

RILEYBLADET

Nummer 3, 1998

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 20



Ronald Pfändtner och hans "nya" Kestrel Nine 1936

Ronald Pfändtner har fått tillökning i familjen.

Babyn är en Kestrel Nine av 1936 års modell och lär vara ganska sällsynt. Tittar man i The Riley Motor Register's medlemsmatrikel hittar man inte särskilt många. Detta var den sista Kestreln utrustad med Nine motorn. Modellen hade inte mycket gemensamt med föregående års Kestrel. Chassiet var nytt, skärmarnas utformning annorlunda, karossen en aning förändrad utan att för den skull tappa de typiska svepande linjerna. Bl. a. var dörrarna nu hängda i framkanten i stället för som tidigare i bakkanten.

Motorn; den berömda lilla fyran på 1087 cc, var förbättrad med bl. a. oljefilter, annorlunda oljepump och kraftigare vevstakslager. Inredningen var ny med större och bekvämare stolar. Bilen har chassiet gemensamt med Merlin men i stället för dennes stålkaross är Kestreln traditionellt byggd med en kaross av

aluminium på trästomme.

Ronalds bil har chassinummer S 66 K 1755 där S:et står för Special Series, dvs utrustad med dubbla förgasare, har tidigare ägts av Bob Lockley och Tore Levin. Bilen har ett förflutet i Wales och togs från England till Sverige av Bob 1976. Den blev stående till 1981 då Tore förvärvade bilen som var i mycket dåligt skick. Tore arbetade under en längre period med bilen och då Ronald köpte den återstod bl. a. att koppla

elsystemet och montera bakrutan samt att registreringsbesiktiga den. Under vintern och våren har detta utförts plus en hel del annat. Så har t. ex. Ronalds Merlin motor tillfälligt lyfts i då originalmotorn visade sig ha alltför dåligt oljetryck när den blev varm. Dessutom förde bakaxeln ett hemskt oväsen så Merlinsen fick även släppa till den. Allt detta för att så snabbt som möjligt få bilen körklar till sommarens begivenheter.

Bilen ångar nu på riktigt bra och den något slitna, men mycket genuina originalinredningen ger en härlig atmosfär som endast kan mäta sig

med känslan när man med fylld picnicorg ger sig ut på sommarfagra och lagom krokiga småvägar.

Ronald citerar en Rileyannons från 30-talets mitt: *It's such fun to drive!*



Ronald Pfändtner samtalar med Peter Ottosson. I bakgrunden skymtar Anders Muhr och Christer Ahlin.

Rileys svenska Monte Carlo-historia Del II

av Erik Hamberg

1934 års rally

Umeåtrakten uppvisade regn och blötsnö dagarna före 1934 års Monte Carlo-rally. 23 bilar startade detta år från Umeå och intresset från allmänhetens sida var stort när bilarna samlades. *Dagens Nyheters* reporter på platsen beskrev situationen på fredagen den 19 januari 1934, dagen före rallystarten:

"Hela dagen i ända har en folkskara på flera hundra personer trängts i snödrivorna vid Rådhuset för att beskåda de motorvidunder som passerade revy inför kontrollmännen vid Rådhustrappan." Inför tävlingen blev bilarna granskade där och motorerna plomberades av funktionärer från KAK.



JANVIER 1934

"Man fick skåda de mest skilda arter av vagnar", fortsatte reportern: "Öppna vagnar, täckta vagnar, breda vagnar och smala vagnar, stora salongsvagnar och små lilleputtverk, höga vagnar på jättebjel, och låga vagnar, som slickade marken. Man kom att tänka på en vinthund bredvid en tax, då man såg mr

Blacks [Nash-Essex] bredvid miss Champneys Riley."

Detta år startade tre Riley från Umeå: Thomas Griffiths med en Gamecock 9 hp (som nr. 44), Mrs. Muriel Stanton med en sexcylindrig Kestrel (startnummer 26), samt miss Dorothy Champney med en Kestrel Nine, vilken fått startnummer 43. Bland engelska bilar märktes annars en Frazer-Nash, en Singer samt två Triumph. Flera svenska förare fanns också med; alla bakom ratten på amerikanska bilar. Fröken Stackelberg körde liksom året innan Hupmobile, men de flesta körde Ford, däribland den inte helt okände bilmannen Franklin Eck. Mest namnkunnig bland de svenska förarna var Greta Molander i en brun Plymouth. En tysk N.A.G. (märket upphörde samma år) fanns även i startfältet, liksom en Delahaye, framförd av fransmannen Albert Perrot.

