

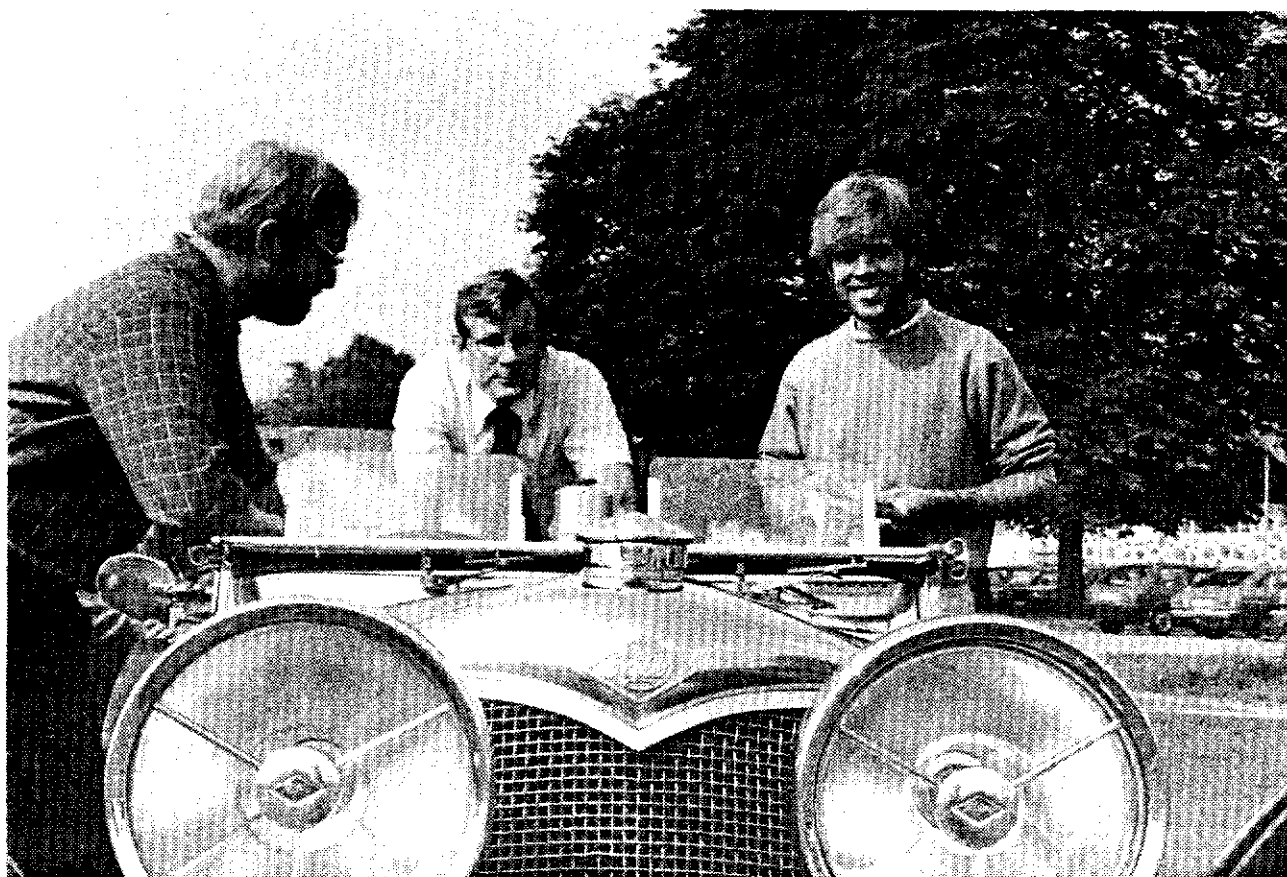
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Magnus Mölstad

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda

Nr. 3/1984



EN VACKER SÖNDAG

i augusti arrangerades klubbens stora sommarmöte. Mötesplatsen var anrika Herrevadskloster i nordvästra Skåne, varifrån vi i cortège körde den knappa milen till Nils-Erik Sundblads Rolls-Royce-museum Silver Hill i Klippan. På bilden ovan syns Anders Lindner (i mitten) och Henrik Schou-Nielsen (till höger) avfotograferade vid Henriks Imp i Herrevadskloster. Mer om mötet står att läsa på nästa sida. I detta nummer finns även en fortsättning av Magnus Mölstads renoveringsartikel, annonser och annat smått & gott.



