



RILEYBLADET

Nummer 4, 2020

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 42



Sic transit gloria mundi

Jag kollade upp den Two-Point-Six som stått parkerad på ägarens granntomt i Huddinge. Via ABC-Nytt fick jag mig tillsänt en rad bilder, som visar att den rostat "beyond restoration".

Om jag inte missminner mig var den såld av Ostermans, som nyligen övertagit Riley-agenturen från Förenade Bil, och såld den som direktionsvagn till ett värmländskt företag. Det märkliga var att företaget hade sitt huvudkontor på Engelbrektsgatan i Stockholm, på andra sidan Humlegården där jag huserade på Sturegatan 34 i många år.

Jag vill minnas att jag snubblade över några Two-Point-Six när jag finkammade A, B, M och L-katalogerna för registreringsnummer från mitten-slutet av 1950-talet.

Christer Ahlin, 2009

Det finns två kända Two-Point-Six i Sverige. Den som Lennart Nilsson i Ljungby äger och den som tillhör Bertil Skagerstrand i Karlskoga. Och så finns denna, den så kallade Huddingerileyn, avbildad här ovan, vars chassi- och regnummer än så länge är okända. Det finns ett suddigt fotografi av chassinummerskylten men det går inte att tyda siffrorna.

Christer Ahlin nämner inte namnet på ägaren i Huddinge eller det värmländska företaget vars huvudkontor skulle ligga på Engelbrektsgatan i Stockholm. Lennart Nilssons bil var först registrerad på det jämtländska Ulriksfors Sulfit AB:s huvudkontor som låg på Eriksbergsgatan 27 i Stockholm. Tyvärr är det för sent att fråga Christer, men låter det inte lite som Lennarts bil...?



Ett irriterande foto

De två kända Two-Point-Six vagnarnas ägarhistoria står på nästa sida.

Red

Sic transit gloria mundi - Så förgår världens härlighet. Christer Ahlins förslag till titel på en artikel om denna bil.

Ordföranden har ordet

Styrelsen brukar ha två sammanträden per år, ett i mars och ett i oktober/november. I år höll vi höstsammanträdet via zoom den 22 november, vilket var första gången som vi utnyttjade internet i stället för att ha ett fysiskt möte. Zoom-mötet var en bra ersättning för ett fysiskt möte och alla deltagare fann sig väl tillrätta. Nu kunde vi också adjungera redaktören och webmastern. Och ingen behövde åka någonstans i novembermörkret.

Vid det här tillfället gick vi bland annat igenom förslag till nya stadgar och enades om en skrivning som vi skall presentera vid årsmötet. Om du är intresserad av att se förslaget redan nu, så kan du kontakta mig, så skickar jag det per mejl. De nu gällande stadgarna antogs i Borås 1995, så det var på tiden att göra en översyn och modernisera dem.

En annan fråga vid styrelsesammanträdet var hemsidan på internet. Holger

Nilsson presenterade ett förslag till nytt utseende, vilket vann allmänt bifall. Vi beslöt att man från årsskiftet måste vara medlem för att kunna läsa Rileybladet och föregångaren Medlemsblad för Svenska Rileyregistret. Inloggningsnamn blir: medlem21 och lösenordet: Brooklands9. Dessa kommer senare att bytas ut. Övriga delar av hemsidan kan läsas av vem som helst.

När det gäller klubbens aktiviteter under 2021 beslöt vi att skjuta på frågan till nästa styrelsesammanträde i mars. Vi vet ju inte hur långvarig Covid-19-pandemin kommer att bli. Närmast till hands ligger dock att under 2021 försöka genomföra de möten som fick ställas in under 2020.

Erik Hamberg



Rapport från MHRF:s förbundsstämma 2020-10-17

Även MHRF:s stämma blev i år helt anorlunda på grund av pandemin. Den genomfördes på ett semi-digitalt sätt där delegaterna samlades på nio olika platser i landet med begränsat antal och avstånd mellan delegaterna. Mellan dessa platser hade vi en digital uppkoppling med visning på storbildsskärm. Det fungerade faktiskt riktigt bra förutom vissa problem med ljudet ibland. Mötet kändes väl planerat och kunde genomföras effektivt.

Jag var tillsammans med 10 andra deltagare och MHRF:s samordnare Göran Flank och Per Dahl i Enköping. Totalt var vi i hela

landet 57 delegater representerande 42 klubbar samt 16 från styrelse, funktionärer och gäster, totalt 73. Det är ungefär 30% av medlemmarna vilket nog i detta läge får anses acceptabelt.

MHRF:s ekonomi har förbättrats avsevärt. Den i MHRF-försäkringen mycket kostsamma personskadan har nu klarats av och pandemin har ju medfört att många evenemang ställts in i år. Läget är nu positivt för MHRF. Det behövs då det är väldigt mycket som sker politiskt och måste bevakas och helst ledas i en för oss förnuftig riktning. Till exempel betraktas reservdelar till bilar av

Naturvårdsverket som miljöfarligt avfall vilket kan bli stora problem vid import och export. Det gäller även de mycket restriktiva ursprungsreglerna vid export och import samt även vid vanlig registrering i Sverige.

Till mötet valdes Ulf Svahn till ordförande och Nicholas Melin till sekreterare. Alla ledamöter omvaldes utom Göran Flank som tyvärr avgår av familjerskäl. Han ersätts av Anders Albihn, en Roverfantast från Göteborg. Efter mötet avtackades Göran Flank för sin värdefulla insats under många år.

Lennart Nilsson

1959 Riley Two-Point-Six, högerstyrd
Chassi nr: UAUT 1/981 (den 480:e tillverkade)
Motor: 26R/U/H 1499

580122 Bilen lämnar fabriken i Cowley
600628 Reg S 58804
600628 Motorcentralen, Malmgatan 12, Filipstad
601110 Reg T 56919
601110 Affärsbiträde Benny & köpman Per Erik Högström, Hällefors
610809 Holms Bilfirma, Kumla
610818 Förra bankbiträdet Rickard Buske, Kumla
681209 Överförd till Reservregistret
720301 Avförd
Reg KWG 086
810320 Bror Hellberg
810320 Hugo Josefsson, Örebro (medl 79-91)
911112 Mats Gunnar Josefsson
960508 Nils Tony Fondelius, Örebro
970618 Pingstpastor, poet, pilot, trubadur, Nils F. Nygren, Gagnef
971001 Avställd
000821 Bertil Skagerstrand, Storfors



1957 Riley Two-Point-Six, högerstyrd
chassi nr: UAJS 23/773

Carey Rawlings, 2.6 köpare i England, meddelar att bilen lämnade fabriken i Cowley 14 november 1957 med beteckningen "RHD Export". Den var tvåfärgad, mörkgrå upptill och mellangrön nedtill. Bilen hade hel soffor fram. Skinklädseln var oxblodsrodd. Vagnen var utrustad med överväxel.

57-12-20 Typbesiktigad, Stockholm
58-06-18 Reg AA 31401
58-06-18 Ulrikfors Sulfut AB, Stockholm
63-03-29 Reg W 68969
63-03-29 AB Insjöns Tegelbruk, Hälgnäs
66-12-30 Folke Carlander, Hälgnäs, Insjön
68-10-14 Överförd till reservregistret
72 Reg AFM 319
1981-82 Kjell Kaptens, Rättvik
1983-91 Ingemar Hammare, Rättvik
1992 - Lennart B. Nilsson, Ljungby

Blandat från redaktören

Var ute och surfade på nätet för att se om jag kunde hitta något roligt om Riley och halkade in på hemsidan www.team-bhp.com. En indisk sajt startad 2004 av en handfull bilentusiaster. Idag har deras databas 4,5 miljoner inlägg. Skrev in Riley i sökmotorn. Hittade bl. a. bilden bredvid. Bilen är en 1934/35 Riley Monaco och kvinnan/ägaren heter Shahazadi och hennes mamma var Fatima Bai Begum (Begum är en titel för muslimsk kvinna av hög rang).

Fatima Bai Begum (1892–1983), en av de tidiga superstjärnorna i indisk film och Indiens första kvinnliga filmregissör, var enligt uppgift gift med Nawab Sidi Ibrahim Muhammad Yakut Khan III från Sachin State. Men källor från Sachins kungafamilj mörkade detta och hävdade att det inte funnits något äktenskap eller avtal mellan Nawab och Fatima Bai eller att Nawab officiellt erkänt sina barn, Sultana, Zubeida och Shahazadi, som sina. Sultana blev en ledande figur i tidiga indiska filmer. Zubeida, ledande skådespelerska i Indiens första talfilm *Alam Ara* (1931). Efter Indiens delning stannade Zubeida kvar i Indien, medan hennes syster Sultana flyttade till Pakistan. Shahazadi, den minst kända av dessa kändisar, stannade också kvar i Indien och var med i ett 30-tal filmer mellan 1926-1948... och så köpte hon sig en Riley.



Detta är det 165:e Rileybladet sedan starten i oktober 1978. Vi har löpande medlemsnummer och senaste medlemmen fick nr 330. F.n. är vi 100 medlemmar (medelålder 70 år) med tillsammans 19 förkrigsrileys, 68 RM och 10 BMC Rileys. Av RM bilarna finns en hel del skrothögar som inte kommer att renoveras... i alla fall inte av nuvarande ägarerna.



