



Rileybladet

4 / 2023

Organ för Svenska Rileyregistret

Nr 173, Årgång 45



Riley Pathfinder 70 år

PRESSRELEASE 14 OKTOBER 1954

Riley "Pathfinder" som presenteras idag av The Nuffield Organization är en helt ny och rymlig saloon med nyskapande karossdesign, med en motor som utvecklar 102 b.h.p. och är kapabel till en toppfart, under idealiska förhållanden, på över 100 m.p.h.

För att uppnå högre prestanda vid alla hastigheter är kompressionsförhållandet hos den framgångsrika 2443 c.c. toppventilmotorn med hemisfäriska förbränningskammare ökat till 7,25 till 1. Riley-entusiaster kommer att uppskatta placeringen av växelspaken på golvet längst till höger (till vänster på vänsterstyrda bilar), en funktion som utöver dess bekväma tillgänglighet tillåter val av separata stolar eller hel soffa.

Andra nyheter inkluderar införandet av den självvåtergående körriktningsvisaren på signalhornsringen, tvåhastighets självparkerande vindrutetorkare och icke bländande belysning för instrumentpanelen. Den kraftiga karossen är helt i stål.

Välvd hel vindruta och bakruta ger utmärkt sikt runt om.

Den stora bagagekapaciteten på 11 cu.ft har möjliggjorts genom att 12½ gallon (59 liter) bensintanken placerats framför bagageutrymmet och reservhjulet på en speciell plattform under bagageutrymmets golv. Bagageluckan är balanserad och kan därmed öppnas och stängas utan ansträngning.

Bensinpåfyllningslocket med snabböppning är infällt i karossen och bränslet matas till dubbla S.U. förgasare via en elektrisk S.U. bränslepump med ökad kapacitet som monterats där bak. Stötfångare i full bredd med horn fram och bak. Bilen har dubbla bak-, stopp- och backljus.

Bakre fjädring är av typ långa spiralfjädrar med koncentriskt monterade hydrauliska dämpare. Framtill det framgångsrika Riley "Torsionic" oberoende fjädringssystemet med torsionsstavar som styrs av teleskopdämpare.

En Borg and Beck 10" koppling överför kraften genom en fyrväxlad, synkroniserad växellåda och Hardy Spicer rörformig propelleraxel till hypoidbakaxeln med förhållandet 4,1 till 1.

Girling hydrauliska servobromsar i 12

tums trummor och individuell justering som samtidigt justerar handbromsarna. Handbromsen är av typ pistolgrepp placerad under instrumentbrädan. Instrumenten inkluderar, utöver den vanliga instrumenteringen, en varvräknare och temperaturmätare.

Dubbla dimstrålkastare, kupévärmare, kartlampa, inbyggd vindrutespolare och defroster är standard. Pathfinder finns i följande färger: svart (med rödbrun, grön eller beige klädsel) rödbrun (med rödbrun eller beige klädsel) grön (med grön eller beige klädsel) blå (med grå klädsel) och grå (med rödbrun eller grå klädsel).



Gerald Palmer hade kommit till Nuffield från Jowett 1949. Hans uppgift var att ta fram femtitalets MG Riley och Wolseley bilar. Efter den mindre Wolseley 4/44, presenterades den stora Riley Pathfinder 1953. Från företrädaen RMF hade bilen arvt den individuella framvagnsupphängningen med torsionsfjädrar, men framför allt Rileys stora fyrcylindriga motor. Karossen, som delades med systemmodellen Wolseley 6/90, var byggd på en separat ram.

Ordföranden har ordet

När detta skrivs är det början av december, rätt kallt och en hel del snö på min breddgrad. Absolut inte läge att köra Riley och säkert helt omöjligt att ens få igång den. I stället får man vänta in ljusare och varmare tider. Själv har jag inte varmgarage, så bilarna får stå orörda.

För en tid sedan damp en försändelse från England ned i postlådan – utan att den hade belagts med moms eller andra avgifter. Det var en efterlängtat publikation och verkligen intressant läsning för en Rileynörd. Det var det nya supplementet till verkstadshandboken som rör dropheadmodellen av Riley RM: Drophead manual section S/Dhd. Supplementet, som utgavs av The Riley RM Club, omfattar 116 sidor och har sammanställts av Gwyn Morris.

Inledningen omfattar en historik, som följs av avsnitt om 1/ chassiet, 2/ karossen, 3/ mekaniken, 4/ inredningen, 5/ suffletten, 6/ elsystemet samt slutligen en lång rad appendix med tabeller och ritningar. I inledningen presenteras modellens utveckling med tidigare (för mig) okända detaljer. Totalt uppgick tillverkningen till 500 exemplar samt 7 prototyper. Ingen av dessa prototyper verkar ha överlevt. Däremot finns det två 1½ liters prototyper (nr. 3 & 4) beva-

rade. Någon serietillverkning blev det däremot aldrig.

Prototyperna hade en mycket smalare kant ovanför vindrutan, men man fann snart att det uppstod vibrationer i torpeden, varför överkanten gjordes bredare för att få bättre stabilitet. Dessa vibrationer var också skälet till att batteriet placerades i en låda under golvet på passagerarsidan, i stället för under motorhuvens nedanför framrutan. Placeringen av batteriet sågs nog som lite opraktisk av vissa ägare, vilka flyttade batteriet till samma plats som på saloonerna. Saloonmodellerna har ventilationsluckor framför framdörrarna, men sådana saknades på dropheadmodellen fram till karosnummer A50255 (högerstyrd) och A50351 (vänsterstyrd). Därefter fanns sådana luckor även på denna modell.

Dropheadmodellen försågs med många förstärkningar och små ändringar jämfört med saloonen för att ge ökad stabilitet. Allt detta behandlas och illustreras med utmärkta färgbilder. Det här är en mycket välproducerad volym som lay-outmässigt ansluter till den ursprungliga verkstadshandboken och utgör intressant läsning även för den som inte äger en drophead.

Erik Hamberg



MHRF: EUs ELV-förordning hot mot fordonshobbyn!

Klassas ditt fordon som skrot kan ägandet fräntas dig – utan ersättning! sammanfattar Jan Tägt på MHRF framtiden om EU-förslaget går igenom.

Motorhistoriska Riksförbundet har mottagit Regeringskansliets remiss på EU-kommissionens förslag om att dagens ELV-direktiv ersätts med en förordning. Förordningen reglerar vad som sker med fordonen, så kallade End-of-Life Vehicles, när de ska skrotas ut.

En definition av historiska fordon gör att många, men inte alla, kan undantas. För de senare och för så kallade youngtimers, andra entusiastfordon och ditt bruksfordon föreslås EUs vägledning, Guideline No 9, som avser gränsöverskridande transporter av fordon att införas i förordningen med bindande verkan. Länsstyrelsernas tillämpning av den vägledningen ställde tidigare till det rejält i Sverige för exportörer och importörer.

Som fordonsägare blir du skyldig att lämna ifrån dig ditt fordon och ska böt-fällas om du inte följer förordningen

eller en anmaning om det från myndighet, sammanfattar Jan Tägt, sakkunnig inom fordon och regelverk på MHRF. Inte nog med att äganderätten fräntas dig, det sker dessutom helt utan ersättning.

Ett skäl till sådan anmaning kan enligt förordningen vara att fordonet vid en bedömning inte anses kunna repareras. Det kan vara allt från en skadad ram, att fälg och däck inte kan ersättas till att dörrarna inte är monterade.

MHRF kämpar mot EU-förslaget

Enligt Jan Tägt är EU-kommissionens förslag ett mycket allvarligt hot mot hela fordonshobbyn och därmed vårt rullande kulturarv.

MHRF kommer naturligtvis att kämpa mot även detta, precis som vi gjort mot alla andra hot sedan 1969, så att vi fortsatt kan köra gårdagens fordon på morgondagens vägar!

Göran Schüsseleder
kommunikatör MHRF



Blandat från redaktören

Ännu ett kabelbyte i rattstången på min RMA. Det tredje - minst. Innerröret har stuckit ut för långt och skavt på kabeln som snurrar varje gång man vridet på ratt. Resultatet till slut i kortslutning. Tutan sätter igång och/eller körriktningsspilarna flaxar ut och in.