SILVER HILL 19 AUGUSTI 1984

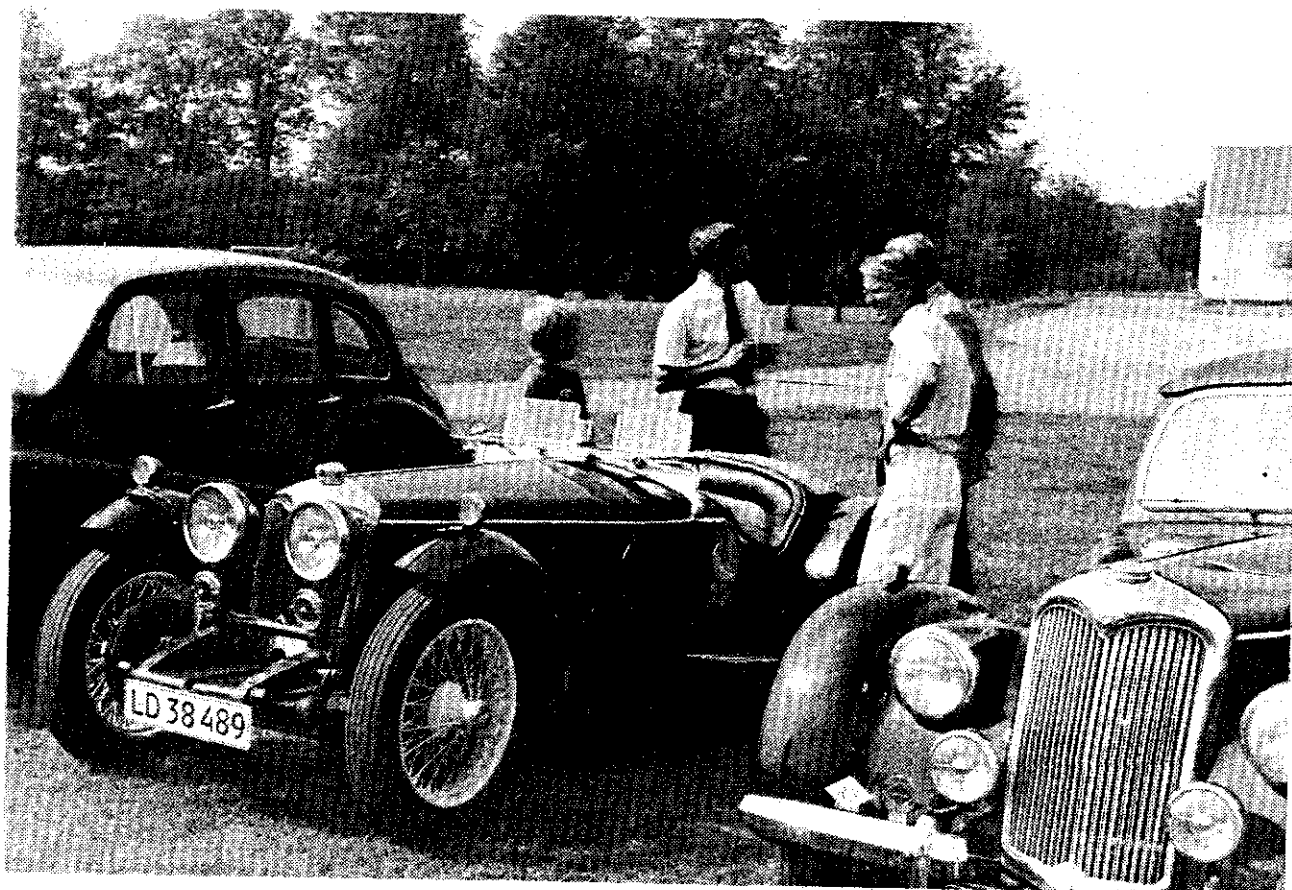
Årets stora Rileybegivenhet gick av stapeln den 19 augusti. Eftersom vi inte hade haft något möte i Sydsverige på länge - senast var 1981 då vi gjorde ett besök just på Silver Hill - befanns det lämpligt att ånyo samlas i det fagra Skåne. Efter samtal med några medlemmar som tidigare inte besökt Rolls Royce-muséet i Klippan ansåg jag det lämpligt att ånyo kalla till ett möte vid Silver Hill.

När jag rullade söderut i det sköna sensommarvädret under lördagen kom jag att tänka på att Rileyn inte varit söder om Halmstad sedan 50-talet; nu var det allt på tiden att göra ett Skånebesök i detta fordon! Orsaken till att jag för redan på lördagen var att jag ville taga mig en titt på Magnus Mölstads 3 Rileyvagnar, men även studera hans imposanta Lea-Francis 14/70 samt slutligen taga hand om en del delar som Magnus skaffat i England för klubbens räkning.

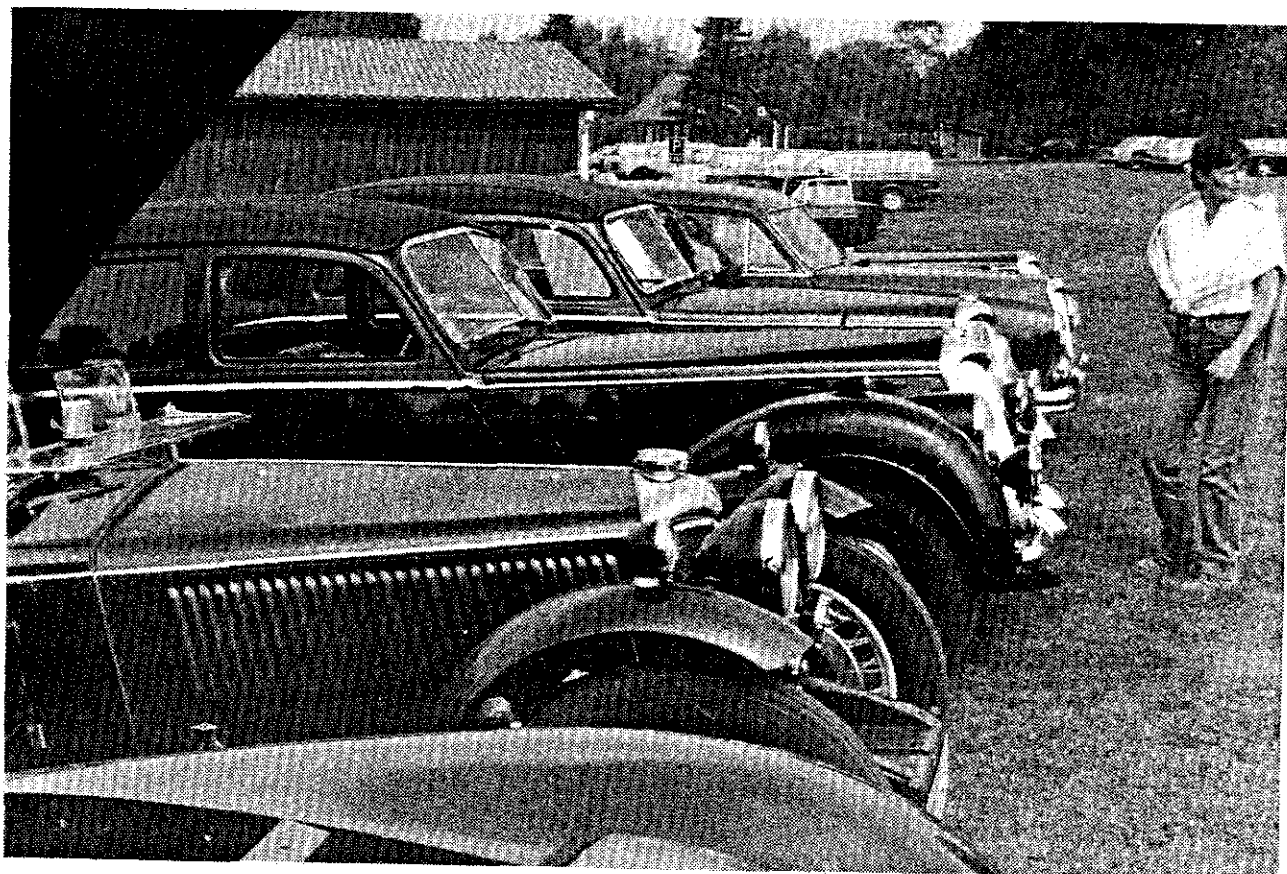
Söndagsmorgonen var påfallande dimmig i Lund. Att följa Magnus' Lea-Francis genom diset längs vindlande småvägar i det skånska landskapet på väg mot Herrevadskloster, förde nästan tankarna till den flacka engelska landsbygden. Jag trodde Magnus kände Skånevägarna som sin egen ficka och lät honom därför köra först, men vi lyckades köra fel två gånger, bl.a. i Marieholm, där jag fick busköra genom samhället för att kunna preja Magnus.

