



RILEYBLADET

Nummer 3, 2011

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 33



Foto: Hasse Nyström / Comfort Racing

Rileygänget Bengt, Sören och Hasse

Bilden är tagen 1958/1959 när jag fått körkort. Tre stycken Rileys. Från vänster, Bengts 1,5 liters, Sörens 2,5 liters och längst till höger jag Hasse Nyström.

Min bil är en av två importerade cabbar, jag köpte bilen av Hasse Radefalk på Täby Galoppbana för 500 kronor. Då hade den brunnit i elsystemet men det jobbade jag med en hel vinter och fick ordning på. Dom här bilarna plockades hem av BMC importören Bergengrens och den här tog han hem till sin fru. Det var en påkostad bil, alla slitdelar var av brons och navkapslar av kromad mäsing så det var en hög kvalitet. Min bil var tillverkad 1950 och de andra 1949.

Jag kommer ihåg att den hade långsgående torsionsstavar fram som fjädring. Det var väldigt exklusivt. Den gick bra, den här bilen men skärmarna satt löst och den hade börjat rosta i A-stolparna. Det fans inte så många i Sverige.

Hasse Nyström

Hasses Drophead har presenterats i Rileybladet tidigare då slutade historien slutade med en kock i Kristianstad. Men som så många gånger tidigare betyder "skrotad" inte alltid "skrotad". Tack vare att John Gahm fick syn på bilden ovan på hemsidan Spoca så kan vi nu komplettera uppgifterna:

1950 Riley 2½ Drophead

Chassi nr 60 D 5687

500616 Reg O 24284
500616 Frans A. Sandén, Göteborg
501014 Torsten Bildt, Göteborg
541028 Gustav Mattsson, Göteborg
560529 Karl Helmut Meyer
571205 Reg L 42584
571205 Smed Oskar Stjärnfeldt, Långebro
591206 Bilsadelmak Uno Stjärnfeldt, Långebro
600915 AB Joel Johansson, Långebro
600915 Kock Gunnar Carlsson, Kristianstad
601008 Reg B 76434
601008 Stud Lars Arne Högberg, Danderyd
600607 Stud Hasse Nyström, Lidingö
620607 Stud Fredrik Leuhusen, Lidingö
620819 Rolf Jonsson, Hjorthagen
631024 Avreg.

Hasses uppgifter om att den var en av totalt två Riley Dropheads importerade

till Sverige och att hans var hemtagen till BMC importören Bergengrens i Stockholm fru, stämmer inte. Det togs in 11 fabriksnya Riley Dropheads till Sverige och Hasses bil är såld av Förenade Bil i Göteborg. Förste ägare var Frans Sandén. Andre ägaren Torsten Bildt beskrev bilen i en artikel i tidskriften Motor nr 12/1952. Artikeln är återgiven i Rileybladet nr 3/1980.



Foto: Hasse Nyström / Comfort Racing

"En ung Hasse Nyström i nercabbad Riley. Ratten var av egen tillverkning. Jag sågade ut den ur en aluminiumplåt och skruvade fast den i rattkranen."

HN

Bilen längst till vänster på omslagsbilden tillhörde Bengt Stenström. Det var dock inte en 1½:a utan en 2½:a. Red har tagit fram ägarlängden på bilen.

1948 Riley 2½ Litre Saloon

Chassi nr 58 S 3259

Uppgift om förste ägare ännu ej erhållen, återkommer

Reg O 20010
510806 Reg P 23940
510806 Folkskollärare Lars Forssberg, Laxarby
530310 Bilhandl Arnold Brandt, Bengtsfors
530411 Reg E 29050
530411 Köpman Tage Fridén, Linköping
530615 Reg B 9107
530615 Assistent Gösta Fransén, Tullinge
600226 AB Stockholms Bilcentral, Lidingö
600310 Reg A 36722
600324 Reg A 63722 "pga av särskilda skäl ändrat"
600310 Arkitekt KÅ Ahlgren, Bandhagen
600627 AB Stockholms Bilcentral, Sveavägen 49
610126 Reg B 94240
610126 Chaufför Bengt Stenström, Lidingö
610801 Överförd till BRR
630925 Avregistrerad

