



RILEYBLADET

Nummer 4, 2021

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 43



THE RILEY DROPHEAD COUPÉ in St. Peter's Square, Rome

The sparkling fountain of the Piazza and the glories of old Rome form a fitting background to the modern elegance of this car.

Forts. sid 9

Ordföranden har ordet

Så har då hösten passerat och det har plötsligt blivit vinter. När detta skrivs, en av de sista dagarna i november, har det ännu inte kommit någon snö, men det är flera grader kallt och SMHI:s prognos utlovar inget annat än minusgrader den närmaste tiden. Jag har kallgarage, så något Rileyunderhåll kommer inte i fråga på flera månader.

Styrelsen hade sitt första fysiska möte på nära två år härförleden. Vi beslöt oss för att ta bort inloggningen med lösenord på hemsidan. Om inte pandemisitu-

ationen förvärras markant, räknar vi med att anordna vår sommarträff med årsmöte den sista helgen i maj, 27-29/5. Vi återkommer med närmare information när våren närmar sig. Reservdelslaget i Ekolsund flyttades en kortare sträcka i mitten av oktober och jag vill passa på att tacka Börje, Ronald och Håkan för deras storartade insatser. Till sist vill jag önska er alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt Rileyår 2022 med mycket "magnificent motoring"!

Erik Hamberg



Onsdagen den 14 oktober samlades Erik Hamberg, Håkan Wikström, Börje Drakenberg och undertecknad utanför Ekolsund för att flytta lagret av begagnade reservdelar. Det gamla förrådet hade jordgolv och takläcka men nu så är delarna flyttade till ett mycket bättre

utrymme. Fler hyllor monterades och som tur var så sparades våra ryggar då en traktor tog de allra tyngsta delarna. Tack Börje för att du har möjliggjort för klubben att utnyttja detta förråd.

Ronald Pfändtner

SRR Regalier



Klistermärke

diameter 70 mm
Pris 2 st: 40 kr
Pris 4 st: 60 kr
fler än 5 st: 12 kr st



Broderat märke.

Mycket hög kvalitet. 70 mm
Passar lika bra på klubbblazern som på jackan
Pris: 50 kr



Svart bomullskeps

justerbar storlek.
Pris 100 kr



Vagnmärke

Emalj och krom. Otroligt hög finish. Ett måste på din Riley
Pris 250 kr

Du beställer genom att skicka epost till roland@rolandharaldsson.se
Vi skickar och bifogar faktura. Porto tillkommer på angivna priser

**Visa att du kör Riley
stöd din märkesklubb**

Svenska Rileyregistrets reservdelslista

Klubben har ett lager av nya reservdelar. Nu när det har blivit krångligare att köpa från Storbritannien gör ni klokt i att kolla vad vårt lager har att erbjuda. Listan skickas per e-post till alla som önskar en. Hör av er till Erik Hamberg eller red.

Klubben har även ett lager av begagnade delar, främst för RM. Fråga Erik Hamberg eller Börje Drakenberg.

Du Rileyägare, du är rätt unik i Sverige. Dags att förnya medlemskapet för att fortsätta tillhöra Svenska Rileyregistret, delta i träffar, köpa reservdelar och få Rileybladet. 250 kr för 2022. Kassören bifogar minneslapp/postgiroinbetalningskort.

Blandat från redaktören

Rileyklubbens i NZ bibliotekarie Lindsay Stephens har uppdaterat en lista över Rileymodellnamn. Till sin hjälp har han haft ett halvt dussin rileybladsredaktörer i olika länder samt ett antal böcker om Riley; David Styles' *As Old as the Industry*, Birmingham's *The Production and Competition History of the pre-1939 Riley Motor Cars*, James Taylors *Riley RM-Series*, och Vernon Barkers *Riley 12/4 Production Cars 1934-1940*.

Det är inte en fullständig katalog över Rileymodeller eftersom den bara tar med modellnamn. Jag tar med ett par sidor åt gången i detta och kommande Rileyblad.

Min rileykontakt i Danmark meddelar att Jørgen Sjøntoft har tappat intresset för sin Falcon og köpt sig en förkrigs Citroen Traction Avante. Han byter ofta veteranbil och speciellt om han inte trivs med något. Han har haft svårt att vänja sig med förväljarlådan. Annars är det en mycket fint restaurerad bil, även om karossen är lite tråkig sett med rileyögon. Han betalade mycket pengar för bilen hos Tom Hardmann i England. Hur mycket han gav vill han inte säga. Den har nu varit till salu i ett års tid utan nämnvärt intresse så han är nog mogen för att komma med ett bra erbjudande.

Viklit har handlat med veteranbilar i över 40 år och är ett känt namn i hela Norden för import av främst amerikanska bilar från 1920-30 talet. Engelska bilar ligger lite utanför Viklits egentliga sortiment och Jørgen har nog valt Viklit till att sälja Falconen eftersom denne ofta kommer till vår förkrigsförening i sin Vauxhall Hurlingham från mitten av 30-talet. Viklit har gott renommé. Han har sin business på en bondegård sydväst om Hillerød.

VIKLIT GRAAE JØRGENSEN

Denmark





Riley 1935 Falcon 12-4 series 2
Wonderful restored car. We have the original documents from the UK.
Price: please ask.

We specialise in pre-1939 cars & motorcycles
Please look at our website:
www.oldtimerauto.dk
Telephone: +45 21274501 Email: viklit@viklit.dk

I julinumret av *The Automobil* finns en 7-sidig artikel med rubriken "Rare Bird" skriven av Scott Barrett. Den handlar om en ovanlig (rare) Riley 15/6 Kestrel (fågel/tornfalk). Den registrerades ny i maj 1937 i Edinburg. Idag ägs den av Jocelyn Martin, en av mina engelska rileyvänner. Joss har flera Rileys, bl a en Drophead som han tog Lilian och mig runt på en sightseeingtur i sin hemstad Brighton en juli 2019 i 32 graders värme. Roligt men svettigt.

I den långa artikeln fastnar jag för tre passusar:

"In 1936, Riley offered no fewer than 23 distinct catalogued models. Even with such a choice, buyers could theoretically marry any combination of chassis, engine and body, meaning each Riley was essentially bespoke (skraddarsydd).

Sales of individual models were often poor and, although it's not clear exactly how many examples of this type were built, fewer than a dozen remain in driving condition today."

"It's difficult to see how the 15/6 fitted into the market in 1936 but perhaps, with its effortless 60 mph cruising and idiot-proof gearbox, it makes more sense as an old car in 2021 than it did as a new one."

"The six-cylinders were owned by what I'd call the managerial classes—bankers, doctors, that sort of thing. The 12/4, particularly the Sprite version, was for people who wanted to change gear a lot to wring the best out of the engine."

Joss Martin hemma i Brighton



ADELPHI 1936-1938

A six light saloon with semi bulbous boot carrying a spare wheel in its lid. Divided rear window. Normally with a 12/4 engine although some were built with the 6 cylinder engine and latterly a few were fitted with the 8/90 V8 and Blue Steak 16/4 engines.



↑ Photograph: David Pipes

↓ Photograph: Noel Wyatt

**ALPINE 1931-1935**

A four light steel saloon on the short 14/6 chassis. Divided rear window and glass louvres over doors. A few tourers were also produced with the same model name.



↓ Photograph: Noel Wyatt

**ASCOT 1931-1933**

A Doctor's Coupe on the '9' chassis. Winding windows. Special locker for golf clubs, picnics etc.

This was the model used as a basis for the '9' Roadster bodies built in Australia.

**BIARRITZ 1928-1931**

A deluxe saloon on the '9' chassis. Divided rear window, built-in boot. One piece bonnet hinged at rear. Roof ventilators. Full fabric or half panelled body.



