



Rileybladet

Nummer 2, 2025

Organ för Svenska Rileyregistret

Utgåva 179, Årgång 47



SRR årsmöte och rally 31/5–1/6

Klubbens försommarmöte hölls i Örserumsbrunn strax öster om Gränna. Ett utmärkt arrangemang ordnat av Roland Haraldsson. Vädret var vackert och trakten för rallyt likaså. Gästgiveriet och rallymenyn utmärkta. Samling skedde kort innan vi intog en gemensam lunch vid den intilliggande Smålandsgården. I år inbjöds även Svenska Alvisregistret där sju medlemmar deltog med två Alvis. Hans Rainer körde sin 1948 års TA 14 cabriolet och Peter Edqvist kom i en TA 21 cabriolet från 1951.

Själva var vi 20 personer och fyra Rileys; Svend Algren kom i sin 1934 års Kestrel 14/6, Inge och Gunilla Haraldsson i One-Point-Five 1959, Mats Johansson med familj i RMA 1947, medan Anders och Lilian Lindner anlände i en 1952 års RMA. Åttiofemåriga Svend Algren hade startat samma morgon från Helsingör och kört sin 90 år gamla bil till Örserum på 4 timmar! I något nyare bilar kom Håkan Wikström (Bristol 407) samt Roland och Monika Pfändtner (Volvo Amazon). Dessutom deltog Torsten och Monika Grönvall, Peter Ottosson och Nanna Hermansson samt Åsa Henningsson och Erik Hamberg. Arrangören själv, Roland Haraldsson, hade planerat att köra sin Riley Nine Lynx från 1935, men råkade ut för ett missöde och fick snabbt byta till sin Morgan Plus-four från 1954.

Efter lunchen genomfördes ett rally på ca 40 km på vackra, smala, krokiga vägar i ett grönt och soligt landskap intill sjöarna Ören och Bunn. Redaktören för Svenska Alvisregistrets medlemsblad Trekanten, Hans Christiansen, fotograferade. Han dök upp lite varstans, knäppte och filmade både från luften (med drönare), på marken och i en följebil.

Rallyt tog oss till Björkenäs Moped- och motorcykelmuseum med 220 mopeder och ett 40-tal motorcyklar samlade av Anders Arnesson. En mäktig upplevelse att stanna till och se alla dessa tvåhjulingar innan vi fortsatte.

Åter på gästgiveriet gavs möjlighet till kort vila, följd av årsmöte ute på altanen. Efter årsmötet kallade fotografen till uppställning och fotografering av bilarna intill sjökanten. Därefter följde en utmärkt middag baserad på lokala råvaror. Samtalen vid borden var ett gott tecken på att alla trivdes och det var stimulerande att träffa nya ansikten. När vi satt och åt som bäst anlände Mikael Waldau och Thomas Grahn i sina RMA. De som kunde och så önskade gick ut en stund och tittade helt kort på dessa bilar och bytte några ord med deras ägare. Kvällen avslutades med ett bildspel över alla klubbens möten från 1978 och framåt.

Efter övernattnings och frukost tog oss söndagens rally till Röttle by och fors, som ligger mellan Vättern och E4. Den första kvarnen drevs av Nydala kloster redan 1274. Sedan fortsatte vi vidare på små krokiga vägar till imponerande Rudenstams gårdsbutik ca 8 km norr om Huskvarna. Här var det många av oss som åt lunch och testade fruktviner eller must.

Årets rally avslutades på Huskvarna museum som visade alla produkter man tillverkat genom tiderna, från vapen och järnspisar till symaskiner, strykjärn, hushållsmaskiner, gräsklippare, cyklar, mopeder, motorcyklar och motorsågar. Stort, innehållsrikt och mycket sevärt! Roland hade gjort ett avancerat fordonsinspirerat quiz som vanns av Mats Johansson med familj. Utslagsfrågorna bestod av att på tid försöka sätta ihop så många muttrar och bultar som möjligt (med olika sorters gängor!) samt gissa hur långt ett snöre var. Detta låg i en glasburk och kunde alltså inte vecklas ut. Rätt svar var 302 centimeter.

Så avslutades årets SRR (och Alvis) rally. Stort tack för ett fint arrangemang Roland!

