



RILEYBLADET

Nummer 4, 2014

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 36

Christer Ahlin, besökte ofta Malta där hans föräldrar bodde efter pensioneringen. För några år sedan skrev Christer:

”Roadstern som jag fotograferade 1974 har jag lokaliserat, men den står fortfarande inlåst i ett garage dit ägaren inte har daglig tillgång. Hans son talar engelska, vilket inte fadern/ägaren gör, och han har lovat att i nästa vecka ta några bilder på den. Sonen mailar bilderna till mig, så vidarebefordrar jag dem till dig.”

Tyvärr kom det inga nya bilder på denna udda roadster med svärmorslucka (dickey seat). Red tog kontakt med Carol Galea, grundare av Malta Classic Car Museum som skrev att han sett bilen för länge sedan men hade ingen aning om var den fanns nu. Red skrev till Old Motor Club Malta och Classic Sports Car Club of Malta. Inget svar.



Med lucka för maltesiska svärmödrar

Mailar Gordon Webster, ansvarig för RM klubbens register över alla RMagnar.

Hello Anders, very interesting!

Vi har tre Roadsters i registret med referens till dickey seat:

- 59 SS 5182 finns här i England, en 4-sitsig roadster, UMX 145.
- MKJ 501, en okänd engelskregistrerad roadster.
- 60 2S 5586 finns i vårt register som en roadster på Malta, ”ev. med dickey seat”. Uppgiften kom ifrån Rod Forrest 1983, han som skulle köra jorden runt i sin Riley, men när han kom till Australien tog han jobb och bosatte sig där. Referenserna ”roadster”, ”Malta” och ”dicky seat” tyder på att det är just den bilen. Själv är jag övertygad om att så är fallet. Hur många Roadsters med svärmorslucka kan det finnas på Malta?

Utöver roadstervagnarna finns ytterligare en bil i registret med referens till ordet ”dicky”, RME 23596.

Gordon



Det ska vara viga svärmödrar för att kliva i och ur den luckan. Undrar vad som händer om föraren måste företa en kraftig inbromsning. Men det var kanske...

Med lucka för maltesiska svärmödrar - forts.



En rumble seat (amerikansk engelska), dicky seat, dickie seat eller dickey seat (brittisk engelska), även kallad mother-in-law seat (svärmorssits), är en stoppad utvändigt sits som fälls in i bakdelen av tvåsitsiga förkrigsbilar och kan ge plats till en eller två passagerare. När den inte används kan utrymmet under luckan användas som bagageutrymme.

I Webster's lexikon (amerikanskt) från 1865 förklaras "rumble" som ett utrymme med en sits för tjänstefolk bakerst på ett hästdraget ekipage. En engelsk motsvarighet till den amerikanska "rumble" var "spider", en enkel sits eller bänk avsett för stallknekten eller lakejen.

Ledare

Helt nyligen stannade jag till vid Union Jack Motors i Täby. Det är en verkstad som specialiserat sig på reparationer av Jaguarer. Där fanns ett tiotal Jaguarer för service eller genomgång, men även en eller annan Jensen Interceptor. Tänk om det fanns sådana verkstäder speciellt för våra Rileyvagnar!

Nu står vintern för dörren och det lär inte bli mycket Rileykörning förrän fram på vårkanten. Men boka redan nu in den 29-31 maj för 2015 års stora Rileybegivenhet! Då blir det besök vid Lövestabruk i norra Uppland - den magnifika herrgården från 1700-talets början. Om allt går i lås hittar vi på en aktivitet i Tierpstrakten också. Ett fullständigt program kommer i nästa nummer av Rileybladet. Sensommarmötet arrangeras av Lennart Nilsson vid Åkers Styckebruk i Sörmland den 29 augusti. Väl mött - och kom ihåg: det går bra att komma i annan bil än Riley!

Erik H.



Packard 1938 med rumble seat

Före första världskriget var det inte alltid så att man kunde fälla in extrasitsen i karossen. Tidiga roadster-, coupé-, och cabriolet-karosser kunde fås med antingen bagageutrymme eller svärmorslucka. Modeller med svärmorslucka benämndes ofta sport coupé eller sport roadster.

Passagerare i svärmorsluckan var utsatta för elementens raseri och hade litet eller inget skydd av den framförvarande suffletten. Fällbart skydd över och på sidorna av svärmorsluckan kunde fås på vissa bilar, t ex Ford Model A, men var aldrig särskilt populära. Bland de sista amerikanerna med svärmorslucka var Chevrolet 1938, Dodge 39 och Plymouth. Den sista engelska bilen med dicky seat var Triumph 2000 Roadster som tillverkades t.o.m. 1949.

Wikipedia

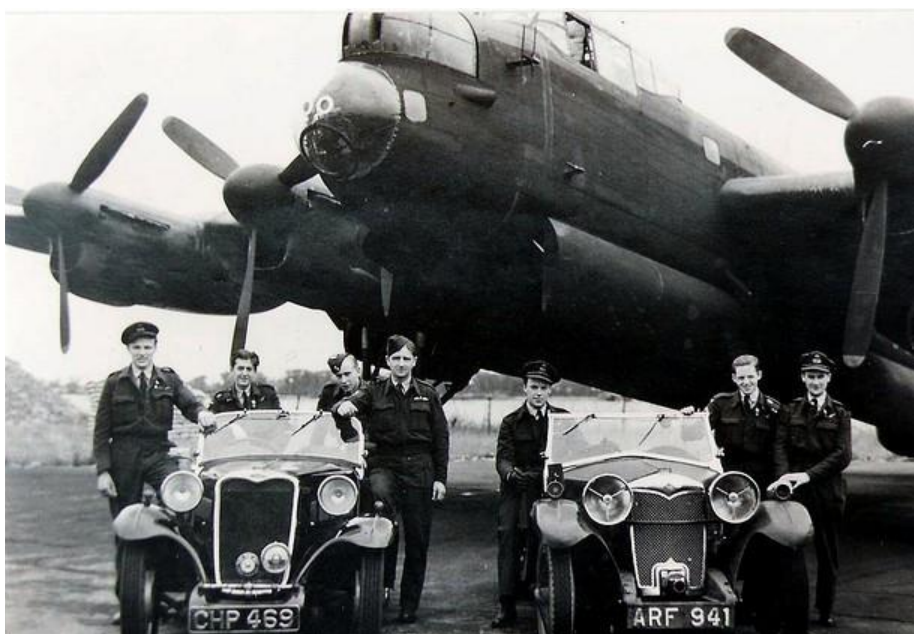
Blandat från redaktören

Under andra världskriget störtade 58 av RAFs flygplan i Sverige på väg till eller från uppdrag i Balticum, Polen och Tyskland. Tio Lancasterbombare störtade på Bjärehalvön med omnejd; Helsingborg, Laröd, Höganäs, Vejbystrand, Båstad, Hov, Lärkeröd, Vittsjö, Knäred. Ofta hoppade besättningarna och klarade sig, men i vissa fall omkom de när planen kraschade. 52 RAF-flygare ligger begravda på Commonwealth War Graves på Pålsjö kyrkogård i Helsingborg. Detta är inget ämne för Rileybladet men så hittade jag ett fotografi på nätet.