Omsider anlände vi till Herrevadskloster, som utsetts till mötesplats. Utan att vi kände till det skulle hästtävlingar äga rum samma eftermiddag, så arrangörerna av dessa blev positivt överraskade när det dök upp en rad gammelmilar. Vi kunde faktiskt sätta nytt klubbrekord denna dag med hela 5 Rileyvagnar! Det låter kanske inte mycket, men vi är ju väl spridda över hela landet och endast ett litet antal är ju för närvarande i körbart skick. Lite ris måste jag dock utdela till våra Skånemedlemmar, som mött upp sämre än väntat. Av de fem Riley som dök upp kom inte mindre än 3 st. hela vägen från Göteborg: förutom undertecknad med 2½ l 1950 dök

(forts. sid 4)



Bilder från Herrevadskloster. Ovan syns bl.a. Anders Lindner, Anders Muhr (skymd) och Magnus Mölstedt samlade kring Henrik Schou-Nielsens Imp 1935. Till vänster skymtar Magnus' Lea-Francis 14/70 Saloon.



/Silver Hill ... (forts.)/

Anders Muhr upp med sin blänkande svarta nyrenoverade 2½:a av samma årgång samt Nils-Johan och Holger Nilsson med sin underbara Pathfinder. Nils-Johan och Holger hade faktiskt annulerat en förannmäld utflykt med Göteborgs Motorhistoriska Klubb enkom för att åka på Rileymöte. Det mest glädjande och överraskande var dock att Henrik Schou-Nielsen åkt över från Danmark med sin eleganta rödlackerade Imp. Ende Skånebo med Riley var Anders Lindner, som anlände i sin välskötta 1½ l saloon från 1952.

I bilar av annat slag - förutom Magnus och hans Lea-Francis - anlände Åke Dahlqvist från Ängelholm (Mercedes coupé, vilken jag tyvärr inte alls hann se), Jarl Östensson från Länghem (Rover), Carl-Axel Johansson från Skänninge och Christer Råsbäck, Näsrum (som tyvärr kom så sent att vi aldrig hann träffas). Med Nils-Erik Sundblad var vi således 11 medlemmar närvarande. Dessutom kom Bo Tillström från Wolseley 1500-klubben i en Ford Consul eller Zephyr.

Tiden i Herrevadskloster var tyvärr lite knappt tilltagen; vi fick avbryta alla intressanta diskussioner en stund före kl. 13.00 för att hinna till flyguppvisningen vid Silver Hill. Särskilt intresse i Herrevadskloster tilldrog sig Magnus ovanliga Lea-Francis, vilken visserligen inte var färdigrenoverad men likväl körklar. Knappast någon hade sett denna modell tidigare. Henriks tjusiga Imp (dock ännu ej återställd i originalskick) och Anders Muhrs välrenoverade 2½ l saloon var också föremål för stort

(forts. sid 5)

Nedan: Nils-Johan Nilsson och Anders Lindner omgivna av Rileyvagnar i parken vid Silver Hill. I bakgrunden skymtar en Daimler drophead coupé.





Ovan: Anders Lindners RMA flankerad av två RMB i Silver Hills park.

/Silver Hill ...(forts.)//

intresse bland de närvarande. Avfärden i cortège till Klippan glömmer jag inte i första taget: i backspegeln hade jag hela tiden Anders Lindners Riley och bakom den ett pärlband av blänkande Rileykylare !!

Vi kom i lagom tid till Klippan, där en rad gammelmilar från skånska klubbar hade samlats. Vid entrén blev vi alla med en gummistämpel "K"-märkta på ena handen, mindre på grund av att våra bilar var kulturhistoriskt värdefulla klenoder än på att man ville särskilja oss från vanliga dödliga som måste betala entréavgift!

