

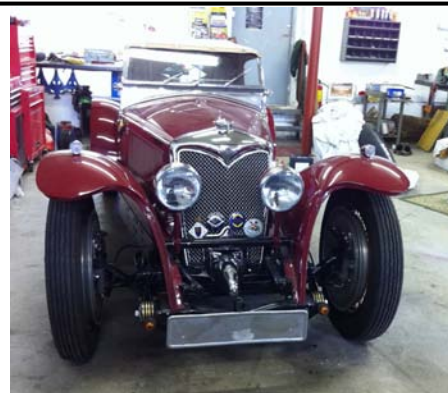


RILEYBLADET

Nummer 4, 2011

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 33



Nästan färdig - Palms Riley MPH Special

Det började i januari 1998 med en överbliven Riley 12/6 motor och nu, i november 2011, står projektet så gott som klart. Rileybladet har följt Rolf Palms projekt under årens gång. Nyligen gjorde Motorhistoriska Klubbens i Skåne tidskrift Vintage ett reportage skrivet av Carl-Gustaf Folkesson. Så här avslutar han:

Den manuella växellådan som från början var tänkt till bilen fick maka på sig till förmån för ett pre-selector fynd i Tyskland. Otroligt vad många delar en sådan låda består av! Nästan alla MPH var utrustade med pre-selector låda.

I juridisk mening är Rileyn ett amatörbygge vilket innebär att den måste följa

ett antal tekniska krav. En besiktningssman gjorde en grundlig kontroll hösten 2010 och anmärkte bl a på de mekaniska bromsarna. Att det är helt i överensstämmelse med originalet är inget som ger någon favör i detta sammanhang - hydrauliska bromsar ska det vara och inget annat. Ett annat krav var att rattstängsen ska vara kollapsbar. Strålkastarna måste dessutom lysa ordentligt! Med dessa modifieringar fortsätter nu projektet framåt. Återstår arbeten med inredningen och suffletten.

Vad driver en i ett så omfattande projekt? Det finns flera trådar att dra i på en sådan fråga, säger Rolf: tillfället som uppstod i samband med motorfyndet, att ägna sig åt radikalt andra, praktiska,

problemlösningar än de i det dagliga arbetet, intresset för estetik och en rejäl dos nostalgi. Träget arbete i vingården lönar sig säger Rolf - inte alltid så glattigt men oerhört intressant och stimulerande!

Något spikat datum för när Rileyn ska vara helt klar finns inte, utan arbetet få ta den tid det tar. Det är trots allt en hobby och avkoppling. När Rolf inte håller på med sin Riley njuter han av sina två andra hobbyfordon, en Jaguar XK 150, och en Jaguar C-Type replica.

*Red
som stal texten men
tog själv bilderna*

Svenska Karosserimakare

Vår automobilhistoriker Jan Ströman har under längre tid arbetat med en bok om "Svenska Karosserimakare". Den ges ut av Centrum för Näringslivshistoria (CFN). Boken omfattar flera hundra bilder och är baserat på ett gediget källmaterial.

Boken kommer att släppas officiellt på Motorhistoriska Dagen 6 juni i Vinterviken i Stockholm där MHRF bidrar denna dag med 7 st utvalda och restaurerade bilar med svenska karosser.

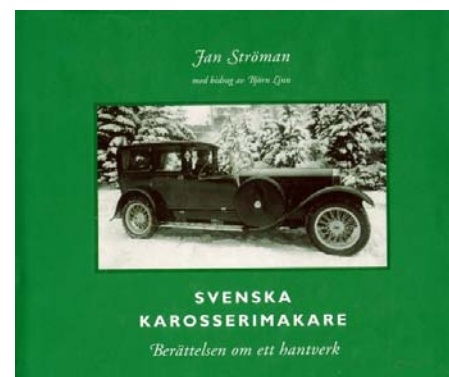
MHRF arbetar också med ett projekt för att identifiera och inför framtiden säkra upp ett antal hantverksyrken förknippade med historiska fordon. I samband med boksläppet har därför MHRF valt att även bjuda in en skicklig och verksam svensk karossmakare; Lars Stattin i Sundsvall som visar en Buick 1930 Convertible med Nordbergskaross under uppbyggnad.

Missa inte detta tillfälle och se en stor samling bilar med svenska karosser och

träffa dess ägare samt att köpa en högintrassant bok till förmånligt kampanjpris och träffa författaren. Förutom ovanstående personer kommer även Rune Nordberg (brorson till Calle Nordberg) att närvara med sin Volvo 1937 Cabriolet. Besök även hemsidan för Centrum för Näringslivshistoria:

www.naringslivshistoria.se

Svenska karosserimakare är en populärhistorisk skildring av en tidig, framgångsrik del av den svenska bilbranschen. Med stöd i rikhaltigt bildmaterial berättas historien om de svenska tillverkarna av personbilskarosserier – från den blygsamma starten 1902, över storhetstiden under 1910- och 20-talen fram till de moderna efterföljarna. Boken berättar också om bilkarosseriernas internationella utveckling till och med 1930-talet och om bilismens framväxt i Sverige. Boken innehåller över 200 fotografier på svenskbyggda veteranbilar, vissa bevarade och ömt vårdade klenoder, andra sedan länge försvunna.



Många av bilderna har aldrig publicerats tidigare. Boken har producerats av Centrum för Näringslivshistoria och ges ut på Ekerlids förlag. Jan Ströman är huvudförfattare och Björn Linn, professor emeritus vid Chalmers i Göteborg, har bidragit med material om bilformgivningens utveckling - från den hästlösa vagnen för förmöget herrskap fram till serietillverkning av personbilar. På så sätt är boken även en berättelse om ett konsthantverk och om den svenska bilismens historia.

MHRF

Ingemar Edlund - Trettiofyra år med träkarosser

Det hela började sommaren 1966. Jag hade då en Chevrolet 1927 med täckt tvådörrars karosseri. Det visade sig att den täckta karossen var från en A-Ford. och att bilen ursprungliga kaross var en öppen fyradörrars. Jag fick tag på en sådan kaross i delar i Sillerud i Värmland. Eftersom jag var byggnadssnickare till yrket gav jag mig på att tillverka nya trädelar till karossen. Det lyckades jag så pass bra med att personer som kom och tittade på mitt arbete blev imponerade och strax var det flera som ville ha träjobb utförda.



Karosseriskyltar från några av de många svenska karosseribyggarerna.

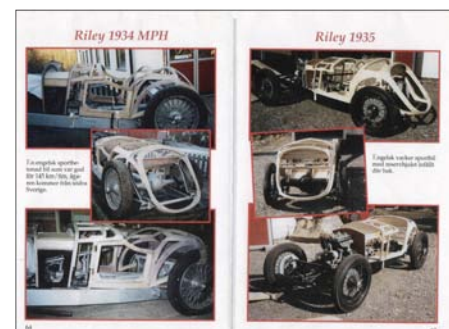
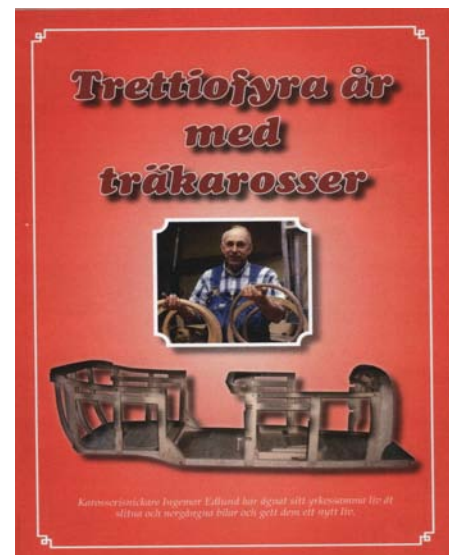
Det dröjde ända till 1973 innan jag startade det egna företaget, Edlunds Kaross- och byggnadssnickeri. Jag gjorde husrenoveringar på sommaren och byggde bilkarossstommar under vintern i mitt nya garage på 60 m².

År 1988 byggde jag en ny ändamålsenlig verkstad på 200 m². Därefter ägnade jag mig enbart åt karossstillverkning.

Jag har alltså byggt karossstommar i trä i 34 år men det var inte bara hela karossstommar som kunder från Norden, Tyskland och Schweiz beställde utan även detaljer till karosser, sufflettstågar, rattar och instrumentbrädor. Det blev till slut 221 kompletta karossstommar som jag tillverkade där vissa var byggsatser som kunderna själv ville sätta ihop.

Jag har bevarat de gamla trädelarna som utgjort underlag för alla nya karossstommar. Där det varit möjligt har vid en ny beställning dessa plockats fram och kopierats. Jag har fotograferat de flesta karossbyggena och det är dessa som jag visar i boken.

Ingemar Edlund
Stora Mellösa, april 2011



AVUS

Er red var nyligen i Berlin och fick en dag veta att han befann sig på gamla AVUS-banan.

Automobil-Verkehrs- und Übungstraße, AVUS började planeras 1907 av Automobilclub von Deutschland (AvD) som en motorsportbana och som testbana för fordonsindustrin genom Grunewaldskogen. Byggandet av AVUS påbörjades 1913, men på grund av första världskriget försenades bygget och banan blev klar först 1921. Under kriget arbetade ryska krigsfångar med byggandet av AVUS. Affärsmannen Hugo Stinnes finansierade byggnationens resterande del.

