



RILEYBLADET

Nummer 4, 2019

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 41



Den brittiske handelsministern, Mr. Harold Wilson, besökte Köpenhamnsutställningen (i september 1948) och ses här tala med A. E. Christensen, verkställande direktör för DOMI (Dansk Oversøisk Motor Industri). Mr. Wilson visade speciellt intresse för en Riley Saloon som allmänt ansågs vara en av de snyggaste bilarna på utställningen.

I förra numret av Rileybladet figurerade två f.d. brittiska premiärministrar, Winston Churchill och Anthony Eden, framför en Riley Pathfinder.

På bilden ovan ses en blivande brittisk premiärminister, Harold Wilson bakom en Riley Saloon. Handelsminister Harold Wilson har just invigt en bilutställning anordnad av Nuffields danska generalagent, DOMI A/S (Dansk Oversøisk Motor Industri) och ses i samspråk med försäljningsdirektör A. E. Christensen.

DOMI A/S var en dansk bilimportverksamhet grundad 1946 av Svend Nellemann. Företaget hade sitt huvudsäte i Glostrup väster om Köpenhamn. Man importerade bilar av märkena Morris, MG, Riley, Wolseley samt traktorer från Nuffield, Land Rover/Rover samt Morris/Leyland lastbilar.

I slutet av 60-talet var DOMI den största danska bilimportören. 1972 övertog man Firma Austin Odense och blev generalimportör för BMC/Leyland fordon. Förutom Austin fick DOMI nu också importen av Triumph och Jaguar. 1976 sålde DOMI över 20.000 bilar. Ett rekord.

I slutet av 90-talet lägger DOMI ner sin verksamhet då försäljningen av engelska bilar gått starkt tillbaka.

Hur många Rileys såldes av Domi? Inte så många pga valutabrist efter kriget samt Europas högsta bilaccis. Red frågade bibliotekarien för Dansk Veteranbil Klub Niels Jonassen samt Charlotte Gallant på Archive Department, British Motor Industry Heritage Trust och fick ungefär samma svar:

1946: 1 RMA	1952: 0
1947: 0	1953: 1 RMB
1948: 2 RMA + 1 RMB	1954: 4 RMH
1949: 1 RMB	1955: 8
1950: 4 RMA	1956: 7
1951: 1 RMB	Totalt: ca 30

Bilden ovan och den översatta bildtexten kommer ur tidskriften *News Exchange* för december 1948, "en månatlig publikation utgiven av Nuffield Exports Ltd. för att ge sina distributörer och vänner nyheter av allmänt intresse" som det står på omslaget.

P.S.
Harold Wilson var brittisk premiärminister 1964 -70 och 1974 -76.

Red

Ordförande har ordet

Nu har den tiden på året kommit då Rileyn får stå och vila inför den kommande sommaren. Det är tid att underhållsladda och kanske ta ur batteriet. Har man bilen i ett varmgarage – vilket jag inte har – finns ju också möjlighet att göra service och reparationer.

I oktober, innan kylan och mörkret satte in, tog jag ur kylaren till min drophead och lämnade in den på renovering. Bilen hade under en tid gärna kokat vid långsam körning i kö, så det var dags att göra någonting åt saken. I Uppsala finns det fortfarande en kylarfabrik, så jag tog med kylarpaketet dit. Kylaren visade sig vara ganska igensatt, så det var nödvändigt att byta ut alla cellerna mot nya, ett ganska intrikat arbete, har jag förstått. Efter en månad var i alla fall kylaren klar att hämta och nu är det bara att invänta ett lämpligt tillfälle att utföra målning, innan montering sker i bilen. Det visade sig vara ganska enkelt att ta ur kylaren ur bilen och skönt att slippa demontera grillen.

Under det gångna året har engelska Riley R.M. Club publicerat ytterligare ett komplement till verkstadshandboken för 1½ och 2½ litre RM (RMB/C/D och RMF). Tidigare har det kommit ett supplement om 1½-litersmotorn (som jag dock inte har skaffat), vilken sitter i alla RMA och RME, och nu har man utarbetat ett supplement för 2½-litersmotorn. Detta är verkligen ett absolut "måste" för 2½-litersägaren. Publikationen avslutar helt perfekt till den ursprungliga verkstadshandbokens layout och omfattar 113 sidor.

Syftet är att uppdatera med information för den som idag äger, renoverar eller använder en sådan modell. Kompletteringar har gjorts där den ursprungliga



verkstadshandboken var knapphändig eller helt saknade information. 75 års erfarenhet av att köra och äga dessa bilar har också lett till ny kunskap. Man får till exempel veta hur man skall upptäcka sprickor i motorfästena (vilket var något nytt för mig), vilka verktyg man bör ha och vad man inte skall göra. Sålunda blir man avrådd från att använda röd glykol, det skall vara blå. Men det visste ni nog redan.

Här finns även avsnitt om vad som skiljer motorerna som sitter i vänster- respektive högerstyrda bilar. Det finns ju faktiskt en hel del skillnader. Jag tror nog att man kan hävda att bilen konstruerades för att vara högerstyrd, men att man tvingades göra ett antal mer eller mindre lyckade modifieringar och anpassningar när man skulle sälja bilar till den del av utlandsmarknaden som hade högertrafik. Jag tänker till exempel på gasreglaget, oljeröret som går i motorns bakkant samt placeringen av startmotor. Dessutom är det ju olika startmotorer på vänster- och högerstyrda bilar – och naturligtvis olika svänghjulskåpor.

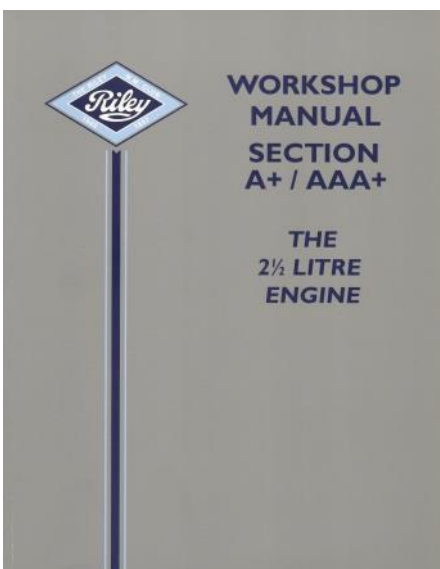
Handboken inleds med en intressant historik om hur 2½-litersmotorn utvecklades från 1930-talets mitt och framåt. Vanliga fel behandlas också i inledningen. Därpå följer avsnitt om smörjsyste-

met, kylsystemet, topplocket, om att arbeta med och renovera motorblocket, kolvar och vevstaker samt kamaxlar och kamkedja. Avgassystemet har ett eget litet avsnitt och därefter kan man läsa om hur man kan förbättra prestanda och hur man gör felsökningar. Tips om service är också välkommet. Många vill idag montera en elektrisk fläkt i sitt gammelfordon och om detta kan man också läsa och få tips om hur man bör göra i en Riley.

Bildmaterialet är delvis nytt, för att komplettera det som tidigare fanns publicerat i den ursprungliga verkstadshandboken. Nya bilder är som regel i färg och publicerade med god upplösning. Ansvarig för denna förnämliga publikation är Gwyn Morris, en av de mest erfarna och kunniga på dessa modeller i Storbritannien. Supplementet till verkstadshandboken kostar 12 pund

Till sist vill jag uppmana er alla att boka in den 12-14 juni för sommarmötet 2020, som kommer att äga rum i Mälardalen. Vi kommer att bo bra, äta gott och besöka trevliga utflyktsmål. Programmet är dock i skrivande stund ännu inte helt klart.

Erik Hamberg



Blandat från redaktören

Nu står Rileyn i vinteride. Sätena är insmorda med fett. I år blev det Härkila Mink Oil Leathercare. För 40 år sedan använde jag Ko-Cao-Line och därefter blev det Windsor Läderbalsam. Har ingen aning om vilket medel som är bäst...



Bosse Bildoktor hörde av sig efter att ha läst om Pathfinders i förra numret:

Pathfinder-minne

Hej!

En ingift släkting, Pelle Källström, jobbade på BMC:s reklamationsavdelning på 1950 och 1960-talet.