Denna gång sitter slutet på innerröret (stator tube) i nivå med spännmuttern som det ska vara för att inte skava.

När man byter kabeln ska rattcentrum tas isär. Anfäktat och anamma vilket pilleri. Som tur är har jag en instruktion på 68 bilder med förklarande text på isärtagning och hopsättning. Säg till om du behöver den.



En gammal vän till mig berättade för många år sedan att motorblocket på hans bil hade spruckit en kall vinternatt. "Glykolen var dyr i år" var hans lakoniska kommentar. Själv har jag just fyllt på ny glykol så jag tror jag klarar den absoluta nollpunkten! Se artikel på sidan 9.



Röret för långt ut. Skaver kabeln. Glöm bort bokstäverna. Jag hittade ingen bättre bild.

Mitt Rileyår 2023 blev kanske 400 km fördelat på tre turer från Vejbystrand till Laholm, Landskrona och Nordsjälland. Alltså inga långturer i år. Det ska jämföras med i fjor då jag körde 2600 km mest tack vare sonens bröllop i Uddevalla och rallyturen i Sydafrika. Den sistnämnda i en lånad Riley. Hur står det till själv med turandet? Berätta gärna.

Har du rätt säkringar i din engelska bil? löd en artikel som publicerats i The Gazette och i Autohistorica. Eftersom det i Rileylitteraturen inte nämns något om säkringar återger jag artikeln här.

Säkringstavlan på en engelsk bil visar att den ska ha 35 ampères säkringar. Men oj! 35 ampere är inte det väldigt kraftiga säkringar?

Jo, med dagens säkringar är det alldeles på tok för mycket. Idag graderar vi nämligen säkringar annorlunda än förr. I det här fallet hade jag rekommenderat 15 ampères säkringar, med dagens mått mätt.

Det finns egentligen två värden på en säkring. Ett lägre värde som anger vilken belastning som säkringen tål kontinuerligt, utan att brinna av. Det andra värdet anger vid vilken belastning som säkringen verkligen brister. Förhållandet är att värdet för kontinuerlig belastning är hälften av det värde då säkringen går.

Förr graderade man säkringar efter det högre värdet, det värde då säkringen

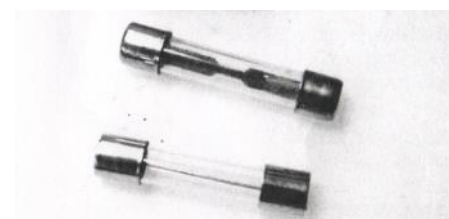
1	35A	HEADLAMPS MAIN BEAM	F	SIDE TAIL PANEL NO PLATE LAMPS-AUTO TRANS IND LAMP	35A	5
2	35A	HEADLAMPS DIP BEAM	U	STOP LAMPS-WIPERS D.L. FLASHERS	35A	6
3	35A	Buzzer ALARM MAP/INT. LAMPS TIME CLOCK CIGAR LIGHTER NO LAMP FLASH	S	HORN RAD FAN RELAYS WASHER-HEATER-CHOKE W/L REV. LAMPS-10/15V REG. FUEL WATER OIL GAUGES BATTERY INDICATOR	35A	7
4	35A	HAZARD WARNING	S			8

Moderna glassäkringar på 15 A ersätter gamla 35 A säkringar.

"går". I det här fallet 35 ampere. Idag graderar man säkringarna efter det värde de tål vid kontinuerlig drift. Så om du köper en 35 ampers säkring med dagens värde, så "går" den vid 70 ampere.

Med en belastning på ditt elsystem med 70 ampere, vilket denna säkring i princip tål under några sekunder skadas eller brinner komponenter i ditt elsystem.

För att visa skillnaden har jag en bild som visar två 30 ampères säkringar. En gammal och en ny intill varandra. Notera skillnaden i tråd-diameter! Detta är tråden som ska brinna av när belastningen blir för stor. Det är alltså säkringstypen med den tunna tråden som vi ska använda i våra klassiska bilar.



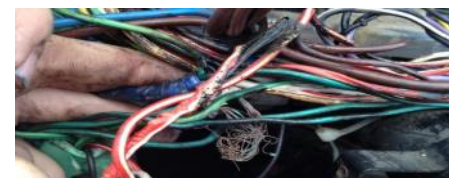
Överst en gammal 30 A säkring och motsvarande nya 15 A vi skall använda på våra klassiker.

Jag vet inte när man gick över till den nya graderingen, men det bör vara i slutet på 70-talet. Under en övergångsperiod förekom det säkringar med båda värdena angivna.

Så här skriver Glen Crawford, RM klubbens el-specialist:

Beroende på din bils ålder så passerar signalhornsströmmen A2-säkringen (ej via tändningsnyckeln) som är mycket mer än 10 Amp. En säkring klassad 10A klarar det ett tag men kommer så småningom att gå. Bättre är 35A, vilket är 17,5A kontinuerligt.

A4-säkringen förser det som kopplats via tändningsnyckeln, såsom stopplyktor, blinkers, torkare och värmare, och vanligtvis tar dessa inte mycket ström ens alla tillsammans. En 25A säkring är OK (12,5A kontinuerlig) men du kanske vill standardisera på samma värde för båda, så att du bara behöver ha en reservsäkring (15 A kontinuerligt). Vid ett kortslutningsfel kommer strömmen snabbt att brytas vilken säkring du än väljer, och det är vad du vill.



Riley Pathfinder 70 år

Pathfindern blev ingen försäljningssuccé och tillverkningen upphörde i januari 1957, efter 5 536 exemplar. Med den försvann även Rileys traditionella motor och därmed degraderades Riley till ännu ett märke bland alla andra i BMC:s omfattande katalog.

Historien om Pathfinder har sitt ursprung i de besvärliga tiderna mellan 1935 och 1937 när Victor Riley i hemlighet gav Harry Rush i uppgift att ta fram en 2½ liters bil med topphastighet på 100 miles i timmen som kunde bräda all konkurrens. Rushs svar på detta blev den berömda Big Four motorn med överväxel, nytt chassi och karosser. Det hade säkert blivit en framgång om inte företaget gått i konkurs innan modellen fått en chans.

Som sagt... hösten 1949 fick Gerald Palmer en kort instruktion av Nuffields ledning "vi behöver en ny stor Riley och den ska ha flera av den gamla Rileys komponenter" (separat chassi, hypoid bakaxel och Rileys 2½ litersmotor). Halvvägs igenom utvecklingen av bilen ändrade ledningen sig till att den nya Rileyn skulle ha likheter med den nya stora Wolseley som också skulle tas fram. Och den skulle visas på London Motor Show i oktober 1953...

Det sägs att när Lord Nuffield såg prototypen byggas insisterade han på att det skulle finnas ett kylarlock som på RM bilarna. Man undrar om han visste att det var en attrapp.

Den 5 oktober 1953 hade man fått ihop en vagn, RLY 999, som ställdes ut på London Motor Show. Den var långt ifrån färdig. Två bilar till monterades fram till slutet av året. Därefter skickades ett fåtal demonstrationsbilar till generalagenter i Europa, bland annat till Stockholm. Produktionen gick långsamt, 2-3 bilar per vecka i början av 1954. Efter några månader var man uppe i 10-12 bilar i veckan och i juni 1954 hade man totalt tillverkat 200 bilar. Under den här tiden försökte man lösa problemen med bilen: karosserna som passade dåligt på chassierna och läckte in vatten, panhardstag (krängningsdämpare) som släppte, clutch judder (dvs ryckningar när man släpper kopplingen), dåliga bromsar pga undermålig servo för att nämna några.

Pathfindern ställdes ut igen på London Motor Show 20 oktober 1954. Då var en del tillkortakommanden övervunna men andra fanns kvar under Pathfin-



terns korta liv. Bromsproblemen blev aldrig helt lösta och berodde på brister med servon från firma Clayton i Lincoln.

Det gjordes närmare 200 ändringar på Pathfindern, de flesta små, i hopp om att få den bra. På fyra år fick den tre olika bakaxlar, 2 växellådor, 3 däckstorlekar, 3 chassin, 2 kopplingssystem, 4 växellådor och 3 instrumentbrädor.