Sören Lindström, mannen i mitten på omslagsbilden, hade en 2½ litre Saloon med följande historia:

1949 Riley 2½ Litre Saloon

Chassi nr 60 S 6152, motornr B 4664

500620 Typbesiktigad, Eskilstuna
500630 Reg D 11759
500630 Civ ing Roald Swenning, Eskilstuna
501002 Reg A 32 610
501002 Civilingenjör Roald Swenning, Bromma
511008 Jur kand Gunnar Sterner, Sthlm
590225 Radiorep Sören Lindström, Sthlm
650910 Styrman Claes-Göran Stenestad,
Styrmansgatan 2, Härnösand
650910 Skrotad



Foto: Hasse Nyström / Comfort Racing

"Reservdelsbilen, vi var tre kompisar som ägde varsin Riley och här har vi köpt in en reservdelsbil. Bilden är tagen på vår tomt ute på Lidingö. Bilen gick senare till skrot, farsan tog lädersätena och klippte lädret till remsor som lindades kring trapppräcket upp till övervåningen. De sitter kvar än idag."

HN



Foto: Hasse Nyström / Comfort Racing

"Rileymotorn har brakat, det var en kolv som sprack, vevstaken är helt krokig. Det blev en riktig vedbodsrenovering. Vi var tre grabbar som körde Riley och vi köpte en extrabil som vi tog skrotgrejer från. Det mesta hämtades från den extra Rileyn och firma Dixner fick gjuta nya lager i vevstaken."

HN



Foto: Hasse Nyström / Comfort Racing

"Min Riley närmast i bild. Bengts bakom. Tidstypiskt, det var alltid något denskruvat från bilarna. Något skulle alltid fixas till, alltid renoveras. Här saknas stötfångaren fram."

HN



Foto: Hasse Nyström / Comfort Racing

"Rileyn utanför föräldrarhemmet på Lidingö. Jag kommer ihåg trappan till huset, vi fick riva den, den var så tung att den försvann ner i backen."

HN



För endast några år sedan kände klubben inte till om några Riley verkligen hade sålts i Sverige före andra världskriget. Genom efterforskningar i arkiv och andra källor har bilhistoriker Jan Ströman nu identifierat inte mindre än åtta Riley inregistrerade mellan 1930-36.

Dessa bilar med tillhörande ägarhistoria kommer att presenteras i Rileybladet inom en nära framtid. Vad var det för svenskar som köpte denna för Sverige så udda bil? Vad blev det av dem? Håll ut, så får ni veta!

Red

1:a pris vid Lergökarallyt 2011

Vad bättre start på sitt Rileyäggande än att vinna Concours de Charme i ett större evenemang. För precis så blev det för Gert och Pia Nilsson på årets upplaga av Lergökarallyt med 450 deltagande fordon. Och ändå var bilen så nyligen hemtagen från Irland att Gert inte hunnit sätta sin egen prägel på den - han driver ett bilsadelmakeri!

Juryn bestod av Bosse "Bildoktor" Andersson, Börje Grönhult, f.d. kriminalkommisarie, samt två ur Ängelholms politiska ledning: Åsa Herbst, kommunstyrelsens ordförande och Liss Böcker, 1:e vice ordförande.

Bosse Bildoktor läste upp juryns motivering till detta ekipage: "Den kom som direkt ur en bok av Wodehouse. Det är precis som att stoppa in huvudet i en herrklubb när man tittar in i den. Typiskt super duper brittiskt. Och campingbordet där ni satt och fikade var också en del i helheten tillsammans med den oerhört fina outfiten (Pias dräkt, reds anm). Vi blev så charmade av den här bilen så den får en extra poäng. Jag har tagit med ett extrapris, en bok jag skrivit om whiskybrännerier i Skottland. Så ta Rileyn, åkt iväg dit och se er om!"

Juryn vände ett blint öga till de nya "white side wall tyres", ett transatlantiskt påfund som Gert ville ha på sin bil.