Silver Hills flygshow bjöd på avancerad och fascinerande konstflygning. I den flygakrobatik i den "högre" skolan som "uppvisades" förekom geometriska figurer, dalande löv och fingerade anfall mot flygbasen, allt under Nils-Erik Sundblads hänförande kommentarer från sin högtalarförsedda Bentley.

När man så småningom nära på ådragit sig nackspärr av att oavbrutet titta upp i skyn var det avkopplande att studera alla gammelmilar som samlats från olika håll, taga en kopp kaffe och i lugn och ro avnjuta den imponerande bilsamlingen i museet: ett flertal unika Rolls-Royce och Bentley, en magnifik 30-tals Mercedes m.m. Något senare följde uppvisning med Lippizanerhästar, vilket glädde alla som visste att uppskatta levande hästkrafter.

(forts. sid 6)

/Silver Hill ... (forts.)/

Efter ett par timmars gemytlig samvaro började bilnycklarna bränna i byxfickorna, särskilt hos dem som hade långt att åka. En efter en rullade så var och en iväg åt sitt håll.

Vid detta möte tillföll "The long distance award" Anders Muhr, som inte bara kört från Göteborg, utan dessförinnan åkt hela vägen från Katrineholm, där bilen varit garagerad. Tala om entusiasm och intresse för att träffa likasinnade!

Erik Hamberg

- & - & - & -

I medlemsblad nr. 4/1982 inledde Magnus Mölstedt en serie artiklar om renoveringen av sin 2½ l drophead coupé 1950. Den andra delen stod att läsa i nr. 3/1983. Här följer nu den tredje artikeln:

RILEY DROPHEAD COUPÉ, 60 D 5981 - EN TOTALRENOVERING

Tiden går tyvärr alltför snabbt, särskilt när man försöker pressa den. Ett år har gått sedan jag fick tillbaka bilen efter att ha haft den till blästring och rostskyddsmålning. Idag är chassiet och alla detaljer målade. Alla smådetaljer på ramen monterades först av och målades sedan tillsammans med alla de delar som tidigare saknats, bärjárn till kofångarna m.m., nytillverkade delar till golvet samt allt det som togs av innan blästringen. Stora detaljer målades efter primern med Intertar från International, vilken är en tvåkomponents tjärepoxi. Alla delarna målades sedan med Interlux 707 Polygrund, vilken är grund till Interlux 708 Polyuretan 2-komponents lack. De större detaljerna monteras efter tjärlackningen och målas med Polyuretan först efteråt. Observera att många bultade detaljer som är oskadade inte behöver lossas (t.ex. framvagn, fjädrar).

Sufflettställningen har varit ett större bekymmer än väntat. Hela ställningen var sned och för att kunna rikta och få alla delar att löpa utan att det nyper någonstans var jag tvungen att slipa bort ett 30-tal stora nitar av olika längd. Samtliga nitar har sedan nytillverkats och passats in till rätt längd en och en under det att ställningen monterats ihop. En del trä saknas fortfarande, men med hjälp av Ingvar Persson i Varberg hoppas jag att även de detaljerna ordnar sig.

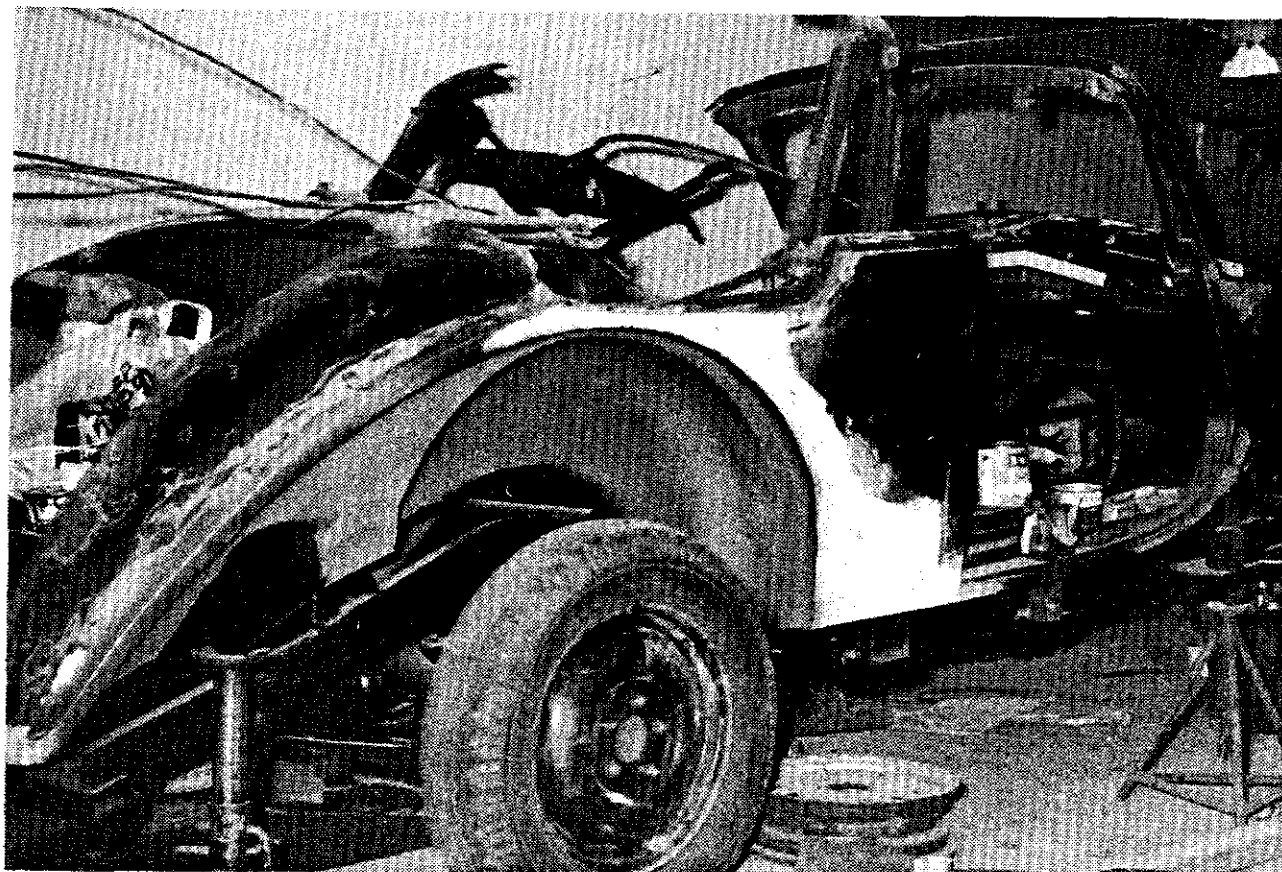
När det gäller skärmarna var det enda problemet dom dubbla plåtarna i framskärmarna. Dom togs bort oavsett rostangrepp eller inte och ersattes med enkelplåt 1,2 mm, som svetsades in kant i kant med gas.