Fick en intressant liten ordbok från 1935 av tidigare medlemmen Håkan Lundgren. Förordet lyder:

Som en följd av den stora försäljningen av amerikanska vagnar här i landet har behovet av en vederhäftig och saklig ordbok för översättning av den tillgängliga reservdels- och servicelitteraturen blivit nödvändig, då samtliga representanter för dessa bilmärken, på ett par undantag när tillhandahålla reservdelskataloger och handböcker uteslutande på originalspråket.

Det är detta stigande behov som legat till grund för utgivandet av "Automobil-teknisk ordbok" som omfattar c:a 6.000 engelska biltekniska och i andra samband med dem

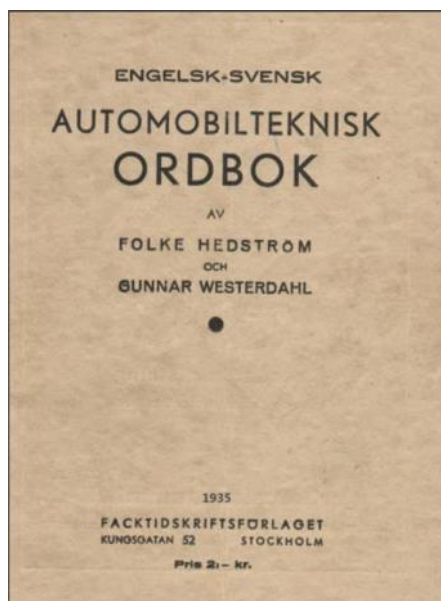


Miss SHAHAZADI with her new car.

förekommande ord och ordkombinationer jämte motsvarande svenska översättningar som svarar mot litteraturens art.

För att göra boken så lättförstådd som möjligt ha de engelska texterna angivits just så som de förekomma i resp. instruktionsböcker och reservdelskataloger varför vi i en del fall med avsikt bortsett från den grammatikaliskt riktiga ordsammansättningen.

Med tanke på vad jag skrivit om på sidan 9 slog jag upp ordet silencer som förstås betyder ljuddämpare men även insugningsljuddämpare.



Rejnert Jansson hade en RME på 90-talet men sålde den till Bertil Andersson i Kungsbacka ca 2000. Eddie Lidholm köpte den ca 2010 och idag tillhör den Lars Schwerin. Nu har Rejnert Jansson köpt John Gahms 2½ liters Riley som var utannonserad i förra Rileybladet. 1½ liters Rileyn som Lars Stavmar renoverade 2004-2006 har varit ute på nätauktion hos Bilweb Auctions oktoberauktion 2/2020. Reservationspriset uppnåddes inte.

I decembernumret av *Classic Motor* skriver Janne Andersson om sin Riley Brooklands Special som han köpte i England för tre år sedan.



Just nu är det ingen kö av medlemmar som vill ha sina artiklar införda i bladet. Ta chansen att låta oss andra få höra något om ditt Rileyintresse.



Min trogne följeslagare

Om renovering av 1½ liters Rileymotor till Sprite Special 1936

Medlemmen Carsten Petersson, boende i Holte på Själland kontaktade föreningen och en kontakt på Edlunds karosseri i Mellösa för ett par år sedan om motorrenovering till sin Sprite Special av 1936 års modell. Vi lovade att göra vad vi kunde. Eftersom min fjärrgranne, Mikael Kraft, arbetar professionellt med motorrenoveringar förmedlade jag denna kontakt. Han var även väl känd av Edlunds och därför hamnade motorn på Vikingshills Motorservice. Han fick låna min ganska tjocka servicebok där han hittade alla tumbaserade toleranser m.m. Utan den hade det blivit mycket besvärligt.

Motorn anlände till Vikingshills Motorservice 2018 och då konstaterades; rosthål mellan kylkanaler och avgasutrymmen, samtliga smörjhål i vevstakslagren igensatta, ett lager skuret, glapp i ventilstyrningar, kolvringer nedslitna, motorn uppborrad till en överdimension. Mikael jobbade med motorn och den var väldigt geggig och samtidigt passade han på att

konvertera motorn till blyfri bensin. Nya kolvringer fick han beställa från Örebrotrakten där de anpassades till överdimension.

SRR bistod och plockade fram ur reservdelsförrådet på Ekolsund det som behövdes; intakt topplock, ventiler, ventilsfjädrar, remskiva mm. Från Erik Hambergs förråd av nya delar i Uppsala beställdes också delar men här blev det en palaver eftersom de hade beställt samma saker från England. Till slut levererades en motorpackningssats, ventilkåpspackningar, oljetrågspackning, samt en topplockspackning från Uppsala. Det är oklart om delar togs från Englands RM Club.

Efter allt arbete när kamdrevet satts in med sina märkningar upptäckte Mikael att märkena inte alls stämde med hur kolvarna stod i förhållande till öppningstiderna för ventilerna. Han fick därför göra allt från grunden, sätta in en sk gradskiva på remskivan, efter special-

svarvning av remskivan. Vevaxeln och kolvarna kunde då följas och från denna ställdes kamdrevet in så att det stämde med angivna grader från kolvlägena – ett väldigt pillande. Till slut 2020 blev allt klart men motorn hade ingen förgasare, startmotor eller generator så den levererades otestad tillbaks till Danmark via kontakten på Edlunds. Speciellt var att motorn var anpassad för dubbla förgasare med vad som verkade vara ett hemgjort insugsrör.

Jag ringde Carsten häromdagen och undrade lite oroligt – motorn hade ju aldrig testats - hur det gått med installationen och han svarade ”Jag er en meget lycklig mand” så det blev ju en trevlig avslutning där reservdelsförråden kunde utnyttjas. Och ännu en Riley kunde förgylla vägarna i Danmark – och Öst-Danmark dvs Skåne!

Börje Drakenberg



Ur arkiven

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 7245

510222 Reg W17755
 510222 Med doktor Yngve Edlund, Falun
 530617 Bil AB And. Olsson, Falun
 540706 Reg X 27518
 540706 Godsägare Allan Söderhjelm, Tolvfors, Gävle
 550121 Bil AB Gösta Eriksson, Gävle
 551216 Överhärde Snickeri, Allan Berglund, Torsvallen
 600818 Reg AA 44191
 600818 Mattpäläggare Tore Sundin, Stockholm
 601025 Reg X 60347
 601025 Bo S. B. Carlsson, Gävle
 611231 Chauffören Karl Åke Olsson, Valbo
 620310 Folkskolläraren J. L. Jonsson, Sandviken
 650920 Fordonet som varit reservregistrerat mer än tre år i följd avföres ur bilreservregistret. Avregi strerad.

1950 Riley 2½ litre Roadster, body no. A 34557

Chassi nr 60 S 6566

Tidigare avförd, förutvarande reg nr okänt.
 Reg P 61386
 701023 Bilverkstad Emil Tschumi, Åtradal, Överlida
 710414 Kvalitetsbilar AB, Christer Liffner, Göteborg
 710810 Reg O 30926
 711006 Per Nyström, Göteborg
 Reg CGG 106

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 6448

500727 Reg D11935
 500727 Tandläkare Bo Nordström, Eskilstuna
 521129 Reg B 19
 521129 1:e byråsekr E.A.H. Sandström, Storängen
 531019 Reg A 21406
 531019 Ingenjör Martin Biärsjö, Bromma
 550919 Disponent Ferdinand Weiner, Enskede
 560529 Reg B 50683
 560529 Bussförare Göte Weigert Nilsson, Segeltorp
 570815 Reg K 19735
 570815 Lekanders Förmedlingsbyrå, Karlskrona
 570916 Radioassistent Bernt Eklund, Karlskrona
 580710 Blekinge Bil AB, Karlskrona
 580711 Caféinnehavare Karl Karlsson, Karlskrona
 581230 Furirasp. T. Larsson, Batt. af Trolle, K-krona
 590714 Reg M 58884
 590714 Traktorskötare Stig Lindgren, Stehag
 591130 Förenade Bil, Malmö
 591231 Skrothandlare Sven Svensson, Södra Sandby
 591231 Skrotad

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12891

470926 Reg D 8723
 470926 Hargs Fabriker AB, Nyköping
 500510 Reg BD 9141

500510 Köpman Seth Larsson, Piteå
 500714 Kapten Hans Wirén, Piteå
 531030 Verkmästare Harry Nilsson, Luleå
 570911 Yrk. Lärare Harry Nilsson, Piteå
 600111 Forslunds Bil AB, Piteå
 600319 Bo Öhlund, Munksund
 600406 Chaufför Birger Berg, Piteå
 600615 Reg AC 48270
 600615 Arvid Eriksson, Elgträsk, Jörn
 610531 Överförd till BRR
 640901 Avregistrerad

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12727

Reg B 39033, Reg kort saknas
 561008 Reg Z 5121
 561008 Bilscoleinstruktör Ivar Roos, Strömsund
 580408 Bilmontör Lars Lindgren, Östersund
 590914 Anl. Arb. Martin Jakobsson, Krångede
 591231 Jonas Bergwall, Frösö Bensinstation
 600311 Hans Åkerström, Frösön
 610705 Karl Kristiansson, Östersund
 610731 Janzon & Co AB, Bilbolaget i Härnösand
 610731 Överförd till BRR
 640901 Avförd