En Lancasterbombare, sju flygare, två sportbilar varav en, en Riley Lynx. Fotot är taget på Waterbeach basen 10 km norr om Cambridge. De tre som står runt Singern är kända till namnet, men inga av dem som står kring Rileyn. Registreringsnummer ARF 941 borde vara en ledtråd och bilen står listad i Styles bok. Jag kontaktade redaktören för Riley Registers Bulletin men han kände varken till bilden eller bilen. Ett häftigt foto är det i alla fall.

MHRF bjuder in sina medlemsklubbar till 8 hearingtillfällen runt om i landet under slutet januari början februari kring kontrollbesiktning för historiska fordon. I korthet handlar det om att Näringsdepartementet och Transportstyrelsen under 2015 kommer att arbeta fram nya svenska bestämmelser som även kommer att innefatta de historiska fordonen. Motorhistoriska Riksförbundet kommer förhoppningsvis att kunna påverka hur de nya reglerna utformas. Gå in på MHRFs hemsida och läs mer om detta samt platser och datum för hearingtillfällena.

En entreprenöriell person i Polen har satt i system att köpa billiga 1½ liters RM-salooner i England för att sedan renovera och bygga om till dropheads i Polen. I Rileybladet 4/2012 visade jag den



Fotot är från 1944. Planet en Avro Lancaster Mk1 med Rollce Royce Merlin motorer tillverkade i England, eller en Mk3 med Merlinmotorer tillverkade av amerikanska Packard. Bilen t.v. är en Singer Le Mans från slutet av 30-talet. Rileyn är en Lynx 9 från ca 1935 med jättelika Lucas P 100 strålkastare.

första av dessa. Här är två till! Man kan ha synpunkter på denna hantering men jag måste erkänna att de är rätt läckra...

En artikel om RM Riley instrumentbrädor finns med i detta blad. Red och Gwen Morris har skrivit att alla de modernare instrumentbrädorna hade en ådermålad plåt runt instrumenten och inte påklistrad faner. Erik Hamberg menar att detta är fel och att det visst levererades nya bilar med fanerad plåt, och att hans pappas bil var en sådan. I eng-

elska R.Memoranda, där artikeln också förekom, har även andra hävdade att en del bilar hade fanerad plåt runt instrumenten. När det gäller Riley ska man aldrig vara kategorisk.

I sökandet efter okända Rileys hittade jag en 1950 års vagn med reg nr G 7776. Den ägdes av Gullaskrufs glasbruk/direktör William Stenberg. Beställde kopia på registreringen men Riksarkivet i Vadstena meddelade att en del kort från Kronobergs län av misstag utgallrats. Detta var ett sådant kort. Skrev till William Stenbergs dotter (95) som ännu bor i Gullaskruff... men fick inget svar. Skrev till nuvarande ägaren av Davidssons Bil i Växjö som eventuellt sålt bilen. Inget svar. Lånade en bok om Gullaskrufs glasbruk och hoppades se en Riley i någon av bilderna i boken. Icke. Skrev till bilarkivsspecialisten Irene Nilsson på landsarkivet i Härnösand för råd i ärendet. Hon ringde mig och kom med några tips som jag nu ska bearbeta.



Ett Falcon liv

Rileyklubben i Västaustralien har fått en ny redaktör, Ken Gasmier. I sitt första medlemsblad skrev han en artikel som han själv grävt fram historien till. Red bad Ken om tillstånd att översätta och publicera artikeln i Rileybladet. Här kommer den.



Detta måste bli en kort berättelse om en Series 3 Riley Falcon med reg nr EGO 211, eftersom inte mycket är känt om den.

Jag fick höra talas om bilen via vänner som bor i Dunsborough på sydvästra spetsen av Australien. De ville att jag skulle träffa professor och fru Cole, ett pensionerat universitetslärarpar, han i maskinbyggnad och hon i biologi. De hade nämligen ägt en Riley som hade en lite speciell historia.

Vid andra världskrigets slut hade detta engelska par köpt en begagnad bil, EGO 211. Den fungerade både som daglig bruksbil och som semesterbil på flera turer, framför allt till Skottlands västkust.



Att ha trevliga minnen av sin första bil är gott och väl men parets minnen är speciellt starka pga en nära-döden upplevelse de hade med sin Riley Falcon. Deras son Peter Cole berättar: "Mor hade ett livligt körsätt och man får anta att Rileyns strålkastare inte nådde till den illa belysta lastbilen som stannat vid motorvägskanten." Inte ett helt ovanligt scenario på Englands tidiga motorvägar. Rileyn for i full fart in under den stillastående lastbilens flak.

När professor Cole återfick medvetandet befarade han det värsta, berättar han för mig med inlevelse. Men hustrun, som satt orörlig i förarsätet, tog bara lite längre tid på sig att återhämta sig från chocken. Livet var som en gudagåva

efter denna upplevelse. Något som andra som överlever katastrofer också säger sig känna.

Jag frågade Vernon Barker om han kände till något om EGO 211:

"Jag har inga uppgifter alls om EGO 211. Jag antar att den är borta sedan länge. GO registreringen är London men arkiven förstördes när DVLA (The Driver and Vehicle Licensing Agency) datoriserade sin verksamhet. Vi har nog förlorat minst 40% av alla Rileyregistreringar eftersom andra större städer som Birmingham och Manchester också förstörde sina gamla register.