"Somliga sågo ut att vara beredda på en Nordpolsexpedition, medan åter andra närmast tycktes ämna sig ut på en liten tripp till närmaste badstrand bara", var DN:s syn på startfältet. Reportern hade också lagt märke till att passagerarantalet minskat betydligt, jämfört med några år tillbaka. Enligt tävlingsbestämmelserna var fyra personer obligatoriska, men i de flesta bilar ersattes snart två passagerare av plomberade blytackor à 60 kilo.

När starten gick på lördagsmorgonen den 20 januari kl. 8.34 var det en minusgrad. Stanton var fjärde startande, Champney sjunde och Griffiths åttonde. Först ut var Mlle Mareuse på Peugeot och sedan följde de övriga med en minuts mellanrum.

För Rileyförarna gick det skapligt; Griffiths körde visserligen in i en snövall söder om Umeå och Stanton kolliderade med broräcket på Nässlandsbron norr om Härnösand, men bägge kunde fortsätta. De svenska förarna tog emellertid ett fast grepp om rallyt och belade snart de första platserna. Mrs. Stanton var den Rileyförare som klarade sig bäst.

Tidigt på söndagsmorgonen började bilarna komma in till Stockholm. Först kom tre Fordar, med Rolf Zetterlund i täten ett par minuter efter midnatt, därefter Greta Molander och sedan K. W. Hole med Singer. Strax före kl. 02.00 kom ytterligare några; sist i den gruppen återfanns Mrs. Stanton i sin

Kestrel 6/12 hp, sexton minuter i två.

Ställningen för de första bilarna var i stort sett densamma när bilarna senare samma dag anlände till Helsingborg, i ett strålände vackert väder. Där uppenbarade sig även Odd Berg, som kört från Stavanger i en 6/12 Lynx. Han hade passerat Göteborg som femte bil från den norska startpunkten.

Vid målgången i Monte Carlo fick Rileyvagnarna hyggliga placeringar, även om man inte vann några priser detta år.

Griffiths och Champney hörde till de mer kända tävlingsförarna på Riley, med stora framgångar i flera tävlingar. Miss Champney gifte sig senare under 1934 och blev då Mrs. Victor Riley.

1934 års tävling hade totalt 161 startande vagnar från 18 olika startplatser.

*

1935 års rally

31 bilar fanns på startlinjen i Umeå när 1935 års Monte Carlo-rally inleddes. Rileys färger försvarades av Griffiths och Hobbs (med startnummer 19 resp. 21). Bägge förarna körde nu Rileys nya tvåsitsiga sexcylindriga MPH (KV 9477 resp. KV 9763). Bland de övriga startande fanns flera Triumph (en kördes av Donald Healey, en annan av Victor Leverett), vidare M.G., Railton, Bentley, A.C., Frazer-Nash och Singer.

De svenska förarna höll sig dock till stora amerikanska bilar. Störst förhoppningar hos hemmapubliken fästes på Greta Molander, som vanan trogen rattade sin Plymouth. Mest uppmärksamhet bland umeborna väckte dock föraren av en Peugeot, Mme Mareuse, enligt *Dagens Nyheters* reporter:

"Hon gick omkring i en illröd mansdräkt med svarta lackstövlar, och hon bildade en skarp kontrast mot fru Greta Molanders blonda skönhet."

Enligt DN:s utsände tänkte sig Molander, med co-drivern Helga Åhrberg, att vara först ned till färjorna i Ångermanland, trots att hon skulle starta näst sist. *"Går det ej, ha de svenska damerna 3 kg. karameller att trösta sig med i nödens stund. Sötsaker fattas under inga förhållanden i den bilen",* skrev DN. Jack Hobbs och Singerföraren Minchall blev dagen före rallystarten bjudna på

lunch av Rotaryklubben i Umeå. Bägge engelsmännen var nämligen rotarymedlemmar; Hobbs vice president i Willensdens rotaryklubb.

