



RILEYBLADET

Nummer 3, 2021

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 43



I stark konkurrens med Nordic Bugatti Meeting på Jylland, dit flera Rileyägare körde, och Classic Car Festival på Sorgenfri slott höll Nordic Pre-war Riley Register sitt årliga möte den 21 augusti. Red, som inte äger en förkrigsriley, var med "by special invitation".

Augustis vackraste dag på en av Själ-lands vackraste platser. Vi som deltog var Svend Algren och David Simonsen i Svends svarta 12/6 Kestrel från 1934. (Davids Kestrel stod i garaget). Karsten Wikkelsø i MG TC från 1945 (Riley Impen är inte klar). Carsten Petersson i sin Riley Sprite Special. Magnus och Lizzie Neergaard i en Mazda sportbil och red med Lilian i en Riley Roadster.

Efter den sedvanliga stunden framför bilarna där spännande detaljer diskuterades; såväl om bilarnas historia som deras konstruktion. En och annan tveksam skruv och nödlösning nämndes också.

Bord var beställt på fyrkrogen, inomhus, men ändrades snabbt till ett bord ute på terrassen med utsikt över norra Öresund och någon lokal segelregatta. På andra sidan låg Kullaberg. På tal om Öresund;

det sägs att Öresunds nordgräns utgörs av en linje mellan Kullens fyr och Nakkehoved fyr (där vi befann oss). Smörrebröd och danskt öl var givet en så'n här dag.

Många rileyrelaterade ämnen diskuterades vid bordet: den ännu icke utgivna Brooklandsboken, Jakriborg-åren som

nu lider mot sitt slut (i alla fall med Magnus och Lizzie som organisatörer), Munkebjerg Hillclimb och mycket annat prewar relaterat.

Därefter en kort "rallytur" längs Själ-lands nordkust med kafferast i Hornbæk som avslutning på träffen.

Red



Ordföranden har ordet (september 2021)

Så har då sommaren gått och det är dags att koppla ur batteriet på Rileyn. Någon flerdagarsträff med årsmöte blev det inte för oss i år heller – men vi laddar för sommaren 2022! Återigen fick vi ha ett årsmöte på distans, anordnat av vår sekreterare Ronald. De styrelsemedlemmar som stod i tur att väljas om fick förnyat förtroende och vi kunde antaga nya, lite moderniserade stadgar. De gamla var från 1995, så det var på tiden att göra en översyn. Styrelsen har följande utseende: ordförande Erik Hamberg, sekreterare Ronald Pfändtner, kassör Torsten Grönvall, övriga styrelseledamöter Håkan Wikström och Lennart Nilsson. Styrelsesuppleanter är Roland Haraldsson och Peter Ottosson. Revisorer är Susanna Press och Jonas Reiner, suppleant Olle Johnson. Valberedningen består av Börje Drakenberg (sammankallande) och Björn Blomstrand, suppleant Lars Gustavsson.

Det blev i alla fall en sommarutfärd, denna gång till Hälleforsnäs lördagen den 14 augusti. Mer om detta rapporteras på annan plats i Rileybladet. Två

veckor tidigare, den 1 augusti, infördes den nya bensinkvaliteten, E10, med 10% etanolinblandning. För våra fordon rekommenderas nu E5, tidigare kallad 98 oktän.

Apropå bensen: Nyligen upptäckte jag att locket till SU-pumpen (som skyddar brytarspetsarna) hade spruckit. Det blev att beställa ett nytt lock från Burlen Services. Det finns faktiskt två olika lock att välja på, beroende på om det skall finnas plats för en kondensator eller ej. En 12-voltspump skall ha svart lock, medan 6-voltspumpar har brunt lock.

Tidigare i somras behövde jag tömma tanken i gräsklipparen. Men hur skulle jag suga upp bensen? Snabbt kom jag på att jag ju har en extra SU-pump. Med ett löst batteri, ett par slangar, kablar samt ett kärl att tappa upp bensen i, gick det alldeles utmärkt att tömma tanken

Sist vill jag informera om att Folksam inte längre skickar ut pappersfakturor. Dessa finns istället tillgängliga elektro-

niskt via deras hemsida. Klicka på "mina sidor" och legitimerar dig med mobilt bank-id. Var uppmärksam på detta så att din MHRF-försäkring inte blir uppsagd.

Erik Hamberg

Svenska Rileyregistrets reservdelslista

Klubben har ett lager av nya reservdelar. Nu när det har blivit krångligare att köpa från Storbritannien gör ni klokt i att kolla vad vårt lager har att erbjuda. Listan skickas per e-post till alla som önskar en. Hör av er till Erik Hamberg eller red.

Klubben har även ett lager av begagnade delar, främst för RM. Fråga Erik Hamberg eller Börje Drakenberg.

Säljes



En Riley och en Adler säljes. Riley: 53-års RMF. Grön/svart. Grön klädsel. 2.5 liters motor. Adler: 1936 (levererad 1935), Adler Trumpf Junior, Cabrio-Coach (tygtak som kan rullas bakåt men fasta fönsterbågar). Ljust grå-grön. Haft endast två ägare. Bilarna står en mil utanför Linköping. Pris enligt överenskommelse.

Erik Berglund, 013-88005

(initiativtagare till Svenska Rileyregistret och medlem nr 1, reds anm.)



Firma Auto Classica of Sweden AB i Ystad annonserar ut en tidig 1952 års Riley RMB för 250.000. Bakre kofångaren, av typ "handdukstork", är rätt för modellen medan främre kofångarna är av typ quattrer bumbers som fanns fram till augusti 1951.

SRR Regalier



Klistermärke

diameter 70 mm
Pris 2 st: 40 kr
Pris 4 st: 60 kr
fler än 5 st: 12 kr st



Broderat märke.

Mycket hög kvalitet. 70 mm
Passar lika bra på klubbblazern som på jackan
Pris: 50 kr



Svart bomullskeps

justerbar storlek.
Pris 100 kr



Vagnmärke

Emalj och krom. Otroligt hög finnish. Ett måste på din Riley
Pris 250 kr

Du beställer genom att skicka epost till roland@rolandharaldsson.se
Vi skickar och bifogar faktura. Porto tillkommer på angivna priser

**Visa att du kör Riley
stöd din märkesklubb**

Blandat från redaktören

Erik Hamberg och jag körde till Farhult och träffade Anders Backman.

Anders Backman var projektledare när isbrytaren Oden byggdes och även isbrytarens förste befälhavare. Den 7 september 1991 nådde isbrytaren Nordpolen, som första icke-atomdrivna fartyg, och sedan dess har Oden varit vid Nordpolen vid ytterligare åtta tillfällen. Under fem säsonger har isbrytaren även arbetat i Antarktis, inom ramen för ett svensk-amerikanskt forskningssamarbete.

Men det var som nybliven ägare till en Riley Drophead vi besökte Anders Backman. Bilen skulle försäkringsbesiktigas.



1962 ägde sjökadetten Anders Backman en Riley Drophead. Den glömde han inte. Så när den drophead som Ingvar Persson ägt, renoverat och kört i 57 år blev till salu, slog Anders Backman till.

Anders berättade att Riley-inspirationen kom för länge sedan då han läste Stieg Trenters deckare. Amatördeckaren i många av historierna heter Harry Friberg, fotograf, vars förlaga var Trenters kompis i verkliga livet fotografen K.W. Gullers. I de 26 deckarna förekommer många bilar. Claes Rydholm, mångårig PR-kille på Volvo, har skrivit boken "På tur med Trenter" om bilarna i Stieg Trenters böcker. Om boken "Lek, lilla Louise" från 1950 skriver Rydholm:



Anders Backman och isbrytaren Oden vid Nordpolen 7 sept. 1991

Harry får tipset av en bilhandlare att byta ut sin Hillman, kallad Mr Hillman, mot en Riley modell 1948 med 1200 mil på mätaren för "endast" 11.000 kronor. Harry avböjer dock vänligt men bestämt affären. Klokt. Riley är förvisso en elegant vagn, men som begagnad på tok för dyr. Säljaren begär nästan nypris för den.

Harry Friberg hade tidigare haft en Morris Ten från 1947. Den kallade han Mr Morris. Någon Mr Riley blev det alltså aldrig.

I slutet av boken tackar författaren ett antal personer som varit till stöd vid bokens tillblivelse. En av dem är vår medlem Roland Haraldsson.



