



Rileybladet

Nummer 4, 2022

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 44



Riley Rendezvous – Sydafrikarallyt över 10 bergspass

10 oktober

Redaktören med fru Lilian anländer Kapstaden. Här är det vår! Köper lokalt mobiltelefonkort. Under rallyt ska vi kommunicera via appen WhatsApp. Förbokad bil från flygplatsen till Hout Bay Manor Hotel. Lugnt och lyxigt ställe med god mat och service. Använder resten av dagen för att vila ut efter flighten från Köpenhamn via Istanbul till Kapstaden. Lunch och middag vid poolside. Lätt molnigt och 25°.

11 oktober

Efter frukost tar vi taxi till Malcolm Stuart-Findlay som ska låna ut sin 1.5 Riley till oss för rallyt. Gas- och bromspedalerna sitt väldigt tätt och mina 11½-or gör att jag ofta gasar och bromsar samtidigt. Med hjälp av gps-en tar vi tillbaka till hotellet längs baksidan av Taffelberget förbi Sydafrikas första vingård Groot Constantia från 1685. Köper ett par smala strandkor i hopp om att fotarbetet ska bli lättare. På kvällen anländer Peter och Jeanette Harrison från England. De ska också delta i rallyt.

12 oktober

På morgonen kommer John Ryall som ska låna ut en RMB till Harrisons och som själv ska köra en Riley Stelvio. Middag med Ian och Tina Irvin, som arrangerar rallyt, samt Peter och Jeanette. Irvins bor i England på sommaren och i Hout Bay på vintern. Efter midnatten kör vi till veteranbilsklubben The Crankhandle Club, grundad 1955, där man rullat in två Bentleys båda från 1922. Ägarna berättar kunnigt allt om sina bilar och startar dem så vi får höra hur motorerna låter. Klubben har ett enormt bibliotek och ett helt museum med bilgrejor. Vi träffar några av dem som ska delta i rallyt.

Rallyts huvudarrangör är Ian och Tina Irvin med stor hjälp av Brian Clark, Dave Alexander och Di Dugmore och John Ryall. Vi som deltar är 12 sydafrikaner, 5 engelsmän, 2 australiensare och 2 från Sverige. Bilarna i rallyt är en 1929 Riley 9 Monaco, en Riley Stelvio 14/6, en 1932 års Riley Gamecock, en Riley 9 Lynx från 1934, en Riley 12/4 Lynx, en 1936 12/4 Kestrel, två RMB och två Riley One-Point-Five. Dessa

Rileys är bilar med personlighet. En kan endast backa om man går ut och puttar. Några koker i uppforsbackarna. En fick vevstakslagren i sumpen och den jag körde hade ingen handbroms. Men vi älskar dem.

Vi kom inte att köra i konvoj men hade gärna en annan Riley inom synhåll under rallyt. Stelvion och en RMB fick problem och fick bryta.

13 oktober – Hout Bay till Swellendam, 232 km

Avfärd. Vi är tre bilar. Ian och Tina i en vinröd Riley Lynx. Peter och Jeanette i en svart Riley RMB samt Lilian och jag i en Riley One-Point-Five. Målet idag är Swellendam. Söderut från Hout Bay längs slingrig väg längs Chapmans Peak. Dramatiskt med berget, stranden och havet. Över vackra Sir Lowry Pass och vidare längs sydkusten. Efter kaffepausen går inte Peters RMB att starta. Batteriet dött. Fram med startkablar. Fortsätter till närmaste ort där ett nytt batteri inhandlas.

Forts. sid 4

Ordföranden har ordet

Numera är det få som pallar upp bilen under vintern; ja det kan ju vara gammelm bilen förstås. Men ser vi tillbaka till 1950-talet och tidigare var det många som inte körde sina bilar på vintern. Värme- och defrosteranläggningar var bristfälliga – om de nu alls fanns. Och däcken skall vi inte tala om. Dubbdäck, vill jag minnas, kom inte förrän på 1960-talet. Pappa hade två kraftiga däck med nabbar (snödäck) som eventuellt monterades på bakhjulen. De kasserades så sent som för tio år sedan. Han lät snart montera ett värmeaggregat från Svenska Fläktfabriken, men det var inte särskilt effektivt. Inga defrostermunstycken fanns och bara fötterna blev rejält varma. Så småningom revs värmeanläggningen ut – den var i vägen där den satt längst fram på kardantunneln.

Till mina första Rileyminnen hör att pappa pallade upp saloonen i farmors garage. Fram till sommaren 1959 bodde familjen i Uppsala och bilen stod utomhus (jo, originaltaket har klarat sig tack vare flitig impregnering!). Men farmor bodde i en stor villa i Djursholm, där ett garage hade iordningstänkts när pappa skaffade Rileyn sensommaren 1950. Dit kördes bilen på hösten och hämtades sedan på våren. Fullständig service med oljebyte och rundsmörjning gjordes naturligtvis också i samband med detta av en lokalt belägen verkstad. Bilen skulle få bästa möjliga omvårdnad. Dessa minnen är från när jag själv var högst 7 år.

Efter familjens flyttning till Göteborg hade vi tillgång till eget garage och där fortsatte pappa att palla upp bilen på

vintrarna. Av nedsågade furustammar sparades lagom långa sektioner som bilen hissades upp på med hjälp av originaldomkraften. Pallbockar – fanns det sådana? Åtminstone inte hos oss.

Nej, köra en Riley 2½ litre på vintern är inte att rekommendera. Jag vet dock att Erik Berglund gjorde det när vi träffades första gången på 1970-talet – han hade sin RMF som bruksbil

Tyvärr blev det inte så mycket magnificent motoring för mig under 2022. Det var dock inte bilarnas fel, utan berodde på egna hälsoproblem under ett par månader; men nu ser jag fram emot att få köra desto mer under 2023. Och jag hoppas att även du får njuta av din Riley under det kommande året.

Erik Hamberg

Motorhistoriska Riksförbundets stämma

Motorhistoriska Riksförbundets stämma hölls lördagen den 22 oktober på Scandic Star i Sollentuna. 67 av MHRFs 177 röstberättigade medlemsklubbar var närvarande på stämman. Dessa klubbar representerade 444 av totalt 878 röster och 55 332 av totalt 103 684 klubbmedlemmar.

Årets stämma var väl organiserad och grundligt förberedd. Det var också skönt att kunna återgå till mer normala rutiner efter alla år med anpassning till svår pandemi.

Det var också tydligt att det var en bra stämning och enighet i styrelsen. Valet av Kurt Sjöberg som förbundsordförande var uppenbarligen lyckat.

Fokus under verksamhetsåret 2022–2023

Kulturär

- Samarbete med Riksantikvarieämbetet, Statens maritima och transporthistoriska museer och Transporthistoriskt nätverk avseende frågan om lagskydd och myndigheternas hänsynstagande till historiska transportmedel
- Kungör MHRFs definition av begreppet kulturhistoriskt "fordonshistoriskt värde" avseende historiska fordon
- Fortsatt utveckling av Svenskt motorhistoriskt arkivs bilddatabas.

Fordon och regelverk

- Transportstyrelsens implementering av nya föreskrifter om teknisk identifiering
- Transportstyrelsens implementering av ändringsföreskrifter avseende ursprungskontroll

- Framtida flytande drivmedel
- Gränsöverskridande transporter, dom Svea hovrätt och
- Naturvårdsverket vägledning
- Krav avseende utrustning och beskaftighet
- EU-kommissionens utvärdering av End of life-direktivet, ELV
- EU-kommissionens uppföljning avseende reglering av fordonskontroller.