När starten gick på lördagsmorgonen kl. 9.34, med Donald Healey som förste man i sin Triumph Dolomite, fanns minst 5.000 personer packade runt Rådhus-torget och längs Storgatan. På vägen söderut hade landsfiskalen Lindberg i Nordmaling i största hemlighet arrangerat en fartkontroll, enligt DN:s reporter "för att sätta fast dem som syndat mest mot fartbestämmelserna. Han betygade emellertid att samtliga förare kört utomordentligt vackert genom municipalsamhället, och att såvitt han kunde döma av de hittills uträknade tiderna ingen anledning till åtal förelåg."

Först till kontrollen i Stockholm kom Greta Molander kl. 00.50, med den finländske Fordföraren Hedensjö som tvåa, tio minuter efter. Tredje man i Stockholm var fransmannen Trevoux med sin mycket beundrade Alfa Romeo. Vid ankomsten till Helsingborg senare samma dag var Hedensjö först, före svenskarna Björkman och Molander. Hur de två Rileyförarna låg till på de svenska vägarna förmåler inte de svenska tidningarna, vilka var helt och hållet inriktade på de svenska förarnas framgångar.

För en fransyska, Mlle Gonnot, gick det mindre bra; vid Jönköping kom hon över på höger sida, vilket ledde till en kollision så att bilen helt sonika brann upp. *Svensk Motortidning* menade att det nu var på tiden att Sverige införde högertrafik. I SMT fick man även en pratstund med den legendariske redaktören för *Autocar*, Sammy Davis, som några år tidigare kört Riley Brooklands i olika tävlingar, men nu rattade en Railton. Davis var positiv till de körprov som lagts in i slutet av tävlingen, uppskattade de svenska vägarna och förklarade varför han valt en öppen bil i detta vinterrally:

"Att jag valt en öppen vagn beror på min antipati mot de artificiella värmekällor, som stå till buds i den täckta bilen. Jag älskar frisk luft och den motverkar effektivast sömnkänslorna vid långvarig körning."

Jack Hobbs kom så småningom i mål som sjätte bil från Umeå och totalt som nr. 25. Griffith råkade dessvärre ut för problem och kom inte bättre än på 86:e plats.



1937 års rally

När 1936 års Monte Carlo-rally flaggades av i Umeå fanns det inte några Riley på startlinjen.

Året därpå, 1937, när det 16:e rallyt arrangerades, startade totalt 131 deltagare från olika platser i Europa. 20 förare hade denna gång valt den 3.814 kilometer långa vägen från Umeå. En deltagare, svensken Löfgren, i en Buick cabriolet, utgick dock kort före start sedan bilen blivit demolerad vid en dikeskörning.

Starten från Umeå gick detta år tisdagen den 26 januari kl. 12.27. Först i startfältet med 19 fordon fanns en liten DKW, vidare en HRG, en stor 3,5 liters Wolseley körd av *Autocar*'s Sammy Davis, en Citroën, en Lincoln med holländsk förare, en polack som körde en mindre Tatra, en åttacylindrig 3,4 liters Daimler, en 2,7 liters Delage, en Hillman, en Frazer-Nash, en liten Morris samt ett antal amerikanska bilar. Bland dessa återfanns bl.a. Greta Molanders 3,3 liters Plymouth. Med startnummer 58, som åttonde bil, fanns skotten Leslie Innes med sin Riley Sprite.

Innes var en ung lärling vid Riley-fabriken, som i december 1935 hade köpt det första serieproducerade exemplaret av Riley Sprite (BDU 727).

Han hade därefter direkt deltagit med bilen i 1936 års Monte Carlo-rally från John O'Groats, dock utan någon större framgång. 1937 hade han emellertid valt Umeå som startpunkt, men med en annan Sprite, CDU 29.