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12864

471027 Reg A 30874
 471027 AB Expeditionscentralen, Stockholm
 590224 Ingenjör Folke Brandt, Stockholm
 590616 Reg B 82605
 590616 Kontorist Gunnar Sandberg, Viggbyholm
 610306 Reg A 22625
 610306 Jur stud Folke Hubert Thorson, Johanneshov
 620111 Reg BA 14191
 620111 Herr Hubert Thorson, Ekerö
 620514 Reg AA 9992
 620514 Billackerare Gösta Cervin, Stockholm
 620406 Reg B 32202
 620406 Representant Joachim Martin, Lidingö
 630618 Reg I 3209
 630618 Harry Ingvar Cervin, Kräklingbo
 640422 Bilen skrotad

Håkan Gabrielsson

Lars Stavmar

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12807

470905 Reg O 20509
 470905 AB Tarmimporten, Göteborg
 500322 Reg F12769
 500322 Fabrikör Werner Ahlgren, Skillingaryd
 510108 Bilfirma O.G. Carlsson & Co, Jönköping
 510226 Lagerchef Gösta Miller, Bankeryd

510815 Reg X 17416
 510815 Köpman Erik B. Lundberg, Ljusdal
 540119 Hemmansägare Anders Roman, Berge, Gnarp
 571205 AB Hudiksvall Bilaffär
 571211 Chaufför Harald Broberg, Oppänge, Enångr
 580311 Bilfirma Hedström & Larsson, Hudiksvall
 581229 Skrotad



1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13060

480511 Reg R 12305
 480511 Tandläk. Ernst Mauritz Welén, Lidköping
 550820 Reg Z 15098
 550820 Källarmästare Sixten Jacobsson, Lofsödal
 570410 Reg R 37002
 570410 Ingenjör P.B.A. Appell, Skövde
 590917 Bilfirma Gustaf E. Johansson AB, Skövde
 590918 Laborant Per Olof Lundqvist, Skövde
 600516 Dorians Bilfirma, Skara
 601108 Lagerarb Lennart Andersson, Skövde
 610218 Dorians Bilfirma, Skara
 610225 Anmäld nedskotad

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 7606

510505 Reg O 13262
 510505 G.&L. Beijer Import & Export AB, Göteborg
 520417 Reg S 18528
 520417 Dir. Yngve Wenander, Filipstad
 521014 Reg A 31193
 521014 Förbundsordf. Anders Andersson, Hägersten
 570329 Reg T 31096
 570329 Köpman John Kvarnström, Järnboås, Noraskog
 570417 Skogspraktikant, Mats Albertsson, Grythyttan
 611230 Stud. Per Olov Johansson, Mosjö
 611231 Nedskrotad

Reg PMZ 356

Christer Nilsson, Annerstad

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13078

480124 Reg U 8478
 480124 Heby Tegelverk/Disp Sven Sköldberg, Heby
 510616 Alvenius & Co AB, Västerås
 510621 Köpman Stig Pehrsson, Västerås
 510903 Verkmästare Erik Björkholm, Västerås
 520712 Reg C 7361
 520712 Advokat Bengt Erik Borg, Enköping
 521021 Reg P 16115
 521021 Advokat Bengt Borg, Vänersborg
 540109 Reg O 24826
 540109 Advokat Bengt Borg, Uddevalla
 540303 Reg R 10817
 540308 Avregistrerad
 571012 Rörmontör Åke Svensson, Vättlösa, Götene
 580517 Chaufför Göran Augustsson, Böja, Låstad
 581031 Verkstadsarb. Börje Andersson, Skultorp
 590702 Bil AB Ivan Persson, Skövde
 590702 Skrotats

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12788

471103 Reg E 10630
 471103 Anna-Greta Bergqvist, Norrköping
 490305 Lily Bergqvist, Norrköping
 491017 Anna-Greta Bergqvist, Norrköping
 500613 Reg A 26552, Reg kort saknas



Hargs industriområde 1845.
 Målning av Elias Fredrik Martin

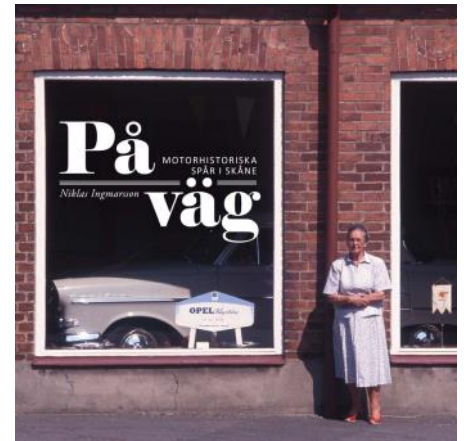
På Väg - Motorhistoriska spår i Skåne

Sammandrag av Bengt Fällmar Anderssons recension i Helsingborgs Dagblad, 8 september, 2020

I den här boken får vi följa med författaren, etnologen Niklas Ingmarsson, till gamla mackar och verkstäder, somliga övergivna – andra helt nyfixade. Det doftar bensin, spillolja och trassel ända in på boksidorna, det är en skånsk road-movie ackompanjerad av raps, pilalléer och motorljud. Det handlar om familjer som i generationer haft verktyg i sina oljiga nävar. Det handlar om skönheten i en solblekt verkstadsskylt. Vi får följa

författaren på hans resa, från den kombinerade macken och diskoteket Sväng In i Knislinge via det levande museet i Borby till franska delikatesser och grammofooner i Smedstorp. Det är en nostalgisk resa till byar där tiden stått stilla och där cykeln, mopeden, traktorn och bilen gett mekaniskt skickliga människor ett levebröd genom decennier. Följ med på en resa i ord och bild. Boken är rikligt illustrerad med stämningsskapande bilder.

Bilden t.h. visar bokens omslag.



Svennes Bil

De små verkstäderna och bensinstationerna har försvunnit en efter en. Men Svennes bilverkstad och mack i lilla Hjälmshult finns kvar.

Drömmen om en egen mack och verkstad började tidigt för Svenne Nilsson, som växte upp med fem syskon på ett lantbruk i Allerum. Efter avslutad skolgång 1947 började han som 13-åring sin yrkesbana som lärling vid Auto-Älgen i Viken och fortsatte efter några år vid Motor-Ami i Helsingborg.

Jag hade bara några kronor i timpeng men sparade hela tiden och hade fått ihop 6.000 kronor när det var dags att göra ett uppehåll för militärtjänst vid F10 i Ängelholm berättar Svenne.

Han återvände aldrig till Motor-Ami utan köpte den gamla smedjan i Hjälmshult för 50.000 kronor. Sparpengarna räckte till insatsen och med faderns garanti gick det att få lån på resten.

Bilverkstaden startade 1953. Tre år senare fick han tillstånd att sälja bensin, under de första 33 åren för BP.

Jag tycker om att hjälpa folk med deras bilar. Det känns nästan som att jag gör en social insats och kunderna har alltid varit så snälla och tacksamma. Aldrig har jag fått några klagomål, säger Svenne Nilsson.

Svennes Bil, som företaget heter, har kvar sin gamla stil och nostalgin gör sig påmind genom olika detaljer och skyltar. Också i servicen handlar det om traditioner. Förutom reparationer hjälper Svenne och hans son Bengt gärna till med att fylla på bensin, kolla oljan och putsa vindrutorna.

Red har servat sin Riley hos Svenne i 40 år. Nu senast i augusti. Fast idag med sina 87 år är arbetsfördelningen den att Bengt gör rundsmörjningen medan Svenne sköter konversationen.

Red



Svenne och sonen Bengt. Foto från 2014.

Idén med Hot Spot

av Gwen Morris

1½ liters motorn

RMA motorn har sitt ursprung i det tidiga 30-talet när 12/4:an togs fram. I de flesta fall var 12/4 motorerna försedda med Zenith-förgasare vilka ofta blev nerisade när det var kallt. För att göra dem effektivare behövdes hot-spot systemet för att överföra värme igenom motorn från avgasgrenröret till insugsröret/förgasaren. I fallet 12/4 och senare 12 hp och därefter RMA 1½ litersmotor överfördes värmen via heta avgaser som fördes genom topplocket i ett stort rör. Detta kraftiga rör löper inuti en tunnare vattentät hylsa som mynnar ut i en aluminiumböj (elbow) som är fastskruvad i undersidan av inloppsröret. Härifrån går gaserna tillbaka genom blocket till grenröret via två rör med mindre diameter som också löper inuti vattentäta hylsor.

När man 1938 övergick till SU förgasare som standard minskade kanske nyttan av hot-spot rören. Man måste dock komma ihåg att kvaliteten på förkrigsbensinen var ojämn mellan 1940-1953 under RM-bilarnas tid var det så kallad "pooled petrol" som gällde då alla bensinfabrikat blandades till en "soppa" kring 68-70 oktan. Så hot-spot systemet var nog fortfarande till viss nytta. Idag när bensinen är mycket bättre är det ingen märkbar skillnad på motoreffekten när man tar bort hot-spot arrangemanget på RM motorerna.