Anders Lindner & Erik Hamberg

Ordföranden har ordet

Klubbens träff vid Örserum den 31/5 – 1/6 blev en succé. Roland Haraldssons idé att bjuda in Alvisregistret var ett lyckokast och kanske kan det bli en fortsättning redan nästa år. Lustigt nog är bägge klubbarna lika gamla, startade 1977. Hans Rainer, som skapade Alvisklubben är fortfarande aktiv och vi hade trevliga samtal under middagen på lördagskvällen. Alvisbilarna är betydligt mer sällsynta än Rileys modeller. Deras klubb har knappt 50 medlemmar och är därmed ungefär hälften så stor som vår. För bägge märkena upphörde produktionen under 1960-talets andra hälft.

Vårt årsmöte anordnades utomhus på den terrass som tillhör Örserumsbrunns Gestgifveri. Till ordförande för ytterligare ett år utsågs undertecknad. Till ledamöter för två år framåt utsågs Åsa Henningsson och Peter Ottosson. Åsa efterträder Torsten Grönvall som kassör. Lennart Nilsson hade avböjt omval av hälsoskäl. Till styrelsesuppleanter omvaldes Roland Haraldsson på två år och nyvaldes Torsten Grönvall på ett år (fyllnadsval efter Peter Ottosson som intog en ordinarie styrelseplats). Jonas Reiner omvaldes till revisor för ytterligare två år; Olle Johnson omvaldes till revisorssuppleant för samma period. En ordinarie revisorsplats är vakant. Till valberedning för ett år utsågs Börje Drakenberg (omval, sammankallande) och Mats Höwing (nyval, tidigare suppleant i valberedningen). Suppleantplatsen i valberedningen blev vakant. Styrelseledamöterna Ronald Pfändtner och Håkan Wikström har ett år kvar på sina mandatperioder.

Årsmötet beslöt även om oförändrad årsavgift, 250:-. Att Rileybladet nu distribueras elektroniskt kommer att leda till betydligt lägre kostnader, men det ansågs lämpligt att förstärka ekonomin efter ett rejält underskott 2024.

I samband med årsmötet avtackades Torsten Grönvall och Anders Lindner för mångåriga insatser som kassör (sedan 1992) respektive redaktör (sedan 1994).

När det gäller Rileybladet vill jag tipsa om att skriva ut tidningen dubbelsidigt på 100-gramspapper om du vill ha den i pappersform. Text och bilder lyser inte igenom lika lätt med ett sådant papper (vilket dock är dyrare än vanligt 80 grams kopieringspapper).

Erik Hamberg





Victor Riley remembers

en filmad intervju gjord av Keith Mountain



- Om hur Hester Baker, Rileys ekonomichef, förskyllade pengar från bolaget Riley
- Om Briggs Body problemet som bidrog till konkursen
- Om namnet Pathfinder
- Om Victors första bil, en 1936 Riley Sprite, andra bilen min mammas 1½ RMA, tredje en One-Point-Five och slutligen om tävlandet i en Riley Elf
- Om The Riley Archive beläget 50 yards från där Rileys väveri och cykelfabrik en gång låg
- Om ambitionen att skapa ett museum med plats för ca sex representativa Rileybilar

År 2021 intervjuade rileyentusiasten Keith Mountain Victor Riley i en dryg timme om hans liv och om familjen Riley. Vilken behaglig människa Victor är att lyssna på och vad mycket nytt och spännande man får veta.

Ni ska absolut se/höra intervjun...

<https://www.youtube.com/watch?v=YprKEpxLgKE&t=941s>

... men nämner här en del av vad som avhandlas:

- Om mitt första minne var nog min mors Autovia med tillhörande chaufför
- Om när pappa undkom bomberna över Coventry
- Om när jag fick se första RM Rileyn innan den presenterade
- Om barn som 1905 tog på het tricycle motor, brände sig och skrek "the devil is here"
- Om hur Victors föräldrar träffades och hur hans mor fick sin första Riley
- Om när Victor besöker Le Mans och får se fotoalbum med mammans alla rekord
- Om när Riley förlorade patenträttigheterna för avtagbara ekerhjul (detachable wire wheels) mot Rudgeworth och Goodyear
- Om att släkten Riley var från Warwickshire och inte Irland som Davis Styles skriver i sin bok
- Om hur man köpte Bonnick billigt och började med cykeltillverkning
- Riley hade 183 kundbolag för detachable wire wheels (DWW) men

farfar William ville inte ha med förbränningsmotorer att göra. Sönerna startade eget bolag med bilar. Efter WW1 slutade man med DWW