När AVUS öppnades var banan hela 19 569 meter lång. Idag är de långa raksträckorna viktiga delar av det motorvägsnät som leder trafiken i, runt och ut från Berlin. Själva raksträckan byggdes redan från början med två parallella körbanor precis så som man bygger motorvägar. Det enda som skiljde var att det i ändarna var två kurvor som fungerade som vändslingor. Detta var ändå den första väg som byggdes som hade principen som skulle gälla för kommande motorvägar.

Från början var AVUS enbart en racerbana. Vägtrafiken var så gles att motorvägar var meningslösa. Allmänheten kunde betala för att köra racing, om banan var ledig. Från och med 1930-talet byggdes det motorvägar i stor omfattning i Tyskland och man hade använt AVUS som förebild. När man började bygga ett motorvägsnät runt Berlin så blev även AVUS integrerad i detta motorvägsnät. På racerbansans början och slut byggdes anslutningar till de vanliga motorvägarna genom att trafiken leddes förbi vändslingorna. Detta gjorde att banan kunde fungera både som motorväg och som racerbana. I normala fall leddes trafiken förbi vändslingorna. När den sedan skulle användas som racerbana stängdes vägen av för allmän trafik och istället användes då vändslingorna.

1926 kördes det allra första Tysklands Grand Prix på AVUS med Rudolf Caracciola som vinnare, senare skulle man dock köra på den nya banan Nürburgring. 1953 gjordes ett försök att göra AVUS till världens snabbaste bana genom att göra en mycket brant bankning (43°) på Nordkurve. Hermann Lang



Mercedes Benz Silver Arrow på Avus branta bankning. Året var 1937.

satte ett varv med genomsnittshastigheten 260 km/h och ingen skulle köra ett varv snabbare på en racerbana förrän på Indianapolis Motor Speedway tre årtionden senare.

Under kalla kriget kom AVUS att hamna i det som blev Västberlin. Motorvägen blev då en viktig förbindelse för transittrafiken som skulle från Västberlin och ut mot Berliner Ring som då tillhörde DDR. Trafik från Västberlin som skulle till det dåvarande Västtyskland använde då ofta denna väg. När Tyskland sedan enades har denna motorväg fortsatt vara en viktig förbindelse till och från Berlin. Avus blev ett begrepp för berlinarna då det var den enda motorvägen i den inneslutna staden med obegränsad hastighet. I mitten av 1970-talet infördes vägnummer för motorvägar i Västtyskland, och AVUS fick nummer 15.

1951 kortade man ner tävlingsbanan till en längd på 8.300 meter. Südkurve för-

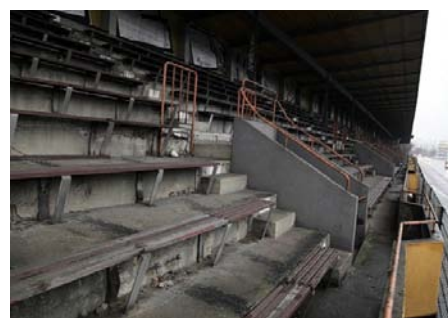


ändrades från en hårnål till en kurva som påminde om en rondell, men var mycket större. 1959 kördes Tysklands GP på AVUS och vanns av Tony Brooks. Jean Behra dog efter att ha flugit över kanten på bankningen vid Nordkurve. Efter den incidenten togs bankningen bort.

Motorvägen bytte i början av 1990-talet nummer från 15 till 115, eftersom man brukade ha tresiffriga nummer för korta stadsmotorvägar, och numren 10-19 behövdes för östra Tyskland som hade införlivats i landet.

1989 kortade man ner tävlingsbanan ytterligare till 4.879 meter och 1992 till 2.639 meter. 1992 byggdes också Bremskurve, en liten chikan som skulle sänka farterna något. Südkurve hade också blivit en mycket trång hårnål. 1994 byggdes ytterligare en chikan precis före ingången av Nordkurve.

1996 omkom britten Keith Odor under ett DTM-lopp efter att ha blivit påkörd av tysken Frank Biela. Odor dog omedelbart. Efter alla olyckor beslutades det att AVUS skulle läggas ned. 1998 kördes det sista loppet på AVUS. Dock byggdes det en ersättare till AVUS, Lausitzring. Resterna av Süd- och Nordkurve finns fortfarande kvar.



Förfallen åskådarläktare vid "Avusmotorvägen" 2011.

Någon Riley har så vitt red kunnat utröna inte deltagit i något lopp på AVUS. Däremot deltog engelsmannen Dudley Froy (född i Chelsea 1904, död i Arizona 1986) i Tysklands Grand Prix 1931 på Nürburgring. Han körde själv ner i sin Riley Nine, fösedd med fyra Amalförgasare, från England till Nürburg, vann sin klass och körde hem igen i tävlingsbilen. Inga krussiduller där inte! Froy ställde upp på AVUS Formula Libre 1935 med en Bugatti T54 och kom 7:a av 22 startande.

Red och internet

Med vår nästan RMD till England och Mora

I mitten av juni 2011 var det så dags att göra den där mer eller mindre våghalsiga utflykten med NUY 716 till sitt forna hemland England. Nyrenoverad, tvättad, oljad och körd 75 mil i min ägo utan några problem.

Min svåger Anders Bogg från Mora hade sin Jaguar XK 150 nyligen totalrenoverad till nyskick men med inte så många provomil.

Jag hade konstruerat en pakethållare för resväska för att slippa fylla baksätet med väskor och dylikt vilket jag tycker skulle ser fult ut.

detta hittade jag på ett bra sätt en enkel fastsättning som inte gör någon åverkan på bagageluckan.

Vi startade från Vingåker i Sörmland mot Göteborg. Stannade till vid Gyllen Uttern för tankning och lunch. Där insåg vi att vi hade lite dåligt med tid till färjan Göteborg – Fredrikshamn. Vi pinnade på och förstås åkte lite fel i Götet. Vi kom på färjan som de två sista ekipagen. Allt väl! Tre timmar senare Fredrikshamn och övernattnings Dagen därpå med lite extra tid i vår beräkning kom vi fram till Esbjerg. Trevlig båtfärd med god mat och bra hytt och en barnslig förväntan på att åter få bila i England.

bilar som var på väg till Sverige och det stora internationella bilrallyt som skulle gå Göteborg - Stockholm t&r.

I kön långt fram såg jag en bil som verkade bekant. Snabbt efter kikaren. Jo det var en RMC. Skyndsamt närmade jag mig ekipaget som var lastat med ett medelåders par från Australien. Mr "Riley" of Australia, Peter Lowe med fru Elisabeth. Dvs Peter var den man som startade RM Klubben i Australien och reste nu runt i Europa. Denna gång i Östeuropa. Kom närmast från ett jubileum i den engelska RM klubben där han var hedersgäst.



Han synade min bil förstås. Tyckte att den var fin. Jag frågade honom om han tänkte på något speciellt (typ ombyggd) vid inspektionen av min bil. Han sa det är något som inte stämmer. Vad då frågade jag? Det borde vara en 51:a men detta är en tidig 52:a då det inte längre gjordes några RMD. Hur kan du se det frågade jag. Det ser jag på sätena. Ribborna!

Då avslöjade jag att detta var en RMB2 1952 konverterad till en RMD. Han imponerades mycket av detta arbete som Gösta Öhrn gjort. Granskade bilen än mer med "RMD-ögon".

Jag ritade ett förslag på pakethållaren, hur jag ville ha den och gick till vår närmaste VVS firma som böjde till och lödde varefter jag lätt kroma den. Efter

Vi siktade in oss på de små städerna som har den alldeles speciella Englandsromantiken med Bed and Breakfast. Från Cambridgeshire via Duxfords flyg- och krigsmuseum till Oxfordshire. Efter som Anders är flygare och vi båda intresserade av andra världskriget fick jag en rejäl genomgång av detta fantastiska museum.

Vidare till undersköna platser: Stratford upon Avon och flera för oss okända men ack så trevliga ställen. Vi fortsatt mot Yorkshire och deltog i en veteranbils-sammankomst med engelska eleganta bilar. Våra inte kom på skam.

Hemresan från Yorkområdet mot Harwich fick köras lite på "A" vägarna. Detta kändes inte bekvämt. Det var inte roligt. Kort sagt en fruktansvärd trafik. Efter 7-8 dagar in "Old England" kom vi slutligen fram till färjan i Harwich och ställde oss i kön. Där sågs många sköna

Han hade själv en ombyggd RMD hemma i Australien som inte var till närmelse så bra gjort som min. Han verkade mest imponerad av dörrarna som Gösta Öhrn hade tillverkat och var nygjorda förstås. Vi språkades vid en hel del på båten. Han berättade att han hade sju RM vagnar hemma och hade köpt sin åttonde nu i England.

Resan från Göteborg till Arboga var en transportsträcka utan problem. Väl hemma i Arboga hade vi kört omkring 300 mil utan de minsta problem.



RILEYBLADET

Arboga-Mora

Någon månad senare skull min hustru och jag samt min svägerska från Australien och hennes väninna från Israel besöka min syster och svåger i Mora.