Motorn är nu helt nerplockad och jag försöker fortfarande få tag på en bra vevaxel med lager och vevstakar. Nästa del av renoveringen blir lackering av karossen, vilket jag skall försöka börja med den närmaste månaden.

Än dyker de upp!

Efter ett tips från Erik Hamberg lyckades jag med lite tur spåra ägaren till 60 S 7495. Bilen hade enligt envisa rykten synts i Höganäs i slutet av 1960-talet och skulle vara ställd i en trädgård. När jag väl fick tag

(forts. sid 7)



Ovan: Aktuellt renoveringsläge för Magnus' drophead, augusti 1984.

/Riley drophead coupé ... (forts.)/

på ägaren visade det sig att bilen sedan några år var undanställd i ett garage, men inte till salu; den skulle renoveras. Efter nya påstötningar visade det sig emellertid att ägaren skulle flytta och samtidigt bli av med garaget. Efter det att bilen nu stått avställd i 12 år och inget hänt med renoveringen, började han med hjälp av mina kommentarer förstå att det inte skulle bli någon renovering i framtiden heller. Ett par dagar innan den skulle ut ur garaget hämtade och betalade jag den motorlösa men efter inspektion synbarligen kompletta Rileyn. Två friska däck på bakaxeln och den rullade lätt hem på dolly-vagnen. Bilen har jag nu att plocka smådelar på. I övrigt tar jag en helt perfekt kylarmaskering och tre perfekta navkapslar, vilka så småningom kommer att sitta på min drophead coupé. Bilen kommer jag förmodligen att så småningom komplettera igen och sälja som renoveringsobjekt. Den är originellt nog vänsterstyrd och ett tidigt exemplar med 11" bromstrummor. Den står som 1950 års modell, men är registrerad i januari 1951.

Det är egentligen fantastiskt vad envisa Rileyägare är. Man tror in i det sista att man skall hinna göra bilen klar eller att man skall få tid någon gång. Jag vet andra bilar som ägarna haft upp till 20 år utan att komma igång med någon renovering. Ändå vägrar dom sälja.

Ett gott råd: Har ni ett napp, ge inte upp! Förr eller senare säljs bilen och anledningen kan vara mycket bagatellartad och för den intresserade helt oförutsägbar.

Magnus Mölsted

NYA MEDLEMMAR

Låt oss hälsa följande nya medlemmar varmt välkomna i klubben! Antalet medlemmar uppgår för närvarande till exakt 100 st.!

- 122 Carl Eric Häljebo
Långgatan 21
544 00 HJO
Tel. 0503 - 116 89
- 123 Ingemar Pettersson
Pl. 4118, Valtorp
520 50 STENSTORP
Tel.
- 124 Bert Lehnberg 1½ 1 Saloon 1947 37 S 12794 /
Box 3012
611 03 NYKÖPING
Tel. 0155 - 124 63
- 125 Kjell Jacobsen 2½ 1 Roadster 1949 59 SS 4129 /
Sätraängsvägen 140
182 37 DANDERYD
Tel. 08 - 768 44 49
- 126 Christer Nilsson 1½ 1 Saloon 1948 38 S 15129 / G 13403
Torpa
340 12 ANNERSTAD
Tel. 0372 - 200 89
- 127 Göran Deiving Elf 1963 RA2SIL 244703 / GHG 982
Vattentornsvägen 5
141 43 HUDDINGE
Tel. 08 - 711 12 35

Adressändringar:

- 69 Hans Hernaes: Hosletoppen 26, 1347 HOSLE, Norge
- 114 Åsa Nordberg: Kungsgatan 56 B, 961 36 BODEN. Tel. 0921 - 183 08
- 86 Hans Larsson: c/o Larsson, Prästbolsgratan 21, 7 tr.,
582 64 LINKÖPING. Tel. 013 - 16 12 56

- o - o -

TIPS ÖNSKAS !

Har någon av läsarna hört talas om två st. 2½ 1 drophead coupéer på Nockes Bilskrot i Ängelholm? I början av 1960-talet fanns dom sida vid sida. Båda bilarna lär ha varit vinröda.