Per Svanberg har skrivit om sin vän Ingvar Persson och renoveringen av Ingvars drophead (sid 8-10). I ett följebrev skriver Per:

"Ja, det började ju med att jag blev ombedd att skriva lite om vad jag gjort på bilen ifråga. Punktade ner lite, men listan efterfrågades inte, och olika minnen från förr kom ju i dagen. Så det blev som det blev och det var roligt att fläta in lite om min egna bravader som jag kom att tänka på. (Sällan man får chans till det!)

Skrevs ju inte för någon målgrupp annat än mig själv och någon, förstås, bilintresserad person. Anders Backman fick ju ett ex. Skrev kanske också lite för att bearbeta att Ingvar var borta. Blir ju delvis en runa över Ingvar samtidigt! Antar att han var allmänt känd i klubben.

Jo visst, anglofil har jag kallat mig vid något tillfälle. Blir väldigt irriterad när någon rackar på engelskt bara för att det är engelskt! Speciellt om man sällan mekar själv och bara säger dumheter för att det låter tufft! Så lite (mer eller mindre) förtäcka pekpinnar innehåller väl mitt alster! Med viss rätt!

Jag har ju kört mycket engelskt genom åren. Jag har aldrig blivit strandsatt! Jag brukar ibland upplysa om att BMW hade Lucas bränsleinsprutning i flera år. Då tystnar dom lite.

Rabiat är jag dock inte. Just nu vurmjar jag mycket för en liten tysk bil! Youngtimer kallas dom nu i Tyskland.

Har redan en och funderar på att köpa en till när jag avvecklat några andra fordon jag har."

Per S

Youngtimer är en tysk term för äldre motorfordon, särskilt personbilar, som används som entusiastfordon men ännu inte är oldtimers. Också det ett tyskt uttryck. Båda termerna är pseudo-anglicismer. De jämförbara engelska termerna är *classics* och *modern classics*. Ordet youngtimer är okänt på engelska och oldtimer används lite nedsettande som ett uttryck för gamla personer, åldringar.

Idag kallar tyskarna alla bilar som tillverkades runt 1900-talet sista kvartal för youngtimers.

Med blicken riktad mot framtiden

År 1946 hette Nuffieldgruppens kundtidning "The New Outlook on Motoring". Det var en månadstidning som publicerades för "the benefit of owners of Morris, Wolseley, Riley and MG cars". Man såg fram emot att allt fler skulle få möjlighet att skaffa bil och "be able to join the ranks of the motorists". Bilarna skulle bli bekvämare, mer lättskötta, snabbare och mer ekonomiska. Livet skulle bli bättre, helt enkelt!

På oktobernumret 1946 skymtar en Riley på framsidan. Om det är den nya 2 ½ litersmodellen som började säljas i november det året får vi dock inte veta.

Per-Börje Elg

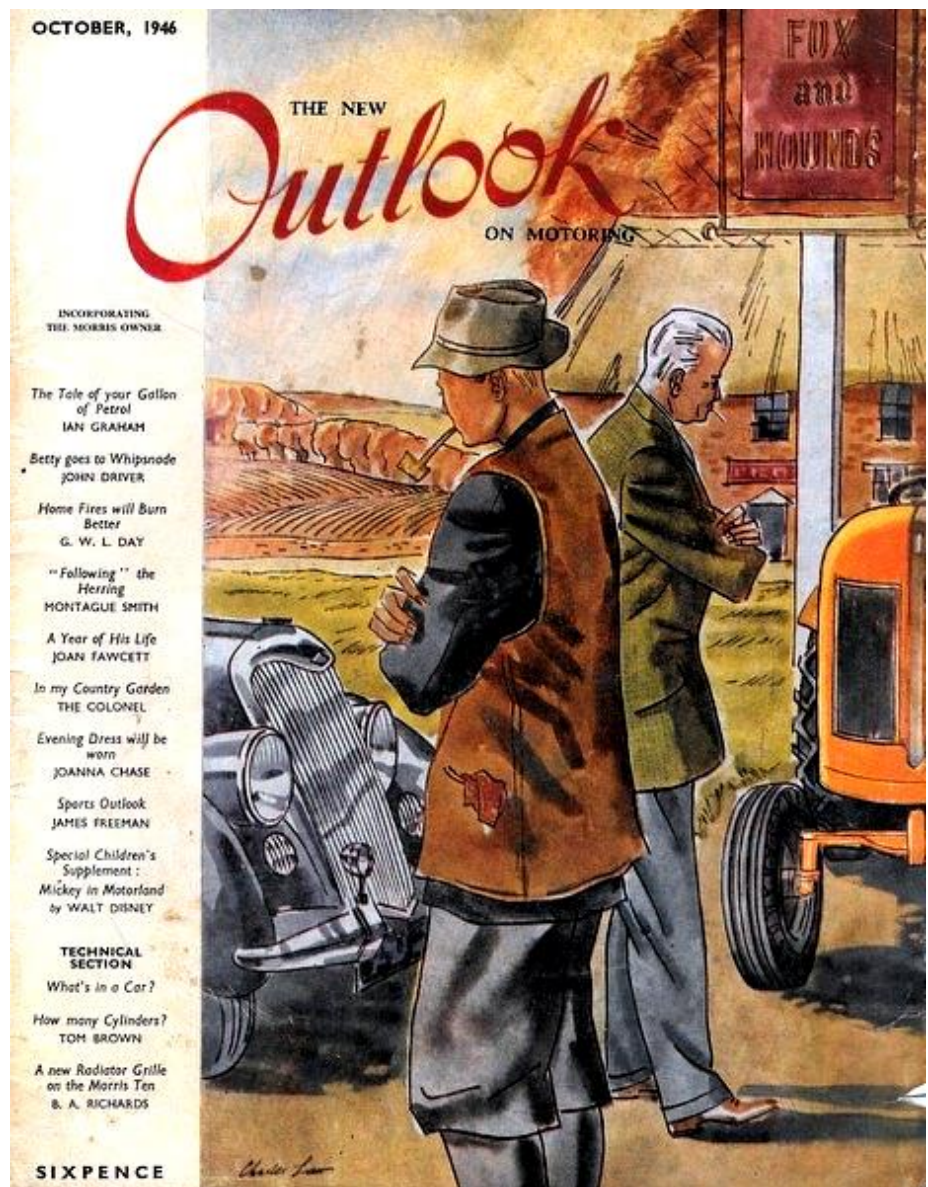
Red ser signalhornsgrillar och pyttesmå "driving lamps", grejor som bara återfanns på första 1½ litersprototypen.

Puben i bakgrunden heter Fox and Hounds. Ett populärt namn enligt Dictionary of Pub Names. Bäst känd är den i Barley, Hertfordshire.

Lantbrukaren ögnar gentlemannens Riley och den blazerklädde gentlemannen verkar intresserad av lantbrukarens Nuffield Universal traktor i färgen Poppy Orange. Båda står med armarna i kors. Båda röker. Vad tänker de? Strax öppnar puben Fox and Hounds. Då sitter de kanske med var sin pint bitter och snackar väsentligheter som cricket, odds på drottningens häst, vädret och rosgödsel.

Vad ville Nuffield säga med omslaget? Kom gärna med din egen tolkning.

Red



Exporterade Riley One-Point-Five

Rob Burns, en medlem i The Riley Motor Club brinner för Riley One-Point-Five. Han har ägt över 25 stycken! När han gick i pension för en del år sedan och eftersom han bor nära British Motor Museum i Gaydon begav han till arkivet där. Gick igenom 39.179 produktionsblad för denna modell. Ett jättarbete för en riley-nörd, men som han säger "a labour of love". Bland annat kunde han konstatera att totalt 5.209 bilar exporterades.

2.418 gick till Kanada. 661 till USA. 627 till Sydafrika (som CKD, dvs de monterades där). 595 var så kallad "personal export", dvs att utlänningar av köpte bilen tax free direkt från fabriken



och tog hem den som personligt gods. Av dessa tror Rob att de flesta gick till USA när amerikanska soldater som varit stationerade i Storbritannien efter kriget återvände hem. Men det är en gissning. 155 gick till Irland (som CKD).