BLUE STREAK 1938

This model name was used when the 16 HP 4 cylinder (Big Four) engine was made available in a new robust chassis design to which was fitted Kestrel (pictured), Adelphi and Touring saloon bodies.

**BROOKLANDS 1927-1932**

This was the famous sports racing model named after the Brooklands race circuit where it also made its name. The chassis and engine were modified from the '9' designs and built in a racing and road version with two seats and a distinctive pointed tail.

**CHATSWORTH 1928**

A stately six light coach built saloon built on the side valve chassis.



↑ Photographs Noel Wyatt

CONTINENTAL 1937-1938

One of the last Rileys built in the same year as the Nuffield 12, the Continental was a close coupled 4 light touring saloon with an enclosed boot on a 12/4 chassis (pictured). Name also used on a Big Four saloon in 1938.

**DEAUVILLE 1930-1931**

A coach built luxury saloon mounted on a 14/6 Chassis.



↑ Internet photograph

Slang eller inte i radialdäck på RM Rileys

Red fick ett mail från vår medlem Magnus Hjelm i England. Han skriver:

Förra veckan var Carole och jag på en utflykt med Rileyn. På hemväg - tvåfilig motorväg utan vägren, max hastighet 60 mph - gick luften plötsligt ur bakre vänstra däck. Som tur var hade vi en polisbil bakom oss, som omedelbart blockerade innerfilen och dämpade trafiken.

Det var för stor risk att försöka byta hjul och polisen stannade under mer än en timme för att bevaka vår säkerhet innan bärgningsbilen kom och transporterade Rileyn och oss till en bensinmack 4-500 meter längre fram. Där blev reservhjulet satt på och vi kunde fortsätta den korta sträckan hem till Horsham. Faktiskt första gången jag upplevt en punktering med Rileyn.

Tog chansen att odla min nya bekantskap Jim i Horsham. Det visade sig att slangen hade en reva på 30 cm. Det gamla däck blev påsatt och uppumpat med en modern ventil av rätt dimension - mycket större diameter än för moderna fälgar. Jim påpekade även att det är olagligt att köra med däck med slang här eftersom däck under en längre tid ska ver på slangen - med upplevt resultat. Jag får ta ut slangarna i de återstående däck, turligen utan större kostnad än för fyra nya ventiler.

Det var Eddie som köpte däck och slangar, när bilen blev renoverad 2005 - 2009. Tror att han sa att slangarna var för att öka säkerheten. Är situationen densamma i dag, att Rileybilar i svensk trafik kör med slangar?

Magnus

Red kan inte svara på Magnus fråga om däck med och utan slang. Har varit ute på RM Club Internet Forum och läst om däck på RM Rileyfälgar samt The Scandinavian Tire & Rim Organization och Statens väg- och transportforskningsinstitut för att se vad de säger.

På Forumet kan man läsa om en enkät som gjordes 2013 av klubbens webmaster Carl Rich. Han ställer frågan: Har du slangar i dina radialdäck? 92% svarade ja. 8% nej.

Fälgar gjorda för slanglösa radialdäck har en kant/hump som ska förhindra att däck kommer ur läge vid tappat lufttryck. RM-fälgar har inte den kanten/humpen.

Riley Forum har 293 inlägg om radialdäck på RM Rileys. Sammanfattningen av alla dessa säger mig att...

- Michelin X bäst
- Trycket ska vara 30-35 psi (2-2,5 kg) runt om för radial
- Verkstadsmanualen nämner aldrig radialdäck för RM
- Michelins kraftiga slangar minimerar risken för skador orsakade av räfflorna på däckets innergummi
- Vissa däckfabrikat ger tyngre styrning än andra
- Förvånansvärt många säger att de kör radialdäck utan slang trots enkäten 92% med
- 19 fabrikat av radialdäck nämns
- Vissa radialdäck går ej in i reservhjulsluckan på bilar med "handdukstorken". Kan lösas med extra brickor vid montering av nedre tvärsålen.
- Många kör på däck som är över 20 år gamla
- Många nöjda med Austone radialdäck
- Absolut inga slangar i slanglösa radialdäck säger vissa däckfirmor pga ribborna som sliter
- Mycket snack om Taxi radialdäck. Alla däck i UK märkta med "Taxi" är godkända enligt Hackney Carriages regler för taxibilers däckomkrets så att taxametern visar rätt.
- Mycket snack om priser på däck

Magnus kontaktade The Scandinavian Tire & Rim Organization i Öregrund som svarar:

När man får en sådan långsgående skada på slangen så brukar det oftast bero på att man har en felaktig kombination i hjulheten, dvs att man har någon del (Fälg, däck eller slang) som inte är anpassad för användning i den hjulheten.

Den vanligaste orsaken är att man använder en slanglös fälg och/eller slanglöst däck tillsammans med slang, och då utformningen av fälghorn och däckföt inte är utvecklad för användning med slang så finns det en risk att slangen nyps mellan fälg och däckföt med nötning och punktering som följd.

En felaktig storlek på slangen i förhållande till däckets dimension kan också orsaka detta, speciellt om det är en för lite slang som då töjs ut och blir känsligare för detta, alternativt en för stor slang som veckas och nöts på det sättet.

Kontrollera att alla delar är korrekta och avsedda för slangmontering och med



Magnus Riley får lift

korrekt storlek på slangen. Slangar är som sagt inte så vanliga idag så gummi-verkstäderna har normalt inte så många storlekar på lager!

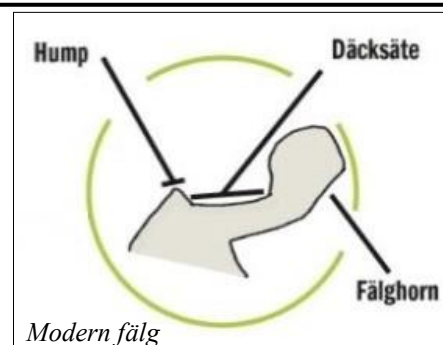
Slutsatsen är att alla Rileyägare som kör med radialdäck på originalfälg är våghalsiga.

Red tillhör gruppen våghalsig och kör med Michelin däck 185SR16X med Michelinslang 16F RET Michelin TR 13 (den kraftigare slangen) inköpte hos Longstone Classic Tyres. Och hittills har det gått bra (peppar, peppar) och våghållning och fjädring är utmärkt.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut säger i publikationen "Säkerhetsrisker kopplat till däck, fälg och hjul: en litteraturstudie":

Däck/fälg mismatch - Fälgerna är för stora eller för små för däckets klinsdiameter. Klinch-sättning (Bead hang-up) - Däcket är inte ordentligt anpassat till fälgerna, eller att en av dess komponenter ligger utanför toleransnivå, eller inte är tillräckligt smort. Om överdrivet lufttryck appliceras för att få klinchen på plats så kan däck explodera, eller så kan klinchen lossna ur sättnings. Sprickbildning mellan bulthål kan bero på: • Överlast. Felaktiga muttrar eller bultar (fel kona). Felaktigt åtdragningsmoment - för högt eller för lågt. Skador eller korrosion på anliggningsytan mellan fälg och bromsskiva/bromstrumma. Anliggningsytan på fälgerna ej helt plan.