- Om äventyraren Cecil som körde motorcykel till Timbuktu och tillbringade WW2 i Indien och Burma
- Om rallyförarna Freddy Dickson, George Easton, Ken Peacock, Bill Beck, Kay Petre, Elsie Wisdom, Joan Richmond,
- Om hur William Morris/lord Nuffield och Victor Riley Sr blev bekanta genom cykeltävlingar
- Om William Morris förklaring till varför Riley gick i konkurs

AL



Keith Mountain



Victor Riley 1936 - , son till Victor Riley 1876-1958.

Sensommarträff lördag 30 augusti – Salsta slott och ”Tvillingbo”

Salsta är ett barockslott som ligger cirka 2,5 mil norr om Uppsala. Slottet ägs och förvaltas av Statens fastighetsverk och är sedan 1993 förklarad byggnadsminne som välbevarat barockslott och med tanke på platsens långa historia från tidig medeltid. Av den ursprungliga inredningen återstår dock inte så mycket.

Program:

- 11.30 samling vid slottet
- 12.00 lunch (var och en beställer i cafét)
- 13.00 visning av slottet (betalas av klubben)
- 14.15 Avfärd till ”Tvillingbo” utanför Tobo (vägen mot Skärplinge).
- 15.00 Ankomst till ”Tvillingbo”. Här blir det kaffe med tilltugg hos Anders & Kjell Eriksson som renoverar en Riley RMA. Det finns lite annat att se också, t.ex. en Austin från 1937, en rysk motorcykel och Anders verktygsmaskiner.
- 16.15 Avslutning

Från Uppsala tar man väg 290 mot Österbybruk. Antingen kör man genom och förbi Gamla Uppsala, eller så kör man en bit på E4 och svänger av mot Störvreta. Från Salsta kör man mot Österbybruk och fortsätter i rondellen till vänster (väg 292). Kör ungefär 10 km till en korsning med skylt mot Skärplinge. Följ den vägen ungefär 12 km förbi Tegelsmora kyrka. Sväng av vid busshållplats med två vita brevlådor.

Anmälan senast den 24 augusti till Erik, 070-530 62 25 eller via epost.



Svenska Riley Registret's Facebook grupp

Offentlig grupp · 17 medlemmar



+ Bjud in

Dela

This is a Facebook group addressed to Riley owners and other members in the Swedish Riley Register. There is no requirement to own a Riley, but I prefer some interest in the brand, to be a member. The purpose of the group is to share Riley related issues, discussions, tips, stories, pictures, restoration projects, etc, whatever... in a good tone and friendship! Most Welcome! /Mats Höwing, Admin

På förra årets årsmöte på Rindö diskuterades Riley Bladets framtid, medlemmars engagemang. Undertecknad som då var ny medlem, återigen, och valdes in i styrelsen, föreslog att en Facebook grupp skulle kunna vara ett bra komplement till Rileybladet och även ett sätt att öka korrespondensen mellan oss medlemmar.

Jag har själv god erfarenhet av liknande grupper, då jag bla ägen en gammal traktor, International Harvester 275-B från 1961 och även en tändkulemotor, en Lidan på 5 hk i en båt. Jag har då varit med i grupperna ”Vi som älskar

gamla traktorer” och ”Tändkulemotorers vänner”. I dessa grupper så utbytes allt möjligt från bilder till renoveringsprojekt. Man kan ställa frågor om man har något bekymmer och då få god hjälp.

Jag har själv haft stor nytta av att vara med i dessa grupper och där fått god hjälp. Jag är idag en frekvent medskapare på Tändkulemotorers vänner.

Svenska Rileyregistrets Facebook grupp har nu funnits i snart ett år och vi är 17 medlemmar! Det är bra! Men det vore roligt om fler ville vara med. Alla medlemmar kanske inte har Facebook, men

flera av er har det säkert. Eller någon familjemedlem!

Jag har själv, under en större motorreparation på min RME nu i våras lagt upp en del foton och filmer. Syftet är att dela med sig av erfarenheterna men även få ta del av er erfarenhet, såklart. Jag själv är en glad amatör och novis på Riley. Så den hjälpen, dvs er erfarenhet ser jag fram emot att få ta del av. Jag har nämligen en bil till som skall renoveras! En Riley RMA-48.