Pelle lever inte längre, men berättade en gång om en kund som hade en Pathfinder - det var en engelsman som jobbade åt "British Embassy".

När jag läste senaste Rileybladet så tänkte jag först att det var MAC23/5294. Men eftersom Pelle berättade att ägaren hade behållit bilen länge och att den blev rejält rostig av alla resor över Nordsjön - då bilen tydligen var parkerad på båtens däck - så tror jag att det var MA???/1082.

Citat av Pelle: "Karossen var full av små rosthål - plåten påminde om en tesil"

Mvh, Bosse Bildoktorn

David Trunful (som skrivit boken om Australian bodied Rileys) har hört av sig:

Hello Anders, I have just seen the article in Rileybladet on colour schemes.

I very much enjoyed looking at Rileybladet No.3, 2019 and would like to comment about what is the standard colour split of two-tone Rileys. Although the most common colour split for two-tone Riley RMs today is to have the bonnet sides and doors painted a different colour to the rest of the body, I don't believe this should be called the Riley standard two-tone combination. The James Taylor book states that any colour car could be ordered with black guards, and other combinations were rare. I agree with this, as this is mentioned in some of the factory brochures that I have. There is no mention of any other colour combination, in any brochure or advertising material that I have, or have seen. There is no doubt that if you had the "right" connections, you could order any colour scheme that you liked, but this would be extremely rare. I have also heard of Dealers changing the colour of the paint in order to complete a sale. As a lad I remember seeing RMB's with Ivory bodies and black guards. (the wheels were Ivory) One of my friends had such a car in the late 1960's.

Regards, David Trunfull, Rye, Victoria, Australia

Är ni intresserad av legendariska bilmodeller av gamla fina årgångar? Ja, intresset är stort, och för att glädja entusiasterna startar Teknikens Värld fr. o. m. detta nummer en samlarserie med Jan Ullén-teckningar i färg. Serien inleds med RILEY NINE »IMP».

BERÖMDA BILAR I SAMLARSERIE



Det var när den här modellen introducerades 1927 som entusiasterna på allvar började intressera sig för Riley som en bra sportvagn.

I dag är Riley inte mycket mer än en modellbeteckning på några av BMC:s standardprodukter, men före kriget hörde märket till de mest uppmärksammade. Percy Riley byggde sin första bil redan 1898, men det var med Nine-modellen (introducerad 1927) som sportvagnsentusiasterna började intressera sig för Riley.

Från början gjordes Nine-modellen som en fyrsitsig familjebil med blygsamma prestanda, men det behövdes inte mycken teknisk insikt för att inse att den lilla 1089 cc motorn skulle kunna bli en utmärkt kraftkälla i sport- och racerbilar. Den var ytterst robust utförd och skulle visa sig tåla oerhörda påfrestningar på Europas racerbanor. Den hade två kamaxlar, som placerats så högt i blocket att mycket korta och långa stötslänger kunde användas för att påverka de V-ställda ventilerna i de hemisfäriska förbränningsrummen. Standardtorn utvecklade blygsamma 34 hk vid 4.000 varv, men racerkonstruktörer som Parry Thomas och Reid Railton lyckades utan svårighet få fram 55 hk vid 5.500 varv utan att ge avkall på driftsäkerheten. Med alkoholbränsle gav en racer-version hela 99 hk vid 6.300 varv — en fantastisk effekt för en så liten motor.

Den första Riley Nine racerbilen byggdes av Railton, som inte behövde göra några större ingrepp i Riley's konstruktion annat än att minska hjulbasen och göra chassit lägre. Denna racerbil blev prototypen för den berömda Brooklands Riley och alla senare Riley sportvagnar. Den blev segerrik från början och vann sin klass i Tourist Trophy och i ett otal lopp på Brooklands, Nürburgring och Le Mans.

Riley Nine »Imp», som tillverkades i ett begränsat antal under 1934 och 1935, var den sista sportvagnen med den ursprungliga Nine-motorn och en direkt efterföljare till Brooklands Riley.

»Imp» står i dag som det kanske främsta exemplet på den klassiska engelska sportvagnsskolan. Ny kostade den inte mer än 6.000 kronor, men den som i dag lyckas få tag på ett välskött exemplar till det priset kan skatta sig lycklig.

ÅHÉN & ÅKERLUND'S TRYCKERIER • STOCKHOLM 1961



Ett klipp ut Teknikens Värld 1961.
Imp-bild av Jan Ullén t. v.

Nordic Riley Register besöker Söderström och Sommer

En Brooklands Riley bok är på gång. Red fick höra talas om den redan för fem år sedan i samband med att man sökte historien bakom den Brooklands Riley som startade i Rämenrallyt 1933. Bilen, som kördes av Hans Torell, för av banan och skadades redan på andra varvet. Den hade chassinummer 8092. Vad det blev av den är en gåta. Red fick tag på Hans Torells son Urban som var uppe på vinden och kollade pappas kvarlämnade papper men fann inget av intresse utom ett tidningsurklipp som bekräftade bilens engelska reg nr.



Jobbar på boken gör Adrian och Margaret Smith samt Keith Mountain. Hjälper till med kontakter gör Victor Riley som ringt och skrivit till red flera gånger för att få hjälp att lösa gåtan.

I slutet av november kom Adrian och Margaret Smith till Köpenhamn för att titta närmare på den Brooklands som står på Sommers bilmuseum i Nærum och på den som finns i Söderströms samling i Malmö.

Besöken ordnades av David Simonsen, nybliven medlem i Nordic Riley Register och nybliven ägare till en 1934 Riley Nine Kestrel.

I Rileybladet 2/2004 skrev red om nordiska Brooklandsvagnar inklusive Riley på Sommers museum. Den hade köpts av Bo Bonfils 1962 och sålts till Sommer i början av 70-talet. Problemet var att bilen inte hade något chassinummer även om Sommer lagt ner mycket arbete på att forska kring bilens ursprung och originalitet. Nu var Adrian och Margaret Smith här för att titta närmare på bilen som research inför Brooklandsboken.



Adrian antecknar och Margaret kollar ev. chassinummer på främre fjädringsfästena



David Simonsens nyligen införskaffade 1934 Riley Nine Kestrel



Lars Söderström framför sin Brooklands Riley med chassi nr 8024



Sommer-museets Brooklands Riley

Automobilmarsch

På Sommers Bilmuseum ligger Dansk Veterabilklubbs arkiv. Där satt vi som var med på besöket, nämnt på föregående sida, och tittade på en videofilm där Victor Riley skickar hälsningar till danska och svenska rileyvänner. Fotot t.h. är från filmen.

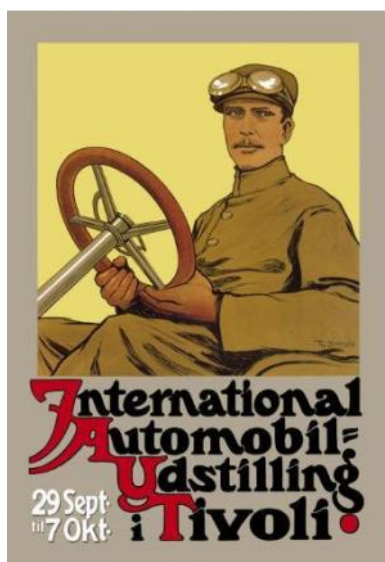
Det sitter en affisch på arkivets vägg. Den aviserar en bilutställning på Tivoli i Köpenhamn 1907. Detta får Svend Algren att komma ihåg ett gammalt not-häfte han har där hemma, Automobilmarsch.

Jeg sender dig den nodeforside med Automobil March jeg talte om på biblioteket i søndags – bare for sjov. Du kender nok ikke den meget berømte danske kunstner Ib Andersen, hvis far Valdemar Andersen har lavet tegningen. Han lavede også en rigtig god plakat for Nimbus motorcyklen. Sjovt nok er operetten Dollarprinsessen og Automobilmarschen også fra 1907, ligesom Tivoli udstillingen. Hilsner, Svend

Musikstycket kommer som sagt ur Dollarprinsessen (Die Dollarprinzessin) en operett i tre akter med musik av den österrikiske tonsättaren Leo Fall (1873-1925).

