



RILEYBLADET

Nummer 4, 2018

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 40



PERSONALITIES Recent visitors to Cowley

Colourfully dressed visitor from the Gold Coast, Mr. Kweku Mensah (right), owner of many Morris-Commercial trucks, is a good friend and customer of C.F.A.O., Nuffield Distributors in the territory. With him and his brother, Mr Adonako Mensah (next to Mr. G.C Tuck), Mr. W.E.C. Greenwood, Commercial Vehicle Sales, Nuffield Exports Ltd., and the principal of the Swedish Nuffield Distributors, Mr. Allan Söderström, and his son Jan.

Besökare som nyligen hälsat på i Cowley. Några herrar framför en Riley Roadster med (svensk?) vimpel på stänkskärmen. Fotot är taget i september 1950 och i gruppen står Allan Söderström, direktör för, och ägare till, Förenade Bil AB, generalagent för Nuffieldgruppen i Sverige. Äldste sonen Jan är också med. Han ska lära sig yrket.

Rileyfabriken låg vid denna tid i Abingdon där även MG tillverkades. I Cowley nära Oxford låg Nuffieldgruppens huvudkontor med tillverkning av bl a Morris person- och lastbilar.

Orsaken till besöket i Cowley kan man spekulera i. Engelsmännen tvingade Förenade Bil under en tid att ta en svår-såld Morris Commercial skåpbil för var fjärde Morris Minor. Sån't kan man inte ställa upp på! Ett annan möjlig orsak till besöket kan ha varit att Förenade Bil börjat sälja Mercedes. Detta togs inte väl

emot av Nuffieldkoncernen, vars bilar, Morris, Morris-Commercial, MG, Riley och Wolseley man inte ville se under samma tak som tyska bilar. Söderström löste problemet genom att bilda ett nytt bolag, Continental Motor, under vars tak Mercedes såldes. Något senare övertog dock Philipsons Mercedesagenturen även för södra Sverige

Mannen i traditionell guld-kust-kente och sandaler, Mr. Kweku Mensah är stor-kund till Nuffield agenten på Guld-kusten, Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (CFAO). Ett bolag grundat 1887 och idag verksam i 37 länder. De representerar inte mindre än ett 40-tal bilmärken (under samma tak?) inklusive Mercedes, BMW, Mini och Volvo.

Även Sverige har haft ett finger i Guld-kustburken. Louis de Geer grundade Svenska Afrikanska Kompaniet 1649 och köpte kolonin Cabo Corso/Svenska

Guld-kusten av kung Futu av Akan. Första fartyget medförde vid hemkomsten till Stockholm socker, guld, elfenben och fyra svarta slavar som överlämnades till rikskanslern Axel Oxenstierna. Men ack den glädje som varar. 1663 kom danskarna och erövrade kolonin.

Bilden ovan publicerades i Nuffields exportkundtidning *News Exchange*. Red noterar att engelsmännen bär mörka dubbelknäppta kostymer och skolslipsar. De utländska gästerna har ljusa enkelknäppta dito med undantag av vår gode vän Kweku som är svept i en kente och stolt uppvisar sin etniska tillhörighet.

Roadstern på bilden kan mycket väl var Allan Söderströms egen bil. Automobile Associations märket som sitter på bilen finns även på luciabilen i Malmö (se Rileybladet 2/2014).

Red

Ordförande har ordet

Jag har tidigare skrivit om de utomordentliga supplement till verkstadshandboken som givits ut av The Riley R.M. Club. En hel rad sådana har kommit ut på bara några få år. Själv har jag skaffat Section S: Body restoration, som handlar om hur man skall renovera sin RM Riley (lika tjock som verkstadshandboken), Section FF: RM Gearbox supplement (28 sidor), Section NN: Electrical Maintenance supplement (48 sidor), Section CC: Ignition System supplement (24 sidor), samt helt nyligen Sections B+, BB+: The Fuel System supplement (48 sidor). Dessutom har det publicerats en Section SS/2S Roadster Manual.

Nytagna bilder i färg och nyskriven text kompletterar sådant som tidigare har publicerats om bränslesystemet. Reparation och reservdelar till den elektriska SU-pumpen och den mekaniska AC-pumpen behandlas, likaså service och inställning av förgasare samt bensintanken och tankmätaren. Även luftrenare och gasreglage på såväl vänster- som högerstyrda bilar har fått egna avsnitt. Här ges även råd om hur man skall göra ren tanken. För dig som renoverar eller använder din Riley är dessa publikationer mycket ”matnyttiga” och förenklar arbetet på bilen.



Min sista hösttur inför vintern med dropheaden gick inte så bra som det var tänkt. Motorn började hacka efter ett tag och snart mer och mer, men jag lyckades ta mig hem. De sista meterna in i garaget fick jag dock skjuta in bilen. Förmodligen har det kommit in smuts i förgasarna, för bensinpumpens filter hade blivit ganska igensatt. Det nya supplementet kommer nog till god användning när bilen skall tas fram till våren igen. Förmodligen måste jag tömma och göra ren bensintanken.

Apropå Riley R.M. Club: Klubbens reservdelar kan nu sökas på Internet – knappa in www.therileyrmcentre.co.uk så kan du se hur olika reservdelar ser ut. Sommaren 2019 firar för övrigt denna klubb sitt 50-årsjubileum!

Erik Hamberg



Motor här bredvid är originalmotor nr 10101 till min RMA, 42 S 20002. Fotot är taget den 7 december i år i Alan Kirbys verkstad i Banstead söder om London. Den har just helrenoverats och kommer hem lagom till jul.

10101 var tröttkörd redan 2010 och renoverades i Sverige. Men de nygjutna vitmetallagren höll inte. Motorn tog ur och ersattes 2015 med reservmotor 13242 (ex Torsbyskroten) som John Byron renoverade 1990 och konverterade till lösa lager. Den hade sedan stått 25 år och väntat på att bli behövd. Den går otroligt fint.

Men originalmotor, det är något visst med det. Ville därför även konvertera vevstakarna i 10101 till lösa lager. För att allt skulle bli rätt med vevaxelmått etc gick uppdraget till Alan Kirby. Motorn sattes på en lastpall och skickades till Banstead med TNT. Kom fram på tre dagar. Snabbare än ett brev.

Är hon inte grann?! Erik H föreslog att jag skulle ställa konstverket i vardagsrummet.

Red

Blandat från redaktören

I likhet med 100 miljoner andra - har jag läst "Ten Little Niggers" av Agatha Christie. I Rileybladet 2/2015 skrev jag en liten notis om den fiktiva sportbil som nämns i boken, en Super Sports Dalmain. Skrev att jag för mitt inre öga kunde se bilen och lade in en bild på en lång och smacker 1939 års Lagonda V12 Drophead Coupe.

Sökte nyligen på nätet info om parisfirman Carrosserie Pourtout. Får upp en ovanlig bil, en Special Sports Darl'mat från 1939. Samma år som Agatha Christie skrev "Ten Little Niggers" i vilken en Super Sports Dalmain figure-rar.