En nyhet 1937 var att antalet kontroller i Sverige hade utökats. Nu fanns det sådana i Sundsvall, Gävle, Stockholm, Linköping, Värnamo och Helsingborg. *Dagens Nyheters* utsände konstaterade att inget ekipage hade snökedjor monterade vid starten, men att "var och varannan vagn hade stora snöskovlar fastsurrade bakpå, och en holländare hade till och med en sopkvast hängande där bak." Många hade dessutom ägnat extra omsorg åt belysningen; på ett fordon inräknades åtta lampor och strålkastare. Väderförutsättningarna var också goda när starten gick. Någon nysnö hade inte kommit, det var klart och temperaturen låg på fem minusgrader. Journalisten från *Västernorrlands Allehanda* tyckte sig märka att småbilarna var ovanligt väl representerade detta år:

"Tävlingens minsta vagn var n:o 5 engelsmannen Scotts lilla H.R.G., vilken verkade än mindre genom att föraren själv säkerligen var tävlingens längsta man, en lång bredaxlad utpräglad engelsk typ. Där han satt i vagnen verkade det som om han haft fötterna någonstans långt framme vid kylaren och motorn mellan knäna."

Inför starten påpekade *Västernorrlands Allehanda* att rallyförarna skulle trafikerar vägen ned mot Härnösand under hela eftermiddagen och riktade ett varningens ord till läsekretsen: "Det torde under alla förhållanden vara säkrast för föräldrarna att hålla sina barn borta från kustlandsvägen hela eftermiddagen."

Före start fick DN en intervju med svensken Verner Hansson, som körde Ford Junior. Han ansåg sig ha vissa segerchanser, men menade att konkurrensen var mycket hård. "Major Healys Triumph är naturligtvis farlig, likaså Riley, och hr Hansson anser att man också måste ta Singer, den tjeckoslovakiska Skoda, den tyska maskinen Hannomag och mr Scotts H.R.G. med i beräkningen. Tatra och Hillman fruktar han däremot inte så särskilt mycket, inte håller Opel." Att fler kontroller inrättats ansåg han motverka syftet, nämligen att få ned fordonens snitthastighet, vilken låg klart över de uppsatta tävlingsreglerna.

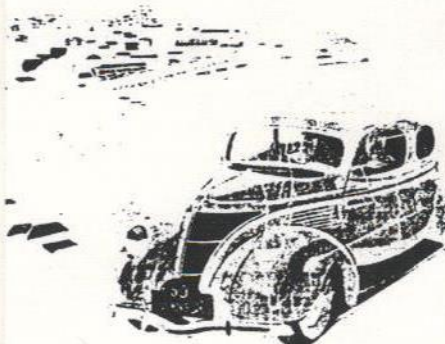
Nu blev det i stället "flå-körning" mellan kontrollerna för att ha stora tidsmarginaler mellan kontrollerna.

Först till färjestället vid Ångermanälven (Hornö färja) kom Davis med sin stora Wolseley kl. 15.56. Sex minuter senare, som nionde bil, kom Leslie Innes i Rileyn. Högsta medelhastighet hade hållits av svensken Falkenberg i en Oldsmobile, som hållit 76 km/tim. i snitt. I Hudiksvall var dansken Lauritzen först i en Terraplane kl. 22.37, nio minuter före Innes som nu låg åtta.

När deltagarna kom till Stockholm tidigt på onsdagsmorgonen förplägs de med smörgåsbord och varm buljong av KAK. I *Dagens Nyheter* av den 27/1 1937 ses några herrar i rutiga tweedkavajer i livligt samspråk runt ett av frukostborden, nämligen besättningarna på Riley- och Frazer-Nash-ekipagen. Eljest var inte ens *Svensk Motortidning* intresserad av att ta in bilder på de deltagande bilarna, undantagandes någon enstaka bild av ett svenskt ekipage.

Nästa kontroll låg i Linköping, dit de flesta kom vid 11-12 tiden och då fick lunch på Frimurarhotellet. Eftermiddagen och kvällen gick åt för att ta sig ned till Helsingborg. Först dit var Scott i sin H.R.G. kl. 20.40, följd av Molander tjugo minuter senare. Något senare kom Innes, ty han lämnade Sverige med den färja som gick kl. 22.10. Femton av umefararna medföljde denna tur till Helsingör, för färd vidare genom Danmark ned mot målet.