Vad vi känner till är att reg EGO användes från juli 1937 till årets slut. Jag har reg uppgifter på 201-204, 207, 214, 216 och 220, och nu 211. En av de stora Rileyåterförsäljarna i London hade säkert reserverat 201-220 (minst). Det visar hur de stora "londongrabbarna" sålde Rileys jämfört med andra orter. Vi har aldrig sett en så stor reservation av registreringar bland de uppgifter vi har. Förstörelsen av London registren är en stor förlust."





Vernon tillägger:

”Förkrigsbilar var inte särskilt säkra vid någon typ av olycka, så hur någon kan ha överlevt denna är ofattbart.”

Även EGO 211 överlevde och fick ett andra liv. Paret Cole lät reparera resterna och fick en karossfirma att tillverka en herrgårdsvagnskaross. Karossfirman låg i Rutland, nära en motorväg. Det är allt professorn kommer ihåg av firman som tillverkade denna något spartanska skapelse i aluminium, som fortsatte att tjäna den nu växande familjen väl.

I läckra färgfoton som herrskapet Cole vänligen letat fram kan man se den ombyggda EGO 211 med familjen på utflykter i de skotska vildmarkerna.



Vernon kommenterar:

”Jag minns samma skotska resor med mina föräldrar i mitten av 50-talet och fotona känns bekanta. Skotska västkusten var på den tiden en mycket isolerad del av Storbritannien och det var ganska vågat att fara fram över en enslig liten väg bred nog för en bil och där man inte såg an annan bil på hela dagen. Och inga kommunikationer fanns heller! Det är idag lätt att glömma bort hur tiderna var”.

EGO 211 byttes med tiden in mot en campingbil och man undrar om denna eller någon annan Riley herrgårdsvagn från före kriget finns bevarad. Det vore roligt om så var fallet eftersom de utgör en epok i bilismens historia.

Vernon avslutar:

”Det var på modet efter kriget att konvertera bilar till herrgårdsvagnar (estate car) eftersom bilskatten på dessa var mycket lägre. Det fanns en trevlig Merlin 9 här i Hull som någon hade byggt själv. Den var ombyggd vid tiden då förkrigsbilarnas karosser började falla i bitar i mitten av 50-talet. EGO 211s ombyggnad verkar dock vara av tidigare datum.”

Ken Gasmier, med tacksam hjälp av familjen Cole och Vernon Barker.



EGO 211 kör ombord på Kylesku Ferry vid Unapool i nordvästligaste Skottland. Sjön heter Lock Glendhu.

PS

Vernon E. Barker är vice president i The Riley Register, sakkunnig på förkrigsrileys och har skrivit en bok i ämnet.

Rapport från MHRF:s Årsstämma 2014

Det är mycket som händer i den motorhistoriska världen nu och det är ett starkt tryck på en samlad regelverk för våra fordon. Men det verkar ändå som att vi kan behålla en viss grad av nationell tolkning vilket vi hoppas kan vara en fördel i Sverige. Men det var mycket som avhandlades så jag har försökt skriva det kort utan att utelämnat relevant information.

Vid MHRF:s stämma representerades Svenska Rileyregistret i år av Torsten Grönvall och undertecknad. Jag deltog även som medlem i valberedningen för MHRF och deltog därför även på styrelsemöten före och efter stämman. På lördagsförmiddagen var det som vanligt en allmän information om MHRF:s och FIVA:s verksamhet.

Under styrelsemötet diskuterades situationen med de nya kontakter som måste tas efter valutgången. Det är både brådskande och viktigt då hela "besiktningspaketet" för äldre fordon är under omarbetning i EU. Läget är i stort mer positivt än vad det tidigare verkade bli, då både FIVA internationellt och MHRF ihop med andra ledande aktörer i Sverige fått en mer delaktig roll i beslutsprocessen. Det beror på en ökad insikt om den kunskap som finns i våra led.

Dagen före styrelsemötet hade Göran Flank och Jan Ströman hämtat den av Jan Melin överlätna samlingen av fotografier, broschyrer och andra originalhandlingar. Det var totalt 35 pärmar och en låda med glasplåtar. Bertil Lindblads stiftelse hade köpt den och sedan skänkt den till dokumentationsarkivet, ett mycket viktigt tillskott.

Övriga frågor var av mer praktisk och intern karaktär. Nästa förbundsstämma hålls 17 oktober 2015.

På fredagskvällen var det mingel i puben och buffé. Det blir alltid en hel del intressanta diskussioner så det är väl värt att anlända så tidigt att man kan besöka den.

Program lördag förmiddag

MHRF-försäkringen. Information av Helen Elmgren, Jan Seglert och Lennart West.

Ungefär 30 % av försäkringsbesiktningarna handläggs nu digitalt. Efter kundönskemål finns det idag betydligt fler olika produkter. Skadeutfallet i år rätt normalt förutom en översvämningsskador. Kanske påverkas utfallet av garagebranden i Skänninge den 18:e november (efter stämman).

2012 var det en stor enskild skada som MHRF får ersätta Folksam för. Normalt får vi tillbaka ett överskott i form av bidrag från Folksam. Försäkringsantalet ökar stadigt trots en viss minskning på mc-sidan. 1,2 Mkr utbetalt i administrationsersättning till klubbarna.

Myndighetskontakter - Jan Tägt

Besiktningspaketet EU. Bättre definition för fordon av historiskt intresse ska ingå i svensk rätt från 2017.

Fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

Transportstyrelsens föreskrifter för teknisk identifiering.

Tullverket + EU. Tydligare regelverk.

Naturvårdsverkets förslag om uttjänta bilar har gått till papperkorgen men nytt direktiv från riksdagen till Naturvårdsveket om övergivna bilar i naturen.

Kulturarvsskydd.

I ovanstående frågor arbetar MHRF med ett motorhistoriskt nätverk både i riksdag och på EU-nivå.

Ursprungskontrollen, aktuella frågor

Tydligare gränssnitt mellan Transportstyrelsen och besiktningsorgan.

Transportstyrelsens hemsida omarbetas i dialog med MHRF angående sakfel i tidigare information.

Det är fortfarande krav på originalhandling. Efter kritik för höga kostnader för dispenser blir dessa gratis från 2015-01-01.

Enligt MHRF:s ordförande Peter Edqvist är Transportstyrelsen nu öppnare för kommunikation med MHRF.