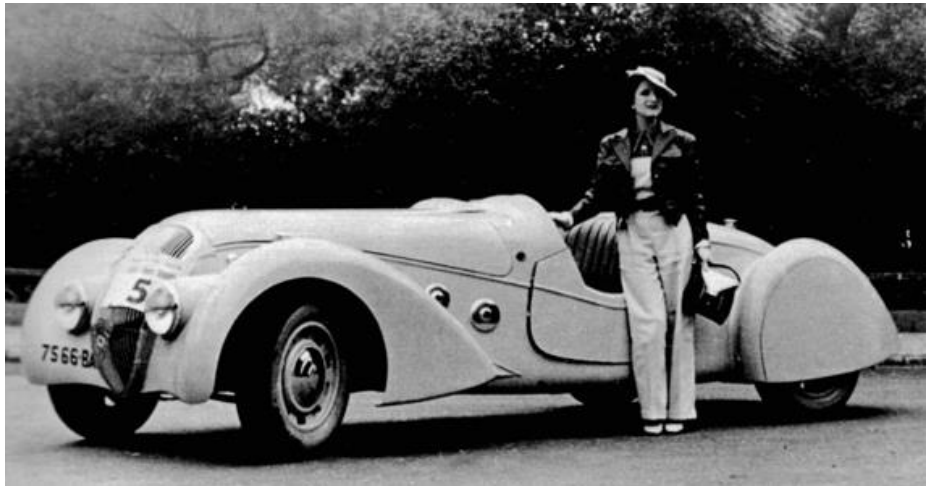
Super Sports Dalmain. Special Sports Darl'mat. Året 1939. En slump? Skulle inte förvåna mig om tant Agatha hade hört namnet Special Sports Darl'mat och med lätt modifikation använt namnet i sin deckare. Vem vet...

Special Sports Darl'mat ritades av Emile Darl'mat och byggdes i 104 ex innan andra världskriget stoppade tillverkningen. Bilarna är baserad på Peugeot 302 och 402 och karosserna gjordes av Carrosserie Pourtout i Paris.

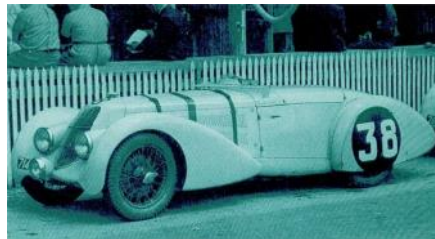
Carrosserie Pourtout grundades av Marcel Pourtout 1925. Företaget är mest känt för sitt arbete under 30-talet, då det skapade distinkt utformade prestige-fyllda karosser för bilar från många europeiska tillverkare.

Bland annat byggdes tre karosser på Riley TT Sprite-chassin 1936/7 på uppdrag av det franska tävlingsstallet, Ecurie Eudel. Detta racingteam leddes av Rileys franska agent Jean Eudel och tävlingsföraren Guy Lapchin. Stallfärgen var ljusblå.

Pre-war Pourtout-karosser var skräddarsydda skapelser, art deco konstverk, typiskt aerodynamiska och sportiga i karaktär. I slutet av 1933 introducerade Peugeots parisagent Emile Darl'mat Marcel Pourtout för Georges Paulin, en tandläkare med känsla för karosdesign. Resultatet blev att Paulin blev designer hos Pourtout. Special Sports Darl'mat och Ecurie Eudels Riley TT Spritevagnarna är varandra mycket lika till utseendet. Eller?



En Special Sports Darl'mat med kaross av Pourtout och matchande chaufför. Skräddarsydda art deco skapelser, typiskt aerodynamiska, och med sportig karaktär



24 h Le Mans 1937. En Ecurie Eudel Riley TT Sprite, ljusblå och med kaross av Carrosserie Pourtout. Nr 38 kördes av Raoul Forestier och Roger Caron.



24 h Le Mans 1937. Nr 39 kördes av Jean Trévoux och Guy Lapchin.



Coupe de la Ville de St Etienne 19 May 1946. Nr 9 Fransmannen Robert Brunet i en Pourtout Riley.

Svenska Rileyregistrets höstmöte 2018

Vid årets höstmöte valde vi att besöka Åke och Ingrid Andersson för att få se deras fantastiska gård och samling. Åke har varit aktiv både i AHK och MG-klubben sedan 50-talet samt varit ordförande i både AHK och MHRF. Med hans kontaktnät och tidiga engagemang har det blivit en stor samling bilar som ändå har varierat mycket med åren.

Men det är inte det enda som han sparar. Som ansvarig och projektledare för hotellbyggen i Scandic och runt om i världen har han sparat mycket som skulle slängas, en sann mästare i återvinning. Hos Ingrid och Åke får man uppleva både sin barndom och ..., ja hela 1900 talet och världen men mest brittiskt ändå. Allt från små enkla förpackningar och allehanda verktyg till en hel pubin-



redning med lounge och naturligtvis bilar. Även trampbilar med både Austin (Lillprinsens) och Bentley. Åke har troligen flest MG-bilar i Sverige även om han kanske nu sålt sina mest intressanta.

Här står två fabriks-racers vilka båda är bland de mest framgångsrika MG-bilarna någonsin. Den ena, en J-4 från 1933, vars första stora tävling var Eifelrennen på Nürburgring den 28 maj. H.C. Hamilton körde den till seger och vann med nästan 25 minuter till godo över tvåan! Den tävlades senare även privat och vann bl.a. Mille Miglia Retrospective 1973.



MG NE "Aramis" är en av sju MG som byggdes för att vinna 1934 års Ulster Tourist Trophy Race i Nordirland. De var lackerade i "cream and brown" och kallades "Cream Crackers". Det var ett sextimmars race och Charlie Dobson vann racet med 17 sekunder före en Bentley.

Efter 1934 års framgångar bytte fabriken ut de rena racingkarosserna till det nuvarande utförandet, fortfarande av aluminium, på tre av bilarna. Även de lackerades i "cream and brown" och fick namnet "The Three Musketeers Team" och döptes följaktligen till Aramis, Athos

och Porthos. Aramis har tävlat flitigt ända in på 2000-talet. Det känns lite speciellt att här i Sverige kunna se så gamla bilar med en sådan tävlingshistorik.

Åke är också en fantastisk berättare som gärna delar med sig av alla sina upplevelser med gamla fordon och härliga entusiaster. Vi pratade även en hel del med Ingrid som var så positiv till allt de tillsammans byggt upp.

Även om förväntningarna var höga så var alla besökare rätt förbluffade över allt som fanns att beskåda oavsett vad





finna Rover 100. John Gahm & Elisabeth Wallingstam fick problem med bromsarna och vände hem för att byta till bruksbil. Vi hade mat och dryck med oss till alla så vi måste också ta vår bruksbil.

Vädret var bra så uteplatsen i trädgården för lunchen blev snabbt fullsatt men pubens matsal dög gott som ersättning. Ingvors italienska pajer tycktes vara mycket uppskattade liksom äppelkakan från Monica till kaffet efter.

Totalt var vi 18 deltagare med lika många från båda klubbarna. Vi hoppas att vi kan fortsätta att träffas klubbarna emellan. Alvis och Riley har mycket gemensamt.

Tack till Åke och Ingrid som så generöst visade sitt livsverk.

Lennart N. Nilsson



Sunbeam Tourer med lättklädd dam på kylaren. Snarlik en Lejeune maskot från 1925 som finns på annan plats i detta Rileyblad.

man uppskattade att se. Vi fick ju dessutom se lite nya besökare, med för oss nya bilar, då vi bjöd in Svenska Alvis-registret till vår träff. Jag hade kontakt med deras unge ordförande David Henrysson för att nå ut till deras medlemmar. Det var mycket uppskattat från båda sidor.

David kom med sin Alvis Firefly SA 11,9 hp från 1933 och dessutom fick vi se en nyrenoverad TA14 DHC från 1948 liksom en TE21 Coupe från 1964. Den senare är nog en riktigt skön långfärdsbil. Dessutom kom ett alvispar i en modern bil.

Från vår sida kom Ronald & Monica med Merlin-36, Torsten & Monika med RMA-49 och Peter Ottosson med sin



Alvis Firefly SA 11,9 hp från 1933

Donald Healey - The Riley Connection (del 2)

Under decenniet före andra världskriget var Donald Healey en framgångsrik tävlingsförare och han kom även att få en framskjuten roll inom den engelska bilindustrin. Tävlingserfarenheter med motorstarka bilar som Invicta 4½ litre och den åttacylindriga Triumph Dolomite gav mersmak.

