

RILEYBLADET

Nummer 4, 1998

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 20



The Centenary of the Riley Car - ännu ett hundraårsjubileum i England

Jubileumsrallyt 1996 till minne av att det var 100 år sedan företaget Riley grundades, blev en stor framgång och säkert 700 (somliga källor säger 1.000) Rileys mötte upp i Coventry. Det var verkligen en syn för gudar. Er redaktör var där...

I somras var det dags för ännu ett 100-års jubileum för Riley. Denna gång med anledning, dels av att första jubileet hade varit så framgångsrikt och, dels av att man kom på att man i år kunde fira att det var 100 år sedan den första Riley bilen lämnade fabriken. Er redaktör var där...

Men till skillnad från förra gången då jag körde direkt till mötet i Coventry, så valde jag denna gång att delta i ett av de fyra så kallade Feeder Rallies. Det som startade i Dover och gick 5-10 juli med mål i Gaydon. Med på turen hade jag min son Per och hans kompis Peter.

Lördag den 4 juli Domsten till Nordsjön

Vi startar från Domsten. När vi kommer över Hallandsåsen möter vi många veteranbilar med destination Båstad Classic Car Show. Man blinkar och viftar för att få oss att förstå att vi missat avtaget till Båstad. Vid ankomsten till Englandsbå-

Ett hav av RM Rileys vid The Heritage Motor Centre i Gaydon. Mellan museet (t.v.) och reservdelstälten (t.h.) är det ganska tomt eftersom många av de gamla racerbilarna var ute på testbanan, och andra åkte rally, när bilden togs.

ten stöter vi på tre Rileys. Två som vi väntat oss att se; de Pfändtnerska och Wikströmska ekipagen, men också Hans Johansson från Trelleborg iklädd en Riley 4/68. Hans är på väg till England med just denna båt, utan att ha en tanke på det stora Rileymötet i Gaydon.

Söndag 5 juli Harwich till Folkstone

Att köra av färjan vid Harwich innebär märkliga manövrar upp och ned i spiraler. Kopplingen på vår RMA blir varm och plötsligt börjar det rassla i den och den förmedlar ingen kraft till växellådan. Vi står stilla i 20 minuter och fun-



Dover Castle, utgångspunkt för vårt Feeder Rally. Dick Pratt i vita tenniskläder, hade dagarna innan återkommit från en tur till Rom i sin 1935 Falcon.

derar över vad som kan vara fel och hur våra 10 dagar i England ska gestalta sig. Men det här felet har uppstått några gånger tidigare - bland annat i Coventry för två år sedan - och det försvinner när kopplingen svalnat. Det gör det nu också och strax är vi på väg via London Orbital och Dartford Bridge till Canterbury där vi passar på att gå in i katedralen, påbörjad år 1067. Fortsätter till Dover Castle och kör ända upp till den gamla borgen, byggd år 1180, där Rileyfolket just avslutat en rundvandring. Det hindrar inte att Dick Pratt genast erbjuder sig att ta oss runt. Vilken magnifik utsikt. Frankrike är dock höljt i ett töcken denna dag. Något hundratal meter från borgen står det romerska fyrtornet från 200-talet. Vi får vägbeskrivning, kartor, skylt m.m. av Robin Vince vår rallygeneral, som går under namnet Red Leader pga sin röda Gamecock och dito keps.

Vi knyter fast Feeder Rally skylten fram på bilen och kör i kortege till hotellet i Folkstone. Det är så arrangerat att vi under hela rallyt bor på hotell som tillhörde Travel Inn kedjan - £ 39 per rum per natt oavsett om man är ensam eller tar alla sängarna i anspråk. Vi är tre att dela på utgiften så det blir en hyfsad logikostnad. Hela Rileygänget, ett belgiskt par i en Riley racerbil från 1935, och ca 20 engelsmän (alla med förkrigsbilar) äter middag tillsammans och har mycket trevligt.

Måndag, 6 juli

Folkstone till Arundel

Regnet hänger i luften när vi ger oss av över The Romney Marsh, en klassisk rallysträcka i Kent. Trådmala, antika vägar utan minsta sikt runt kruvorna. Detta hindrar dock inte våra engelska vänner att fara iväg i sina förkrigsbilar som om mötande trafik inte existerade. Hur det nu gick till, så kommer vi alla, via den sevärda medeltidsstaden Rye, fram till samhället Battle, som var platsen för slaget vid Hastings, lördagen den 14 oktober år 1066 mellan klockan nio på förmiddagen och skymningen. Den grundades pga slaget. Därav namnet. Idag går det lugnare till och vi dricker en kopp te nära den plats där kung Harald Godwinson fick en pil i ögat och sedan nådastöten av Vilhelm Erövrarens män.

Vi fortsätter sedan till puben The Anchor i Barcombe. Ägaren är biltokig och det framgår av inredningen. Här äter vi lunch medan pråmarna kasar



The Anchor Inn at Barcombe, känt för sitt vackra läge vid en kanal. Inredningen handlade helt och hållet om gamla bilar.

förbi på kanalen utanför. Ringer John Byron på mobiltelefonen och diskuterar kopplingsproblemet vi hade vid landgången. Upp i bilarna och iväg över The South Downs, ett mycket vackert, backigt, landskap, som vi ser skymten av bland låga, regntunga, skyar. Och regnar gör det! Vi kommer till Arundel. Slottet, påbörjat på 1200-talet och tillhör Englands äldsta adelsätt, ätten Howard, vars huvudman är The Duke of Norfolk. Vi ställer alla Rileys på en parkeringsplats. Här befinner sig även en skolklass med busiga franska barn som väntar på sin turistbuss. De springer omkring Rileybilarna. Vi Rileymän ställer oss vakt vid våra bilar medan kvinnorna går och dricker te. När bussen kommit och de galliska busfröna gått ombord, pustar vi ut och går i strilande regn mot kvinnorna och a nice strong cup of tea. På kvällen äter vi all middag på puben intill hotellet. Hit kommer Derek Allnut, en man som har en firma för Rileydelar och service. Han hade fått ett samtal från John Byron som berättade att jag hade kopplingsproblem. Han har med sig en ny koppling och glidlager, och har vidtalat en god vän som är villig att byta kopping följande morgon om så behövs. Derek provkör bilen efter middagen men den är på sitt bästa humör och går perfekt. Jag får med mig grejerna under resten av rallyt och vi kommer överens om att göra upp när vi ses i Gaydon. Det kallar jag Rileyanda.