Bilen packades och resan började. Då vi kommit till Rättvik vid 17 tiden (3 mil kvar) började bilen koka. Snabbt i med vatten från medhavda petflaskor. Med djupfärad panna och med vänster öga på tempmätaren och höger på vägen körde jag försiktigt vidare. Temperaturen steg igen och nådde obehaglig höga nivåer varpå vi stannade och vid en sjö fyllde på våra tomma flaskor och termosar igen samt kylaren förstärks. Smög vidare. Möttes för säkerhets skull upp av Anders bror Sigvard och hans fina RMA 1951 som lotsade oss sista biten, beredd att bogsera. Detta behövdes dock aldrig. Vi kom väl fram, och missade inte en ljuvlig grillkväll vid Siljan hos familjen Bogg.

Dagen där på började vi undersöka varför bilen kokade. Diagnoser från olika håll stod som spön i backen: Vattenpumpen? Topplockspackningen? Kylarslangarna? Igensatt kylare? Inget stämde. Vi lade ett par A4 papper under de strate-



giska ställena. Upptäckte då att vatten kom från skvallerröret, och bara därifrån. Efter att ha inspekterat packningen på kylarlocket kunde vi konstatera att en bit saknades. Anders hade ett extra lock med frisk packning som vi provade. Felet var avhjälpt. Resan 30 mil hem gick som på räls, utan tempstegring. Detta kan vara bra att tänka på innan man börjar gör allt för omfattande ingrepp.

Lite små fix i vinter och sedan ser vi åter framemot en ny sommar med mycket körglädje med vår nästan-RMD.

Slutligen vilja dela med mig ett tips jag fått av Eddie Lidholm. Med en kraftig schackel kan du skapa ett snabbfäste för en kortare försiktig bogsering.

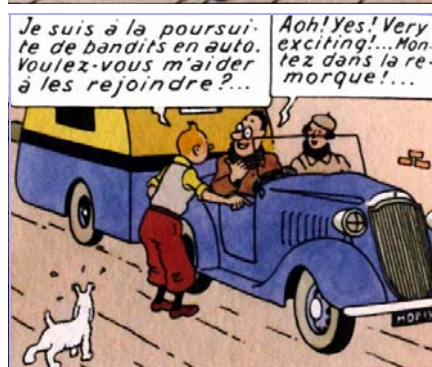
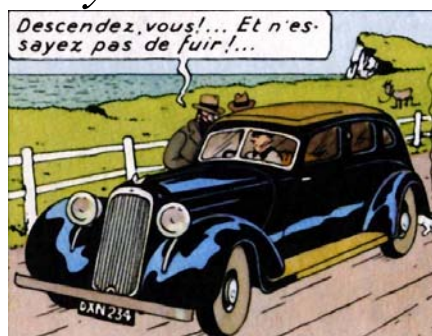
Varma hösthälsningar
Lage Bellström

Tintin körde aldrig Riley

Det går en Tintin-våg över världen sedan herrar Spielberg och Jackson gjort en film löst baserat på några Tintinäventyr. Red googlade på nätet och fann en fransk webbsida, "Les Autos de Tintin", som presenterar alla de bilar som figurerat i de 24 albumen som författats och tecknades av den belgiske serieskaparen Georges Remi, alias Hergé mellan 1929 och 1983. Inte en Riley så långt ögat når.

Mest engelskt blir det i historien "Den svarta ön". I första och andra upplagorna 1938 och 1943 figurerade Humber, Austin och Vauxhall. I tredje upplagan 1966 moderniserade Hergé och bytte ut dessa mot en Jaguar Mark X, en Ford Zephyr och en Triumph Herald Drophead. Här finns även en MG 1100. I andra historier förekommer Rover 75, MGA, Triumph TR2 och Jaguar MK I.

Det är intressant att Hergé inte bara tecknade anonyma bilar utan specifika märken. Inalles blev det 173 bilar enligt "Les Autos de Tintin". För en nostalgiker kan det synas trist att gamla fina modeller byttes ut mot nyare. Kanske



hoppades Hergé att attrahera nya generationer av läsare vad vet jag.

Red

Full fart mot molnen - Pikes Peak Hill Climb

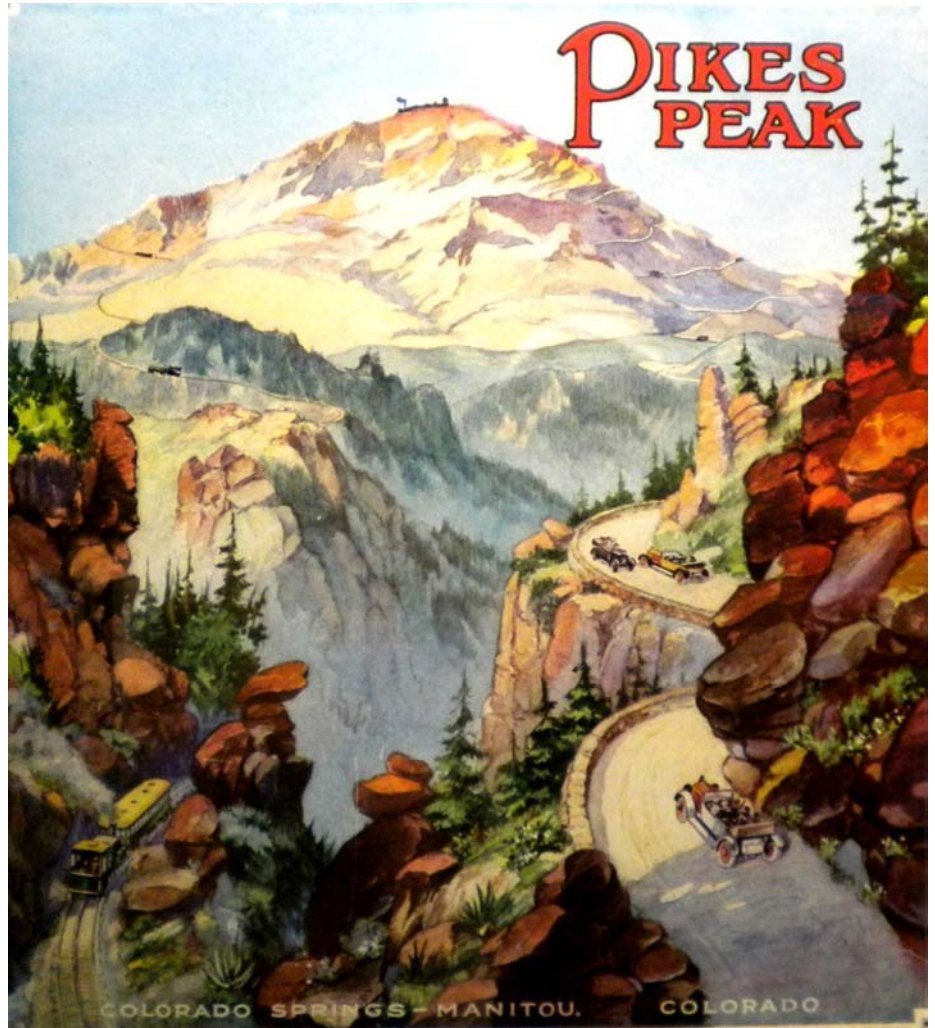
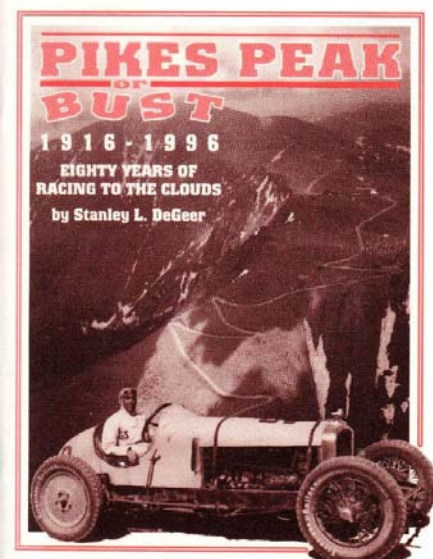
Er red besökte nyligen Colorado och för till toppen av Pikes Peak, 4301 möh, ... per kugghjulståg. Han fick då höra talas om Pikes Peak Hill Climb som körts årligen sedan 1916. Av Deborah Harrison, chef för Manitou Springs Heritage Center, fick red boken "Pikes Peak or Bust" där följande information är hämtad.

Tävlingen körs i mitten av augusti på en 20 km lång bana som startar vid 2862 m nivå och målgång på toppen, 4301 möh. på det som kallas Amerikas berg, Pikes Peak.

När som förarna rusar mot toppen blir luften allt tunnare vilket dämpar reflexerna och minskar muskelkrafterna. Den tunna luften stjäl dessutom 30% av motorstyrkan vid toppen. De tävlande och deras bilar måste vara i topptrim för att kunna gå i mål... för att inte tala om att vinna!

Första Pikes Peak loppet 1916 vanns av 22 årige Rea Lentz från staten Washington i ett hemmabygge som han kallade Romano Demon Special. Det var dessutom den minsta bilen som startade och han var den yngste föraren. Hans tid var 20 minuter och 55,6 sekunder. Efter segern hördes han aldrig av igen till någon med anknytning till tävlingen.

Red söker efter en koppling till Rileys men det närmaste han kommer är att en man vid namn King Riley vann 1921 års Pikes Peak Hill Climb i en Hudson. Han var den förste som körde loppet under 20 minuter och vann \$10.000 vilket var en astronomisk belopp den gången.