Juryn synar Gerts Riley. F.v. Börje Grönhult, Bosse Bildoktor och Gert Nilsson

Om Lergökarallyt kan sägas att det har 20 år på nacken, att det drar ca 450 bilar, att det körs en ordentlig rallyrunda med lämpliga frågor till veteranbilister, typ hur många hönsägg går det på ett strutsägg och vad är man rädd för om man lider av agyrofobi?

Vinnare av lastbilsklassen var en amerikansk mastodont-dragbil av märket Peterbilt. När Bosse Bildoktor frågade ägaren vad han gjorde med detta jättefordon svarade denne "Jag tar ungarna med mig och köper glass". Svaret uppskattades av såväl publik som Bildoktor.

*Red
(som deltog utan att väcka uppseende)*



Ur Bilkalendern för Göteborg och Bohuslän 1958 - del 2

I förra numret av Rileybladet presenterades åtta av de 21 bilar som hittades i Bilkalendern för 1958. Här kommer ytterligare några.

Följande bilar har även ägts av personer bosatta i andra län än Göteborg och Bohuslän och därför har red fått göra vidare efterforskningar. Just O, P och R registrerade bilar registerkort finns på fyra olika ställen vilket gör det extra jobbigt. I artikeln på vidstående sida berättas om hur gamla bilregistret var upplagt.

En Rileys historia beskriver ofta en nobel början och ett plebejiskt slut, som här, från Grand Pålsmagasinet i Göteborg till en skorstensfejare i Eslöv. Från Ätvidabergs Industrier till en kontorist. Från ett företag till en student. Osv.

1948 Riley 2½ litre saloon Chassi nr 58 S 3194 (ej 3149 som angavs i RB 1/2011)

480809 Typgodkänd, Göteborg
480820 Reg O 22688
480820 Valdemar Anderssons Spedition AB, Göteborg
500602 ABC Fabrikerna, Kungälv
530715 Disp. Karl-Axel Kindströmmer, Göteborg
560229 Spärvägsman Kaleb Johansson, Göteborg
570320 Rune och Gustav Praetorius, Göteborg
570516 Maskinist Anders Nilsson, Göteborg
580507 Kontrollant Kenneth Johansson, Göteborg
580819 Skrotad av Garviks Bil AB, Göteborg

1948 Riley 1½ litre saloon Chassi nr 38 S 14699

480617 Typgodkänd
480629 Reg O 22335
480629 Köpman Kjell Billner, Göteborg
481029 Billners HAB, Göteborg
490705 Disp. Ernst Gustavsson, Göteborg
640911 Reg E 54569
640902 Stud. Håkan Palmén, Linköping
651230 Överförd till BRR
690930 Avregistrerad
Ägs idag av Ingvar Karlsson, Skellefteå

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12249

470625 Typgodkänd, Linköping
470627 Reg E 35
470627 AB Ätvidabergs Industrier, Ätvidaberg
500404 Reg A 41025
500404 Köpman T.O.G. Hallberg, Johanneshov
500524 Reg O 19709
500524 Köpman Gustav Bruno, Göteborg
530616 Civilingenjör Allan Bergfelt, Göteborg
570523 Kontorist Gleb Billow, Göteborg
581121 Bergkvists Bil AB, Skrotad

1953 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr RME 21257

530709 Typgodkänd, Göteborg
530714 Reg O 44370
530714 HB Sven Eriksson & Co, Göteborg
550826 Automobilfirma Wallin AB, Göteborg
550826 Överförd till BRR
560113 Återregistrerad
560113 Järnvägstjänsteman Allan Rahne, Göteborg H
581030 Banarbetare Mats Ståhhandske, Göteborg H
601013 Reg P 65447
600913 Granström & Söner AB, Vänersborg
601123 Fru Stina Fredriksson, Edsleskog
620822 Överförd till BRR
630213 Avregistrerad

1948 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 58 S 3206

490713 Typgodkänd, Göteborg
490718 Reg O 15384
490718 Ingrid Sjöblad, Grand Pålsmagasinet, Göteborg
571231 Folkbilar AB, Göteborg
580607 Reg L 45266
580605 Ingenjör Kenneth Nyberg, Sösdala
580805 Reparator Bengt Bergkvist, Eslöv
580813 Reg M 78913
591020 Elektriker Leif Olsson, Eslöv
600618 Mek. Bengt Bergquist, Eslöv
601019 Skorstensfejare Bengt Plahn, Eslöv
601019 Skrotad