Tisdag 7 juli

Arundel till Portsmouth

På morgonen kör vi till flygbasen Tangmere från andra världskriget som gjorts till museum. En gammal general är vår ciceron och berättar tårögd om farliga flyguppdrag in över det tyskockuperade Frankrike, och om de gamla flygplanen som vore de människor. Så kör Rileykortegen till det romerska palatset vid Fishbourne. Byggt 75 e. Kr. och återupptäckt av en slump år 1960. Magifikt. Lunch i den lilla fiskarbyn Bosham och sedan iväg till Portsmouth för att se på de historiska skeppen Victory, Mary Rose och Warrior. Natten tillbringar vi som vanligt på Travel Inn, nu i Portsmouth.

Onsdag 8 juli

Portsmouth till Swindon

Ca en halvtimmes väg från Portsmouth börjar det osa bensin i hela bilen. Vi blinkar med strålkastarna, tecknet vi kommit överens om i händelse av problem. Alla framförvarande Rileys blinkar med ljusen och hela karavanen stannar upp. Det droppar ur bensinröret vid anslutningen till flottörhuset. Eftersom vi befinner oss utanför en engelsk motsvarighet till Lantmännen kan vi säkert få tag på en ny tättningsring. Alla utom en av engelsmännen kör vidare. Vi finner ingen ring som passar exakt så det tar en stund för oss att skrapa upp innerdiametern på en tills den passar. Test. Torrt och fint. Vi har nu sällskap av

Dick och Vanessa Pratt i sin röda Falcon från 1935. Vi kommer till den lilla by, Neather Wallop, där de bodde som nygifta för 35 år sedan, och stiger in i puben The Five Bells för att äta lunch. Dicks första kommentar när vi kommer in är att de minsann flyttat på piltavlan... Både byn och puben är oförstörda av massturismens härjningar. Idag skiner solen föresten.

Vi kör till Stonehenge för att de på detta märkliga förhistoriska monument. En ca 5000 år gammal kultplats med jättestenblock i ring. Många frågor, men få svar. Efter Stonehenge kör vi norrut till den ännu större kultplatsen Avebury, så stor att byn Avebury ligger mitt i ringen. Promenerar i solskenet längs Avon kanalen där fritidspråmar ersatt den tunga godstrafiken. Te och scones på The Polly Room i det vackra gamla samhället Marlborough. Övernattning i Swindon, till skillnad från allt annat vi upplevt, en föga inspirerande stad.

Torsdag 9 juli

Swindon till Cheltenham

Kör norrut. Lunch på The Royal Oak i Andoverford följt av studiebesök på ett lokalt litet bryggeri. Jag är ingen vän av engelskt öl. Efter detta besök kommer jag helt att styra fritt från "local brews". Grumligt, ljumigt, med lukt och smak av jäst. Fy fanken! Fort iväg till den be-

römda *hill climb* banan Prescott Hill där Jim Clarke, en av de tongivande i The Riley Register har ordnat att vi, som under resans gång växt från 10 till 25 Rileys, ska få köra den slingriga, 1127 yard långa, uppförsbacken. I anslutning till Prescott Hill ligger den brittiska Bugatklubbens kontor och museum, där en visning har arrangerats. Här är det klass på såväl den verbala presentationen som det utställda vill jag lova. Efteråt bjuder Jim Clarke spontant på te hemma hos sig. Mrs Clarke är inte informerad och blir lätt förvånad när 25 Rileys och 40 personer kom hem på te. Grannntanerna kom springande med koppar och fat och *the kettle* går bokstavligen varm.

Fredag 10 juli

Cheltenham till Oxhill

Idag bryter vi oss loss från resten av gänget och kör till Bourton-on-the-Water. Här ligger The Cotswold Motor Museum, en privat samling av bilar och nostalgia, inrymt i en gammal kvarn. Ett trettiotal bilar och en miljon andra prylar; gamla skyltar, motorcyklar, leksaker etc. Samlingen startade med att ägaren Mike Cavanagh köpte en 1929 års Riley Brooklands i Sydafrika för £ 30. Detta var år 1959. Sedan har det bara växt och växt. Museet innehåller totalt fem Rileys; en 1929 Brooklands, en 1934 Kestrel, en 1938 Adelphi och en 1950 års 2½ litre Drophead. Hörde att

Mike nu försöker sälja hela museet.

Bourton-on-the-Water är rena 1700-talet och det är också Broadway som vi kör till för att titta på och inta lunch. Här syns ganska många Rileys, vi börjar ju närma oss mötesplatsen Gaydon. Solen skiner och det är en fin dag.

Vidare till Stratford-upon-Avon där vi strosar igenom staden bland tusentals andra turister. Ställer vår Riley utanför The Shakespeare Theatre, ett gästspel så gott som något.

Under veckoslutet ska vi bo på en bondgård, Nowlands Farm i Oxhill, som har Bed & Breakfast. Man har sju rum och alla är bokade av Rileymänniskor. Middag äter vi på puben i grannbyn Whatcote. Huset måste vara 300 år gammalt; lågt till taket med massor av bjälkar att slå huvudet i, och alla väggar lutar betänkligt. Äter whitebait, ett berg av små spiggar doppade i mjöl och flottyrstekta. Dricker Carlsberg.

Lördag 11 juli

The Heritage Motor Centre, Gaydon

Vi sätter i oss en äkta english farm breakfast inkl. stekta champinjoner och grillade tomater. Ännu på morgonen när vi kör de 12 kilometrarna till Gaydon skiner solen. Blir det lika stort delta-gande som för två år sedan? Och får vi,



Alan Teeder, känd av alla Rileymänniskor i England, här i sin Riley V-Twin Tourer från 1911 vid Prescott Hill. Alan hade planer på att få den att ta backen (*the hill climb*), men fick ge upp efter ett antal försök. Dickie Adams, med kamera på magen, vann pris för bästa RM i Gaydon med sin RME från 1954, näst längst till höger på bilden.



På Nowlands Farm bodde även John Simonson med sin makalöst fint renoverade Riley Stelvio 14/6 från 1932. Modellnamnet Stelvio är taget efter den meteorologiska stationen med samma namn som ligger i de österrikiska alperna, 2543 m.ö.h.

som den gången, se 24 Roadsters i rad?