Engelska	Svenska	Beskrivning
Steel rim	stålfälg	En stålfälg tillverkas av två delar – centrum och fälgbana. Fälgens centrum pressas ur ett stålstycke medan fälgbanan formas ur ett stycke stålband, varefter de två delarna svetsas eller nitas samman.
Bead	Klinch eller kantråd	Stålvajrar belagda med gummi och tvinnade ihop till en bunt med en specifik diameter och konfiguration. Dessa vajerbuntar håller det luftfyllda däckets plats mot fälgen.
Bead seat or Abrasion gum strip	Däckfot	Däckfoten är klinchens utsida på ett däck. Det platta området som ska trycka mot däckfoten. Det är viktigt att däckfoten hålls ren, då gammalt gummi eller korrosion kan påverka hur däckets tätar. Däckfot, hump och fälghorn är viktiga "energiöverföringspunkter" för hjulet. Eftersom däckfoten ligger direkt mot fälghorn och humpar, kommer alla större defekter i dessa punkter att överföra vibrationer från hjul/däckkombinationen direkt till fjädringen och kan göra hela bilen skaka under fart.
Bead flange	fälghorn	Upphöjd kant som gör att däckets håller tätt och hålls på plats.
Mounting hump	hump	Nära kanterna på fälgbanan finns ofta en så kallad säkerhetshump vilket ska förhindra däckets från att glida för långt in på fälgen.



Modern fälg



En RM Riley originalfälg

Några noteringar rörande RM hjul av Gwyn Morris

1. Ofta ser jag hjul på RM Rileys med mängder av balansvikter. Detta beror i allmänhet på att hjulet och däckets felaktigt balanserade och/eller att däckets inte är riktigt monterat. Dunlop-däck, som monterades originalt på RM, var en ganska noggrant konstruerad och producerad produkt. Hjulen behövde sällan stor uppmärksamhet för balansering vid dåtidens väglag och hastigheter. Men det gäller inte längre. Det är här det blir problem eftersom hjulets mitt var av pressad stål och centrumhålet för navet var inte efterbearbetat. Moderna hjulba-

lanseringsmaskiner förlitar sig på att detta hål verkligen är centrerat och att hjulet passar över en kon med låsmutter. Det korrekta sättet att balansera ett RM-hjul är i förhållande till bulthålen när det är påskruvat och snurra hjulet på axeln.

2. Inspektera bulthålen för slitage, dvs förstorade på grund av att hjulmuttrarna inte varit tillräckligt åtdragna. Om hålen är slitna, skrota fälgen.

3. Det finns minst två typer av fälgar. En med en kraftigare mittsektion som väger cirka 2½ lbs (1,13 kg) mer. På grund av den ökade påfrestningen som utövas på hjulen genom montering av Radialdäck,

om du har ett val, välj de tyngre fälgarna. Det har förekommit många fall av fälgar som splittrats under "hårdkörning".

4. Jag vill återigen påminna om att om du har en saloon eller drophead och funderar på att montera radialdäck, kontrollera först att den uppblåsta däckets passar i ditt reservhjulsutrymme. Speciellt om din bil är utrustad med den senare bakre stötfångaren, "handdukstorken".

5. Frestas inte att montera ett 400 mm däck på en 16" fälg. De kommer att gå på fälgen, men när de är pumpade kan de explodera.

Bultarna tappar taget - en trist historia

På väg hem från Salamötet 2009 fick Erik Hamberg problem. Han skriver:

På väg ut ur Sala började det låta konstigt från frampartiet. I Vittinge stannade vi till. Det kändes som om det var glapp i framhjulslagren när man ruskade på framvagnen. Eddie lossade kronmuttern och drog åt en aning på vänstersidan. Iväg igen. – men nej, det här verkade inte bra ... det dunkade, gnisslade och vinglade en aning. Vi stannade på första bästa parkeringsplats, strax före Järlåsa. Högerhjulet lutade en aning – var det högra hjullagret som havererat, männ-tro??

Vi fann att det var omöjligt att fortsätta. Åsa ringde efter bärgare, som kom efter en dryg timme. Solen sken och det var 25 grader varmt, så det gick egentligen inte någon nöd på oss medan vi väntade. Bilen drogs så småningom upp på bärgningsbilen och jag hoppade in bredvid bärgaren. Eddie kunde ta hand om transporten av Åsa och Cecilia. Efter 20 mi-



nuter var vi hemma och för andra året i rad kom dropheaden nesligen på en flakbärgare

Den här gången hade vi i alla fall kunnat fullfölja hela Rileymötet. Försiktigt kördes bilen in i garaget för egen maskin.

Efter några dagar pallade jag upp bilen. Vänsterhjulet och vänster nav togs isär – ingenting var galet. Lagren rullade fint och hade mycket fett. Fortsatte med höger framhjul. Navkapseln på höger framhjul togs av. Ojoj!! Två hjul-

muttrar satt direkt på bromstrumman utan kontakt med fälgen och de övriga tre höll i viss mån kvar fälgen. Bulthålen höll dock på att kränga sig utanpå muttrarna. Flera allvarliga sprickor hade uppstått. Varför hade detta hänt? Jag tror att jag vet svaret.

Redan när jag köpte bilen så observerade jag att ett par hjulmuttrar gick längre in än de övriga när man drog åt fälgen. Troligen har man tidigare dragit åt muttrarna alldeles för hårt (mutterdragare med tryckluft) och efter hand så har det lett till att materialet utmattats och anliggningsytan blivit både för tunn och för liten. Ett intressant fel och ett missöde som i alla fall slutade lyckligt.



Lyckan vänder - Vernon Barker om Riley (Coventry) Ltd's sista kaotiska år - Del 6 Epilog

Jag har inte försökt att reda ut den finansiella sidan av hela den här historien. Det har jag inte kunskaper till. Men jag kan tänka mig att det skulle bli intressant för den som fördjupade sig i detta.

Trots "Hi-charge" problemen vill jag upprepa att Riley var i ekonomisk obalans redan innan. Så här i efterhand tänker jag att framgångarna med Riley Nine nog ledde till en övertro hos företaget.

Denna självsäkerhet ledde till en period då det togs fram ett stort antal modeller för ett så pass litet företag. Avsaknaden av en arbetande verkställande direktör under den här tiden gjorde att företaget inte fick den styrning och kontrollerade utveckling som hade behövts.

Tyvärr var det stora modellutbudet inte vad företaget behövde för att ta större marknadsandel. Mångfalden bilmodeller hade krävt ökad försäljning eller högre vinstmarginaler för att täcka de ökade overheadkostnaderna. Istället sjönk tillverkning och försäljning efter 1934.

Det verkar som att företaget investerade väldigt lite i lokaler och maskiner under boom-åren. Möjligtvis gynnade detta utdelningen till aktieägarna. Bokföringen hade nog ändå inte gett en rättvisande bild.

Klart är i alla fall varför Nuffield fortsatte med 12/4 (1½ litre) och 16/4 (2½ litre) efter kriget. Dessa var de enda lyckade modellerna när dräpslaget kom. Misslyckandet med att uppdatera Nine gjorde att den aldrig återtog fördelarna som den ursprungliga Nine hade över sina konkurrenter. Trots den mycket dyrbara återintroduktionen i form av Merlin. 12/4 i Sprite behöll denna fördel.

Arbetet med att förbättra 6-cylindriga motorn blev lidande genom förbättringen av den 4-cylindriga. Det var främst den nya motorupphängningen som bidrog till att ta död på de mindre sexorna under senare hälften av 30-talet. Riley gjorde inga försök att marknadsföra en sportig 6:a och den skulle inte haft några fördelar över Spritemotorn och hade dessutom kostat mer.

Den lilla V8:an var inte bara en utvecklingskostnadsmissig katastrof - det fanns ingen marknad för den. Med Autovian kunde det ha blivit en annan historia. Vinstmarginalerna fanns kanske och

kunde fått företaget att komma på fötter. Troligast är dock att om inte Riley eller Nuffield tagit död på den så hade kriget gjort det.

16/4 slutligen, kunde leverera allt lilla V8:an kunde, bara bättre tillsammans med det goda 4-cylinderrykte som Riley trots allt hade etablerat.