Operetten utspelar sig helt i amerikansk miljö. De två hjältarna Hans von Schlick och Fredy Wehrburg har invandrat från Berlin och får anställning hos miljonären och kolmagnaten Couder. Hans ska sköta miljonärens kapplöpningshästar och Fredy blir sekreterare på kontoret. Där härskar dollarprinsessen, Couders sköna dotter Alice, över kontorsflickorna.

Operetten hade urpremiär i Wien den 2 november 1907.



I Sverige har den uppförts på Oscarsteatern 1908-1911. Nyare uppsättningar var på Malmö Stadsteater 1966 och på Riksteatern 1971.

Associationsbanorna har inga gränser när det gäller gamla bilar...

Red

Rätt ska vara rätt - en hastighetsmätarhistoria

Red köpte en 1½ RM Riley i Sydney, Australien 1979. Den hade en hastighetsmätare i miles per hour och var graderad upp till 90 MPH. För 25 år sedan fick jag tag på en kilometermätare till en 2½:a graderad till 170 km/tim. Nu var det hög tid för en mätare gjord för en 1½:a som visar km/tim, graderad till 150.

Satte en annons i Rileybladet och fick napp. Tack Jan Bertil Jeppson. En helt oanvänd mätare, eller i alla fall med alla siffror på 0. Men... den hade klibbat fast och gick inte runt. Hade i minnet Gwyn Morris artikel i R.Memoranda July/Aug 2014 "Riley RM Speedometers - an RMA to RMF guide" där han talar om vikten av att serva en gammal mätare innan man installerar den. Frågade naturligtvis Gwyn om han kunde få den att gå. Jodå, det kunde han, och jag skickade iväg mätaren.

Gwyn:

Jag har tagit isär mätaren för att lokalisera anledningen till att den kärvar. Det visar sig bero på att fettstelnat och att det förhindrar axeln och fiberkugghjulen att rotera. Som tur är har fiberkugghjulen inte tagit någon skada, vilket annars är det vanliga problemet. För att du inte ska få fortkörningsböter har jag, som vanligt, satt nålen att visa en smula högre fart. Hoppas det är OK.

Att du har monterat nytt kronhjul och pinjong med utväxlingen 4,3:1 kommer betyda en del... men det finns andra faktorer. För varje 1000 varv förflyttar sig en RMA med originaldäck och med kronhjul och pinjong (CW&P) med utväxlingen 4,89:1, 16 mph (25,6 km/tim) i högsta växeln medan en 4,3:1 CW&P går 18,5 mph (29,8 km/tim).

Innan du tar ur 170 kph mätaren föreslår jag att du ställer bilen på en slät asfaltyta och mäter det exakta avståndet ett bakhjul går ett varv på. Ta gärna ett snitt från tre mätningar. Det kommer att ge dig en siffra så att man kan räkna ut exakta CW&P förhållandet. Jämför hastighetsmätaren med hastigheten från en GPS och se vad du får.

170 mätaren	GPS
30	33
40	44
50	55
60	65

Anders:

Jag har gjort som du föreslår:
Däck: Michelin X 185 R 16
Tryck: 30 psi
Däckomkrets bakhjul: 2,15 m
CW&P: 4,3:1

Gwyn:

Michelins radialdäck X 185 x 16 är ca 2% större i rullomkrets än original diagonaldäck 5,75 x 16 som är strax under 7 fot (2,134 m). Med standard CW&P på 4,89:1 skulle 170 km/tim mätaren ge en något lägre hastighet och med en CW&P på 4,3:1 visar mätaren ännu lägre. Om man dessutom jämför 170 km/tim mätaren, som är gjord för en 2½:a växellåda med utväxling 2:1, medan 1½:ans växellåda ligger på 2,5:1 så blir resultatet ytterligare lägre. Det förklarar varför siffrorna ovan visar ca 10% lägre hastighet.

När du nu monterar 150 km/tim mätaren som är ställd för en RMA/E med 2,5:1 växellåda samtidigt som du har en CW&P på 4,3:1, som sänker varvtalet med 12% och däck som ytterligare sänker varvtalet med 2% kommer mätaren att visa en något för låg hastighet. Sålunda har jag justerat upp mätaren en aning och jag tror att den nu ska visa rätt hastighet.

Anders:

Jag monterade 150 km/tim mätaren idag och jämförde farten med min GPS. Resultatet är exakt lika vid 30, 40, 50, 60 och 70 km/tim.

Gwyn:

Det gläder mig att mina "kvalificerade" gissningar håller måttet med tanke på dina variabler för däck och CW&P. Det var ett nöje att hjälpa till!

PS

Reds radialdäck har vid ringtryck 30 psi (2,1 kg/cm²) nästan identisk rullomkrets med originaldäcken.

När red fick denna bild som Gwyn Morris skickade, är han glad att han inte försökte ta isär mätaren själv!

RILEY RMA 150 kph Speedometer



Drive shaft and fibre gears (20 teeth) were seized solid with congealed grease.

Gwyn prepared this spreadsheet of speedometer types and markings.

Riley RM Speedometer Details - Dial face types

Model	Ratio	Type	Marking	Speed	Description
-1939	57/25	Coventry (White)	1425	90 MPH	, 1425 above Mileometer window.
RMA	57/25	Coventry (White)	SSC.43 1425	90 MPH	Jaeger below Trip window, SSC.43 1425 above Mileometer window.
RMA	57/25	Coventry (White)	SC.43 1425	90 MPH	Jaeger above Trip window, 1425 below Trip & SC.43 below Mileometer window.
RMA	57/25	"	SSC.43 1425	90 MPH	Jaeger above Trip window, SSC.43 1425 above Mileometer window and Made in England below.
RMA	44/20	"	SC.43 K 880	150 KPH	Jaeger above Trip window, 880 below Trip & SC.43 K below Total Distance window.
RMA	44/20	"	S.43 K 880	150 KPH	Jaeger above Trip window, 880 below Trip & S.43 K below Total Distance window.
RMA	57/25	Abingdon (Gold)	SS.536 1425 X.70065/9	90 MPH	Jaeger above Trip window, SS.536 below & X.70065/9 1425 above Mileometer window/M in E below.
RMA	44/20	"	SS.536/K 880 X.70065/18	150 KPH	Jaeger above Trip window, SS.536/K below & 880 X.70065/18 above Mileometer window/M in E below.
RMB/C	60/25	Coventry (White)	1500	100 MPH	Jaeger above Trip window, 1500 above Mileometer window.
"	60/25	"	SSC.45 1500	100 MPH	Jaeger above Trip window & SSC.45 1500 below
"	60/25	"	SSC.45 1500	100 MPH	Jaeger below Trip window, SSC.45 1500 above Mileometer window.
RMB/C	48/20	"	SC.45 K 960	170 KPH	Jaeger above Trip window, 960 below & SC.45 K below Total Distance window
"	48/20	"		170 KPH	No markings
RMB/D/F	60/25	Abingdon (Gold)	SS.537 1500 X.70065/15	100 MPH	Jaeger above Trip window, SS.537 below & X.70065/15 1500 above Mileometer window/M in E below.
"	47/20	"	SS.537/K 940 X.70065/19	170 KPH	Jaeger above Trip window, SS.537/K below & X.70065/19 940 above Total Distance window/M in E below.
RME	61/25	Abingdon (Gold)	SS.599 1525 X.70065/33	90 MPH	Jaeger above Trip window, SS.599 below & X.70065/33 1525 above Mileometer window/M in E below.
"	??	"		150 KPH	
Atlantic	59/20	Gold	1180 X.70065/2	100MPH	Smiths MA below Trip window, X.70065 / 2 1180 above Mileometer window & Made in England below.
"	41/20	"	820 X.70065/1	150KPH	Smiths MA below Trip window, X.70065 / 1 820 above Total distance window. KPH M in E at base.Radial digit

Gwyn Morris - Oct. 2013

ical Topics



Riley RM Speedometers - an A to F Guide

At the outset of production in late 1945, the new Riley 12hp was fitted with a dashboard layout that was a styling progression carried over from the pre-war 1939/40 Rileys. The instrumentation included ammeter, temperature gauge, oil-pressure gauge, fuel gauge, speedometer and time clock.

