



RILEYBLADET

Nummer 4, 2009

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 31



Stjärna eller statist - Rileys på vita duken

Internet Movie Cars Database, 189 bilmärken på film. Klickar man på Riley finns det 86 framträdanden i olika filmer.

Ovan en Riley Roadster i den engelska filmen Jinnah från 1998 som handlar om grundaren av det moderna Pakistan med Christopher Lee som Mohammed Ali Jinnah. Christopher Lee är annars mest känd för roller som Dracula, Frankensteins monster, Vampyren, Mumien m. fl. fula gubbar.

Se själv: www.imcdb.org



1959 Riley 4/Sixty Eight i
"Släpp fångarne loss, det är vår" 1975



1934 Riley Nine Lynx in "Poirot"



Riley RMA i "Blowup" 1966



1933 Riley 12/6 Kestrel i "Foyle's War"



1946 RM Riley i "I rök och dans" 1954



1932 Riley 9 hp Monaco i
"Eye of the Needle" 1981



1950 RM Riley i "Miss Marple"

Sommarmöte i Skåne Nordväst 2010

Preliminärt program

Fredag 11 juni

em Samling Hemmeslövs herrgård,
15.00 Besök på MMF ateljén
Liten vandring runt i Båstad
19.00 Cocktails
19.30 Middag åtföljt av samkväm

Lördag 12 juni

08.00 Frukost
09.00 Rileykortge: Båstad-Norrvikens
Trädgårdar-Kattvik-Hovs Hallar
11.00 Besök Tunnelmuseet, Förslöv
12.30 Lunch Åkagårdens Golfklubb
13.30 Rileykortge: Runt Skäldervi-
ken-Farhult-Jonstorp-Skäret-
Arild-Mölle-Kullaberg-Kullens
Fyr.
17.00 Check in Brunnby Gård
17.30 Årsmöte
17.30 Promenad till Nimis. Unik trä
skulptur av Lars Vilks vid Kulla-
bergs strand.
19.30 Middag

Söndag 13 juni

09.30 Avfärd från Brunnby
10.00 Beredskapsmuseet i Djuramossa
11.30 Museet Teknik på Farfars tid
13.30 Avslutningslunch Pålsjö krog

Hemmeslövs herrgård

www.hemmeslovsherrgard.se

Per person i dubbelrum inkl. middag
och frukost 895:-

Per person i enkelrum inkl. middag och
frukost 1090:-

Brunnby Gård

www.brunnbygard.se

Per person i dubbelrum inkl. middag
och frukost 865:-

Per person i enkelrum inkl. middag och
frukost 1340:-

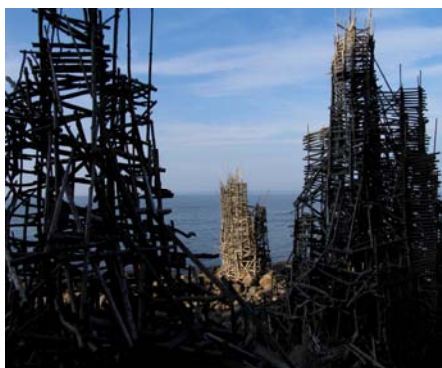
Red sköter bokning av rum och ber del-
tagarna vara vänliga och anmäla sig så
fort som möjligt men senast 1 april till:

Anders Lindner

Tel. 0431-45 22 22, 070-14 14 551

anders.lindner@ektv.nu

Hotellen och middagarna betalar delta-
garna själva vid utcheckningen. Diverse
inträden och två luncher, totalt 300:-/per
person betalas in till pg 156 59 86-5
i samband med anmälan. Glöm inte
skriva vem/vilka det avser.



Nimis



Brunnby gård



Tunnelmuseet



Hemmeslövs herrgård



Mölle by the sea



Hovs hallar



Kullens fyr



Kullaberg



Teknik på farfars tid



Pålsjö krog

Höstmöte i Södermanland

Så var det dax för det årliga höstmötet med Rileyregistret. Solen i dur och Rileyn i moll då det visade sig att flottören i förgasaren hade hängt sig. Men efter en rengöring var allt klart för start med BTB 153 ifrån Örebro mot Fiskeboda restaurang. Vid Fiskeboda båthamn möttes vi av Torsten Grönvall i sin gulsvarta Riley och efter honom Per Lindson i sin fina Jaguar. Vi hade redan passerat restaurangen men vände om så vi kom rätt till slut. Där väntade Ronald och Monica i sin rödsvarta Kestrel. Erik, Åsa och Cecilia liksom Eddie Lidholm hade valt sina vardagsbilar.



Mötte upp gjorde Ingvar Persson i modern bil då färden var lång och tiden kort. Paret Sandberg kom i sin Jaguar. Vi intog alla en god lunch med en fin utsikt över en nästan spegelplank Hjälmaren.

Färden fortsatte mot Julita och äppelmarknaden där man kunde få sin frukt sortbestämd och lukta, känna och se på ca 300 olika sorters äpplen och päron.

Parallellt pågick en utställning om råttfällor där man kunde få se hur råttor fångades för ca 4300 år sedan och fram till modern tid.

Försäljning av växter, hantverk och matprodukter fanns tillhanda.



Stora Sundby, inte helt olikt en maharadjas paltats

Fri entré för alla som tog med en äppelpaj till äppelpaj-tävlingen vilket vi alla hade missat. Efter vandringen på egen hand samlades vi vid Cafe Julita Skans för att njuta av lite fika i höstsolen med sjön Öljaren i blickfånget.

Ronald och Monica ledde karavanen vidare mot Stora Sundby slott på små fina vägar som bitvis gick genom rena trollskogen.

Efter den traditionella uppställningen av fordonen vandrade vi gemensamt genom den fina slottsparken mot det som såg ut som ett riktigt sagoslott. Slottet har fyra torn ett för varje årstid och tolv spiror, lika många som årets månader, 52 rum lika många som årets veckor och 365 fönster lika många som årets dagar.

Den 1 maj är den enda dagen på året som slottet visas inifrån men har ni vägar förbi rekommendera ett besök ändå.

Tack Erik och Åsa för en trevlig anordnad hösträff.

Lasse och Marie Söderqvist



Kort om BTB 153 - RME 21243

Bilen är en Riley Saloon 1½ litre årsmodell 1953. Min farfar Nisse köpte bilen 1953 av bilfirman G Lundborg AB i Örebro. Bilen användes som bruksbil och farfar åkte ofta på vägarna mellan Ullersäter i Närke och Västan Hede i södra Dalarna. Som barn åkte jag gärna med farfar i bilen och jag minns så väl den speciella doften av läder som finns kvar än idag.

När farfar gick bort 1973 blev bilen stående fram till slutet av 70-talet då pappa Bo med hjälp av min man Lasse satte fart på den. I början av 80-talet åkte pappa, mamma tillsammans med Hugo och Maj Josefsson till England med den. På vägen hem ca 1 km ifrån hemmagaraget ville den inte längre då ett trasigt vevstakslager satte stopp för vidare färd.

Efter ett par års vila och motorrenovering var den åter på vägen igen. Så småningom tyckte pappa att det var dax för nästa generation att ta över.

Idag används den till utflykter, små semesterurer och inte minst till trevliga Rileyträffar.

Marie Söderqvist

När kommer annonsmagasinet?