Medlemsnytta

- Fortsatt utveckling av MHRFs verksamhet samt dialog med medlemsklubbarna
- Fortsatt utveckling av försäkringsaffären samt framtagande av en uppdaterad samt obligatorisk utbildning och fortbildning för medlemsklubbarnas fordonsinspektörer och försäkringssamordnare
- Framtagande av fler delar i MHRFs serie ägarguider.

Kansli

- Fortsatt utvecklingsarbete avseende kansliets rutiner och arbetssätt inkl färdigställandet av en kommunikationsplan.

Styrelse

Avgående var förbundsekonom Mats Grimme och styrelseledamot Lars Söderqvist.

De nya i styrelsen är Lennart West som förbundsekonom och Alexander Engström som ledamot. Lennart som uppskattad återvändare till styrelsen och Alexander med bakgrund i patentverket.

Mötesförhandlingarna klarades av på under en timme vilket nog är rekord, i alla fall under den tid jag deltagit. Det berodde på väl planerade och presenterade underlag för beslut. Förmiddagen ägnades åt att gå igenom förändringsarbetet de senaste åren, framför allt för försäkringen, och de nya rollerna i klubbarna, försäkringssamordnare och fordonsinspektör. Efter stämman har tillkommit en roll där klubben utser en kontaktman för MHRF. Antalet fordonsinspektörer har däremot minskats och man förutsätts kunna ta andra än ens egen. Det nya digitala protokollet underlättar detta.

Jag har själv utfört åtta inspektioner i höst och har tre till på gång. Det har varit allt från Vespa 400 (bil) från 1959 till en Chevrolet Camaro från 2000 men ingen Riley. Jag hoppas förstås att få ta hand några riktigt gamla bilar eller motorcyklar. Jag uppskattar verkligen det digitala protokollet efter de besiktningar jag nu gjort. Jag blir nog ensam fordonsinspektör i vår klubb då vi har så få egna ärenden. Jag har accepterat att vara kontaktman, försäkringssamordnare och fordonsinspektör för Svenska Rileyregistret.

Det innebär naturligtvis att de Rileyägare som bor för långt bort för besiktning av mig kan ringa och få hjälp av mig. Det gäller naturligtvis även för den fordonsinspektör som anlitas. Vilket förstås även gäller mig när jag besiktar andra bilar.

Lennart Nilsson
070 893 76 03

Blandat från redaktören

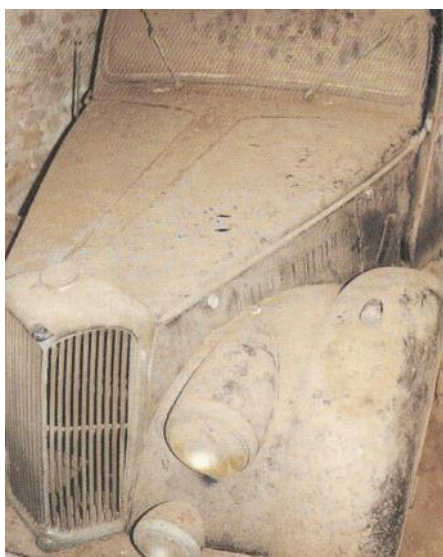
Det har varit en lugn höst i vår Rileyklubb. Det fina höstmötet i september var senaste aktiviteten. Det kom inte så många. Min egen ursäkt var att det är långt att köra, speciellt i en Riley.

För att få tillgång till träffar och aktiviteter på närmare håll gick jag nyligen med i Hallands Fordonsveteraner med 525 medlemmar. Under sommarhalvåret var det träffar varje vecka och jag fick sms med påminnelse om evenemangen. På 90-talet körde Erik Hamberg och jag deras Västkustrally flera gånger och vann dessutom. Bildäck och konjaksurst minns jag, men det var mer.

På tal om vår ordförande Erik så såg ni kanske att han inte skrev något i förra bladet. Erik har legat 5 veckor på sjukhus men till sist kunde man konstatera att han var på bättringsvägen.



Minns ni Edla Perssons Riley RMA som jag upptäckte i en lada i Mörap för 25 år sedan. Fotograferade bilen som stått orörd i över 30 år. Det var en häftig upplevelse. Se bladet 2/1995. Rileyn köptes av Bengt Rosenberg och när Bengt dog några år senare vet jag inte vad som hände med den. Nu har den dykt upp igen efter 20 år. Den står hos Bengts dotter i Kristinehamn. Och nu ska den säljas.



Det har även varit andra medlemmar som aviserat att de vill sälja sin Riley. Eva Holmes har en RMD i fint skick och Urban Ståll har en RMB i tusen delar. Ronald Pfändner har talat om att göra sig av med sitt Riley Merlin-projekt och Magnus Mölstedt vill sälja sitt RMD-projekt. Nyåkers Bengt Abrahamsson i Rättvik har länge önskat bli av med Sveriges kanske äldsta RMA, 36 -S-10631 (bilden ovan). Den är troligtvis svensksåld men utan reg nr har bilens historia inte gått att reda ut. Eventuellt har den ett förflutet i Sörmland. Och Per-Olof Melin säljer sin RMA. Lite osäkert hur det ligger till eftersom det är ovanligt att man hör av sig om ägarbyte.

Jag beställde några trycksaker från RM klubben i England. Det var den 11 november. Fick försändelsen igår 30 november, som för övrigt var min namnsdag. Anders braskar, julen slaskar heter det i bondepraktikan eller var det nu står. Eftersom det var plusgrader här den dagen kan vi alltså se fram emot en vit jul men... Det tog alltså tre veckor att få ett litet paket från England och hit och dessutom fastnade paketet hos tullen/posten som skulle ha moms och en avgift för hantering av ärendet. Boris ordnade Brexit som lett till sämsta möjliga resultat. Hoppas dom är nöjda 🤔🤔🤔

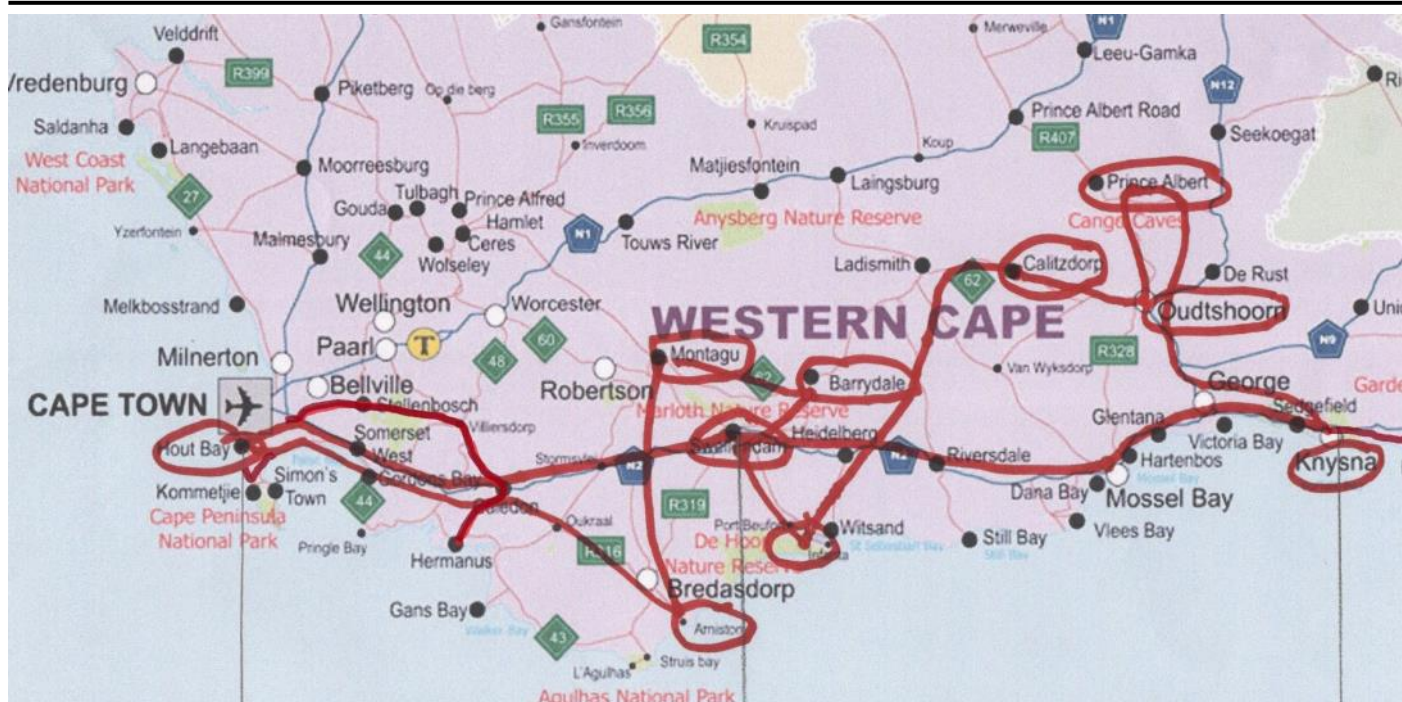
Stor plats i detta blad tar min artikel om rallyt i Kapprovinsen i Sydafrika. Dels för att det var ett trevligt äventyr som jag gärna vill dela med er men dels också för att inga andra bidrag har inkommit till redaktionen under hösten.