Den allra första Pathfindern (med chassi nr 501) rullade av monteringsbandet den 5:e oktober 1953. Den sista (chassi nr 5652) den 12:e februari 1957. Antal tillverkade:

1953	4
1954	899
1955	2.718
1956	1.504
1957	49

Pathfindern hade golvväxelspak på förarens utsida. Gerald Palmer har sagt att det berodde på att Nuffields ledning ville att man kunde sitta tre på framsoffan samtidigt som man inte ville ha den olyckliga rattväxeln som fanns hos Roadstern innan den togs bort. Palmer ansåg växelplaceringen en sportig lösning värdig en Riley. Rolls Royce och Bentley hade denna på sina manuellt växlade bilar fram till 50-talet. För många Pathfinder-förare kändes det ovanligt. Man skrapade lätt knogarna mot fönsterverven och det fanns för lite plats för att vara säkra på att man hade i ettan i stället för backen och tvärtom.

Bilen kunde fås med soffa eller två separata stolar fram. Pathfindern hade pilar

som körriktningsvisare men mot slutet av produktionen kunde man få blinkers.

Lite märklig design var den stora runda högtalaren oavsett om man hade radio eller inte. Den såg ut som om den var gjord för att matcha instrumenten men lyckades inte med det.

Hösten 1955 var en kritisk tid för Pathfindern av två skäl. Det första var introduktionen av en helt ny Jaguar 2.4 saloon till £1.270 på Earls Court Motor Show. Den distanserade Rileyn (£1.240) i köregenskaper, prestanda och utseende. Det andra var att Gerald Palmer fick sparken och fick inte längre möjligheten att överse utvecklingen av Rileyn med bland annat en 6-cylindrig motor med dubbla kamaxlar. Tillverkningen av den gamla Rileymotorn upphörde och när alla i lager hade använts bröts den sista länken till det gamla Rileyföretaget.

Red

Källor:

James Taylor, Riley RM-series
John Price Williams, The Legendary RMs
David Rowlands, The Riley RMH Pathfinder
Se även:

Rileybladet 2006 - 1, 2, 3, 4
Rileybladet 2007 - 1



Tidig prototyp med delad vindruta

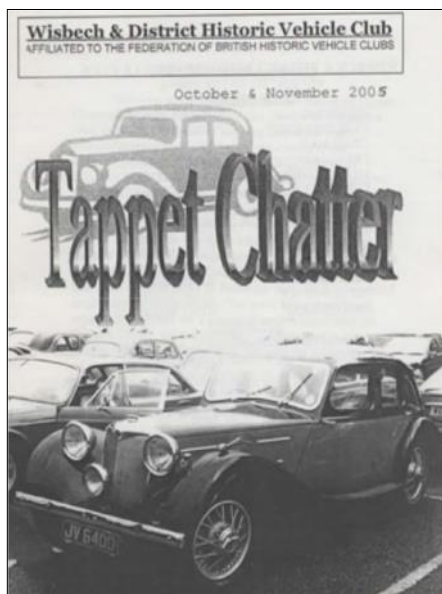
Ett Big Four öde

När jag läste tidigare nummer av Tappet Chatter upptäckte jag på omslaget till okt/nov 2005 en förkrigs-Riley som hade orsakat viss uppståndelse vid ett mötet det året. I vidhängande artikel nämndes att den hade en längre motorhuv, större bromsar och en hastighetsmätare på 100 mph jämfört med de vanliga 1½ liters Rileys för perioden. Mot slutet av eftermiddagen dök ägaren upp och sa att det var en 2½ liters modell, en mycket sällsynt bil. Artikeln slutade med frågan om några klubbmedlemmar hade information om dessa stora Rileys före kriget. Det hade jag... som äger en.

Bilen är en Riley Big Four Kestrel, känd som Blue Streak för den hade en målad blå blyxt på den kromade diamanten på motorhuvens sidopaneler. Modellen introducerades i juli 1937. Blue Streak-namnet togs bort 1938. Bilens chassinummer är 38 KX 1058, alltså den 58:e Big Four som gjordes. Den registrerades den 23 november 1937.

Ett nytt chassi hade ritats av Stanley Riley för den slutliga versionen av V8:an och var baserad på de tidigare bredspåriga 12/4 och 15/6 chassierna. Detta nya chassi kunde med små ändringar anpassas till 16 hk Big Four. De främre tvärbalkarna var bara 3½ tum längre än den bredspåriga 12/4, vid 9'8". Inbyggda domkrafter, manövrerades av ett handtag som förvarades inne i bilen.

Motorn var ny, en långslagig 4-cylindrig (80,5 x 120 mm, 2443 cc) med 16,07 hk. Mycket viktigt för skattesatserna vid den här tiden. Den hade en s.k. Hi-Charge topp och en Zenith fallförgasare. Det gav bilen 85bhp.



Växellådan var 3-växlad med frihjul och överväxel på 2:an och 3:an styrd av en planetväxel via gaspedalen och gav en extra 22 mph per 1 000 varv i 3:ans överväxel. En lugn gång för tiden. Den var känd som Borg Warner-växellådan. 100 mph uppnåddes på både Brooklands och på Autobahn. Det var verkligen en mycket snabb bil för sin tid.

Historien om Big Four är en del av Rileys ekonomiska bekymmer på 1930-talet när företaget gick mot konkurs och ett övertagandet av Nuffield i början av 1938. De sista Big Four färdigställdes i augusti det året. Man tror att 314 chassin tillverkades, varav 120 som Kestrel. Sålunda en mycket sällsynt bil.

Motorn fortsatte att användas efter kri-

get med dubbla SU-förgasare i 2½-liters RMB, RMF, och Pathfinder, där den med den tillgängliga utväxlingen blev en garanterad 100 mph-bil. Motorn användes även i Healeys, både saloonerna och den öppna Silverstone-modellen.

Åter till historien om JV 6400. Detta blev en "berömd" bil efter att ha varit stjärnan i en film från 1949 om en bilse-mester på Irland. Dess ägare var välkänt inom The Riley Register, men när han dog var det bara "special byggare" som visade intresse för bilen. Den köptes tack och lov av en medlem i vår klubb, Wisbech & District Historical Vehicle Club. Den nya ägaren satte igång att få den att fungera igen. Även om den var utmärkt mekaniskt så var det var tydlig-en plåtbitar, popnitar och fyllmedel överallt. Ägaren lyckades få den körbar till Riley Register Rally 2001, där jag fotograferade den.

Bilen såldes sedan vidare för fortsatt renovering. Den fick ett nytt golv i galvaniserat stål, en del trä byttes ut och skärmarna och fotbrädorna renoverades. Mekaniskt var det fortfarande väldigt bra med förmodligen den bästa överväxellådan som gick att få. Så såg den ut 2005.

Men sedan såldes den vidare till en entusiast i Tyskland. Jansen Carrosserie-bouw i Holland fick i uppdrag att bygga en special av den, och förstörde därmed originalbilen. Det sägs att den tyska kunden fortfarande försöker göra sig av med den. Vilken skam. Ett snyggt och värdigt exemplar, mekaniskt och struk-turellt sunt och komplett, offrat för kär-leken till en Special och den snabba förtjänstens altare.

Ägaren till JV 2005 när den sågs på vårt klubbmöte 2001 äger idag den enda Big Four Lynx (4-dörrars cabriolet tourer) som någonsin tillverkats (se Rileybladet 4/2021 sista sidan).

Red Meaden
medlem i SRR



Monte Carlo Challenge 1991



Det hela började när min gode vän Rod Jolley frågade om jag kunde skaffa 19" vinterdäck. Han skulle rallyutrusta Nick Johns bil – Alvis Speed 25 av 1938 års modell – för "The Monte Carlo Challenge". Efter gediget arbete tvingades jag meddela Rod att 18" däck var de bästa jag kunde åstadkomma, vilka ratades då nya fälgar skulle krävas och bilens hastighet skulle sänkas.

Under däcksökandet hade idén gradvis smugit sig på mig. Vad krävdes?