Hela tiden eller inte alls beroende på hur man ser det. Den tryckta varianten, papperstidningen kommer inte fler gånger. För många anser att papperstidningar hör till det förgångna. Märkligt egentligen i en hobby där vi vurmar för det som varit och för gammal teknik! En minskad upplaga gör att det inte går att få lika många företagsannonser som tidigare vilket höjer kostanden för klubbarna. Den goda nyheten är att vi finns på vår nya hemsida www.veteranmagasinet.se och där kan alla som förut annonserat i Annonssbladet lägga in an-

nonser löpande under hela året. Tills vidare ser hemsidan ut som tidigare när vi lagt ut tidningsannonserna, men vi arbetar på en förbättrad upplaga med enklare inläggning och betalning samt med mycket bättre sökmöjligheter. Det kommer också bland annat att finnas nyhetstext och en kalender med evenemang samt en möjlighet för klubbar att informera om medlemskap.

Jag hoppas att klubben vill informera medlemmarna om denna förändring. Som tack för hjälpen får klubben en sida

på www.veteranmagasinet.se med plats för text, bilder och en hänvisning till klubbens hemsida. Några klubbar har redan lagt upp sin information där.

Hälsningar
Gunnar Geijer
Veteranmagasinet
tel 0411-621 47
e-post: veteranmagasinet@ystad.nu



Var skall A-stolparna sitta?

Så har då äntligen montering av karossen påbörjats på min RMA-47. Chassiet står nu vågrätt, i längd och sida, på fyra pallbockar för att inte garagegolvet lutning eller bilens fjädring skall ge fel vid fortsatt montering.

Lägger skivor av 10 mm marinplywood på de tre karossfästen på varje sida som syllarna får vila på. Syllarna är de trädelar i L-form som karossen byggs på.



Mellanlägg på chassifäste

Jag börjar med B-stolparna, stolparna mitt på bilen som dörrarna hänger i. B-stolparnas fästen mot syllarna var svårt rostangripna så nytillverkning var nödvändigt. Med dåligt, gammalt, material som förebild blir det något av en chansning att få fästena på rätt ställe i höjd samt lutning mot stolparna. Jag satte fästena vinkelrätt mot stolparna. Stolparna skruvas fast på syllarna som har en liten urfräsning där B-stolparna skall sitta som gör att stolparna lutar en aning framåt. Nu kan syllarna justeras i sidled till rätt mått (taget vid demontering av gamla karossen). Med den bult som går genom stolpens fäste, syllen, plywooden och karossfästet i chassiet så låses stolpens underdel fast mot chassiet.

Jag hänger på de fyra dörrarna på B-stolparna. Det blir en aning svajigt så jag sätter band mellan höger och vänster stolpar för stagning vart fall i sidled. Framre dörren är tyngre än den bakre så jag stöttar med en träbit. Dörrarna går ihop i underkanterna (ingen spalt mellan dörrbladen). Detta måste justeras nu med tanke på korrekt dörrpassning. Jag väljer att sätta tunn plåt mellan dörr och gångjärn så det blir 3,5 mm mellan dörrbladen.

A-stolparna skruvas fast i de s.k. K-plåtarna som i sin tur skruvas i syllarna. K-plåtarna är välrostade i underkanterna och måste försees med ny plåt i de understa 12 centimetrarna.



Vänster A-stolpe komplett med K-plåt

Mellan de gamla A-stolparna och K-plåtarna satt distanser så jag sågar till nya distanser. Det gick utmärkt att mäta på de gamla A-stolparna och föra över måtten till de nya så att de kom på rätt plats mot K-plåtarna. A-stolparna har nu också kompletterats med ytterligare trädelar, varav den ena i sin form följer dörrens främre nedre rundning.

Så börjar jag att prova mig fram till lämplig placering av en A-stolpe (med påskruvad K-plåt) för att få till en snygg passning mot dörren. Det är inte lätt att veta var rätt läge är. A-stolpen skall ju även kläs med plåt. Utanpå plåten skall låsblecket monteras i rätt läge mot dörrlåset.

Detta ger mig idén att löst lägga plåten på A-stolpen och markera hålen för låsblecket på A-stolpen och sedan provisoriskt montera låsblecket på stolpen. Nu hänger jag på den kompletta A-stolpen (med K-plåt) på dörren via dörrlåset. **Jag har nu fått rätt läge på A-stolpen** mot dörren som skall göra det lätt att öppna och stänga dörren i framtiden.

I princip har jag nu rätt läge för fastskruvning av K-plåten mot syllen. Justerar lite så att stolpen som hänger mot dörren får en jämn spalt mot dörren och fäster K-plåten med fem genomgående skruvar i syllen.

Syllen är på insidan förstärkt med L-formad plåt vid de främre och mittr karossfästena.



Ovanpå främre karossfästet står ett fäste som förenar syllen, K-plåten/A-stolpen med karossfästet. Tre av K-plåtens bultar går genom detta fäste liksom en större bult som går genom A-stolpen.



A-stolparna provisoriskt monterade

På K-plåtarna placeras så den större plåtkonstruktion som avgränsar motorrummet från kupén. Den har en given placering genom hål som matchas mot hål i K-plåtarna. Plåtkonstruktionen skall bakåt nå till A-stolparna och skruvas fast i vindruteramens underdel. **Den når inte dit!!** Det fattas cirka 10-15 mm. Puh...

Det visar sig att de gamla och nya A-stolparna inte har samma form – skillnaden motsvarar tidigare nämnd distans som nu måste tas bort. Lossar allt och tar bort distanserna. Det blir bättre men inte helt bra så nu provar jag fram bättre läge på K-plåtarna och plåtkonstruktionen mot A-stolparna.

Låter den delen av arbetet vila lite och ägnar mig åt centrering av A och B-stolparnas övre delar mot chassiets mitt för att chassiet inte skall luta åt vänster eller höger. Drar ett "murarsnöre" från bakersta tändstiftet till krängningshämmarstaget ovanför bakaxelns mitt (en bult i övre kanten för fastsättning av bakaxelväxel blir min referens). Utgår då (möjligen djävt) från att tändstiften och bakaxelns mitt sitter i fordonets centrumlinje. Hänger så upp ett motsvarande snöre i garagetaket varifrån ett lod får hänga i ett snöre. Genom att låta lo-

RILEYBLADET



Snöre med lod från garagetak till centrumsnöre i bil

det hänga i höjd med B-stolparna kan jag se om det är lika långt från vänster respektive höger B-stolpe till lodlinan (och därmed bilens centrum). Jag fick justera båda stolparna genom att slipa bort lite på syllarna så att stolparna kom

att luta något mer inåt då jag också måste ta hänsyn till totalmättet mellan stolparna.

För enkelhetens skull gjorde jag en tolk med rätt mått som hängdes i stolparnas överkant. Tolken fick en centrummarke-



Tolk för att hålla rätt mått mellan B-stolparna

ring som lätt visade om lodsnöret hängde rätt. På samma sätt mäter jag in A-stolparna, då genom att ha övre vindruteramen liggande på stolparna.

Vidrutorna inramas av A-stolparna och övre resp. undre ramdelar. Dessa övre/undre delar består i sin tur av tre delar som skruvas ihop. Jag provade dessa delar lösa i den omslutande plåtramen och var tvungen att slipa tämligen mycket för att passning en skulle bli bra. Skruvade och limmade delarna som i sin tur skall fästas i A-stolparna när jag är nöjd med arbetet som beskrivits ovan.

Fortsättning följer...

Håkan Lundgren

Notiser

Vår medlem Ingemar Ohlsson i Vellinge avled i våras, 80 år gammal. Ingemar köpte sin Riley Kestrel 1966 av arkitekten Svend Algren i Köpenhamn. En presentation av Ingemars 1935 års 12/4 Kestrel gjordes i Rileybladet 1/1998. Bilen är nu till salu.