På tionde plats i listan av exportländer för One-Point-Five ligger Sverige med

36 bilar: 25 stycken 1958, 7 stycken 1959, en enda 1960 och 3 år 1963. Totalt tog Danmark 7, Finland 7 och Norge 3 stycken One-Point-Five.

The Riley Motor Club som grundades 1925 har sedan 1988 ett One-Point-Five Register med ca 900 bilar listade - strax under 2,5% av den totala produktionen. Av dessa finns ca 400 kvar.

Den som vill ha ett ex av registret kan be om ett från rogerjoflatt@yahoo.com

Informationen ovan kommer från två artiklar i The Riley Record för augusti 2021 skrivna av Rob Burns och Roger Flatt.



Carsten Peterssons fina 1 1/2 Riley Sprite Special vid Nordic Riley Pre-war Register mötet vid Gilleleje fyr den 21 augusti. T.v. David Simonsen och Karsten Wikkelsø. T.h. Svend Algren och Carsten Petersson. Samtliga är SRR medlemmar.

E10 - Detta innebär ökad biobränsleinblandning

Sedan mars 2011 har det varit möjligt att blanda in biodrivmedel (etanol) i bensin och diesel i Sverige. Regeringen har nu fattat beslut om att denna inblandning ska utöka via en ny reduktionspliktsbestämmelse.

Regeringens beslut innebär att de svenska drivmedelsproducenterna ska utöka sin biodrivmedelsinblandning stegvis enligt en fastställd inblandningskala fram till år 2030. Skälet är miljön och syftet är minskade koldioxidutsläpp.

Den första konsekvensen av detta beslut är att det redan från den 1 augusti 2021 kommer bensinkvaliteten E10 att bli den nya standarden för 95-oktanig bensin i Sverige istället för nuvarande E5. Bränslet kommer därmed som namnet antyder att innehålla upp till tio volymprocent etanol istället för dagens fem.

Konsekvenser för historiska fordon

Motorhistoriska Riksförbundet konstaterar att ju högre inblandning av biodrivmedel desto större konsekvens för de historiska fordonen:

- En högre inblandning av etanol i bensinen innebär ett lägre energiinnehåll i bränslet vilket i sin tur innebär högre bränsleförbrukning. Det innebär att vi kommer få tanka våra fordon lite oftare.
- På äldre fordon blir bränsleblandningen magrare med det nya bränslet vilket kan leda till sämre kylning och höjd temperatur i motorn. Körbarheten kan påverkas i form av misständningar. Startförmågan kan också minska framförallt vid lägre temperaturer. Vid belastning ökar risken för spikning på grund av den magrare bränsleblandningen.
- Materialen i de äldre fordonen är inte konstruerade för dagens och kommande bränsleblandningar. Det kan påverka membranerna i bränslepumpar, bränsleslangar och packningar. Vissa av dessa kan helt enkelt komma att lösas upp.

Åtgärder att vidta för fordonsägaren

- Kontrollera regelbundet gummidetaljerna. Byt i förebyggande syfte.
- Bestycka om förgasaren för att möta det lägre energivärdet och den ökade bränsleförbrukningen så att rätt bränsleluft förhållandet består.

Alternativet 98 oktan (istället för E10)

98 oktan (E5) kommer att finnas kvar. Här kan etanolblandningen uppgå till som mest fem procent. Det är den mix som de flesta fordon klarar redan i dag, även de äldre fordonen.

Bent Fridholm
styrelseledamot i MHRF
och medlem i Myndighetsrådet

Ur Riks- lands- och stadsarkiven

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13278

480403 Reg B 15970, Stockholms län
480403 Fröken Rita Kircher, Sundby gård, Gnesta
490615 Reg R8226, Skaraborgs län
490615 Fabrikör Ivar Fransson, Mariestad
500607 Fabriken Nike AB, Mariestad
511120 Brunnborrare K. E. V. Johansson, Lundsbrunn
530923 Reg A 60910, Stockholms stad
530923 Arméingenjör Christian Grut, Stockholm
540531 Reg D 21834
540531 Arméing. Christian Grut, Strängnäs
570503 Tyghantverkare Eskin Persbler, Strängnäs
600406 AB Arne Gustafsson, Eskilstuna
600519 Reg U 49448
600519 Truckförare Kurt Johansson, Hallstahammar
630212 Reg D 57612
630212 Serviceman Ingemar Sundberg, Strängnäs
630326 Sjukvårdare Leif Andersson, Sundby sjukhus
63 0423 Konstmed Bertil Elmqvist, Mariefred
630724 Körförbud
631228 Överförd till BRR
670901 Avregistrerad
72 Reg MAP 387
Brandskadad, reservdelsbil
Anders Hansson

1953 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr RME 21158

530925 Reg BD 6903, Norrbottens län
530919 Arkitekt Bertil Rudolf Höök, Luleå
570723 Avregistrerad
570607 Reg Ö 82283, Göteborgs och Bohuslän
570607 Philipsons i Göteborg
570725 Billakerare Lennart Junttoft, Göteborg
580802 Bilmek. Gunnar Kaltea, Göteborg
581003 Reg M 28231, Malmöhus län
581003 Repr. Bengt Olsson, Lund
581127 Reg O 52580, Göteborgs och Bohus län
581127 Philipson i Göteborg AB
590304 Reg P 70590, Älvsborgs län
590304 Ing. Anders Tingstad, Lilla Edet
611025 Reg BD 45702, Norrbottens län
611025 Ing. Andreas Tingstad, Piteå
620917 Bilrep. Bo Granberg, Tärnaby
620911 Överförd till BRR
660901 Avf ur reg

Bertil Andersson
Eddie Lidholm

1948 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 58 S 3225

500316 Reg E 11122, Östergötland
500316 Dir. John Nilsson, Bjärstad herrgård, Kuddby
510825 Fabrikör Rune Printzell, Mjölby
521201 Köpman Gösta B. Ening, Mjölby
530430 Automobilfirma GE-WE, Stockholm
530603 Reg W 24736
530603 Vansbro Bilaffär, Vansbro
530908 Chaufför Per Eriksson, Särna
551230 Bilfirma Harry Lundkvist, Kvarnsveden
561231 Motorfirma Tord Andersson AB, Falun
570308 Pappersarbetare Göra Ekengren, Borlänge
570523 Reg X 42485
570523 Hofors Bilbolag, Hofors
570729 Philipsons Försäljnings AB, Stockholm
570930 Reg C 8863
570925 Fänrik Sune Silander, Säby gård, Veckholm
571125 Reg R 30048
571125 Bilfirma Gustaf F. Johansson AB, Skövde
571218 Reg S 25238, Värmlands län
571204 Handelsbiträde Leif Andersson, Jössefors
580111 Marwells Bilaffär, Kristinehamn
580123 Reg T 25327, Örebro län
580128 Gösta Åhman, Tegnervägen 7, Karlskoga
580603 Reg S 47983, Värmlands län
580603 Plywoodarb. Åke Masreliez, Kristinehamn
580808 Införd i BRR
581231 Köpman Karl Adolfsson, Eda
581231 Ink. anmälan att fordonet nedskrotats



En svart Austin A 40 Coupe på The Pan-American Highway i lamalandet Peru och...

en gul Austin A 40 Somerset på The Burma Road. Närmare Kunming än Rangoon verkar det. Ingen trafik den gången...



Ett kuvert med rileymaterial damp ner på redaktionen. Avsändare var Peter Ottosson som inte för första gången klistrat lustigheter utanpå kuvertet. Classic Car Weekly lanserades 1990 och utkommer varje onsdag. Bevakar bilauktioner och publicerar artiklar om att köpa, sälja och underhålla historiska fordon (classic cars).

"Varför älskar folk klassiska bilar" var rubriken på en notis i Rileybladet 1/2020. Mentoneägaren Peter Ottosson har även tänkt tanken "om jag skulle ha en bil till, vilken skulle det då vara?" Här är hans svar i form av en bild. En 1931 års 4½ liters Invicta S-type. Bilden kommer från The Autocar 1977. Ägare då var Bob Wood. Lucky Bob!

Sensommarträff i Hälleforsnäs 14 augusti

Tre Riley-bilar, en gul, en röd och en blå stod 14 augusti 2021 parkerade framför bruksbyggnaderna i Hälleforsnäs. Orten som vuxit upp kring järnbruket där det på 1600-talet göts kanoner. Det stora, men sedan 2010 tysta, järnbruket hyser bland mycket annat ett gjuterimuseum, Flens turistinformation och Jürss mejeri. Dess internet låg nere och det var svårt att köpa den goda ost som var till salu, men Monika och Ronald Pfändtner bjöd de 12 deltagarna på kaffe och bullar.