- Bil - ja
Alvis Speed 20/25 med historia i clubrace, bl.a. Silverstone
- FIA-handlingar - ja
- Förarlicens - ja
- Starttillstånd - går väl att ordna
- Utrustning - hinns väl med
- Codriver. Ringer gode vännen Paul i England som ställer upp



Alltså, in med anmälan (start från Oslo) och starta förberedelser. Läser reglementet: halogenlampor = straffpoäng, växelströmgenerator = straffpoäng. OK, det köper vi för att få ordentligt ljus under långa nätter. P80 lamporna får nya H4-insatser och passlampor byts till Hella fjärrljus.

Växelströmgeneratorn vill jag ha framför fläktremmen varför den skall gå "baklänges" i förhållande till vanliga. Det krävs några dagars sökande men löser sig med en 65 amperes Lucas (vad annars). Nya däck uppskäres till snö-mönster av egen design. O.S.V. från december till mitten av februari då fredag kväll slutar 00.00 och lördag morgon börjar 05.00 inför start mot Oslo kl. 10.

Nyttillverkade kylargardinen får motorn att koka efter 10 km. Rullar upp hälften varefter temperaturen håller sig på 70 grader. På Fornebu flygplats, Oslo, kl. 13.30 för att hämta codriver Paul, som anländer något försenad p.g.a. IRA-attentat mot 10 Downing Street. Söndagen innehåller besiktning, cocktailparty med Konglig Norsk Automobilklub samt vägmarkering på våra 9 kartor. Då börjar vi förstå att 3.000 km är ganska långt.



Officiell start från Akershus slott. Slottet har en mörk historia från andra världskriget när det användes som fängelse av nazisterna. Blöt snö och enkel sträcka till Göteborg och färjan till Danmark.

På sträckan finns en passeringskontroll vid SAAB-muséet i Trollhättan. Vi möts av Erik Carlsson, den berömda rallyföraren från 60-talet. Här i sällskap med min co-driver Paul.

Efter överfarten med färja lämnar vi Fredrikshavn, Danmark kl. 20.20 måndag. Vi fattar nu hur långt det är till slutet på första sträckan. Incheckning är tisdag kl. 20.10 i Baden-Baden, Tyskland. Navigationen är enkel – genom Danmark och därefter på autobahn i Tyskland. Vi tvingas till ett avbrott när

vi möter en oväntad snöstorm före tyska gränsen. Därefter fortsätter vi med stadiga 110 kmh. Bra gjort Alvis. Efter 36 timmars körning bestämmer vi att ta straffpoäng för tidig incheckning (kl. 19.37) Öl och säng är himmelskt.

Onsdag är inte ansträngande – start från Baden-Baden kl. 08.52 check in i Aix-les-Bains kl. 20.28. Lite snö i luften men det upphör snart. Efter någon mil på autobahn bär det upp i bergen. Slingrande vägar med snö och is. Det egenskapade däcksmönstret är utmärkt – en hårnålskurva upp tar vi med lite utställ men full kontroll. Men hårnål nedåt – och där är en Bentley tvärs över vägen. Pulsen går upp till nära 200! På bergsidan är det en liten lucka, på dalsidan ett fall på 300 meter! Med krampartat grepp på ratten tar vi oss förbi!! Det tar en halvtimme innan kallsvetten har torakat.

För oss är resten av dagen händelselös men en Citroen B11 kör av vägen och landar på taket. Inga allvarliga personskador. Händelselös är inte helt sant eftersom vi hamnar i en vägkorsning där namnen på skyltarna inte stämmer med vår roadbook. Jag hittar en fransman och tar fram kartan, pekar nånstans och frågar "Ici ???". Det fungerar och blir visade var vi är och kan tas oss till ruten. Genom hård körning tar vi tillbaka de 30 minuter vi förlorat innan vi checkar in på hotellet i Aix-les-Bains.

Sista etappen startar torsdag morgon för målet Monte Carlo fredag morgon kl. 10.22. Det är fortfarande samma miljö av alpvägar, nu i solsken över snö och is.





Den lokala polisen klagar över att vägar-
na används till racing. Några av förarna
satsar för hårt – som en engelsman i en
Jaguar Mark II. Han kör ut i snön i en
kurva. Vi och ett skottskt lag i kiltar och
knästrumpor skottar snö och skjuter på
tills bilen är tillbaka på vägen. Inför den
näst sista tidskontrollen är vi tidiga.
Klockan är 04.00 och på fotstegen till
Alvisen dukar vi upp en tidig frukost:
smörgåsar från Norge, Danmark, Tysk-
land och Frankrike, ljummet kaffe och
löskokta ägg från Norge. Hur som helst
blev det väl mottaget av våra medtävlare
och stämningen var hög. Det väckte
infödningarna som inte kom i samma
goda stämning som vi.

När vi, exakt 10.22, anländer till mål-
rampen i Monte Carlos hamn är till-
fredsställelsen stor. Inte ens trötta kän-
ner vi oss när placeringen är tvåa i för-
krigsklassen av "The toughest winter
classic rally". En erfarenhet och ett
äventyr tack vare co-driver Paul Holdsworth och en enastående bil - "Alvis the
best car ever built in the UK". Citat från
författaren John le Carré.

*Håkan Sandberg, Åmål
f.d. flerfaldig Rileyägare
medlem i SRR*



*Alvis-uppställningen utanför kasinot
Håkan Sandberg, Nick John, Rod Jolley, Paul Holdsworth*



Warwick Healey i Sverige (med 2½ liter Rileymotor)

Abbotten

Sommaren 1954 hade operasångaren Åke Collett sjungit 700 föreställningar av musikalen South Pacific runt om i Australien och Nya Zeeland. Det hade tagit två år. Pjäsen handlar om en amerikansk sjuksköterska stationerad på en amerikansk flottbas på en ö i södra Stilla havet under andra världskriget. Hon blir kär i en utvandrad fransk plantageägare. Åke hade den manliga huvudrollen som den franske plantageägaren Emile de Becque.

Med sin nya fästmö Ethel från Brisbane flög Åke därefter till London. Det första de gjorde var att gifta sig. Det andra var att köpa en Healey Abbott med vilken de gjorde en resa på kontinenten. På hösten 1954 kom de med bilen till Sverige. Healeyn inregistrerades den 14 december som A 60948.

Om detta skriver Åke Collett i sin lilla memoarbok från 1975, "Mina samlade verk - ett sångaröde".

Resten av Abbottens historia såvitt red har listat ut finns bara i form av registreringarna som slutar i ett stort frågetecken 1968. Sald till okänd...

Ellioten

Om hur Arne Hemmingsson kom över sin Healey Elliott känner red inte till men han körde både Monte Carlo rallyn och Midnattssolsrally 1950 och 1951 med den. I Midnattssolsrallyt 1950 vann han sin klass för bilar över 2000 cc. 1951 fick han en 13:e placering. Arne fullföljde ingen av de två starterna i Monte Carlo rallyt.

Efter 1957 har bilen ej varit registrerad och därför svår att följa. Under perioden 1962-65 cirkulerade Elliottens rund bland olika personer i Umeåtrakten.

Vidare till Södertälje 1966 och sedan till Stockholm i november 1966 med två ägare. Slutligen hamnade den troligen på skroten 1969 där Lars Rivert räddade den 1970. Han renoverade under 70-talet chassiet och karossen togs isär för att byta allt dåligt trä. Även topplock, startmotor, generator m.m. fixade Rivert till.

1984 köptes den av Gunnar Berger och slutligen av vår medlem Anders Fredén.

Källa för Elliottens
Austin Healey Enthusiast nr 147, December 2017.

En serie på fyra artiklar om Healey finns i Rileybladet 2018-2019.



Abbotten 1958, då ägd av Sten Häll i Mariehäll.
Känner någon igen byggnaden i bakgrunden?