2½ liters motorn

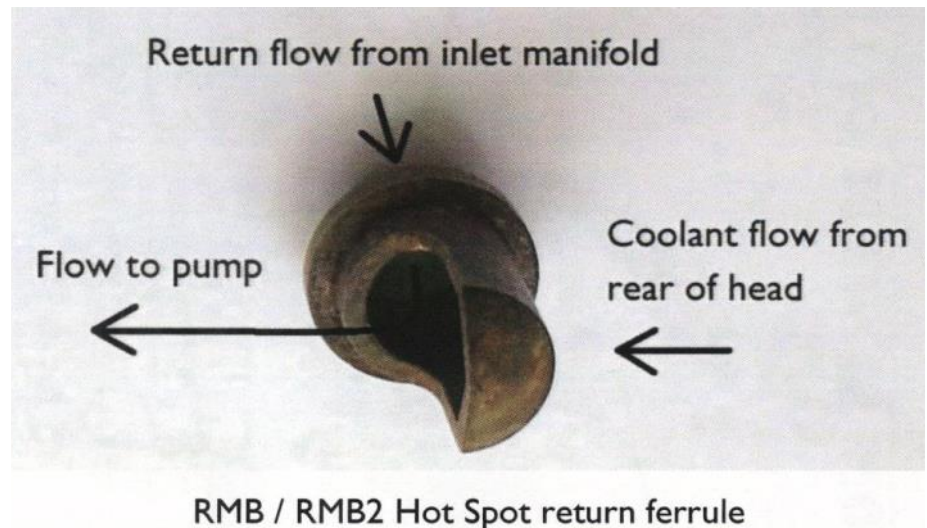
Efterkrigstidens 2½ liters RM motor skiljer sig helt från RMA på så sätt att överföringen av värmen sker med vatten i stället för gas. Dock fanns det på några av de allra tidigaste 2½ litersmotorerna en hot-spot hylsa, en kvarleva från förkrigsblocket på 16hp.

Topplockets konstruktion är sådant att kylt vatten från kylarens undre tank pumpas upp till vattengrenröret och vidare in i topplocket på två ställen – mellan ventilstyrningarna 1 och 2 och mellan 3 och 4. En skiljevägg löper genom topplocket som gör att kylarvattnet tvingas bakåt, blir varmare, och går sedan tillbaka till pumpen, via sätena för insugsventilerna, och ut ur topplocket på främre högra sidan och åter till kylaren.

Mitt genom topplocket går ett stålrör med 2 (ibland 4) hål i på avgassidan. Röret passar precis genom skiljeväggen och hålls på plats av en mässingsplugg mitt på topplockets avgassida. Hett vatten går in i hålen i röret och strömmar rakt in i inloppsrörets nedre del. Vidare ut i topplockets övre del genom en liten mässingsböj (A4.2 i Workshop Manual) som tvingar vattnet framåt tills det går ut till termostaten och pumpen.

Utan hot-spot röret minskar vattenströmmen längs topplockets bakre del vilket ofta leder till överhettning när den avsedda effekten uteblir.

Om det var svårt att förstå får ni skylla på översättaren eller den snåriga hot-spot tekniken.



Rattreglagen på en RM Riley

MASTERCLASS
Lucas Unit Repair

STRIPDOWN

- Top cover off**
Remove the top cover first to avoid scratching or damaging it. Use the screwdriver to pry the cover off. If necessary, use a screwdriver to pry the cover off. If necessary, use a screwdriver to pry the cover off.
- Collecting bits**
Collect the bits that are left over from the previous job. These bits are the bits that are left over from the previous job.
- Don't do it! No!**
Do not do it! No! Do not do it! No! Do not do it! No!
- Align the holes**
Align the holes in the cover with the holes in the base. This is done by aligning the holes in the cover with the holes in the base.
- Undo the screws**
Undo the screws that hold the cover in place. This is done by using a screwdriver to turn the screws counter-clockwise.
- Just enough room?**
Check to see if there is just enough room for the cover to be placed back in place. If not, adjust the cover so that it fits properly.
- Push comes to shove**
Push the cover back in place. If it does not fit, use a screwdriver to pry it back in place.
- Working space**
Make sure there is enough working space around the cover. This is done by removing any obstacles that are in the way.
- Previous visitor?**
Check to see if there is any damage to the cover. This is done by looking for any cracks or other signs of damage.

MASTERCLASS
Lucas Indicator/Horn Control Unit

- Pull clear!**
Pull the cover clear of the unit. This is done by using a screwdriver to pry the cover off.
- Rusty dust**
Remove any rusty dust from the cover. This is done by using a brush to clean the cover.
- Spring ring**
Remove the spring ring from the cover. This is done by using a screwdriver to pry the ring off.
- Earthing ring**
Remove the earthing ring from the cover. This is done by using a screwdriver to pry the ring off.
- Earth ring out**
Remove the earth ring from the cover. This is done by using a screwdriver to pry the ring off.
- Earthing ring off**
Remove the earthing ring from the cover. This is done by using a screwdriver to pry the ring off.
- Taking notes**
Take notes of the work done. This is done by writing down the steps taken and the results.
- Keep them together**
Keep the parts together. This is done by using a container to hold the parts.
- Self-cancelling ring**
Remove the self-cancelling ring from the cover. This is done by using a screwdriver to pry the ring off.

Plötsligt händer det! Körriktningssvisarna slutar fungera eller tutan tystnar eller värre - hakar upp sig. Dags att öppna rattcentrum och kolla läget. Och har man inte gjort det förut så gör man ofelbart... fel. Små bitar, fjädrar och skruvar hoppar ut och försvinner ner i mattluddet eller ut genom dörren. Det har hänt red.

I det här läget är verkstadshandboken helt värdelös. Och nya elektriska NN supplementet, är inte mycket bättre. Då kontaktade red Glen Crawford som skrivit Electric Maintenance Supplementet och frågade om det inte fanns en bättre beskrivning av rattcentrum. Och det fanns det. 68 tydliga foton med tillhörande beskrivning. Här bredvid syns de första sidorna. Har du problem i ratten skickar jag det hela.

Red

Från The RM Riley Facebook grupp... och lite annat



KGf 10 på fotot ovan är en 1947 års 1½ RM med chassi nr 37 S 12515. Karossen från torpeden och bakåt kommer från en 1938-39 Riley six-light 12 hp saloon. Det sägs att den beställdes av en läkare i Worthing väster om Brighton. Bilen har hel vindruta modifierad motorhuv, skärmar och tanklock. Den var enligt uppgift lackerad metallic grön.

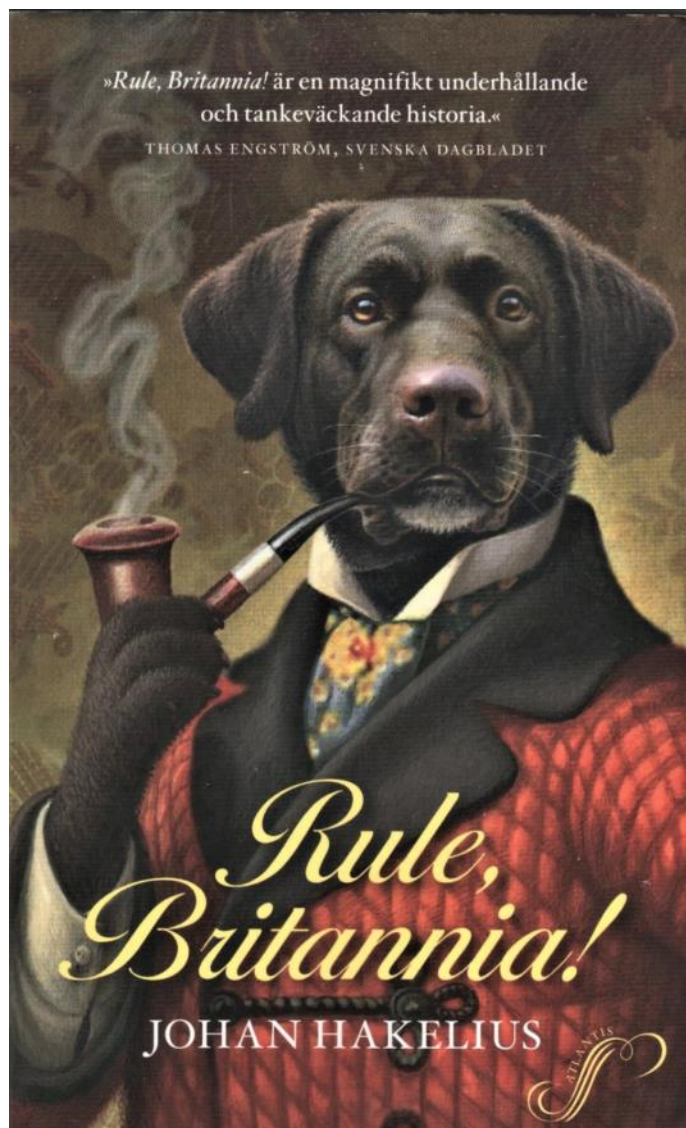
Om den var hopsatt av Riley i Coventry eller av en privat karosserifirma är inte känt, men detta att man vanställer en RMA och sätter på en, typ, Morris kaross. Helgerån!