Så kommer vi till Gaydon och The Heritage Motor Centre, ett nybyggt jättebil-museum vägg i vägg med Rovers topphemliga anläggning för utvecklings av nya modeller, inklusive testbana. Rileybilarna rullar in i jämn ström. Himlen mörknar. Det börjar blåsa. Vi går runt bilarna ett första varv.

Besöker tälten där det säljs Rileydelar i långa banor. Har beställningslistor med mig från Sverige, och har själv beställt en rostfritt avgassystem till Roadstern. Träffar Derek Allnut och meddelar honom att jag inte hade haft bruk för kopplingen han lånade mig, men köper den likväl. Ringer genast John Byron och frågar om vi kan komma på måndagen och byta vår koppling hos honom, och bo över natten. No problem!

Framåt eftermiddagen börjar det regna och blåsa ordentligt. Folk sitter och kurrar i sina bilar, eller håller till inne i museet. Den tryckta deltagarlistan anger 415 bilar, men jag bedömer antalet till max 300. Utspridda lite här och var, fyra genomblöta Roadsters.

På kvällen är det galamiddag. Vi har varit hemma om på gården och gjort oss vackra. Bankettsalen på översta våningen i The Heretage Centre är fullsmockad. Hedersgäst (eller snarare värd) är BMWs ordförande Bernd Pischetsrieder, som ytterst också bestämmer över Rover. Bredvid honom sitter Victor Riley. Victor håller ett nostalgiskt tal. Det liknar förordet till den tryckta menyn där han skriver:

Tonight's Dinner is being held following the invitation from The Heretage Motor Centre to host an international rally to

commemorate The Centenary of the Riley Car. It is written that Riley have won more sporting events than any other marque, and tomorrow we shall feast our eyes on models which achieved world-wide success. Thanks to permission from the Rover Group we shall watch a unique collection of Brooklands, Sprites, MPH's Imps, ERA's and Riley Specials lapping the track. A truly nostalgic and memorable occasion!

Sedan blir det Bernd Ps tur. Han bygger lugnt och stilla upp sitt tal, och plötsligt, nästan lite i förbigående, säger han att han idag gett Rover UK i uppdrag att inom 365 dagar producera en Riley prototyp. Applåderkorna dånar. Salen är i gungning. Äro vi männe på ett väckelsemöte? När det blir tyst igen förtydligar Bernd P. att han ger inga löften om produktion. Sista talet håller David Styles, som passar på att göra reklam för sin senaste Riley-bok. Man anar bland publiken att så gör man inte.

Söndag 12 juli

The Heritage Motor Centre, Gaydon

Speciella bussar tar oss in på Rovers testbana där mängder av gamla Riley racerbilar ska köra. Ett speciellt *Track Demonstration Programme* har tryckts upp. Här kan man se vilka bilar som ska delta.

The Racing Car Group:

- 4 MPH
- 5 ERA
- 2 Ulster Imp
- 10 Brooklands
- 7 Pre War Racing Specials
- 12 Post War Racing Specials

The Sports Car Category:

- 1 MPH
- 15 Sprite
- 2 Ulster Imp
- 4 Imp
- 2 Works Alpine Trial Gamecock
- 6 Brooklands
- 7 Post War Specials

Tyvärr är det förbjudet att fotografera inne på testbanan.

Har anmält oss att delta i ett litet rally där det gäller att hitta rätt och svara på frågor. Vi kör vilse efter 5 km och återvänder till Gaydon.

Måndag 13 juli

Oxhill - Stoke Mandeville

Ankommer till John Byron i Stoke Mandeville kl. 11.00. Te och mackor står färdiga. Diskuterar metodik och beslutar oss



Ett historiskt foto från Gaydon evenemanget. Det visar Victor Riley, ordf. i The Association of Riley Clubs sittande i en i racersammanhang berömd Gamecock 6/14; Bernd Pischetsrieder, ordf. för BMW sittande i The White Riley, prototypen till ERA; och Nick Stephenson, utvecklingschef för Rover sittande i den Brooklands som vann 1934 års LeMans-Withworth Cup.



Två mycket ovanliga bilar av Rileybörd syntes i Gaydon. Den vänstra en Autovia Saloon från 1938, den andra en Autovia Limousine