I Rileybladet nr 2/2003 fanns en artikel om Peter Kocks Riley Nine Tourer. Bilens kaross sades komma från karossfirma Butlin och red lovade Peter Kock och övriga läsare att ta reda på vem Butlin var. De engelska kontakterna som konsulterades har varit tysta men... på en hemsida för MICMA - Made in Coventry Motoring Association, adress: www.micma.co.uk/the-coach-building-trade, nämns karossfirman J.H. Butlin som låg på All Saints Lane i Coventry. Några ytterligare uppgifter fanns inte.



Rileybladet handlar denna gång en hel del om Indien. Här lite "fakta": Maharadjornas liv var som en saga och mångas intressen kretsade kring diamanter, bilar, sex och jakt. Indiens 560 maharadjor hade i genomsnitt 5,8 fruar, 11 titlar, 9,2 elefanter, 2,8 privata järnvägsvagnar, 3,4 Rolls Royce och sammanlagt dödade de 22,9 tigrar i sitt liv.

Victoria and Albert Museum i London visar utställningen Maharaja: The Splendour of India's Royal Courts 10 October 2009 - 17 January 2010

Rileyn i Målilla som var till salu på Blocket och som nämndes i förra numret, har sålts till Jönköping. Red har inget namn.



Vid Rileyklubbens årsmöte 29 maj i Sala beslöts bl. a. att 1 juli kommer att vara sista dagen för att betala in sin medlemsavgift. Därefter stryks man ur medlemsregistret.



Ett antal fel har insmugit sig i medlemslista som ni fick med förra bladet. Så här ska det vara:

- Mailadress till Håkan Lundgren h.lundgren431405@telia.com
- Sven Paulsson har address Skaveröd 260
- 451 95 Uddevalla
- Per Lindner har address Helmfeltsgatan 7
254 40 Helsingborg
Tel. 042-13 22 18
rileyrmc1950@hotmail.com
- Kevin Gilmartins address gäller inte längre men någon ny är inte känd.



Den amerikanska tecknade serien Rusty Riley publicerades mellan 1948-1959 och förekom i 150 dagstidningar i USA. Den handlade om den föräldralöse kentuckypojken Rusty Riley, hans häst Bright Blaze och hunden Flip. Texterna skrevs av Rod Reed och tecknare var Frank Godwin.

Fler Rostiga Rileys i nästa nummer...

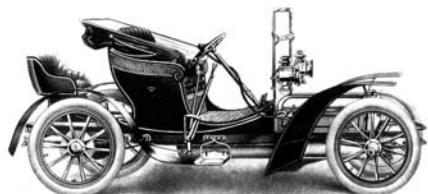


Englands V-åttor

Den kände amerikanske motorjournalisten Karl Ludvigsen, sedan 30 år bosatt i England, har skrivit en artikel i oktobernumret av *The Automobile* med titeln *Englands V-åttor*. Eftersom Riley spelar en roll i detta sammanhang har red över-satt allt som handlar om Riley men redovisar endast summariskt resten av artikeln. Red kände inte till den kände Karl Ludvigsen och gick ut på nätet. Där fanns mycket att läsa om denne man.

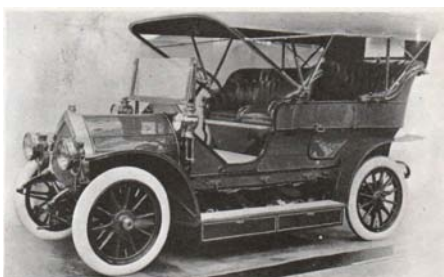
Med början på 20-talet och långt in på 30-talet var den raka åttan motorindustrins primadonna, hon som satt under huven på lyxbilar av alla nationaliteter – inklusive de engelska, om än sparsamt p.g.a. skattereglerna.

Först med en V-8 motor i England var Rolls Royce där Henry Royce utvecklade en 90-graders V-8 på 3593cc. Totalt fem-sex motorer byggdes 1906 innan företagets vd Claude Johnson satte stopp och införde firmans kloka en-modells policy. Några överlevande V-åttor känner man inte till men RR-fantaster hoppas fortfarande på att finna en i det där berömda skjuet längst ner i någon igen-växt trädgård.



1905 Rolls-Royce V-8 Landaulette

Nästa engelska försök med en V-8 kom från firma Adams i Bedford. År 1907 tillverkade de en handfull bilar med en V-8 där man utgick från en fransk Antoinette motor på 7,3 liter.



1906 Adams 35/40 V-8 tourer

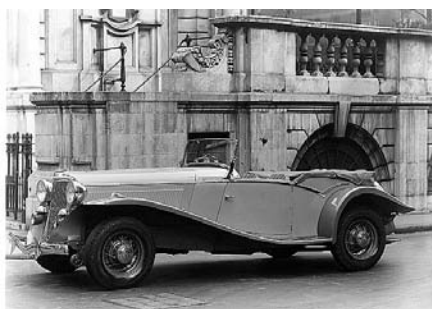
Nästa V-8 kom inte förrän efter första världskriget och då från Guy Motors i Wolverhampton tillverkare av bussar, lastbilar och flygmotorer. Ägare var Sidney Guy, f.d. fabrikschef på Sunbeam. Han anställde Hugh Rose, även han från Sunbeam, för att utveckla en limou-



1920 Guy 20 hp V-8 tourer

sine främst att användas av hyrverk. Motorn skulle ha liten cylinderdiameter och lång slaglängd för att minimera skattetrycket. Det blev en V-8 med måtten 72x125mm och på 4072cc. Endast två dussin Guy Eight byggdes mellan 1920 och 1924.

På 30-talet var det framför allt Ford som stod för V-8 utbudet baserat på den amerikanska V-8 Forden som kom 1932. Den engelska V-8 var först på 3,6 liter men 1937 kom en V-8 på 2,2 liter. Dessa lätta och livliga motorer blev en väl-signelse för uddamärken som Jensen, Betten, Leidart och Allard.



1935 Jensen med Ford V-8 motor

Innan MG gick upp i Nuffieldgruppen 1935 hade man planerat en V-8 för att ta upp kampen med Rolls-tillverkade Bentley. Stora MG vagnar kom men då i form av raka sexor från Nuffieldgruppens bygglåda.

Det föll på Rileys lott att hösten 1935 introducera den första engelsk-utvecklade V-åttan på 30-talet. Rileys ingenjör Hugh Rose (han som utvecklade Guy V-8) utgick ifrån den populära

och framgångsrika Riley Nine motorn med måtten 60,3x95,3mm och byggde en 90-graders V-8 på 2,2 liter med många delar från Nine motorn. Det Rileykoncept som Rose följde med snedställda toppventiler styrda av vipparmar och korta stöstångar krävde tre kamaxlar i V-åttan, en i mitten för insugnings-ventilerna och två på sidorna för utblåset. Vevaxeln var trelagrad och med påskruvade motvikter för att klara fyra slängar i 90 graders vinkel. Motorn döptes till 8/90, eller på Rileyvis "Eight Ninety" och sattes i en bredare ram som fick Six-light Adelphi och Kestrel Sa-



1937 Riley Eight Ninety Adelphi

loon karosser. Nya V-åttan testkördes 1937. *The Autocar* skriver: "Såsom är fallet med alla Rileymotorer finns en stark tendens att vilja varva, och ju högre man varvar denna V-8 desto behagligare blir den ända till gränsen där normalt ventilklopper uppstår vid 5200 varv på varvräknaren. Sällan levererar en bil sin maxfart 79 mph (127 km/tim) så smärtfritt, så obehindrat vid strax över 5000 varv – den går som en symaskin."

