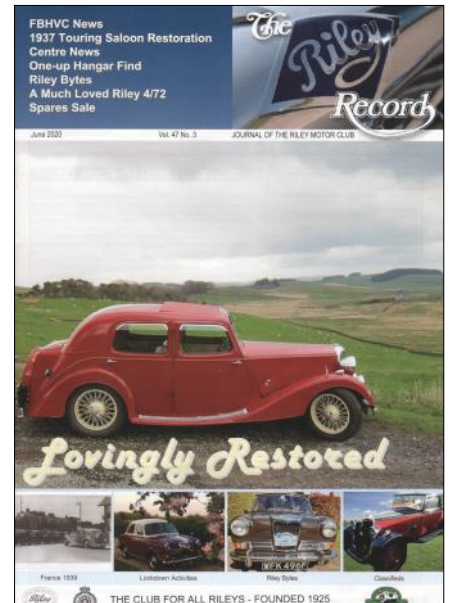
50 RMD, restoration project, £4000, (se sista sidan)
 52 RMF, runs very well, good and tidy, £10950
 54 RME, good runner, £10000
 49 RMC, complete nut-and-bolt restoration, £39500
 48 RMA, restored and in good condition, £9750
 54 RME, very good condition, drives excellently, £4750
 57 RMH, restoration project, £700
 54 RME, project 95% complete, £1400
 53 RME, very good condition, £10000

The Riley Record 3/June 2020

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: David Whittle's 1937 Touring Saloon

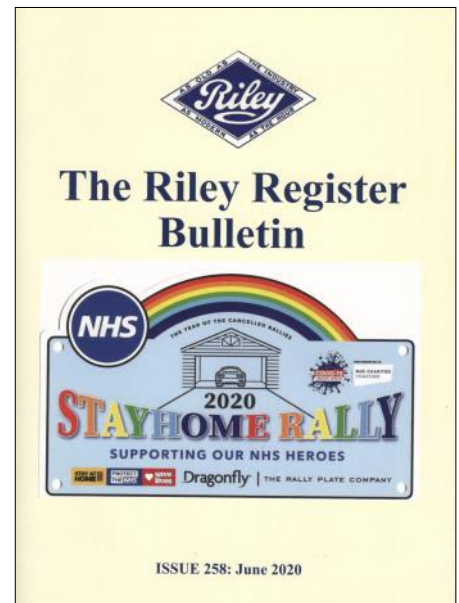
Artiklar i urval

Restoration of a 1937 Touring Saloon
 Lockdown activities
 Riley Motor Club Facebook Page
 Self-isolation job
 Not a barn find but a "One-up" Shackleton RAF hanger find
 Memories of a much loved Riley 4/72
 The story of VXV 646, a tale of woe
 Seen on "The Riley RM series 1945-57" Facebook page



Säljes

1934 Riley Monaco, fully restored, £17000



The Riley Register Bulletin June 2020, Issue 258

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: The year of the cancelled rallies

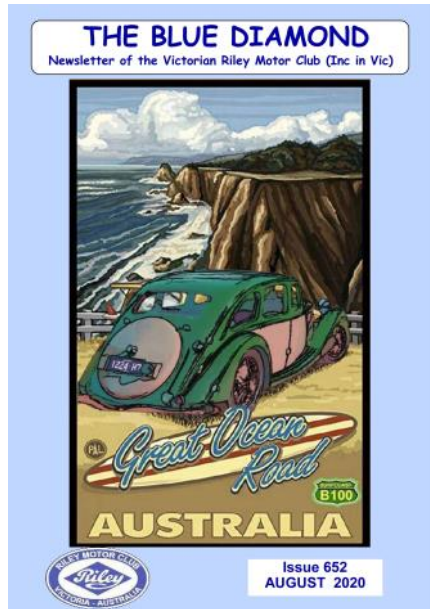
Artiklar

Sticking exhaust valves
 An unusual radiator mascot
 Herbert Skinner and the first S.U.
 Hobson Telegauge—electronic type replacement
 Analysis of the 2015 membership list, 1371 cars by models
 The BMW, Riley and AFN story
 Noisy Silent Third
 Renovating a Riley 12/4 steering box
 The New Zealand Rally Report
 Snippets from Coventry Rallies 1955, 1957-1987



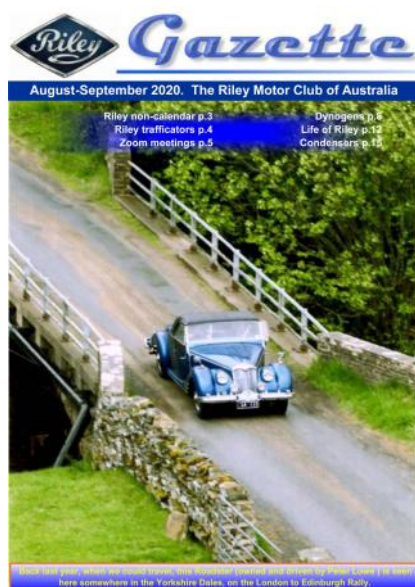
Riley Torquetube - June/July/Aug 2020

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au
Redaktör: Philip Wyllie
Omslagen: The new Riley 9 crankshaft
Richard and Karens RMC dash
Damien Petri's presentable RMB Riley