Att engelska biltidningar med jämna mellanrum har rileyartiklar är inte så konstigt. Senast i The Automobile 5/2022 fem sidor om en RMD med titeln "Riley's Grand Routier". Routier tyder jag som långfärdsbilen. Ovanligare är det med sådana i svenska tidskrifter. Börje Drakenberg hörde av sig och

nämnde att Nostalgia har haft några inslag med Riley nyligen. I nr 1/2023 syns en liten del av vänstersidan på en Riley RMA i en korsordsbild. Samma bil var huvudnummer för en rejäl artikel i nr 12/2022 sid 54-58 "Sista riktiga Rileyn". Den ägs av Carina Laurell från Lidköping. I samma nummer finns ytterligare en Riley på sid 22, en RMB som nyligen köptes och gjordes iordning av Svante Knutsson i Furulund.



Vem behöver Tinder när det finns gott om gratis mötesplatser?



Ankomst Swellendam och tar in på utmärkta Aan de Oever Guesthouse. Middag på Christelle's Bistro som drivs av en fransk dam och hennes sydafrikanske man och kock.

14 oktober

Swellendam till Knysna (uttalas najsna), 283 km

Kör N2 via Heidelberg, Riverdale, Albertinia förbi Mossel Bay och George till Knysna. Det regnar lite. Hotellet Villa Castollini ser ut som ett modernt romerskt palats och ligger beläget högt på en kulle vid Benton on Sea med utsikt över Knysna. Utsikten är fantastisk. Vid ankomsten bjuds bubbelvin och ett rallypaket delas ut till varje ekipage, bl a namnbricka och detaljerad Road Book. Den första av många gemensamma mid-dagar följer.

Rallydag 1, 15 oktober

Knysna-Plettenburg-Knysna, 60 km

Vi kör alla ner till Knysna för besök hos en försäljare av klassiska bilar (Brett Temple/Iconic classic cars), en renoverare av klassiska bilar (Peter Hollis/Bodge Engineering) och en samlare av klassiska bilar (Brian Bruce). Den sistnämnde hade ett halvt dussin hallar med fina bilar. I en hall stod, kanske 10 Rolls-Royce, alla förkrigsbilar. Vidare till Enrico's restaurang vid havet i Plettenburg. Seafood förstås. Åter till Villa Castollini för drinkar och middag. Börjar känna de sydafrikanske deltagarna. Mycket vänliga och hjälpsamma. Peter Harrison's RMB, som han lånat av John Ryall, mår inte bra. Vevstakslagren är slut. John som har uppdrag som följe-bil tar den på släp tillbaka till Kapstaden. Peter och Jeanette får i fortsättningen åka med de andra rallydeltagarna.



Riley RRV6 "South African 10 Passes Rally"

Starting in Knysna (300 miles from Cape Town) on the evening of **Friday 14th October 2022** and ending in Arniston (130 miles from Cape Town) on **Sunday evening 23rd October 2022**.

It will start in the stunning inlet of Knysna, take in the famous Natures Valley and its many local attractions, include overnight stays in delightful Country Lodge Estates, an interesting Safari Park and other 3 or 4 star hotels, with tours from these bases visiting the famous Prince Albert village, Outshoorn, Swellendam and many other historic and lovely seaside towns.

With regard to costs, you clearly need to get a flight to South Africa, which from the UK will cost between £800 and £1,000 p.p return, but the rally itself will cost under 20,000 Rand (or roughly £1,000) per person – very good value indeed for Bed, Breakfast and an Evening meal for 10 nights in quality accommodation.

Spaces are limited so book ASAP.
Ian's contact details :- Tel: **07778 780733** or
Email: **ianirvin@irvinhunt.co.uk**

Annonser i The Riley Record i April som fick red att anmäla sig



Längre fram springer det babianer på vägen. Det gör det lite här och var. Inga trevliga djur. Anländer till Buffelsdrift Game Lodge full av vilda djur; flodhästar, giraffer, elefanter, geparder, zebror och gaseller och mycket mer. Vi bor i lyxiga tält. Lilian kollar om det ligger ormar under sängarna. På kvällen tar vi en safaritur i jeepar. Middag och trevliga samtal. Nu är vi snart vänner med alla. Paul Bae blir sjuk och tas till sjukhuset i Oudtshoorn.

Nedan: De tre förkrigs Riley som syns som prickar på omslagsbilden.

Rallydag 2, 16 oktober

Knysna till Prince Albert, 209 km

Gruppen delar upp sig. En del kör asfalterad väg till George. Andra, Ralph Thomas och Peter Truter i en grön Lynx och Phil Evans och Paul Bae i en ljusblå Gamecock samt vi i en liten One-Point-Five kör en slingrig, backig grusväg. Vägen är som en tvättbräda och bilen skramlar och skakar. Vi pausar för att bese ett berömt gammalt träd, Woodville big tree (Outeniqua yellowwood) som är över 800 år gammalt. Efter 2½ timme kommer vi fram till stora vägen norrut från George mot Oudtshoorn och vidare till Prince Albert. Genom Outeniqua passen (pass 1+2+3). Paus vid Meiringspoort passet (pass 4) och vattenfallet där. Peter Truter tar ett bad vid vattenfallet. Ikväll får han böta för att han inte bär rallynamnskylden under badet! Framme i Price Albert är vi väntade på Swartberg Hotel från 1864. Drinkar och middag och mycket snack om bilar, vin och bergspass. Varje kväll delas det ut böter och ges priser. På skoj förstås.



Rallydag 3, 17 oktober

Prince Albert till Buffelsdrift Game Lodge/Oudtshoorn, 64 km

Tidigt på morgonen skickas Roland i modern bil upp för Swartbergpasset för att kolla om regn förstört vägen eller om den är farbar. Den var bra, så idag ska vi köra över Swartberg passet (pass 5). Small slingrig grusväg upp till 1.575 meters höjd. Livsfarligt och samtidigt väldigt vackert. Man håller i ratten så knogarna vitnar. Svårt att beskriva, se *Swartberg Pass* på Youtube så får du en känsla av hur det är. De tre äldsta Rileybilarna stannar någon timme halvvägs upp när kylarvattnet börjar koka. Själv lägger jag en sten bakom bakhjulet varje gång vi stannar så att inte bilen rullar utför stupet när jag kan starta utan handbroms.