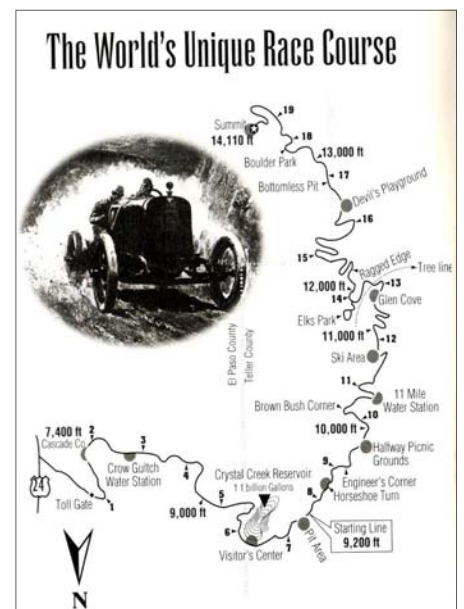
Tidningen Colorado Springs Gazette använder 1923 en kedja av män med megafoner för att få ner resultaten från toppen av Pikes Peak till startplatsen.

1932 ställde två förare upp med var sin A Ford, normalt en stillsam bil, men utrustade med toppventilombyggnad av märket Riley förvandlades dessa vagnar till tigrar.

Red bläddrar febrilt i den lilla boken för att se om några europeiska bilar ställt upp. Till Pikes Peak Hill Climb 1941 dyker två fransmän upp iförda var sin stilig Talbot. Hur kunde de få ut dessa sofistikerade bilar ur Frankrike mitt under brinnande krig, undrar man? Och ingen tycks veta vad som blev av messieurs Rene LaBeque och Jean Trevaux efter tävlingen enligt den lilla boken.

Red googlade och finner att Jean Trevaux deltog i Monte Carlo rally 1934 och 1939 med Hotchkiss och vann och 1935 i en Alfa Romeo 8C2300 och kraschade. Om LaBeque vet man intet...

Idag är rekordet för loppet på ca 10 minuter. Vill man få en idé om hur fort det går upp för berget går det bra att följa med en 910 hk turboladdad Suzuki från tävlingen 2010. Gå in på You Tube och skriv in "Pikes Peak Hill Climb with a monster". Håll i hatten!



Förenade Bil - Rileys främsta svenska agent

I början av november meddelade Christer Ahlin att han sålt sina Rileys (en Pathfinder och en RMC Roadster) till samlingen Allan Söderströms Automobiler i Malmö. Åter till "fadershuset" som Christer uttryckte det. Förklaringen till uttrycket "fadershuset" kan man läsa om i Christers artikel "En pojkdrom som blev sann" Rileybladet 2/2008.

I detta sammanhang tyckte red att det var på sin plats att presentera Förenade Bils historia. En kraftig förkortning av Lars-Erik Larssons artikel "Förenade Bil 90 år" ur Förenade Bil Magazine. Hela texten går att läsa på nätet. Rekommenderas.



Grunden till ett av Sveriges största och mest välrenommerade bilföretag lades i och med att Förenade Bil AB i Malmö den 4 februari 1921 skrevs in i Kungliga Patent och Registreringsverket. Förenade Bils aktiekapital skulle uppgå till mellan en halv och en och en halv miljon riksdaler, en för tiden anseelig summa. Det var bl.a. den väletablerade företagaren Wilhelm Sonesson och riksdagsledamoten Nils Winkler som var grundarna till bilimperiet. Bägge hade redan tidigare agenturer för bilar och tillsammans kunde de nu under Förenade Bils tak representera märkena Dord, Brennabor, Marmon och NAG.

Allan Söderström kom till Förenade Bil i mitten av 20-talet och började som bilförsäljare. 1927 fick han anställning som disponent för företaget och redan 1929 var han den tredje största aktieägaren i företaget.



Allan Söderström (1900-1978), föddes i Karlstad men växte upp i Göteborg där hans stora intresse för affärer och motorfordon fick honom att först sälja ost och senare, som 24-åring, ta anställning som bilförsäljare hos Ostermans.

Fler agenturer tillkom under trettioalet, från enkla Asea-elbilar till Mercedes-Benz. 1932 ordnade Allan Söderström ensamrätt för försäljning åt Morris-Motors Limited för södra och västra Sverige, vilket ledde till att Förenade Bil snart hade hela Nuffield-koncernens märken på försäljningslistan.

Det var inte enkelt att få hjulen att rulla efter kriget. Det saknades inte kunder i det relativt välmående Sverige, utan det var bristen på nytillverkade bilar som var det stora problemet och då speciellt svårigheten att få leveranser av folkbilen Morris Minor från England. Men Allan var hela tiden på jakt och öppen för nya samarbetspartner.

1948 hade Mercedesproduktionen kommit igång och Förenade Bil fick en leverans om 100 bilar till Malmö. Det togs emellertid inte så väl emot av Nuffield-koncernen, vars bilar, Morris, Morris-Commercial, MG, Riley och Wolseley, Förenade Bil också var importör för. Man ville inte se tyska bilar under samma tak. Därför bildade Söderström ett nytt bolag, Continental Motor, under vars flagg Mercedes såldes. Något senare övertog dock Philipsson Mercedes-agenturen även för södra Sverige.

Agenturen för BMW 1950 var ett välbehövt tillskott hos Förenade Bil för det var hela tiden problem med engelsmännens leveranser.

Förenade Bils återförsäljare i södra Sverige var otåliga för att utlovade bilar inte levererades. Engelsmännen tvingade dem också under en tid att ta en svårsåld Morris-Commercial skåpbil för var fjärde Morris Minor. För att hålla lojaliteten vid liv



Allan Söderströms Automobiler är en helt privat samling som inte visas offentligt men boken om samlingens bilar, skriven 1988 av Inge Mårtensson och med foto av Klas Westman, finns att köpa i Förenade Bils accessoarbutik.

bjöd Nuffield-koncernen alla återförsäljare till Berns i Stockholm på en stor gala där Josephine Baker underhöll. Samtliga blev lovade bilar men strax efter drogs leveransen in till förmån för någon annan marknad. Sedan upplöstes Nuffield-koncernen i och med att ett stort antal engelska bilmärken, där Morris och Austin var de största, slogs ihop till BMC, British Motor Corporation. BMC delade Sverige söder om Norrköping och 1959 strax efter introduktionen av Morris/Austin 850, Hundkojan/Minin, övertog Ostermans i Stockholm agenturen för hela Sverige. Ingen större förlust, tyckte servicechefen Arne Ljung. Många av de Kojor som hade skeppats över till Malmö och stod på frihamnsområdet var så otäta att de blev vattenfyllda. Arne Ljung föreslog att bilarna kastades i hamnen och de som flöt kunde ju bärgas och säljas.

Hur som helst påverkade förlusten av de engelska bilarna Förenade Bils ekonomi och 1960 var den så ansträngd att Allan samlade sin familj och revisorn för en allvarlig diskussion. Allan fann för gott att lägga ner Förenade Bil och åkte till München på BMW:s bolagstämma för att säga upp agenturen. Men BMW hade något stort på gång, hela dess framtid stod bakom dörrarna till utvecklingsavdelningen. Dess chef Hofmeister tog med sig Allan Söderström och visade upp "Die neue Klasse" bilen som är grundpelaren till BMW:s nuvarande existens, BMW 1500. Hofmeister kunde berätta att bilen skulle visas upp följande år på Frankfurtmässan och 1962 skulle serieproduktionen komma igång. Söderström garanterades 3 bilar till 1962 och därefter hur många som helst. Med den kunskap och den erfarenhet som Allan hade skaffat sig såg han klart potentialen i den nya bilen...



Denna Riley Roadster, 59 SS 5184, fanns tidigare i samlingen Allan Söderströms Automobiler men såldes till England för ca 15 år sedan. Så här är den avbildad i boken. Foto: Klas Westman.

Hur jag blev med Riley

I mars 2011 åkte jag över till England för att hämta den RME jag tidigare betalt. Vägen fram till detta köp och hemresan dit och hem kan vara kul att beskriva för er andra Rileyentusiaster.

Vackra huvkråkor

Som barn i Falun var jag väldigt bilintresserad, vi själva hade ingen bil innan 1955 då vi fick arva moster Annies Daimler av 1936 års modell från England. Jag brukade gå på Trotzgatan eller Bergmästargatan till Östra skolan och på väg dit tittade jag på alla bilmärken. På den tiden hade ju flertalet bilmärken vackra huvkråkor eller andra emblem med emalj. Jag var särskilt förtjust i Wolseleys och Rileys fina märken, de var ju också sällsyntheter bland alla Volvo, Ford, Austin och för att inte tala om dessa tråkiga Morrisar med sin slogan: Another Morris i bakrutan. Givetvis hade jag en Dinky Toys Riley RMA i min bilflotta men måste dock erkänna att Cadillac Eldorado stod högre i kurs. Hoppas att jag inte blir utesluten för denna ungdomssynd...

Uråldriga Rollsar

Under 1957 till 1958 bodde vi i England och hade vår (ofta krånglande) Daimler med oss. I Sverige sågs bilen som en raggabil och visades föga hänsyn men i England var det annorlunda, man blev väldigt uppassad på mackarna. Det var ju bara 15 år efter kriget och den engelska bilparken var mycket ålderstigen. Nästan alla bilar hade varit avställda i 5 år och den brittiska bilindustrin styrdes hårdhänt mot export, få nya bilar såldes i det skuldtyngha England. Jag minns många möten med Rileys för att inte tala om vackra Triumph Renown, Armstrong Siddeleys, uråldriga Rollsar och Bentleys.