Den ekonomiska planeringen kring alla dessa snabba nylanseringar hos en liten firma som Riley, som dessutom byggde sina egna motorer, var minst sagt tveksam. När sedan flera av "förbättringarna" misslyckade blev ju konsekvenserna därefter. När Nine-marknaden inte kunde räddas med "Light Nine" projektet var det en katastrof för företaget. Hade man räddat den marknaden samt utvecklat framgångarna med 1½ och 2½ litre så hade diverse problem kunnat övervinnas, kanske till och med Hi-charge fiaskot.

Tveksamt om andra företag med marknadsandel i Rileys storleksordning hade vågat diversifiera så snabbt. Tyvärr lyckades inte chansningen.

Vernon Barker

Epilog

Följande notis ur tidningen Coventry Herald av den 8 oktober 1938 kan tjäna som en lämplig avslutning på Vernon Barkers artikelserie.



Riley (Coventry) Ltd höll på fredagen ett extrainsatt styrelsemöte på Frimurarlögens lokaler i Coventry för att ta ställning till följande: att mötet har kommit fram till att bolaget, på grund av sin finansiella ställning, ej kan fortsätta verksamheten och att det vore bäst att gå i likvidation. Företaget går sålunda i frivillig likvidation och Mr. Charles Latham, 185 High Holborn, London, utnämns till likvidator för att sköta denna likvidation.

I samband med beslutet kommenterade ordföranden Mr. Victor Riley att han var mycket rörd. Såväl familjen Riley som företagets direktion och han själv är de som drabbats värst både vad gäller investeringar och åtaganden. Själv hade han 40.000 aktier och ansemliga borgensåtaganden.

Mr. Riley förklarade förhållandena som lett fram till mötet och citerade ett brev han fått samma morgon att bolagets bilrelaterade tillgångar sålts till Lord Nuffield.

Det fanns vissa andra tillgångar i företaget som omfattades av likvidationen, främst i vissa dotterbolag. Innan dessa var likviderade var det inte möjligt för konkursförvaltaren att beräkna vad alla dessa tillgångar var värda men det verkar som om de inte skulle räcka för täcka skulderna.

Beslutet sekunderades av Mr. Thomas Nightingale, en av aktieägarna, och antogs.



Coventry Herald October 8, 1938

Extraordinary General Meeting

An extraordinary general meeting of **Riley** (Coventry, Ltd) was held at the Masonic Hall, Coventry, on Friday, to consider the following resolution, "That it has been proved to the satisfaction of this meeting that the Company cannot, by reason of its liabilities, continue its business, and that it is advisable to wind up the same. Accordingly, the Company be wound up voluntarily, and that Mr Charles Latham, 185, High Holborn, London, be nominated liquidator for the purpose of such winding up."

Mr. Victor Riley, the chairman, in moving the adoption of the resolution, said he felt very keenly the circumstances which occasioned the meeting. Members of the **Riley** family, his co-directors, and himself were by far the heaviest sufferers, both as regards holdings and also in respect of very considerable guarantees. Personally, he held 40,000 shares and his guarantee obligations were also very substantial.

Mr. **Riley** reviewed the circumstances leading up to the meeting and quoted from a letter received that morning revealing that the sale of the motor assets of the Company to Lord Nuffield had been completed. There were certain other assets in the receivership to be realised, notably the Company's interests in certain subsidiary companies, all of which were in voluntary liquidation. Until these realisations were completed it was not possible for the Receiver to estimate the total amount which these assets would produce, but from information at present available it appeared that these assets would not produce sufficient to meet the amount due to debenture holders.

The resolution was seconded by Mr. Thomas Nightingale, a shareholder, and carried.

Popemobile

Bilden på förstasidan får redaktören osökt att tänka på påvebilen populärt kallad "The Pope-mobile". Försökte Nuffield intressera Vatikanen för en grön Riley cabriolet? Annon från New Outlook on Motoring, oktober 1949. Möjligtvis tecknad av Harold Connolly.

En Riley Drophead, står på Sankt Peter-platsen i Rom. I bakgrunden ser vi Sankt Peterskyrkan. Strax bakom bilen sprutar den norra av de två fontäner som finns på piazzan. Den kallas Påve Innocentius VIII fontänen därför att den byggdes under hans påveskap år 1490.

En liten utvikning...

1612 tog Vatikanen i bruk en ny akvedukt, Acqua Paola, och därmed blev det bättre tryck ledningarna. Arkitekten Carlo Maderno fick i uppdrag att ändra lite på fontänen så att kaskaden skulle bli mer imponerande. Några pumpar fanns inte på den här tiden utan alla fontäner fick sitt tryck av fallhöjden från bergen, i det här fallet från Janiculum-berget 266 meter över havet. Maderno-fontänen kunde nu spruta sju meter upp i luften.

Sedan 1929 har det funnits påvebilar. En av de första var en Mercedes-Benz Nürburg Pullman Limousine. Robert Katzenstein, reklamdirektör hos Mercedes-Benz, kände Dr. Diego von Bergen, den tyska ambassadören i Vatikanen, och sålde honom på idén att påven skulle ha en Mercedes. Svaret från Rom var positivt. Detaljplanering började redan sommaren 1929

Nya lyxmodellen Mercedes-Benz Nürburg var ett självklart val när ingenjörer och konstruktörer skulle skraddarsy en limousine åt påve Pius XI. Typ W08 hade en rak åtta på 4,6 liter. De 80 hästkrafterna var mer än tillräckligt för att få



Påvens Mercedes-Benz Nürburg 460 Pullman Limousine 1930, nästan på samma ställe vid fontänen som Rileyn i annonsen

upp vidundret i 100 km/tim. Projektet med kodnamn "Romwagen" fick högsta prioritet. Bilen tillverkades vid fabriken i Mannheim men karossen modifierades och inreddes i Sindelfingen.

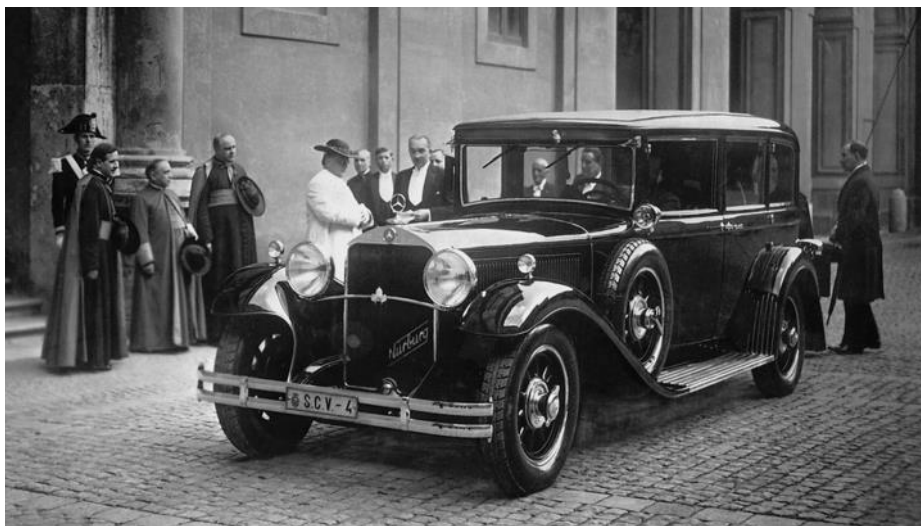
Ursprungligen var det planerat att leverera bilen vintern 1929. Men det skulle visa sig omöjligt. Den tronliknande fä-töljen klädd i finaste siden och med luftkuddesits och andra detaljer tog tid att tillverka och montera. Innertaket hade ett unikt duvmotiv som symboliserade den Helige Ande, broderat av en expert på detta, fader Cornelius på Benediktinerklostret i Beuron i södra Tyskland. Bilen fick en kontrollpanel bredvid tronen med vilken hans Helighet kunde signalera föraren (eller kanske rentav den allsmäktige) instruktioner om önskad hastighet, destination m.m.. Bilens rutor skulle först tillverkas i kristallspiegelglas men det blev istället ett modernt Kinon säkerhetsglas.