"Vid 1500 varv", fortsätter *The Autocar*, "är vridmomentet speciellt bra och bilen får snabbt upp farten. Från 30mph (48 km/tim) och uppåt är accelerationen i högsta och tredje växeln densamma som vid lägre farter". Dessa intryck av prestandan hos en bil som väger 3500 lbs (1590 kg) bekräftar 8/90:ans angivna effekt på 80 bhp vid 4500 varv vilket var väldigt bra för en så pass liten motor. Att V-åttan är fäst i vibrationsdämpare av gummi gör inte saken sämre. Till ett pris av £450 på en konkurrensutsatt marknad och med hög bränsleförbrukning blev 8/90 en flopp och endast 27 vagnar tillverkades.

Utan att avskräckas av vändorna över 8/90 beslöt sig Victor Riley för att investera i ett lyxbilsprojekt med sikte på att utmana Rolls-Royce. Han ställde Rileys företags resurser till förfogande för

RILEYBLADET



1938 Autovia V-8 Arthur Mulliner Saloon

Foto Richard Newton, ur *The Golden Age of the Riley Motorcar 1926-1938*

utvecklingen av den nya bilen men det skulle vara ett separat bolag med egen verkstad i Coventry. Eftersom Hugh Rose hade lämnat firman anlätade Riley Charles Marie van Eugen för att utveckla Autovia som den kom att heta. Van Eugen hade arbetat på Lea Francis från 1923 till 1935 och utvecklat många av de modeller som givit märket dess anseende.

Enligt Bill Boddy hade Victor Riley sagt till van Eugen att "vi har en motor, utveckla den" och refererade till 8/90:an. Men van Eugen ansåg att den motorn var alldeles för liten för en lyxbil och började om från början med att utveckla sin V-8. Han tog dock fasta på en sak hos 8/90 nämligen slaglängden på 95,3mm men ökade cylinderdiametern till 69mm efter 1,5 litersmotorn i Riley Falcon. Sålunda blev motorvolymen 2849cc vilket egentligen inte var så mycket för en bil med sikte på lyxbilslika. Effekten måste därför bli något alldeles extra.

Van Eugen behöll även 8/90 lösningen med tre kugghjulsdrivna kamaxlar och motvikter som skruvades på. För att få bra balans gjordes motvikterna av bly i.s.f. som tidigare bronskapslat bly. Varje cylinderrad hade en egen Zenith 36 VI-2 förgasare, luftfilter, grenrör och vattenpump. Tändningen däremot skötes av en stycken Scintilla Vertex. Van Eugen byggde tre prototyper av motorn och testkörde. Autovia V-8 levererade 97-99 bhp vid 4700 varv – just under det magiska tresiffriga talet.

Charles van Eugen ansvarade själv för alla delar av projektet inkl. fabrikslayout, verktygsmaskiner och bilens chassidesign och han visade sin första Autovia vid Riley Motor Clubs Concours d'Elegance i Ramsgate i juli 1936 och vann pris. Så här skriver AT Birmingham om händelsen i sin bok. "I slutet av året fick vi förklaringen på den mystiska närvaron av en Rileyliknande bil vid namn Autovia vid Concoursen i Ramsgate. Då tillkännagav företagsledningen för Autovia Cars Ltd. med Victor Riley i styrelsen att tillverkningen av en ny stor bilmodell skulle påbörjas i Midland Road fabriken i Coventry".

Den egentliga tillverkningen började 1937 och just som van Eugen fått ordning på grejorna och byggt ca 50 bilar gick Riley (Coventry) Ltd. i konkurs, och även Autoviatillverkningen avbröts. "Van Eugen blev naturligtvis förkrossad" skrev Bill Boddy. Ännu en engelsk V-8 hade gjort sin skapare besviken.



En 1939 års Raymond Mays Drophead Coupé

Samtidigt, snett över gatan, chansade Coventrymärket Standard på en V-8. År 1936 presenterade man sin "Flying Vee-Eight Twenty" som liksom Riley var uppbyggd av delar av en redan existerande fyra. Resultatet blev en långslagig (63.5x106mm) åtta på 2686cc. Inte många bilintresserade förare var villiga att betala £349 för en Standard V-8 speciellt med tanke på den höga skatten i förhållande till det trånga kupéutrymmet. Ca 200 bilar såldes innan produktionen upphörde.



1936 Flying Standard Vee Eight Twenty

Nu trädde en man fram och köpte resterande Standard V-8 motorer i lager i avsikt att bygga en egen sportig bil. Det var Raymond Mays, känd racerförare, mannen bakom The White Riley och mannen som tog initiativet till märket ERA (English Racing Automobile) baserad på Rileymotorer. Mays hade tänkt kalla den nya bilen ERA men det fick han inte för ERAs finansiella uppbackare Humphrey Cook. Sålunda kom bilen att heta något så originellt som "Raymond Mays". Den kom ut på marknaden i april 1939 med en prislapp på £495. Fem bilar hann man tillverka innan kriget bröt ut i september. En intressant försök fick ett abrupt slut.

Red redigerade och översatte

Clutch eksplosjon i Riley Lincock 6/12

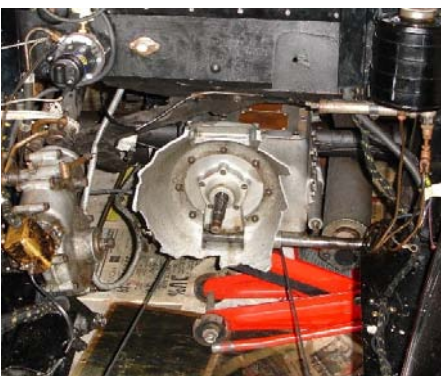
Fro to år siden, like etter at vi hadde solgt vår RMF tilbake til England hadde Tor Ole et dramatisk uhell med sin Lincock hvor sentrifugalclutchen eksploderte.

Denne clutchen er av første type som ikke fikk den beste mottakelse. Slik fulgte i rask rekkefølge type to og tre. Type to er anerkjent som å være den beste.

Ulykken skjedde i en hastighet på ca. 100 km/t og med en kraftig smadrende lyd. Trefliser sprutet fra knuste gulvbord og noe tungt landet på Tor Ole's fot. Bremsene sviktet, men handbremsen var intakt. Det tok noen hundre meter før bilen stoppet.

Etter å ha brakt bilen i garasjen kunne vi konstatere at clutchen var totalhavarert. Et av loddene (governors) hadde slitt av festet i clutchen sin glidedel (sliding member) og rotert med svinghjulet i ca. 4000 o/m. Dette forårsaket at clutch huset (bellhousing) ble pulverisert. Loddet hadde til slutt slitt seg løs og gått som et prosjektil gjennom gulvbordene.

Pedal arrangementet som er knyttet til clutch huset hang i løse luften slik at bremsene sviktet. Også startermotoren hadde fått sitt, bendix huset var smadret og akslingen bøyd.



Vi innså at det ville bli en stor utfordring å få bilen tilbake på veien igjen og tok øyeblikkelig kontakt med vår gode venn Peter Morrell. Peter og Alice er venner fra lang tid tilbake og ingen er bedre til å finne deler og løsninger.

Clutch huset

Clutch huset (bellhousing) er unikt for 6/12 eller 6/14 og det er ikke mange av disse bilene. Tilsvarende ulykker tidligere har også gjort sitt til å redusere

mulighetene til å finne et brukt clutch hus. Peter tok omgående aksjon og kontaktet flere Riley eiere per e-mail og telefon.