16^e RALLYE AUTOMOBIL JANVIER 1937



MONTE-CARLO

Efter de avslutande accelerations- och bromsproven i Monte Carlo visade det sig att damklassen hade vunnits av Greta Molander. Etta och tvåa blev eljest en Delahaye och en Talbot, ekipage som bägge startat från Stavanger. I 1.500 cc-klassen vann en italienare på Fiat, följd av en holländsk duo som startat från Umeå i en Hillman och med Leslie Innes på en mycket förtjänstfull tredjeplats med sin Riley. För Verner Hansson slutade rallyt med en kollision i Lyon och han fick ta tåget till kasinostaden vid Medelhavet.

Detta års Monte Carlo-rally blev också

det sista i vilket någon Riley deltog före andra världskriget. Fabriken hade redan dragit ned på tävlandet av ekonomiska skäl och året därpå, 1938, kom att bli ett ödesår för familjen Rileys fabrik.

* * *

Källor och litteratur:

Dagens Nyheter 1932-1937
Svensk Motortidning 1932-1937
Västernorrlands Allehanda 1932-1937

Birmingham, A. T., The production and competition history of the pre-1939 Riley motor cars. 2. uppl. 1974.

Robson, Graham, Riley sports cars 1928-1938. 1986.

Styles, David G., Sporting Rileys: the forgotten champions. 1988.

Rileyvagnar som startat från Umeå i Monte Carlo-rallyt:

1932

Victor Leverett, Alpine Tourer 12/6 (experiment-motor)VC9899
George Dennison

1933

George Dennison, Alpine Trial Gamecock 6/14 hp, GY62
Mrs. Raymond Gough, Falcon 9 hp KV 2942

1934

T. C. Griffiths, Gamecock 9 hp
Mrs. Stanton, Kestrel 6/12 hp
Dorothy Champney, Kestrel 9 hp

1935

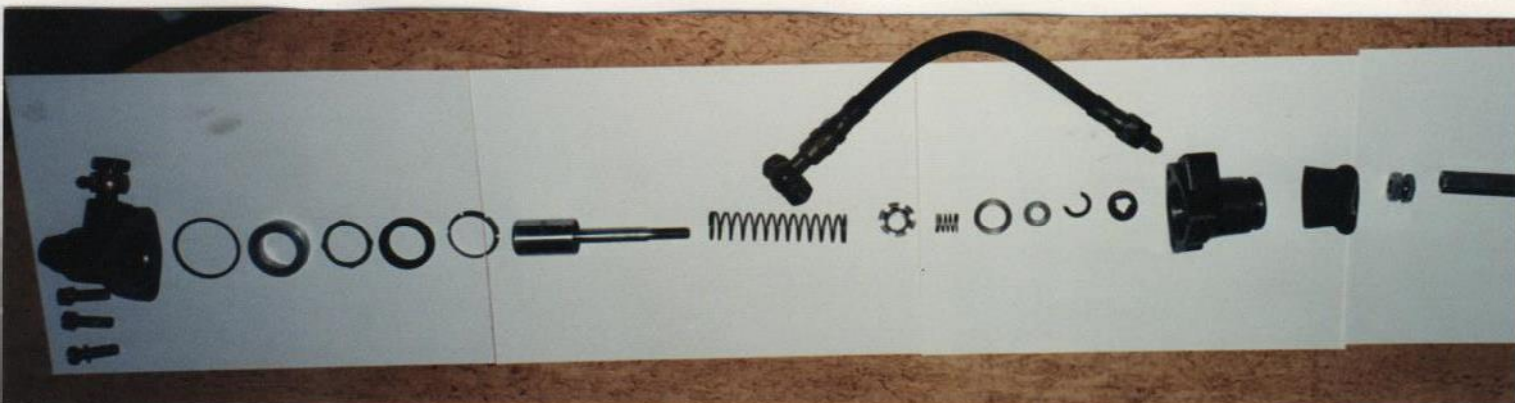
T. C. Griffiths, MPH, KV 9477
Jack Hobbs, MPH, KV 9763

1936

Inga startande från Umeå

1937

W. Leslie Innes, Sprite CDU 63



Vid renoveringen av sin RMC Roadster tog redaktören isär huvudbromscylindern. Och se så många delar som rymdes däri!!