Föll i trans

Nästa etapp i Rileytillväjningen var någon gång under sent 60-tal eller tidigt 70-tal. På den tiden pluggade jag biologi och körde taxi på kvällar och nätter. Jag fick körning till en adress på Södra Kungsvägen på Lidingö. Passageraren berättade att han hade köpt en Riley RM för renovering. Jag följde givetvis med honom in på den tomt där bilen stod och föll genast i trans. Bilen var nog i bedrövligt skick och hade stått ute länge under en läckande presenning så den restaureringen tog nog sin tid. Jag minns att den var svart. Det skulle vara kul om

naågon av medlemmarna känner till fallet. Kanske har det samband med de tre Rileyåkarna på Lidingö som beskrevs i förra numret. Mötet väckte till liv slumrande känslor...

Därmed var det klippt

Sedan länge är jag prenumerant på Nostalgalia, månadens höjdpunkt. När man presenterade Sigvard Boggs vackra RMA för ca 2 år sedan under titlen Britiska Riley – High Tech på 50-talet väcktes åter intresset våldsamt. Jag har ofta jobb i Mora och ringde därför upp Sigvard och bad att få komma och titta. Han välkomnade mig och visade den och sin i övrigt fantastiska bilsamling. Hans Riley är ju väldigt fin och med kul historia, en pärla helt enkelt. Därmed var det klippt och jag började söka på Car and Classic siden efter Riley.

Sedan dök Den Rätta upp

Rätt snart insåg jag sanningen att Rileys är och var undervärderade jämfört med jaguarer och engelska sportbilar, pundet sjönk sakta och de utannonserade Rileyarna förblev osålda med sjunkande priser som följd. Jag hade ett renoveringsobjekt (RMA) på gång i Spanien för 10.000 men efter min Duettrenovering för många år sedan beslöt jag att köpa en färdigrenoverad bil. En annan svart RMA hade jag på gång i Hamburg men sedan dök Den Rätta upp. En RME med fantastisk färgsättning; Racing Green och Pistaschgrön, helt genomgången för 60.000 i Yorkshire. Jag förhandlade lite med säljaren men hux flux försvann bilen och jag kunde lite pusta ut.

Tände på alla cylindrar

Ett par veckor senare dök den åter upp med utropspris 40 000:- på E-bay och då tände jag på alla cylindrar, bjöd 45.000 och säljaren tog bort bilen. Han hade väldigt goda rekommendationer och



*Denna bild på E-bay
innebar svår förälskelse*

sände mig mängder på bilder av chassiet, dörr detaljer mm och vad jag än såg verkade det vara en väldigt ambitiös renovering. Köpet var ju en chansning, att köpa en veteranbil osedd är ju vanskligt. Köpet avslutades i januari 2011 men jag avtalade med honom att lagra bilen till tidigast i mars, vintern var ju våldsamt.

Arboreternas Mecka

Under februari rekade jag hur hemtransporten skulle ske. Resan till England fick snabbt ett dubbelt syfte. I första hand var det bilhämtningen som gällde men eftersom jag lägger mycket ideell tid på Ekolsunds park och arboretum (arboretum = trädsamling) var det läge att ta med Nils Lidbaum, son till ägarinnan. Jag har lagt ner mycket tid på arboretet och likaså på att utbilda honom i trädkunskap och England är ju lite av arboreternas Mecka. Biltransport var ganska dyrt och då måste i alla fall bilen köras ner till Holland, ca 30 mil plus kostnader för färja. Hemkörning med trailer var nästa variant men också väldigt dyrt då färjebolagen tar duktigt betalt för allt som inte är en personbil. Dessutom skulle trailern vara ett stort problem att släpa runt halva England, hitta parkering mm samt att hela resan skulle förlängas med 2 dagar.

Chansartad variant

Den sista varianten var helt enkelt att köra den hem hela vägen. Skulle den säcka ihop var det troligen i England efter de första 10 milen och i så fall finns det ju goda möjligheter att få det åtgärdat i England. Skulle bilen få krämpor i Sverige kunde man ju ta bärgning eller hämta trailer. Mardrömmen var ett haveri i Danmark, som måste passeras eftersom det inte längre finns färja mellan England – Göteborg. Denna variant var den bästa men chansartad och den valde vi. I mars bar det iväg, jag var först på jobb i Portugal men vid återkomst till Gatwick träffade jag Nils och tog ut en hyrbil. Innan bilhämtningen åkte vi först runt en vecka och besökte olika arboreta, köpte lite plant, knyckte sticklingar och en och annan självsådd planta. Denna del av resan slutade nere i Cornwall och då var hyrbilen ganska full med plantor, träprover, packning mm.

Överträffade förväntningar

Vi styrde sedan kosan mot den synnerligen tråkiga staden Wakefield, en bit

RILEYBLADET

söder om staden York. Vi hamnade på ett synnerligen charmlöst hotell med mögellukt och vattenskador, en kontrast till de många charmiga småhotell och B&B platser vi besökt. Spänningen var stor när vi satte kurs mot säljarens adress. Han bodde i ett typiskt engelskt fristående småhus, hade ett jättegaraage med 2 Rolls Royce, en Bentley samt den lilla Rileyn. Bilen var då omregistrerad från den gamla skylten SAH 986 till en

Stanstead norr om London för att lämna av hyrbilen. Jag gick in på mottagningen med Rileyn i full vy från kontoret och sa: I want to return a rental car I rented in 1954! De skrattade gott!

Vi övernattade i den vackra staden Colchester på ett helt underbart hotell byggt på 1400-talet men väldigt fint moderniserat utan att ta bort charmen. Samtliga golvbrädor knarrade, maten jättefin och

ken, man har ju helt glömt bort vilken plåga rökandet var i Sverige, hasch, tobak, grymma cigarrer. Man saknade möjligen rökheroin, hur det nu luktar.

Vid lunchtid dagen därpå togs färjan från Fredrikshamn till Göteborg. Jag hade inte brytt mig om att söka ett tillfälligt regnummer i Sverige utan räknade med att köra in i Sverige på de engelska skyltarna. Ingen som helst koll i hamnen skedde så det var bara att tuta och tuffa vidare i ca 70 kmh. Till skillnad från Danmark tog varje mackbesök (tanka och en mängd kontroller av olja, lager mm mm) mycket tid ty runt bilen flockades intresserade, ingen hade någonsin hört om det stolta bilmärket Riley. Kul var det i alla fall med all uppmärksamhet.

Måttfullt ljus fram och sikt bak

Planen hade ju varit att göra all körning i dagsljus men vid Laxå kom mörkret krypande och med den kylan. Annies värmesystem är ju med engelska 1950-talsmått bra men med dagens mått..... Nils och jag frös en del men det var småproblem jämfört med att segla fram i denna eleganta bil. Som tur var fick vi på oss ytterst få regnstänk. Halvljuset var ju måttfullt starkt, körde man på helljus var det nästan ingen som blinkade så för det mesta vart det helljus och då var sikten acceptabel. Det värsta var uppsikten bakåt. I mörkret är det ju svårt för bakifrån kommande att uppfatta att bilen kördes så långsamt så jag gjorde ideliga småbromsningar för att varna via bromsljusen.

En nära döden upplevelse

Nils somnade mellan Västerås och Enköping och rätt som det var gjorde Annie ett av otaliga sidohopp när spårbildningen tog ut sin rätt på de gamla diagonaldäck. Jag ropte till lite och då chockvagnade han, trodde vi skulle frontalkrocka och han berättade att hela hans liv passerade revy i någon sorts när-döden upplevelse. Till slut kom vi fram till Ekolsund vi midnatt, ganska trötta. Hans mors sambo är antikhandlare och han föll helt i trans när Annie ställdes upp utanför slottet.

Gick som en bullrig klocka

Annie hade avverkat nära 100 mil med en förbrukning på ca 1 liter milen och totalt en liter olja. Hon gick som en visserligen bullrig men dock klocka. Efter hemkomst till Nacka fick min gamla Volvo Duett (eg Volvo 210) från 1967 med sur min se sig utslängd från garaget



Påbörjad hemresa

modern skylt 957 YUA. De gamla skylttyperna har stort värde i England och han var salig över att få över SAH 986 på sin Rolls, jag hade ju ingen anledning att behålla den. Allt pappersarbete var då avklarat med exportlicens mm.

Med bilen följde en väldigt ambitiös fotodokumentation av den förre ägarens restaurering, alla kvitton på de ca 80.000 som hade lagts ner under en treårig renovering. Bilen överträffade mina förväntningar även om slutlackarbetet hade brister.

Nedtutad väglus

Vi lastade in en del reservdelar (vevaxel, topplock, slitna kolvar mm), alla plantor, vedprover mm och sedan började det stora Äventyret. Rileyn startade snällt, vi vinkade farväl och anträdde färden med mig i Rileyn först och Nils i hyrbilen med GPS bakom. Tyvärr glömdes att ta avskedsfoto. Vi tuffade på söderut i 40 mph på de tättrafikerade motorvägarna och det var jobbigt. Nils blev nedtutad som extrem väglus men när de såg Rileyn vart det glada vinkningar. Efter en jobbig men problemfri färd med ett par kontrollstopp kom vi till flygplatsen

hela övernattingen var billig. Tyvärr fick Rileyn, nu döpt till Annie (efter min moster med Daimlern), under natten en mindre parkeringsskada på v framflygel, förövaren smet. Nästa dag besökte vi ett till arboretum och sedan bar det av till hamnen i Harwich. Jämfört med hotellet i Colchester var mat och kabinen på färjan rena mörkret men vi sov gott.