Healey Abbott 1954 Chassi nr F 3085

551214 Reg A 60948, Stockholms stad
551214 Operasångare Åke Collett, Stockholm
570827 Reg X 45330, Gävleborgs län
570827 Reparatören Tore Nilsson, Bollnäs
571122 Reg A43956, Stockholms stad
571122 Chaufför Sten Hägg, Mariehäll
571227 Reg B 66254, Stockholms län
580121 Reg B 65754, Stockholms län
571227 Södertälje Bil & Traktor AB
600910 Silversmed Åke Bergman, Rönninge
600912 Reg AA 64155, Stockholms stad
600912 Designer Åke Bergman, Rönninge
610720 Murare Bernt Andersson, Älvsjö
640608 Inkom en anmälan från Andersson att han sålt bilen hösten 1961 till en ej angiven person.
640608 Anmälan återsänd för komplettering med namn och adress på köparen.
640615 Återkom skrivelsen med uppgift att han sålt bilen till okänd. Anmälan styrkt av två personer.
640615 Till T.p.
640615 Åter från Tp. Ej rapp. a. a.
680126 Avregistrerad

Healey Elliott 1948 Chassi nr A 1558

480915 Reg A 31211, Stockholms stad
480915 Direktör Arne Hemmingsson, Stockholm
501023 A.B. Hemi
500920 Överförd till BF
510613 Återreg.
520117 Överförd till BRR
521209 Återregistrerad
531123 Överförd till BRR
521209 Ingenjör Åke Strid, Stockholm
570131 Avförd ur bilreservregistret

Arne Hemmingsson (Östgöta Plast) E reg
Karl Gerard Johansson, Lögdeå
Lars Rivert
Gunnar Berger
Umeå
Stockholm
Anders Fredén, Bromma



Kylarvättskor till våra Veteranbilar!

Idag är det inte helt lätt när det gäller kylarvättskor på marknaden. Vad ska man välja till våra klassiska bilar?

Första frågan är behöver jag ha glykol i mitt kylsystem – jag kör ju bara på sommaren och dessutom får jag fylla på systemet ofta?

Svaret är ja, man ska alltid ha glykol i systemet, även om bilen står i varmgarage hela vintern.

Anledningen är att hela kylar- och motorsystemet annars korroderar/ärgar. Mellan aluminium och gjutjärn bildas galvaniska strömmar som ökar korrosionen. Enda skälet till att avvakta, är när man har haft isär systemet/motorn och man vill köra några mil för att se att allt är tätt.

Vilken sorts glykol ska jag då välja? På marknaden finns ett flertal olika sorter. På senare år har det kommit nya "long life"-vätskor som gör att man inte behöver byta mer än vart femte år. Men....: I våra äldre motorsystem finns oftast gjutjärn (motorn), aluminium (slanganslutningar), mässing, koppar och lödmaterial (kylarna) samt gummi (slangarna). De nya long life vätskorna ger utmärkt skydd för aluminium och gjutjärn, men de angriper de material som finns i våra kylare, samt i vissa fall även gummislangar och packningar.

Om vi ska bli lite tekniska: De nya vätskorna baseras på Organic Acid Technology (OAT), organiska syror. Det är dessa syror som angriper delar av våra bilar. Färgerna på vätskan är vanligtvis röd eller orange.

Inorganic Acid Technology (IAT), icke organiska syror, är den teknik vi ska använda. Det är vad vi vanligtvis kallar för Etylen- och propylenglykol. Etylenglykolen är den vanligaste och bästa,

men den är giftig för människor och djur. Har man husdjur ska man vara noga med att torka upp eller spola bort allt spill. Etylenglykolen som smakar sött kan lura djuren att slicka i sig vätskan och sen förgifta dem. Man ska även vara försiktig för sin egen del. Propylenglykol är inte lika giftig och därför är den vanlig inom bl.a. skogsbruket.

Hur hittar jag rätt glykol?

Tre stora leverantörer är Granngården, Lantmännen Maskin eller Mekonomen.

I Granngårdens/Lantmännens sortiment heter etylenglykolen Agrol Kylarvättska Classic, eller Kylarvättska Super.

Mekonomen har inte en ren etylenglykol utan en hybrid med viss tillsats av organiska syror som vi ju egentligen inte vill ha i våra system. Hos Mekonomen heter deras hybridrekommendation för klassiska bilar Promeister Premiumglykol.

Etylenglykol finns även på ett flertal andra ställen under olika produktnamn. Min lilla efterforskning visar att det även med "klassiska" glykoler ofta inte längre är ren etylenglykol utan hybrider.

Granngårdens/Lantmännens klassiska glykol verkar var den mest rena etylenglykolen hos våra vanligaste butiker.

Blanda 40-50% glykol. Vill man vara riktigt noga kan man även använda avjoniserat vatten (batterivatten). Då minskar man risken för beläggningar ytterligare. Det är en fördel framför allt om man har hårt eller kalkhaltigt vatten. Avjoniserat vatten finns på 25 liters dunkar och kostar knappt 200 kronor hos Granngården, men hos Swedol är den av någon anledning dubbelt så dyr. Det är dock en ganska billig investering och en dunk räcker i ett par år.



*Granngårdens klassiska glykol
Kylsystemet rymmer 7,4 liter på reds
1½:a så det blev att hålla i en hel 4
liters dunk. Resten vatten.*

Om man har möjlighet, ha alltid en liten dunk färdigblandad kylarvättska med i bilen. Då slipper man komplettera med mer glykol efteråt i de fall man behöver fylla på under färd.

Byt kylarvättska vartannat år. Nackdelen med den klassiska glykolen är att den tappar sin korrosionsskyddande verkan efter några år. Passa då på att spola igenom kylsystemet. Glöm inte att även ta bort pluggen på motorblocket. I botten där brukar det samlas mycket gucka och skräp som behöver spolas ut.

David Henrysson
Svenska Alvisregistret



Vår medlem Kurt Kramer gjorde sig av med sina bilar för ett par år sedan. Nu går hans Riley (ex Christer Glenning) till försäljning på <https://www.carandclassic.com/l/C1650420>



Glennings Garage ur Trafikmagasinet.

Paris-Amsterdam-Paris 1898 — del 1

Paris-Amsterdam-Paris 1898 var den första tävlingen som gick över nationsgränser. Förutom svårigheterna att köra tidiga bilar på dåliga vägar stod organisatörerna inför byråkratiska utmaningar från de fyra involverade länderna.

Automobile Club de France (ACF) anordnade vägtävlingar sedan 1895. Efter att klubben grundats 1894, kördes Paris – Bordeaux t&r 1894 följt av många andra tävlingar ofta med Paris som startpunkt; till Marseilles 1896, till Dieppe och Trouville 1897 och återigen till Bordeaux (maj 1898).

Men vid slutet av 1897 sökte ACF nya utmaningar för sina landsvägstävlingar. Första tanken var att köra så långt som till Wien och även St Petersburg men planer på det senare alternativet övergavs pga de långa avstånden och svåra organisatoriska utmaningar. Även Wien ströks eftersom staden beslöt att de inte önskade vara ett andraval. M.W. Aertnys, Nederländernas första bilimportör



Etienne Giraud i en Bollée "Torpilleur" (torped) förföljs av Fernand Charron i en Panhard & Levassor. Charron vinner tävlingen och Giraud slutar trea. Konstnären Frederick Gordon Crosby gjorde teckningen (se Rileybladet 1/2022).

lyckades övertala ACF att välja Amsterdam som destination. Även om sträckan

(1485 km) var kortare än ett race Paris-Marseilles t&r så skulle turen gå genom inte mindre än fyra länder: Frankrike, Belgien, Nederländerna och Luxemburg. Nederländerna med sitt platta landskap och välhållna landsvägar var perfekt för att demonstrera bilen som var relativt okänd där.

Bilismen 1898

Bilindustrin och bilismen i Frankrike var på god väg 1898. Vid slutet av 1898 fanns ca 1700 bilar på de franska vägarna, ca 300 av dessa i Paris. Och antalet ökade stadigt. Frankrike var centrum för bilismen i världen. Även om lastbilar och bussar ställdes ut på Frankrikes första motormässa 15 juni till 3 juli 1898 var majoriteten av de 243 fordonen på utställningen mindre bilar för privat bruk. Inte mindre än 140.000 besökte utställningen.