Mats Höwing, Värmdö

MHRF om ev. ändrad kontrollbesiktning

Historiska fordon, som godkänts vid kontrollbesiktning, är i dag befriade från återkommande kontroller. Det kan komma att ändras, men ställer då särskilda krav på besiktningsorganen som ska bedöma fordon med upp till sekelgammal teknik, menar *Nätverk på gemensam väg* som samlar Sveriges fordonsentusiaster.

Ur dagens pressmeddelande:

Transportstyrelsen lyfte frågan om besiktningsbefrielse för vissa äldre fordon under 2024 i dialog med branschens arbetsgrupper. Myndigheten såg ett eventuellt behov av översyn av de regler som gällt från maj 2018. Vissa fordon, som historiska, kan i dag undantas från regelbunden kontrollbesiktning. Transportstyrelsens översyn av regelverket kan leda till upphävande av sådan besiktningsbefrielse.

Ett återinförande av kontrollbesiktning av äldre fordon måste följas av ett säkerställande av kompetens hos besiktningsorganen för att besikta dessa fordon, säger Jan Tägt, talesperson för *Nätverk på gemensam väg*.

De nya kontrollbesiktningsreglerna från 2018 innebar ett nytt förtroende för ägare av historiska fordon i och med befrielse från krav på återkommande kontrollbesiktning. Förutsättningen var att fordonet genomgått en godkänd kontrollbesiktning inom de två föregående kalenderåren.

Motorhistoriska Riksförbundet tog 2018 fram en egenkontrollguide med tips och praktiska råd som ett underlag och stöd för ägarens egenkontroll av fordonet. Besiktningsföretagen erbjöd särskilda tester till de fordonsägare som själva inte kan kontrollera fordonet och vägkantskontroller skulle fänga upp de fordon vars ägare slarvat med underhåll eller ändrat sitt fordon.

Transportstyrelsen var tidigt tydliga med att en utvärdering av befrielsen skulle ske och återkom i den frågan våren 2024. Bakgrunden var inte att olyckor med besiktningsbefriade fordon ökat, tvärtom är dessa fordon mycket sällsynta i skadestatistiken, säger Jan Tägt.

Det handlade i stället om klagomål som myndigheten mottagit avseende störningar och förekomsten av fordon som ändrats utan att för den skull genomgått en ny registreringsbesiktning. Utöver det fanns det även andra behov av att se över föreskrifterna, bland annat hur säkerhetssystem som E-call ska fungera



ner 2G- och 3G-näten avvecklas.

Nätverk på gemensam väg föreslår att följande bör beaktas vid en eventuell förändring av reglerna för besiktningsbefrielsen:

Nätverket har förståelse för att ett besiktningsorgan inte alltid har tillgång till äldre föreskrifter, standarder och fordonsspecifika data som är nödvändig inför en kontrollbesiktning

Nätverket har även förståelse för att de certifierade besiktnings teknikerna kan ha bristande kännedom om äldre fordonskonstruktioner, alldeles särskilt gällande de äldsta fordonen

Fordon tillverkade 1975 och tidigare bör fortsatt vara befriade från kontrollbesiktning, om de inte används kommersiellt. För yngre historiska fordon, 30 år och äldre, bör en förenklad kontroll genomföras

Nätverket föreslår att kontrollen ska göras med fem års intervall. En kontroll föreslås även i samband med ägarbyte där den nya ägaren är privatperson (oaktat 5-årsintervall).

Nätverket ser fram emot en fortsatt dialog med Transportstyrelsen och branschens aktörer för att finna en balanserad och välgrundad lösning på denna viktiga fråga, sammanfattar Jan Tägt.

Dags för 10-årskontroll för ditt MHRF försäkrade fordon

I början av maj fick jag ett brev från MHRF med ovanstående rubrik. Brevet förklarade att kontrollen är till för att säkerställa att mitt fordon är rätt försäkrat om en skada skulle inträffa.

För att göra detta går jag in på MHRFs hemsida och väljer "ny personlig försäkringsansökan" och klickar på "10-årskontroll" eller "uppdatering försäkring" beroende på om jag vill höja värdet i försäkringen eller inte.