1948 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 38 S 14771

480709 Typgodkänd
480712 Reg O 22457
480712 Leg läk Gustav Alfred Pettersson, Göteborg
530804 Civ ing Gösta Sigvard Koch-Swähne, Göteborg
530905 Fabrikör Erik Nyström, Mölndal
591217 Reg L 43877
591217 Verkmästare Nore Viebke, Boarp, Båstad
631219 Avregistrerad

1950 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 40 S 18814, motor nr 8850

510310 Typgodkänd, Göteborg
510314 Reg O 29428
510314 Handelsbolaget Sven Eriksson & Co., Göteborg
530702 Förenade Bil, Göteborg
540113 Reg P 29547
540113 Chaufför Helmer Andersson, Alingsås
540819 Alingsås Automobilaffär HB
550128 Stig Eriksson, Alingsås
560606 Reg O 66656
560606 Bilelektriker Gunnar Carlsson, Göteborg N
611120 Reg P 59986
611018 Chaufför Kenneth Berndtsson, Alafors
621130 Överförd till BRR
660901 Avregistrerad

1948 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 38 S 15143

490704 Typgodkänd, Malmö
490706 Reg O 14831
490706 Prof. Sten Lundqvist, Chalmers Tekn Högsk
511129 Fru Jenny Andersson, Göteborg
530807 Philipssons i Göteborg AB
531006 Reg nr P 12985
531006 Handlare Lars-Olof Theander, Bohus
560519 Maskinförare Ingmar Karlsson, Gunnilse
570927 Reg O 10239
570927 Serviceman Olle Haraldsson, Göteborg
580625 Fotograf Sven Carlsson, Göteborg
591016 Fotograf Agne Ågren, Askim
610629 Skrotad av Erikssons Motorlager, Göteborg

1947 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 57 S 2568

471229 Typgodkänd, Malmö
471231 Reg O 21111
471231 Ingenjör Harry Lundvall, Göteborg
500830 Reg M 33963
500830 Förenade Bil, Malmö
510119 Reg O 21007
510119 Köpman Karl-Erik Andelius, Göteborg
540917 Lecab AB Beg Bilar, Göteborg
550418 Ingmar Reimertz, Göteborg
561030 Snickare Åke Karlsson, Göteborg
590606 Överförd till BF
620901 Avregistrerad

Länsstyrelsernas fordonsregister 1916–1972

Fordonsregister fördes 1916–1972 av länsstyrelserna. Registreringsbeteckningen bestod av länsbokstaven för det län där fordonets ägare var folkbokförd samt ett ordningsnummer, exempelvis W 123 för ett fordon registrerat i Kopparbergs län. Registreringsbeteckningen ändrades då fordonets ägare skrev sig i ett annat län eller om fordonet såldes över länsgränsen. 1972 överfördes länsstyrelsernas register till ett rikstäckande databaserat register vid Trafiksäkerhetsverket. I samband med överföringen ändrades också registreringsbeteckningarna till en kombination av tre bokstäver och tre siffror, som gäller oavsett var i landet fordonets ägare bor. Detta system är ännu i bruk.

Förhistoria

Införandet av särskilda fordonsregister föregicks av ett beslut 1907 om att alla automobiler i drift skulle vara försedda med ett igenkänningsmärke, bestående av en länsbokstav och ett ordningsnummer. Beslut om tilldelning av igenkänningsmärke fattades av länsstyrelsen. Enligt föreskriften skulle länsstyrelsen anteckna uppgiften om märkets innehåll på det ena av de två besiktningsinstrument som besiktningsmannen lämnat in till länsstyrelsen och sedan skicka det till automobilens ägare. Det andra exemplaret skulle behållas av länsstyrelsen.

Uppbyggnad

Registren fördes 1916–1923 i bundna

böcker, uppdelade i en avdelning för automobiler och en för motorcyklar. För varje automobil anslogs två uppslag och för motorcykel ett. Från 1924 fördes register på lösa blad och fr.o.m. 1942 på kort, ett för varje fordon.