På tal om bisarra briter, kan red rekommendera anglofilen Johan Hakelius böcker *Döda vita män* och *Rule Britannia!* för den som gillar England, excentriska engelsmän... och varför inte Rileys.

Red

Några kommentarer om RM Rileys med ekerhjul:

- Älskar ekerhjul.
- Ser jaguaraktigt ut.
- Jag är för de rätta hjulen och däcken.
- Nog ok, men tycker inte det ser så bra ut som jag hade trott. Knappast värt pengarna
- Funkar inte för mej.
- Vill ogärna regna på andras paradiset men det får inte min båt att flyta.
- Pråligt och smaklöst.
- Jäkla flott.
- Jag föredrar stålfälgar och svarta däck, mer manligt och stringent.



Illustrationen på bokens omslag heter "The Red Beret".
Konstnär är amerikanaren Dan Craig.
En beret är en klassisk engelsk matlasserad smoking jacket, inte att förväxlas med engelskans dinner jacket, amerikanskans tuxedo eller svenskans smoking.

Air cleaner och/eller air silencer

Red har ägt och kört sin RM Riley i 40 år. Aldrig har jag funderat på att rengöra den svarta burken som ömsom kallas air cleaner/luftrenare ömsom air silencer/luftljuddämpare. Men eftersom allt annat på bilen var i gott skick, kom jag på den befängda idén att göra ren den. Men hur?

Tittar man på burken står det AC på den. Jag återkommer till det. Tittar man ännu noggrannare står det med liten stil "For cleaning instructions refer to car maker's handbook". Går igenom alla 70 sidorna i instruktionsboken. Burken nämns inte med ett ord. Kollar verkstadshandboken. På sidan B.10 syns burken i sprängskissen men nämns inte alls i texten. Kan det möjligtvis vara så att denna del av bilen inte tillhör det mest väsentliga?

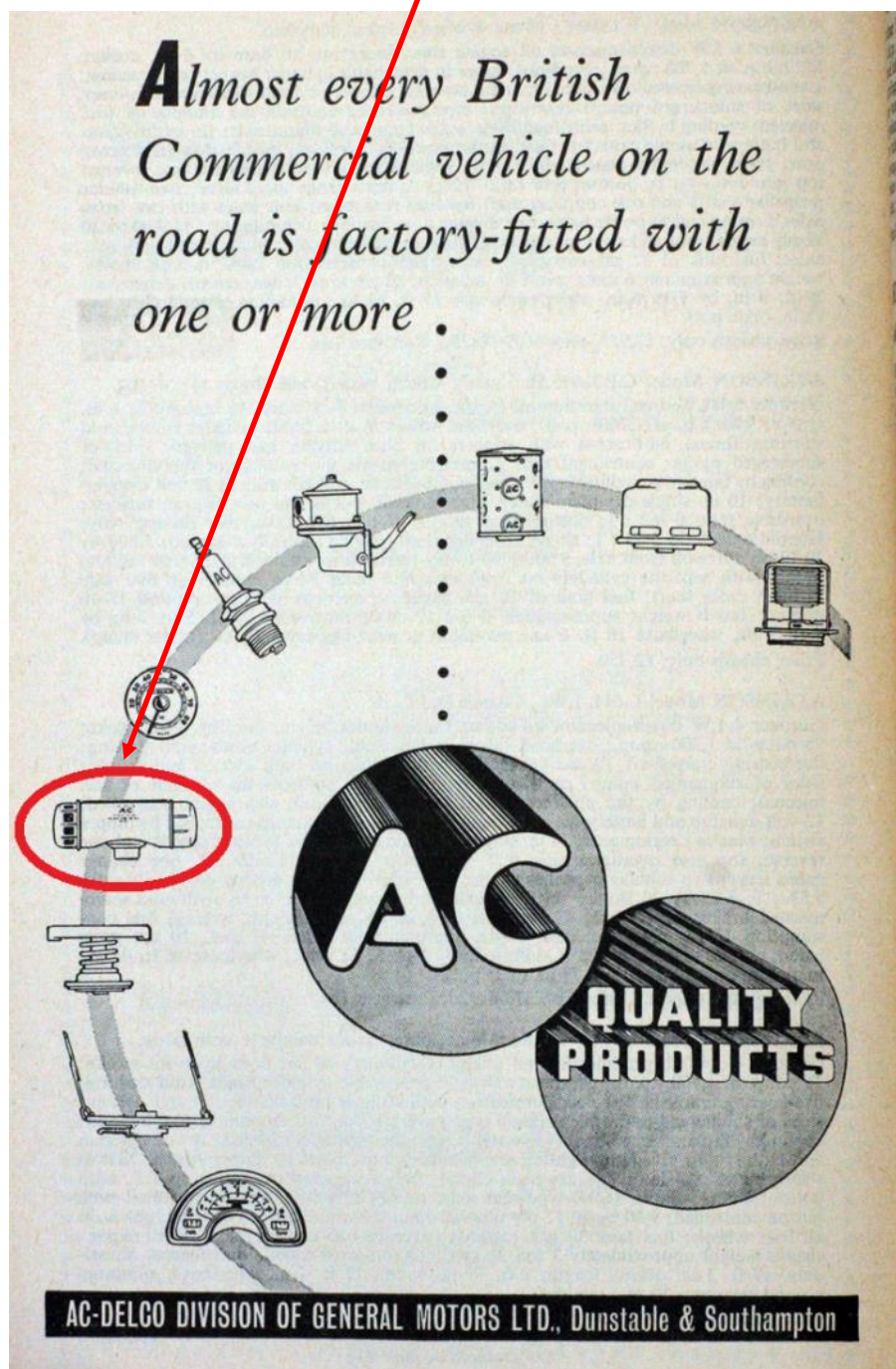
Kollar Riley RM Club Internet Forum om vad som skrivits i klubbtidningen R.Memoranda om att rengöra burken. Hittar sex inlägg under rubriken "air cleaner/modes to aid cleaning". Kontentan av dessa inlägg är att det inte går att rengöra filtret på annat sätt än att doppa metallnåtsändan i avfettningsmedel. En del har sågat itu burken och monterat ett pappersfilter på den. Några menar att burken är värdelös som luftfilter - den stoppar möjligtvis getingar. Kanske dämpar den oljudet vid luftinsuget.

Så det här med AC, som står för Albert Champion. Han med tändstiften. Hans tändstifttillverkning, The Champion Spark Plug Co., blev en del av Buick senare General Motors. En juridisk konflikt gjorde att namnet Champion gick till ett annat företag (Federal-Mogul Corp.) och GM fick byta namn till AC Spark Plug Company, senare AC Delco. Delco står för Daytona Electrical Company, ett annat bolag GM köpte. I början av 30-talet köpte GM den engelska tändstifttillverkaren Sphinx och namnet ändrades till AC Sphinx Sparking Plug Co. Ltd. Dessa tillverkade även luftfilter och annat till bilar. AC Delco i England levererade sina svarta burkar till Riley... utan att berätta hur man rengör dem.

Tar fram min gamla Soldi Motor, Soldatinstruktion för motortjänst från 1960, den svarta ni vet. Där står det: "Är filterinsatsen av metallspånulldtyp sköljes den ren med tvättnafta, varefter den doppas i motorolja som får rinna av före monteringen."

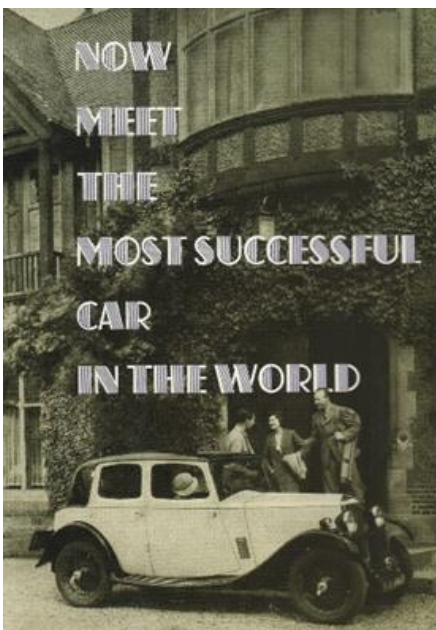
Så fick det bli.

Red med rent filter



Lyckan vänder - Vernon Barker drar undan skynket från Rileys dunkla nedgångsår *Del II*

En hel årsproduktion av 12/4:or måste ha drabbats av detta oljeläckage. Det nödvändiga garantiarbetet och kostnaden för omkonstruktionen måste ha blivit dyrt för Riley för att inte tala om företagets anseende. Det tog cirka ett år innan man rätt ut motorproblemet. Ted Jones och Bill Becke stod för mycket av detta arbete. När allt var klart var nog den allmänna uppfattningen att 12/4:an var den mest avancerade högprestanda 1½ litersmotorn på marknaden.



Även om pressen och till viss del "Boken" ger en bild av stor framgång vid introduktionen av 12/4 och påföljande tävlingsframgångar så står det nu klart att detta inte var så fabriken och distributörerna såg saken. Arbetet och kostnaderna som dessutom lades på omkonstruktionen av den nya sexan, känd som 15/6, resulterade inte i ökad försäljning. 12/4:an var endast en framgång på bekostnad av "9" och till mindre del "6". Med andra ord köpte Rileyfolk med "9" och "6" den nya 12/4. Rileys marknadsandel ökade inte med introduktionen av den nya modellen och därmed inte heller vinsterna som var nödvändiga för vidareutveckling och de ökade fasta kostnader. Det är tveksamt om investeringen i sexans omkonstruktion och nya chassi någonsin betalade sig, speciellt som den lilla sexan var ett misslyckande.