Om jag inte önskar höja försäkringsbeloppet ska jag använda funktionen "uppdatering försäkring" och ladda ner nytagna foton. Då behöver jag inte anlita en fordonsinspektör.

I båda varianterna av 10-årskontroll ska följande bilder skickas in. Framsida, baksida, väster sida, höger sida, bilens säten, bagageutrymme, instrumentpanel och motorutrymme. Därefter fyller jag i övriga uppgifter som efterfrågas och signerar med Mobilt Bank ID.

Ex red

Tändstift för 12/4 och RMA

Matthew French, ordf. The Riley Restorers Club of Australia



Elektroden i detta 1/2 tums tändstift sitter inne i gängtunneln. Detta är inte optimalt för att antända bränslet.



1/2 tums tändstift. Man ser att avståndet gnistan måste färdas för att antända är långt.



3/4 tums tändstift med elektrod som sticker ner till förbränningskammaren ger bättre antändning.

Jag är övertygad om att informationen som publicerats om korrekta tändstift för 12/4 och RMA/E-motorerna är felaktig. Det fortsätter att vara ett mysterium varför informationen inte har korrigerats. Topploken är ganska tydligt konstruerade för 3/4"- tändstift, inte 1/2".

Personligen använder jag NGK BP6ES i Riley Nine, 12/4 och RM och har gjort det i tusentals miles utan problem

Matthew French

Er xred har nu satt långa tändstift i sin RMA. Fungerar utmärkt. Svårt att säga hur mycket bättre dessa är jämfört med de korta stiften men de är definitivt inte sämre. Detta baserat på testkörning om 27 km! Jämn och fin tomgång.

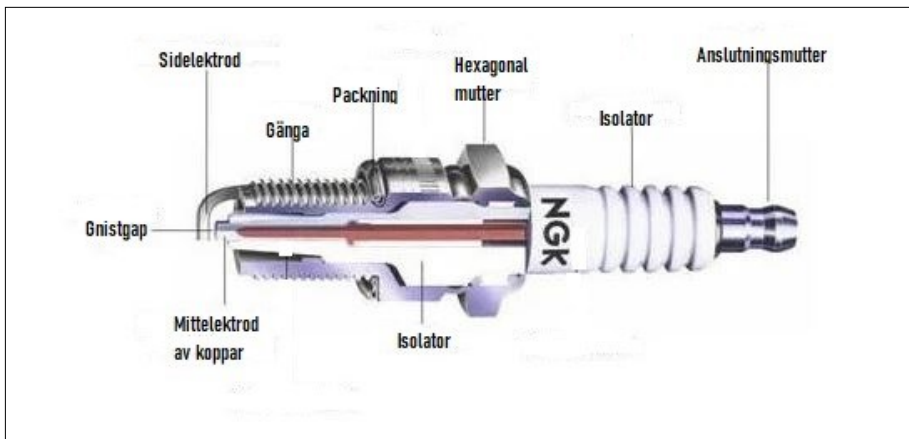
* VÄRMETAL

Värmetalet (2-12) är ett mått på hur bra stiftet avleder värme. Ju högre värmetal desto bättre avleds värme från stiftet.

Temperaturen i tändstiftets bas måste hållas på en optimal nivå för att säkerställa en stabil förbränning.

B	P	6	E	S	7811
Gänga 14 mm	Long reach typ (Projected insulator)	Värmetal*	Längd 19 mm (3/4 tum)	Mittelektrod med kopparkärna	Produktnummer

B		6	H	S	4510
Gänga 14 mm		Värmetal*	Längd 12,7 mm (1/2 tum)	Mittelektrod med kopparkärna	Produktnummer



Bensinläckage vid banjokoppling

När jag nyligen skulle plocka fram dropheaden efter vintern och en längre tid i det hyrda garaget, så fann jag att det läckte bensen ganska rikligt när tändningen slogs på och bensinpumpen började ticka. Var det flottörhuset eller banjokopplingen som läckte, det var frågan. Huvsidan plockades bort och även luftrenaren demonterades för att jag skulle kunna komma åt. Ganska snart fann jag att locket till flottörhuset nog var tätt (var rädd om den tunna papperspackningen som är skör) och att felet låg i banjokopplingen till den främre förgasaren. En extra banjobult togs med till Mekonomen, men där fanns inga fiberpackningar. Jag fortsatte till Slangservice, en välrenommerad firma här i Uppsala. Efter lite letande fick man fram röda fiberpackningar vars innerdiameter passade fint på banjobulten. Glad i hågen återvände jag till garageplatsen och började skruva ihop det hela. Fiberpackningarna ville försvinna ner på golvet ett par gånger, men till sist fick jag packningarna på plats.