För att få köra en bil i departementet (kommunen) Seine där Paris ligger behövde man ett *permis de libre circulation*. Detta bestod av ett *certificat de réception* som bekräftade bilens tekniska tillförlitlighet och ett *certificat de capacité* om förarens förarkunskaper. För detta måste man göra ett prov för Monsieur Bochet, en parisisk ingenjör från departementet, en man som skulle spela en avgörande roll i samband med starten av rallyt till Amsterdam. Under 1898 ökade antalet ansökningar för tillstånd till den grad att Monsieur Bochet behövde hjälp. Man anställde ingenjör Walckenaer som också han skulle involveras i start-dramat. Pga det ökade antalet ansökningar verkade det som *certificat de réception* (enligt lag från 1893) förbi-



Fernand Charron i en Panhard & Levassor

sågs i samband med tävlingen och endast förarkunskaperna kollades.

Automobilen var så gott som okänd i Nederländerna 1898. När Aertnijs föreslog Amsterdam fanns det ca 10 bilägare i landet och vid tidpunkten för tävlingen färre än 20 och ännu ingen biltillverkning. Däremot hade regeringen den 20 februari 1898 beaktat motoriserade fordon och Nederländerna blev det första landet i världen där det behövdes licens för att köra på landets vägar och dessutom en registreringsskylt. Kort före tävlingen publicerades en lista på 10 villkor som bil och förare måste uppfylla för att köra på landsvägarna. Dessa vägar var i stort sett bra och hade en belagd bredd på mer än fyra meter. Nederlandsche Automobil Club (NAC) grundades av Aertnijs den 3 juli 1898, bara dagar innan tävlingen.

Bilismen i Belgien låg klart före den nederländska. Början till en bilindustri fanns redan före 1898 (med Vincke och Dasse, båda från 1894). Automobile Club de Belgique (ACB) grundades 1896. Registrering av bilar började först år 1900 men året innan beräknades antalet bilar och motorcyklar till 500. Belgien låg alltså närmare Frankrike även i detta avseende.

Inte mycket var känt om bilismen i Luxemburg förutom att en bil av märket Benz importerades 1895 av ingenjör Paul Wurth.

Förberedelser

Fram till strax före starten verkade allt gå planerligt. Ingen byråkrati, deltagarna skulle få temporära tillstånd av Monsieur Bochet. Före start skulle alla fordon plomberas av tullskäl. En grupp



Léonce Girardot i en Panhard kom tvåa i tävlingen

tullare skulle kontrollera plomberingen i Longwy vid belgiska gränsen vid återkomsten till Frankrike. Eftersom det inte var tillåtet att köra över 20 km/tim i departementet Seine-et Oise bestämde sig ACF att flytta den officiella starten från Port Maillot till Champigny-sur-Marne i departementet Val-de-Marne. Det planerade målet vid återkomsten var Versailles i distriktet Seine-et-Oise.

De tävlande delades in i två grupper, Catégorie vitesses (tävlingsförarna) och Catégorie Touristes (de som deltog utom tävlan). Tävlingssträckan var indelad i sex etapper för tävlingsförarna och tio etapper för de andra (amatörerna). En vilodag var planerad i Amsterdam där de deltagande fordonen kunde beskådas av allmänheten. Samtidigt bildades flera kommittéer. Först etablerades staden Nijmegens mottagningskommitté, av

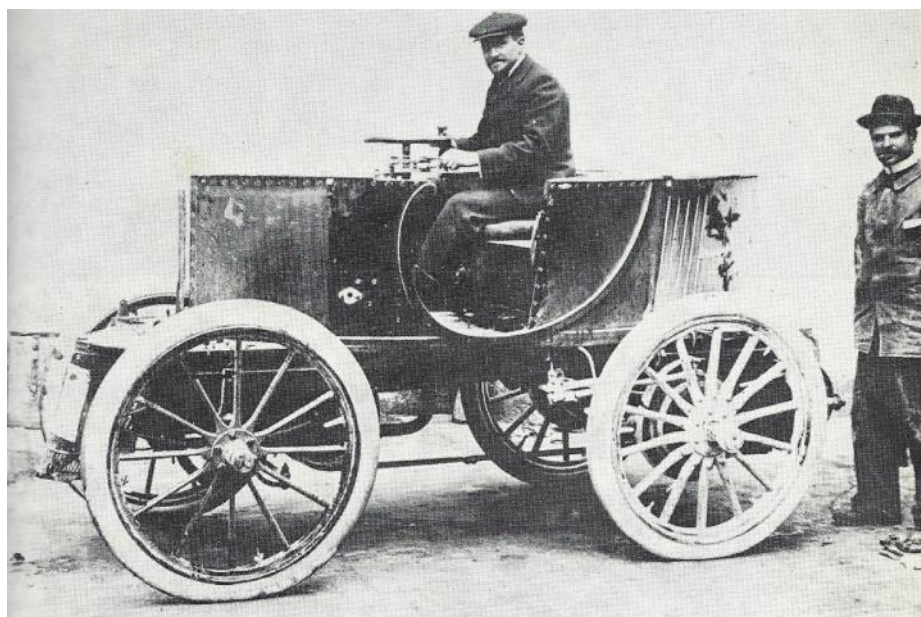
Aertnijs själv. Sedan tillsattes en mottagningskommitté för Amsterdam och en nationell arbetsgrupp. Officiellt tillstånd och samverkan med myndigheterna var naturligtvis viktigt. Vägskatt, tillstånd att köra på riksvägar och maxhastigheten på 20 km/tim var problem som måste lösas. Allt löstes i sista stund förutsatt att bilarna kunde bromsas till stopp på tio meter. Tillstånden åtföljdes av varningsskyltar om framförande bilar som sattes upp längs körsträckorna.

ACB i Belgien hade sin egen lista med förberedelser. Det handlade främst om tidtagning vid ankomst till och avfärd från etappdepåerna. Troligtvis fick de lokala klubbarna sköta detta. Automobile Club Liégeois grundades 1898 och Automobile Club de Charleroi följde strax efter.

Det land som det rådde mest osäkerhet kring var Luxemburg. Det är inte känt hur kontakterna kom till och inte mycket var känt om tävlingsvägen. Tidskriften La France Automobile rapporterade den 2 juli att man inte väntade sig några problem, främst för att totala sträckan i Luxemburg bara var 50 km.

Fortsättning följer med ruten, deltagarna, tävlingen dag för dag och resultaten

Ur tidskriften The Automobile, juli 2023
Paris Amsterdam Paris av Ariejan Bos och Nick Jonckheere



Etienne Giraud i en Bollée "Torpilleur"

Red översatte

Pusselbilder av David Maclean



När jag var i en tidningsaffär nyligen fångades min uppmärksamhet av illustrationerna på framsidan av några pussellådor. Den ena, kallad "Nights in Chicago", var en typisk amerikansk 1950-talsvy med färgglada bilar framför Chicago Theatre där Frank Sinatra medverkar live. Mitt i allt det amerikanska syns en röd Riley RM som dessutom verkade vara högerstyrd.

Konstnären heter David Maclean. När jag letade upp honom på nätet hittade jag fler exempel på hans verk, varav ytterligare amerikanska vyer med RM Rileys. Nyfiken på hans val av bilar kontaktade jag David och han var vänlig nog att svara.

Det var en liten besvikelse att höra att han inte har någon speciell koppling till Riley. I sitt sökande efter lämpliga fordon till sina bilder lockades han av utseendet på Riley.

David Maclean bor i Kelowna, British Columbia. Han började som traditionell konstnär (med penslar och staffli) men övergick till digital konst för ca 15 år sedan. Digital konst var nytt för honom och det tog ungefär ett år att överföra sitt speciella bildspråk till den nya tekniken.

Pusselbilderna med Riley är:

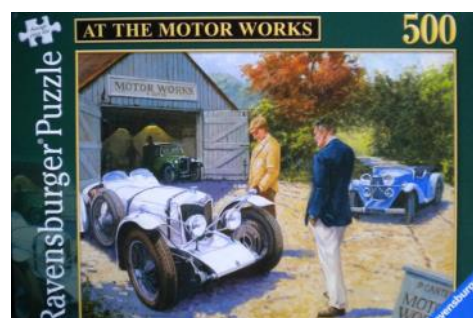
- Nights in Chicago: röd/svarta skärmar
- San Francisco Trolley: grön/svarta skärmar, vänsterstyrd, vita däcksidor. Finns även med röd Riley.
- Seaside Hideaway: röd/svarta skärmar

Kolla gärna David Macleans hemsida
<https://artofdavidm.com>

Ian Whitehouse
 från artikel i R.Memoranda, juli 2023

Ett pussel med en vit förkrigsriley visades i Rileybladet 4/2010.