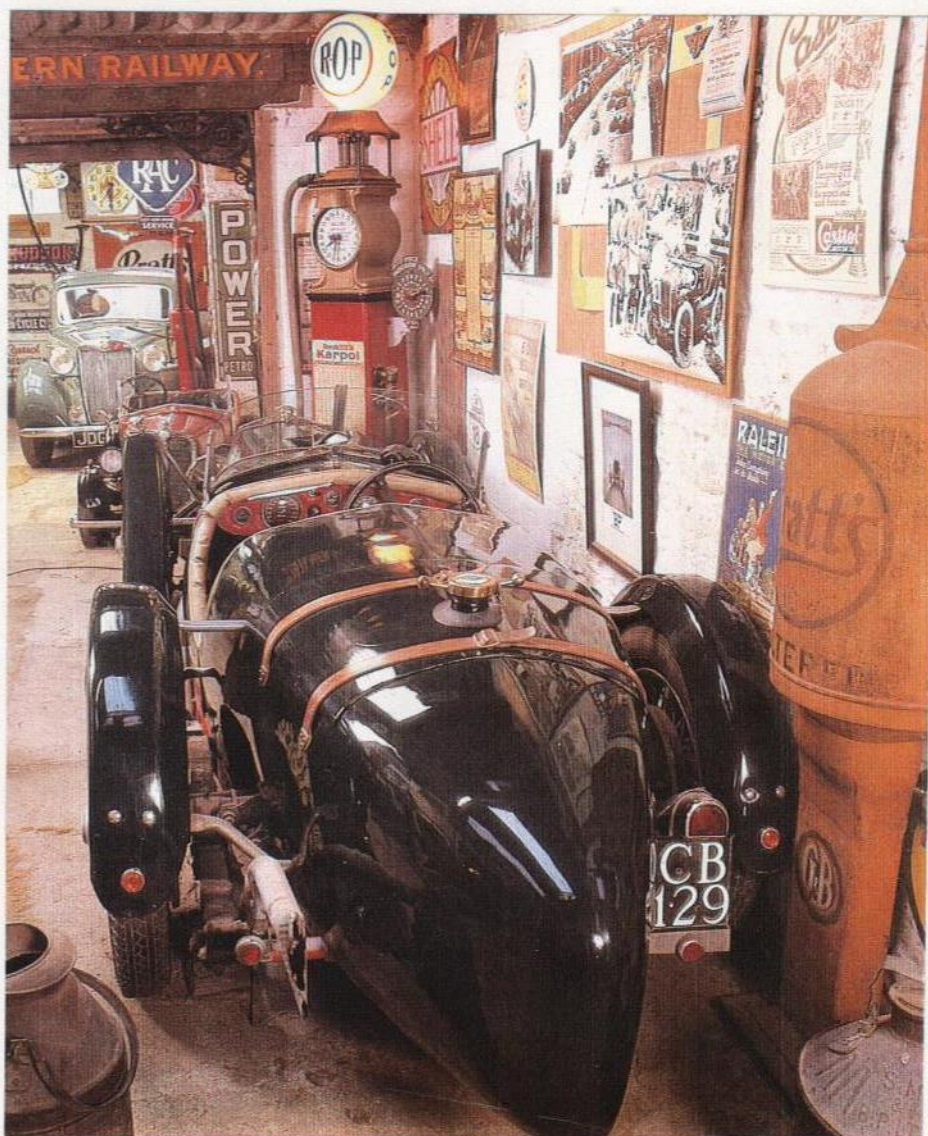
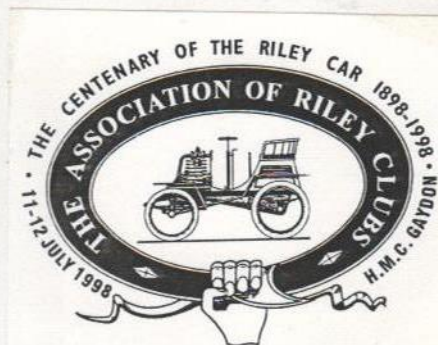
för att ta ur kopplingen via golvet. Får låna overaller och sätter igång. Vi är mycket spända på att få veta vad som felas kopplingen. Finner inget spektakulärt. Ett urtrampningslager som är lite naggat i kanten och i botten av kopplingskåpan ligger en liten fjäder (retainer spring), trots att det inte saknas någon i kopplingen. Troligtvis kvar från ett tidigare kopplingsbyte. Såvitt jag kan bedöma har den fjädern inte kunnat åstadkomma något problem. Vi sätter i den nya kopplingen och golvet och justerar urtrampet. Klockan fyra är vi helt klara och gör en provkörning. Allt väl. På kvällen bjuder vi John och Sylvia, hans hustru, på indisk middag som tack för hjälp med koppingsbytet. Det blir många Rileyhistorier innan vi kryper till kojs.

Tisdag 14 juli

Stoke Mandeville - Harwich

Kör via The London Orbital till Manningtree nära Harwich. Intar en fish-and-chips lunch som sista måltid i England för denna gång. Vid färjan träffar vi ekipage Wikström och Pfändtner. Vilken överraskning när även Håkan Sandberg dyker upp bland väntande bilar i Harwich! Det var Håkan som 1976 tog in till Sverige den Roadster som Per och jag nu äger. Håkan som numera bor i (...) Åmål har kvar en Riley, en Gamecock. På färjan träffar vi även en äkta Jaguar C-type som två unga herrar har fått i uppdrag av nye ägaren att köra till Malmö. Följande dag kör vi om varandra 6-7 gånger på sträckan Göteborg- Skåne. Inte för att vi håller samma takt utan för att vi kör non stop och C-typen är inne på var och varannan mack för att kolla något under huven.

Sent på kvällen den 15 juli återkommer vi till Domsten och konstaterar att vi haft ett trevligt äventyr även om vi inte fick se 24 Roadsters i rad...



På The Cotswold Motor Museum står denna 1929 års Riley Brooklands. Bilen köpte grundaren Mike Cavanagh för £ 30 i Bloemfontein i Sydafrika 1959 dit han just flyttat från England. År 1961 bytte han sin Brooklands mot en Austin Mini. Tio år senare insåg han sitt misstag och började söka efter bilen, hittade den, köpte den och renoverade den. Flyttade hem till England 1977 och tog med sin sin samling. Öppnade museet i Bourton-on-the-Water 1978. Idag är det till salu för £1½ milj.

MHRFs årsmöte 1998

Förmiddagen ägnades till allmän information om MHRFs aktuella verksamhet.

Annonssbladet vilket nu är omdöpt till Annonsmagasinet kommer att tryckas omkring den 9-10 november. Medlemmarna får Annonsmagasinet omkring den 20 november. Antalet privatannonser är cirka 3000 stycken.

MHRF har anslutit sig till IHVO, International Historic Vehicle Organisation, som bildades 1998. IHVO är en sammanslutning av deltagare från en rad länder som bevakar våra intressen bland annat i Bryssel.

Den viktigaste uppgiften för IHVO är att göra allt som står i dess makt att tillvarata, skydda och främja den Motorhistoriska rörelsens fortsatta rätt att bruka våra historiska fordon på offentliga vägar och andra platser, med ett minimum av skatter och avgifter. MHRF har gått ur FIVA som inte längre anses arbeta för att tillräckligt starkt hävda hobbyns intressen i Bryssel.

Det största hotet för tillfället tycks vara någonting som heter ELV, End of Life Vehicles. Detta innebär att bilar inte får sparas av privatpersoner för att användas till reservdelar eller för att restaureras i framtiden. Alla bilar som inte är registrerade och används i trafik måste skrotas. Detta måste göras av en auktoriserad bilskrotare. Inga privatpersoner får sälja begagnade delar. Endast bilskrotare får syssla med handel av begagnade delar och detta skall ske med garanti för funktion och miljösäkerhet.

Detta innebär att det inte längre är möjligt för entusiaster och andra att köpa och sälja gamla bildelar på marknader. Vi får innerligt hoppas att förslag av den här typen kan stoppas.

Försäkringen går i stort sett bra, under tiden 1975-1997 har alla år gått med vinst utom 1986 och 1989.