Motorhistoriska Dagen och Elmia - Catrine Wallheim

Det var över 100 klubbar i anmälda arrangemang. Skyltar till ett evenemang kan beställas från kansliet.

Arrangörstävling "Kultur på väg" även nästa år.

ELMIA: MHRF + anslutna klubbar i C-hallen. Hantverkskunnande ska visas speciellt. Tema blir 2015 Engelska parken.

Svenskt Motorhistoriskt Arkiv - Per Dahl

Det invigdes i januari och ändamålet är att bevara fordonshistoriskt källmaterial.

En källa till förståelse av det är ett kulturarv vi med våra fordon vill bevara, bruka och utveckla.

Hemsida med fr.a. evenemangskalender kommer 2015 att finnas som mobilapp.

Utdelning av priser

Från Bertil Lindblads stiftelse till: Kent G. Ekberg i Arvika för boken "När bilen kom till Värmland". AHK:s Bugattisektion för "Nordic Bugatti Register 2014".

Motorhistoriska Priset.

Det initierades av MHS men utdelas nu i samarbete med AHK, MCHK och MHRF.

Priset tilldelades i år Föreningen Husqvarna Motorcyklar som arrangör av Windmill Rally 2014 och deras fleråriga researrangemang till detta internationella rally. I år hade de 90 personer involverade i arrangemanget.

Ny medlemsförfrågan

Lars Öhman presenterade Club Victoria för mopeder av detta märke och även andra, företrädesvis veteraner.

Årsmötet

Rösträkning. 499 röster av 847 så 60 % av medlemmarna var representerade.

Till ordförande och sekreterare valdes Gunnar Ahlqvist och Nicholas Melin.

Till justeringsmän tillika rösträknare valdes Anders Läck och Christer Ellburg.

Styrelsens förvaltning fick godkänt och det blev omval på alla funktionärsposter aktuella för val i år.

Club Victoria valdes in som medlem i MHRF.

Motion från Kronobergs Motorhistoriker om ambulerande ort för MHRF:s årsstämma avsågs efter votering.

MC-Veteranernas motion angående slopande av "förstaårspremien" i försäkringen fick bifall av stämman. Stämman gav därmed styrelsen i uppdrag att diskutera frågan med Folksam för slutgiltigt avgörande.

MC-Veteranernas motion om lika klubbersättning för försäkringsadministration av bil- och mc-försäkringar fick också bifall av stämman vilket då också diskuteras med Folksam.

Medlemsavgiften indexregleras med arbetskostnadsindex som bas enligt tidigare beslut.

Datum för nästa förbundsstämma bestämdes till 2015-10-17.

Därmed var själva stämman avslutad. Det var en intressant och givande helg. Liksom tidigare år blir man imponerad av det arbete som görs för att få myndigheter att inse vilket kulturarv vi tar hand om och hur vi bäst ska hantera det.

Lennart Nilsson

Besök hos Kurt Kramer

I Rileybladet 3/1997 skrev red följande:

"I TV-programmet Trafikmagasinet den 23 september fanns en sekvens kallad Glennings Garage. Där stod Christer Glenning i sitt garage i Eskilstuna och förklarade hur en bilbroms fungerar. Bakom honom på väggen hängde en stor Riley-skylt. Red undrar vad Glenning har för förhållande till Riley och skickar honom därför ett ex av detta Rileyblad. Vi får se vad reaktionen blir."

Reaktionen uteblev och året därpå avled Christer Glenning efter en hjärtattack. Men den 15 oktober 2014 kom svaret.

Red hade vägarna förbi Hässleholm och passade på att bjuda hem sig till medlemmen Kurt Kramer i Norra Sandby för att ta en titt på hans Riley 1½ litre saloon.

Längst in i det stora garaget, inklämd bakom ett 20-tal andra bilar, främst amerikanare, står den orenoverade Rileyn. Kurt har haft den i minst 30 år. Kurt visar de andra bilarna. En 1936 års Terraplane Roadster med svärmorslucka (rumble seat). Inte den men en identisk bil, hade Kurts pappa och unge Kurt minns med ett leende turerna i svärmorsluckan. En annan favorit är en De Soto Convertible Coupé. Kurt visar hur motorhuven öppnas genom att vrida på huvkråkan - The Winged Goddess.

Kurt och Irene bjuder på kaffe och Kurt tar fram Rileyns registreringspapper.

1950 Riley 1½ litre Saloon
Chassi nr 40 S 18453

501223 Reg O 27433
501223 Doktor Jarl Lindahl, Göteborg
630730 Karl-Göran Johnsson, Sävedalen
640108 Redaktör Christer Glenning, Göteborg
640723 Kock Sven Georg Sundqvist, Göteborg
641219 Hugo Ifvarsson, Göteborg
641011 Björn Rolf Landin, Göteborg
650113 Bilen skrotad, och avförd ur registret

Mannen som köpte bilen ny och körde den i 13 år var med lic. Jarl Lindahl. Han arbetade på Sahlgrenska sjukhuset sedan 1937 och på Göteborgs mödravårdscentraler från 1945.

Den 25-årige redaktören Christer Glenning ägde bilen under ett halvår 1964. Vad fick denne bilentusiast att fastna för Riley och strax därefter dumpa den? Rileyskylten i garaget tyder väl på någon slags "kärlek".

Antar att det var en slump att Lindahl och Glenning var båda födda i Karlskrona.

Red



Oooh, valnötspanel !

Så säger ofta folk när de sticker in huvudet i bilen och ser sig om.

Oooh kaross byggd på stomme av ask säger dom aldrig. Men så är den heller inte gjord för att synas och beundras. Denna stomme i askträ, av Rileyrenove-rare ej sällan förbannad.

Ägare till en RM Riley med det speciella valnötrotsmönstret på instrumentbräda och paneler kan vara intresserade av att veta lite mer om materialet, var det kommer ifrån, hur det tillverkas och används. Och ni som inte har det, får gärna också läsa...

Valnötsträdet (Juglans)

Släktets namn på latin, Juglans, kommer från den romerska mytologin och betyder Jupiters ollon! Kanske den mest kända arten är Persisk valnöt (J. regia, den kungliga valnöten), som är hemma-hörande på Balkan i sydöstra Europa och i sydväst- och centralasien bort till Himalaya och sydvästra Kina. Den svarta valnöten (J. nigra) hör hemma i östra nordamerika men odlas på olika platser eftersom virket är mycket värdefullt.