Red

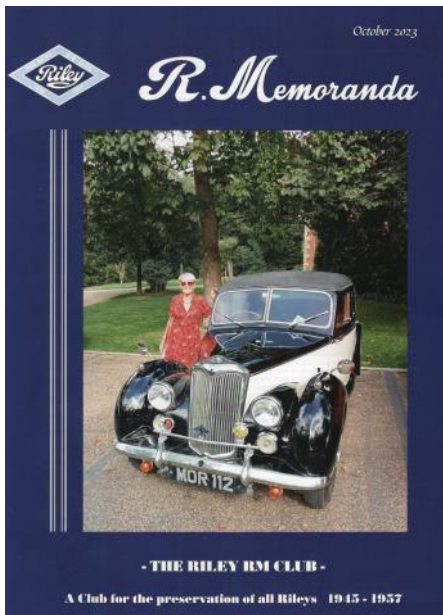


Från Värmland till Värmdö



Denna RMA var till salu i förra numret av Rileybladet. Nu är den såld till Mats Höwing på Värmdö. De äldsta kända foton av bilen togs av red i mars 1995 i kontor Edla Perssons lada i Mörap, där den stått i över 30 år. Den tredje bilden visar bilen i Kristinehamn den 25 september, i väntan på transport till Värmdö. Där väntar en renovering som lär blir Mats främsta fritidssysselsättning några år framöver. Mannen med näsduken heter Dan och är säljarens make.

Andra Rileyblad



R. Memoranda October 2023

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: 1954 RME 22680

Artiklar i urval

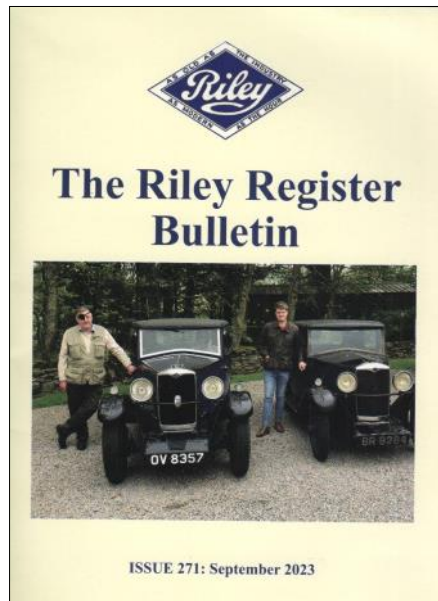
41 nya medlemmar (varav en i Danmark)
 Om att beställa delar on-line
 Fitting a halfshaft on an RMD
 Om hur klubben ska agera vid medlemmars sjukdom eller dödsfall
 Why does my trafficator switch turn with my steering wheel?
 From the Internet Forum: New windscreen assembly / Torsion bar bush removal / Clutch friction plate life / RME cooland flow / Opening windscreen / Starter motor / Head lining
 Fitting Power steering to an RMF
 Halfshaft myths

Forthcoming events

Australian National Rally 2024, Queensland, 13-19 May
 National Rally 2024, North Wales 12-14 July
 Welsh Weekend 2024, 19-21 April, Anglesey

Advertisements

RMC 50, perfect running order, £45000
 RMF 53, very good, £8000
 RMA 47, Good running order, owner unwell, £8000
 RMD 50, unrestored but running, £11000
 RME 53, reluctant sale, £2000
 RME 52, in good condition, £10500
 RME 54, reluctant sale, £13000
 RME 54, US\$ 23000 (£17500) fob New Jersey
 RME 54, one owner since new, £9750



The Riley Register Bulletin Sept 2023, Issue 271

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: Bulletin editor and Alister Kyle

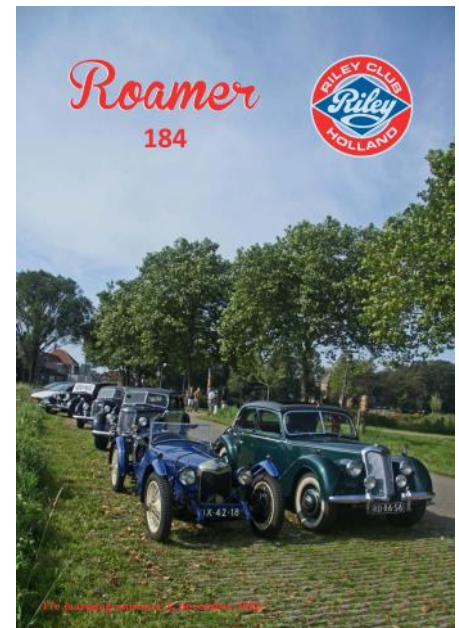
Artiklar i urval

Cars I have owned—Capt K Radford, India Command
 Six go to Wales

The Riley Twenty-Four
 AT166 Dynamo Repair Notes
 Bilden ovan: En Brooklands Six kör igenom Comber utanför Belfast 1933.



Edgar Maclure in a Brooklands Six speeding towards the butcher's shop right hand corner in Comber with Tim Birkin on his tail in the 2.3 litre Alfa Romeo.



RCS Newsletter 4 / 2023

Muttenz, im Dezember 2023



Riley Nine Duo

Riley Restorer

A magazine for Riley restoration enthusiasts in Australasia Inc
 December 2023 and January 2024 www.riley-restorer.com

Editorial

Some things just seem to fall together without much effort and others are things you struggle to complete as you will see in the final of the old Riley magazine in the second article.

The Riley Restorer club has its Christmas lunch this Sunday and with every member now published but some particularly in SA, WA and NZ thought it better to write. The ARS will take place with the monthly February meeting. Expect to be asked for your votes for 2024.

Index members. The date of the meeting will be in the minutes of the December meeting.

There will be no magazine in January.

Whenever you see us visit you a very happy Riley Christmas. In the meantime there is something of a rush to get the club's Christmas cards. You can enjoy the completion of projects over the Christmas period. May 2024 be a good restorative year for you, your family and your Riley.

Our new spare parts are expanding in variety and price may be purchased by contacting the secretary who will do his best to assist. Please inform the secretary. Ask about our second hand parts.

The Editor appreciates receiving articles by the 21st of the month.

Position	Name	Email	Telephone
President	Alister Kyle	alister.kyle@riley-restorer.com	0845 371 204
President	James Shepherd	shepherd.james@riley-restorer.com	0845 371 204
Secretary	Philip Wright	philip.wright@riley-restorer.com	0845 371 204
Editor	Michael Wright	michael.wright@riley-restorer.com	0845 371 204

Spoke parts

Cover page: 1935 Kewell 22 T 840 hanging about in Malaya. I like the illustrations on the wall and a few books in the shop.