Uppställning utanför hotellet i Barrydale



Förberedelse för avfärd från Jongensfontein

Rallydag 4, 18 oktober**Buffelsdrift Game Lodge/Oudtshoorn till Calitzdorp, 150 km**

Frukost på altanen framför sjön med flodhästar som då och då sticker upp huvudet och frustar. Idag kör vi i sällskap med Roy och Janet Jones som också kör en Riley One-Point-Five. Kör över Robinson Pass (pass 6) och stannar för lunch på Eight Bells, ett skjutshåll med anor från 1800-talet i brittisk kolonialmiljö. Tillbaka över Robinson Pass till Calitzdorp och det fyrstjärniga hotellet The Queen of Calitzdorp. Badar i poolen. På kvällen vinprovning och middag på vingården DeKrans en kort promenad från hotellet. Vi bjuds på strutsescarpaccio, snoek och hake.

Rallydag 5, 19 oktober**Calitzdorp till Jongensfontein, 135 km**

Kör västerut över Huisrivier Pass (pass 7) förbi Ladismith sedan söderut till Rivedale. Lunchar på "fel" ställe. Detta ska kosta oss böter ikväll. Fortsätter söderut över Garcia Pass (nr 8) till Little Rock Guesthouse vid havet i Jongensfontein nära Stillbaai. Havet ligger 75 m från vår balkong. Är det Atlanten eller Indiska Oceanen vi ser? Det visar sig vara Indiska oceanen eftersom gränsen har dragits vid kap Agulhas 100 km längre västerut. Vid middagen fick jag böta 10 Rand för att jag gått ut till bilen iförd badrock utan namnbricka.

Rallydag 6, 20 oktober**Jongensfontein till Swellendam, 133 km**

En tidig morgonpromenad längs stranden med Di och Peter Truter. På avstånd ser vi valar. Kör via Stillbaai till lunch på Hooikraal Farm 10 km väster om Heidelberg. Det är mycket varmt. Vi köper hattar som solskydd. Fortsätter till Swellendam där vi bodde för en vecka sedan och får samma lyxsvit som förra gången. Badar i poolen.

Dag 7, 21 oktober**Swellendam till Barrydale, 45 km**

Diverse aktiviteter på morgonen. Efter frukost tar Ian, Tina, Lilian och jag till The Masbierkers Valley (Masbierker = slavar från Mozambique) ett litet naturområde/skogsexperiment i Swellendam. Lunch på Belle Alliance vid floden i Swellenman. Sträckan idag är kort. Vi kör över Tradoux-passet (pass 9) till den lilla orten Barrydale och tar in på Karoo Arts Hotel, f.d. The New Accord Hotel byggt i slutet av 1800-talet. Liksom alla hotell vi bor på förekommer så kallad "loadshedding" dvs man stänger av strömmen några timmar varje dag. På kvällen gemensam middag och utdelning av böter men också några vinflaskor.

Red och redskan vid Hooikraal Farm

Inför avfärd från Barrydale
Clive, Paul, Andrew, Ralph och Roland

På kvällen åker vi med buss till Buffeljags Dam där hela gänget tar en båttur och bjuds på Cape Classic bubbelvin och eleganta tilltugg. Iland bjuds vi en utmärkt braai/BBQ. Sitter ute rund elden i den afrikanska natten och med okända stjärnbilder på himlen.

Dag 8, 22 oktober**Barrydale till Montague, 62 km**

Idag som alla dagar, typisk sydafrikansk (hotell-) frukost med färsk fruktsallad. Iväg till närmaste mack för bensin, olja, vatten och luft. Vi kör 30 km norrut över Burger passet till Montagu och checkar in på Montagu County Hotel. Fortsätter till Protea Farm för att åka med traktor upp till toppen av berget Arangieskop (1500 möh). Men först en så kallad



Den gamla Monacon på väg till Swartbergpasset, 1.575 m.ö.h.

potjie braai på gården. Åter hotellet för vila följt av drinkar i baren. Gemensam middag. Vid det här laget är alla kompisar och samtalen handlade om allt från traktorturen tidigare på dagen och ormen vi såg, till muttrar på ekerhjul och crash gearboxar.

Dag 9, 23 oktober Montagu till Arniston, 120 km

Sista rallydagen. Vi kör söderut mot havet. Tar oss över sista passet i "10 Passes Rally", Kogmanskloof Mountain Pass (pass 10).

Vid ankomsten till Arniston Spa Hotel blir det välkomstdrink och gemensam lunch. Lilian och jag tar en promenad till den lilla fiskebyn Kassies Baai som fått sitt namn av att byn ursprungligen byggdes av ilandflutna lådor och drivved. På kvällen avskedsmiddag och diskussion om vad böterna, nu sammanlagt 800 Rand, ska användas till. Något beslut kom vi inte fram till men alla var rörande överens om att rallyt varit mycket lyckat och tack gick till arrangörerna. Nytt rally om tre år. Samma upplägg dvs cirka 9 dagar. Roland van Tonder erbjöd sig att arrangera med hjälp av andra. Då blir det nog i Rolands hemtrakter kring Pretoria.

24 oktober

Arniston till Hermanus, 115 km

Rallyt är slut men vi har några dagar på oss innan vi lämnar Sydafrika. Di och Dave har hjälp oss boka rum på Harbour House Hotel i Hermanus. Orten där man bäst ser valar från land. Ian, Tina, Peter och Jeanette, Lilian och jag kör över ett stort slättområde – inga berg nu – via den tyska missionsstationen Elim grundad 1824, nu känd för viner. Klimatet här är svalt pga havet i söder och gör området speciellt lämpligt Sauvignon Blanc och Shiraz. I Hermanus säger vi adjö till de två andra ekipagen men vi träffar dem igen om några dagar i Hout Bay. Sätter oss på balkongen och spanar efter valar. Inte ser vi några valar.

25 oktober

Hermanus till Franschoek, 100 km

Ett sista försök att se valar. Kör norrut över Shaw's Mountain Pass, Caledon, Villersdorp och Franschoek Pass till Franschoek. Di och Dave har även bokat vårt hotell här, The Country House. Vi har kommit till Schlaraffenland! Hotellens bil kör oss till en vingård. Det hör ju till. Till middag finns det springbock (*Antilocapra americana*) på menyn men det visar sig att den var slut så vi fick grillad kudu (*Tragelaphus strepsiceros*) istället. Vad dricker man till kudu? En shiraz från Rickety Bridge Winery blev det.

26 oktober

Franschoek till Cape Town, 50 km

Efter frukost kör vi till Kapstaden. Passerar Franschoek Motor Museum som



Uppställning vid rallymålet i Arniston



Kogmanskloof passet



Rileyparkering vid hotellet i Swellendam

ska vara i världsklass. Motorvägen in mot stan är inte rolig. Mycket trafik. Störigt. Det sägs att många på vägarna här varken har körkort eller försäkring. Kör till Malcolm som vi lånat vår lilla Riley av. Vi har kört exakt 2000 km med den. Malcolm tar oss till The Vineyard hotell i Newlands sagolikt vackert beläget snett bakom Taffelberget.

På kvällen middag med solnedgång vid Chapmans Point med flera av rallydeltagarna följt av ännu ett besök på The Crankhandle Club där jag träffar klubbhistorikern Derek Stuart Findlay som kan allt om sydafrikas bilhistoria och har skrivit flera böcker i ämnet. Vi samspråkar tills de andra kommer och drar i oss för att det är dags att åka hem.