Det är nu nödvändigt att se tillbaka på en av de märkligaste avsnitten i Rileys historia. Så långt det har gått att fastställa kläckte Victor Riley sin idé om V-

8 motorer 1932/33. Detta skulle kunna kopplas till motsättningarna mellan VR och hans verkställande direktör vid den här tiden.

Idén med V-8:an kom sig av att Victor Riley hade blivit mycket imponerad av amerikanska V-8:or som kom till England med sina smidiga motorer som framför allt löste problemet med det ständiga växlandet och dessutom hade hög prestanda. Frågan om kraft på högsta växeln var säkert även kopplad till sökandet efter den perfekta växellådan för mindre motorer som inte hade den kraft på högsta växeln som större motorer hade – och vilket ledde till att Riley började använda pre-selector växellådor.

I och med att de amerikanska V-8:orna sålde bra i England verkade det logiskt att dubblera den framgångsrika "9" och tillverka en konkurrenskraftig Riley V-8 (2178cc).

V-8 fick naturligtvis komma i andra hand efter utvecklingen av 12/4 och omkonstruktionen av "6" men fick sin utformning 1934 av Rose och Ted Jones. Återigen skulle Percy konsulteras vid utvecklingen av denna motor, men återigen ogillade han V-8 idén och det var först efter att Rose lämnat företaget vid slutet av 1934 som Percy Riley sa till Ted Jones att komma och rådfråga honom om problem uppstod. Percy gillade aldrig att hans "9" egenskaper skulle användas på V-8:an och det hjälpte förstås inte saken.

Företagsledningen ställde sig vid slutet av 1934 tveksamma till V-8:an och strax efter att Hugh Rose lämnat fick Ted Jones i uppdrag att ge en demonstration. Han minns att han monterade en prototyp-motor på provbänken. För att visa V-8:ans utomordentliga balans, vilket det hade varit mycket diskussion om, ställde Jones en penna på blocket. Motorn varvades upp till 4200 varv och pennan förblev stående men det är tveksamt om företagsledningen förtroende för projektet gjorde det. Oron var delvis svårigheten att balansera första V-8:an p.g.a. det begränsade utrymmet krig vevaxeln. Till slut löste Ted Jones problemet genom att använda balanseringsfoder som ett tillfredställande arrangemang – detta innan motorutvecklingen överläts på van Eugen.

Problemen med 12/4:an gjorde att pro-

duktionen av V-8:an dröjde och det gjorde säkert också Stanley Rileys vägran att modifiera chassiet till separat framhjulsfjädring. Den allmänna uppfattningen var att separat framhjulsfjädring skulle vara bättre. Freddy Dixon lade fram ett förslag till Stanley Riley som flera av rileyfolket gillade. Vid den här tiden togs även beslutet att beställa nödvändiga verktygsmaskiner för V-8:an hos Archdale Machine Tool Co. i Birmingham. Man kan tänka sig att detta skjuts upp till den större V-8:an (Autovia 3 litre) var färdig. Dessförinnan hade de första V-8:orna tillverkats med existerande maskinverktyg och jigg och det var sådana som Stanley Riley hade använt för sitt eget Kestrel V-8 projekt.

Med Stanleys vägran med separat framhjulsfjädring förlängdes tiden för V-8:ans utveckling och även fördröjning med anskaffning av maskinverktygen för V-8 produktionen.

Riley V-8 motorer

Lilla V-8:an

8-90 motorn (2178cc)

Konstruerad 1934 av Hugh Rose och Ted Jones baserat på två Nine motorblock.

Monterades i:

Adelphi 8-90 ca 35 tillverkade

Kestrel 8-90 2 tillverkade

Stora V-8:an

V.8 motorn för Autovia (2849cc)

Konstruerad 1935 av Charles van Eugen.

Monterades i de ca 44 Autovia som tillverkades.

Vi måste gå tillbaka till 1934 och ytterligare ett projekt som tillsammans med 12/4 man bedömde vara viktig för Rileys framgång och expansion. Det kallades Light Nine. Bakom namnet Light Nine fanns en idé om att modernisera den nu lite föråldrade "9" från 1934/35. Och då tänker man inte på "9" från 1936/38 utan en lättare, modernare "9" motor och massfabricerade karosser. Tveklöst kom Light Nine idén från Victor Riley att lägga ut karosstillverkningen till Briggs som kunde massstillverka betydligt billigare än Rileys egna handgjorda karosser som dessutom var mycket starkare och stabilare än de Rileybyggda. Dennis Williams minns hur han testade en Ford Y-typ med kaross



Detta är inte Briggskarosser men man får ändå känslan av hur det såg ut på fabriken

från Briggs för att se hur den var. Han körde den till Wales och satte den på hårda prov. Karossen klarade testet bra. Rileyledningen var nöjda och Briggs fick i uppdrag att leverera den nya karossen medan Stanley ritade ett nytt chassi och Percy gjorde några smärre förändringar på sin trogna "9" motor.

Resultatet blev ett något lättare och styvare chassi än vad Nine tidigare hade haft. Den hade en marginellt förbättrad motor och en elegant stålkaross med drag av den framgångsrika Falcon. En något mindre bil – dock inte viktmissigt. Det hela ledde till en snygg och modern lite överviktig bil – bra mycket stabilare än någon tidigare Riley saloon. Kostnaden för de massproducerade karosserna var en viktig faktor vid prissättningen av nya Nine och den blev betydligt billigare än den gamla Monaco. Tyvärr gillade inte bilhandlarna detta eftersom det skapade problem för det väl inarbetade upplägget för den årliga inbytesthandeln som stod för 50% av hela försäljningen samt dessutom problem för prissättningen på begagnatmarknaden. Bilhandlarna hade önskat sig "same procedure as last year".

Eftersom den nya "Light Nine" eller Merlin som den kom att heta, var en radikal förändring för Riley kan det vara intressant att komma ihåg hur bilen monterades. Ramarna anlände till Foleshill på lastbil från tillverkaren (troligtvis Rubery Owen & Co i Darlaston 50 km

NV om Coventry) och ställdes upp utomhus på gården mellan den mekaniska verkstaden och monteringshallen tills de behövdes. De togs sedan in i monteringshallen där axlarna och en Nine alternativt en 12/4 motor monterades. Alla Ninemotorer och växellådor gjordes i Percy's motorverkstad och levererades till Foleshill med Rileys egen transport. Det kunde vara en öppen lastbil eller en täckt skåpbil. Den sistnämnda var fram till 1936 en 11.9 sidventilare från 1920.

Stålkarosserna kom helt färdiga från Briggs Bodies Limited förutom kromdetaljer. Karosserna monterades av tre Briggsanställda medan en Rileymedarbetare monterade instrumentpaneler och instrument. Totalt levererade Briggs 3.633 karosser till Rileys mellan september 1935 och februari 1938. Prisförhandlingarna mellan Riley och Briggs innebar givetvis en garanti att Riley skulle ta emot ett visst antal karosser under en bestämd tid. Redan efter ett par månader stod det klart att Riley inte sålde tillräckligt antal och efter ett år

försökte Riley omförhandla eller rentav säga upp avtalet. Det bästa Riley fick ut av detta var ett sänkt antal mottagna karosser, förstås till ett högre pris per styck.

Här gick vi händelserna i förväg vad gäller de stora dragen i Rileyhistorien så nu återvänder vi till nästa förveckling i detta mycket komplicerade förlopp fram till slutet av 1935.

Riley hade vid det här laget lagt stora summor på introduktionen av 12/4, 15/6, nya Nine karosskontraktet och därtill verktygsuppsättningen för Riley V.8. Hur tankarna gick kring Riley V.8 och Autovia – som den större V.8 skulle kallas – blir nog aldrig utrett. Det vi vet är att Victor Rileys personliga anställning av van Eugen sent 1934 kom sig av en idé han och Gordon Marshall (vd för Autovia Cars Ltd.) hade. Detta var att tillverka en exklusivare modell, i stil med en liten Rolls, som passade kostnaden för V.8 utvecklingen.

Red översatte. Forts. i nästa nummer.

WE ARE EXHIBITING AT THE MOTOR EXHIBITION, OLYMPIA STAND No. 200 AVENUE H.

WE HAVE ON VIEW A GOOD SELECTION OF PRESSINGS, WIRE WHEELS, BOLTS AND NUTS, AND SPECIAL TURNED PARTS FOR MOTOR VEHICLES. IF YOU CANNOT SEE THEM, WRITE FOR PARTICULARS.

RUBERY, OWEN & CO. AND WORKS: DARLASTON LONDON, BIRMINGHAM AND COVENTRY.

Autovia *Abridged Specification*

(Illustrations from, and by permission of the "Motor")

ENGINE—Eight cylinders, V-type, inclined overhead valves operated by push-rods. Magneto ignition. Cooling by pump and fan, thermostat controlled radiator shutters. Two down-draught carburetors. Engine capacity 84 mm. by 92.45 mm. (5.149 c.c.). R.A.C. rating 24 h.p.; annual tax, £48.