Coventry uken var også rundt hjørnet og han forfattet et oppslag for å påkalle oppmerksomhet på problemet. Respon- sen ble imidlertid ikke annet en sympati med havariet. Dog er det alltid noen som har hatt det verre. Andrew Mortimer fortalte om sin fars Lynx hvor clutch huset og alle gulvbordene ble smadret og kokende kjølevann sprutet i alle retninger.

Motoren bæres som kjent av en gjen- nomgående aksling. Når så clutch huset eksploderte tippet den ned bak. Dette resulterte i at slangene til radiatoren ble slitt av.

Mange telefoner og e-mail senere ga ikke annet resultat enn at to andre ønsket å bli med dersom nytt hus kunne lages til en akseptabel pris. Dette ville bli komplisert og dyrt så vi besluttet heller å bygge om til manuell gearboks dersom en slik dukket opp. Peter fant en som kunne passet, men denne var uten clutch og det var usikkert i hvilken tilstand gearene var. I tillegg måtte vi ha nytt svinghjul etc.. Det så mørkt ut, men Peter hadde holdt litt igjen. Han ønsket ikke å skape utopiske forventninger.

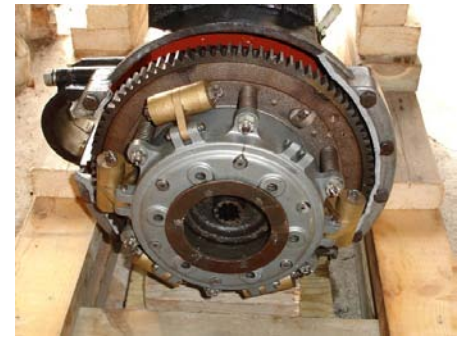
Etter en tid kom det så bekreftelse fra Peter at han hadde funnet det riktige clutch huset. Philip Hill hadde et i reserve og ville hjelpe oss.



Clutch glidedel

En av de seks loddene (governors) hadde slitt av festet i glidedelen (sliding member) og rotert med svinghjulet. Slik hadde clutch huset blitt hamret i stykker og startermotoren ødelagt.

Glidedelen er laget i en versjon av sink-



støp som er kjent for å kunne skjule indre svakheter som forverres med årene og de er nå over 70 år gamle. Vi anså det for risikabelt å montere en brukt gammel del, og besluttet å få lagd en ny i et sikrere materiale.

CNC folk ble kontaktet, men det krevdes et større antall for å kunne oppnå en akseptabel stykk pris. Etter flere vurderinger valgte vi å få maskinert ny del i Almag type H30. Dette er en populær legering godt egnet for maskinering og har høy styrke, stor korrosjonsmotstand og varmebestandig- het.

Peter fikk tak i originale tegninger og søkte så opp en verktøymaker som hadde gjort avanserte jobber tidligere. Steve Hughes kunne ta jobben og viste seg å være den rette person. Han mente at maskineringen burde skje med trange toleranser, for mye klaring kunne akselerere slitasje. Det ble besluttet å følge tegningene til tross for at de var "slightly oversize" sammenlignet med vår originaldel.

Festene i glidedelen ble forsterket og modifisert under maskineringen ved å beholde mer metall i den ytre diameteren. Overraskende ble vekten av den ferdige delen lik vekten av origi- nalen (2kg). På kort tid hadde han gjort en overbevisende jobb.

Drivboltene

Funksjon: De indre friksjonsplatene roterer med senterbossen. Senterbossen sitter på gearboksakselen og drivboltene (driving pins) som roterer pressplatene sitter på svinghjulet. Når så platene presses sammen av glidedelen er motor og gearboks i inngrep.

Clutch type

Clutch type 1 var ikke helt vellykket og ble videreutviklet til type 2 og deretter til type 3 i løpet av kort tid. Type 2 har

RILEYBLADET

senere vist seg å være den beste. Allerede i "Riley Service Bulletin Jan.-Feb.1934" nevnes det at kunder har klagd på at clutchen ikke engasjerer mykt. Så lenge Tor Ole har eid bilen har clutchen vært rykkete (jerky) og hele tre ganger har drivboltene hatt dype kutt og blitt skiftet.



Nye drivbolter

Vi hadde mistanke til herdingen av boltene og Tor Ole gjorde en laboratorietest som viste at platene hadde 385 HV (Vickers) og drivboltene 823 HV. Dette skulle for så vidt være i orden, men dersom herdingen kun er på overflaten kan den være sprø mot mekaniske sjokk. I vårt tilfelle er det sannsynlig at pressplatene slår mot boltene når clutchen griper og at herdingen i overflaten derved kan bryte.

Igen ønsket vi å gå safe ved å finne stål som egnet seg for herding tvers igjennom før det ble lagt på et hardere overflatebelegg. Valget falt på "Orvar Supreme" fra Uddeholm Steel. Dette stålet er velkjent i motorsport og kan herdes igjennom uten å svekkes mot brudd. Vi kjøpte en lengde på 1m med Ø20mm og fikk maskinert 6 bolter. De ble så kjerne herdet til ca. 520 HV og gitt en titan nitrering på overflaten ca.1000 HV.

Startermotor

Dette er et kapittel for seg. Kort fortalt, vi fikk ikke respons på søkingen etter en "ny", men fant til slutt en person i England som reparerte vår svært ødelagte startermotor.



Alle deler på plass

Et halvt år var nå gått og alle ødelagte deler erstattet. Vi kunne begynne monteringen. Våre nye drivbolter syntes en tanke for tight, men etter en natt i fryseren gikk de greit på plass i svinghjulet.



Loddet (governor) som hadde forårsaket elendigheten var ødelagt og vi hadde fått et "nytt" med øyebolt fra Ian Gladstone. Loddet var identisk med vårt ødelagte, men til stor overraskelse var gjengene på øyebolten 4 mm kortere slik at vi måtte få maskinert en ny. Sannsynligvis var Ian's lodd fra en "Nine" hvor svinghjulet er tynnere enn på en "Six".



Glidedelen var maskinert "oversize" som nevnt, slik at det tok mange timer med sliping før den var tilpasset mansjetten på svinghjulet. Alle borer og var plassert med største nøyaktighet.

Etter å ha montert clutchen kunne vi konstatere at den engasjerte villig når vi la trykk på glidedelen og at den koblet fra når trykket opphørte.



Happy end

Det neste var å få enheten motor/clutch/gearboks skrudd sammen, noe som gikk greit. Alt av ledninger, bolter, heise-arrangement og annet var merket og fotografert under demonteringen slik at motorenheten kom på plass uten videre. Det tok så noen uker før Tor Ole kunne avsette en hel weekend pluss noen kvelder for å få på plass alle øvrige detaljer.

12. juni 2008 var så Lincock klar for testkjøring. Stor spenning og lettelse da motoren tente og gav fra seg den kjente Riley brummingen uten ulyder. Tomgang, start, kjøring gjennom alle gear bekreftet at clutchen virket perfekt.

Dette var første gang i Tor Ole sitt eierskap at clutchen var myk uten rykk og napp. Den koblet også fra på tomgang uten videre, Clutchen har virket perfekt også i ettertid og den har vært flittig i bruk.

Moral

Fortvil ikke om det er aldri så galt, belønningen er stor.

Tor Bang Steinsvik

Impen i Wankaner

En av reds absoluta favoritartiklar om gamla bilar är Henrik Vikanders berättelse om indiska maharadjors bilar i Automobilhistoriska Klubbens tidskrift Autohistorica nr 3, 1985.