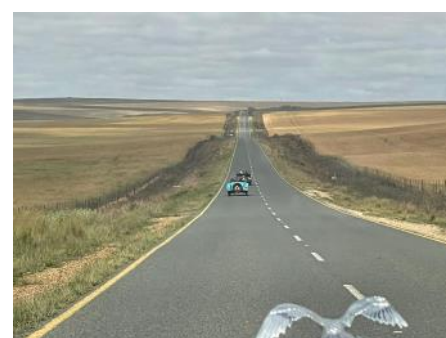
27 oktober

Besöker District Six Museum eftersom guideböckerna säger att vi måste göra det. Handlar om apartheitidens tvångs-förflyttningar av icke vita (coloureds) från stadsdelen District Six ut till det avlägsna Cape Flats. Där fanns även en presentation av rivningen av kvarteret Lugnet i Malmö!!! Där hade jag två fastrar (eg. fars fastrar), Hilma och Maria, boende. Märkligt. Besöker mäkligt vackra Kirstenbosch botaniska trädgård på Taffelbergets östra sluttning. Tillbringar flera timmar där.

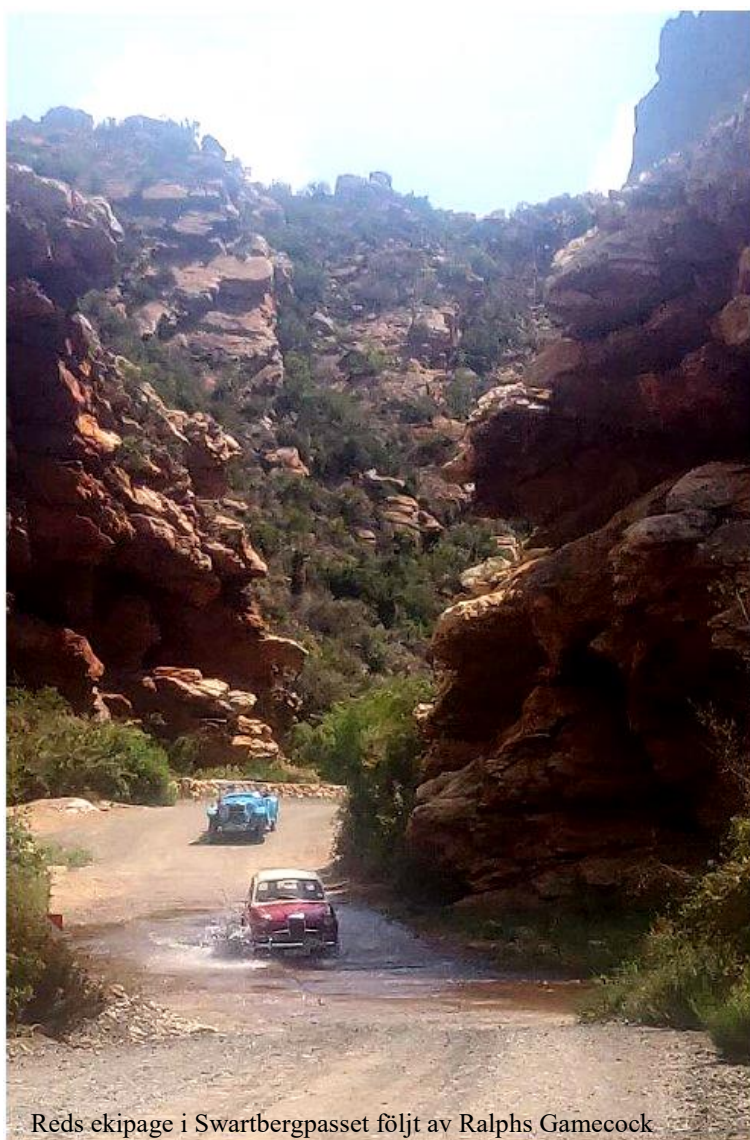
Imorgon flyger vi hem. Vilken resa!



De australiensiska och svenska deltagarna vid Protea Farm



Inte bara bergspass



Reds ekipage i Swartbergpasset följt av Ralphs Gamecock



Braai vid Buffeljags Dam



Rallyskylten



Crankhandle Club



Huisrivier passet uppför vilket red körde med (den usla) handbromsen på. Bakomvarande Riley kände den brända lukten. I förgrunden Brian Clarks 1936 12/4 Kestrel som dessförinnan ägdes 30 år av Roy Jones som på detta rally körde sin grå 1.5



För Er som kräver mer...

Den förnämna Riley-fabriken har tillverkat bilar i 60 år och har i sin senaste modell Riley 4/68 — som nu kommit till Sverige — kombinerat det bästa av sex decenniers bilkunskande. Det är en verkligt elegant bil med otroliga "inre" egenskaper och kvalitet — ett års garanti oavsett antalet körda mil. Den måste provköras av var och en som har stora pretentioner på bilkomfort.

Riley

den sportiga representationsbilen

1,5 liters motor med dubbla förgasare, oöverträffade väg- och styregenskaper, varvräkare

HANS OSTERMAN FÖRSÄLJNING AB - SÖDERTÄLJE 2

Steg 19: generalförsäljning AB HANS OSTERMAN, CENTRUM, Reger Jagtsgatan 18, Tel. 41 00 20, ÖSTER, Söder-
vågen 16, Tel. 31 91 00, NÖRRE, Västergatan 3-4, Tel. 34 01 40, VÄSTER, Nya Mårbackensväg 72, Tel. 32 09 25, SÖDER, Götgatan 95,
Götgatan 15, Tel. 41 00 20, SÖDERTÄLJE 2: Leifvagnsgatan 7, Tel. 40 05.

Dagens Nyheter, 22 juni, 1959



För Er som kräver mer...

Den förnämna Riley-fabriken har tillverkat bilar i 60 år och har i sin senaste modell Riley 4/68 — som nu kommit till Sverige — kombinerat det bästa av sex decenniers bilkunskande. Det är en verkligt elegant bil med otroliga "inre" egenskaper och kvalitet — ett års garanti oavsett antalet körda mil. Den måste provköras av var och en som har stora pretentioner på bilkomfort.

Riley

den sportiga representationsbilen

1,5 liters motor med dubbla förgasare, oöverträffade väg- och styregenskaper, varvräkare

HANS OSTERMAN FÖRSÄLJNING AB - SÖDERTÄLJE 2

Steg 19: generalförsäljning AB HANS OSTERMAN, CENTRUM, Reger Jagtsgatan 18, Tel. 41 00 20, ÖSTER, Söder-
vågen 16, Tel. 31 91 00, NÖRRE, Västergatan 3-4, Tel. 34 01 40, VÄSTER, Nya Mårbackensväg 72, Tel. 32 09 25, SÖDER, Götgatan 95,
Götgatan 15, Tel. 41 00 20, SÖDERTÄLJE 2: Leifvagnsgatan 7, Tel. 40 05.

Svenska Dagbladet, 16 juni, 1959

Annonstexten ovan

Riley den sportiga representationsbilen

1,5 litersmotor med dubbla förgasare, oöverträffade väg- och styregenskaper, varvräkare.

Den förnämna Riley-fabriken har tillverkat bilar i 60 år och har i sin senaste modell Riley 4/68 - som nu kommit till Sverige - koncentrerat det bästa av sex decenniers bilkunskande. Det är en verkligt elegant bil med otroliga "inre" egenskaper och kvalitet - ett års garanti oavsett antal körda mil. Den måste provköras av var och en som har stora pretentioner på bilkomfort.

BMH och Leyland skall slå ihop

LONDON. (SvD:s Londonred.) British Motor Holdings — de gör bl. a. Austin, Morris, Wolseley, Jaguar, MG och Riley — gick på onsdagen samman med Leyland Motor Corporation, Europas största busstillverkare som också gör Triumphbilarna.

British Motor Holdings är ett 4 miljarder kronors företag och Leylands är i storleksklassen 2,4 miljarder kr. Sammanslagningen skall göra det möjligt för dem att konkurrera effektivare med sina amerikanskägda rivaler i England och utomlands. Den nya koncernens namn blir British Leyland Motor Corporation.