1998 års Rileymöte Första dagen

av Ronald Pfändtner

I år var platsen Uppsala med omnejd för vårt sommarrally. Värddar var Åsa och Erik som verkligen hade lyckats med allting in i minsta detalj.

Samling i Engelska Parken (var annars!) där flanörer kunde njuta av ett imponerande urval av Rileybilar. Åsa och Erik med för dagen sin Drophead. Håkan Wikström med familj kom med inte mindre än två bilar där hustrun Ingrid körde den nyinkaffade, mycket vackra, 12/4 Kestreln och Håkan själv körde sin trogna Lynx.

Dök upp gjorde också Christer Ahlin som tillsammans med brodern Per kom i var sin Riley, en RM Drophead och en RM Roadster. Paret Gustavsson kom ända från Göteborg i sin fina 4/68.

Riley Elf är en är ett skyggt väsen, men just denna dag kunde vi beundra Karl Lundins blå lilla älva.

Anders Muhr, som väl aldrig missat ett Rileymöte, kom sin vana trogen i den fina

svarta 2½ litre Saloonen. Torsten Grönvall och Per Lindson med fruar var på plats. Torsten med sin RMA medan Lindsons åkte i bil av annat brittiskt fabrikat då deras RM ännu inte är helt "fit for fight".

Sten Eriksson kom i fin vinröd RMB med svarta skärmar och själv kom jag och familjen i den nyinköpta 9 Kestreln. I vimlet syntes också Peter Ottosson, Christer Åhman och Kevin Gilmartin.

Årsmötet leddes snabbt och effektivt av vår ordförande Erik Hamberg som dess-

flåsade av vitterhet och tradition.

Ut och iväg på rallyslingan, med lunchstopp vid Linnés Hammarby. Fortsatt färd genom vacker gammal kulturbygd. Kluriga frågor och svårt manöverprov. Via Gamla Uppsala, målgång vid Ulva Kvarn. En mycket fin rallyslinga där de enda missödena var en läckande kylarslang på Lars Gustavssons 4/68 och att artikelförfattaren höll på att tappa bagageluckan på sin Kestrel. På Ulva Kvarn fanns mycket att se på; hantverk av alla tänkbara slag, levande musik, café m.m.



Lunchstopp på Linnés Hammarby.

utom fick förnyat förtroende. Möteslokalen var ingen mindre än Carolina Redeviva, universitetsbiblioteket som inte endast andades, utan formligen

Rallyt vanns av Håkan Wikström, och undertecknad, som inte hade en oäven placering, fann till sin lycka att de flaskor Real Ale som tidigt spanats in, ännu stod kvar på prisbordet.

På kvällen var det middag hemma hos Åsa och Erik. Trevlig samvaro och god mat! Detta blev en fin avslutning på en mycket lyckad dag. Tack Åsa och Erik för ett fint arrangemang och för att vi fick vara hos er i ert vackra hem.

Vi i Västerås för hem på kvällen men för de som stannade till söndagen väntade fler spännande aktiviteter.



Samling vid Ulva Kvarn

1998 års Rileymöte Andra dagen

av Per Lindson

Många av dem som var med under första dagen deltog inte i söndagens utflykt med ångtåg. De missade en mycket trevlig utflykt!

Vi var tio som samlades på Uppsala östra station vid tiotiden på förmiddagen; Åsa, Erik, Cecilia, Eriks mamma Ulla, Lars Gustavsson och hans hustru, och undertecknad med hustru Karin. Där dök även Bertil Sandgren upp i sällskap med sonen Erik, vilka ej haft tillfälle att vara med på lördagen. Vi embarkerade tåget till taktfasta toner från den traditionella orkestern, som dagen till ära befann sig i en av tågets öppna vagnar tack vare att det var säsongspremiär denna dag.

Det vackra ånglokomotivet "Tor", som är Uppsala-Lenna Jernvägs näst största lokomotiv, tuffade mot Marielund. Det gick inte fort, men dunket från sken-skarvarna, röken från loket och ljudet från ångvisslan skapade en atmosfär som inte går att beskriva - den måste upplevas!