The centre piece of the dash was a white-faced speedometer, with 5" old bezel, produced by "JAEGER" that was marked in 10 mph increments to 90 mph (the bezel stood being at 5 and 95). The centre disc of the face was finished with two windows, the upper for the speedometer and the lower a total distance window. A satin gun-metal trim-ring of the face, below a convex glass, on-off bezel finished off the outer rim. The instrument was mounted into the dashboard from the clamp-bracket to the rear.

The 2 1/2 ltr. in mid 1946, the model was fitted with a 100 mph scale in 10mph increments up to 100 mph, with 5 and 105. The "JAEGER" was the substitution that was marked up as a revision in 2nd, 3rd and top gears. It was a left hand drive option for the European market, the instrument with a face marked in 10 mph increments up to 150 kph, being marked up to 150 kph in 2 1/2 ltr. up to 170 kph in 20 kph increments up to 170 kph.

When Riley RMs was transferred to the "Modernised" cars were produced which completely revised the instruments, to appear now with Gold-faced speedometer (fitted to the right side, the instrument was now smaller, being approximately 4 1/2" in diameter, the now separate time clock, to the right of the speedometer. There were 4 small rectangular ancillary instruments, the 1st being a gold faced speedometer calibrated from 0 to 6000 rpm) could be fitted in the lower part of the face. A variation to this feature was one calibrated from 0 to 5000 rpm which had a red sector in it, and was normally found in Austin Atlantics. For a short while, until production of the new model standardised, cars did leave the factory with the earlier Coventry styled dashboard and of course the Abingdon-produced Roadsters also still had the white-faced 100 mph or 170 kph speedometers fitted.

The 90 mph face was marked in 10 mph increments, whilst the 100 mph version progressed in 20 mph increments. Again the European (and South American) market cars had the 150 kph speedometers were fitted with 150 kph and 170 kph speedometers.

170 kph gold-faced versions.

One more change was to occur to the gold-faced speedometer when the RME was introduced. Due to the ratio of the Hypoid back axle being 5.125:1 as against the spiral-bevelled gears ratio of 4.89:1 in the earlier 1 1/2 ltr. cars, it was necessary to provide an instrument, suitably revised internally.

To cater for the different criteria, the internals of the speedometers had varying gearing. The cable drive to the instrument from the output end of the gearbox rotates once for every two turns of the prop-shaft on the 2 1/2 ltr. cars, and every two and half turns of the prop-shaft on the 1 1/2 ltr. cars. This in turn then drives the input-shaft with integral worm-gear that turns 2 small fibre-wheeled cogs which have varying numbers of teeth, (typically 20, 25, or 32 in the case of Riley instruments). These transfer motion via an eccentric to drive a reciprocating arm that in turn pulls on the teeth of the brass end-disc of the trip and total distance recording drums, that rotate the tumbler numbers. To cater for the differing requirements the brass discs may have 41:44, 47, 57, 59, 60, 61, or 66 teeth, (and maybe others also). It should be mentioned that the worm-gear teeth are matched to the fibre cogs and so are not interchangeable throughout the range.

On the gun-metal central disc of the earlier white-faced instrument were marked various reference numbers that varied with the production changes to cater for differing sizes, axle ratios and intended markets. The later Gold-faced speedometers were similarly marked on their face. Part of the reference number on the face indicates the number of revolutions that the drive cable has to make in order to turn the drum one full rotation. For example a 100 mph RMA Coventry built white-faced speedometer will have number 1425 marked on it which indicates that it has 1425 revolutions to make one full rotation. Similarly a 170 kph RMB/D/F Abingdon gold-faced speedometer will have a 41:44 marked on it. To simplify, all MPH RMA speeds are marked 1425. RME speeds are 1525. All 2 1/2 ltr. models are 1500.

The "JAEGER" brand was the up-market part of Smiths Motor Accessories and in the case of the Gold-faced instruments, some can be found to be marked "51" on the face. These were more usually found in the Austin range, predominantly the Atlantics, but so found their way into RMs over the years. These instruments normally having their digits printed in alignment.

So it will be seen from the table below that a number of speedometers were fitted to Riley RMs over the passing of time, it is very likely that some have been fitted with the later or earlier versions which in inaccurate recording of distance travelled.

It is worth mentioning that from my experience overhauling them, the majority of instruments do long-term influx of oil via the speedometer turn coneals and seizes either the input-shaft (which causes the drive-cable to "wind-up") or the 2 fibre-wheeled cogs to have some of the off, thus rendering the action of the reciprocating arm has been laid-up.

Den nya mätaren liggande på Gwyns utmärkta artikel

Bo Bonfils, bildkonstnär, industridesigner och SRR-medlem

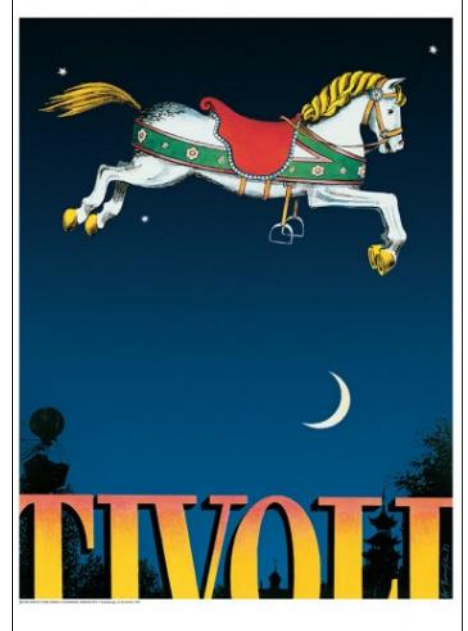
Köpenhamn, maj 1959.

Gula spårvagnar skramlar fram mellan cyklister och små grå bilar, mest europeisk Ford, Opel, Fiat, Renault, VW och ibland en Lloyd och så hantverkarnas Nimbus-motorcyklar. Som tonåring ser jag en dag från min cykel en spännande bil, hastigt och elegant manövreras fram i innerstadstrafiken. En öppen Overland, från mitten av 1920-talet, klädd med båtlackerad mahognyfaner. Jag följer efter den och finner den parkerad framför dagbladet Politikens hus på Rådhuspladsen.

Där fanns också min fars arbetsplats och han kunde berätta att Overland-ägaren

hette Bo Bonfils (1941-2019) och att han var tidningens tecknare och illustratör. De samarbetade ofta, Bo som konstnär och min far som litograf. Jag kände till det franska namnet från radion där jazzmusikern Kjell Bonfils hördes. Han var annars arkitekt, undervisade på arkitektskolan och var far till Bo, som då gick på konsthantverksskolans reklamavdelning. Som formgivare var han självlärd. En kort tid senare kom Bo och jag att träffas som klubbkamrater i den nybildade Dansk Veteranbil Klub.

Ordet veteranbil hade på 1950- och 60-talen i Danmark en klang av mystik, nästan provokation. En främmande

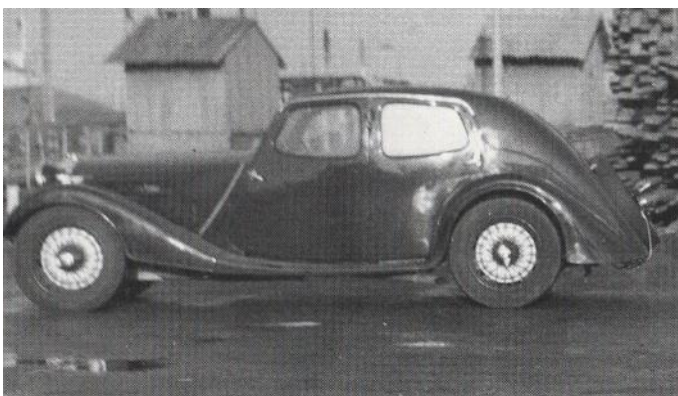


hobby för den excentriska delen av den övre medelklassen, trodde folk. Klubbens stiftare och ordförande, juristen O.T. Neel intervjuades i huvudstadspressen. "Är det svårt att få fatt i en bra veteranbil, herr advokat i högsta domstolen?" "Nej, köp en ny bil - och behåll den", blev svaret. Samtidigt arbetade politiker och myndigheter övernitiskt för att få bort alla äldre bilar från vägarna. Förkrigsbilar ansågs livsfarliga. Minsta fel eller rostfläck, som upptäcktes vid en poliskontroll, gav upphov till kallelse till besiktning eller omedelbar konfiskation av nummerskylten. Inte konstigt att en veteranbilist under den tiden/då nästan kunde känna sig som medlem av en motståndsrörelse.