Editorial, corrections and contents page 2

Riley's 1935 3 pressure plate page 3

The top speed story continued by Mike Camp page 5

Do engineers have a headache? page 6

1935 Kewell 22 T 840 page 8

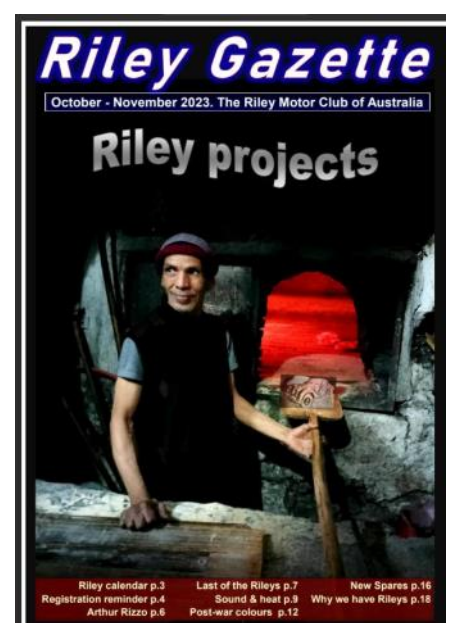
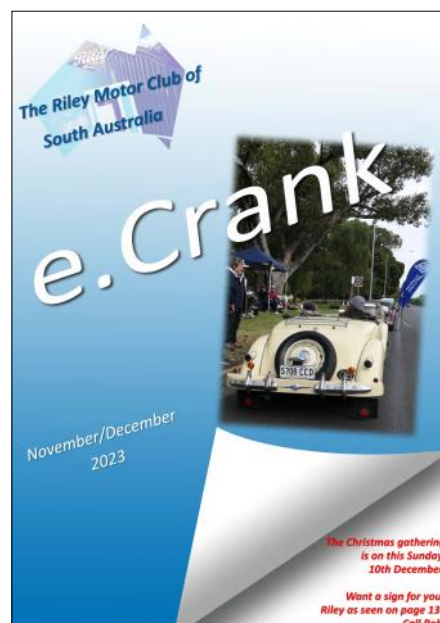
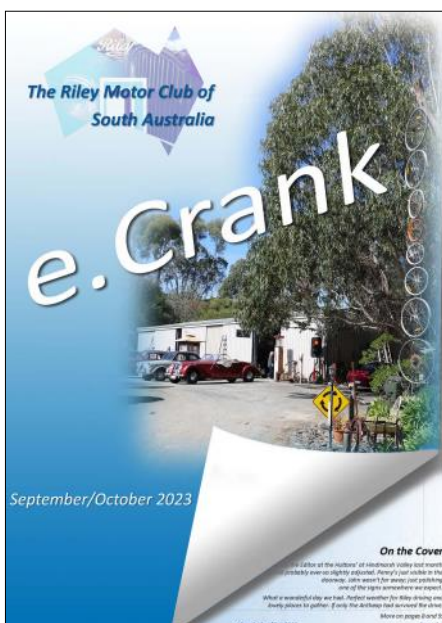
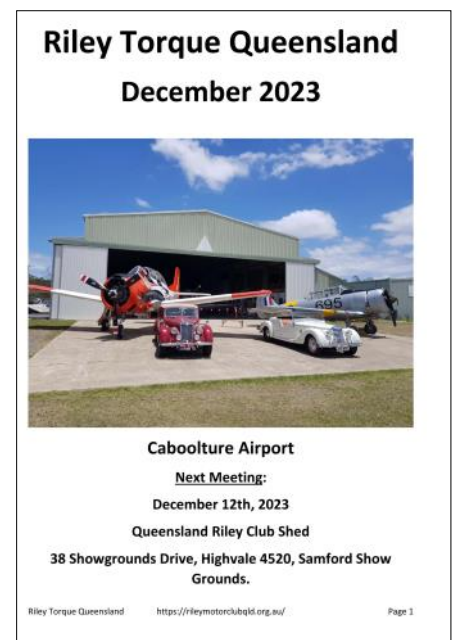
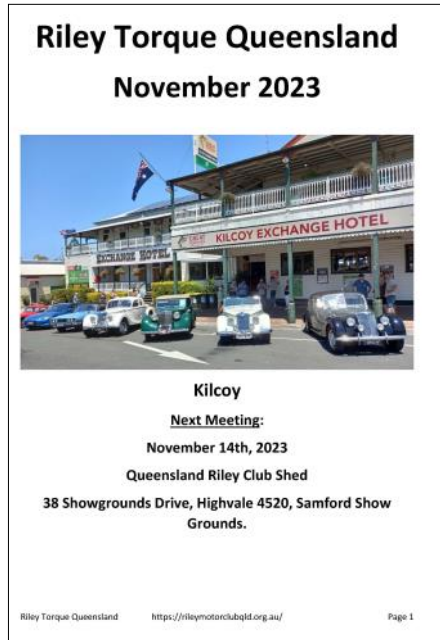
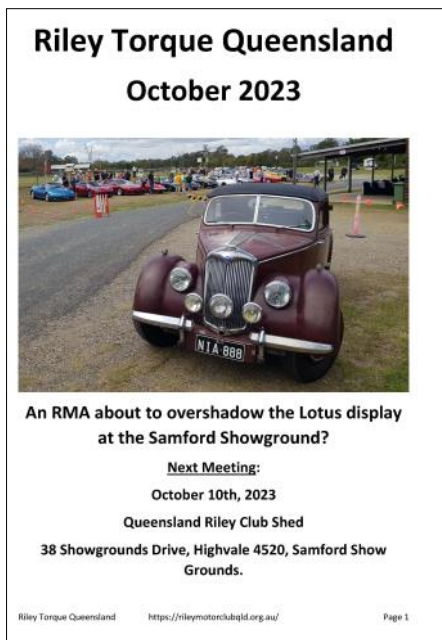
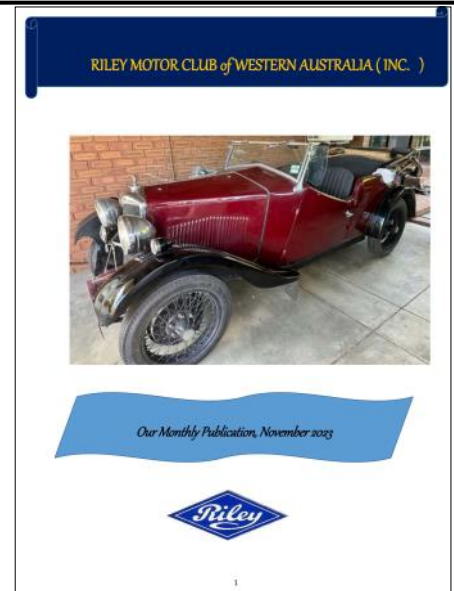
On the way with new applications page 11

Leading in hand page 12

PåVäg nr 4 vintern 2023

- Obs! Följ, gilla och dela MHRF på Facebook!
- Obs! MHRF välkomnar Maja Hedman
- Obs! Missa inte MHRF-försäkrade pärlor!
- Inget är som väntans tider...
- Fordonshobbyn och det rullande kulturarvet hotat!
- Nya grundbultar för ThN
- Lättare att ansluta klubbar





Återvändande medlem

255 Mats Höwing
Dalsalavägen 16
139 56 VÄRMDÖ

**Rileymärket
introduceras
i Sverige.**

**Westerberg kör De Soto Six
om Rikspokalen.**

— Vi ha beslutat oss för att delta i Rikspokaltävlingen, meddelade ingenjör Erland Ståhlén i Lindblads motora.-b. vid Svenska Dagbladets förfrågan på onsdagen.

Sedan underhandlingarna med Bugattifabriken strandat angående Erik Westerbergs deltagande i Rikmenloppet och hans start där för närvarande är ytterst problematisk, är det däremot bestämt, att "mäster Erik" skall tävla om Rikspokalen den 11—13 mars. Vagnen blir en De Soto Six av senaste modell.

Jag kan även meddela, att vi komma på denna tävling att introducera ett för vårt land nytt bilmärke. Det är Riley, den lilla engelska sportvagnen, som vi tagit agenturen för. Samma märke för övrigt som engelsmannen Leverette vann med i fjolårets Monte Carlo-rallye, mindre klassen. Även i år deltagar samma ekipage i rallyet och var med bland de från Umeå startande. Vem som kör Riley Nine — en modell som på Monthlery-banan gjort över 170 km. pr tim. — i Rikspokalen är ännu ej bestämt, men troligen kommer jag själv att starta med den, slutade ingenjör Ståhlén. Utslutet är det icke att det blir ännu en Riley med någon av våra mest kända motormän vid ratten.

SMK:s Rikspokal tycks vara ätråvård.
Test.

SvD 1932-01-22

Tomtens renar,
med Rudolf i spetsen,
har ingen chans när Tomten
tar sin Riley.



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
tilkommer på angivna priser

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

Du Rileyägare, du är rätt unik i Sverige. Dags att förnya medlemskapet för att fortsätta tillhöra Svenska Rileyregistret och få medlemslistan för att hålla kontakt med andra Rileyägare, få hjälp med delar m.m.

250 kr för 2024. 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 VEBBYSTRAND
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 2024.
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)