I inledningen skriver Henrik: "Innan Indien blev självständigt 1947 fanns det politiskt sett två Indien, det brittiska Indien och de Indiska staterna. De senare, över 500 stater, styrdes av maharadjor under engelsmännen.

Med engelsmännen följde industrialismen. Nya seder och bruk togs i anspråk av de indiska härskarna. Man övertrumfade varandra i lyx och luxuösa sedvänjor. Man köpte bilar, den ena lyxigare än den andra. Ungefär 4.000 Rolls-Royce levererades till Indien."

Inför Indiens frigörelse insåg nog de flesta maharadjor att deras liv som varit som en tusenårig saga var all. Maharadjan av Baroda kollapsade gråtande då han satte sin signatur under det papper som tog ifrån honom det land som hans familj kontrollerat sedan början av 1700-talet.

Men det var inte alla maharadjor som frivilligt anslöt sig till de nybildade staterna Indien eller Pakistan. En mobb höll maharadjan av Orissa fången och släppte honom inte förrän han signerade det dokument som innebar att han överlämnade sin prinsstat till Indien.

När frihetens timme slog vid midnatt den 15 augusti 1947 hade alla furstar, utom tre, efterkommit uppmaningen att ansluta sig till Indien eller Pakistan. Men genom övertalning och militärt hot införlivades samtliga 560 furstendömen från Hyderabad, lika stort som Frankrike, till småstater som inte hade större befolkning än 100 invånare.

Det apanage som inflytelserika maharadjor fick efter självständigheten avskaffades av Indira Gandhi 1973. Hon avskaffade också rätten för dem att kalla sig maharadja.

Red som rest en hel del i Indien och även han hittat veteranbilsgömmor där, (se Autohistorica nr 4, 1993) satt en dag och surfade på nätet för att finna information om Indiens första Concours d'Elegance för klassiska bilar som genomfördes veckoslutet 1-2 nov 2008, på The Royal Western India Turf Club i Bombay. På en webbsida om detta evenemang fanns foto av en Riley Imp som dock inte deltog.

Bilden finns även i John Gathercoles bok "The Riley Imp" med informationen att bilen köptes ny 1934 av "kronprinsen" i furstendömet Wankaner, Maharajkumar Shri **Pratapsinhji** Amarsinhji Sahib, Yuvraj Sahib of Wankaner (1907-2007).

Wankaner ligger 50 km norr om staden Rajkot i nuvarande staten Gujarat på Saurashtra-halvön.

Kronprinsens far, Captain His Highness Maharana Raj Shri Sir **Amarsinhji** Sahib, Maharana Raj Sahib of Wankaner (1879-1954) var den siste fursten som härskade i Wankaner fram till Indiens självständighet 1947. Bl a står det om honom att han var mycket intresserad av bilar, flygplan och arkitektur. Sålunda ritade han det palats, Ranjit Vilas Palace, som syns i bakgrunden på fotona nedan. Det byggdes 1907-1914. Palatset skadades vid en jordbävning 26 januari 2001. Idag är det ett lyxhotell med ett bilmuseum som innehåller några av furstens bilar, bl.a. en 1921 års Rolls-Royce Silver Ghost.

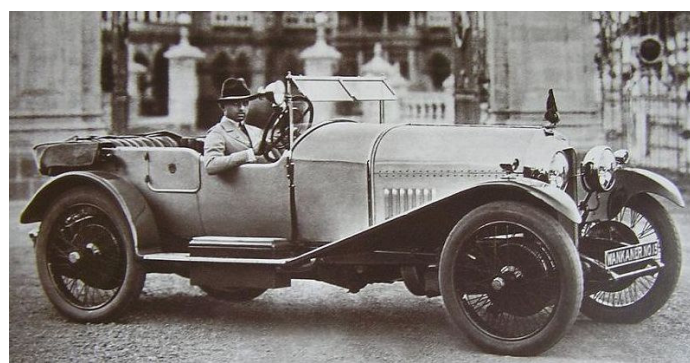
Pratapsinhji fick sin utbildning i England och gick på Cheltenham College och på universitet i Cambridge. När han kom hem till Wankaner blev han finans-



Ranjit Vilas Palace i Wankaner efter jordbävningen 2001



Pratapsinhji i sin Riley Imp 1934 framför palatsets inre grindar



Pratapsinhji i en 3 liters Bentley 1927 utanför palatsets yttre grindar

RILEYBLADET

minister. Han var med om att grunda Cricket Club of India i Bombay, där familjen också hade ett palats. Pratapsinhji ärvde sin fars titlar men kom aldrig att "regera" eftersom den indiska staten 1947 övertog allt styre efter självständigheten. Pratapsinhji dog 2007 vid 100 års ålder.

Impen gick tillbaka till England i början av 50-talet och såldes 1954 av firma Performance Cars till William Ivey-Mollard som i sin tur sålde den till Frank Hawke 1964. Denne korresponderade

med Pratapsinhji som i ett brev sagt att Riley Imp var hans favoritbil men samtidigt var den inte praktisk att köra i Wankaner.

Vår medlem Per-Olov Petersson äger en Imp från 1936 som har ett förflutet i Indien. Enligt Gathercoles bok ska första ägaren vara dottern till en engelsk ambassadör i New Delhi eller Calcutta. Calcutta var huvudstad i Indien fram till 1911 då man bytte till New Delhi. År 1936 var Indien en del av brittiska samväldet och någon ambassadör hade man

nog inte i New Delhi men säkert många höga brittiska ämbetsmän med andra titlar. Bilen ägdes på 50- och 60-talet av Mr Pratap Roy. Kanske samme Pratap Roy som bor i New Delhi och har en Mercedes 640K från 1927.

En annan Riley i Sverige med indisk bakgrund är Per Englund's tidiga RMA vars historia presenteras i Rileybladet nr 4/1996.

Red

Concours d'Elegance i Bombay 2008

Aldrig tidigare har Indien sett en så magnifik samling klassiska bilar. Indiens första Concours d'Elegance anordnades 1-2 nov 2008 på the Royal Turf Club in Bombay och sponsrades av den parisiska juvelerarfirman Cartier. Organisatörerna, bl. a. Hertiginnan av Cornwall's bror, författaren och miljövardaren Mark Shand, valde ut 60 av Indiens mest enastående och historiskt viktiga klassiska bilar för att visas tillsammans.

Domarpanelen bestod av illustra namn i bilsammanhang; bl. a. Prince Michael of Kent, Lord March, Sir Anthony Bamford, Nick Mason och Imran Khan.

Concouren var indelad i fyra kategorier; Vintage Classics, Post-War Classics, Exotic Cars och Roadsters. Dessutom utdelades pris för "Best in show".

Priset för "Best in show" gick till maharadjan av Jodhpur, Duleep Singhji och hans 1939 års Delahaye 135 MS Roads-

ter med kaross av Figoni et Falaschi.

Vinnare i klassen Vintage Classic:

1. 1924 Rolls-Royce 20HP ägd av Shriji Arvind Singhji av Mewar
2. 1935 Rolls-Royce Phantom II Continental ägd av Amir Ali Jet-ha, Mumbai
3. 1930 Lancia Dilambda ägd av Hemant Kumar Ruia, Mumbai

Vinnare i klassen Post-War Classic 1946 till 1959: 1952 Cadillac Series 62 ägd av Diljeet Titus, New Delhi

Vinnare i klassen Roadster/Convertibles 1936 till 1946: 1949 Healey Westland ägd av P P Asher, Mumbai.