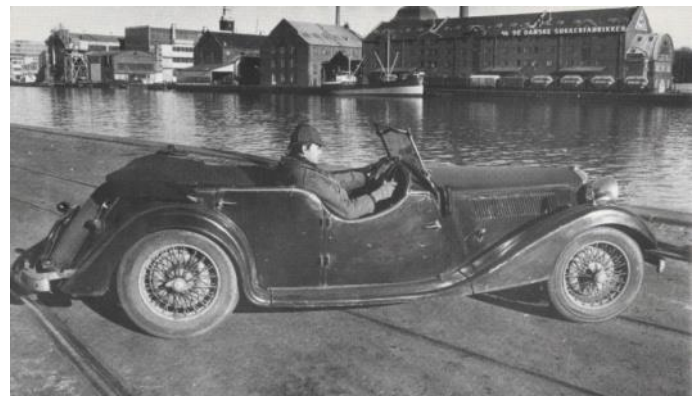
Det var naturligtvis inte på grund av press från myndigheterna som "motståndsmannen" Bo tidigt bytte ut sin Overland 1924 mot en bra 12/4 Riley Kestrel från 1935. Vissa klubbmedlemmar undrade dock varför han ville köra omkring i en så modern bil. Den passade honom perfekt, sportig, tekniskt avancerad.



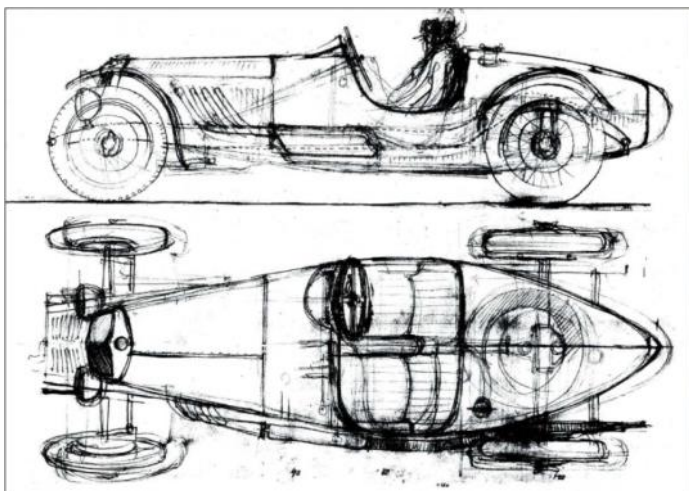
17-åriga Bo Bonfils på Rådhusplatsen i sin 1924 års Overland



1958 köpte Bo en 12/4 Riley Kestrel



Bo i sin 1936 års Riley Lynx



rad och hade den mest fulländade formgivning av alla Riley-saloons någonsin. Flera Rileybilar följde, en Lynx Sprite 1936 och till och med en 1929 års Brooklands, som fick tjäna som vardagsbil till mitten av 1970-talet.

Höjdpunkten i Bos Riley-karriär var dock den Special som han formgav och lät bygga på ett Merlin Nine chassi. Utan att ändra chassiramen skapade han den finaste tvåsitsiga sportbil som man kan tänka sig. Ett mästerverk i proportion och kvalitet. Ofta kunde man se den stå parkerad framför Bos bostad med adressen Fyrskib nr XI, Kajplats 130 i Frederiksholms Kanal, mellan en av Köpenhamns mest imponerande sextonhundratalsbyggnader och Christiansborg. Efter 99 år i statens tjänst såldes Fyrskib XI till Bo 1977. Han genomförde en varsam ombyggnad av fyrskeppet till bostad och studio, utan att förstöra dess maritima karaktär. För honom var det också viktigt att få tidigare borttagna delar på plats igen. Särskilt de i brons gjutna bokstäverna och kungakronan på akterspegeln. Detta "för att icke irritera skibet", som han typiskt uttryckte det.



Från Fyrskibet utgick genom åren en strid ström av industriell design och konsthantverk. Klockor och bestick för Georg Jensen och Royal Copenhagen, grafisk design, oljemålningar och bokillustrationer. Inte minst utgör alla affischerna ett eget kapitel. Särskilt minns jag drömhästen, karusellhästen som svävar på natthimmeln över Köpenhamns Tivoli. Också årstidsaffischerna för DSB, De Danske Statsbaner, som poetiskt skildrar danskt väder och ljus så att tågresan blir lockande.

Om någon kommer ihåg utställningen "Dansk 50-tal" på Nationalmuseum i Stockholm 1981 så är det säkert den serie affischer som Bo ritat för att annonsera utställningens lever kvar i minnet. Den som har brevväxlat med danska vänner kan kanske komma ihåg frimärken med klassiska segelfartyg, flygmaskiner, spårvagnar och solida ånglok, dem ritade Bo också.

Bo flyttade 1993 med sin hustru, keramikern Jane Reumert (1942-2016), till Svaneke på Bornholm där han pietetsfullt restaurerade ett gammalt hus. Efter tio år flyttade de till Raadvad nära Köpenhamn.

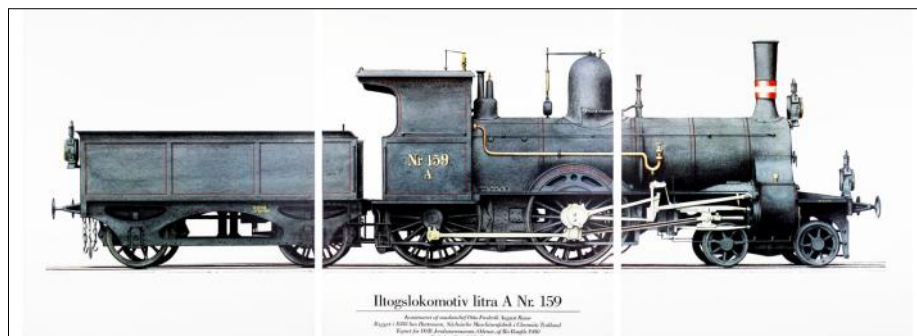
Strandvägen juli 2013.

På väg mot Helsingör. Ett stycke framför mig ser jag en öppen Vintage-bil, 90 år gammal Austin Seven, köra åt samma håll. För andra och sista gången följer jag efter Bo. Nu inte på cykel, men i en bil som kanske kan bli klassiskt. Vi skall



bägge träffa gamla vänner och några Rileybilar. Två av dem har tidigare tillhört Bo. Jag undrar för mig själv om inte han en dag kommer att klä sin lilla Austin med mahognyfaner. Vore det något? Det gjorde han inte. Han var sysselsatt med att bygga en spännande Brooklands Special. Bo hann just få den färdig, sex år senare. Idag för hans bror Jakob Bonfils den vidare.

Peter Ottosson



Rileys i Singapore



Red, med ett singaporeförflutet, googlade på bilder från 50-talet och hittade tre Rileys.

Översta fotot är daterat mars 1956. Då pågick en strejk i det statliga bussbolaget STC och privata bussbolag höll igång persontransporterna. Bussen på bilden kommer från Changi Bus Company, och är en engelsk Vulcan. The Vulcan Motor and Engineering Company Limited, Southport, tillverkade bilar 1902 - 1928 och bussar och lastbilar mellan 1914 - 1953.

Fotot ovan till vänster, även det från 1956, visar förutom en Riley en Ford-buss som tillhörde Easy Bus Company.

Dessa två foton är tagna av F.W. York som hade som specialitet att fotografera bussar och spårvagnar i Brittiska Malaya. Bilderna kommer från National Archives of Singapore.

Fotot ovan till höger från tidigt 50-tal är taget av Marjorie Doggett och finns med i hennes bok *Characters of Light - Early Buildings of Singapore*. Red har kraftigt

beskurit fotot som visar St Joseph's Institution från 1867, en katolsk skola för pojkar.

När andra världskriget bröt ut blev byggnaden ett militärsjukhus och när japanerna invaderade Singapore i februari 1942 blev det åter en skola där man bl.a. undervisade i japanska språket. Byggnaden är numera ett museum, Singapore Art Museum... och Rileyn...