Motorcyklarna tycks vara ett litet problem för tillfället. De utgör 43% av försäkringsbeståndet men svarar för 32% av intäkterna och 80% av kostnaderna. Vid motorcykelolyckor även i låga hastigheter blir det ofta personskador vilket ger höga kostnader för försäkringen. Under 1997 var antalet bilskador 22 och motorcykelskador 49. Antalet försäkringar är nu ungefär 21000.

Från årsmötet på eftermiddagen kan nämnas att styrelsen har föreslagit en

höjning av årsavgiften från 7 till 10 kronor per medlem. Anledningen är att MHRF måste ha större resurser för att kunna påverka myndigheter i Sverige och i Bryssel så att förslag som ELV med det snaraste hamnar i papperskorpen.

Till ny ordförande efter Åke Andersson, som står kvar i styrelsen, valdes Claes Antonsson.

Framflyttning av besiktningsfriheten har diskuterats men man anser för närvarande att det är en fråga som man bör ligga lågt med. Anledningen är att man vid flygande besiktningar har hittat en del mindre lämpliga saker.

Framvagnsplattan som Bilprovningen skakar framvagnen med verkar att kunna vara ett problem för äldre bilar. Frågan har diskuterats med ASB men ännu finns inget undantag för att använda skakplattan på berörda bilar.

De viktiga områden som styrelsen kommer att arbeta med är, medlemskontakter, försäkringsadministration, myndighetskontakter, internationella kontakter, miljö och ekonomi.

Torsten Grönvall

Svenska Rileyregistrets årsmöte 1998

Efter Svenska Rileyregistrets årsmöte på Carolina Redeviva i Uppsala den 6 juni ser klubbens styrelse ut som följer:

ordförande:	Erik Hamberg
styrelseledamöter:	Ronald Pfändtner Håkan Wikström
styrelsesuppleant:	Holger Nilsson
revisorer:	Anders Borneving Jonas Reiner
revisorssuppleant:	Sten Eriksson
valberedningen:	Per Lindson Eddie Lidholm
suppl. valberedn.:	Lars Gustavsson

Ur protokollet...

§20

Mötet beslutade att årsavgiften för 1999 skall vara oförändrad: 100 kr för boende i Sverige och 125 för boende utanför Sverige.

§21

Anders Lindner fortsätter som redaktör för Rileybladet även under 1999.

§22

En justering av klubbens reservdelspriser är att vänta då dess legat stilla i 5 år.

§23

Enligt försäkringsrapporten är 32 bilar och 3 motorcyklar försäkrade genom Svenska Rileyregistret.

§24

"The Long Distance Award" tilldelades i år Ronald Pfändtner.

§25

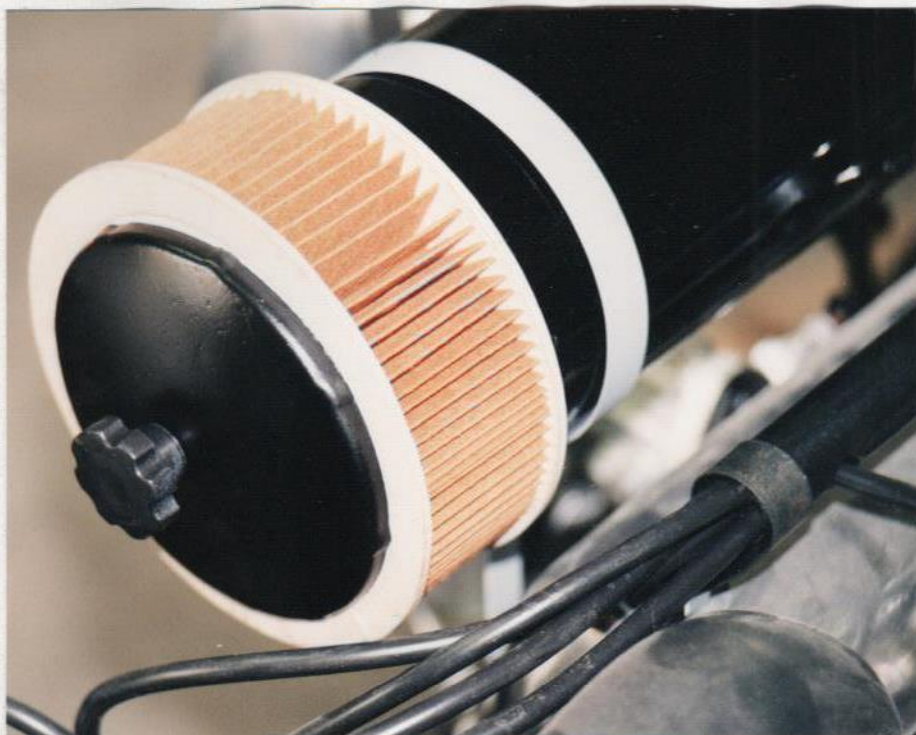
Övriga frågor:

Arvika Fordonsmuseum har tillskrivit Svenska Rileyregistret och ser oss gärna som gäster vid någon eventuell träff.

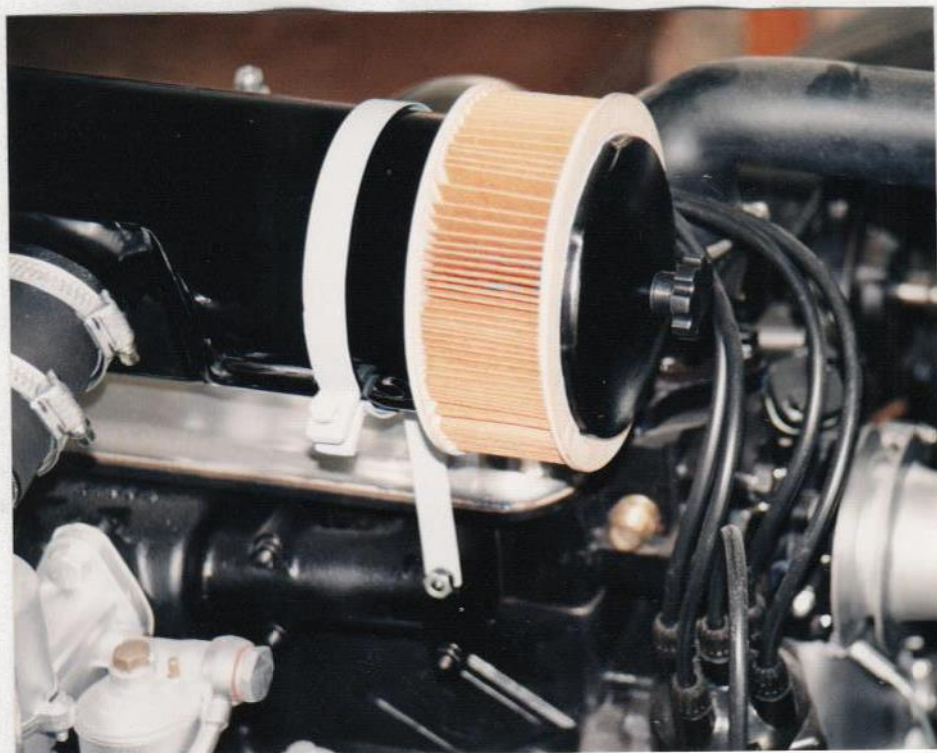
Per Lindson såg gärna att det blev någon form av höstmöte under 1998. Bil och Teknikhistoriska samlingarna i Köping föreslogs som ett intressant utflyktsmål.