När Donald Healey körde Monte Carlo-rallyt 1931, med start från Stavanger, hade hans Invicta S-type modifierats med stora 23-tumshjul för att öka markfrigången. Det gör att bilen ser rätt egenomlig ut med sina stora hjul på de bilder som togs i samband med rallyt. Trots en dikeskörning där bakaxeln träffade en telegrafstolpe och försköts 1,5 tum – vilket ledde till att den ena bakhjulsbromsen fick kopplas ur – kunde Healey fullfölja tävlingen och köra i mål som segrare. Köregenskaperna bör dock ha varit något bekymmersamma på en snabb bil med bromsar på tre hjul. När Healey 1935 tävlade med en Triumph Dolomite i Monto Carol rallyt gick det ännu sämre, vilket vi kunde läsa om i föregående avsnitt. Vid det tillfället körde han dock en bil som han själv varit med om att utveckla.

Tanken på att skapa en egentillverkad bil växte fram under andra världskriget. Efter att ha varit involverad i tillverkningen av flygplansförgasare, övergick Healey till Humber, där han deltog i utvecklingen av bepansrade fordon. Hos



Healey Elliott, B-typen med strålkastare placerade i stänkskärmar

Humber kom han att knyta kontakter med ett par personer som snart nappade på tanken att utveckla en ny sportbil. En av dem var A C Sampietro, en italienare som tidigare hade arbetat med Alfa Romeo och i tävlingsfirman Thomson & Taylor, som hade sin verkstad på Brooklandsbanan. Den andre var Ben Bowden, en designer som först arbetat med karossbyggaren Battista "Pinin" Farina och sedan haft ansvar för karosser hos Humber. Den tredje personen var James Watt, en försäljare som Healey träffat under sin tid hos Triumph.

Arbetet började med att Ben Bowden gjorde karossritningar på matsalsväggens tapeter i sitt hem i Coventry. Dels ritade han en tvådörrars fixed-head coupé, vilken skulle bli känd som "Elliott", dels en bil med öppet karosseri, vilken kom att utvecklas till "Westland". Under tiden grubblade Sampietro över hur man bäst skulle tillverka en bra individuell framhjulsupphängning. Ytterligare en anställd hos Humber engagerades snart, en man vid namn Ireland, som arbetade på ritkontoret. Bowden har senare berättat att det mesta arbetet faktiskt gjordes på betald arbetstid hos Humber.



*Healey Elliott, A-typen med tätt sittande strålkastare.
Detta exemplar tillhörde Arne Hemmingsson.*

Inledningsvis försökte man få Triumph intresserat av att tillverka den nya bilen, men det misslyckades. Ett annat problem var att man inte hade något etablerat företag med tillverkningslicens, så att man kunde få tag i material för produktion. Men nu fick man hjälp av en annan anställd vid Humber, Peter Skelton. Han var chef för Westlands, Humber's återförsäljare i Hereford. Skelton lånade ut sitt garage för det fortsatta utvecklingsarbetet och kom att hjälpa till när det gällde att tillverka såväl chassi som karosser.

Nästa steg blev att få tag i motor och transmission till den nya bilen. Från sin tid hos Riley var Donald Healey bekant med Victor Leverett. Denne föreslog att man skulle använda Rileys 2½-litersmotor, vilken i princip var färdigutvecklad och hade ett synnerligen gott rykte.



Healey Westland, A-typen med tätt sittande strålkastare

Leverett var under många år försäljningschef hos Riley och han hade även stor erfarenhet från tävlingsverksamheten. Bland annat deltog han i Monte Carlorallyt flera gånger. År 1932 startade han från Umeå i en bil som hade en sexcylindrig experimentmotor, vilken var tänkt som en uppföljare till den fyrcylindriga Brooklands. Leverett kom på en tredjeplats totalt den gången. (se vidare Rileybladet 2/1998). Rileys stora motor kunde också trimmas utan större svårigheter. Victor Riley ställde sig positiv till att låna ut en motor till Healey och lät bilbyggarteamet låna alla de komponenter som de önskade. Motor,

växellåda och bakaxel kom sålunda att levereras från Riley. Senare, när tillverkningen kommit igång, lät Victor Riley leverera komponenter för en månads produktion som inte behövde betalas förrän en månad senare.

När den nya bilen kom i produktion behövdes en fabrikslokal. En tidigare direktör hos Triumph, Wally Allen, kom nu till undsättning. Han hade nu ett företag i Warwick som tillverkade cementblandare. Healey fick låna ett hörn av hans lokaler och kunde nu, sommaren 1945, inleda produktionen. Den första Rileymotorn som levererades var ett

renoverat exemplar från före kriget, eftersom Riley ännu inte kommit igång med sin efterkrigstillverkning.

Den förste som anställdes i det nya företaget var Roger Menadue, en av Healeys bekanta. Han hade ett förflutet i flygindustrin (Armstrong-Whitworth), där skruv och mutter aldrig återanvändes. På så sätt hade Menadue kunnat samla på sig ett stort lager med sådana, vilka nu kom till användning när de första bilarna skulle sättas ihop.

Så småningom fick Healey den nödvändiga tillverkningslicensen och man kunde därmed skaffa fram material för en mer organiserad biltillverkning. För att klara av tillverkningen av den täckta bilen tog man hjälp av ett företag i Reading, vid namn Elliotts. Samtidigt pågick arbetet med att färdigställa den öppna bilen hos Westlands. Pressvisning bestämdes till den 6 januari 1946. James Watt och Donald Healey åkte iväg för att hämta bilen, vilket ledde till att bilen på sin jungfrutur snart började koka!

Man beslöt att denna första bil skulle få chassinummer 1501. Vid pressvisningen hade man bara en enda bil att visa upp, roadstern, medan den täckta bilen endast kunde visas i form av ett väl retuscherat foto – någon färdig bil fanns inte att tillgå.

Den seriemässiga tillverkningen av Westland och Elliott, som modellerna kom att heta, inleddes i oktober 1946



Healey Westland, B-typen med strålkastare placerade i stänkskärmar

och pågick till oktober 1950. Vissa förändringar, men påfallande få, gjordes i konstruktionerna under dessa år. De bilar som byggdes under de första sex månaderna brukar kallas A-typ. Det främsta synbara kännetecknet är att huvudstrålkastarna är placerade intill grillen.

B-typen utrustades med justerbar rattstäng, bensinpumparna (2 st.) flyttades från motorrummet till bakluckan och två 6-voltsbatterier ersatte ett enda 12-voltsbatteri. Nu flyttades även huvudstrålkastarna ut i framskärmarna. Av A-typen tillverkades 97 bilar, medan B-typen producerades i ett antal av 231 st. Men det var inte bara Elliott och Westland som byggdes; många bilar levererades i chassiform och fick andra karosser.

Sommaren 1947 kunde den nya sportbilen, en Healey Westland, göra sin debut i det internationella Alprallyt, med start i Marseille och så småningom målgång i Cannes. Healeyn, med Tommy Wisdom som förare, kom att vinna klassen för bilar upp till 3 liter. Bilen var också snabbast i hastighetstävlingarna.