Skapelsen stod klar våren 1930 och kördes ner gick till Italien.

Efter en noggrann inspektion av fordonet välsignade påve Pius XI limousinen och lät sig köras på en liten nöjestur genom Vatikanens trädgårdar. "Ett underverk av modern teknik", utropade Jesu Kristi ställföreträdare entusiastiskt han när han steg ur bilen.



Idag kan man se många påvebilar på Vatikanmuseets Popemobile-avdelning. De flesta vita, oskuldens och renhetens färg...



Påven i bilvälsignartagen.

S.C.V. på registreringsskylten står för Status Civitatis Vaticanae, Vatikanstaten.

Rileyflytt

Häromdagen flyttade jag till Malmö. Ja, det vill säga, jag flyttade till Malmö för ett och ett halvt år sedan, men det var först häromdagen som jag lyckades få Rileyn hit. Vissa kanske tror att jag menar att jag hade problem med transporten, men så var inte alls fallet. Familjens kära RMC har varit besiktigad och körbar i tre år nu. Nej, problemet låg i att hitta en lämplig lokal. Ganska fort insåg jag misstaget i att köpa ett hus där bilen inte fick plats i garaget! Nybörjarfel kan tyckas, men likväl stod jag där med påskrivet köpekontrakt när den hemska insikten slog mig.

Men låt oss först backa några årtionden. Rileyn (som hon fortfarande, i brist på fantasi, kallas) inköptes av mig tillsammans med pappa som ett renoveringsobjekt i mitten av 90 talet. Renoveringen har varit en lång och segdragen historia, men jag ska försöka hålla mig till ämnet för dagen, nämligen: garageplats.

Pappa bodde då i ett hus med dubbelgarage där vi glatt inackorderade vårt nyförvärv. Till saken hör att bilen var mer eller mindre helt nedmonterad i sina beståndsdelar och förhållandevis lätt att stuva in. Lådor med delar ställdes ovanpå varandra, rostiga skärmar hängdes upp i taket, mammas trädgårdsredskap flyttades åt sidan. Visar sig att det är ganska svårt att arbeta när man samtidigt trängs med gräsklippare, cyklar, blomjordssäckar, och annat som gärna



huserar i ett garage hemma. Men Rileyn och jag hade det bra.

När jag blev lite äldre blev det dags att flytta från föräldrahemmets trygga vrå. Rileyn fick bo kvar. Lägenheter i staden lämpar sig dåligt för bilrenovering. Sedan kom skrällen: pappa skulle flytta! Panik!

Som tur var hittade jag ganska snabbt en garageplats att hyra på Berga industriområde i Helsingborg. Den låg i en länga med små och ännu mindre garage där arabiska bilmekaniker, transportfirmor, ett enmansföretag, som höll på med möbelrenovering och lite annat, höll till. Lokalen hade dock en egen ingång och

var helt avskild från övriga verksamheter. Under de sex år jag hade bilen där fick jag ha mina saker ifred även om grannen drabbades av inbrott, bilfirman på hörnan valde att låsa dörren in till var alla propparna till hela byggnaden satt, och lite andra små äventyr. Elproblem var vanliga då flera, mindre nogräknade hyresgäster, drog egna elsladdar förbi elmätaren. Grillning förekom ibland på gården utanför av män som jag tror, mer eller mindre, bodde i vissa av verkstäderna. Rileyn och jag hade det bra. Tiden gick. Arbetet med bilen gick långsamt framåt.

Sedan kom en ny skräll: längan var såld. Alla hyresgäster skulle ut. Panik!





Lyckligtvis hade jag en gammal arbetskamrat som också var bilintresserad. Han höll själv på med en renovering av en Oldsmobile sedan ca 20 år. Sympatisk figur. Dagobert, som han faktiskt heter, tipsade mig om att Wihlborgs i Helsingborg hade ett underjordiskt garage som de hyrde ut till bilentusiaster på Kapplöpningsgatan. Där fanns en ledig plats! Pappa hjälpte mig med flytten. Minns inte om det var då vi körde bilen sittande på några apelsinlådor i brist på säten eller om det var tidigare, men med hjälp av ett hyrsläp från Statoil och mycket entusiasm satte vi igång. Två dagar, några blåmärken, blåsor och svordomar senare var det klart. Bil, verktyg, svets, reservdelar, och en hel del krimskrams och "bra att ha grejor" stod på plats. Jag fick själv montera några lysrör och fixa lite för att göra det hela mysigt.

Dagobert menade att en fätölj var en viktig detalj som saknades. Helt rätt! En begagnad, bekväm variant, införskaffades på Myrorna, eller möjligtvis Eriks-hälpen för 200 spänn. En av mitt livs bästa investeringar! Har tillbringat en hel del tid i den, sittande i garaget, fundrande över hur jag skulle lösa senaste rileyutmaningen, familjesituationen, och ibland, meningen med livet. Kaffe och lunchlåda var standard.

Övriga hyresgäster i underjorden bestod mestadels av herrar i övre medelåldern som höll på med lite olika bilmärken. Amerikanska jättebilar var överrepresenterade, men jag höll god min för grannsämjans skull. Andra, lite mer färgstarka

medmänniskor bestod av en harleyda-vidssonkille, komplett med stort skägg, tatueringar och örhängen, och en mystisk figur vid namn Faruk som mest dök upp sent på kvällen och ibland hade flera pallar med öl stående i sitt garage (och, lite otippat, en kajak), men Rileyyn och jag hade det bra.

Blev en hel del kaffesnack med de andra invånarna, vilket var trevligt. För det mesta vill säga: Ibland var det lite påfrestande att förklara för den tredje pratiga gubben för dagen vad det var jag höll på med när jag helst bara ville arbeta ifred för att bli färdig med någon-ting.

Pappa kom förbi ibland vilket uppskattades då vi inte bodde så nära varandra längre och det ibland gick långa perioder utan att vi sågs. Sedan kom senaste familjetillskottet, en son. Det skulle flyttas till Malmö! Panik! Bilen får inte plats i husets garage.

Den vise Dagobert skakade på sitt tunn-hårige huvud när jag berättade. Ett liten hus med stort garage är vad som gäller unge man, sa han, INTE tvärtom. Nu har jag ett litet hus med litet garage, men ändå. Alltid trevligt att bli kallad "unge man". Förresten, det händer alltmer sällan numera.

Jakten på ny Rileylokal började. Visade sig vara betydligt svårare än vad jag väntat mig. Det tog nästan två år. Som vanligt i sådana här situationer löste det sig inte tack vare detektivarbete, utan via ett tips från allmänheten. I detta fall min

egen kära Malmöflicka Alice som kände någon som kände någon som kanske visste någonting. Sedan en månad är jag nu medlem i en liten förening av herrar i övre medelåldern som har tillgång till en lokal på Industrigatan. Platsen är något mindre än min förra, men det finns oräntliga lås på porten och gänget verkar trevliga. En Landrover, en Volvo Duett, några motorcyklar, och en del annat är mina nya grannar. Toalett delas med ett gäng konstnärer som hyr in sig mittemot.

Till flytt hjälp hade jag som tur var min kompis Göran. Otroligt vad mycket grejor man samlar på sig under årens lopp! Blev två tuffa dagar och ett kraftigt överlastat släp som till slut fick hela projektet i hamn. Små missöden som att släpet var för högt för att komma in genom garageporten, en blå tånagel, och lite annat hör väl nästan till?

Vintern ska inledas med att inreda Rileyns nya hem. Få upp hyllor, verktygstavla, ställa fätöljen på rätt plats och så vidare. Jag ser fram emot det, tror att Rileyyn och jag kommer att få det bra.