Föreningens sensommarutflykt gick till nordvästra Sörmland och från Hälleforsnäs söderut på gamla slingrande vägar till herrgårdslandskapet och Floda kyrka. Den ligger på en höjd, är medeltida och har kalkmålningar av Albertus Pictor från 1480-talet. Kyrkan förstörades på 1600-talet och fick i öster ett gravkor, ritat av Erik Dahlbergh, över fältmarskalk Lars Kagg (1595-1661), uppfört av hans änka på Fjällskäfte, en medeltida sätesgård. På 1880-talet byggdes i tegel en stor nygotisk kyrka som innesluter de äldre delarna. Vaktmästaren var tyvärr inte villig att visa skatterna. Invid kyrkan ligger Bleckhornet, ett sädesmagasin från 1700-talet och den gamla kyrkskolan.

Från Floda gick färden med sex bilar norrut på trevliga vägar mot Magda säteri. Torsten Grönvall med hustru i RMA-49, Ronald Pfändtner med hustru i Kestrel Nine -36, Håkan Wikström med hustru i Kestrel -35. Hambergs, Nilsson och Ottosson körde modernt.

Herrgården Magda, väster om Näshultasjön, har medeltida anor, förstörades under 1800-talets senare hälft till en mönstergård. Nu håller gården rödkulor, en av landets äldsta nötkreatursraser, som man vill försöka att bevara. Vi möttes av ett folkmyller, det var Näshultasjöns dag med olika evenemang på flera ställen, loppis och annat. Gårdens restaurang och bod var fulla, men vi fick en god lunch i ett öppet lider. Ordförande och kassör passade på att läsa igenom föreningshandlingarna.

Tack till dem som förberett utflykten!

Nanna Hermansson och Peter Ottosson

PS

I Hälleforsnäs var Jonas Grönvall på sin väg till München. Han arbetar med halvledare och förklarade att den nu aktuella bristen på dem helt beror på logistik som inte fungerar efter farsotens utbrott.



Ronald Pf

Erik H

Torsten G



Ingvars Riley - Per Svanberg minns

Något om Ingvar Perssons Riley RMD Drophead Coupe 1950. Allt från underteknads horisont. Endast avsedd att läsas av bilmördar! Jag utelämnar generella data om bilen. Det finns på nätet.

Ingvar har berättat att han köpte bilen av två killar ute på Hisingen. Årtalet var tidigt 60-tal. Bilen var inte körbar. Killarna ville ha 100 kr för bilen. Ingvar var med på detta under förutsättning att de bogserade Rileyn till Övre Husargatan. Affären stadfästes och resan hem började. Dragfordonet i detta fall utgjordes av en VW 1200. Göteborg är, faktiskt, bitvis, lite backigt. En Riley väger lite grann. När Rileyn väl stod på gården lät VW ganska illa och det osade starkt av bränd koppling, olja etc. Inte roligt för någon, naturligtvis. Just då. Dock en god historia för Ingvar att målande berätta långt senare.

Vad Ingvar hade för tankar med bilen när han köpte den vet jag inte. Jag tror att bilen ganska snart bogserades vidare ner till Frillesås. Där pallades bilen upp och täcktes med rejäla presenningar. Förståndigt nog togs sätena mm ur och förvarades inomhus. De fick nog också lite läderolja under årens lopp. De är således helt original.

Första gången jag såg bilen var på sensommaren 1976. Jag hade pushat Ingvar till att ta hem bilen till det nybyggda garaget i Varberg. 1976 jobbade jag som verktygsmakare i Veddige. Ingvar var en dag i veckan på Folkvandvården därstades. Var det fint väder hände det att vi på lunchen promenerade utmed Viskan. Då diskuterades livet och Riley.

Jag hade då en Vauxhall Ventora 3300



med dragkrok som orkade släpa allt. Denna skulle strax bytas till en Rover 3500 utan dragkrok. Detta var anledningen till brådskan med erbjudandet att bogsera Rileyn från Frillesås till Varberg.

Ingvar antog naturligtvis erbjudandet. Vi for till Frillesås med dolly och gigantisk Epcos domkraft på släp. Bilen lastades på dollyn och bogseringen gick naturligtvis lätt med Ventoran. Med på färden var även min bror och innan avfärd från Frillesås bjöd Ingvars mamma på mat. Troligtvis förstärkt kvällsmat. I alla fall förstärkt!

Ingvar började nu fundera på hur han skulle gå till väga. Det blev många olika inköpta jobb från olika håll. Ibland gick det ett steg framåt. Ibland ett bakåt. Jag minns att karossen först var iväg till en firma inte långt ifrån där han bodde. Det visade sig att arbetet tog lång tid och att det heller inte blev acceptabelt. Ramen

sändes iväg någonstans där den blåstrades och lackades.

Så småningom hamnade den tomma karossen på ramen och sedan hos Kvarbackens Bil i Äspevik. Som jag minns det var inte Ingvar helt nöjd med någon detalj. Vi var där och tittade. Jag har dock inga särskilt specifika minnen av detta. I alla fall blev bilen så småningom lackerad med ICI originallack. Alltså cellulosalack metallic, exakt originalspec. Ingvar hade köpt lacken via ICI i England. Enligt vad jag kommer ihåg var detta inga problem och gick smärtfritt.

Jag sprutade långt senare, en följ för honom med lacken ifråga och jag förvånades över hur lätt den var att få fin. Den täckte fint. Glansen blev dessutom bra utan polering ens. Inte förvånande att det blev ett helt gallon färg över när bilen lackerades, således. Tror att Ingvar köpte två gallon (9 liter). När jag skriver detta har bilen använts som veteran i 24 år. Lacken är fortfarande fin med viss patina. Ingvar har inte behövt lägga mer särskilt mycket jobb på polering genom åren heller, vad jag vet. Ser nu, i mitt tycke, exakt ut som en bil från den tiden skall se ut. Hade bilen lackerats med modern metallic med massor av klarlack hade bilen, fortfarande i mitt tycke, sett för jäklig ut. Alldeles för blank som en amerikansk renovering. Hu då! Lägg till vita däcksidor och smaklösheten hade varit fullkomlig! Men Ingvar hade ju koll på detta naturligtvis.

Nåväl, åter till forntiden. Motorn sändes iväg till Walléns, fd Carl Larsson Motorenoveringar på Hisingen, som jag kommer ihåg det. Egentligen kortmotor. Vem som hade gjort iordning toppen vet jag inte. Troligen finmekaniker



Arvid Lundgren i Varberg. Arvid gjorde även mycket jobb för Ingvar på de motorcyklar som renoverades parallellt med Riley.

Torsten Beyer, som hjälpte Ingvar med hela hopmonteringen av bilen under flera år, tror jag kom i i bilden vid den här tiden. Torsten såg över alla eldetaljer och kabelhärvar, som är original. Torsten är även expert på SU förgasare. Allt sådant har också fungerat oklanderligt under de 20-tal år som bilen körts aktivt efter renovering. Jag är också övertygad om att Torsten delar min uppfattning att Lucas elutrustning är minst lika bra som något annat.

Kort kan sägas om åren 1980-1992 att renoveringen fortskred sakta men, någorlunda säkert. Jag bodde på annan ort och befann mig mycket i öriket dessa år.

Under några år i början/mitten av 90-talet hände det en del. Ingvar hade genomgått en skilsmässa och då förlorat det dubbelgarage som hörde till villan. Rileyn flyttades lite mellan några olika garage men hopsättningen av bilen började. Jag var en kväll på besök i ett garage som låg nära Monark. Jag var ganska förvånad över att det gick att arbeta med bara en meter tillgodo på bilens bredd men det gick bevisligen genom att man flyttade bilen från ena sidan till den andra beroende på vad som skulle göras.