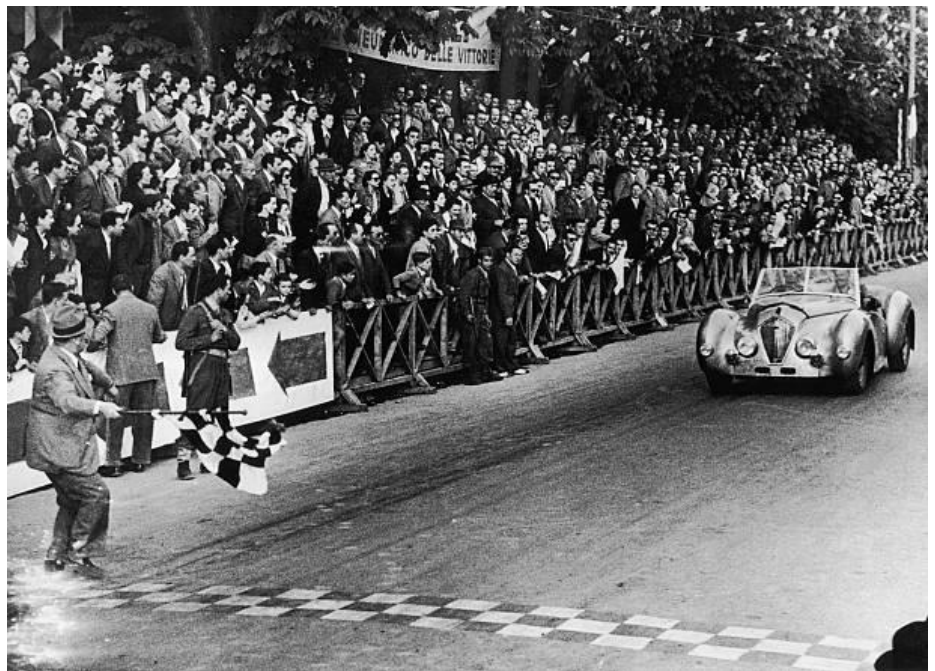
Men redan i oktober 1946 testades en Healey Elliott tillsammans med Rileys nya 2½-liters saloon med 90 hkr-motorn. Man beslöt att undersöka hur fort dessa bilar kunde köras på italienska autostrador. Med hjälp av automobilklubben i Milano arrangerades hastighetstävling. Rileyn, med registreringsnumret FDU 741, kom upp i en maximal hastighet av 96,28 miles/h (154,91 km/tim), medan den betydligt lättare Healeyn nådde 104,56 miles/h, dvs. 168 km/tim. Healeyn vägde 1.145 kg, medan Rileyn var 300 kg tyngre, 1.450 kg. Testet visade att Rileys stora fyrcylindriga motor var ett kraftpaket att räkna med. Före kriget hade endast exklusiva bilar med mycket större volym kunnat nå dessa prestanda.

Förutom att Healeyn var lättare, lyckades man också få ut ytterligare några hästkrafter ur Rileymotorn, framför allt genom att modifiera insuget, vilket är helt annorlunda på Healey jämfört med Riley. Effekten blev därmed 104 hkr. Hur det gick i fortsättningen får vi läsa om i nästa avsnitt.

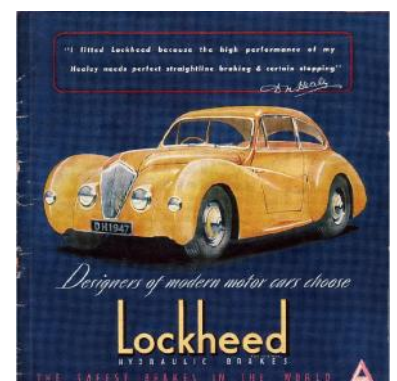
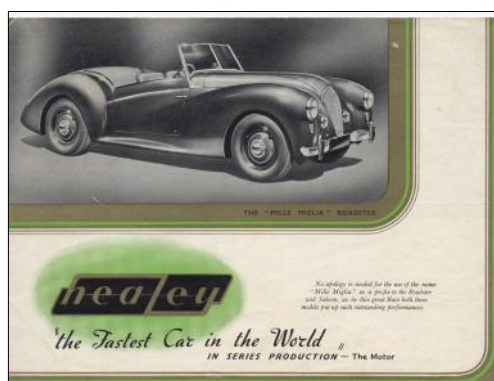
Erik Hamberg



I oktober 1946 kör en konvoj om tre bilar ner till Italien för att sätta hastighetsrekord med nya Healey Elliott på autostradan mellan Milano och Como. Den långa mannen i mitten är Victor Leverett, Rileys försäljningschef.



Geoffrey Healey (Donalds son) och Thomas Henry Wisdom (gift med Rileytävlingsföraren Elsie Wisdom) går i mål i Brescia 26e april 1949 och vinner Touring Car klassen vid Mille Miglia med en genomsnittshastighet på 68.5 mph (110 km/tim).



Min Riley

Min första upplevelse med Riley var när jag som norsk medicinstuderande i Basel under tiden 1958-62 vid ett tillfälle fick åka med en kollega som hade fått låna familjens bil en Riley RMB. Det var sommar och minst lika varmt som senaste sommaren. Vi åkte från Oslo och till Basel utan luftkonditionering och resan gick fint i den pampiga bilen dock med endast ett problem - att kupévärmaren inte gick att stänga av - så vi var ganska så möra när vi kom fram till Basel. Tror det var denna upplevelsen som låg till grund för köpet av Rileyn för några år sedan.

Bifogar foto som sonen Fredrik tog. Den visar Rileyn, en T-Ford från 1923 och mig själv, modell 38, i vårt vagnslider.

Rileyn är en 2½:a från 1950 med chassi nr 60 S 7552. Totalt 3 ägare, bl.a. Hugo Aspegren som var VD på Krönleins Bryggerier i Landskrona där bilen gick som direktionsbil.

Själv har jag och familjen en ekologisk gård söder om Stockholm mot Sörmland där vi har kravgodkända Hereford kött-djur som går ute hela året. Några får, höns, ett par hästar och hundar.

Hustrun är från Jämtland, Östersund, sjuksköterska med tidigare förflutit från operation, senast i Umeå, själv är jag från Oslo och har arbetat som öronläkare på olika sjukhus efter utbildning i Basel och i Sverige.

Hälsningar
Odd Spadow
Marieberg Säteri



Riley 1950, en T-Ford från 1923 och mig själv, modell 38



Hugo Aspegren (t v), vd för Krönleins Bryggeri i Landskrona och hans hustru Gerda har tagit konsul Widar Weibull med sig ner till hamnen i Landskrona. Strax ska man köra på nya bilfärjan Hanne Scarlett och premiärturen 27 maj 1954 för färjelinjen mellan Landskrona och Tuborg. Landskrona Posten tog bilden. Widar var chef för familjeföretaget, fröförädlingsbolaget W Weibull AB, grundat 1870. Widar var tredje generationen som tog plats i ledningsgruppen och den som fick leda företaget på slutet.

Bakom ratten i en Riley MPH under en Jakriborg Prixdag

Författaren till dessa rader är en oerfaren förare med ett nära nog oprövat ekipage. Meriter från tidigare deltagande i Jakriborg Prix är diskning pga felkörning vid en kon samt två placeringar från slutet av resultatlistan. Nu var förväntningarna höga inför årets race.

Vid Jakriborg, beläget ett stenkast från Lund, går i maj varje år ett race för gamla förkrigssportbilar av stapeln, Jakriborg Prix.

Förberedelserna börjar tidigt. I början av året meddelar tävlingsledningen att det är dags att anmäla sig till årets Jakriborg evenemang. Detta arrangemang är för en prewarbilnörd årets stora motorhändelse med möjlighet till eget deltagande. Naturligtvis anmäler Riley MPH-stallet sig med förare och mekaniker tillika co-driver och hustru. Dagen innebär full förplägnad från frukost till kvällsuppe, precis som i den stora racingvärlden. För

tande tvättningen och poleringen. Rileyn måste ju glänsa, utan att skada de naturliga skavankerna, som är själva patinan. Härutöver tillkommer att damma av den något så när tidsenliga klädseln till föraren och mekanikern samt plocka fram gällande säkerhetsutensilier. Ritualerna är ju minst lika viktiga som huvudmålet.