Den engelske botanisten Richard B. Hinds gjorde en studieresa jorden rund 1836-1842 och upptäckte en ny art av valnötsträd i Sacramentodalen i Kalifornien. Till hans ära namngavs den nya arten Juglans hindsii.

Valnötrots

Det "masuraktiga" mönstret på en viss typ av valnötsträ som på engelska heter burl eller burr walnut kallar vi valnötrots. Egentligen rör det sig om en onormal utväxt, svulst, på valnötsträdet. De kan t ex uppstå vid ympning, virus eller skadeinsektangrepp. Valnötrotsen har ett mycket speciellt utseende och virket används i finare möbler, gevärsstockar och annat. Största användningen är som faner i dyrare bilar och möbler. Normalt tillverkar en snickaren en möbel i ett mindre dyrbart träslag och använder sedan faner för att försköna utan att kostnaden blir för stor.

Valnötspaner

Valnötspaner kan var rakfibrig eller av valnötrots-typ. Riley har bådadera. Om man följer processen från masurknöl till



Bild 1. Den tidigaste RM instrumentbrädan (1945) med rundad överkant, vita knappar och handbromshandtag som det såg ut i de första 120 bilarna. Faner på "fiskfiléerna" men inte på instrumentbrädan.

instrumentpanel händer följande. Träodlaren sågar av masurknölarna och försluter dem med flytande vax för att inte de ska torka på väg till fanerfabriken. På fabriken skalas barken av och masurklumpen mjukas upp genom kokning. Sedan skärs faner antingen genom att man monterar klumpen på en svarv och låter en "rakkniv" kontinuerligt skalar av faneret till långa sjok eller att masurstycket fästs i en ram som går fram och tillbaka mot en stationär rakkniv och ger ett fanerark för varje skär. Därefter torkas faneret, följt av renklippning, sortering och buntning.

Faner i RM Rileys

Faneret kommer i buntar till karosstillverkarens snickeri. I fallet RM Rileys, till Morris Bodies Branch i Coventry, f.d. Hollick and Pratt fabriken som köpts av Nuffield på 20-talet. Fanerbitar skärs till lagom stora bitar och läggs i press. När de är plana limmas de på marinplywood och placeras i en autoklav med faneret uppåt. Därefter sänks en stor huv ner. Huven låses fast med tvingar och en kraftig gummiduk sugas med vakuum mot de fanerade träbitarna samtidigt som man släpper på ånga i autoklaven. Med limmet och varmpressningen kom faneret att sitta stenhårt. Efter limningen slipas och poleras alla delarna och läggs på bord som rullades iväg till lackering. De fanerade trädelarna sprutlackeras med klarlack. Slutligen

ugnstorkas, slipas och poleras träytorna ännu en gång varefter delarna går till karosslinan.

Eftersom trä är en naturprodukt åldras och förändras utseendet det med åren, även under en lackyta. I fallet valnötspaner ljusnar det och har en orange ton när det är solbelyst. Ta en titt på träfärgen på något ställe där inte ljuset kommit till så ser du hur det såg ut när faneret lämnade fabriken.

Nu, efter många år, är din instrumentbräda full av sprickor och bitar av faner har ramlat av dörrlisterna. Somliga ser detta som ett åldrandets skönhet, andra kör raka vägen till en specialist i omfanering.

RM Rileys byggda i Abingdon (kaross och träverk gjordes även då i Coventry) hade valnötrotsfaner. De skiftade kraftigt i färgton alltifrån mycket ljus brun till mörk brun.

De tidiga instrumentbrädorna, de med tre runda instrument, var inte fanerade utan lackade i en nyans som matchade faneren på de fiskfilé-liknande brädorna (av Alec Gatherer döpta till kipperfillets). De första ca 120 tillverkade RM Rileys hade instrumentbräda med rundad överkant som inte var fanerad medan "fiskfiléerna" hade faner (bild 1).

RILEYBLADET

Med introduktionen av den 2:a typen av tidiga instrumentbrädor med askkopp ovanpå precis bakom vindrutans mittstolpe, blev denna fanerad, men inte i valnöstrot utan rakfibrig faner från europeisk valnöt (bild 2).

Efter att produktionen flyttat från Coventry till Abingdon i mitten av 1949 introducerades en modernare Saloon kaross som bl a hade fönsterramarna i dörrarna helt i mahogny med valnötsfaner på den vertikala delen (bild 3). Från mitten av 1949 till mitten av 1951 var askkopporna placerade i i den fanerade listen som var tjockare än den som följde. Askkopporna flyttades då från dörrarna till instrumentbrädan.

Träet i instrumentbrädorna och vindru-tekarmen på alla modeller, inklusive Roadstern (men inte de 120 första bilarna som nämndes ovan) var i 3/8 tum björkplywood. De tre delarna som utgör Roadsterns instrumentbräda hade rakfibrig, mattlackerad, faner (bild 4).

Många RM ägare har förskönat sina instrumentbrädor (bild 5), bytt faner och färgtoner, fanerat plåtramen etc, men det som sagts ovan gällde originalutförandet.

Plåtpanelen runt instrumenten på den moderniserade instrumentbrädan var alltid av metall, ibland aluminium men oftast stålplåt (bild 6). Alltid med målad träådring, aldrig faner. Här fanns två typer, en som matchade brädor med valnötsrotfaner och en som matchade rakfibrig faner. Detta hindrar inte att många har senare själv ersatt målningen med faner.

Reservdelslistan beskriver panelen som "masking panel - veneered part nr H 8169". Beskrivningen "veneered" avsåg där endast utseendet på den ådringsmålade plåten. Engelska RM klubben har låtit tillverkat plåtpaneler med kraftig valnötsrotådring. Bra kvalitet men helt fel utseende när de sätts i bilar med rakfibrig instrumentbräda.

Instrumentbrädor i bilar görs förutom av faner av valnötsrot även av faner av svart valnöt, av masur från alm, ek, västafrikansk mahogny och fågelögonlön. Sistnämnda ses ofta i Jaguar. Fågelögonlön kommer från stammen av vanliga lönnar och beror utseendet på onormal tillväxt.

forts.