Så småningom var det dags för suffletten. Bilen trailades till Sven Johansson i Strövelstorp söder om Ängelholm. Eftersom det är en drophead coupe av viss klass är suffletten dubbel eller egentligen tripplad. Den består av en ytter- och innerdel med isolering av hästtagel emellan. Detta hästtagel är original och det som kom med bilen! Svens arbete lämnar inget i övrigt att önska. Tyvärr går inte ena dörren att öppna och stänga med rutorna helt uppdragna. Jag vet inte om detta kan bero på att sidorutorna inte var monterade i dörrarna när suffletten gjordes eller på ett rent förbiseende. Troligen det förra. Detta hade ju gått att justera på sufflettställningen. Kan gå att justera i efterhand, kanske. Suffletten sitter ju med Velcro kardborreband i kanten. Aldrig varit något bekymmer i praktiken, dock. Det behövs ju lite ventilation. Ventilationssystem värt namnet saknas ju i original.

Näväl. Bilen blev så småningom klar och även besiktigad med påpekande att bromsarna kunde vara bättre. Detta gäller nog fortfarande till viss del. Jag tycker dock att dom är helt tillfyllest. Ett friskt högerben underlättar.

Undertecknad blev i den vevan av Riley-klubben utsedd till besiktningsman. Besiktningen för MHRF-försäkringen date-rades 1997-04-09.

Premiärtur skulle företas. Bilen kördes av Ingvar från garaget men två kvarter ifrån bostaden stannade bilen. Jag fick en påringning och ryckte ut med Cortinan. Konstaterades att en drivaxel gått av. Inte ovanligt på RMB-bilarna. Tydligt. Jag tror att Ingvar lånade en axel genom/av Erik Hamberg.



Jag fick "äran" att göra reparationen. Det spordes att det nog skulle gå att få ut stumpen utan att riva bakaxeln. Icke så. Bakaxeln revs helt och fick genomgå reningsbad för att få bort alla små metallspån som blivit vid brottet och efterföljande bogsering. Kugg-backlash noterades innan isärtagning och kuggingrepp kollades efter återmontering med märkpasta. Vanlig konstnärsfärg går bra.

Axlarna höll hela sommaren och på hösten bytte undertecknad till nyttillverkade axlar från klubben i England. Dessa var av ett helt annat stål än de gamla. De hade en klang som en kyrkklocka och var konade mot splinestappen och hade alltså mindre men bättre material i sig. En viss fjädring kunde alltså ske innan splinesen. De gamla var döda som bly i materialet och en kraftkoncentration skedde just där splinesdelen började. De nya är säkert dubbelt så momenttåliga som de gamla.

Utöver denna händelse har bilen bara stannat en gång för Ingvar. Då hade en dåligt fastsatt tändkabel hoppat av. Inte ens Lucas klarade detta!

Torsten har varit med Ingvar på många träffar i Riley-klubben. Jag har varit med på två. Bilen har fungerat klanderfritt under alla år sedan renoveringen.

De senaste åren har jag hjälpt Ingvar med fintrimningen av styrning, hjul, bromsar och koppling. Kuggstången har justerats. Rattlagren har svarvats ut lite. (Nylon kan faktiskt svälla lite med åren om det är utsatt för fett/olja.) Fälgarna har justerats och plansvarvats på anliggningsytan. Vissa fälgar wobblande en del innan justeringen. Nu är det inte mycket bly på dom. Nya Avondäck med Michelinslangar har monterats. Luften håller fantastiskt bra! Värda varje pund hos Longstonetyres.co.uk.

Kopplingen byttes också för inte så många år sedan. Det va svårt att starta utan "judder". (Kan fortfarande inträffa om man är alltför försiktig.) Man får lära sig att hitta dragläget, men det finns.

I samband med justeringen av styrningen upptäckte jag att hjullagerspelet inte gick att justera bort. Detta visade sig bero på att någon "expert" bytt hjullager. Riley har naturligtvis lager i tumdimension. "Experterna" hade köpt lager i mm-dimension. För att få dit dom hade lagergångarna slipats upp på frihand! Nya lager kom ju dit och bilen kom på vägen. Detta räckte för vederbörande då. Vad göra nu då? Nya RS2 lager i samma mm-mått inköptes och monterades. Denna gång med Loctite 461. Detta för att bli av med glappet och få en bättre körkänsla. 0,1 mm vid lagret gör ju 2-3 mm eller mer i körbanan. 2-3 mm i körbanan gör x mm i ratten. Ja, ni fattar. Lite glapp/spel finns fortfarande i styrningen och skall så vara. Styrning helt utan glapp blir svårkörd rakt fram. Måste då passas hela tiden. Bör även nu gå att få isär utan att värma. Om inte, bör värmepistol och lite tålmod räcka.

Torsten har monterat blinkers i positionslamporna på skärmarna fram och i de ordinarie bakljusen. Mycket elegant lösning med lösa 10w halogenlampor inlagda. Osynligt (när dom inte blinkar!)

och väl fungerande om än inte strikt enl. vtf. Även ett extra bakljus har monterats gömt i ett domkraftsfäste bak. Dessutom ett dimbakljus. Endast synligt rakt baki-från dock. Jag noterade senare att pilar-na inte funkar, vilket de alltid gjort ge-nom åren. Beror säkerligen på lite ärg på kontakter och pivåpunkter. Fin smär-gelduk och kontaktolja fixar det lätt! Ingvar har tyvärr haft otur med lite fuk-tiga garage genom åren.

Strax går jag ut i garaget och börjar byta piniontätning på min halvgamla Jaguar. Jag tror jag brygger lite te innan. Det är ingen brådska.

PS

Rileyn är idag mogen för en rejäl ser-vice med byte av de flesta vätskor och oljefilter. Skadar heller inte att byta bry-tare och kondensator. Brytarna kan man möjligen slipa och polera. Kondensatorn är nog original sedan 50-talet. Alla elektrolytkondensatorer brukar "mogna" efter så lång tid. I fina förstärkare brukar man byta efter så där 30-40 år.

Motorolja har Ingvar använt syntet 5W-40 hela tiden. Jag skulle nog valt en något tjockare olja, t.ex. 10W-50 om man kör vidare på syntetspåret. Om inte annat så för att minska oljeläckaget som uppträtt på senare år.

Idag verkar det som många veteraner kör mineral. Finns ju åter att köpa näst-an överallt. Vilket man väljer är väl mycket en fråga om trosuppfattning.



Fabrikat har jag helt lämnat åt sidan. Bara oljan uppfyller uppställda fordring-ar. Visst fog finns för att vissa tillsatser i syntetolja kan fräta på vissa metaller i gamla motorer. Syntetoljan i sig är ju inte något problem i en nyrenoverad motor. Smörjer gör den otvivelaktigt bäst. Någon form av multigrade skulle jag dock satsat på. Även om jag egentli-gen är en bakåtsträvar.

Riley är inte underredsbehandlad. Nå- gon form av behandling undertill vore väl bra om bilen ska köras i alla väder och kanske lite på vintern. Jag skulle

undvikit Tectyl eller liknande kladd på en veteranbil. Jag skulle vigt några tim-mar under bilen med en elementpensel och en burk rå linolja som ska applice-ras så tunt det går. Den kryper och rin-ner några dagar hur tunt den än läggs på! Det är ju vitsen. Den kryper in i minsta vrå. Dessutom blir det snyggt! Då linolja inte är så bra att spruta (skummar lätt) brukar jag lägga en tunn Tectyl eller motsvarande i hållrum. Hag-mans TO3 och deras extra hållrumsslang fungerar toppen.

DS



Foto: Per-Börje Elg

Tegelbruksdirektörens Riley Two-Point-Six



Herr och fru Folke Carlander och en 1957 års Riley Two-Point-Six



Folke Carlander och dottern Elisabeth, syster till Margareta



Instrumentpanelen på Two-Point-Six. Växelspaken längst ner på höger sida.

Insjöns Tegelbruk ägde en Two-Point-Six och red kontakter Åhls hembygdsförening som har en film om tegelbruket.

Någon Riley syntes inte till på filmen men Hans Hellström från hembygdsföreningen föreslår att red kontakter Margareta Carlander som var barn i ägarfamiljen.

Red ringer. Ett trevlig samtal och ett antal foton. Här är några.

Bilen finns idag hos vår medlem Lennart B. Nilsson utanför Ljungby som ett ännu inte påbörjat renoveringsprojekt.