Den stora dagen körs Rileyn till Jakriborg för egen maskin, men dock med stallets co-driver i en fölgebil. Erfarenheten har visat sig att detta är klokt för en lugn och behaglig dag. Allt kan ju hända ett 80-årigt ekipage.

Väl i Jakriborg förser oss incheckningskansliet med nödvändiga handlingar såsom licens, försäkring och startnummer att klistra på bilen. I depån samlas, deltagarna tillsammans med tävlingsledningen, redan klockan 8, för gemensam information och genomgång inför racet. Stallet har härefter tid för en sista över-

bemärkelse. Varje förare tävlar mot sig själv på så sätt, att av fem varv jämförs de tre i tid jämnaste varven. Varvtiderna mäts elektroniskt genom teknisk utrustning som fästs på bilen. Avvikelsen blir resultatet, dvs topphastigheten i sig har ingen betydelse. Detta är ett sympatiskt sätt för oss amatörer att kunna delta.

Under hela dagen är ett 30-tal prewar-sportbilar uppställda i depå när de inte körs. Detta ger rika möjligheter att ställa frågor och diskutera med förarna och samtidigt beundra de vackra och unika objekten. Det är en fröjd att se och prata med alla entusiaster, såväl deltagare som besökare. Det kan handla om att utbyta goda tips från vinterns arbete i garaget tex motorrenoveringar eller en preselector som ställer till med bekymmer. Alla som är där gläds över evenemanget. Det är roligt och unikt att se alla dessa gamla klenoder, där många normalt enbart finns på museum. Här finns många av förkrigsepokens verkliga giganter såsom Bugatti, Alvis, Riley (flera olika typer), Lagonda, Alfa Romeo, MG m fl.

Efter träningen och lunch stiger spänningen bland förarna. Vad kan jag prestera i år? Bättre än i fjol? I mitt fall kanske inte så svårt. För MPH-föraren blev resultatet ungefär som förra året vilket jag trots allt är nöjd med. Allt fungerade ju väl. Det är ju deltagandet som räknas och inte resultatet. Det blir att ta nya tag 2019. Efter kl 16 lider denna motorhistoriska dag mot sitt slut. Deltagarna gör sig redo för den avslutande middagen och prisutdelningen, som är en trivsamt avslutning på dagen. Själv byter jag om till tweedkavaj och manchesterbyxor med slag. Det ska ju vara tidsenligt och nostalgiskt. Till deltagarnas stora glädje utlovar tävlingsledningen ett nytt race nästa år.

Har du möjlighet och intresse tveka inte att besöka Jakriborg Prix den 30 maj 2019. Förhoppningsvis ses vi då.

Rolf Palm
2018-09-06



undertecknad krockar inte Jakriborg Prixdagen med Mille Miglia i Italien men tyvärr med Motor Historiska Klubben i Skånes gröna träff.

I garaget påbörjas naturligtvis förberedelserna för tävlingen i god tid med en mekanisk- och underhålls genomgång, med bl a oljebyte och rundsmörjning. Kanske är detta en överkurs då Rileyn inte körts mer än ett 20-tal mil sedan förra bytet. Men som pensionär kan man unna sig lyxen att ägna tid åt sådana åtgärder. Likaså justeras och åtgärdas de skavanker som framkom förra säsongen såsom oljud i ett av bakhjulen, höja friggängen något, byta till lite fetare bränslenålar mm. Därtill kommer den avslu-

syn av ekipaget, som tex att låta Rileyn från onödig börda. Reservhjul och verktyg som säkert väger 30 kilo plockas bort. Det gäller att få en snabbare och mer lättmanövrerad bil. Någon svältkost för föraren har däremot inte varit aktuell. Härefter följer tävlingsledningens inspektion av bilens mekaniska skick och säkerhet. Vid godkänt resultat klistras en speciellt framtagen dekal på lämplig synbar plats på bilen.

Övningskörningen inleds med en gemensam kortege i två varv runt tävlingsbanan. Under förmiddagen får därefter förarna tillfälle att övningsköra banan för att anpassa sig till ett lämpligt tempo. Själva tävlingen är inget race i vanlig



En Riley som fotomodell



När amerikanska entusiast-tidningen Road & Track utnämnde Saab 900 Turbo till "Best Sports Sedan for the '80s" passade det bra att fotografera den med en klassisk Sports Saloon.

På hösten 1981 hade amerikanska Road & Track utsett Saab 900 Turbo till Best Sports Sedan for the '80s. Inte BMW, inte Audi, inte Volvo, som Saab lite kaxigt skrev i sina amerikanska annonser.

Min första stora uppgift på marknadsavdelningen hos Saab var att medverka i lanseringen av just den modellen, Saab 900 Turbo Sedan, på bilsalongen i Genève våren 1980. Det var den modell som prisades av Road & Track och som franska L'Auto-Journal beskrev så här i en artikel i nummer 2/1981:

"... Saab 900 Turbo andas sportig lyx... den verkar ha ärvt något av femtiotalets klassiska engelska sport saloons... känslan av en modern Riley... en långfärdsvagn med goda prestanda..."

Det var historiska referenser i min smak! Riley, med sin 2,5 liters fyra på 100 hk var nog något av sin tids turbo. Jag grep tillfället och arrangerade en fotografering, tänkt att användas för en affisch. Reklambyrån, som gjort broschyrer för Saab sedan 1966, hette Tema och fotografen som anlätades hette Henrik Dahlman. Bilen, den klassiska alltså, kom från Erik Hamberg som tagit över den Riley hans far köpt ny 1950. En Saab 900 Turbo hämtade vi på fotostudion i Trollhättan där reklamavdelningen förfogade över ett tiotal så kallade fotobilar.

Bilden, som vi den 27 juli 1981 fotograferade vid Råda säteri utanför Göteborg, kom dock aldrig att användas till någon affisch. Men fin blev den.

Jag tog dock tillfället i akt och fotograferade Eriks, för Rileyklubbens medlemmar välkända bil, för en artikel i Motorhistoriskt Magasin nr 5-1983. Bilden, med en Riley och en Saab, kom också med i Motorhistoriskt Magasin nr 3-

2012, som var ett temanummer om året och bilmodellerna 1982.

Per-Börje Elg

PS

Äldre nummer av Motorhistoriskt Magasin kan beställas från MHS kansli. Ring 08-7020706 måndagar 18-21 eller torsdagar 9-12, eller kolla på hemsidan www.mhs.se