Red

40 S 18482

Jag har några bilder på min brors Riley från Östersundstiden 1958-59, dels när den står parkerad utanför Skolgatan 6 där vi bodde, dels parkerad på gården. Min bror hette Bertil Persson.

Den eleganta engelska bilen var nog en ovanlig syn i Östersunds ganska vanliga bilpark. Ett tag hade den registreringsnummer Z 81 efter ägaren Grundén som tillhörde länets 100 mest betydande personer. Det var efter det som bilen fick registreringsnummer Z 20881.

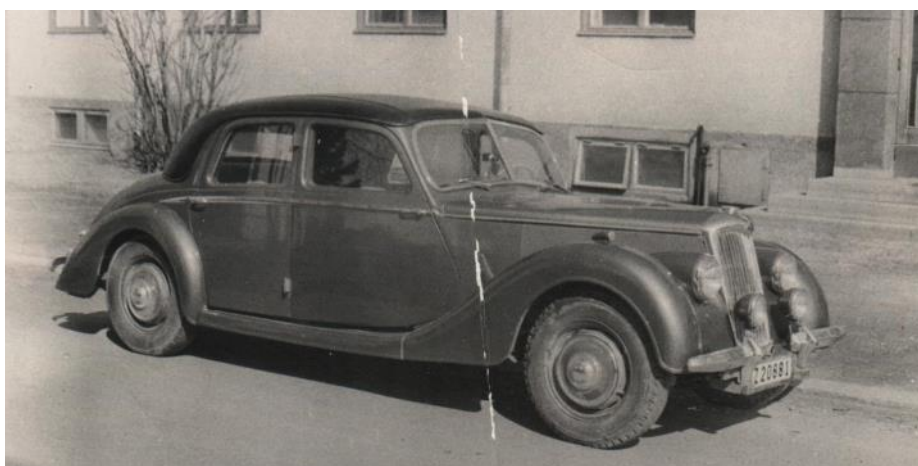
Bilens färgsättning var metallic grön kaross med mörkgröna skärmar i solid lack och det svarta pegamoidtaket. Invändigt hade den beige läderklädsel i gott skick och med rullgardin för bakfönstret med en stropp som var ovanför förarens sidoruta.

Jag minns att den var något undermotoriserad för Östersunds kuperade terräng. Med en tjänstevikt på 1.390 kg och motor på 55 hk så gick den tungt i de branta tvärgatorna i Östersund. Men på landsväg rullade den på. Min bror var musiker på fritid och ibland körde han långa sträckor för spelningarna.

Efter något år blev bilen stående med en koppling som krånglade. Att hitta originaldelar till rimligt pris var kanske inte helt lätt och kanske blev det för dyrt. Om jag inte minns helt fel så hittade man delar till ett annat bilmärke som passade och så rullade bilen ett tag igen.

Men efter ytterligare en tid tröttnade min bror på bilen och sålde den till en bilmek någonstans i Jämtland. Jag tror inte att han hade bilen sammanlagt så lång tid.

Bengt Leijon



1950 Riley 1½ litre saloon Chassi nr 50 S 18482

510123 Reg A 47483
510123 AB Wilhelm Kindwall, Stockholm
510510 Civiling. Otto Enevold Borch, c/o Monberg & Thorsen AB, Kungsg. 60, Stockholm
550527 Reg E 40679
550527 Brandman Jonas Halde Jönsson, Fågelstad
551112 Brandman Jonas Halde Jönsson, Östersund
560602 Reg Z 81 (kort saknas)
560602 Landsfiskalsass. Åke Grundén, Strömsund
580417 Tilldelat nytt reg nr Z 20881
580417 Bilkompaniet, Östersund
580424 Kontorist Bertil Persson, Östersund
590717 Överförd till BRR
620901 Avförd. Numret uppfört å vakansbok

2001-2017 Eskil Jonsson, Rossön
2017 - Ronny Hansson, Skyttorp

Butlerlampor - för utseendet eller för att se ut?

Butlers Ltd of Atlantic Works, Grange Road, Small Heath, Birmingham, var ett familjeägt mässingsgjuteri grundat 1911 som utvecklades till en viktig tillverkare av fordonslampor. När Lucas 1948 köpte företaget gick 60% av produktionen till Ford, Vauxhall och Simms (som sålde lampor som originaldelar till tillverkare av traktorer och liknande maskiner). Lucas levererade defacto hela Fords behov av billampor.

Butlers stod även för en stor del av lampförsäljningen till tillbehörsgrossister, främst dimljus och bakljus av olika sorter.

Butlerlampor var mycket vanliga under efterkrigsåren, bl. a. som strålkastare till traktorer och vissa lätta lastbilar. Butlers Ltd lades ner 1980.

Det fanns två lamphustyper på Butlerlampor till RM Riley - halvrunda och

elliptiska. Båda beskrivs av många riley-ägare som fullständigt värdelösa som ljuskälla. Men som del av RM Rileys profil har de en viktig roll att fylla.

En del Butlerlampor har en deflektor som sitter framför glödlampan. Om de har till uppgift att koncentrera ljuskäglan eller sprida ljuset är det ingen som vet.

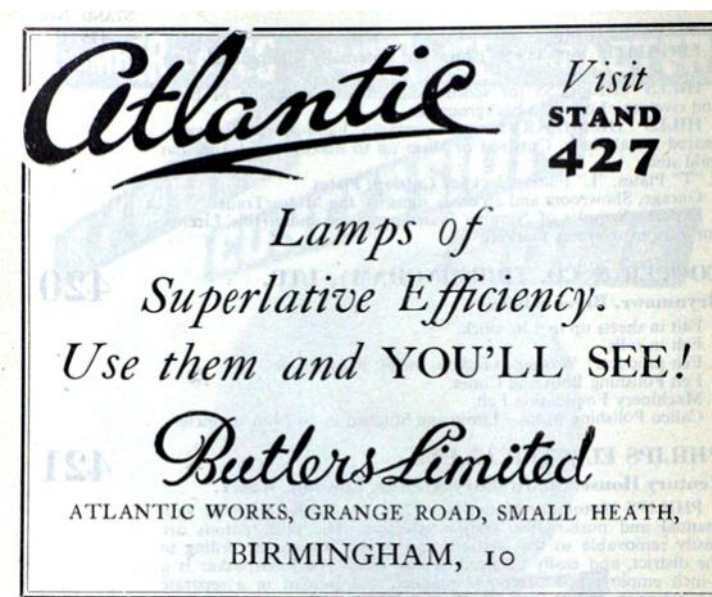
Red



En halvrund/hemisfärisk Butlerlampa



En elliptisk Butlerlampa



Ur katalogen för 1951 års Motor Show på Earls Court i London.



En äkta Butler medallion. Köper du en nytillverkad från RM klubben i England har den en Lucas logo och texten "King of the Road".

MHRF Förbundsstämma 2019

Platsen för årsstämman var i år Sollen-tuna Scandic Star och hölls den 19 oktober.

MHRF bildades 1969 och firar i år 50-årsjubileum. Från början var det 13 klubbar med 1860 medlemmar nu är det 186 klubbar med cirka 100.000 medlemmar. Förbundet har tagit fram en ny logotyp som gäller för jubileumsåret. En ny fana har överlämnats till MHRF vid en ceremoni med landshövding Sven-Erik Österberg. En jubileumsbok med händelser från de första 50 åren har getts ut. Sigvard Strandh intendent på Tekniska Museet var MHRF:s första ordförande 1969-1979.

Klubbkonferenser kommer att hållas på nio platser runt om i landet under jan-mars 2020. Vikten av att ha rätt kontakt-uppgifter mellan klubbar och MHRF kommer att diskuteras.

Uppvisning på väg har otydliga föreskrifter som har orsakat en del huvudbry för klubbarna. Kommunerna är positiva till att klubbarna visar upp sina bilar, det drar stor publik och ökar omsättningen för näringslivet på orten.

Transportstyrelsen kräver ursprunglig handling vid ursprungskontroll, detta kan vara svårt att hitta när det gäller mycket gamla fordon. Handlingar kan saknas i arkiven eller det finns inga synliga chassinummer och gammalt registreringsnummer saknas.