Väl framme i Marielund hade vädrets makter bestämt att det skulle det regna. Den goda stämningen i vårt lilla Riley-sällskap lät sig icke påverkades. Efter att ha fikar i och utanför stationshuset vidtog en promenad i det idylliska samhället med sekelskiftesatmosfär.

Återfärden anträdde vid halvett tiden, och vi kunde se fram emot ytterligare ca tre kvarts nostalgitripp tillbaka till Uppsala Ö.

Ett trevligt inslag under resan var konduktörerna, som, tidsenligt klädda, ropade ut stationernas namn på sin väg genom tåget. Naturligtvis klipptes även biljetterna, som var av den rätta storleken och kvaliteten, som man minns så väl från 40- och 50-talets tågresor.

Efter att ha stigit av tåget vid Uppsala Ö, återstod bara en korta promenaden åter Salagatan, där bilarna stått parkerade sedan lördagen.

Tack Åsa och Erik för ett trevligt och välarrangerat Rileymöte!



Karl Lundins Riley Elf från 1962. Kunde man tro det - en 36 år gammal bil...



Lars Gustavssons 4/68 av 1959 års modell. Fyrtio år nästa år. Wow!



Rileyregistrets kassörs, Torsten Grönvall, RMA från 1949.
En 50 år gammal bil - det bär respekt med sig.

Att välja motorolja

Det kanske viktigaste i skötseln av en bil är att använda fullgoda smörjmedel och inte slarva med oljebyten och rundsmörjning. Slarvar man med detta, så straffar det sig så småningom, med dyra reparationer som följd.

Äldre bilar behöver tjockare oljor än dagens bilar och Riley är inget undantag. Därför är det lämpligt att köra sin Riley från 1930-talet eller av RM-modeller på en multigrade olja med viskositeten 15W/50 eller 20W/50 (samliga förordar ännu tjockare olja för de riktigt gamla fordonen; kontrollera för säkerhets skull instruktionsboken).

Castrol och Duckhams hör till de oljor som gärna används av veteranbilsägare. Tyvärr är det många gånger svårt att hitta Duckhams oljor, men eftersom jag fått flera frågor från medlemmar om var den finns att köpa, så tog jag kontakt med leverantören, AB Enterprise i Malmö, och fick en förteckning över återförsäljare över hela landet (*bifogas detta nr av Rileybladet*). Förteckningen sammanställdes i mars 1997, så någon garanti för att alla uppgifter fortfarande stämmer finns det inte.

Erik Hamberg

P.S. Läs även om olja i Rileybladet 3/89

Två annonser ur The Automobile, May 1998

Barrie A. Gillies, Bradfield, Berks.

- Riley 9 Monaco, 1931
- Amilcar Riley, 1927
- Riley 6 cyl tourer, 1928
- Riley Gamecock, 1933
- Riley Brooklands "look-alike" 34
- Riley 12/4 Special, 1936
- Riley TT Sprite, 1935
- Riley Ulster Imp

Orchid Cars, Amesbury, Wiltshire

- Riley 9 Lynx, 1934, £ 9.500
- Riley 9 Lincock, 1934, £ 5.250
- RME, 1954, £ 4.600
- RMA, 1951, £ 5.250
- Riley 9 Brooklands
- Riley Barrel Tourer, 1925, £ 8.350
- Riley Brooklands, £ 35.000



Ovan, två bilder från Sofiero Slott Rally den 14 juni. Ingvar Perssons RMD och redaktörens RMA deltog. De båda vagnarna stod uppställda på Sofieros stora gräsplan, glänste i solskenet och väckte vederbörligt stor beundran. Den undre bilden visar bilarna i Vikens hamn dit en av kontrollerna var förlagd.



Bornholms Automobilmuseum i Aakirkeby är en privat samling om ett 50-tal bilar plus motorcyklar och annan motor memorabilia. En RMA står där också (chassinummer 40 S 18075) som tidigare gått på Jylland. Bilen var i fint skick men Butler-lamporna var utbytta mot modernare grejor. Bilen är, som syns, vänsterstyrd.