Antalet anställda är omkring 200 000 och förra året sålde man fordon för drygt 10 miljarder kr.

Förhandlingar om en sammanslagning mellan de gamla rivalerna har pågått flera månader och regeringen har ställt sig mycket positiv — på onsdagen beviljade den ett investeringslån på 25 miljoner pund till den nya koncernen.

De övriga bilfabrikanterna i England är amerikanska. De inkluderar Ford, Vauxhall och Rooteskoncernen.

PER PERSSON

Svenska Dagbladet 18 januari, 1968



FOR ENTHUSIASTS ONLY

A New Conception of the fast Car

SPECIFICATION

RILEY "SPRITE" TWO-SEATER

ENGINE. Exclusively manufactured by Riley (Coventry) Limited. Four cylinders cast en bloc with integral crankcase. The P.R. cylinder head design follows usual Riley practice from proved racing experience, with straight-through inlet and exhaust ports, the inlet ports being of large diameter, to permit of maximum intake. Special light alloy pistons, with three compression rings and one scraper ring are used in the cylinders, which are machined by special process. Sparking plug holes are masked to correct any tendency to oil up. Bore 69 m/m. Stroke 100 m/m. Capacity 1,496 c.c. R.A.C. rating 11.9. Annual tax £9.

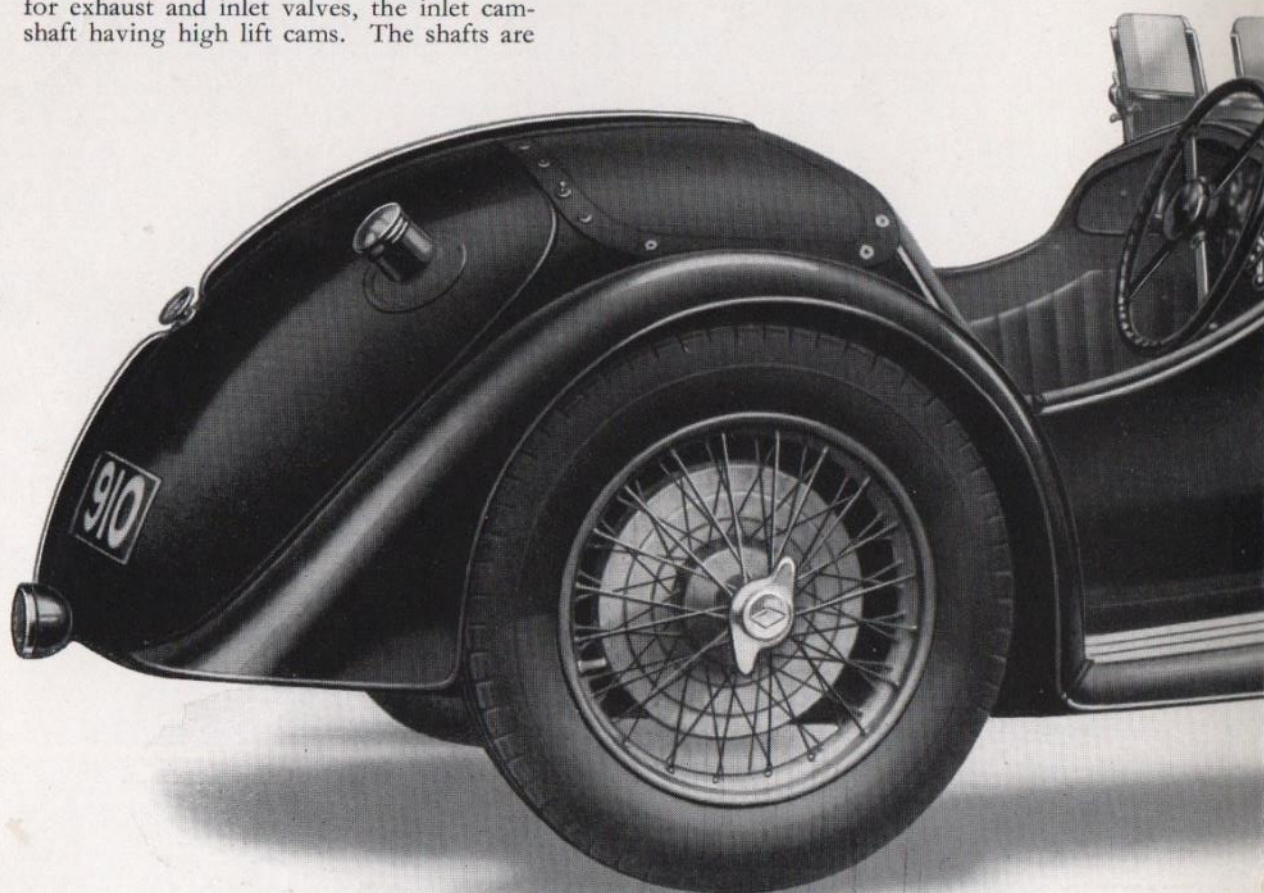
CRANKSHAFT. Machined all over from nickel steel stamping, is of extremely rigid design and drilled throughout for high pressure oil feed to main and big end bearings. The three main bearings are of large diameter and are housed within the webs of the crankcase. The crankshaft is carefully balanced.

CAMSHAFTS. Separate camshafts are used for exhaust and inlet valves, the inlet camshaft having high lift cams. The shafts are

driven by a train of helical gears at the front of the engine and a double intermediate gear is used. Three bearings support the camshaft, the front and rear being of phosphor-bronze, the centre bearing running in the cylinder block. The shafts are hollow for lubrication by force feed to the bearings.

VALVES. Placed overhead and actuated by short pushrods, made possible by mounting the camshaft high up in the cylinder block. The valves are opposed at 90 degrees and in combination with the hemispherical combustion chambers of the cylinder head, the straight-through inlet ports of large diameter and high lift cams promote maximum efficiency and power output at all speeds.

LUBRICATION. Force feed by a gear type centrifugal pump, driven by means of a vertical shaft from the centre of the inlet camshaft to all main bearings, big-ends, and overhead valve gear. The pump is submerged in oil in a specially large ribbed elektron sump which is baffled to prevent surging:



THE "SPRITE"

SPECIFICATION—continued

the capacity of the sump is 17 pints. The use of elektron enables adequate oil capacity to be obtained with a considerable reduction in weight and, as maximum cooling area for oil is essential in high-speed engines, the large sump with cooling fins maintains the oil at even temperature. An oil filter, enclosed in a ribbed elektron container is fitted on the off-side of the engine through which the oil passes before distribution.

IGNITION. A vertical magneto is fitted at the front of the engine in an extremely accessible position and is positively driven from the inlet camshaft.

CARBURETTORS. Two carburettors are bolted direct to a multiple carburettor induction manifold, which ensures efficient mixture distribution at highest speeds and ensures economical running under all conditions.