Men nej, det fortsatte att läcka bensen. Inte bra! Vid en närmare undersökning upptäckte jag att banjokopplingen är olika utformad på fram- respektive baksida. På den ena sidan finns det ett urfräst spår och där måste man använda en packning som har en ytterdiameter på 22,5 mm. Helst en original SU-packning. Den passar precis när man lägger ner den i det urfrästa hålet. Tar man en större packning så tätar det för dåligt, det håller inte tätt mot ytterkanten. På "baksidan" finns det inte någon urfräsning för en packning, så där går det bra med en bredare fiberpackning. 22,5-millimeterspackningen ingår i packningssatsen till SU-förgasaren (800 resp. 801), men det vore bra att ha lösa sådana om man inte vill bryta en hel packningssats. Det verkar som om sådana fiberpackningar finns att köpa styckvis hos Burlen <https://burlen.co.uk/> men reservdelensnumret har jag inte kunnat klura ut. Och att köpa enstaka packningar från England är inte ekonomiskt försvarbart, det blir både tull och expeditionavgift på någon hundralapp från PostNord.

Till slut fick jag allting tätt och hade lärt mig något nytt.

Erik Hamberg



Claes-Göran Lind har sålt sin 2½ liter Riley, årsmodell 1949 (ex Sten Eriksson). Den finns nu i Spanien. Sten Eriksson skrev om bilen i Rileybladet 1-2/1996


RILEYBLADET

Nummer 1, 1996 Organ för Svenska Rileyregistret Årgång 18



Min Riley den 1 september 1995. Klar för besiktning. Lägg märke till delen som hänger under bilen. Det är den inbyggda radioantennen som är monterad under bilens baksätegläda!

I detta nummer:	
Rileyprofil nr 4 (9 S 1967)	1
Sten Erikssons 2½ saloon	2
Min One-Point-Five	3
Tore Stenberg berättar	4-10
Nya medlemmar	10
Mer om Hyta-Calles Roadster	
Renoveringen av Sten Erikssons 2½ saloon	
Köp- och säljannonser	

Min 2½ litre saloon

av Sten Eriksson

Äntligen kan jag meddela att min Riley är färdig och blev godkänd utan anmärkning vid besiktning i Tierp torsdagen den 5 oktober 1995. Renoveringen påbörjade jag redan hösten 1982. På restaureringen begärav bifogar jag lite bilder med textkommentarer. Kanse grips några linser av igenkännandets glädje över de problem som man brästat med och de lösningar man ibland får ta till när man jobbar på sin gamla Riley.

Min första bil var en 1915 års Opel Regent Lys Sedan med nancyflindrig sidventilmotor på 37 hk. En Austin Somerset var min andra bil. Riley blev min tredje bil. Den var maroon och hade röd läderklädsel. Den köpte jag den 20 februari 1960 hos Philipsons i Uppsala. Priset var 2.290 kronor. Hälften betalade jag med min inbytestbil en grön Austin A 40 Somerset av 1952, 1,2 modell. Resten tog jag på avbetalning...

Föregående ägare till Riley hade släpat efter med betalningen och Philipsons återtog den. Han hade även slarvat med service och underhåll. Skicket var måttligt bra och det fanns defekter lite här och där. Detta gjorde att jag beslöt mig för att ställa av bilen, och följaktligen var jag nödgad köpa ytterligare en bil, en som jag kunde köra med. Valet föll på en Renault Frigate Amiral 1955 i byst skick som även den inköptes hos Philipsons. Forts. sidan 4.

Rileyfilmer

Lynx 12/4 1936

<https://www.youtube.com/watch?v=jF0s5Xxe2vU>

Kestrel 15/6 1936

<https://www.youtube.com/watch?v=6r7LMg-x8ms>

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande & redaktör

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

Kassör

Åsa Henningsson
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
076-103 64 61
asai.henningsson@gmail.com

Webmaster

Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 250 kr för år 2025. Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5. Medlemmar i utlandet kan betala till Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635 BIC: NDEASESS