1957 Riley Two-Point-Six Chassi nr UAJS 23/773

571114 Bilen lämnar fabriken i Cowley
571220 Typbesiktigad, Stockholm
580618 Reg AA 31401, Stockholms stad
580618 Ulriksfors Sulfitt AB, Stockholm
630329 Reg W 68969, Kopparbergs län
630329 AB Insjöns Tegelbruk, Hälgnäs
661230 Folke Carlander, Hälgnäs, Insjön
681014 Överförd till reservregistret

72 Reg AFM 319
1981-82 Kjell Kapstens, Rättvik
1983-91 Ingemar Hammare, Rättvik
1992 - Lennart B. Nilsson, Ljungby



Lyckan vänder - Vernon Barker om Riley (Coventry) Ltd's sista kaotiska år - Del 5

I förra numret av Rileybladet kunde du läsa om "Hi-Charge" systemet som förstörde Rileys goda rykte och som enligt Vernon Barker och andra, ledde till företagets konkurs. Vad som inte framgick av artikeln var exakt vad som var fel med systemet. Så här skriver Birmingham i sin bok:

"Hi-Charge systemet sattes in i nya bilar och erbjöds därefter även i alla bilar som hade lämnat fabriken med det tidigare insugssystemet. Detta visade sig vara förhastad och blev mycket kostsamt för Riley (Coventry) Ltd. Det blev snart klart att det som hade fungerat i provbänken var odugligt under normal körning. Motorvibrationer orsakade variationer i bensinnivån i förgasaren. Dessutom problem med isbildning på väggarna i det långa insugsröret. Följden blev att alla bilägare fick erbjuda om gratis konvertering tillbaka till originalsystemet.

Trots start- och nedisningsproblemen med "Hi-Charge" systemet så blev ett antal Ninevagnar aldrig kallade för återgång till originalsystemet och det var inte ovanligt att ännu på 50-talet se Riley Nine med "Hi Charge" på vägar-na."

Under krisen hade utvecklingen av Rileys sista hopp (16/4 Big Four) fortskridit utan att Ordregimen lagt sig i. Harry Rushs projekt fortsatte oavbrutet, och i största hemlighet, i experimentverkstaden i början av 1937. Tidigare Rileyanställda minns hur tankarna gick att om vi bara får igång produktionen snabbt nog

så är vi räddade. Och så kanske det hade kunna bli om inte Ords "Hi charge" experiment förstört marknadens förtroende för Riley.

I april/maj 1937 monterades i all hemlighet en prototyp av 16/4, en Adelphi saloon.

Problemen hos Riley gjorde att en pressvisning av Big Four prototypen gjordes så tidigt som i juni 1937. Försäljningen började i september; £405 för Adelphi och £415 för Kestrel och "Continental". Priserna var i stort sett identiska med dem för motsvarande Special Series 12/4 för 1938 års modell och något billigare än "Sprite" motorversionen och betydligt billigare än V8 Adelphi på £475 samtidigt som Big Four hade högre prestanda och finess än tidigare Rileys. Tyvärr var det andra saker som gjorde att sista Rileyn kom för sent. Trots prissättningen och trots pressens lovord och det positiva mottagandet av såväl kunder som firmor som sålde Riley och inte minst Rileys anställda.

När tillverkningen av Big Four kom igång var Lewis Ords nederlag i "Hi Charge" historien ett faktum. Problemen med insugssystemet hade nu blivit så katastrofala att man beslöt sig för att omedelbart sluta montera dessa och ta tillbaka de bilarna som hade levererats med "Hi Charge". Det tidigare insugssystemet monterades istället för att klara garantiåtagandena. Det föll på Harry Rush att rensa upp "skiten" efter Ord. "Hi Charge" hade fullständigt gjort slut på Nine. Trots "Hi Charge" problemen med nedisning och startsvårigheter kom

ett antal Nine aldrig in för konvertering. Det var inte helt ovanligt att se en "Hi Charge" Nine rulla på 50-talet. Å andra sidan hade nog samtliga 12/4 tagits in för konvertering.

Stora ansträngningar hade gjorts för att komma ur Briggs kontraktet på grund av minskad försäljning och Rileyfabriken var överhopad med oanvända Briggskarosser.

Två av de sista projekten 1937 var att montera individuell framhjulsfjädring på den lilla S67Z Monaco och försöka använda den nya Big Four motorn i kombination med Briggskarosser.

S67Z Monaco var sista försöket att utnyttja Rileys mest kända modellnamn i kombination med den senaste utvecklingen hos Riley's, vid tillfället, mest framgångsrika bil, Adelphi. Det var dessutom ett försök att få ner Nine modellens vikt och gör den lättare än en Briggskaross. Men den lätta konstruktionen medförde problem med sprickor i aluminiumkarossen. Även med denna kaross blev Nine aldrig den "Light Nine" som man hade hoppats på.

Vid halvårsskiftet 1937 hade man "ympat" den nya individuella framhjulsfjädringen på den lilla Monacon. Den hade tagits från en Citroen 15, anpassats och överförs på den lilla Monacon. Bilen kändes utmärkt bra att köra och gjorde ett positivt intryck hos alla som körde den. Tidpunkten och investeringen talade emot projektet och vagnen blev inte lättare. Den tydligaste resultatet blev att Harry Rush använde en



1938 16 h.p. Big Four "Blue Streak" 6-light Kestrel

mycket snarlik och lyckad lösning på R.M. bilarna efter kriget.

Efter att ha testat Big Four prototypen gjordes ett sista försök att bli av med anhopningen av Briggskarosser av Merlin typ. Man ville bygga Big Four vagnar med Briggskarosser. Tyvärr var det omöjligt att få in den nya motorn i det smala chassiet och dessutom hade hjulaxlarna behövt modifieras för att passa. Åtminstone ett halvt dussin modifierade chassier gjordes för att testa prototypen men bara ett eller två kom så långt att de kunde registreras och användas på vägarna. Antalet halvfärdiga prototyper var ovanligt för Riley och visade på företagets beslutsamhet att bygga den här bilen. Men projektet övergavs i slutet av 1937 och allt krut lades på de existerande bilarna.

Efter att Ord fått lämna tog Harry Rush och hans team åter full kontroll. För att kompensera för den minskade motorstyrkan i 12/4:an när man tog bort "Hi Charge" systemet monterade Rush, Becke och Maher ett topplock av Sprite typ med stora ventiler och en (1) Zenith förgasare i följande säsongs bilar. Sexan övergav man. De sista modifikationerna gjordes i slutet av 1936 när Ted Jones tog fram en förbättrat insugsgrenrör med två eller tre fallförgasare. Den sattes aldrig i produktion. De sexor som byggdes mot slutet hade modifierat Big Four chassi. Stackars Nine som hade tappat mark på grund av "Hi Charge" fiaskot lämnades att dö strax före Earls Court Motor Show i oktober 1937.

12/4 försäljningen hade också sjunkit till följd av "Hi Charge" misslyckandet och även om Big Four sålde bra för att vara en nyintroducerad modell på marknaden räckte det inte för att ha någon avgörande betydelse när det gällde företagets

Produktionssiffror Riley 16/4 1937/38 enl. Vernon Barker	
Adelphi 16/4	160
Continental 16/4	30
Kestrel 16/4	120
Touring Saloon 16/4	2
Lynx 16/4	1
Maltby Redfern 16/4	1
Totalt	314

ekonomiska problem. Sålunda ökade inte intäkterna som man hade hoppats. De sjönk. Rileys undergång kan inte helt skyllas på Ord. Det fanns många problem hos Riley redan före Ords ankomst. Men man kan tycka att om det inte hade varit för Ords inblandning så hade det funnits ett visst hopp. Nu fanns inget.

De sista månaderna 1937 arbetade utveckningsavdelningen med bakaxeldrevet till Percy's 4WD armévagn och ett modifierat topplock till Big Four som gick ut på att förkorta inloppens längd. Försäljningsavdelningen inriktade sig på att marknadsföra lågpris-Victorn. Den erbjöd verkligen mycket bil för pengarna med sin kraftiga Briggskaross och Merlinchassi jämfört med Falcon III. Eftersom bilpriserna generellt sett var på uppgång vid den här tiden sålde Victorn bra just som företaget befann sig i en extremt besvärlig situation.

Personalstyrkan hade bantats ordentligt vid slutet av 1937. Speciellt högre tjänstemän var väl medvetna om vad som komma skulle när den högt respekterade fabrikschefen Shaw fick lämna.