En annan uppgift talar om en vinröd DHC på Lidingö; den lär ha gått fram till 1962-1963. Är det en av bilarna i Ängelholm, måntro?

Tips om dessa bilar mottages med stort intresse av Rileybladets redaktion: dvs. vet Du något, skriv en rad!

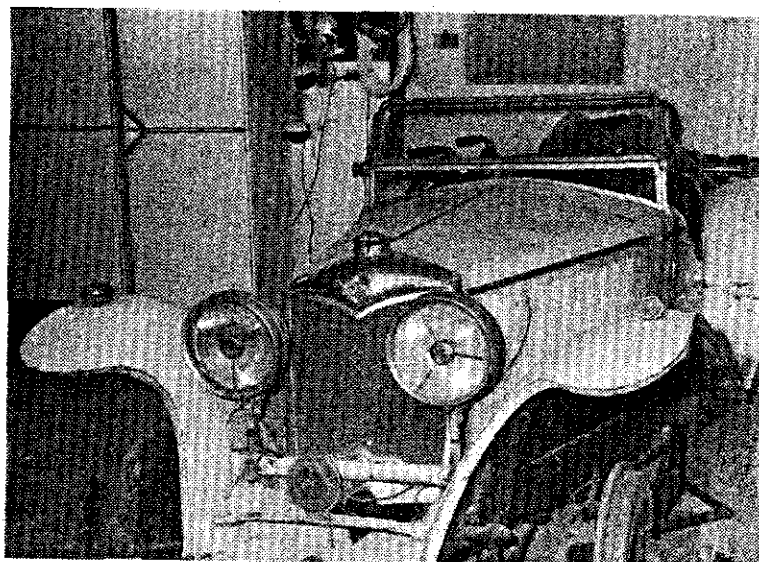
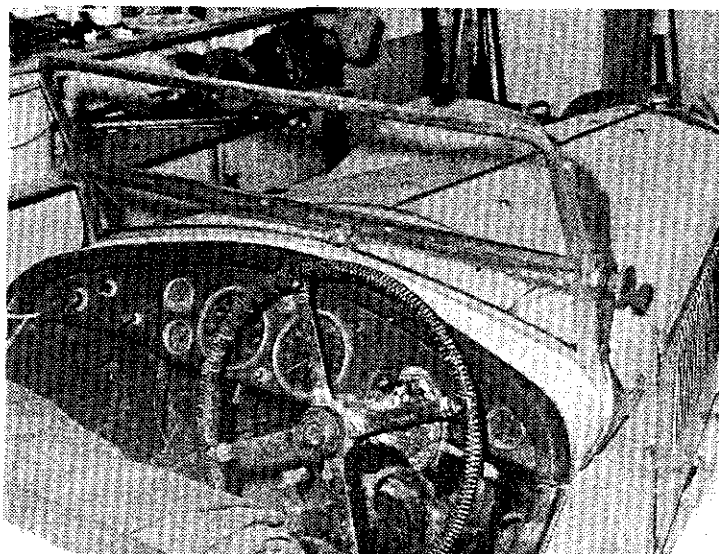
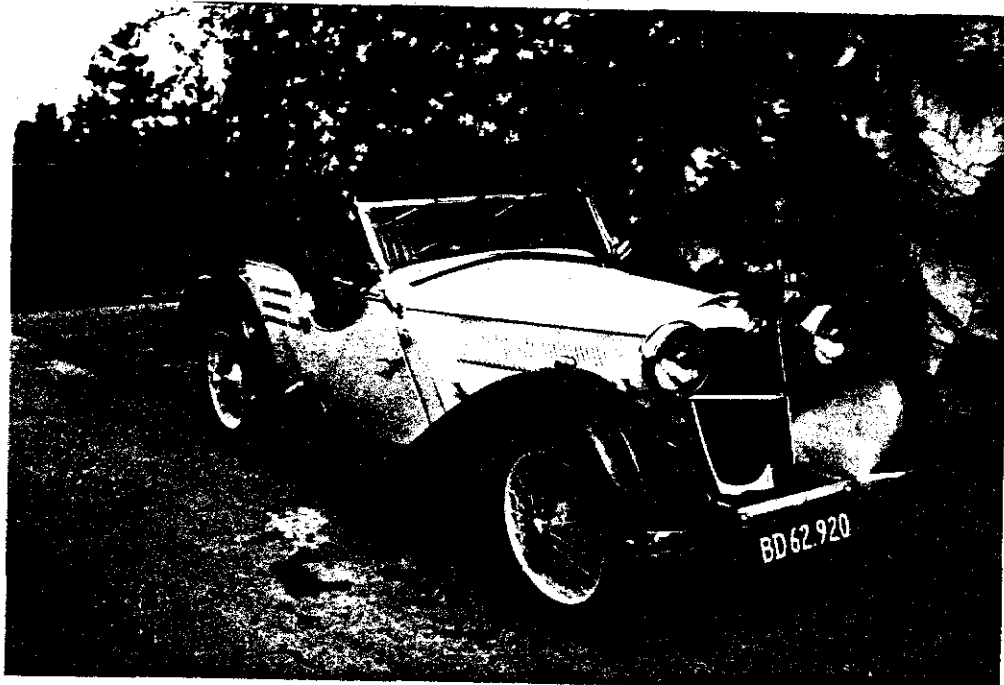
M.M.

ANNONSER

Säljes

Riley 12/4 Lynx
1936, chassinum-
mer 26 L 3428.
Bilen är i myc-
ket gott skick.
Eventuellt tages
Ford A-cabriolet
i byte.