Inget danskt gemyt men väl rök

På morgonen anträdde färden genom Danmark mot Grenaa. Till vår förvåning gav ett par danskar oss fingret för att vi körde så sakta på de mycket glest trafikerade motorvägarna. Vart tog det berömda Danska gemytet vägen? Vi hade gott om tid så vi besökte ännu ett arboretum i Silkeborg. Det hade anlagts av min mentor i dendrologi, men han var död sedan några år. Jag fick i alla fall se minnesträdet jag planterade för ca 5 år. Vi for vidare mot Grenaa men vid framkomsten till färjan visade det sig att jag läst tidtabellen fel och vi fick övernatta i Ålborg. På kvällen efter middag gick vi på krog..... I Danmark är det selektivt rökförbud, om ägaren så vill är det fritt fram att röka. Det var möjligen nostalgiskt men fasansfullt med den täta rö-

till en carport och Annie intog dess plats. Registreringsbesiktning gjordes i Västerås efter ursprungskontrollen (den gick problemfritt i och med att jag hade fått ett engelskt intyg om permanent export). Besiktningsmannen hade heller aldrig sett en Riley förut och var imponerad men hade lite synpunkter på bakre skyltens läsbarhet där den övre kromade stängen försvårar avläsningen. Sedan följde vanlig kontrollbesiktning i Södertälje, osmidigt alla dessa kontrollpunkter gjordes också i Västerås men då hade bilen inget svenskt regnummer och därför måste allt göras om. Regnumret blev CPF 017, tråkigt, jag hade förstås hoppat på RME 954. Hela hemtransporten med färjor, bensin, hotell, besiktningar gick på strax under 10 000 kronor så jag tyckte jag gjort ett väldigt bra köp, bilen är väldigt ambitiöst restaurerad utan att vara i Mint Condition, det är inte min grej.

Gubben har hjärnsläpp

De följande veckorna blev det en hel del åkande till släkt och vänner med Annie, alla föll i trans över de vackra linjerna på denna urengelska bil, vackrare finns ju bara inte. Barnbarnen var inte ett dugg imponerade och närmast skräckslagna, de utgick ju från att en bil utan



På färjan Harwich - Esbjerg

bilbälten innebar säker krock.... Otäckt läder och trä i inredningen gjorde väl också sitt till att de trodde jag drabbats av hjärnsläpp.

Ett par veteranbilsträffar har jag hunnit med, Good Old England i Falun med årsmötet inkluderat, Kultur på väg 6 juni, enda deltagande Rileyn i Stockholm, samt inte minst Rileyträffen på CP Johanssonmuseet och Ekolsund 10

september. Närmast står en del småfixning, taklisttätning, ventiljustering, spolarpump, koppla in bromsljus som blinkers bak, lackjustering mm. Större jobb är att byta/justera bladfjädringen höger bak och nya däck. Som sagt ovan är jag väldigt nöjd med köpet.

Börje Drakenberg

En svensk-norsk RMA

Jeg har fått et par bilder av en 1947 RMA. Jeg har en dårlig kopi av et registerkort fra Norske Understellsregister, det ser ut til at det er denne bilen og der står chasisnummer 37 S 13227 en 1948 års Riley importert til Norge 21/12 1955.

Efterforskningar visar att Reidar Kristoffer Eriksen i Skjeberg kjøpte bilen i Göteborg i 1955. Førstegangsregistrering i Norge 2/12 1955 som B1689. Andre eiere var Asbjørn Furuvarp ved Kornsjø fra 1956. Bilen hadde da B14105. Bilen ble solgt til Jan Erik Ulsten i Fredrikstad 28/5 1962 (den fikk da B49383). Solgt til Alf Enoksen i Fredrikstad 5/6 1962. Avskiltet 7/8 1967. Solgt til Ole Sehested i Fredrikstad 1968. Han skulle bruke den som russebil, men fikk ikke godkjent bilen. Siste eiere var Svein Storsveen på Nesbru som kjøpte bilen 25/5 1979. Bilen ble hugget på begynnelsen av 1980 tallet.

Finns det några uppgifter om denna bil i Sverige?

Day Jarnøy



Enda sättet att hitta denna bils ursprung är via en bilkalender för Göteborg och Bohuslän för 1954-54. Sådana är svåra att hitta. Jag har nyligen fått låna sådana för Göteborg för 1958-61 och resultatet presenterade jag i Rileybladet nr 2011/1 sid 4 och det kommer ytterligare en artikel om dessa 21 bilar. Jag ska försöka hitta en bilkalender för 54-55. Det fanns flera som gav ut sådana, bl a Polisens Idrottsförening. Återkommer när jag har något att

berätta. 37 S 13227 är, som siffrorna anger, en 1947 års 1½ litre saloon. Troligtvis tillverkad i maj 1947. En Riley med chasisnumret 37 S 13228 ägdes tidigare av Lars Stavmar. Den finns nu i Finland. Den hade tidigare svenskt reg nr D 1327 (Sörmlands län). Har inte kollat den bilens hela historia. Tror inte det skulle hjälpa i sökandet av 37 S 13227.

Red

MHRFs Förbundsstämma 2011

Erik Hamberg och undertecknad deltog i MHRF förbundsstämma på Täby Park Hotel i Täby den 15 oktober.

Stämman öppnades av ordföranden Peter Edqvist. Avtackningar brukar för det mesta ligga sist på programmet, men den här gången var det förstapunkten. Carl Zeidlitz har varit anställd på kansliet som kanslisekreterare sedan 2001. Han startar nu eget och uppvaktades med en matkorg med motivering att det kan ju bli litet knapert i början för en ny företagare. Gia Brüning som skött ekonomi och redovisning har gått i pension. Hon var inte närvarande utan kommer att avtackas vid ett senare tillfälle. Administrationen sköts i fortsättningen av redovisnings- och ekonomibyrån Lundewalls i Solna.

Antalet försäkringar har ökat från ca 34000 år 2010 till ca 35000 i år. Det har tillkommit bara 20 nya mc försäkringar. Skadekostnaderna har varit lägre i år 4,5 milj. jämfört med 5,5 milj. för 2010. Antalet bränder har varit lägre i år, det har inte varit några svåra personskador. Försäkringen börjar acceptera orenoverat original i allt större utsträckning. Fordonet måste vara i trafiksäkert och bra maskinellt skick, genomrost får inte finnas och inte avvikande detaljer som till exempel breda däck. Elledningar måste vara i bra skick, dåliga är en stor brandrisk.

Man undersöker möjligheten att få försäkring via hemsidan med digitala bilder. Detta skulle kunna förkorta handläggningstiderna.

Ursprungskontrollen är fortfarande ett problem för många som skall inregistrera ett gammalt fordon. MHRF lägger ned ett stort arbete på att transportstyrelsen skall förenkla metoderna för ursprungskontroll. Ett stort problem är att transportstyrelsen inte talar om hur de tolkar de regler som finns. En del politiker i flera partier är positivt inställda till hobbyn, och har skrivit motioner i ärendet. Kjell-Åke Sjödin utreder fordonsfrågan på transportstyrelsen och skall lämna rapport den 26 oktober. MHRF arbetar med att påverka politiker på alla nivåer för att de skall bli medvetna om föreskrifter och bestämmelser som påverkar hobbyn negativt.

Ordförandekonferens har hållits i Göte-

borg med 36 deltagare från 30 klubbar. Där diskuterades försäkringsfrågor, ursprungskontroll, framtida inriktning och det förändrade politiska klimatet. Nästa konferens kommer eventuellt att bli i Närke.

Arbetet med motorcyklar och trafiksäkerhet presenterades av MC Polisveteranerna, Club MC Veteranerna (MCV), Motorcykelhistoriska Klubben (MCHK) och Sveriges Motorcyklister (SMC). Skadorna fördelar sig i stort sett på plåsterskador och klantskador, hälften på varje. Plåsterskador är lättare sårskador, klantskador är till exempel när man parkerar motorcykeln och den stälper och får skador. SMC har 65.000 medlemmar. Ordföranden i SMC Lars Erik Larsson berättade att fyra motioner har lämnats i riksdagen bara i år, om att motorcyklar skall ha registreringsskyltar i fram. Det finns EU beslut att motorcyklar skall ha ABS bromsar 2017.

Bengt Svensson MC-Polisveteranerna berättade att polisen har 4400 fordon varav 200 motorcyklar. Fordonen körs totalt 10 miljoner mil varje år. I Sverige finns 300.000 motorcyklar. År 2009 omkom 47 motorcyklister. De senaste 10 åren har 475 omkommit. Kurvan är sjunkande.

En fråga var om motorhistoriska dagen kunde förläggas till annan tid än 6 juni då den kolliderar med andra arrangemang. Allmänna meningen var, det finns ingen anledning att ändra datum.

Valborundan var Sverigeklassikern i år. 200 deltagare 182 mc var anmälda 174 kom till start 7 kom inte till mål. Äldsta motorcykeln var en American Chicago 500 från 1911. Rallyt hölls i och omkring Gävle. Nästa Sverigeklassiker blir 2013.