Bild 2. Den 2:a typen av instrumentbräda med runda instrument (1945-1949). Genomgående rakfibrig faner och med askkopp ovanför hastighetsmätaren. Bruna knappar och handbromskrycka.



Bild 3. Dörrlist på RMA tillverkad ca nov/dec 1951.



Bild 4. Roadster med originalinstrumentbräda (jämför med bild 5)



Bild 5. En förskönad Roadster instrumentbräda

Förkrigsrileys tycks alla ha haft trädetaljer i polerat ädelträ, kanske mahogny, men inte faner.

Om instrumentbrädor med valnötsfaner i BMC Rileys skrivs det om i ett kommande nummer.

*Red
Gwyn Morris
Börje Drakenberg*



I R.Memoranda juni 2014 skriver Anders Lindner och Gwen Morris en intressant artikel om RM instrumentpaneler. Dock måste jag kommentera deras slutsatser om mittplåten runt instrumenten på "nya" instrumentbrädan, den som kom sent 1949 och fanns med till produktionsslutet.

De flesta vagnarna tillverkade år 1950 hade faktiskt en fanerklädd plåt. Den infördes från chassi nr 59 S 5235 för 2½ litre vagnar och samtidigt för 1½ litre. Min egen RMB (60 S 6304) levererades



Bild 6. Den moderniserade RM instrumentbrädan (1949-1955). Reds bil. En ny ådermålad plåt (Woodman, Insjön, 2014). Den ursprungliga milesmätaren utbytt mot en kilometermätare ca 1990. Den ursprungliga pärlbeige ratten i acetat är utbytt mot en brun stålrott inköpt från RM klubben 1996. Stora klockan är utbytt mot en varvräknare med liten klocka 2013.

till min far den 30 augusti 1950 och har ännu kvar originalplåten med faner.

För några år sedan fick jag tag på en instrument "plåt" från en skrotad bil, 60 S 6793, nästan 500 bilar senare, och även den har spår av faner limmad på aluminiumplåten. Detta faner hade inte det masur-aktiga utseendet utan mera rakfibrigt precis som på min bil. Se bilder.

Osäkert hur länge fanerad plåt användes men min gissning är fram till hösten 1950. De sista 1950 års bilarna hade målad träådring som imiterade valnötsfaner, i alla fall baserat på vad jag sett i Sverige. En service bulletin från fabriken till återförsäljarna kan kasta ljus på denna fråga

Erik Hamberg



Ur andra Rileyblad

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter August, September, October 2014

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

Articles

Vevstake går av och slår sönder motorn 1929 års Riley Monaco på väg hem från Le Mans (många bilder)
150 Pre-war Rileys på Register Coventry Rally

Årsmötet: Our Membership Secretary, Ian Macfarlane, reported that membership is up and now stands at 139, made up of 138 paying members and 1 Hon Member (Victor Riley). 7 members failed to renew but 11 were recruited and membership stands at an all-time high. There are 89 individual and 49 joint memberships. Of the 139, 118 take the newsletter and other correspondence by email. He thanked members for completing the car census forms, and touched on possible changes to the renewal process.



**Scottish Riley Enthusiasts
Newsletter**

EDITOR: Gordon McAllan, Whitlow Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6QP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 819331 Email: gordon@scottreft.plus.com



Our Cowal Gathering

Riley Motor Club - November 2014

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Ken Gasmier
Omslag: Det har varit några "Hard Day's Night" innan Gregg Morris' 1938 års 16hp Big Four Kestrel blev klar



Articles

Historien om min Blue Streak Kestrel av Gregg Morris
Fulfilling a Dream: AVC 20 in UK and France by Jim Runciman (bilen som kom 4:a i Le Mans 1935).



Bilkalendrar avslöjar

Red satt två dagar på Kungliga Biblioteket i Stockholm och läste Bilkalendrar utgivna av Polisens Idrotts- och Skytteförbund. Hittade 50 Rileys som var okända för Svenska Rileyregistret. Efter att ha beställt kopior på registreringskortet från olika landsarkiv framträder bilar-na ägarhistoria. Här följer några av de nya fynden. Det fullkomligt vimlar av Rileys i Arvika i början av 50-talet!

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12457

470701 Reg S 9822
470701 AB Wennbergs Mek. Verkstad, Karlstad
500414 Överingenjör Wennberg, Karlstad
501020 Motorfirman Bröderna Gjein, Karlstad
501021 Förs. AB Hansa, Stockholm/Karlstad
510215 Chauf. Gunnar & Helmer Walfridsson, Finnsjön
510507 Exportchef Ture Carlsson, Säffle
531210 Kanslist Göran Olofsson, Tingshuset, Arvika
570716 Holger Johansson, Arvika
571218 Jens Karlsson, Alster
571220 Rune Hultberg, Karlstad
580415 Verkstadsarb. Ove Törn, Filipstad
580708 Lådfabriksarb. Göran Ringmyr, Långban
590306 Sune Flymar, Filipstad
590413 Mattis Bilaffär, Filipstad/A. Jansson, Grythyttan
610718 Nedskrotad

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 17834

500511 Reg S 12427
500511 Tandläkare Stig Öhberg, Arvika
610315 Orrvangs Bilförsäljning, Arvika
610321 Ritare Mats Nilsson, Arvika
610920 Stud. Björn Markstedt, Arvika
620323 Inf. I BRR/Bilreservregistret
620725 AB Biltjänst, Arvika
650901 Avförd ur registret

1950 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 40 S 18463

501102 Reg S13987
501102 Köpman Rune K.G. Kärling, Kristinehamn
510126 Åkare Ragnar Andersson, Arvika
510303 Bokhandlare Carl-Guataf Löfvenholm, Torsby
521030 Lägenhetsägare Viktor Bengtsson, Bäckebron
540709 Bilfirma Harry Est, Karlstad
540721 Verkstadsäg. Eric Ericsson, Värmlands Nysäter
551126 Bilmontör Thore B. Andersson, Karlstad
560424 Köpman Harry Rudberg, Karlstad
560609 Införd i BRR/Bilreservregistret
560801 Fabriksarb. Sven Johansson, Skoghall
580930 Skogströms Motorfirma, Filipstad
581024 Lokförare Henrik Bernhardtsson, Storfors
591121 Införd i BRR/Bilreservregistret
630901 Avförd ur registret