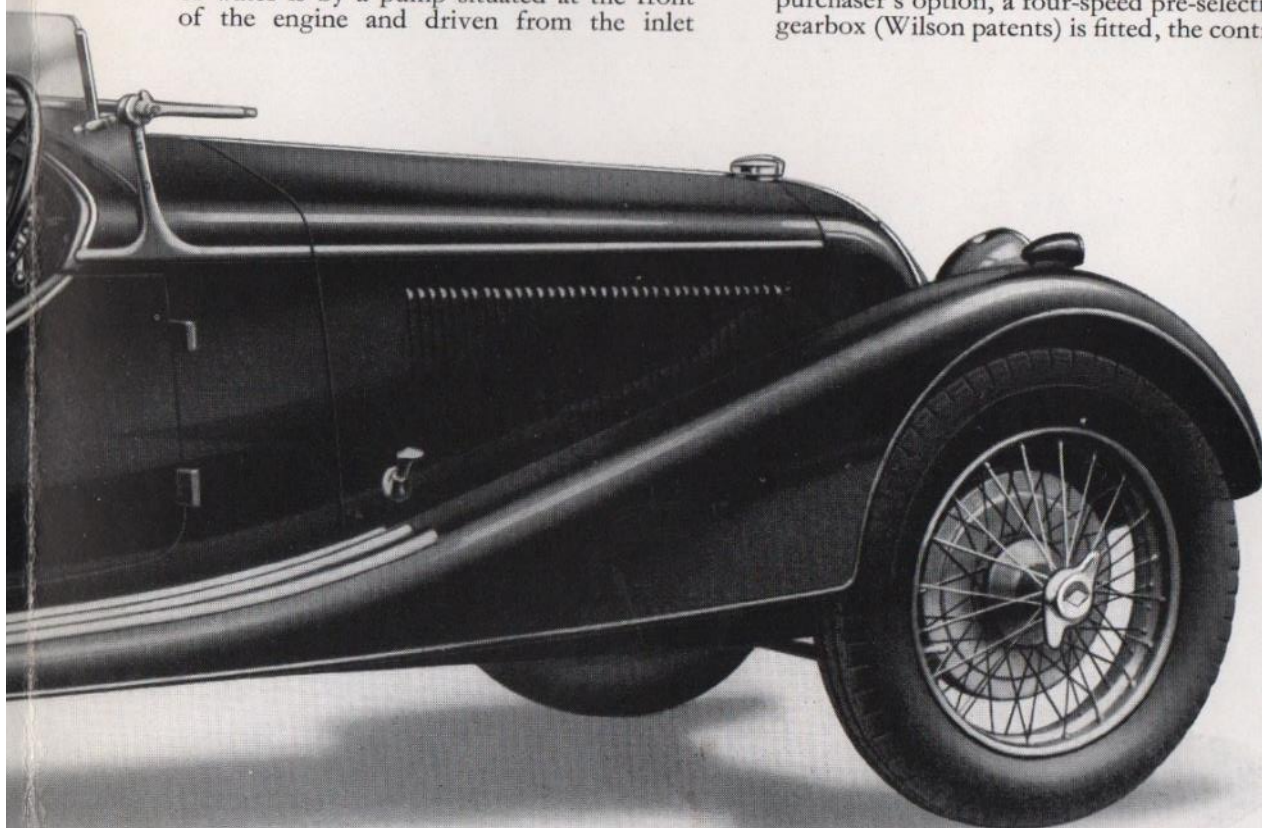
COOLING. A distinctive radiator, with an exceptionally large water capacity is employed. The radiator is flexibly mounted and a quick-release cap is fitted to the filler. Circulation of water is by a pump situated at the front of the engine and driven from the inlet

camshaft. Cooling is further assisted by a fan, mounted on top of the timing cover and driven from the exhaust camshaft.

CLUTCH (with Pre-selective Gearbox). Two-plate automatic centrifugal clutch is controlled and operated by engine speed only, coming into action at 600/700 r.p.m. Is smooth, light in action, and obviates strains imposed upon the transmission by rapid gear changing.

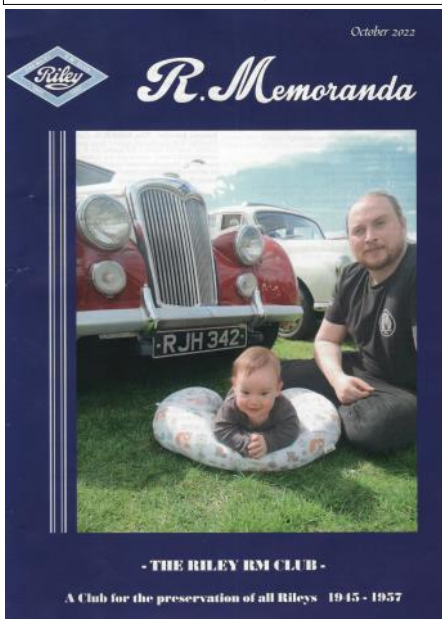
CLUTCH (with Normal Type Gearbox). Single dry plate, smooth and light in action, balanced with flywheel as one unit before assembly.

GEARBOX. In unit with engine. Four speeds forward and one reverse. Gear wheels are nickel chrome steel on large diameter seven-spline shafts ground and hardened. All shafts run on large bearings. By special design, in addition to a direct drive top gear, the third speed wheels are in constant mesh and have helical tooth form to ensure silent running and easy gear change. Change speed lever is mounted in central position and operates in a visible gate. Alternatively, at purchaser's option, a four-speed pre-selective gearbox (Wilson patents) is fitted, the control



TE" 2-SEATER

Andra Rileyblad



R. Memoranda Oct 2022

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Tobert Hodgetts-Haley, his Riley and his son Riley

Artiklar i urval

Spares ordering system update

New workshop manual supplements

National Rally 2022

The Riley RM Club YouTube Channel

Riley RM production and the British Royal Family
From the Internet Forum: A-post door capping / Fuel filler cap gasket / Fuel sender repair / Set-up to first start engine / Distributor rotation direction / Oil filter inspection

Evenemang

National Rally 2022, Taunton Racecourse, 7-9 July

Bacchanalian Week, 9-16 July, Raleighs Cross Inn,

Brendon Hill, Exmoor, Somerset

Riley RM Club Welsh Weekend 2023, 14-16 April

Säljes

RMD 50, very low milage original condition, no less than US\$ 25.000

RME 54, for complete restoration, £2.800

RME 54, lots of money spent, £8.000

RMA 49, nice car, £10.000

RME 53, very good condition, £14.995

RMB/2 52, generally good condition, £12.500

RMA 46, ready to go, £6.500

RMB 49, good condition, £11.750

RME 53, very good condition, £7.000

RMB 51, just need driving, £14.000

RMC 49, £30.000

RME 55, abandoned rebuild, £1.000

R. Memoranda Nov/Dec 2022

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: The Pettyfer's RMB "Lady MUC" on this year's Pennine Weekend

Artiklar i urval

Ordering System Update. Köp alla reservdelar från

www.therileymcentre.co.uk och betala direkt. 2000

order hanteras årligen.

Klubben har nu 2048 medlemmar

Klubben har nu 8800 kända RM Riley i sitt register

Growing up with Rileys

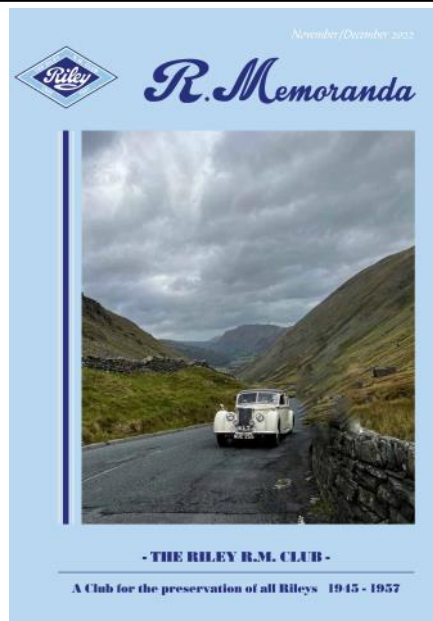
From the Internet Forum: Need to readjust Clutch /