TRANSMISSION—Automatic, centrifugal clutch; self-changing progressive four-speed gearbox. Gear ratios for Saloon 4.22, 8.235, 9.427 and 19.214 to 1; gear ratios for Limousine 4.86, 8.43, 10.15, 17.88 to 1. Divided propeller shaft with rear portion enclosed by torque tube. Underdriving worm drive and differential unit in two-piece rear axle.

MISCELLANEOUS—Worm and nut steering gear. Mechanical four-wheel brakes. Automatic centralised chassis lubrication. Driver controlled hydraulic shock absorbers; 15 mm. by 3.5 mm. Duralip Fort types; centre lock wire wheels; 18 gallon rear petrol tank.

DIMENSIONS—Wheelbase 11 ft. 9 in.; track 4 ft. 9 in.

PRICES: Saloon £975; Limousine £995; Chassis £685.

The Complete Modernisation of the Luxury Car

42 års årlig vevning

11 november 12.28

Hallå Bosse (*Nilsson, medlem 110*)

Jag håller på att ta reda på hela ägarhistorien till din Riley och undrar om du har något att berätta om bilen i ett kommande Rileyblad. En bild av bilen vore också roligt att visa. Du gick med i Rileyklubben 1983 och jag ser att den registrerades på dig redan 1967.

Hoppas få höra av dig.

Hälsningar

Rileybladsredaktören

11 november 13.54

Hej Anders.

Ödet eller vad, du kontaktar mig dan efter det jag skeppade min kära Riley till en ny ägare.

Jag köpte bilen i Stockholm 1967 tror jag av en karl som tröttnat på att motorn inte höll. Han hade just bytt vevstakslagren. Jag körde bilen i Stockholm utan problem. Valde att åka till västkusten Halmstad för sommarjobb. Vi kom till Mjölby då gav lagren upp. Fraktade Rileyn till Stockholm och den renoverades på Enskede gymnasium fordonsprogrammet. Bilen gick korta sträckor men kändes ok. Alla runt Rileyn tyckte det var en just bil. Jag älskar den. Men 1975 flyttade vi till Härnösand och Rileyn togs upp på transport. Bilen kördes korta turer i närområdet och 1976 hämtade jag min nyfödde son och modern på BB. På

vägen hem började den, gissa vad, knacka. Jag hittade en lada att ställa in bilen på och det blev en förvaring. Jag har letat hjälp i närområdet men några har velat köpa men inte renovera. Jag kan dessvärre inte själv. Den har stått skyddad och med årlig vevning i 42 år till igår. Då skeppade jag den med sorg i hjärtat till en bilmekande kompis.

Bilen är komplett. Taket har torkat sönder. Lacken är si så där. Klädseln har patina men är helt.

Mitt hopp är han ska få ihop Rileyn så jag får se den glida fram så mäktigt och stiligt som bara en Riley RMA kan.

Vänligen

Bosse Nilsson

11 november 22.30

Hej Bosse, och tack för ditt mejl. Helt otroligt! En fullständig slump att jag skrev idag. Råkade för ett par dagar sedan gå igenom listan på Rileys som jag försöker hitta ägarhistorien till och såg att JBB var "okollad". Så i går fick jag svar från Fordonsarkivet i Härnösand att JBB en gång hade haft reg nr BA 9326 och kontaktade genast Stadsarkivet i Stockholm och fick svar idag att bilen var registrerad på Sem. Stud. Bo Ingvar Bertil Nilsson i Huddinge 30 maj 1967. Då skrev jag till dig!

Hälsar Anders

17 november 16.37

Hej Anders

Jag har plockat ihop allt löst jag har till bilen och med sorg, men också viss lättnad, lämnat det till den nye ägaren Sune Nordin på Hemsön utanför Hudiksvall.

Bilen är väldigt vacker!

Hälsningar

```

      \\\ \\\ \\\ \\\ \\\ \\\
       /  ~  ~  \
      (\ @ @ /)
----o000--( )--000o---

```

Bosse

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 s 12451

470922 Reg B 15464
 470922 Hovauditor Nils August Erdmann, Nockeby
 471229 Överförd till BF
 480407 Återreg.
 591228 Reg AA 58740
 591228 Förste byråsekr Birgit Grabe, Bromma
 620127 Civ ek ULF Sture Agnér, Farsta
 630507 Ing. Robert Eurenus, Farsta
 670530 Reg BA 93260
 670530 Sem.stud Bo Nilsson, Huddinge
 670719 Överförd till BRR
 710901 Avregistrerad
 Reg JBB 992
 Bosse Nilsson, Härnösand
 201111 Sune Nordin, Hemsön



Krybebånds Societetet - Larvfotssällskapet

Per Nielsen deltog inte i Nordic Riley Pre-war träffen den 30 augusti med sin Riley. Den stod i garaget. Det gjorde även flera andra av hans väldigt speciella bilar. Red fick en pratstund med honom och fick hans visitkort på vilket det stod **Krybebånds Societetet**. Vad sjutton är det för något? *Krybebånds Societetet af 16. november 2006 - en ärevördig grupp med fem vice ordförande eftersom alla är tillräckligt gamla för att klara sig utan ordförande står det på deras hemsida kegresse.dk*



Sällskapet grundades när man 2006 tillsammans köpte en Citroën Kégresse som sedan restaurerats, underhålls och körs. Vilket härligt gäng!

Per har ett stort intresse för automobilhistoria och bilteknik. Tidiga bilar, särskilt ångbilar, är bland hans favoriter. Per kör en Stanley Steamer från 1910.

Bland hans garageprojekt finns även en Voisin C4 från 1924 och en Locomobile från 1903. Per bär också titeln: "Förare av den äldsta körbara bilen i världen", den danskbyggda Hammel från 1888.

Som om det inte vore nog arbetar Per tillsammans med några andra även på kungafamiljens första bil, en Delaunay Belleville 1906, en ångbil från Conrad från 1902 och den mycket exklusiva Szawe från 1924. Dessa finns på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Men tillbaka till Kégresse. Adolf Kégresse var 1906-1917 chef för ryske tsarens garage och byggde flera bilar med larvfötter baserat på Packard-, Rolls Royce- och Austinchassin. När ryska revolutionen bröt ut återvände Kégresse till fäderneslandet Frankrike och började samarbeta med André Citroën och utvecklade Citroën-Kégresse halvbandvagnar med larvfötter av gummi som tillverkades 1921-1937.

Citroën finansierade stora interkontinentala expeditioner för att öka medvetenheten om varumärket. Efter den första



Krybebånds Societetet på tur

La Traversée du Sahara/Saharaexpeditionen 1922, ägde den framgångsrika La Croisière noire/Den svarta expeditionen rum 1924 -1925 från Alger till Kapstaden. Den följdes 1931-32 av La Croisière Jaune/Den gula Expeditionen Paris-Beirut-Peking. Slutligen ägde La Croisière Blanche/Den Vita Expeditionen rum 1934 från Chicago till Alaska. Vilka tider det var!

Bilder och filmer från dessa fantastiska äventyr och mycket mer finns på Krybebånds Societetets hemsida kegresse.dk

Pers Riley med chassi nr S26L2257. Ursprungligen en 1935 Special Series 12/4 Lynx.

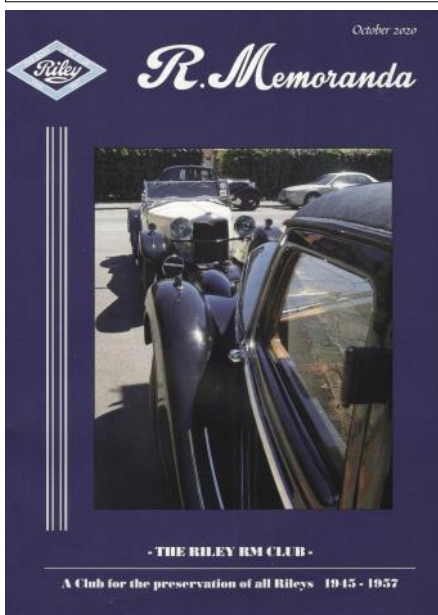


Dramatisk bild från La Croisière Jaune



Bild från La Croisière Noire

Andra Rileyblad



R. Memoranda October 2020

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

Artiklar i urval

Om att rädda medlemmars reservdelar som bara ligger
 The Hibernating Riley (om rätt sätt att sätta igång en Riley som stått länge oanvänd)
 Rileys in "film noir"
 From the internet Forum: RMF or RMH engine for RMB1 / Cross-threaded hub / 1954 RME Trafficators / Brake fluid / Rear bumper assembly / Steering rack bracket / Steering outer tube
 Technical topics: Alan Kirby's recent repairs Bleeding Brakes again