FIVA Midsummer World Rally 2011 med start i Stenungsund till Stockholm och tillbaka till Stenungsund. 76 deltagare. Äldsta deltagaren var en T-Ford pickup 1920. MHRF deltog med en Volvo PV 36 Carioca 1935 som lånats från Volvo Museum i Göteborg. Längsta resväg hade John Shellard från Australien med Lancia Lambda 1926.

Gunnar Ahlkvist valdes till ordförande för stämman. Av totalt 804 röster var 497 närvarande på stämman. Meddela-

des att det finns 7 miljoner i kassan, placerade till 2-3 % ränta. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsårets förvaltning.

Tre klubbar hade ansökt om medlemskap i MHRF. Klubb Lergökarallyt har organiserat Lergökarallyt i 20 år. Föreningens styrelse har 9 ledamöter vidare finns 90 funktionärer. Föreningen har ingen medlemsavgift. Pengarna tas in genom startavgifter på rallyt. BMW Oldtimer Club Sweden 140 medlemmar syfte att ta vara på äldre BMW modeller. Kinds Motorveteraner 48 medlemmar alla sorters fordon mycket traktorer, verkar i Svenljunga med omnejd. Satsar särskilt på att få kvinnor som medlemmar. BMW Oldtimer Club Sweden och Kinds Motorveteraner erhöll medlemskap i MHRF.

Samtliga styrelsemedlemmar som var i tur att avgå, omvaldes enligt valberedningens förslag. Medlemsavgiften för nästa år bestämdes oförändrad att vara 20 kronor. Nästa förbundsstämma hålls den 13 oktober 2012.

Torsten Grönvall



Några av delegaterna tog med sig motorhistorian till MHRF:s förbundsstämma på Täby Park Hotel i norra Stockholm.

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda September 2011

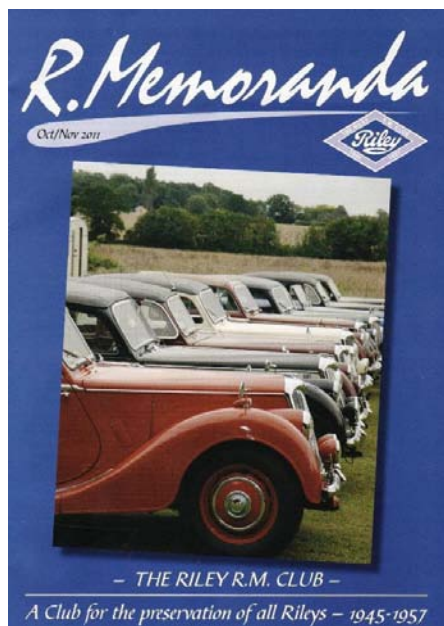
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Artiklar

How I became interested in Rileys, Peter Lowe, Australia
 RM Club Internet forum: Rileys and Mille Miglia/Ignition timing/ Fitting of A posts/Worn threads on torque tube and trunnion/RMB judder/Correct dashboard for 51 RMB
 Technical Topics: Timing an RMA with electronic ignition/Replacement of Pathfinder windscreens/Riley tonneau assemblies/Pathfinder rear axle

Cars for sale

RME 54, good bodywork, everything works, £7000
 RMA 51, needs loving owner, £3500 or offers
 RME 54, ready to drive, £6500
 RMH 55, LHD, will need a lot of work, £450
 Riley 9 Monaco 1931, good running order, very reluctant sale, £10950
 RMH 56, restoration project, £500
 RMD 50, restoration project, very reluctant sale, £7995



R. Memoranda Oct/Nov 2011

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

Artiklar

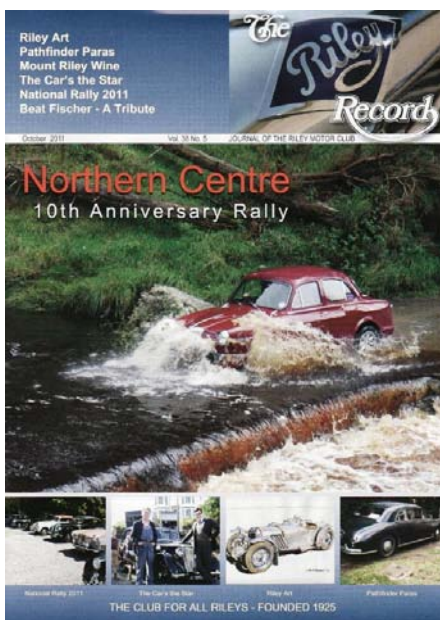
The 14th International Autovia Rally
 Technical Topics: rubber spacers on wing stay brackets/ bonnet pull/throttle linkage/water intake manifold/exhaust manifold/wheel bearing nuts/oil thrower removal tool/ front bearing bush puller/sucking swarf from the tank/ lower ratio crown wheel and pinion set
 RM Club Internet forum: annual rally issues/wheel balance weights/radiator starting handle bung/interior door capping/1½ oil pump removal
 GVC 705 history (om roadsterprototyp som gick till USA, och finns där fortfarande)
 Pathfindersidorna

Cars for sale

RME 54, good bodywork, everything works, £7000
 RMA 51, needs loving owner, £3500 or offers
 RMH 56, restoration project, £500
 RMD 50, restoration project, very reluctant sale, £7995

Evenemang

National Rally 2012, Cartmel, Lake District, 7-8 July



The Riley Record 5/2011

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

Artiklar

Southern Centre News
 London Centre News
 Midland Centre News
 East Anglia Centre News
 Northern Centre News
 West of England Centre News
 Riley Picture Page
 National Rally 2011 (28 Rileys deltog)
 Northern Centre 10th Anniversary Rally
 Pathfindersidor
 David Pipes 10 years as editor
 Riley Register Rally 2011
 Riley Motor Club Merchandise (nålar, tennisskjortor, mugger, nallebjörnar, paraplyer nyckelringar, termosflaskor, reflexvästar, växelspasknoppar, slipsar, kepsar, rugbyskjortor, T-shirts, fleecejackor, tygmärken, verktygsrullar... och naturligtvis, tea towels)
 Riley Art (www.debrawenlock.co.uk)
 Ordförande har ordet
 Lista över 22 nya medlemmar

Cars wanted

Two-Point-Six in good order
 Pathfinder engine or complete car

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
 September 2011, No 287

EDITOR: Gordon McAllan, Whitelaw Farm, Strathaven, Lanarkshire, ML10 6QP
 Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 815933 Email: gordon@kentref.plus.com

My Road to The Track
 Garry Whyte

In the UK, all forms of motor competitions are governed by the Motor Sports Association, whose regulations cover car racing, karting, rallying, cross-country, rallycross, autocross, hill climbs, sprints, drag racing and trials (the last-mentioned the oldest and probably simplest sport, in which Rileys have a long record of success). In order to become a permitted driver, you need to sit and pass the official Association of Racing Drivers Schools (ARDS) National B racing licence test: tuition and the test itself are available at a number of motor racing circuits, including Knockhill. Sitting the test is the MSA's minimum requirement and a great introduction to motorsport.

After watching the MSA video, you sit the first part of the test, which is a two-part written assessment, to check your knowledge of Section Q of the MSA Competitors and Officials Yearbook (Blue Book) on Car Racing.

Then, it's on to the driving part of the test, where one of the ARDS instructors will assess your track driving during a 20-minute lapping session in a track-supplied car.

You must be able to demonstrate that you are a competent circuit driver and that you can lap consistently in a safe and controlled manner amongst other "traffic". You must also show your knowledge of the racing line and ultimately assure the instructor that you are safe and able to enter your first race.

Continued on P2

Chairman: Jim Dunbar, 21 Lothly Street, Carnoustie, Angus DD7 4EE
Secretary & Register Representative: Mike Carmy, Kells Cross, Lagbills Place, Dunblane, Perthshire FK15 0BU
Treasurer/Strathclyde/RMC Representative: John Burgess, "Hawood", Symington, Bigger, Lanarkshire ML12 6LN
Committee: Paul Tully (SR), David Robb (Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McGeorgial (Tyreside), Colin Watt (NE), Alan Gurn (RMC Club & Newsletter Distribution Officer)

Hon. President: Jim Dunbar

Disclaimer: Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
September 2011, No 287

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

Artiklar

My Road to The Track (om att få certifikat till Historic Racing)
 One More of The Few (om en Two-Point-Six)
 Messing About in Motors, etc

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
 October 2011, No 288

EDITOR: Gordon McAllan, Whitelaw Farm, Strathaven, Lanarkshire, ML10 6QP
 Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 815933 Email: gordon@kentref.plus.com

End of Season - in Style
 The Scribe

Five skeins of grease, almost certainly leading for Loch Leven, flew over the Keestrel as it busied itself on the A9, heading for the fair city of Perth for the SRE End of Season Run. Although low clouds, sometimes threatening, loomed, the main road thrash was visited by dry conditions, after several days of torrential rain and wind. The Nine proved equal to the task of overtaking a determined "henry" on the long climb up Cairnie Hill and a glance in the mirror was rewarded with the sight of the hard-charging Monaco Plus Ultra of Mike Carmy in hot pursuit. Who says old cars can't cope with modern traffic?

Minutes later, both Rileys were pulling into the Tesco car park, off Crief Road, a legendary Start and Finish point in SRE annals. Mike Anderson was already there in his immaculate and rare 12/4 Merlin and within minutes, Jim Dunbar and Iain Drummond's 22T Keestrel and Keestrel Sprint old into view. Would that be all, we wondered, aware that some "regulars" had given notice that they could not come along, for a variety of good reasons.