Efter det blir det att demontera grenrör för att få rätt på en envis avgasläcka och därefter få det förbaskade vattenröret tätt mot topplocket igen också. Men allt sådant hör till också förstås. I sommar, om Coronan släppt sitt grepp, hoppas jag äntligen kunna delta i lite Rileymöten med klubben! Ser fram emot att träffa er alla och höra era historier.

Per Lindner

Rapport från MHRF:s Förbundsstämma 2021

Även i år blev det en stämma i digital form, förhoppningsvis den sista. MHRF genomförde den väl planerad med tydligt redovisade frågeställningar vilket ledde till ett ovanligt snabbt avklarat årsmöte, bara 40 minuter. Men först fick vi en gedigen presentation av det gångna årets verksamhet i Sverige och i det internationella samarbetet. Allt förmedlat med en stödjande bildserie, en stämmapresentation innehållande följande områden.

MHRF har ett myndighetsråd för aktuella frågor med fem huvuduppgifter:

1. Framtida fossilfria flytande bränslen för gårdagens fordon

Historiska fordon ska vid bränsleomställningen fortsatt kunna brukas utan, eller med endast smärre tekniska förändringar.

2. Bevarande och användande av det rullande kulturarvet.

När myndigheter fattar beslut som rör historiska fordon ska bevarandet och användningen av dessa beaktas.

3. Ursprungskontroll: Ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon.

En ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon eller där registreringshandling eller tullhandling saknas ska kunna godkännas oavsett om fordonet är komplett, helt eller delvis demonterat.

4. Gränsöverskridande transporter: Export och import av historiska fordon och fordon av intresse för samlare samt delar till sådana fordon.

Export och import av historiska fordon, fordon av intresse för samlare och delar till dessa oavsett skick och funktion, ska ej omfattas av EUs avfalls- och transportregler.

5. Registrering och teknisk identifiering.

Vid registrering ska ett historiskt fordon vars identitetsmärkning är skadat eller saknas godkännas om fordonet ändå säkert kan identifieras.

Kraven på historiska fordons utrustning och beskaffenhet ska vid registreringsbesiktning vara de som gällde vid tillverkningstillfället och styras av rätt tillämpad ursprungskategori.

MHRFs medlemsundersökning visades därefter i ett antal bilder.

- Oro finns för återväxt och för lite görs för detta. Hinder och hot, t ex miljökrav och avgifter minskar intresset att engagera sig i fordonsrörelsen.
- 69 % ser gärna en kombination av fysiska och digitala möten.
- 99 % anser att MHRFs huvuduppgifter är mycket viktigt och 90 % är nöjda eller mycket nöjda med MHRFs medlemsservice som helhet.

Ett sammandrag av FIVAs enkät 2020-2021 visades därefter (se nedan).

Under själva årsmötet var det framför allt ekonomin som stack ut och det på ett positivt sätt trots en allvarlig bakgrund. Under pandemin har våra fordon körts väldigt lite vilket avspeglats i skadefrekvensen. MHRFs ekonomi har därmed återhämtat sig mycket väl efter några tidigare svåra år.

I val av ledamöter blev det omval av Per Petersson, Timo Vuortio och Bent Fridholm. Kar Ask avgick som styrelseledamot då han nu anställts i kansliet. Rickard Elgán avgår efter många års god insats i styrelsen. Som ersättare valdes Sibylla Gustafsson och Henrik Van Rijswijk in.

Sibylla Gustafsson, från Stockaryd i Småland, är flygtekniker i det civila flyget, aktiv i Svenska SAAB-klubben både i styrelsen och som MHRF besiktningsman. Dessutom i ett otal andra sammanhang med anknytning till vårt kulturarv.

Henrik van Rijswijk är sekreterare i MHS och besiktningsman för MHRF. Dessutom är han medlem i Mercedes-Benz Klubben och har varit drivande i många av MHS arrangemang. Han är jurist och verksam som förhandlingschef vid Livsmedelsföretagen och van att förhandla med politiker och myndigheter.

Annika Raap omvaldes som revisor och Jonas Reiner som revisorssuppleant.

Mötet avtackat och avslutat

Vid pennan Lennart Nilsson

FIVAs enkät 2020-2021

Fédération Internationale des Vehicules Anciens — den internationella organisationen för historiska fordon

- 74 länder deltog med totalt 55000 medlemmar i 1735 klubbar. Av dessa var 3165 medlemmar i svenska klubbar, varav 25 % avsåg mc
- Medlemmens medelålder 59 år (2014: 54 år), jfr Sverige 62 år
- Utlägg per medlem i Europa ca 40 000 kr/år, jfr Sverige ca 24 000 kr/år
- Körsträcka Europa 146 mil (bil) och 88 mil (mc), jfr Sverige 82 mil (bil) och 61 mil (mc)
- Inköpspris i snitt 2019 i Europa 210 000 kr varav 56 % under 100 000 kr, jfr Sverige 130 000 kr varav 70 % under 100 000 kr

MHRFs Nyhetsblad På Väg nr 4 2021 finns på mhrf.se

Detta nummer innehåller:

- Obs! Hur firas Motorhistoriska dagen bäst?
- Obs! Försäkringshandläggare sökes.
- Ordförandens årskrönika: Ljusnar det i horisonten för våra historiska fordon?
- Nya ansikten i MHRF efter förbundsstämman
- Löste sig import- och exportfrågan?

Konst och reklam

Kan reklambilder vara konst? Mästerverk eller hötorgskonst? Ja, det finns förstås inget enkelt svar på den frågan. Annonser och broschyrer brukar kategoriseras som brukskonst och det var mer regel än undantag att reklamtecknarna förblev anonyma. Deras namn fanns sällan med i de färdiga trycksakerna.

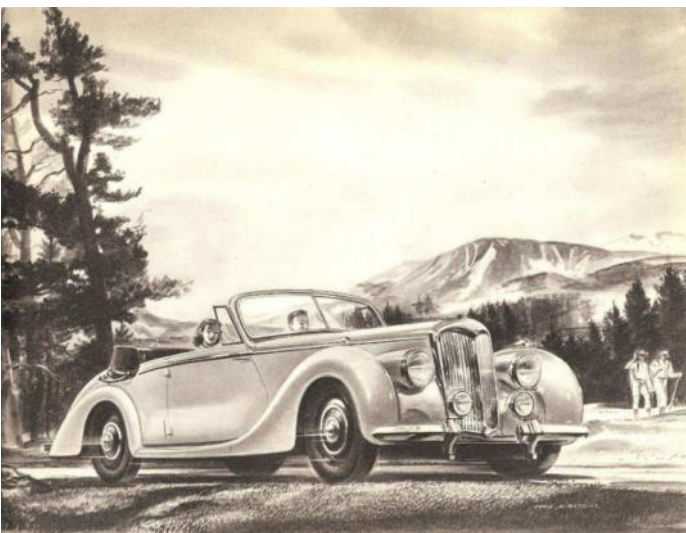
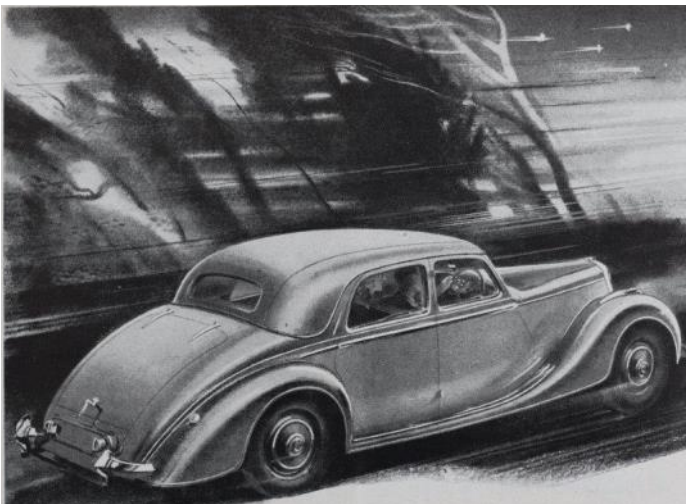
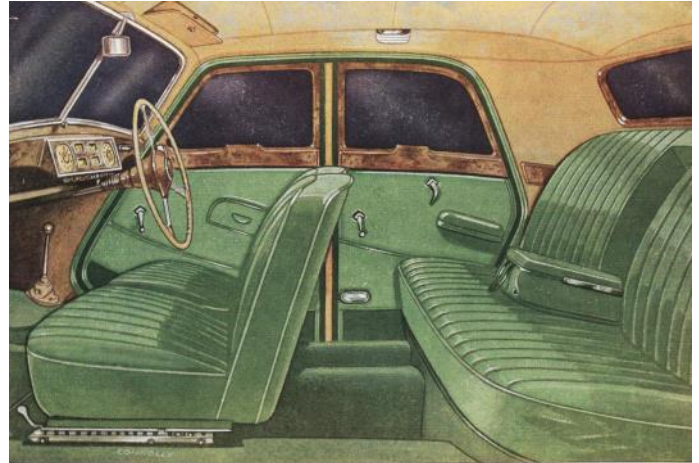
Ett undantag är broschyrer och annonser för Riley från tidigt 50-tal. I broschyren daterad 7/49, för 1950 års modeller, finns utsökt vackra, svartvita illustrationer signerade Chris D Watkiss.