For sale

53 RME, restored to extremely high standard, £14.000
 54 RME, for restoration, £2.000
 48 RMA, complete restoration, £10.000
 52 RMB, very original, fully running, £15.000
 48 RMB, good body, good engine, £10.500
 46 RMA, good runner, £9.750
 36 Merlin, complete and running, £12.500
 50 RMD, abandoned restoration project, £4.000
 52 RMF, attractive, very usable, £10.950
 54 RME, good runner, £10.000
 49 RMC, excellent condition, £39.500
 48 RMA, restored and in good condition, £9.750
 57 RMH, poor condition, £700
 49 RMA, all appears sound, £7.200
 53 RME, very good condition, £10.000
 53 RMF, drives beautifully, eyecatcher, £8.500
 47 RMA, two tone grey, used in many rallies, £10.750

The Riley Record 5/October 2020

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Lyndon Chapman in his restored Riley 1.5 after a Forty-Six Year Wait

Artiklar i urval

Early Rileys in South Australia
 The Pre-War Rileys
 After a Forty-Six Year Wait
 Travails with an RM
 My 1.5 restoration
 The Flying Kestrel (Bryggaren av Kestrel-öl bygger en modern bil men med Riley Kestrel kaross. Se hemsidan therileykestrel.com).
 There has to be a simpler way (fitting a rear screen on a pre-war Riley Kestrel)
 Snowberry White Elf with "automatic" engine

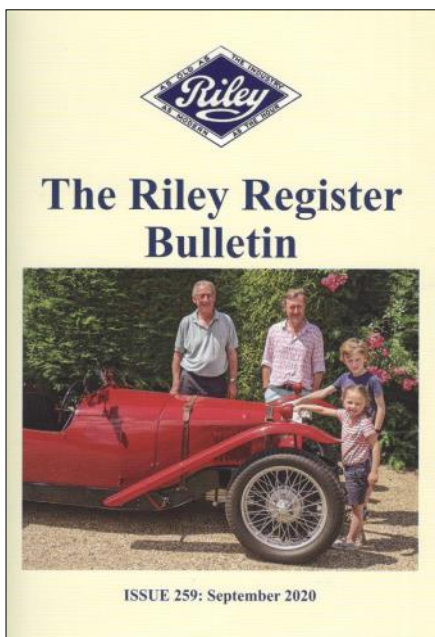
Evenemang



Motofest & Classic Motor Show, Coventry, 4-6 June, 2021. Three Riley clubs working together in preparation for this exceptional event.

For sale

52 RMF, for restoration, £4.000
 34 Monaco, restored, £17.000



The Riley Register Bulletin

September 2020, Issue 259

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: Bill, George, Fred and Pia Fellows, descendants of Eric Riley, with the family Brooklands

Artiklar i urval

A case of two halves (bagageutrymme MPH)
 Riley apprentices (på Blue Diamond Services)
 Worcester workshop in lockdown (16 sidor)
 Where to begin? (Hints and tips for the novice Riley owner)
 Snippets from the Coventry Rallies (part 2, 1988-2007)
 Vale David Cresswell (1935-2020)



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter September 2020, No 394

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan
 Omslaget: Sleeping Beauty (Törnrosa). En 1934/35 års Riley 9 hp Lynx som stått i ett garage sedan kriget. Nu köpt av Iain Drummond



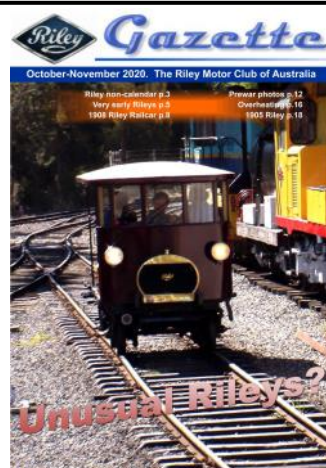
Scottish Riley Enthusiasts Newsletter October 2020, No 395

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan
 Omslaget: Memories of family motoring

MHRFs Nyhetsblad PåVäg nr 4 2020

https://www.mhrf.se/4_20_A4_screen

- Obs! Nyfiken på vad vi kör?
- Utmaningarnas år för det rullande kulturarvet. Och möjligheternas.
- MHRFs kansli mot ny adress!
- Motorhistoriska Riksförbundets stämma i korthet
- MHRFs kansli välkomnar Karl Ask



The Riley Record

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

The Riley Register Bulletin

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

R. Memoranda

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

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

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

Roamer

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

Riley Motor Club WA

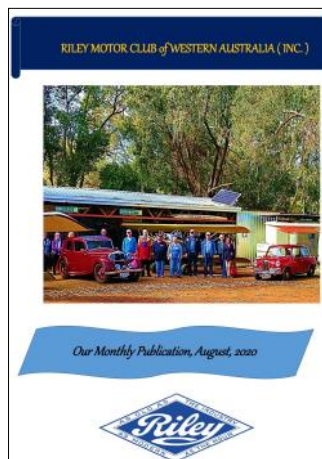
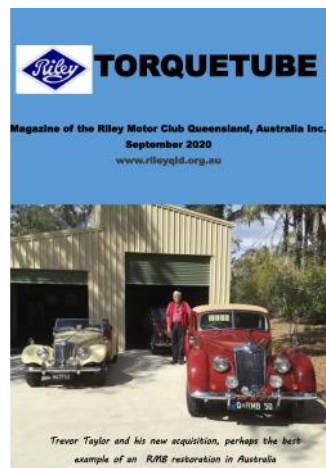
The Riley Motor Club of Western Australia
Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Ken Gasmier

Riley Club Schweiz

Klubbens hemsida: www.riley-club.ch
Redaktör: Urs Meier

The Blue Diamond

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>
Redaktör: Keith Morrison



Riley Torquetube

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au
Redaktör: Philip Wyllie

The Riley Gazette

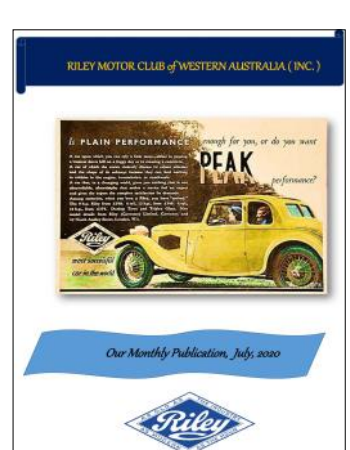
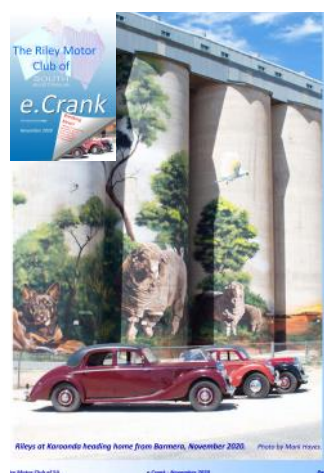
Newsletter of the NSW Riley Club
Klubbens hemsida:
www.phil.soden.com.au
Redaktör: Phil Soden

E.Crank

Electronic Newsletter
The Riley Motor Club of South Australia
Klubbens hemsida: rileysa.org.au
Redaktör: Leigh Johnson

NeZ

Bulletin of the Riley Club of New Zealand
Hemsida: www.therileyclub.nz
Redaktör: Barbara Baker





En enastående upplevelse

Om det fanns en förening mot grymhet mot bilar så skulle vi inte gå med. Vi måste vara grymma för att bli bra. "Skona vevstaken och kvadda bilen" är vårt motto. Rileys har testats på enda riktiga sättet - tävlat mot bilar med dubbelt så stora motorer, körda i så gott som vertikala backtävlingar och sedan direkt till Concours d'Elegance för att se om de fortfarande ser ut som nya. Rileys anseende bygger på mängder av framgångar i motortävlingar med upprepade och enskilda erfarenheter som blivit till några av de mest värdefulla egenskaperna hos varje Riley.

Victor Saloon £299 och 16 h.p. Big Four £405 är två av årets exceptionella modeller.

RILEY (COVENTRY) LIMITED, COVENTRY

Annons signerad Riley (Coventry) Ltd i december 1937. Var annonsen förekom känner red inte till men man tycker sig ana panikkänslan i texten. Företaget försatte sig som bekant i konkurs den 30 september 1938. Red översatte.

Bilden visar Percy (Percival) Maclure på Prescott. Både han och hans pappa arbetade hos Riley och tävlade med Rileyvagnar. Percy Maclure (1907-1944) var en skicklig tävlingsförare. Dock kom kriget i vägen för fortsatt tävlande och som om inte det räckte dog han i TBC vid 37 års ålder.

1937 köptes godset Prescott av Godfrey och Eric Giles vilka överlämnade det till Bugatti Owner's Club. Två Hill Climb banor anlades.

14 maj 1939 avverkade Percy Maclure långa banan (1127 yards) på rekordtiden 51,56 sekunder i en kompressormatad 1½ liters Riley.

9 juli 1998 körde red Prescott Hill Climb's i sin 1½ liters Riley saloon, utan kompressor. Minns inte egna tiden men den kan ha varit aningen längre än Percys...

FÄRG

Rileybladet i färg hittar du på vår hemsida. Obs nu krävs inloggning. Se sidan 2.

Dags för medlemsavgiften för 2021. Kort bifogas.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
070-533 46 06
torsten.gronvall@gmail.com

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

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 250 kr för år 2021. 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
The Victoria Riley Motor Club
Motorhistoriska Riksförbundet
Kungliga Bibliotekets samlingar
The New South Wales Riley Club
The Riley Car Club of New Zealand
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland
The Riley Motor Club of South Australia



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