Vinnare i klassen Exotic (Special, unique or rebodied cars): 1923 Rolls-Royce 20HP ägd av Dharmaditya Patnaik, Bhubaneswar

Någon Riley syntes inte till på Concours d'Elegance i Bombay 2008. Det närmaste man kan komma en Riley blir en Healey Westland från 1949. För i den sitter en 2½ liters Rileymotor. Se artikel på nästa sida.

Tillbaka till Henrik Vikanders artikel i Autohistorica. Där finns en bild av en trött Delahaye från 1939 med kaross av Figoni et Falaschi. Förste ägare var Nawab Azam Jah, prinsen av Berar.

Enligt nuvarande ägaren maharadjan av Jodhpur importerades endast tre dylika Delahaye 135 till Indien. En av dessa gick till prins Azam Jah av Hyderabad - och det är denna bil.

Red

Concours bilarna kan du se på:
www.team-bhp.com/forum/vintage-cars-classics-india/43398-india-s-first-international-concours-d-elegance-pictures-report-3



Trött Delahaye i Rajasthan 1985. Enligt Henrik hade den anonyme ägaren fått bilen i bröllopsgåva av sin släkting Nawab Azam Jah, prinsen av Berar (1907-1970), son till Nizam av Hyderabad. Nizamen av Hyderabad var vid 30-talets slut en av världens rikaste män.



Samma Delahaye på Concoursen i Bombay 2008. Best in Show. Enligt maharadjan av Jodhpur gick prins Azamjahs bil med tiden till en bilhandlare i Bombay från vilken maharadjan köpte vagnen och lät restaurera den till, ja, concours-skick.

Healey Westland

Som sagt, första pris i Bombayconcourens roadsterklass gick till en Healey Westland. Healey Westland tillverkades i 70 exemplar mellan 1946-50.

Maharadjan av Idar (Idar ett furstendöme i Gujerat inte långt från Wankaner) var mycket intresserad av att flyga och lär ha vunnit en flygtävling mellan maharadjorna. Han kände till firma Westland som byggde flygplan och som efter kriget även tog upp karosstillverkning. Maharadjan skaffade sig sålunda en Healey Westland roadster.

Maharadjans exemplar är den Westland som Donald Healey själv körde på Mille Miglia i maj 1948 där Healey tog en niondeplats med i snitt 105 km/tim, säger nuvarande ägaren P.P. Asher. *(Bra gjort av en 49:a säger red.)*



Donald Healey visste att förhållandet mellan styrka och vikt var allt. Satte in en Riley 2½ litersmotor i en bil med aluminiumkaross på askstomme. Bilen blev stark och lätt. Vagnen kunde göra 160-170 km/tim så att få stopp på projektilen försågs den med massiva Lockheed hydraulbromsar.

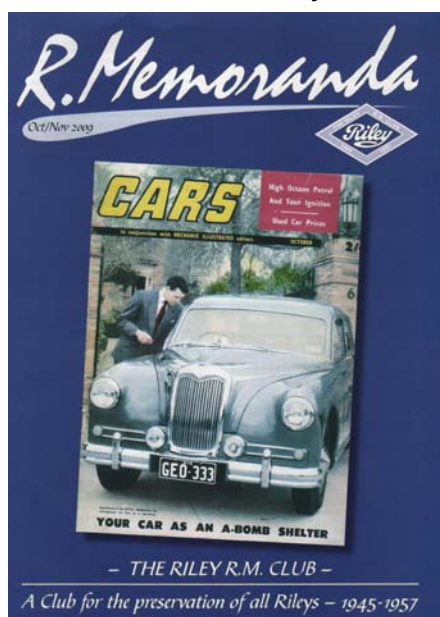
Bilen stod och tynade i ett kungligt garage i Idar till 2003 då Asher råkade höra talas om den och lyckades köpa den av maharadjans sonson. Även om den inte är exceptionellt vacker - den är ju lite kantig och har inte Jaguarens fulländade linjer - så är den en strålande bil att köra, säger Asher.

Detta är endast några rader ur en artikel av Srinivas Krishnan i Indiens äldsta och mest ansedda biltidning, BS Motoring Magazine. Tidskriften började som en bilaga till tidningen Business Standard (Indiens DI) men blev med tiden en separat tidskrift inom BS gruppen. Artikelns finns i sin helhet på nätet på BS Motorings hemsida.



RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda Oct/Nov 2009**

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

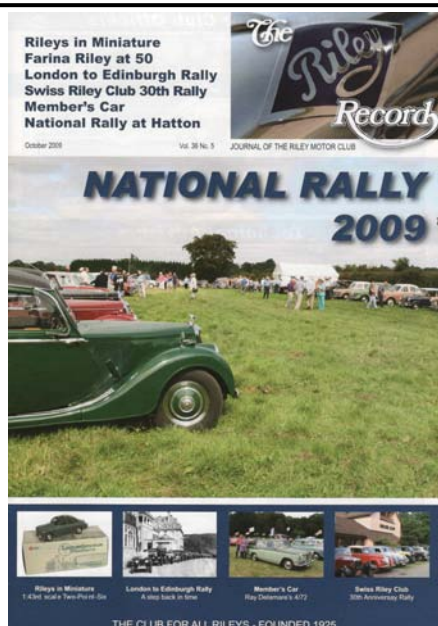
RM Cabrio conversion (tak över baksätet men inte framsätet)
 Technical Topics: Seems like a petrol supply problem/
 Bakelite knobs/electroplating at home
 From the internet on-line forum: excess heat/gearbox oil/
 crossply to radial pressures/battery problems/removing
 wheel nut from rotating wheel stud/changing big end
 bearing RME
 Trent Coachwork bodied RM coupé rebuild
 Riley Pathfinder artikel i tidskriften Cars, okt 1954

Forthcoming events

Riley Rendezvous 3, South Africa, Oct 2011
 Scottish National Riley Weekend 4-6 June, 2010

Cars for sale

RMA 48, Bit of a dog but not beyond redemption, free
 RMB 48, stored in garage in very good condition, £4500



RME 53, lovely cond., starts immediately, £8000
 RMA 47, engine starting to take up woodbines, £5750
 RME 54, all complete and sound, runs, £2750
 RMA 47, Riley special project, £3000
 RMF, in need of restoration, £700
 Riley One-Point-Five, 64, reconditioned engine, £2000
 RMC 49, roadster fully restored, £26000

The Riley Record 5/2009

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Innehåll (i urval)

Rileys in miniature (Two-Point-Six)
 Farina Riley at 50
 National Rally 2009

Forthcoming events

Riley Motor Club National Rally, 14-15 Aug, 2010
 The London to Edinburgh Rally, a step back in time
 Member's car: Ray Delmare's Riley 4/72
 Swiss Riley Club 30th Anniversary Rally

Cars for sale

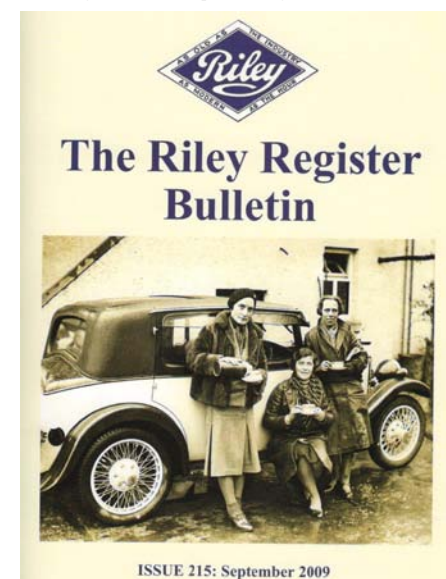
Elf Mk 3 1968, New Jersey USA, USD 7500

**The Riley Register Bulletin
September 2009, Issue 215**

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn

Innehåll (i urval)