Jag utnämner gärna bilderna av saloonmodellerna till mästerverk, medan bil-

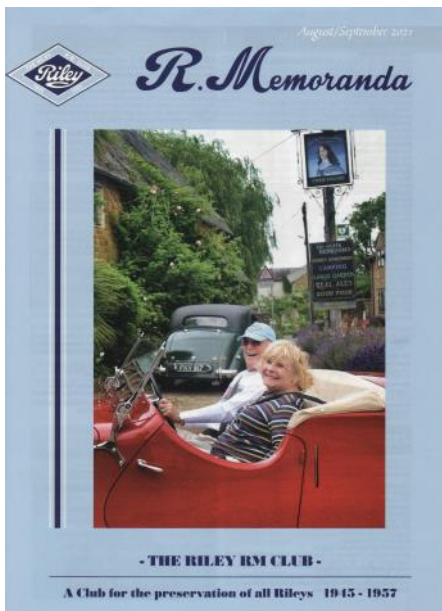
derna av Roadster och Drophead Coupé är en aning "over the top".

Intressant nog är interiörbilden i broschyren signerad av en annan av dåtidens reklamkonstnärer, Harold Connolly.

Per-Börje Elg



Andra Rileyblad



R. Memoranda Aug/Sept 2021

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: You don't have to look further than Anne & Alan Pitt to find a perfect illustration of the pleasures and benefits of Riley RM Club membership

Artiklar i urval

27 nya medlemmar, ingen från Skandinavien

Period photos of the RM series

Responding Magnificently: Restaurering av brandskadad RMA

Avlidna klubbmedlemmar

From the Internet Forum: Duke of Edinburgh / Roadster tank sender wiring / Wires at back of gearbox / Conking out, 1½ any ideas? / RMD master cylinder removal / timber preservation

Bacchanalian Week 2021

Evenemang

Riley RM Club National Rally 2022, 8-10 July, Market Rasen, Lincolnshire

Weish Weekend, 6-7 May 2022, Metropole Hotel, Llandrindod Wells, Mid Wales

Säljes

RME 54, drop head special, £15.000

RMB 48, drop head special, £25.000

RMF 53, Ted Preston's car, £12.000

RMD 50, Pathfinder engine, £32.000

RME 53, starts on first and drives well, £9.500

RME 53, extensive mechanical work done, £10.500

RMC 49, completely rebuilt, £40.000

RME 54, small jobs required, £4.950

R. Memoranda October 2021

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: The last ever Riley 1½, RME 23950

Artiklar i urval

29 nya medlemmar, ingen från Skandinavien

Om RM Club på sociala medier

RME 3950, the last ever 1½-litre RM Riley

Period photos of the RM series

Avlidna klubbmedlemmar

Frim the Internet Forum: "High Torque" Lucas starter /

Setting valve clearances / Thoughts on underseal / RMA

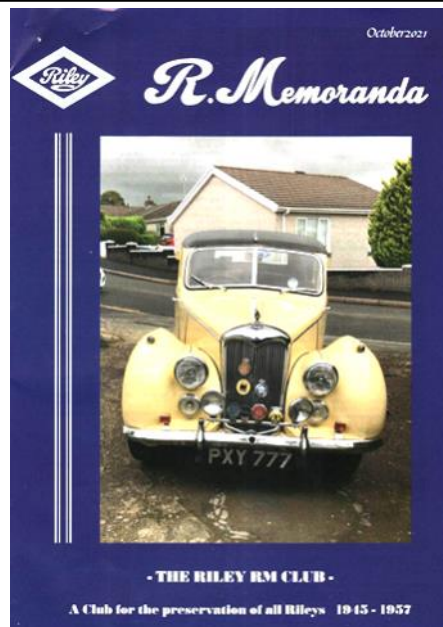
twin carburettor choke / Electronic ignition

E10 fuel

Evenemang

Riley RM Club National Rally 2022, 8-10 July, Market Rasen, Lincolnshire

Weish Weekend, 6-7 May 2022, Metropole Hotel, Llandrindod Wells, Mid Wales



Säljes

RME 54, not driven since 2002, £3.750

RMB 48, drop head special, £25.000

RMF 53, Ted Preston's car, £12.000

RMD 50, Pathfinder engine, £32.000

RMA 52, comes with full tank of petrol, £7.500

RME 53, starts on first and drives well, £9.500

RME 53, very solid car, £8.750

RMA 51, due to my age (93), £10.000

RMA 46, originally owned by Mr Victor Riley Sr, £4.995



The Riley Record 5/October 2021

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Victor Riley vid Coventry MotoFest 2021 med Coventry katedralen i bakgrunden.

Artiklar i urval

Coventry MotoFest 2021

15 nya medlemmar, inga skandinav

The Riley Cars Archive Heritage Trust (se hemsida,

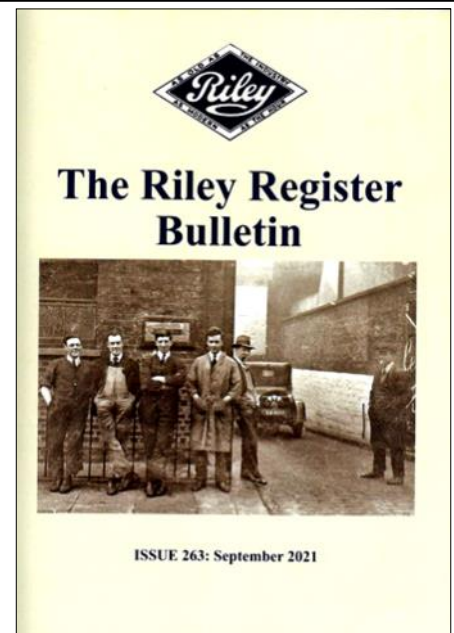
Facebook och Instagram)

1934 International Alpine Rally

Swansea Car Show

Riley Day Out

One-Point-Five restoration report



The Riley Register Bulletin

September 2021, Issue 263

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: The Riley Service station in Causton Street, London

Artiklar i urval

Stories of the early 12/4 by Vernon Barker (31 sidor)

Riley Servicing Reminiscences 1926 to 1938

58 years with Rotax 3rd brush dynamos—things I've found out the hard way

The rebuilding of the Withe Riley

What I've been doing in lockdown...