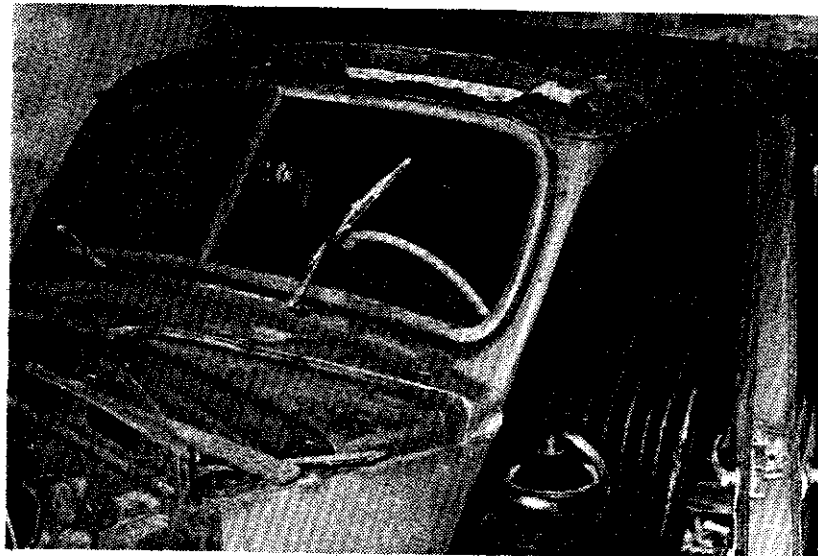
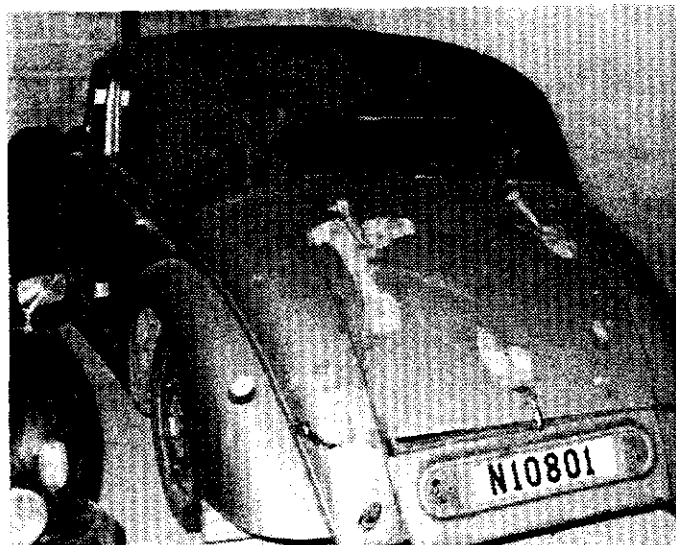
Villy Kristensen
Vindebyørevej 14
5700 SVENDBORG
Danmark
Tel. 00945-
9-22 55 55.



Riley Nine Imp säljes. Bilen är i det närmaste komplett (däck saknas bl.a.), om än icke i originalutförande i alla delar, vilket inte är så underligt enär den har ett brokigt förflutet i Indien och Mozambique. Tillverknings-
år 1935, troligen en av de senast tillverkade. Intagen till Sverige som
flyttgods 1984. Unikt tillfälle att förvärva en ytterst sällsynt och efter-
traktad sportbil i behov av fullständig renovering. Seriösa svar till:

Leif Lindqvist, Sund 14, 156 00 VAGNHÄRAD. Tel. 0156 - 143 47.

/Annonser, Säljes ... (forts.)/



2½ 1 Saloon 1950; enda kända vänsterstyrda exemplaret av denna årgång. Bilen är i behov av fullständig renovering, bl.a. behöver en hel del trä bytas. Ursprungligen lackerad almond green och med grön skinnklädsel, emellertid omlackerad på ett tidigt stadium till sun bronze.

Magnus Mölstad, Karl XI gata 19 A, 222 40 LUND
Tel. 046 - 14 61 62

1 st. vänster framskärm till 1½ 1 saloon. Tillfälle att köpa en skärm som i stort sett är i nyskick och helt utan rost (underrebehandlad), då den legat på en vind i 30-35 år på grund av en liten krockskada, vilken nu har reparerats av fackman.

Kent Gustafsson, Nordhem, Högvalta, 671 00 ARVIKA
Tel. 0570 - 311 27, 311 33

Klubbens delar och tillbehör:

Delar från en 1½ 1 saloon 1947 (37 S 12765):

Förgasare, mekanisk bensinpump, instrument för laddning och oljetryck, askkopp (rund, att monteras i instrumentbrädan), länk till gasreglage, kåpa till RF 95-relä, strömbrytare (reostat) till instrumentbelysning, takbelysning (avlång, för placering mitt i taket), strömbrytare till takbelysning, lucka till reservhjul, baklucka, motorhuv.

Nya delar:

Ventilkåpspackningar (2½ 1), per par	35:-
Sumppackning (2½ 1)	16:-
Kylvattenrör (termostat-kylsystem, 1½ & 2½ 1)	44:-
Oljefilter (2½ 1)	32:-
Vattenpumpssats (1½ & 2½ 1)	425:-
Fläktrem, mindre (2½ 1 utom RMB2 och RMF)	18:-
Fläktrem, större (2½ 1 utom RMB2 och RMF)	75:-
S.U. förgasarpackningar, per set (2½ 1)	38:-
S.U. flottörpackningar, per set (1½ & 2½ 1)	43:-
Kuggstångsdamasker, per par (1½ & 2½ 1)	55:-

(forts. sid 11)