Coventry Rally
 Ian Gladstone och Brian Lloyd-Jacob talk about Blue
 Diamond Services
 A tale of con-rods
 Weymann Bodywork
 Riley 9 oil circulation
 The Briggs Motor Bodies saga. The downfall of Riley
 (Cov.) Ltd. By Vernon Baker, part 1 of 2
 Braking a Riley, part 2
 1932 RAC Rally
 A historic motoring event. The Antill re enactment
 Building a Riley special based on a 22 T 12/4 Kestrel
 chassis
 Close encounters with Rileys in South Africa
 Mille Miglia 2009 (två Sprite deltog)



*Ingen förklaring ges till de te-drickande
 damerna på om-slaget till senaste Bulletin
 men red kan passa på att rekommendera
 boken "Tea - The drink that changed the
 world" av John Griffiths.*

Bosse Bildoktors kärlek till Riley rostar aldrig

Under uppväxtåren talade jag sällan med folk om min kärlek till brittiska bilar. Det fanns så många äldre förståsigpåkare som antydde att "sån skit pratar man inte om". Men som bilmekaniker fick jag sedermera reparera fordon från alla världens hörn och insåg då att det är samma dynga alltihop.

Vad är det då som får oss bilgalningar att bli fanatiker på olika bilmärken eller billänder? Ja, inte beror det på om bilarna är bra eller dåliga. Det handlar enbart om känslor. Precis på samma sätt som när man blir kär i en människa.

Min kärlek till bilmärket Riley startade den morgon jag försov mig och missade bussen till gymnasiet. I stället fick jag lift med en bullig liten bil med mörkgrön lack samt inredning av läder och adelträ – tre indikationer på att bilen var brittisk. Ägaren förklarade att det vara en Riley One-Point-Five och berättade entusiastiskt om dess företräden.

Killen var inte många år äldre än jag och vi blev snabbt kompisar.

Något år senare fick jag körkort och chans att provköra Rileyn. Trots att bilen var över tio år gammal och hade gått långt, så kändes den mycket fräsch och tight. Det enda jag retade mig på var det stora utväxlingshoppet mellan tvåans och treans växel. Det gällde att varva ut ordentligt innan trean kuggades in. Men jag lyckades ändå hålla jämna steg med de Volvobilar som inte ville bli omkörda av en övervintrad småbil från 50-talet.

Åren gick, jag tänkte flera gånger ringa och lägga ett bud på den charmiga Rileyn. Ägaren var fyra år äldre än jag och hade antagligen både skaffat fru och barn. Det är ju då, när entusiasterna får ont om pengar, som man kan köpa loss veteranbilarna till rimliga kostnader. Hur som helst blev det aldrig av att jag ringde.

Ett tiotal år senare bytte jag jobb – och fick Inge, Rileykillen, till chef! Upphetsat frågade jag om bilen var till salu. Inge tittade lite generat upp i taket och drog på svaret:

– Den blev så rostig. Motorhuven använder farsan som tak över vedkapen, grillen hänger på garageväggen och resten fick skrothandlaren.

Den gången var det nära att jag sagt upp mig innan jag ens hunnit börja på jobbet. Men jag insåg att killen faktiskt ångrade sig och försökte i stället trösta honom. Inge är numera en av mina bästa vänner och vår vänskap blev knappast sämre när han för ett par år sedan återigen blev ägare till en Riley One-Point-Five.

*Bosse Andersson
 Från artikel i Aftonbladet 2007-04-17*



Den engelske kassaskåpstjuven G.W. Roberts - halare än en såpad stång - har rest från London till Köpenhamn med M/S Svensborg och länsat Diskontobankens valv på 200.000 kronor. Nästa morgon hittas Roberts död i en liten Morris utanför Roskilde. Morrisen ser ut att vara söndertrampad av en elefant-hjörd...

Rötägget Ulrich Ulsterman har ärvt faderns firma och förmögenhet men redan några år senare är firman såld och alla pengarna slut. Kvar har han bara en stor Mercedes. Han kör till faderns gamle vän advokat Ditlevsen och tigger pengar men denne känner sina pappenheimare och säger blankt nej. Rasande som en instängd djungeltiger kör Ulrich med gasen i botten iväg i sin stora Mercedes och kolliderar med en liten Morris. Två dagar senare hittas advokaten död. Ett stiletliknande vapen har genomborrat hans hjärta.

Ulrich nya affärsidé bygger på kidnappning av direktörsbarn. Direktör Solmans son, unge herr Solman, och direktör Sejersens dotter Valborg har Ulrich, med hjälp av sina hejdukar, nappat och begär 10.000 var för. Betalar inte direktörerna kan det gå som för advokat Ditlevsen hotar han. Kan det vara detta titeln syftar på...

Nu träder hjälten, den stilige och förmögne detektiven Alexander "Våghalsen" Seger och hans sidekick, den måttligt sluge butlern Gorius, in i historien. Av misstag kidnappas även Alexanders flickvän Lis Holst av Ulrich och hans gäng. Det skulle de inte ha gjort...

Lyckligt slut utom att Ulrich undkommer genom att sticka till havs i en snabb motorbåt. I brådskan får han dock inte med sig de 200.000 kronor som han hittat i den Morris han körde på för en tid sedan.

Ni undrar kanske varför red envisas med att publicera sammandrag av kioskdeckare från 40-50 talet? Nostalgi! Häftena hittade red på ett antikvariat, bläddrade i dem och tyckte att de på ett naivt men charmigt sätt avspeglar den tidsanda då många av våra bilar var bruksfordon. Dessutom påminner de kanske om vår egen barndom som konsumenter av dylik underhållning. Hittills har ingen opererat sig, men tre har undrat...

År 1948 då dansken Jörgen Rastholt skrev denna historia tillverkade Riley 3.332 bilar; 1.925 RMA och 1.307 RMB.



King of Diamonds - Ruter kung

I novembernumret av Classic & Sports Car återfinns en artikel med rubriken King of Diamonds. Mick Walsh jämför Rileys sex-cylindriga MPH med den fyr-cylindriga TT Sprite. Efter att ha kört MPHn misstänker han att den fyr-cylindriga TT Sprite vagnen skulle bli något av en antiklimax men verkligheten visade sig vara en helt annan. Han lovordar Spritens lätta, exakta styrning, hur bra man sitter i bilen, den bättre bromskänslan som inger förtroende, den pigga motorn, den underbara växellådan och viktigast av allt, den helt överlägsna manövreringen.

Till salu

1935 Riley 12/4 Kestrel
Chassi nr 22 T 1950
Anders Ohlsson, 0739-693972



Nya medlemmar

- 294 Arne Bogren
N Kedum Marbogården
53197 LIDKÖPING
0510-722 11
(har köpt Åke Carlssons 4/68)
- 295 John G:son Gahm
Hillersbo 120
733 99 MÖKLINTA
0709-274617, 0224-81012
john.gahm@telia.com
(har köpt Anders Muhrs RMB)

Lennart Nilsson i Kalmar, har köpt en Riley One-Point-Five av Bengt Ahlcrona i Malmö, som lämnat klubben. Kvar i klubben är Agne Ask som ägde bilen år 1971.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
e-post: erik.hamberg@glocalnet.net

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

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobiltel. 070-14 14 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 150 kr för år 2010.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:
Medlemmar
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
The Riley Club of Western Australia