Ett häfte för egenkontroll av historiska fordon kommer att ges ut den närmaste tiden. Detta för att hjälpa ägare av gamla

fordon att kontrollera fordonets skick. Ett provexemplar har trycks och fanns tillgängligt på mötet.

End of live direktivet är under omarbeting. Förslaget att fordon som inte används på två år skall skrotas kommer att ändras. EU kommissionens beslut att alla fordon skall ha en trafikförsäkring skulle få stora ekonomiska konsekvenser för alla som har gräsklippare gamla avställda bilar och liknande. FIVA har lyckats avstyra detta, endast fordon i trafik behöver trafikförsäkring.

Förbundets ekonomi är nu god. Den har varit något ansträngd efter en olycka med personsador 2012 som kostat försäkringen stora summor. Resultatdelningen blev för 2017 0 kronor för 2018 1 miljon kronor och för 2019 räknar man med mer än 1 miljon.

Hög belastning på försäkringshandläggarna 50 procent av försäkringsansökningarna är digitala resten manuella. Många ansökningar är ofullständiga vilket ger merarbete för handläggarna. Målet är att alla försäkringsansökningar skall vara digitala till 2022.

Skadeåret har varit normalt, färre motorcykelolyckor men fler stöldar av nyare dyra bilar BMW M5 bland annat. Miss-tanken finns att många stöldar är beställningsjobb. Det finns en hel del av dessa modeller i trafik och är väldigt dyra att reparera. Skador vid backning vid garage och staket är vanliga. Snittkostnaden för en skada är 25.000. Streetrace och pilsnerbilar får inte försäkring. Det är aktuellt att säga upp de försäkringar

som finns på denna typ av bilar. På grund av ökade stöldar av blivande klassiker vill man ha DNA märkning på bilarna som ska vara klart senast 2022.

Antalet försäkringar på personbilar ökar något mc minskar, mopeder ökar något, lyx och sportbilar, amerikanska 50-70-talare ökar.

Bertil Lindblads pris tilldelades Aros Motorveteraner för sin renovering av Surahammars kommuns Vabis 1903. 4 november 2018 deltog Vabisen i London to Brighton Run Sträckan är 96 km och gick utan besvär. 1904 deltog bilen i ett lopp mellan Stadion och Uppsala fram och tillbaka men ett kardanbrott vid återfärden efter Uppsala avbröt resan. Nu har Aros Motorveteraner gjort samma resa igen utan problem.

Två nya klubbar valdes in; Indigoklubben och Hallands Motorentusiaster.

Närvarande vid stämman var 83 klubbar med 546 röster. Stämman genomfördes lugnt och ordnat förutom att en medlem föreslog en egen kandidat till styrelsen. Stämman röstade klart och tydligt för valberedningens förslag. Medlemmen begärde votering. Resultatet blev 82 ja 1 nej för valberedningens förslag eller röstetalen 543 för 3 mot.

Medlemsavgiften för 2020 bestämdes till 30,86 kronor per medlem.

Preliminär tid för nästa förbundsstämma 17 oktober 2020.

Torsten Grönvall

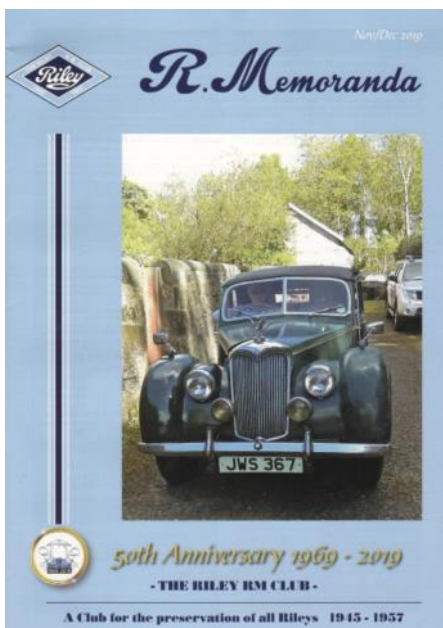
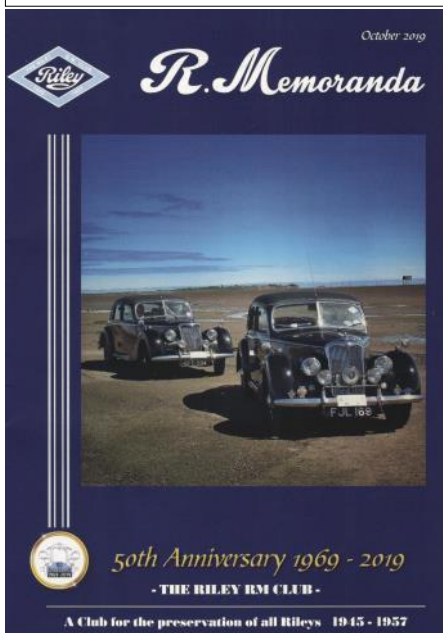


Detta är inte en "pilsnerbil".
Bara en tysk som hade otur.



Detta är en "pilsnerbil"

Andra Rileyblad



R. Memoranda Oct 2019

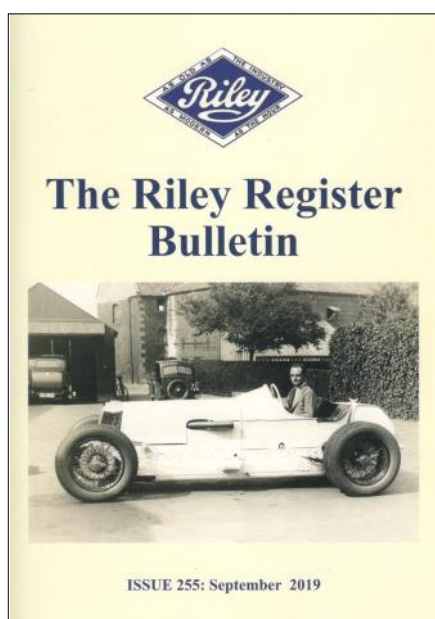
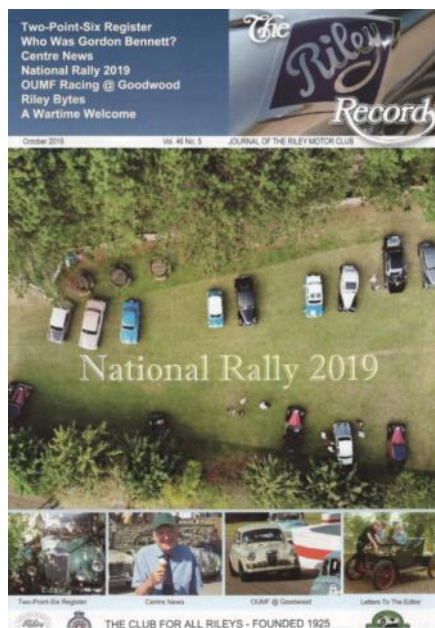
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Returning across the sands from Holy Island

Artiklar i urval:

Nya reservdelar
 National Rally 2020, 7-9 Aug., Lincolnshire
 Internet Forum: Recommissioning Rear Springs/Front
 Brake Adjustment/Boot Mat Template Available
 The Fonthill Riley Estate Car

Säljes:

46 RMA, good runner, £9750
 54 RME, my beloved Riley, £10500
 47 RMA, ground up restoration 2008, US\$ 14000
 52 RMF, beautiful patina, £18000
 31 14/6 Adelphi, professionally restored, £33750
 46 RMA, rebuild project, £4000



R. Memoranda Nov/Dec 2019

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Our late chairman Neil Ross' car back on the road

Artiklar i urval:

Fler nya reservdelar
 Riley Archive Project, Newsletter No. 3
 Internet Forum: A Touch of Citroen DNA/RMB Repalce-
 ment Pistons/Checking Chassis Alignment/RMA Petrol
 Tank Sender/Spring versus Lock Washers/1947 RMB
 Rear Window Drape/Lever Arm Shocks
 Pennine Weekend 2020, 2-4 Oct, Derbyshire

Säljes:

66 Riley 4/72, looks solid but needs respray, £1000
 54 RME, runs fine, good condition, £5995
 RMF 52, running well, £11750



The Riley Register Bulletin September 2019, Issue 255

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: Raymond Mays at home. Note his Riley Biarritz
 in the background

Artiklar i urval:

Rupert Riley's story of Athens to Monte Carlo Run 1932
 Gamecock Handbrake
 Torque About Nuts, Ears and Tapers (om "knock-off"
 wheels)
 Engineer's Files Explained (om filar)

The Riley Record 5/October 2019

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotoclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Drone photo from The National Rally 2019

Two-Point-Six Register
 The London to Edinburgh Run 2020, 19-21 May
 Riley Motor Club National Rally 2019
 Oxford Universities Motorsport Foundation at Goodwood
 Two-Point-Six Rescue
 For Sale:
 Riley 1.5 1957, restoration nearly completed, £3500
 Riley 2.6 1958, good condition, £9750

RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA (INC.)