Håkan Wikström rapporterade att The Riley Register i England har planerat en polarexpedition år 2000 alternativt en resa runt hela Storbritanniens kust. Blir resan i Skandinavien av föreslogs någon form av medverkan från SRR.





"Jag tog bort nätet från dämparen, tog den med till en tillbehörsfirma och fick fritt botanisera (!) tills jag fann ett filter (till MGB) som passade mot dämparen."



"Jag löd sedan fast en enkel hållare med mutter inuti dämparen och återanvände den gamla gaveln som lock och skruvade fast filtret med en lång skruv med en behändig skalle."

Luftfilter??

av Håkan Lundgren

Trötta och orkeslösa motorer renoveras för att återställas i "nyskick". Vid sådana motorrenoveringar hör det till att man mäter slitaget i cylindrar, på kolvar och kolvringar. Föreligger behov borras cylindrar, byts kolvar och kolvringar.

Den absolut övervägande orsaken till detta slitage är att motorn sugit in oren luft.

Min RMA 1947 har aldrig haft något som kan kallas luftfilter. En avlång plåtburk med ett nät är vad som fanns. I manualen står det omväxlande talat om *air filter* och *air silencer*. Det grov-maskiga nätet som sitter i ena änden av *insugningsljuddämparen* hindrar dessvärre endast större föremål men ej vägdamm att sugas in i motorn. Väg-damm slipar (repar) väldigt bra. Inte drar Ni väl med handen över lacken på en smutsig bil - lacken mattas ju då ganska lätt. Oren luft slipar på samma sätt mellan cylindervägg och kolv/kolvringar och ger onödigt slitage.

När våra nu gamla bilar var nya var kolvringsbyte och/eller borrar med kolvbyte säkert en mycket vanlig operation i dåtidens verkstäder, speciellt med tanke på att bilarna då var vardagsbilar och att vägarna ej var lika mycket belagda då som nu. På moderna bilar förekommer denna operation mycket sällan, (jämför med Din vardagsbil).

Vad kan man då göra för att minska slitaget? (Jag tänker bara renovera min bil en gång). Jo man kan givetvis sätta in ett *modernt* filter.

Jag tog bort nätet från dämparen, tog den med till en tillbehörsfirma och fick fritt botanisera (!) tills jag fann ett filter (till MGB) som passade mot dämparen. Jag löd sedan fast en enkel hållare med mutter inuti dämparen och återanvände den gamla gaveln som lock och skruvade fast filtret med en lång skruv med en behändig skalle (se bild).

På detta sätt kan jag mycket enkelt byta filter när det börjar se smutsigt ut.

Inbjudan till Riley Club Schweiz 20-års jubileum

Det var i april 1979 som tio Riley-entusiaster bildade en informell klubb. Vi kunde inte drömma om att vi 20 år senare skulle ha 90 medlemmar (10% i angränsande länder) och ca 100 bilar (80% efterkrigsvagnar, främst RM).

För att fira 20 års dagen inbjuder vi till en Riley träff första veckoslutet i september 1999 i Murten, en tysk- och franskspråkig medeltidsstad. Hotellrum för ca 60 deltagare har förbokats, några till Sfr 75 och andra till Sfr 90/person/dag inkl. frukost. Camping finns för ca Sfr 20/bil.

Lördagen den 4/9 kör vi en vacker rallyslinga, tar en båttur och på kvällen middag med Victor Riley som heders-gäst.

Deltagaravgiften blir Sfr 150 per person plus Sfr 50 för bilen för vilken man får rallyturen inkl. lunch, båtturen samt middag och drycker på kvällen. Logi är inte inkluderad, men alla aktiviteterna är kraftigt subsidierade av den schweiziska Rileyklubben.

Ett "Feeder Rally" (anslutningsrally) startar från Basel på eftermiddagen, torsdagen den 2 september 1999. Dit hälsar vi gäster från England, Holland och andra länder välkomna och ledsagar dem till Murten med ankomst på fredagen.

De som vill förlänga sin schweiziska ferie kan ta en liten "Tour de Suisse" tillsammans med schweiziska klubbmedlemmar på 3-4 dagar.

Vi har bett John och Daphne Havart i England att ta upp anmälningar för alla i Storbritannien och Skandinavien. De står även till tjänst med programmet i detalj samt information om hur betalning kan göras.

John & Daphne Havart
Toad Lane, Thwaite St. Mary
Bungay, Suffolk NR35 2EQ
England

Tel. 00944 1508 51 87 96

Sista anmälningsdag är 28 februari, 1999 pga hotellbokningarna. Deltagaravgiften ska vara inbetald senast 30 april, 1999.

Hälsningar, Beat Fischer
RILEY-CLUB SCHWEIZ

Arctic Rally 2000

Ett Millenium-evenemang organiserat av The Riley Register

Den 4-20 juni år 2000 arrangerar The Riley Register ett rally till Nordkap. Organisatör är David Allberry.

Rallyt startar i Bergen i Norge, alternativt i Oslo. Äventyret tar ca 17 dagar och är begränsat till 30 förkrigs Rileys (i första hand).

Eftersom det handlar om en sträcka på ca 3000 km, vänder sig rallyt främst till den seriöse Rileyföraren!

I princip kommer två logialternativ att finnas; hotell i mellanklassen eller norska turistföreningens gästhem (som är bra).