1955 Riley Pathfinder

Chassi nr MAA 33/1015

550113 Reg S 30195
550113 Doktor Jörgen Lumbye Madsen, Kristinehamn
620608 Warströms Bil AB, Kristinehamn
620629 Överförd till BRR
650901 Avregistrerad

1950 1½ litre saloon

Chassi nr 40 S 18618

510214 Reg S 14994
510214 Socialassistent Sven Bäckström, Arvika
641218 Införd i BRR/Bilreservregistret
680901 Avregistrerad
1986 Börje Grönhult, Ängelholm reg CRN792
2005 Sald till Danmark

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12897

471023 Reg T 10903
471023 Direktör Axel Wahlsteen, Bofors
501027 Fabrikör Ivar Gustav Svedberg, Karlskoga
530725 Försald till Valter Persson, Stöllet, Värmland
531005 Reg S 18302
531005 Murare Erland Persson, Höljes
590211 Införd i BRR/Bilreservregistret
620901 Avregistrerad

1953 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr RME 21199

530417 Reg T 21950
530417 Provinsialläkare David Karlström, Arvika
671129 Bill Dorph, Stockholm
1967 till idag, Birgitta Karlström-Dorph, Sthlm/Påarp

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13126

480219 Reg T 10959
480219 Örebro Automobilförsäljning
510508 Köpman Widar Widarsson, Örebro
530701 Lantbr. Ernst Persson, Löth, Ervalla
560413 Bilfirma K. Andersson, Örebro
560508 Henry Andersson, Basäsby, Kvistbro
570517 Reg U 34970
570517 Bilrep. Henry K. Andersson, Köping
570817 Köpings Bil AB
570907 Chaufför Torsten Sedvall, Köping
571030 Köpings Bil AB
571205 Reg E 52943
501205 Ingenjör Göran Andersson, Finspång
580714 Reg F 34594
580714 Ingenjör Göran Andersson, Huskvarna
590218 Reg U 42670
590218 Bröderna Falks Bil & Motor, Köping
590613 Ringvägens Motor, Västerås
591022 Reg B 29382

1952 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr RME 42 S - - - - (20505 - 20781) *

530502 Reg S 14063
530502 Byggnadssnickare Birger Hägglund, Färjestad
590130 Reg U 36489
590130 Byggnadssnickare Birger Hägglund, Köping
601216 Reg E 17206
601216 Philipsons Bil AB, Motala
610313 Lagerarb. Hans Säll, Motala
610918 Plåtslagare Arne Karlsson, Fornåsa
611207 Köpman Alf Gustavsson, Borensberg
620402 Typograf Bert Kösner, Motala
620409 Skrothandlare Karl-Erik Andersson, Motala
600409 Nedskrotad

1947 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13288

471203 Reg D 9374
471203 Ingenjör Bengt Cromstedt, Eskilstuna
481001 Stud. Per Lennart Johansson, Eskilstuna
511018 Förmän Gustav Georg Johansson, Eskilstuna
530710 Reg T 19475
530710 Gjutmästare Gustaf Johansson, Lindesberg
570702 Avförd
570726 Nytt reg nr D 34788
570702 Gjutrimästare Gustav Johansson, Eskilstuna
610626 Mälardalens Bil AB, Eskilstuna
610704 Serviceman K.G. Andersson, Eskilstuna
620524 Överförd till BRR/Bilreservregistret
660901 Avförd

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12765

480625 Reg S 8894
480625 AB Wards Möbler, Karlstad
491116 Reg B 16973
491116 Köpman Bror Harry Einar Ohlsson, Hagalund
500724 Reg A44247
500724 Ståluvaru AB, Stockholm
530623 Kamrer Selim Blom, Stockholm
550523 Reg T 20502
550523 Plåtsl Arnold Andersson, Karlskoga
551031 Truckförare Olavi Nikitin, Karlskoga
551230 Överförd till reservregistret
560709 Återregistrerad
561214 Reg R 10944
561214 Bilmontör Lars Jansson, Finnerödja
581111 Reg T 10944
581111 Kommunalarb. Rune Ek, Karlskoga
590212 Br. Sundströms Bilfirma, Karlskoga
590408 Nedskrotad, Edaskroten

* Bilen inregistrerades med ofullständigt chassinummer

The Riley Record 4/2014

Journal of the Riley Motor Club
Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
Redaktör: David Pipes
Omslaget: The Bonhams One-Point-Five race car

Articles

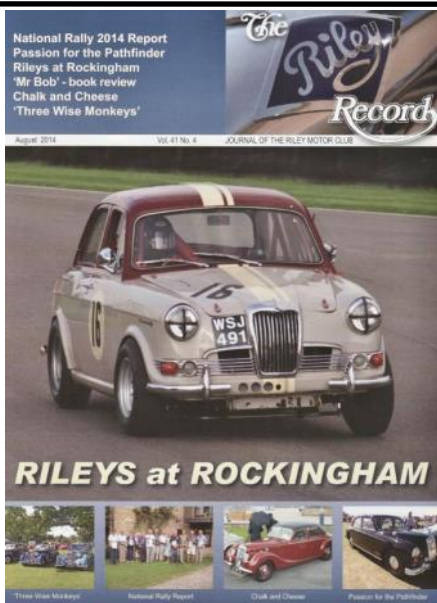
Pathfinder Idyll, om alla dessa TV-snutar som kör Pathfinder
Irish Classic & Vintage Motor Show, Dublin
Rileys at Rockingham
National Rally 2014
Passion for the Pathfinder
David Pipes ny ordförande
London-Edinburgh Run 2015, max 40 ekipage
Bokrecension: Mr Bob - The Life & Times of Bob Ger-hard

Events

The Riley Motor Club 90th Anniversary National Rally
14-16 August 2015, Stocke Rochford Hall, Grantham

Cars for sale

RMH 56, Pathfinder in very good condition, £8500
RMD 51, very good car, offers over £20000
RME 54, very reliable and honest vehicle, £8500
RME 53, not running for some time, £3500