/Annonser, Säljes ... (forts.)/

Kompletteringssats till motorn (1½ 1)	60:-
Packningssats till huvudbromscylinder, SP 1209 (vissa 1½ & 2½ 1)	38:-
Pedaldamasker, per par (RMA-B, RMD-F)	60:-
Gummilist till vindrutan, yttre (1½ & 2½ 1)	90:-
Kromplugg till startvevshålet i grillen (1½ & 2½ 1)	50:-
Fördelarlock:	
418888 (RMA, RMB 1948-)	45:-
4413 (418865) (RMF med vacuumförställning)	30:-
4480 (418871) (Pathfinder)	30:-
Rotorarm 400052 (1½ & 2½ 1 utom vissa RMF)	12:-
Kondensator 3371 (421267, 423871) (1.5, 4/68)	20:-
Brytarspetsar 2250 (407050) (1½ & 2½ 1 utom vissa RMF)	15:-
S.U. bränslepumpskontakter, enkla 2220 (AUA 1438)	40:-
S.U. bränslepumpskontakter, dubbla AUB 6106	95:-
Glödlampor:	
12 V - 50 W P22s (nr. 12228), helljuslampa, per st.	8:-
12 V - 45/40 W P22d (nr. 12741), hel- & halvljuslampa, per st.	8:-
Glas till nytillverkade Butlerlampor, per st.	25:-
"Red medallions" till parkeringsljusen för 1½ & 2½ 1, per par	5:-
Vagnmärke, emaljerat. Kan skruvas fast i grillen t.ex.	70:-
Nyckelring med runt emblem ("ekerhjul" omger "Riley")	18:-
Nyckelring med ovalt emblem	22:-
Motorhistoriskt Magasin nr. 5/1983 ("Rileynumret"), inkl. porto	20:-
(dvs. 14:-/st. + 6:- för porto & emballage)	

Delar och tillbehör sändes per postförskott om ej annat överenskommes.

Samtliga klubbdelar beställes hos:

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

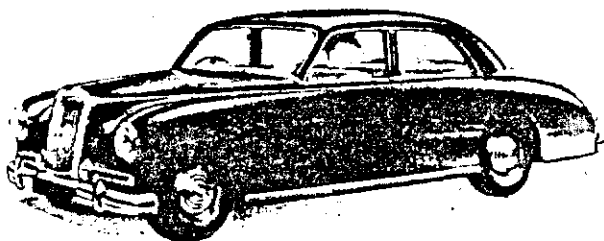
Köpes

Till 1½ 1 Saloon 1948 önskas 2 fälgar, navkapslar, en framstol, positions-
lyktor, insugningsrör mellan förgasare & luftrenare.

Christer Nilsson, Torpa, 340 12 ANNERSTAD
Tel. 0372 - 200 89

2½ 1 motor, hel eller i delar. Alla motordelar är av intresse, även små-
delar (knaster, ventilfjädrar t.ex.). Av speciellt intresse: en använd-
bar kolv i överdimension + 0.040".

Magnus Mölstad, Karl XI gata 19 A, 222 40 LUND
Tel. 046 - 14 61 62



The New Riley 'Pathfinder'.

*Ask your Riley dealer for full informa-
tion about the brilliant new Riley
'Pathfinder'.*

VEM KÄNNER IGEN BILEN?

Den liknar ingen Riley, men av kylaren att döma är det en. Enligt en ägare på 50-talet är det en drophead coupé.

Vet någon något om bilen
- hör då av Er!

(Finns den kanske till och med kvar någonstans?)

- undrar Magnus Mölstad



- & - & - & -

DITT & DATT

- Lage Bellström har meddelat att han preliminärt räknar med att kunna inbjuda till ett nytt Vingåkersmöte sista helgen i maj 1985. Gör en anteckning i almanackan redan nu!
- Lage fick för övrigt problem med motorn i sin RMB i somras. Vi hoppas att bilen änyo rullar i vår, skam vore det väl annars
- Den amerikanska tidningen Special Interest Autos hade i sitt februari-nummer i år en lång specialartikel om Riley 2½ l drophead coupé. Tidningen är inte så lätt att få tag i, men försök med Motorbokhandeln i Stockholm om Du är intresserad. Mera lättillgänglig är Thoroughbred & Classic Cars, vars septemberutgåva innehöll en ganska bra artikel om Rileys R.M.-vagnar, skriven av Brian Palmer. I oktobernumret skriver Palmer några rader om sin egen 2½ l roadster, förresten.
- Flera nya Rileyvagnar har faktiskt dykt upp i år: Leif Lindqvists Imp, Magnus Mölstads vänsterstyrda RMB, Bert Lehnbergs RMA 1947, Christer Nilssons RMA 1948 är alla bilar som kommit till klubbens kännedom under året. Dessutom har en tidigare okänd 2½ l saloon dykt upp till försäljning i Signalhornet, ägd av Göran Elmhed i Finspång.
- British Automobil Club heter en ny sammanslutning som hör hemma i Alvesta. Red. har fått ett ex. av deras medlems-info.
- Anders Lindner har lämnat sin 1½:a till översyn och omlackering under vintern. Bilen skall vara klar till nästa sommar när familjen Lindner återvänder från Singapore.
- Kent Gustafsson har avancerat så pass långt i sitt mödosamma renoveringsarbete att det är dags att lägga lack på 47:an.
- Henrik Schou-Nielsen har meddelat att hans Rileyinnehav nu utgörs av en Imp 1935 med chassinummer 6027680, försedd med en 12/4 Sprite-motor, samt dessutom av ett Nine Plus series chassi med nr. 6013274. Årgången är 1931 och kaross saknas. Omsider lär det väl bli en snygg liten 'Special'
- Material till nästa nummer skall vara mig tillhanda i mitten av nov.