En 4/68 går på auktion



Utdrag af køresedelen				Driftslogbog 1969			
Mil. nr.	År	Købs- priser	Købs- dato	Registrations- nr.	År	År	År
1969	1/1	2250	1/1	1969	1/1	1/1	1/1
1	1/1	2250	1/1	1969	1/1	1/1	1/1
2	2/1	2250	2/1	1969	2/1	2/1	2/1
3	3/1	2250	3/1	1969	3/1	3/1	3/1
4	4/1	2250	4/1	1969	4/1	4/1	4/1
5	5/1	2250	5/1	1969	5/1	5/1	5/1
6	6/1	2250	6/1	1969	6/1	6/1	6/1
7	7/1	2250	7/1	1969	7/1	7/1	7/1
8	8/1	2250	8/1	1969	8/1	8/1	8/1
9	9/1	2250	9/1	1969	9/1	9/1	9/1
10	10/1	2250	10/1	1969	10/1	10/1	10/1
11	11/1	2250	11/1	1969	11/1	11/1	11/1
12	12/1	2250	12/1	1969	12/1	12/1	12/1
13	13/1	2250	13/1	1969	13/1	13/1	13/1
14	14/1	2250	14/1	1969	14/1	14/1	14/1
15	15/1	2250	15/1	1969	15/1	15/1	15/1
16	16/1	2250	16/1	1969	16/1	16/1	16/1
17	17/1	2250	17/1	1969	17/1	17/1	17/1
18	18/1	2250	18/1	1969	18/1	18/1	18/1
19	19/1	2250	19/1	1969	19/1	19/1	19/1
20	20/1	2250	20/1	1969	20/1	20/1	20/1
21	21/1	2250	21/1	1969	21/1	21/1	21/1
22	22/1	2250	22/1	1969	22/1	22/1	22/1
23	23/1	2250	23/1	1969	23/1	23/1	23/1
24	24/1	2250	24/1	1969	24/1	24/1	24/1
25	25/1	2250	25/1	1969	25/1	25/1	25/1
26	26/1	2250	26/1	1969	26/1	26/1	26/1
27	27/1	2250	27/1	1969	27/1	27/1	27/1
28	28/1	2250	28/1	1969	28/1	28/1	28/1
29	29/1	2250	29/1	1969	29/1	29/1	29/1
30	30/1	2250	30/1	1969	30/1	30/1	30/1
31	31/1	2250	31/1	1969	31/1	31/1	31/1
32	32/1	2250	32/1	1969	32/1	32/1	32/1
33	33/1	2250	33/1	1969	33/1	33/1	33/1
34	34/1	2250	34/1	1969	34/1	34/1	34/1
35	35/1	2250	35/1	1969	35/1	35/1	35/1
36	36/1	2250	36/1	1969	36/1	36/1	36/1
37	37/1	2250	37/1	1969	37/1	37/1	37/1
38	38/1	2250	38/1	1969	38/1	38/1	38/1
39	39/1	2250	39/1	1969	39/1	39/1	39/1
40	40/1	2250	40/1	1969	40/1	40/1	40/1
41	41/1	2250	41/1	1969	41/1	41/1	41/1
42	42/1	2250	42/1	1969	42/1	42/1	42/1
43	43/1	2250	43/1	1969	43/1	43/1	43/1
44	44/1	2250	44/1	1969	44/1	44/1	44/1
45	45/1	2250	45/1	1969	45/1	45/1	45/1
46	46/1	2250	46/1	1969	46/1	46/1	46/1
47	47/1	2250	47/1	1969	47/1	47/1	47/1
48	48/1	2250	48/1	1969	48/1	48/1	48/1
49	49/1	2250	49/1	1969	49/1	49/1	49/1
50	50/1	2250	50/1	1969	50/1	50/1	50/1
51	51/1	2250	51/1	1969	51/1	51/1	51/1
52	52/1	2250	52/1	1969	52/1	52/1	52/1
53	53/1	2250	53/1	1969	53/1	53/1	53/1
54	54/1	2250	54/1	1969	54/1	54/1	54/1
55	55/1	2250	55/1	1969	55/1	55/1	55/1
56	56/1	2250	56/1	1969	56/1	56/1	56/1
57	57/1	2250	57/1	1969	57/1	57/1	57/1
58	58/1	2250	58/1	1969	58/1	58/1	58/1
59	59/1	2250	59/1	1969	59/1	59/1	59/1
60	60/1	2250	60/1	1969	60/1	60/1	60/1
61	61/1	2250	61/1	1969	61/1	61/1	61/1
62	62/1	2250	62/1	1969	62/1	62/1	62/1
63	63/1	2250	63/1	1969	63/1	63/1	63/1
64	64/1	2250	64/1	1969	64/1	64/1	64/1
65	65/1	2250	65/1	1969	65/1	65/1	65/1
66	66/1	2250	66/1	1969	66/1	66/1	66/1
67	67/1	2250	67/1	1969	67/1	67/1	67/1
68	68/1	2250	68/1	1969	68/1	68/1	68/1
69	69/1	2250	69/1	1969	69/1	69/1	69/1
70	70/1	2250	70/1	1969	70/1	70/1	70/1
71	71/1	2250	71/1	1969	71/1	71/1	71/1
72	72/1	2250	72/1	1969	72/1	72/1	72/1
73	73/1	2250	73/1	1969	73/1	73/1	73/1
74	74/1	2250	74/1	1969	74/1	74/1	74/1
75	75/1	2250	75/1	1969	75/1	75/1	75/1
76	76/1	2250	76/1	1969	76/1	76/1	76/1
77	77/1	2250	77/1	1969	77/1	77/1	77/1
78	78/1	2250	78/1	1969	78/1	78/1	78/1
79	79/1	2250	79/1	1969	79/1	79/1	79/1
80	80/1	2250	80/1	1969	80/1	80/1	80/1
81	81/1	2250	81/1	1969	81/1	81/1	81/1
82	82/1	2250	82/1	1969	82/1	82/1	82/1
83	83/1	2250	83/1	1969	83/1	83/1	83/1
84	84/1	2250	84/1	1969	84/1	84/1	84/1
85	85/1	2250	85/1	1969	85/1	85/1	85/1
86	86/1	2250	86/1	1969	86/1	86/1	86/1
87	87/1	2250	87/1	1969	87/1	87/1	87/1
88	88/1	2250	88/1	1969	88/1	88/1	88/1
89	89/1	2250	89/1	1969	89/1	89/1	89/1
90	90/1	2250	90/1	1969	90/1	90/1	90/1
91	91/1	2250	91/1	1969	91/1	91/1	91/1
92	92/1	2250	92/1	1969	92/1	92/1	92/1
93	93/1	2250	93/1	1969	93/1	93/1	93/1
94	94/1	2250	94/1	1969	94/1	94/1	94/1
95	95/1	2250	95/1	1969	95/1	95/1	95/1
96	96/1	2250	96/1	1969	96/1	96/1	96/1
97	97/1	2250	97/1	1969	97/1	97/1	97/1
98	98/1	2250	98/1	1969	98/1	98/1	98/1
99	99/1	2250	99/1	1969	99/1	99/1	99/1
100	100/1	2250	100/1	1969	100/1	100/1	100/1

För 12 år sedan höll red ett föredrag i sin Rotaryklubb om en resa med Riley tvärs över Australien från Sydney till Perth. Ni har kanske läst historien. Den stod i Rileybladet 2-3/1985. En gästande rotarian ville att jag skulle komma till Örkelljunga Rotaryklubb och berätta och visa bilder, vilket jag gjorde. En herre kom fram till mig och berättade att han också hade ett intresse i gamla bilar. Vad spännande svarade jag och frågade vad för bil. Jag har 100, sa han utan att låta det minsta skrytsam. Det var "Pall-Olle", Olle Nilsson, en man som tjänat pengar på att tillverka lastpallar, vilket möjliggjorde hans intresse för att samla på sig bilar.

För närmare 40 år sedan började "Pall-Olle" Nilsson i Jänna-holm utanför Skånes Fagerhult att samla på klassiska bilar från 1930-talet och framåt. Eftersom han hade ett stort tekniskt intresse och gillade att jämföra bilar från olika delar av världen blev det en ovanligt bred samling med fordon från både Väst- och Östeuropa – och USA.

Red har besökt Pall-Olle ett par gånger. Då blir han en estradör och berättar med stor inlevelse om sina bilar. Någon Riley 4/68 hade han inte.