Lite halvhemligt fortskred utvecklingen av Big Four tack vare testframgångarna och välgångsönsknningar från distribörer/agenter och vänner, i ett försök att hålla Rileyfanan högt. Utvecklingen

hade aldrig ett officiellt styrelsegodkännande på grund av den rådande policyn och det olycksbådande finansiella läget. Rileys långvariga politik att inte betala leverantörerna i tid hade sprungit ikapp och resultatet kan ses ännu idag på den variation av komponenter som användes för att färdigställa sista säsongens bilar.

Trots försäljningen av 12/4 och Big Four stod övriga rileymodeller osålda och distributörerna blev stående med några "vita elefanter". När konkursförvaltarna kom förvärrades situationen och några togs med osålda V.8:or ännu i lager. Rabatterna blev stora.

När konkursförvaltarna utsetts i februari 1938 trädde The Riley Engine Company på Aldbourne Road och Allan Riley's Body Company på Widdrington Road i likvidation. All personal friställdes inklusive Victor, Percy, Allan, Cecil, Stanley, Harry Rush etc. Ett antal i personalen blev återanställda för att hålla igång företaget. Ord var inte en av dessa.

Bilproduktionen nästintill upphörde. Finansiering för att kunna beställa nytt material blev naturligtvis mycket svår och var hursomhelst hårt kontrollerad av konkursförvaltaren. Victor Riley satt kvar som chef. Harry Rush och Stanley Riley var kvar för att få klart de nya Rileyvagnar som skulle presenteras i prototypform vid Earls Court Motor Show, 13-22 oktober 1938 strax efter att Lod Nuffield köpt företaget i september.

Produktionen fortsatte och de förträffliga efterkrigsbilarna hade mycket att tacka pre-war teamet som utvecklat dem.

Men det gamla familjeföretaget var borta för alltid.



1938 16/4 Closed-Coupled Touring Saloon, även kallad Continental

Andra Rileyblad



R. Memoranda May/June 2021

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Marco Mirone's daughters wedding and his RMF in beautiful "Gavishire" (Comune di Gavi) in North-west Italy where the famous white wine called Gavi DOCG is produced

Artiklar i urval

Pathfinder - the last real Riley (Automobile Quarterly)
From the Internet Forum: Bonnet hinge failure / Thermostat flange gasket / Fitting roof cover 51 on RMA / SU fuel pump clicking / Torsion bars / Gap at bottom of doors

Technical Topics: replacing snail type brake adjusters



Evenemang

Pennine Weekend, 3 Oct, Derbyshire
Welsh Weekend 6-7-May, 2022, Llandrindod Wells

Säljes

51 RMD, stunning but not concours £33.000
54 RME Cabriolet, £17.500
53 RME, ongoing project, £4.300
50 RMB, desirable, much admired, £25.000
51 RMA, reluctant sale due to hip replacement, £9.995
52 RME Special, 2-seater, £18.000

R. Memoranda July 2021

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: John and Elizabeth Barlow's early 1946 RMA on safari in deepest North Wales

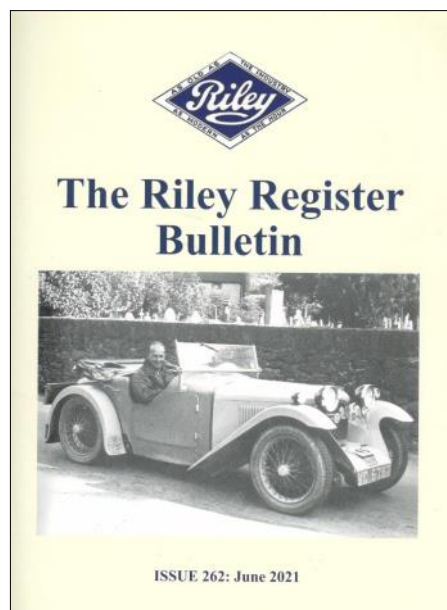
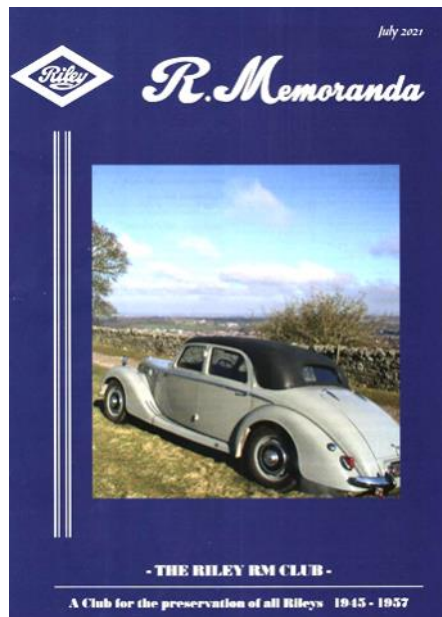
Artiklar i urval

National Rally cancelled!
Now 1559 members
Riley Roadster at Le Mans
Police Force Riley RMF in action
From the Internet Forum: E10 fuel / Side/head light switch / MOT test update on lighting / H2 Carb piston spring / RMF crankshaft pulley nut / Refitting brake drum / Engine oil /

Evenemang
Se ovan

Säljes

51 RMA, good running restoration car, £3.750
53 RME, for sale due to shoulder replacement, £12.900
53 RME, rebuild about 10.000 miles ago, £ 10.500
49 RMC, completely rebuilt, £40.000
54 RME, a few small jobs required, £4.950



The Riley Register Bulletin June 2021, Issue 262

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslaget: Donald Healey in the works built 1931 Brooklands chassis with an early type Gamecock body

Artiklar i urval

Riley improvements, part 2: twiddle nuts / improved access to handbrake / Engine cooling, less can be better / Better support for exhaust manifold and pipe / Automatic lubrication of the universal joint / Automatic closing of Brooklands reverse gear gate / Making a magnetid mouse / Curing tool rattle / The Classification and selection of SU carburettor needles
Front brake operation cam, cable brakes
Fitting kingpins
1929 Riley Biarritz
Response to Gamecock modifications
My 1930 Brooklands
Riley Nine Special



The Riley Record 3/June 2021

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslaget: Victor Riley with BBC presenter Mark Evans for the BBC film on Coventry Motoring History

Artiklar i urval

The Riley Cars Archive Heritage Trust
Classic Car Loan Project
Riley RM - Wheels & Tyres
Fun in your One-Point-Five - Part 1 of 2
Early to late gearbox swap (One-Point-Five), part 1 of 2
One-Point-Five in Malaysia

Evenemang

The Riley Rally, 12 Sept, Dunchurch Park, Warwickshire
London to Edinburgh, 2025



The Riley Record 4/August 2021

The Journal of the Riley Motor Club

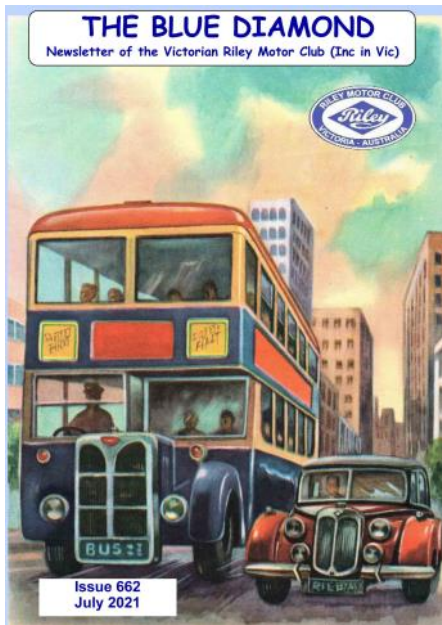
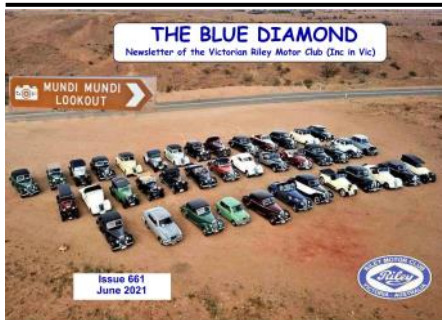
Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslaget: Classic car meeting at Leighton Hall 2021

Artiklar i urval

The Flying Kestrel (Kestrel Brewing Co. reklambil)
The Riley Cars Archive Heritage Trust
Fun in your One-Point-Five - Part 2 of 2
Riley One-Point-Five Export figures
One-Point-Five Register
Early to late gearbox swap (One-Point-Five), part 2 of 2