Our Monthly Publication – September, 2019



THE BLUE DIAMOND
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club (Inc in Vic)



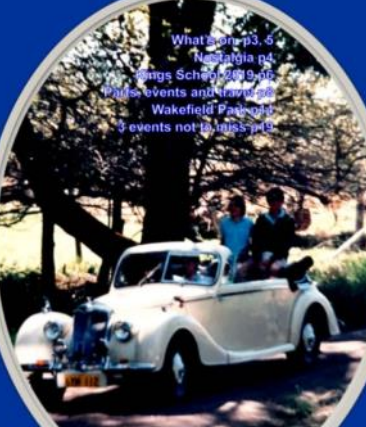
Issue 645
December 2019

THE BLUE DIAMOND
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club (Inc in Vic)



Issue 643
October 2019

Riley Gazette
December 2019-January 2020. The Riley Motor Club of Australia



What's on p3, 5
Nostalgia p4
Songs Schenck p4-6
Photo events and travel p6
Wakefield Pavers p5
3 events not to miss p19

Nostalgia edition

RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA (INC.)



Our Monthly Publication – October, 2019



TORQUETUBE
Magazine of the Riley Motor Club Queensland, Australia Inc.
September 2019
www.rileyqld.org.au



Rep and Wendy
Lonie at the
2019 National
Rally- Let's join
them for the
2020 National
Rally at Broken
Hill

Riley Gazette
October-November 2019. The Riley Motor Club of Australia



What's on p3, 5
Seen and interesting p4
Out and about p6
The story behind the motor photo p7
Jaeger, sale, events p8
Hugh's points to ponder p10
Regalia p12
Odd Riley news p17
Don't miss the 2020 big event p19

A suitable garage for the Riley Imp

RCS Newsletter 3 / 2019
Mutterz, im Oktober 2019

Liebe RCS – Mitglieder und RILEY – Freunde
Und bereits gehört unsere Jubiläums-Ausfahrt der Erinnerung an 100 Jahre harte Tage im Eisenstahl und rund um den Thurnsee vorliegen. Diese Ausgabe des Newsletters ist diesem Anlass gewidmet.
Ein weiterer Punkt betrifft meine Bitte, an der Online-Befragung unseres Dachverbandes teilzunehmen. Viel Spaß bei Lesen wünscht
Uns Meier

Jubiläums-Ausfahrt
30. August – 1.4. September 2019

Nach umfangreichen Vorbereitungsarbeiten unserer OK geht es am Freitag, den 30. August 2019 ernst. Die polnischen Anmerkungen aus England, aber auch aus Deutschland waren Ansporn genug, einen tollen Anlauf auf die Reise zu stellen. Als Ehrengast dürfen wir Victor Riley willkommen heißen!



Victor Riley und OK

Vor dem gemeinsamen Nachlassen traf sich die Riley-Familie zum Abend im Garten des Hotels. Freutagen Weidenstein mit unseren Freunden aus England und angeregte Gespräche lassen die Zeit rasch vergehen. Ein rundum herrlicher Sommerabend!



Sonntagabend

Sonntag, 31. August 2019
Der erste Tag unseres Weekends sah eine Schiffsfahrt auf dem Thurnsee vor. Bei bestem Wetter warteten wir alle gut geburt beim Hotel auf den Bus, der uns nach Thurn bringen sollte, und warteten, und warteten, der Bus wollte einfach nicht kommen. Das Busunternehmen hat bei der Disposition „geschlampt“ und nicht bemerkt, dass der vorgesehene Chauffeur sich in die Ferien abgesondert hatte. Glücklicherweise konnte ein Ersatzbus organisiert werden, der uns zum Hotel auf das nächste Feiertagsmorgen-Schiff nach Interlaken brachte. Der ständige Sonnenschein liess uns alle irgendwie in der Ferne. Die Kulmbach-Kommunen einhalten wir einen kurzen Blick auf eine Kureinflug-Formation starrer Luftwaffe, die über dem Thurnsee ihre Formationen fliegt.

Freitag, 30. August 2019
Bereits im Vorfeld des Freitag-Nachmittags wurde es etwas heiß und um das schiffliche Hotel Appenberg. Bei herrlichem Sommerwetter trafen die ersten Teilnehmer ein.
Der Welcome Desk mit Werner und Daniel liess sich aber nicht aus der Ruhe bringen und verhalfte die für diesen Jubiläum hergestellten Riley-Taschen mit den Geschenken, dem Rally-Schild und dem Programm, Schirco in der Tasche war der von Ely zusammengestellte Rückblick auf 60 Jahre Riley Club Schweiz, den wir in Form einer gebundenen Broschüre den Teilnehmern abgeben konnten. Ely gesteht für diese grosse Arbeit unser herzlicher Dank!
(Es gibt noch einige wenige Exemplare zugunsten der Clubkasse zu erwerben!)

TORQUETUBE
Magazine of the Riley Motor Club Queensland, Australia Inc.
October 2019
www.rileyqld.org.au



Wendy Lonie: A 21st Century Woman enjoying Rileys and Riley people



PåVäg 2019
Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad PåVäg utgivna 2019. Ladda ner från: mhrf.se

Nr 4 november
Äger du en BMW från 90-talet?
2019, ett jubileumsår fyllt av motorhistoria – och framtid!

Nr 3 september
Ägarbyte?
Ny försäkring!
Tre vänner från Trelleborg vinner årets Kultur på väg MHRFs jubileumsår samlat på en enda sida!
Dyrare ursprungskontroll väntas 2020

Kassören påminner

Ett kärt besvär. Dags att erlægga medlemsavgiften på 225 kr. Inbetalningskort bifogas.

Torsten

Pilsnerbil

Pilsnerbil, en (oftast amerikanare) gammal bil som oftast är utsmyckad med diverse bulor, kass lack och inhoppat tak. En s.k pilsnerbil används frekvent bland motorintresserade ungdomar som använder bilen till att dricka alkohol i, därav namnet pilsnerbil.

Taget från Slangopedia

Säljes

Säljes - For Sale

Sveriges troligen äldsta RM Riley 36 S 10631 Se bild. Bilen är vad jag kan se rostfri. Rune Ingels i Rättvik köpte bilen i Vaxholm 1975. Priset kan diskuteras. Bengt Abrahamsson, 070-206 06 60 abbe47@gmail.com



Ett mail från 2017:

Hi Anders, I became really good friends with Ilya Meyer, and we will always remember our Farina trip to see him. We last caught up with him a couple of years ago at his daughters wedding in London.

Photo of my Riley Riviera.

Kind Regards
Michael Holehouse
Technical Advisor 4/68 & 4/72
Riley Motor Club

Om Farina Rileys går att läsa i Rileybladet 2/2011. Bild på Riley Riviera finns i 1/2011.



36 S 10631

FIVA (Federation of International Vehicle Associations) are promoting an International classification of motor vehicles which they want all countries and states to adopt

The Categories are

0000 to 1904	Ancestor
1905 to 1918	Veteran
1919 to 1930	Vintage
1931 to 1945	Post Vintage
1946 to 1960	Post War
1961 to 1970	Historic 60s
1971 to 1980	Historic 70s
1981 to 1990	Historic 80s
1991 to 25 years old	Historic 90s



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
08-580 352 78
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 225 kr för år 2020. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
Motorhistoriska Riksförbundet
The Victoria Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The New South Wales Riley Club
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland



Rileybladet utkommer fyra gånger per år:
31/3, 30/6, 30/9 och 31/12