Efterhand infördes särskilda avdelningar för lastbilar, motorcyklar, bussar, traktorer och släpvagnar. Varje avdelning utgör ett eget register med en egen nummerserie. Tillägget av ett A efter länsbokstaven i registreringsbeteckningen för vissa län i slutet av 1960-talet innebar bl.a. för Kopparbergs län att en ny avdelning för personbilar som registrerades från 1968 skapades med en egen nummerserie från 10 och uppåt.

RILEYBLADET

För att få en löpande nummerordning vid övergången från registrering i bundna böcker till lösblad 1924 kunde fordon som förts över från det äldre registret tilldelas ett nytt ordningsnummer. Både det nya och det gamla numret antecknades i båda registren. Man beslöt att ett ordningsnummer som blivit ledigt när ett fordon avförts ur registret kunde tilldelas ett annat fordon vid nyregistrering. Detta gällde fram till 1972. Det kan därför finnas flera fordon av skilda märken med samma beteckning i de olika registren.

Beredskapsförteckningen från 1939, senare kallad bilreservregistret, bildades av de registerblad/kort för fordon som avregistrerats men inte avförts ur registren. Om fordonet skulle inregistreras igen fördes bladet/kortet över till det ordinarie registret.

Innehåll

Registren innehåller bl.a. uppgifter om fordonens märke, årsmodell, chassi- och motornummer, ägare, datum för ägarbyte, registreringsdatum och datum för avföring ur registret. På en del kort framgår också tidigare eller senare registreringsbeteckningar från andra län. Registren är förda i löpande nummerordning inom varje avdelning. Registerblad för avförda fordon kan finnas i egna serier eller ingå i det ordinarie registret. Samma sak gäller för beredskapsförteckningen och bilreservregistret.

Sökhjälpmedel

Landsarkivets datoriserade beståndsgregister upplyser, liksom NAD, om vilka arkiv som förvaras här. För varje arkiv finns i forskarsalen en förteckning som redovisar hur arkivet är ordnat i serier och volymer. Beställningar ur arkiven görs ur respektive förteckning.

Fordonsregistren ingick t.o.m. 1953 i länsstyrelsernas landskansliers arkiv, därefter i Allmänna sektionens arkiv och slutligen fr.o.m. 1971-07-01 i Allmänna enhetens arkiv. Vissa avvikelser från detta kan dock förekomma. Vanligtvis har i arkivförteckningarna det äldre bilregistret fr.o.m. ca 1916 förtecknats under signum C, medan det från tiden 1942-1972 förtecknats under serien D 15, med underserier för vardera bil, motorcykel och släpvagn.

För att kunna återsöka ett fordon måste man känna till dess registreringsnummer och vilket slags fordon det gäller (per-

sonbil, buss etc.). Eftersom registren kan innehålla flera fordon av olika märken med samma registreringsnummer kan det även vara bra att känna till dess märke och årsmodell. Beroende på när fordonet registrerats och hur handlingarna ordnats kan det vara nödvändigt att söka i flera register. Till bilregistret i Kopparbergs län finns det, fram till 1946, särskilda register med namn på automobil- och motorcykelägarna. Påpekas bör att det i bilregistret för Västmanlands län saknas registreringsbevis från ca 1929 till 1939.

I samband med överföringen av de länsvis förda registren till ett rikstäckande register upprättades ett korsregister på mikrokort, tillgängligt på landsarkivet, där man kan söka från den nya beteckningen till den äldre och vice versa.

Eftersom gamla systemet var baserat på olika länsbokstäver, fanns uppgifterna ute på varje Länsstyrelse för det aktuella länet. Även idag finns vissa uppgifter kvar där, även om man till största delen idag arkiverar dessa på ett flertal landsarkiv istället - med en ökad tillgänglighet för de som vill forska i materialet.