Nu säljer sönerna det mesta. Sammanlagt är det runt hundra klassiker som auktionerades ut i slutet av juni. Jänna-holms magnifika avdelning med Volvo-bilar ska dock inte säljas. De tillhör tillsammans med ytterligare några få bilar museets grundsjäl så de kommer familjen att behålla. Auktionsfirman hade nog släpat dit en del bilar till auktionen som inte tillhörde samlingen. Däribland Rileyn.

Dagen innan auktionen körde red och tittade på Riley. Det låg massvis med dokumentation i bilen. Riley var såld ny i Köpenhamn 1959 med chassi nr R/HS1L 1515, motor nr 15RA-UH 1306 och reg nr AA 24657. Andre ägare var civilingenjör Svend Birkmand som köpte bilen 1961. Under de 25 år han hade bilen hade Birkmand noga antecknat allt om bilen i en loggbok. Allt. Varje meter han kört och vart. Alla serviceåtgärder, alla tankningar. Allt. I mitten av 80-talet gick bilen till Skånes Fagerhult men verkar aldrig ha varit registrerad i Sverige.

Bilen gick för 44.000 kr.

Red

MHRF Årsstämma 2018 - Peter Ottosson rapporterar

Motorhistoriska riksförbundet höll sin årliga stämma på Renströmmen i Norrköping lördagen den 20 oktober 2018.

I MHRF ingår 179 klubbar som i sin tur representerar 101 700 medlemmar över hela landet. På mötet fanns deltagare från 82 klubbar.

Årsmötet hölls enligt sedvanlig modell och några punkter diskuterades intensivt, men utan större dramatik. Det framgick att det är ett omfattande byråkratiskt arbete som MHRF bedriver för de många klubbarna.

Besiktning

Under 12 år har MHRF arbetat med de nya periodiska kontrollbesiktningsreglerna som trädde i kraft i år. Det innebär att bilar över 50 år gamla fritas från årlig besiktning. (Ingen Riley är nu yngre än 50 år.)

Miljözoner

Förslaget från Transportstyrelsen om miljözoner är inte klart, hittills har man tänkt sig tre typer av zoner i stad. En för tunga fordon, en annan för personbilar och en tredje där enbart elbilar får köras. Tanken är att veteranfordon, 30 år eller äldre, skall få finnas i de två första zoner. Kommunerna skall själva ta beslut om miljözoner.

Lagstiftning

En flerårig fråga om skydd för det rör-

liga kulturarvet togs upp i riksdagen som i maj 2017 uppmanade regeringen att få fram en lagstiftning. Frågan gick från kulturdepartementet vidare till Riksan-tikvarieämbetet som fick i uppgift att utreda förutsättningarna för skyddet. En rapport skall ha lämnats från RAÄ till kulturdepartementet.

Uppvisning på väg

Transportstyrelsens föreskrifter om uppvisning av motorfordon på väg kan innebära att Svenska Rileyregistrets medlemmar berörs. Det framgår att fordon som färdas i grupp skall i god tid anmälas till berörda myndigheter. Förmodligen är instruktionerna främst riktade mot tävlingspräglade arrangemang och knappast mot 5-6 vackra Riley-bilar med någon enstaka Rover på väg till ett kulturhistoriskt mål.

Utbildning

Under året har MHRF fortsatt arbetat med att få fram en mekanikerutbildning med inriktning mot historiska fordon, ett mycket viktigt initiativ. Det lyckades inte att få något stöd hos Myndigheten för yrkeshögskolan. MHRF har börjat undersöka möjligheten att finna någon annan huvudman för en sådan utbildning.

Medlemsavgift

Som alltid på ett årsmöte diskuteras medlemsavgifter och en höjning om 4 kr per medlem beslutades.

Bertil Lindblads stiftelse

Årligen delar stiftelsen ut ett pris till person eller institution för en "förmälig insats inom det teknikhistoriska området". Pris och diplom gick i år till Tommy Bäckström som genom sitt Trafik-Nostalgiska Förlag har publicerat otaliga böcker inom teknikhistoria.

Evenemangskalender

MHRF har hittills årligen skickat ut en tryckt evenemangskalender till alla medlemmar. Den upphör och i stället kommer en elektronisk version att finnas på hemsidan, <https://www.mhrf.se>

Förbundsordförande

Kurt Sjöberg valdes till ny förbundsordförande. Han har bland annat varit förbundsjurist vid arbetsgivarorganisationen KFO (för kooperativa företag) och personalansvarig vid Riksbyggen. Sedan 2015 har han även varit ordförande i AHK, Automobilhistoriska klubben, en av de klubbar som grundade MHRF 1969.

Peter Edqvist, ordförande under 14 år, avtackades. Han lämnar MHRF för att ägna sig åt det internationella arbetet i FIVA, Fédération Internationale des Véhicules Anciens. I övrigt var det återval av förbundets styrelse.

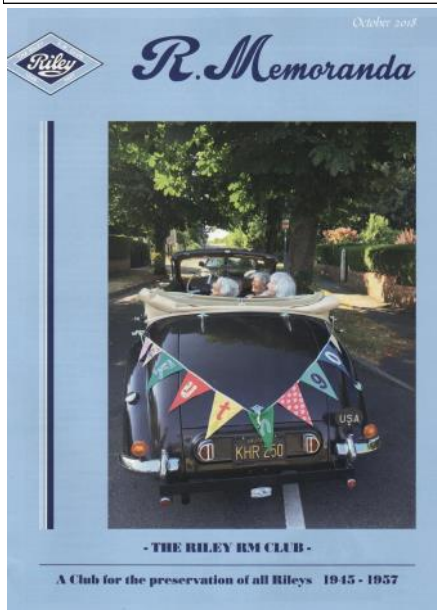
Årsmötet var som helhet intressant och till slut vill jag nämna att restaurang Renströmmens kök kan rekommenderas.



Här ska exporteras! Morris, Riley och MG Y. Alla tycks vara vänsterstyrda. Transportbilen i de båda fotona är densamma, OFC 735. Transportarbetarna är kostymklädda och med slips. Skorna blänker. Fotot t.h. är från före augusti 1951. Det ser man på Rileys stötfångare.



Andra Rileyblad



R. Memoranda October 2018

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

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: George Derby på Ruths 90-årskalas. De andra är system (92) och en väninna (88). Gemensam ålder för de tre passagerarna 338 år. Ett rekord?

Artiklar

Resan till årets RM rally och tillbaka

Jobb med nya bromsar och kabelhärva i Pathfinder

Technical Topics: Fuel evaporation due to ethanol in modern fuels

From the Internet Forum: Pre-production RMs/High or low compression/AC fuel pump inoperative/RMA front wheel hub/Radiator caps/RMA oil pressure/RMA back axle late to early/Gearbox oil level

History of the Riley RM Club well under way

Evenemang

Pennine Weekend, 4-6 Oct, 2019, Gisborough Hall
 Scottish Nat. Riley Weekend, 17-19 May, Peebles Hydro
 Riley RM Club 50th Anniversary, 19-21 July 2019, Warwick

The 2019 Fleurieu National Rattle of Rileys, 5-10 May, Fleurieu Peninsula south of Adelaide

Säljes

55 RME, solid sound car, tidy all round, £10.000

RME, age & move necessitate sale, £9.500

51 RMB, good condition, £14.750

50 RMA, reluctant sale, £9.250

52 RME, old age (mine) forces sale, £8.500

53 RME, not concours but resonable condition, £3.250

54 RME, nut & bolt restoration, £10.500

52 RME, good solid condition, £8.500

48 RMA, beautifully restored, a delight, £12.750

54 RME, good condition, £6.500

54 RME, pga dödsfall, £8.000

54 RME, starts & runs well, £7.500

The Riley Record 5/October 2018

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

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: National Rally at Bowden Hall