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda April/May 1998

Artiklar

Body repair manual: The rear window frame & shelf incl. rear roof mesh and body edge

Body repair manual: The "A" posts, top & bottom screen rails incl. repairs to the windscreen surround and scuttle

Buying casually

Steering wheels with plastic fatigue

Till salu

RMF, 1952, £ 500

RME, 1954, £ 1.500

RME, 1954, £ 7.995

RMB, 1950, £ 6.750

Falcon 12/4, 1936, £ 3.500

RMA, 1950, £ 700

RMB, 1951, £ 13.000

R. Memoranda June 1998

Artiklar

Rear leaf springs - back to first principles

RM 5 speed conversion

The Big Four engine

Body repair manual: Replacing the boot floor incl. the spare wheel carrier

Body repair manual: Rear wheel arches incl. the wing fixing flange

Body repair manual: body cille reinforcement plate

Rear lights

Till salu

RME, 1953, £ 8.500

Falcon 12/4, 1936, £ 3.500

RMA, 1948, £ 3.800

RMC (roadster), 1951, £ 9.500

RMC (roadster), 1949, £ 12.500

RMC (roadster), 1949, £ 16.500

RMC (roadster), 1949, £ 18.500

RMB, 1948, £ 2.500

RMA, 1947, £ 4.750

RMB, 1951, £ 10.000

RMA, 1950, £ 3.500

R. Memoranda July 1998

Artiklar

Overseas too for Magnificent Motoring

Body repair manual: The Boot Aperture Lip

Body repair manual: Cant rails and trafficator blocks incl packing, roof corner ply and corner fillets

Body repair manual: differential doodling

Technical topics: More on Steering wheels

Till salu

RMA, 1948, £ 4.500

RME, 1954, £ 8.000

RME, 1953, £ 7.000

RME, 1954, £ 3.995

RMC (roadster), 1950, £ 5.000

RMB, 1952, £ 8.000

RMA, 1951, £ 1.200

RME, 1955, £ 600

Falcon 12/4, 1936, £ 3.500

Säljes

Riley delar till salu (Danmark):

Nine motor 5.500

Silent 3rd gearbox 5.500

Silent 3rd remote 6.500

Helical gearbox 6 cyl. 8.000

14/6 crankshaft, flywheel,

dampner and housing, triple

and single inlet manifold 4.000

Scintilla magneto 4 cyl.

Scintilla magneto 6 cyl.

Claude Teisen-Simony

Ved Grensen 19

DK-2000 Fredriksberg

Fax 00945 38 792 796

Tel 00945 38 792 794



Växellåds- och bakaxelolja 85W/140

(Shell Spirax AX) säljes direkt från

fat. Pris: 30 kr/liter. Detta är olja som

är tillräckligt tjock för bl. a. RM-

vagnar och äldre Rileymodeller som

inte har hypoidbakaxel. Vanlig

bakaxelolja (85W/90) är ju som regel

för tunn för gamla bilar.

Erik Hamberg

tel. 018-12 82 83

Övrigt

Bifogas till detta nummer av Rileybladet:

- medlemsförteckning

- formulär till MHRFs annonstidning

- lista över återförs. av Duckhams oljor

- protokoll från klubbens styrelsemöte 3/5



I nästa nummer av Rileybladet rapport-

erar vi från *The Centenary of the Riley*

Car i Gaydon, Warwickshire, den 11 &

12 juli där fyra svenska ekipage deltog.



Nya medlemmar

238 Åsa Henningsson
Salagatan 41 A, 2 tr.
753 26 UPPSALA
tel. 018-12 82 83

239 LarsGöran Itskowitz
Fullriggaregatan 12 B
421 74 VÄSTRA FRÖLUNDA

240 Christer Åhman
Skeberga
747 94 ALUNDA
tel. 0174-134 11

241 Lars Jonsson
Skickja 1902
830 30 LIT
tel. 0642-600 13

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg

Salagatan 41 A

753 26 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Norra Stranden 16, Domsten

255 91 HELSINGBORG

Tel. 042-927 76

Mobil. 0708-67 66 60

Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom

medlemskap i Svenska

Rileyregistret. Medlemskap kostar

100 kr för 1998. Beloppet insättes på

postgirokonto 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The

Riley R.M. Club, The Riley Motor

Club, Riley Club Holland, Riley

Club Schweiz, The Riley Motor Club

NSW, The Riley Motor Club of

Western Australia, The British

Automobile Club of Sweden.