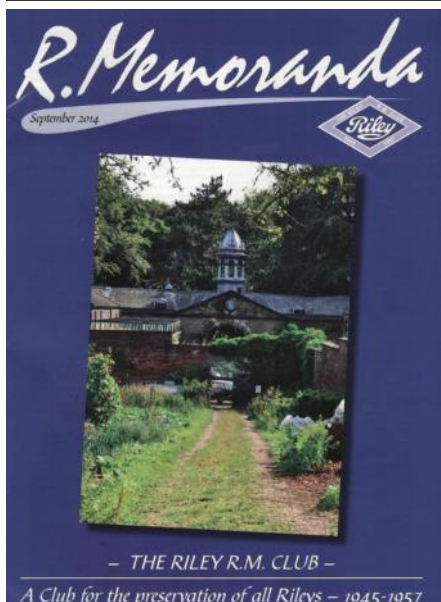
Den franske modefotografen Alain Verdier fotograferade 56 modeller vid Schouwen-Duiveland kusten i Holland. Fotografierna i svart/vit ställdes ut på Stadhuismuseum i Zierikzee i april 2013. Utställning hette "Dames van de kust". En holländsk RMB utgjorde rekvisita. Bakom kulisserna



på den sommarlika bilden ovan verkar det vara svinkallt och blåsigt.

ur Roamer nr 143

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda September 2014

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Bild från årets National Rally vid Wortley Hall, South Yorkshire

Articles

Long awaited Body Restoration Manual published
 Rileys through the Red Centre (över Australien från syd till nord)
 National Rally Wortley Hall
 RMC at The Al Mahatta Museum in Sharjah
 From the Club Internet Forum: Madeira Special/petrol sender unit/removing RMA exhaust manifold/Ignition trouble/replacing gearbox
 Technical Topics: A discussion on the electrics. Water Manifold for RMF sealing to cylinder head.
 Pathfinder section: screen-wiping system

Cars for sale

RME 54, very reliable and honest vehicle. £8500
 RMA 51, for restoration. £1500
 RMC 50, some non original parts. £19000
 RMA 51, pretty rough condition. USA. \$1000
 RMB2 52, runs well, looks lovely. £11000
 RMB 47, in need of restoration. £3000
 RMA 46, for restoration. £2500
 RME 53, requires restoration. £2000
 RME 54, believe the vehicle is sound. £4000

R. Memoranda Oct/Nov 2014

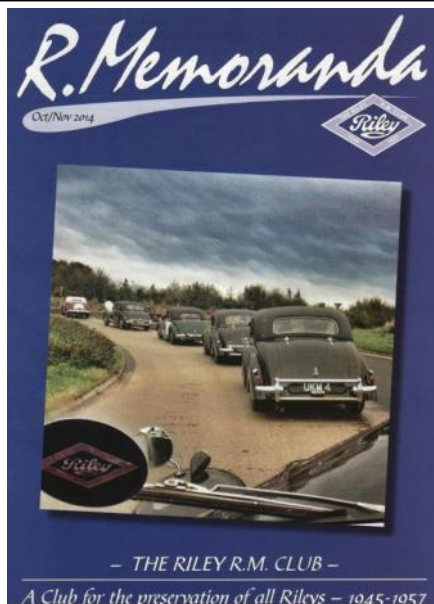
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Bild från Pennine Weekend

Articles

New regalia items: A Riley Album/Riley RM Club Tie/Christmas cards
 From our Vehicle Register (6 sidor gamla bilder)
 From the Club Internet Forum: Special Bodied Rileys, saloons disappearing at an alarming rate/Silicone plug leads/Coolant release after shutdown
 The Riley RM Workshop Manual - Section S, the body restoration manual
 Riley images. Including stolen RMB in Northern Ireland
 Riley Archive: cleaning your Riley
 Riley Woodie restoration

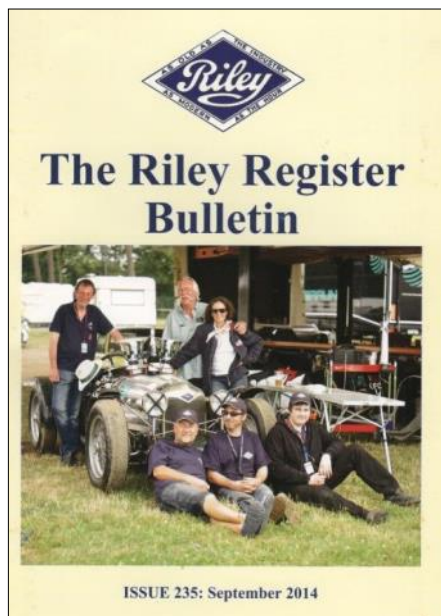
Events

Riley RM Club National Rally 2015, Frontwell Race-course, West Sussex 25-26 July
 Pennine Weekend 2015, Market Harborough, 3-5 Oct



Cars for sale

RME 54, runs well, good chrome, good roof, working trafficators, minor problems, paint, exhaust, boot, £5500
 RME 54, very reliable and honest vehicle. £8500
 RMA 51, for restoration. £1500
 Riley MPH Sprite Special, probably one of the best around (finns det fler?) £49000
 RMB 47, in need of restoration. £3000
 RMA 46, for restoration. £2500
 RME 53, requires restoration. £2000
 RME 54, believe the vehicle is sound. £4000



The Riley Register Bulletin September 2014, Issue 235

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: The Riley Racing Boys were winners at the 2014 Le Mans Classic. Keith Pointing, Ralf Emmerling, Thierry Chanoine, Nick Jarvis och Josef Metzker.

Articles

Preservation of original factory cars
 A Riley Alvis
 Dixon Riley in Australia
 Falcon Life (även i detta blad)
 The 1935 track cars of Hector Dobbs
 Le Mans 2014
 Coventry Rally 2014
 60 years of Living the Life of Riley (early Register members & early Register cars)
 Memories of the Riley Register Norfolk Area 1955
 Old photographs of Rileys

MHRF:s Nyhetsblad nr 4 2014

MHRF växer efter förbundsstämman
 MHRF:s dialoger med Transportstyrelsen gav resultat
 Fira påsken med MHRF i Engelska parken på Elmia!
 MHRF anordnar hearings kring kontrollbesiktning
 Endast registreringsbevis vid ursprungskontroll

Medlemsavgiften för 2015
 förblir blygsamma 200 kr.
 Inbetalningskort bifogas.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg
 Walleriusvägen 9
 752 36 UPPSALA
 Tel. 018-12 82 83
 Mobiltel. 070-530 62 25
 e-post: erikhamberg@telia.com

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 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 200 kr för år 2015.
 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
 Kungliga Bibliotekets samlingar
 The Riley Club of Western Australia



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