Continued on P2

Chairman: Jim Dunbar, 21 Lothly Street, Carnoustie, Angus DD7 4EE
Secretary & Register Representative: Mike Carmy, Kells Cross, Lagbills Place, Dunblane, Perthshire FK15 0BU
Treasurer/Strathclyde/RMC Representative: John Burgess, "Hawood", Symington, Bigger, Lanarkshire ML12 6LN
Committee: Paul Tully (SR), David Robb (Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McGeorgial (Tyreside), Colin Watt (NE), Alan Gurn (RMC Club & Newsletter Distribution Officer)

Hon. President: Jim Dunbar

Disclaimer: Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
October 2011, No 288

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

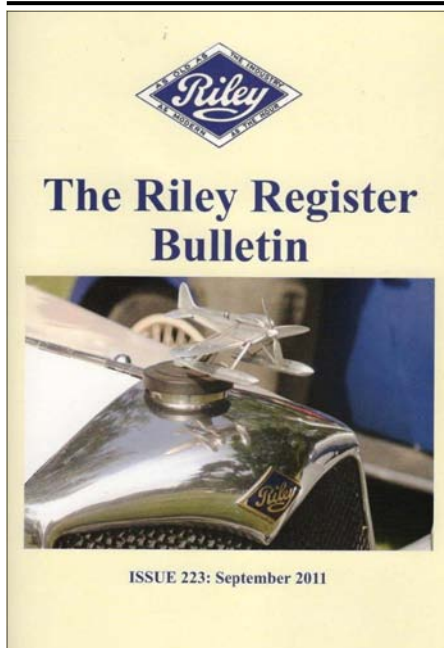
Artiklar

End of Season - in Style
 Under the Morgan's Skin

Evenemang

National Weekend 25th - 27th May 2012, The Isle of Mull

RILEYBLADET



The Riley Register Bulletin December 2010, Issue 220

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

Artiklar

The Riley Works
Blue Streak Lynx
Starter motor Maintenance
Coventry Rally
Restoration (1933 Riley 9 Monaco)
17th Rallye Internationale (Pays de Fougere)
ADU 29 (1934 Alpine Trial 14/6 Gamecock)



Riley Club Schweiz Newsletter 3/2011

Klubbens hemsida: www.riley-club.ch
Redaktör: Bruno Mazzotti

Riley Club Schweiz grundare, Beat Fischer, avled den 16 september och hedrades i en minnesteckning.

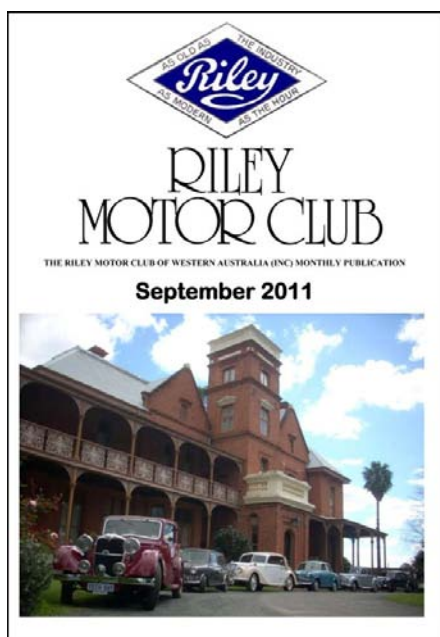


The Riley Motor Club Of North America Magnificent Motoring Online Journal

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.com
Redaktör: John Riley

Artiklar

Let this strange Riley drophead adopt you
Complete this cafe society Riley RMA
Rare, (missed) opportunity to see a 1959 Riley 2.6
What is the purpose of this club?
From the well-preserved files in Eric Killorin's garage
Intrepid Don Milligan's notes on New England highways
Missing the Nelsons again; & in search of piston advice
More from Ken Nelson, his engine and the history of
midwest meets
This fall you could be in the picture
Older drophead owners keep on coming
Riley RMB (no longer) requires TLC in Lincoln, Nebraska
By the time it got to Phoenix
The latest Riley in Amy's growing stable
Yes, take another look at the gorgeous drophead



Riley Motor Club - September 2011

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Steve Higgins

Evenemang

ADELAIDE TO DARWIN 2013

Following the successful ANTILL re enactment run from Fremantle to Sydney in 2009 the challenge of a journey across Australia from the South to the North is being considered. At this stage the proposal is for a journey in the July- September 2013 time frame to fit with the best weather for traveling. South Australian Riley Club is investigating the re scheduling the 2013 National Rally dates to provide a marshalling point for the start. The event would be open to ALL Rileys, daily distances would be established around comfortable travel for the oldest cars and it is anticipated the journey could be for up to 28 days with detours to Ayres Rock and Kakadu. Organization would be similar to the Nullarbor crossing with participants responsible for their own travel

and accommodation bookings at nominated Motels, camping grounds etc. Support arrangements and the options for the return journeys and other details will be developed and a regular news sheet issued on progress. The next step is to ascertain the level of interest in such a venture. If you are interested in being kept informed on this adventure send your name, email address and details of the car you might use to Brian Graham Email: brise1@bigpond.com Post: 14 Atunga Terrace, Dromana, Vic 3936 or Phone 03 59814145.

Vid klubbens årsmöte utdelade utmärkelser:

DRIVER OF THE YEAR

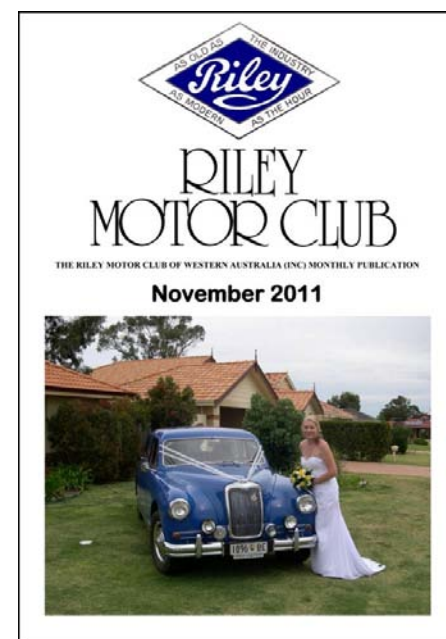
(Award for the most miles driven)
3rd STEVE HIGGINS 1134 miles
2nd PETER GALVIN 1186 miles
1st ROWLAND PALMER 4051 miles

SPARE PARTS

(Trophy for the highest value of parts purchased)
3rd DAVID GOREHAM \$800.00
2nd PETER HOCKING \$1331
1st STEVE HIGGINS \$1387

CLUB PERSON OF THE YEAR

(Award for a very high level of participation in attending events and hosting meetings)
3rd JIM & GLENYS RUNCIMAN 41 POINTS
2nd BRIAN GANNON 45
1st ROWLAND PALMER
& GEORGIE BENNETT 64



Cover: Chris and Wendy Gilberts' daughter Paula on her wedding day.

Cars for sale

RMB, 1948, good condition, \$13500
RMH, 1954, excellent condition, \$12000
Riley Kestrel 1300, 1968, good condition, \$9500





Annonser ur The Autocar, 10 april, 1953

Alla lägger märke till en Riley

Med sina rena engelska linjer och sin eggande anspelning på fart och kraft väcker Riley beundrande blickar varhelst den syns.

Men de verkligt utomordentliga egenskaperna hos denna förträffliga bil är dolda. Den berömda Riley motorn med dess hemisfäriska förbränningskammare är en av världens mest framgångsrika motorer. Den mästerligt balanserade styrningen, torsionsfjädringen och de generösa bromsar är alla föregångare på sitt område. Viktigast av allt är hur dessa eminenta egenskaper har förenats för att ge superba köregenskaper. Detta kännetecken hos Riley respekteras varhelst bilentusiaster möts.



Bild tagen under sommarens Englands-tripp, en Kestrel som jag stötte på vid besök hos Keith Pointing, den idag mest ansedde när det gäller att renovera Rileymotorer av förkrigsårgångare. Tyckte skylten var lite charmig.

Roland Haraldsson

Klubbmöten 2012

Sommarträff

Datum: 1-3 juni

Plats: Öster- eller Västergötland

Höstträff

Datum: 1 september

Plats: Strängnäs Militärhistoriska Museum



Av red nyinköpt modell via regalia officer Paul Mason i Riley RM Club. Modellen i skala 1:76 är ca 62 mm lång. Tillverkare är Alan Burbidge som skriver: Jag tillverkar över 300 modeller av bilar i gjutgods, bl a RMA och Monaco i skala 1:76 och Imp och MPH i skala 1:43. Min e-post: dreamofsteam@gmail.com



Den blå diamanten med namnet Riley i ovanstående speciella typsnitt började användas när produktionen återupptogs efter första världskriget och fanns på bilarna på Olympia Motor Show 1919.



Den kända slogan "As old as the Industry" myntades till Olympia Motor Show 1920. "As Modern as the Hour" kom 1925.

Reservdelar

Nya delar

Erik Hamberg

018-12 82 83

070-530 62 25

erik.hamberg@glocalnet.net

Begagnade delar

Eddie Lidholm

019-44 52 03

070-666 5 777

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

266 53 VEBYSTRAND

Tel. 0431-45 22 22

Mobil. 070-14 15 551

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 200 kr för år 2012. 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

Scottish Riley Enthusiasts

The Riley Club of Western Australia



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