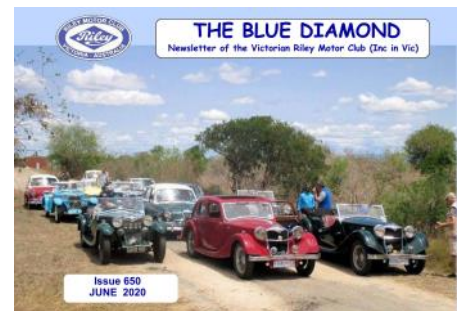
The Blue Diamond - June/July/Aug 2020

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>
Redaktör: Keith Morrison
Omslagen: Kruger Park, South Africa Rally 2014
David Trunfull has been busy
Peter Flemming has had a wonderful trip
along the Great Ocean Road in his Kestrel



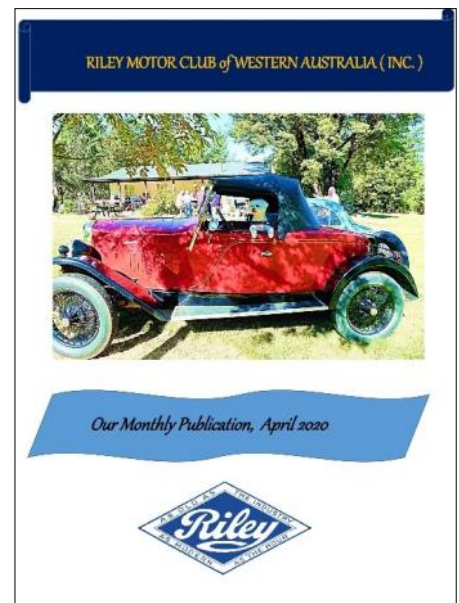
The Riley Gazette - Aug/Sept 2019

Newsletter of the NSW Riley Club
Klubbens hemsida: www.phil.soden.com.au
Redaktör: Phil Soden
Omslag: Peter Lowe in his RMC on the London to Edinburgh Rally 2015



Riley Motor Club - April 2020

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Ken Gasmier
Omslag: Riley Club NZ Blue Diamond Tour, March 2020



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter June 2020, No 391

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
Redaktör: Gordon McAllan
Omslag: Jim Dunbar's Brooklands-type 2-seat fixed-head coupe project

Ny medlem

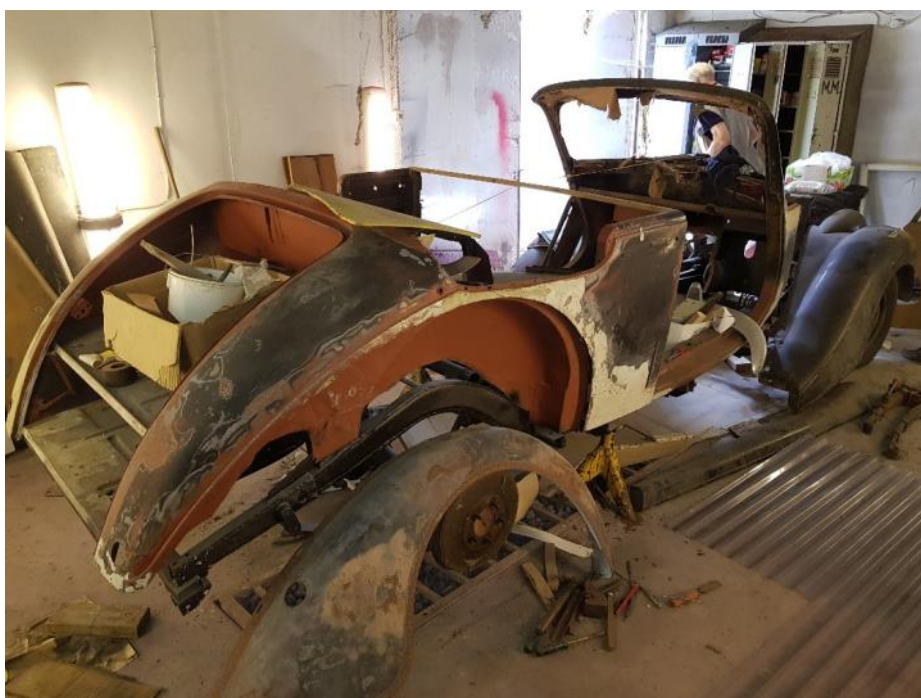
330 Svend Algren
 Nordre Strandvej 49
 3000 HELSINGÖR
 DANMARK



MHRF vill uppmana alla medlemmar delta i FIVAs världsomspännande enkätundersökning, som är öppen till den 31 oktober. Länk till enkäten finns på mhrf.se

Säljes

Riley 2½ litre saloon 1950. Ett av Sveriges finaste exemplar av denna modell. Endast tre ägare sedan ny. Pedantisk renovering av andre ägaren. Bruna skinnsäten och den senare instrumentbrädan. Med 100 hk och exakt kuggstångsstyrning redo för nya långresor. 160.000:-, ulrika@gahm.eu. 073-505 55 80. Bilen finns utanför Sala. Fler bilder på klubbens hemsida.

**Riley RMD 1950 - restaureringsprojekt**

60 D 5981 komplett högerstyrd bil i delar säljes tillsammans med 60 D 5977, ett högerstyrt chassi med motor och växellåda, främre och bakre axlar med hjul. Båda bilarna sålda nya i Sverige. Bilarna finns nära Lund. Bud.
 Magnus Mölstedt, 0418-435440 magnus.molstad@telia.com
 Fler bilder på klubbens hemsida.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
 Walleriusvägen 9
 752 36 UPPSALA
 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 2020.
 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
 The Victoria Riley Motor Club
 Motorhistoriska Riksförbundet
 Kungliga Bibliotekets samlingar
 The New South Wales Riley Club
 The Riley Car Club of New Zealand
 The Riley Club of Western Australia
 The Riley Motor Club of Queensland
 The Riley Motor Club of South Australia



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