Disappearing Dashpot Oil / Centering Carburettor Jets /

Starter Solenoid Problems / Setting up RMF Carburetors /

Hot Spot Tubes

Pennine Weekend 2022



Envenemang

Pennine Weekend 2023, 6-8 Oct, Walshford, Weterby

RM Club Welsh Weekend, 14-16 April, Aberystwyth

National Rally 2023, Taunton Racecourse, 7-9 July

Bacchanalian Week, 9-16 July, Raleighs Cross Inn,

Brendon Hill, Exmoor, Somerset

NEC Restoration Show, 24-26 March, Birmingham

Säljes

Flera av bilarna i förra numret +

RME 52, well known car, £7.000

RMB 52, well known car, £15.500 (på omslaget till John Price Williams RM bok "The Legendary RMs")



The Riley Record 5/October 2022

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Ett jippo för att samla pengar till "First Riley Car Project"

Artiklar i urval

Classic Car Loan Project

Riley Cars Archive Heritage Trust

Dalemain Classic Car Show (SW of Penrith, Cumbria)

Vale Chris Aldis

Vale Peter Gascoigne

Downton Picnic (Dorset area of the Riley Register)

Folkstone Classic Car Rally

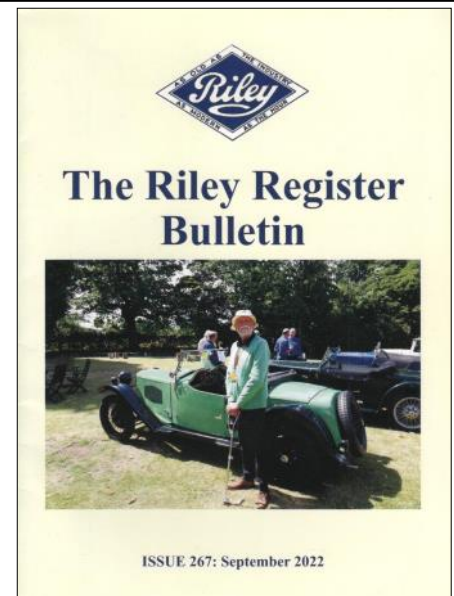
Riley Forecar Restoration

Brooklands Museum

Sophie's Riley Rally (Victors granddaughter)

Riley Car Parking Sensor

One-Point-Five Activities



The Riley Register Bulletin

September 2022, Issue 267

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Gus Gander and his Gamecock. The car won the Victor Riley Cup for PVT Open Cars.

Artiklar i urval

My Uncle Jimmy Abbott

Three Men in a Falcon

John O'Groats to Monte Carlo 1936

Rileys in Ireland

New Brooklands Riley "Six"

Cotswold Climb

Riley Stelvios in Sweden

The Riley Rally 2022

Sixes in the Register

Maharajah of Wankenar's IMP



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

June/July 2022, No 413

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan



Riley Torque Queensland

October 2022

Woolloongabba 5 ways

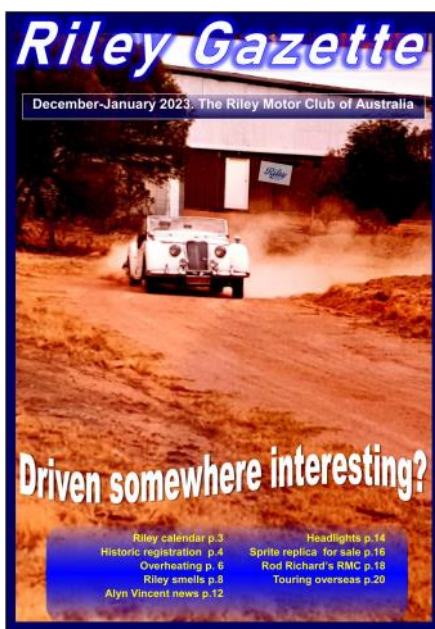
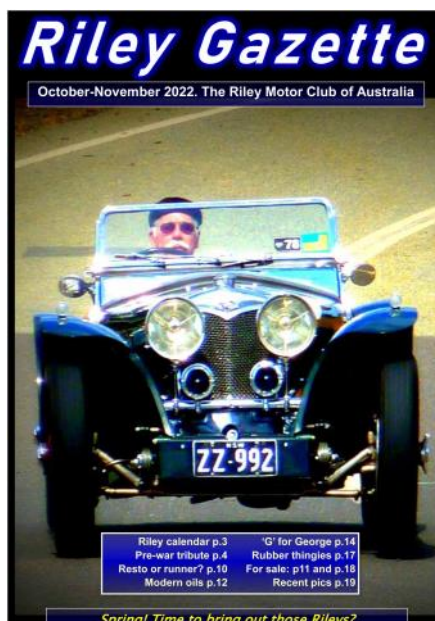
Next Meeting:
October 11th 2022

Queensland Riley Club Shed
38 Showgrounds Drive, Highvale 4520, Samford Show
Grounds.

Riley restorer

A magazine for Riley restoration enthusiasts
in Australia September 2022
No Web address yet

Edward depicted in a mural
It is on the Treehaven garage wall



Riley Restorer

A magazine for Riley restoration enthusiasts
in Australia November 2022
No Web address yet

The 1947 Riley in the
Treehaven garage

Roamer

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
Redaktörer: Pieter Bolhuis

Riley Motor Club

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

Riley Club Schweiz

Newsletter 2/2016
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 Torgetube

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au
Redaktör: Matthew French

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

RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA (INC.)

Our Monthly Publication, September, 2022

Riley Restorer

Skriften publiceras som en "se om det finns en efterfrågan". Jag kommer att göra tre nummer och om Riley-folk är intresserade kommer jag att fortsätta publicera nya upplagor. Om tillräckligt många supportrar träder fram kommer en kommitté att skapas för att hålla mig i schack och för att administrera aktiviteterna för vad som är tänkt.

Phil Wyllie
f.d. Torque Tube redaktör
Riley Motor Club of Queensland
Australien

Bildoktorn muttrar om centrum

På tal om bilar med fälgar med centrum-mutter, eller "knock ons" som en del säger utomlands, så finns det två skolor när det gäller vilken sida av bilen som ska ha höger- respektive vänster-gängad centrummutter.

Gamla Lotusbilar, som 1960-talets Elan, har gängorna tvärtom jämfört med exempelvis en M.G. Anledningen är att på Lotusen greppar centrummutterns kona invändigt i fälgens kona. På M.G:n greppar mutterns kona utvändigt i fälgens kona. En tumregel brukar vara att ekerfälgars mutter greppar utvändigt, men att plåt- och aluminiumfälgars kona greppar invändigt. Men det finns undantag!



Hur ska man då veta på vilken sida respektive hjulnav ska sitta på en bil som har varit nedplockad i molekyler? När det gäller M.G. och liknande brittiska ekerhjulsburna fordon så finns ju begreppen "nearside" och "offside" på en bil. Då är centrum-muttern på nearside-hjulet vänstergängad, dvs den ska lossas genom snurra den medsols. Om det är mulet går det lika bra att titta på klockans sekundvisare, men då heter det ju medurs.

Dock finns problemet att det som britterna kallar nearside är hos oss offside, vilket beror på att öborna kör på vägens vänstra sida, om man ser på bilen bakifrån. Framifrån sett kör de på höger sida. Som vanligt beror allt på hur man vill se saker och ting. Men nearside är alltså den sida av bilen som är närmast trottoarkanten i England!

För att ytterligare underlätta det hela finns på de flesta centrummuttrar en liten pil med texten "Undo". Det finns dock inte en pil i motsatt riktning med texten "Do". Åtdragningens riktning får man klura ut själv.

Cheers, Bosse Bildoktorn

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 finnish. 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

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, få medlemslista och hålla kontakten med andra Rileyägare m.m. 250 kr för 2023.

Kassören bifogar minneslapp/postgiroinbetalningskort.

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

Fordonsinspektör och försäkringssamordnare
Lennart Nilsson
lnilsson@me.com
070-893 76 03

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2023.
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

ISSN 2004-447X (Print)
ISSN 2004-4451 (Online)