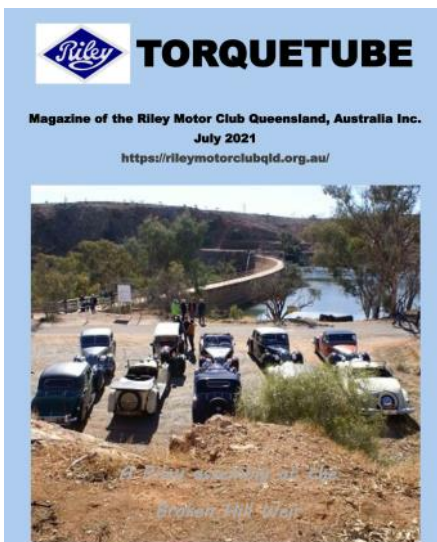


The Blue Diamond

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: rileymotorclubvic.worldpress.com
 Redaktör: Keith Morrison

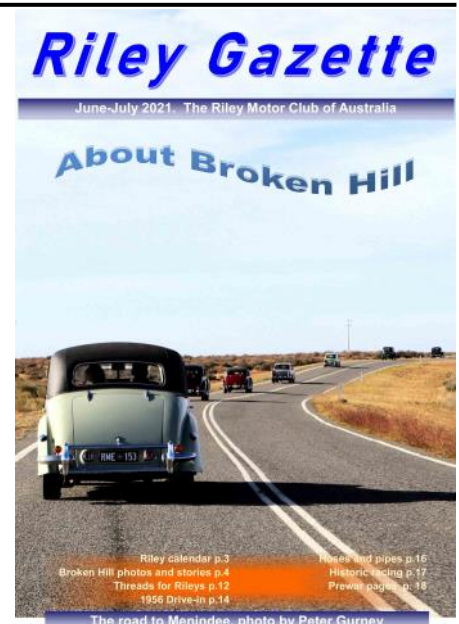


E.Crank Electronic Newsletter
 The Riley Motor Club of South Australia
 Klubbens hemsida: rileysa.org.au
 Redaktör: Leigh Johnson



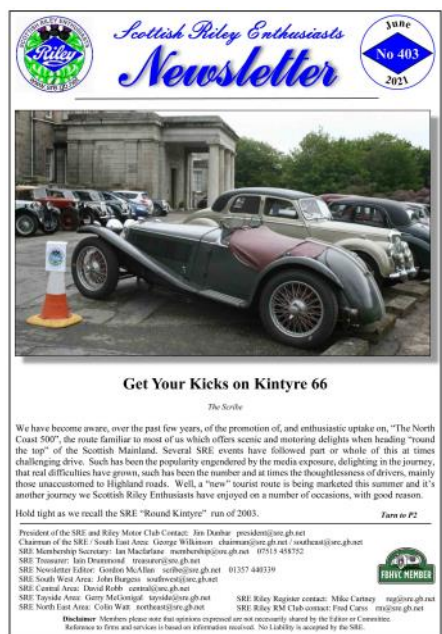
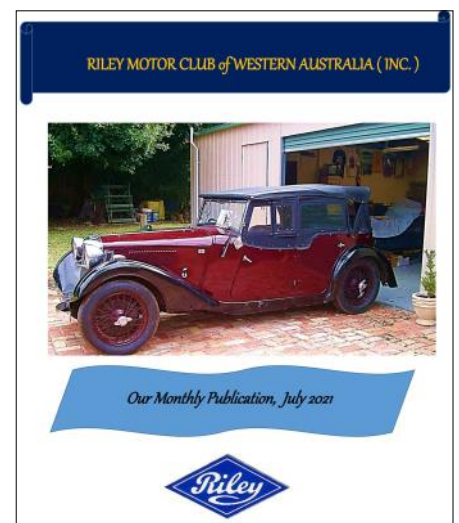
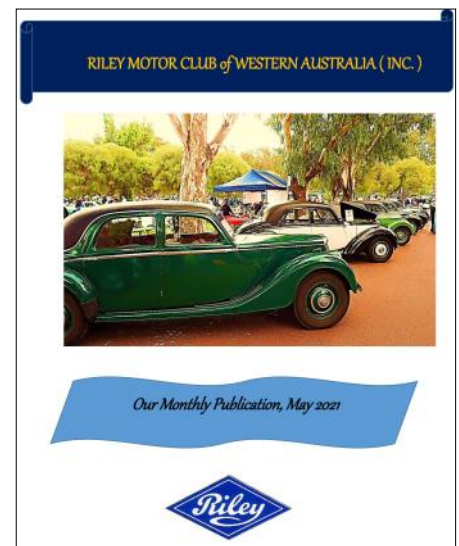
Riley Torquetube

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
 Klubbens hemsida: rileyqld.org.au
 Redaktör: Philip Wyllie



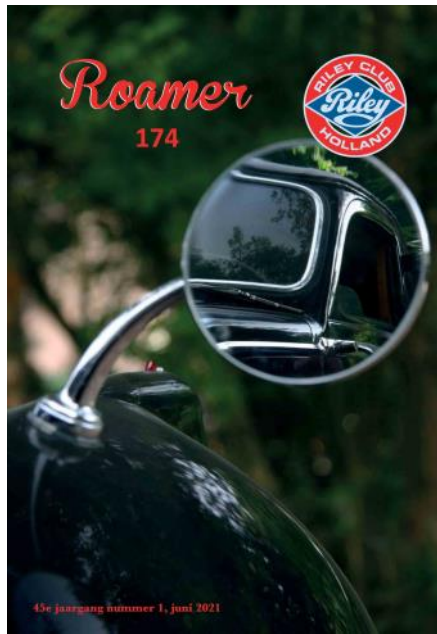
The Riley Gazette

Newsletter of the NSW Riley Club
 Klubbens hemsida: phil.soden.com.au
 Redaktör: Phil Soden



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

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



Roamer

Medlemsblad för Riley Club Holland
 Klubbens hemsida: rileyclub.nl
 Redaktörer: Pieter Bolhuis

Riley Motor Club of Western Australia

Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Ken Gasmier



Nöjd Anders Backman har just servat sin Drophead i Löddeköpinge.

När Steve Pike flyttade från England till Sverige var det ingen tvekan om vad han skulle syssla med. Naturligtvis skulle det bli en bilverkstad som var specialiserad uteslutande på brittiska bilar. Den snäva inriktningen på märken som räknas som udda i Sverige har visat sig vara ett lyckokast.

Många talar sig varma för de tyska premiummärkena. Och visst, det finns säkert fördelar med BMW och Mercedes. Men jag kan inte på rak arm komma på någon, säger han med ett brett leende när han visar runt i verkstaden där det råder ordning och reda.

Under våren och försommaren är det som mest att göra eftersom åtskilliga av kunderna kör äldre veteranbilar som vill komma ut i solen. Vi har i genomsnitt tio bilar om dagen, och det är i stort sett vad vi hinner med, säger han när han tar plats i en öppen MG som ska in för service.

Han menar att det bästa med att jobba med brittiska bilar är att han är van vid de konstruktionslösningar som är eller har varit vanliga i Storbritannien. Dessutom har han ett väl utvecklat kontaktnät i det forna hemlandet som kommer till nytta när det behövs reservdelar.

Jag har jobbat med bilar sedan barnsben och anser att det inte finns något som är mer logiskt och enkelt än brittiska bilars konstruktion.

Hemma i garaget har han ett femtontal egna entusiastbilar och ambitionen är att ha två eller tre påställda samtidigt, detta för att få omväxling i pendlandet till verkstaden.

Under vinterhalvåret handlar det mesta om jobbet om större motorrenoveringar som man inte hinner med under sommarhalvåret samt vanlig service av nyare modeller av till exempel Rover och i viss mån MG och Jaguar som ägarna använder som bruksbilar.

Under de senaste sex åren har jag knappt hunnit ta någon sommarsemester. Det får istället bli på hösten och vintern.

*Artikel publicerad i Expressen
30 okt 2015*



Här väller dom ut ur garderoben! Notis ur The Riley Record Dec 1945

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
070-533 46 06
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 erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2021.
Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5
Medlemmar i utlandet kan betala till
Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635
Bic: NDEASESS



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