Artiklar

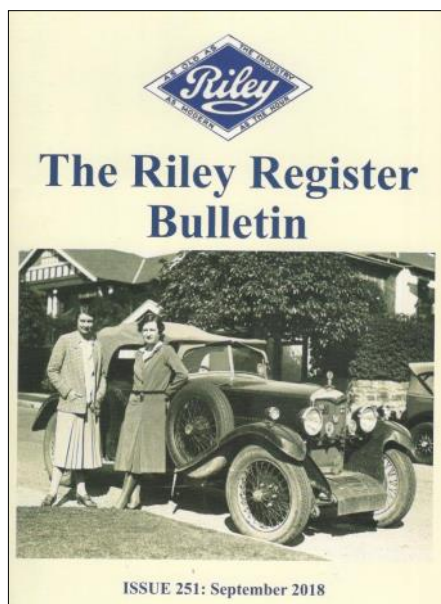
National Rally 2018 report

Two-Point-Six Register

One-Point-Five restoration

The Riley in the Making artikel av Victor Riley ur The Riley Record, Nov. 1930

Riley Rendezvous V—Sydafrika 2017



The Riley Register Bulletin September 2018, Issue 251

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Kath Howell and Jean Robertson, 1931 Riley 9, Coachwork by Flood of Victoria (Australia), on their way to the Monte Carlo Rally.

Artiklar

Track tribulations (Brooklandsbanans historia)

Life & Machines, del 4 (resa i östeuropa på 50-talet)

1½ litre Riley boot handles!

Coventry Rally 2018, report

Australian bodied Rileys, del 3 av 5, Two-Seaters

Victor Riley & Jack Bean Industries Ltd

A partial history of a Riley 9 Coupe

How to confuse the next owner of your car

Riley Nine—Early Days

Riley Motor Club - August 2018 & September 2018

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Ken Gasmier

Omslag: Bob and Jenny Frean's RMD and Proport folding caravan.

Artiklar

Monthly Club Meeting at Thornlie Tavern



A Kestrel still winging (1972, när Sue var 18 ville hon ha en Folkabubbla men pappan gav henne en 1934 års Riley Nine Kestrel. Hon har den kvar.) Se

<https://www.driven.co.nz/reviews/classic-cars/riley-kestrel-that-kept-flying/>



Scarf & gloves (Episodes from the sport's cars past. Doug Taylor continues his reminiscences on life with a Riley Kestrel)

Eights running of the Chittering Pie Chase

A FANTASTICALLY RICH & EVER GROWING

RESOURCE OF RILEY KNOWLEDGE: Keep up with the Riley Club of NZ's online Library run by Lindsay Stephens <https://sites.google.com/site/historianrileycnz/>



The Blue Diamond Issue 632, Oct 2018

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club

Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.wordpress.com>

Redaktör: Keith Morrison

Omslaget: The Rileys on the Silo Tour on front of the painted silos at Sheep Hills

Artiklar

From the Riley Facebook page.

Visit to the Phil Schudmak Collection

Wimmera/Mallee Silo Tour

Säljes

49 RMB, good condition, runs very well, AU\$ 12.000

RMB, excellent condition, \$ 17.000



The Blue Diamond Issue 633, Nov 2018

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.wordpress.com>

Redaktör: Keith Morrison

Omslaget: Geoff Burford took Marilyn and his Special for a run around the Dandenongs (ett område med bergigt landskap öster om Melbourne)

Artiklar

Rileys out and about being magnificent

Past event: National Show & Shine

Past event: Dandenongs Run

Säljes

50 RMA, very good condition and working order, AUS 16.000

Klubbsekreterarens rapport: Klubben har 249 medlemmar. Klubben har haft 17 träffar under de senaste 12 månaderna.



Roamer 163 - september 2018

Medlemsblad för Riley Club Holland

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock
Omslaget: 1931 Riley Gamecock på smalspårsmuseet vid Valkenburgse Meer.

Artiklar

Gemensamma möten för Alvis och Riley



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter August 2018, No 369

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: The Albion Rally at Bigger

Artiklar

Making a Bigger impression

Evenemang

The 2019 Scottish National Riley Weekend, 17-19 May

Säljes

1936 Riley Falcon 12/4, well-documented car in regular use. £ 18.500

1933 Monaco Saloon, one owner last 50 years. Offers

1948 RMB, runs well, very good condition, £ 13.000



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter September 2018, No 370

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: Tom Richardson in his glorious MPH 12/6 at the Bo'ness Hill Climb

Artiklar

Bo'ness Hill Climb

Central Area report

Tayside report

Stratclyde report

Säljes

1933 Monaco Saloon, one owner last 50 years. Offers

1946 RMA, in running order, £ 10.500



Riley Torquetube - July 2018

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland

Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au

Redaktör: Philip Wyllie

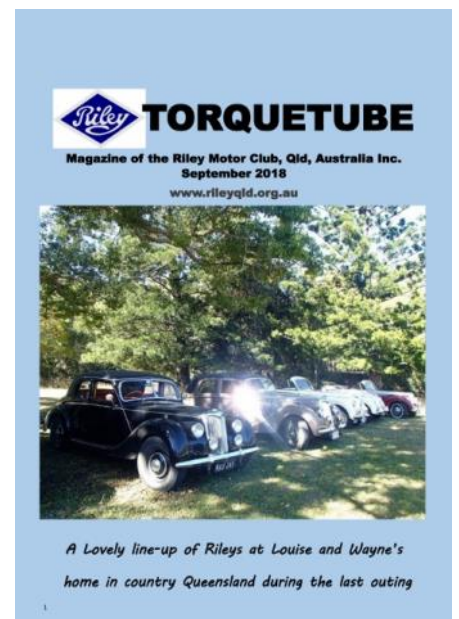
Omslaget: A 1929 Riley Roadster

Artiklar

Errol, a late 1951 RMB restoration

Magneto problems in a 1930 Riley 9

2019 Riley National rally in South Australia



Riley Torquetube - September 2018

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland

Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au

Redaktör: Philip Wyllie

Omslaget: A lovely line-up

Artiklar

August Riley Motor club outing

Breakfast run and the reliable Riley

September Events

Club House news

Tuesday Boys

New Zealand Riley Club librarian's report

SR 4 Magneto road side servicing

Clever tools made by Robin Hull

In the Garage

What colour will I paint my Riley?

Några ord på vägen

Läser man i verkstadshandboken kan det ibland bli tvärstopp...

1. Woodruff key
2. Simmonds nut
3. Castellated nut
4. Sprocket
5. Plunger
6. Dowel
7. Spigot
8. Grub screw
9. Trunnion
10. Circlip
11. Journal
12. Ferrule
13. Swivel
14. Clevis pin
15. Grommet

1. halvmånsformig kil, 2. "nylock"
mutter, 3. krommutter, 4. kedjekrans, 5.
kolv, 6. låspinne, 7. centeringslapp, 8.
stältskruv, 9. justerstycke, 10. fjäder-
ring, 11. axelstapp, 12. stödhylsa, 13.
styvspindel, 14. sprintbult, 15. genom-
föring

Avd. huvkråkor



Försilvråd bronsmaskot av en ung flicka som tycks hålla ner sin kjol i vinddraget när bilen far fram. Märkt AEL (Augustine & Emile Lejeune Limited, London)



1936 SUPERCHARGED RILEY 12/4 - £85,000
This must be one of the very best Riley specials around - it is very fast and looks amazing!

Annons från Gavin McGuire ur
The Automobile, augusti 2018



Fotot taget vid Råda säteri, 27 juli 1981. Se artikeln på sidan 7.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
018-12 82 83, 070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
08-580 352 78
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlem-
skap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 225 kr för år 2019.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
Motorhistoriska Riksförbundet
The Victoria Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland



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