Så, om du känner dig äventyrslysten och vill göra något lite utöver det vanliga år 2000, skicka in ditt namn och adress och £10 till organisatören och invänta besked om händelsernas utveckling.

David Allberry
18 Castle Street
Cirencester, Glos GL7 1QH
England

Följande inbjudan har inkommit till Rileybladets redaktion. Det framgår inte av pappren vem som arrangerar evenemanget. För information: Stefan Ahlgren tel. 0485-12628.

Inbjudan till utställning för brittiska fordon i Borgholm 6-8 augusti 1999

Preliminärt program:

Fredag 6/8	
18.00-21.00	Incheckning med brittisk-ölandsk buffé ackompanjerat till passande musik.
Lördag 7/8	
10.00-15.00	Utställning i hela Borgholms stad.
15.00-15.30	Prisutdelning för "peoples choice".
15.30-17.30	Rally i den vackra öländska naturen.
17.30-20.00	En välbehövlig vila.
20.00-	Middag.
	Sen fortsätter natten i egen takt med vad man så önskar; pub, dans ...
Söndag 8/8	
11.00-	En liten runda på mellersta Öland med brunch ute i det gröna, innan vi gemensamt åker mot Ölandsbron där vi skiljs.

Sköt om Ditt skinn!

Alla har vi fin skinnklädsel i våra Rileyfordon. Sannolikt har anrika Connolly's levererat denna till din bil. Skinnet blir dock med åren torrt och kan så småningom krackelera. För att hålla sätena mjuka och smutsavvisande bör du någon gång då och då smörja in dem med läderfett. Det finns många olika sorters läderfett. Ibland finns sådana att köpa på marknader, men annars kan man hitta det i välsorterade läderaffärer.

Vill man ha garanterat bra läderfett bör man köpa Connolly's Hide Food. Detta kan köpas hos t. ex. AB Jonas Anderssons Läderhandel i Gamla Sta'n, Stockholm. Adressen är Lilla Nygatan 10, tel. 08-10 71 82.

En burk (något större än en ordinär engelsk marmeladburk) kostar för närvarande 98:-. Behöver du hjälp med att anskaffa en burk så kanske jag kan hjälpa till, eftersom jag jobbar strax intill.

Erik Hamberg (018-12 82 83)

Köpes

Jag är på jakt efter ett 30-tals Rileychassi. Tacksam för tips om var jag kan finna ett. Söker även förgasare SU HV2 1 1/8" och 15" bromstrumror.

Rolf Palm tel. 042-850 00 (dag)
042-821 33 (kväll)



Off to jolly England.

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda September 1998

Artiklar

Rebirth of the Riley Marque
Roadster Rear Springs
Wobbly Throttle? - Not I!

Till salu

RMB, 1951, £ 10.000
RMB, 1947, £ 500
RMA, 1952, £ 1.500
RMB, 1952, £ 13.000
RMB, 1952, £ 8.000
Falcon 12/4, 1936, £ 3.500
RME, rolling chassis, £ 250
RME, 1954, £ 1.500
RME, 1954, £ 950

R. Memoranda Oct/Nov 1998

Artiklar

Technical topics - The Getrag 5-speed
gearbox conversion
Taking the lead on lead
Fuel additives and devices
Gaydon - a personal view

Till salu

RME, 1953, £ 300
RMA, 1948, £ 4.000
RMB, 1949, £ 2.000
RMA, 1946, £ 4.500
RMA, 1951, £ 2.500
RME, 1952, £ 750
RMB, 1952, £ 13.000 (i USA)
RME, rolling chassis, £ 250
RME, 1953, £ 1.000
RMA, 1951, £ 550
RME, 1955, £ 7.000
RMD, 1950, 2,800 (i USA)
RMB, 1949, £ 7.500

The Riley Record, May/June 1998

Till salu

RME, 1954, £ ?
Riley Pathfinder, £ 3.950
Riley 1.5, 1963, £ 1.450
Riley 1.5, 1960, £ 1.000
Riley 1.5, 1962, £ 2.500
Riley 1.5, 1964, £ 2.450
Riley 4/68, 1959, £ ?
Riley 4/68, 1961, £ 1.250
Riley Elf Mk 2, 1964, £ 1.500
Riley Elf Mk 3 Automatic, 1968, £ ?
Riley Elf Mk 3, 1968, £ ?
Riley Elf Mk 3, £ 1750
Riley Kestrel/1300 Mk 2, 1966, £ 350
Riley 1300 Mk II, 1968, £ ?

The Riley Record, July/Aug 1998

Artiklar

The Centenary of the Riley Car

Till salu

Riley 9 Monaco, 1934, £ 9.250
RMA, 1951, £ 3.000
Riley Pathfinder, 1953, £ 675
Riley 1.5, 1960, £ 2.950
Riley 1.5, £ 300
Riley 1.5, 1960, £ ?
Riley 1.5, 1961, £ 800
Riley 1.5, 1959, £ 650
Riley Elf Mk 3, 1969, £ 950
Riley Elf Mk 2, £ 950

The Riley Record, Sept/Oct 1998

Till salu

RME, 1954, £ 5.250
Riley 1.5, 1959, £ 1.500
Riley 4/72, 1967, £ 1.500
Riley Elf Mk III, 1967, £ 2.000
Riley Elf Mk II, 1966, £ ?
Riley Elf, 1967, £ 1.500
Riley Elf, 1967, £ 999
Riley Elf cab, aut, 1969, £ 2.000
Riley Kestrel/1300 aut, £ 800
Riley Kestrel 1100, 1967, £ ?

Bulletin of the Riley Register Sept 98

Artiklar

Book Review, "Riley - Beyond the Blue
Diamond" by David Styles
South Eastern Feeder Rally
Scottish Feeder Rally
A Lateral look at combustion
Maintenance of the overdrive gearbox
The Register - Some thoughts about our
future, a discussion paper.

Riley Gazette Sept 98

Riley Reborn? (överatt av red.)
Vid ARC rallyt i Gaydon i juli höll BMW
styrelsordförande Bernd Pischetrieder ett
intressant tal vid middagen. Han började
med att jämföra forna tiders Rileys med
dagens BMW vad gäller teknik, kvalitet
och design.