Five Hills Tour (... of historic motoring hill climbs)



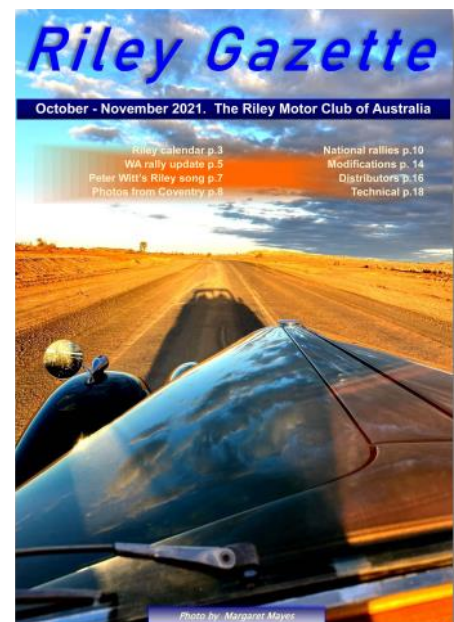
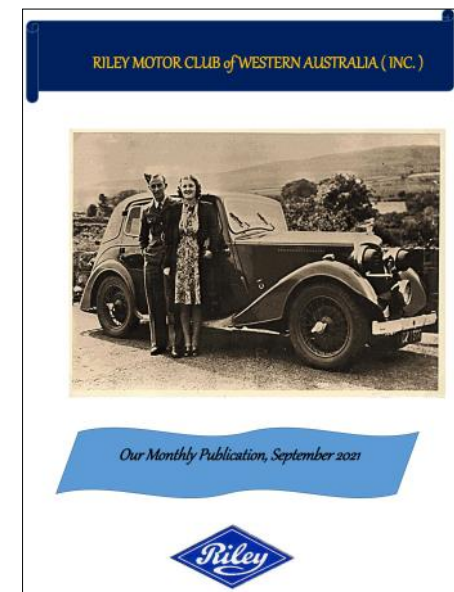
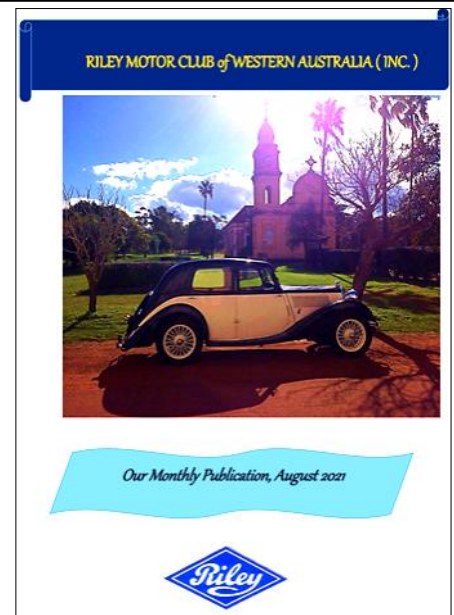
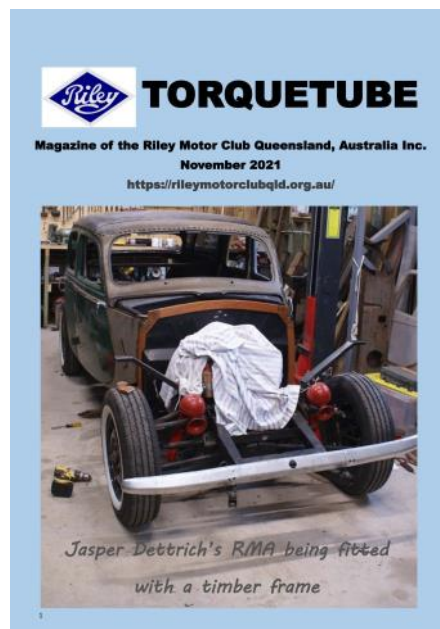
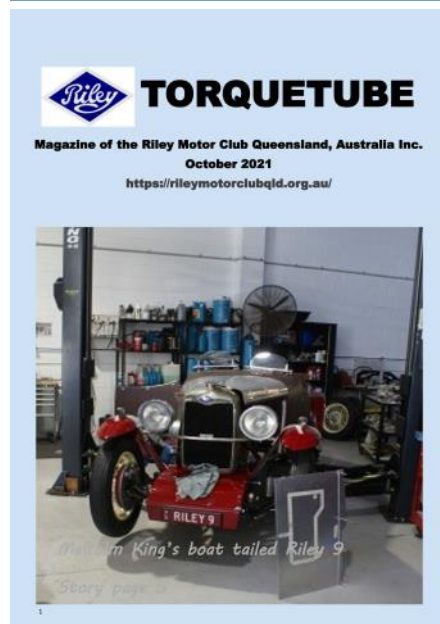
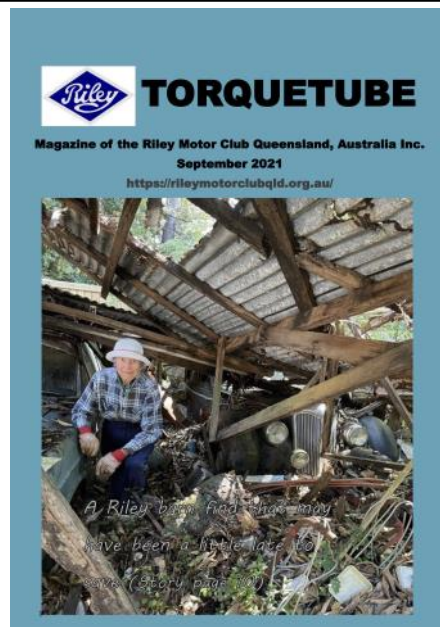
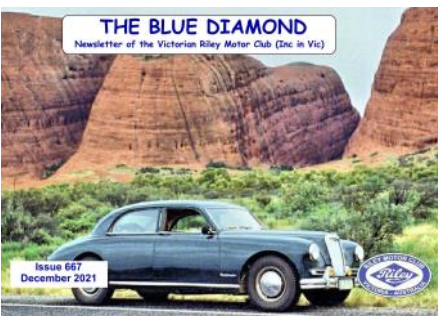
Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

July/August 2021, No 404

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: Alan Lomas och hans son John (Blue Diamond Services) i Alans Riley Imp. Alan avled i juli 2021. Han hade då haft sin Imp i 66 år.



Augustinumret av The Automobile har en artikel om "The Racing Barrister" Oliver Bertram. Den snygge, smarte advokaten med racing och vackra damer som största intresse. Här en bild av Riley Brooklands VC 834. Bilen ägs nu av Roland Haraldsson. I Rileybladet 1/1989 (finns på vår hemsida) skriver Roland den spännande historien om hur det gick till när han köpte bilen 1988... exklusive damen som då torde ha nått 80års åldern.

Nya medlemmar

139 Tor Ole Bang-Steinsvik
Bjerkehaugen 21
1350 Lommedalen, Norge
bang71@online.no

6/12 Riley Lincock 1934, 44 T 1878



5 The ex-works Riley Brooklands, chassis 8052, stripped of wings and screen for a sprint. Note the mixed tyres. This car was later owned by Bob Gerard and survives as a single-seater. Bertram's set always included a few stylish lady friends



Vår medlem Rex Meaden har skickat en bild från sitt garage. I garaget står hans Big Four Kestrel DOP 165 (som han 1996 varit på Båstad Classic Car Show i Norrvikens trädgårdar med). På besök har han grannen Calum Hamilton som har världens enda Big Four Lynx (reg nr BTR 408). Ej i bild är Rex 1986 års Bentley och hans 1980 års Reliant Scimitar SE6A med sexcylindrig motor från Ford. Scimitarn tog han också till Classic Car Show vid Margretetorp 2004 när regnet öste ner. Mazdan i garaget nämner han inte.

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 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2022.
Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5
Medlemmar i utlandet kan betala till
Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635
Bic: NDEASESS



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