Han kungjorde till stora applåder att han
hade gett Rover UK i uppdrag att inom
365 dagar producera en Riley prototyp.
Han gav inga löften om produktion.

Hur kommer den att vara? En sak är i alla
fall säker, på det sätt han tillkännagav ny-
heten så blir det ingen "Mini-ersättare".
Det ryktas om en 3 liters coupé eller ca-
briolet. Rover har nu sagt att man kommer

att minska personalen med 1.500, och då
kan man fråga sig om en bil byggd på ett
Rover 75 chassi, ägt av BMW verkligen
kan bli en Riley?

Riley Gazette Oct 98

Summary of types, inspection and repair
of Riley RM 2½ litre differentials

Nya medlemmar

- 242 Sovic Zlatko
Steninge Lervarufabrik
195 91 MÄRSTA
- 243 Sigvard Bogg
Gärdesvägen 24
792 33 MORA

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Mobiltel. 0708-67 66 60
Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom
medlemskap i Svenska
Rileyregistret. Medlemskap kostar
100 kr för 1999. Beloppet insättes på
postgirokonto 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The
Riley R.M. Club, The Riley Motor
Club, Riley Club Holland, Riley
Club Schweiz, The Riley Motor Club
NSW, The Riley Motor Club of
Western Australia, The British
Automobile Club of Sweden.

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda September 1998

Artiklar

Rebirth of the Riley Marque
Roadster Rear Springs
Wobbly Throttle? - Not I!

Till salu

RMB, 1951, £ 10.000
RMB, 1947, £ 500
RMA, 1952, £ 1.500
RMB, 1952, £ 13.000
RMB, 1952, £ 8.000
Falcon 12/4, 1936, £ 3.500
RME, rolling chassis, £ 250
RME, 1954, £ 1.500
RME, 1954, £ 950

R. Memoranda Oct/Nov 1998

Artiklar

Technical topics - The Getrag 5-speed
gearbox conversion
Taking the lead on lead
Fuel additives and devices
Gaydon - a personal view

Till salu

RME, 1953, £ 300
RMA, 1948, £ 4.000
RMB, 1949, £ 2.000
RMA, 1946, £ 4.500
RMA, 1951, £ 2.500
RME, 1952, £ 750
RMB, 1952, £ 13.000 (i USA)
RME, rolling chassis, £ 250
RME, 1953, £ 1.000
RMA, 1951, £ 550
RME, 1955, £ 7.000
RMD, 1950, 2,800 (i USA)
RMB, 1949, £ 7.500

The Riley Record, May/June 1998

Till salu

RME, 1954, £ ?
Riley Pathfinder, £ 3.950
Riley 1.5, 1963, £ 1.450
Riley 1.5, 1960, £ 1.000
Riley 1.5, 1962, £ 2.500
Riley 1.5, 1964, £ 2.450
Riley 4/68, 1959, £ ?
Riley 4/68, 1961, £ 1.250
Riley Elf Mk 2, 1964, £ 1.500
Riley Elf Mk 3 Automatic, 1968, £ ?
Riley Elf Mk 3, 1968, £ ?
Riley Elf Mk 3, £ 1750
Riley Kestrel/1300 Mk 2, 1966, £ 350
Riley 1300 Mk II, 1968, £ ?

The Riley Record, July/Aug 1998

Artiklar

The Centenary of the Riley Car

Till salu

Riley 9 Monaco, 1934, £ 9.250
RMA, 1951, £ 3.000
Riley Pathfinder, 1953, £ 675
Riley 1.5, 1960, £ 2.950
Riley 1.5, £ 300
Riley 1.5, 1960, £ ?
Riley 1.5, 1961, £ 800
Riley 1.5, 1959, £ 650
Riley Elf Mk 3, 1969, £ 950
Riley Elf Mk 2, £ 950

The Riley Record, Sept/Oct 1998

Till salu

RME, 1954, £ 5.250
Riley 1.5, 1959, £ 1.500
Riley 4/72, 1967, £ 1.500
Riley Elf Mk III, 1967, £ 2.000
Riley Elf Mk II, 1966, £ ?
Riley Elf, 1967, £ 1.500
Riley Elf, 1967, £ 999
Riley Elf cab, aut, 1969, £ 2.000
Riley Kestrel/1300 aut, £ 800
Riley Kestrel 1100, 1967, £ ?

Bulletin of the Riley Register Sept 98

Artiklar

Book Review, "Riley - Beyond the Blue
Diamond" by David Styles
South Eastern Feeder Rally
Scottish Feeder Rally
A Lateral look at combustion
Maintenance of the overdrive gearbox
The Register - Some thoughts about our
future, a discussion paper.

Riley Gazette Sept 98

Riley Reborn? (överatt av red.)
Vid ARC rallyt i Gaydon i juli höll BMW
styrelsordförande Bernd Pischetrieder ett
intressant tal vid middagen. Han började
med att jämföra forna tiders Rileys med
dagens BMW vad gäller teknik, kvalitet
och design.

Han kungjorde till stora applåder att han
hade gett Rover UK i uppdrag att inom
365 dagar producera en Riley prototyp.
Han gav inga löften om produktion.

Hur kommer den att vara? En sak är i alla
fall säker, på det sätt han tillkännagav
nyheten så blir det ingen "Mini-ersättare".
Det ryktas om en 3 liters coupé eller ca-
briolet. Rover har nu sagt att man kommer

att minska personalen med 1.500, och då
kan man fråga sig om en bil byggd på ett
Rover 75 chassi, ägt av BMW verkligen
kan bli en Riley?

Riley Gazette Oct 98

Summary of types, inspection and repair
of Riley RM 2½ litre differentials

Nya medlemmar

- 242 Sovic Zlatko
Steninge Lervarufabrik
195 91 MÄRSTA
- 243 Sigvard Bogg
Gärdesvägen 24
792 33 MORA

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg

Salagatan 41 A

753 26 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Norra Stranden 16, Domsten

255 91 HELSINGBORG

Tel. 042-927 76

Mobil. 0708-67 66 60

Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom
medlemskap i Svenska
Rileyregistret. Medlemskap kostar
100 kr för 1999. Beloppet insättes på
postgirokonto 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The
Riley R.M. Club, The Riley Motor
Club, Riley Club Holland, Riley
Club Schweiz, The Riley Motor Club
NSW, The Riley Motor Club of
Western Australia, The British
Automobile Club of Sweden.