Här finns informationen:

A - Länsstyrelsen i Stockholm

B - Länsstyrelsen i Stockholm

C - Landsarkivet i Uppsala

D - Landsarkivet i Uppsala

E - Landsarkivet i Vadstena (bladen kastade)

F - Landsarkivet i Vadstena

G - Landsarkivet i Vadstena (bladen uppdade)

H - Länsstyrelsen i Kalmar

I - Landsarkivet i Visby

K - Landsarkivet i Lund

L - Landsarkivet i Lund

M - Landsarkivet i Lund

N - Landsarkivet i Lund

O - Blad på Landsarkivet i Göteborg,

kort på Länsstyrelsen i Göteborg

P - Blad på Landsarkivet i Göteborg,

kort på Länsstyrelsen i Vänersborg

R - Blad på Landsarkivet i Göteborg,

kort på Länsstyrelsen i Mariestad

S - Landsarkivet i Karlstad

T - Landsarkivet i Uppsala

U - Landsarkivet i Uppsala (dock är korten 1942-1962 kastade)

W - Landsarkivet i Uppsala

X - Landsarkivet i Härnösand

Y - Landsarkivet i Härnösand

Z - Landsarkivet i Östersund

AC - Landsarkivet i Härnösand

BD - Landsarkivet i Härnösand (mycket dock slängt)

Landsarkiv och Länsstyrelser är öppna för allmänheten och det kostar inget att söka i informationen om man forskar på plats.

Nya systemet

Fordon som är avregistrerade 1972-1994 har Vägverket lagt ut på SVAR - Riksarkivet uppe i Ramsele. All information ligger på mikrofilm, och går att ta del av. Man kan beställa uppgifter direkt från deras hemsida och få hemskickat papperskopior.

Tyvärr är denna tjänst väldigt dyr om man skall ha ut en del information som forskare och inte bara enstaka fordon. Arkivet är upplagt så att du inte kan se vad du beställer ordentligt, utan får chansa. 10 kr per kopia kostar det plus en ganska hög porto och emballagekostnad. Vill du inte "köpa grisen i säcken" så kan du betala 100 kr i eftersökningsavgift per påbörjad 15 minutersperiod för att få exakt den information du borde kunnat få från början när du betalar.

Informationen efter 1994 på avregistrerade fordon finns ännu på Centrala Bilregistret på Vägverket i Örebro. Man kan ringa den vanliga kundtjänsten och be att man plockar fram information ur "transaktionsregistret" vilket innehåller alla händelser på ett fordon. Dock får man "bara" organisationsnummer på företaget som ägt fordonet, men med lite frågande eller koll på Bolagsverket så kan man få fram detta ganska lätt.

Fordon som finns kvar i trafik idag, alternativt är avställda, eller avregistrerade men ej utrensade finns i Vägverkets databas för fordonsuppgifter. Denna kan man nå via internet, eller via telefon. De tre senaste ägarna kan man få fram, men sedan får man gå vidare till transaktionsregistret.

Idag rensar man ut avregistrerade fordon redan efter ungefär ett år och återbesätter numret med ett nytt fordon.

Databasen på Svensk Busshistoria kommer undan för undan att innehålla fler uppgifter även om äldre fordon.

Höstmöte 2011

Höstmötet var förlagt till Enköping där vi besökte J.P. Johansson Museet och därefter Ekolsunds slott.

Men för att ta det från början. Jag startar från sommarvistet utanför Gnesta vid 8-tiden. Enligt Google Map har GGC och jag 99 kilometer framför oss innan vi är framme vid J.P. Johansson Museet. Färden går genom det fagra Södermanland. Passerar Laxne där den gamla lanthandeln länge förde en tynande tillvaro men tycks nu vara definitivt stängd. Kommer så småningom till Hjulstabron där åkte jag första gången för 72 år sedan men då i motsatt riktning när familjen flyttade från Uppland till Södermanland. Då fanns inte bron utan det var färja som gick över sundet. Jag var först vid Bahco. Hittade inte museet, bara ett factory outlet där Bahco säljer ut verktyg. Strax efter kom Eddie. Vi tittade på outletet och letade upp museet. Efter hand anlände fler medlemmar, Ronald och Monica i sin fina Amazon, Erik och Åsa i Åsas fina PV 1953, Peter i magnifik Jaguar Sovereign. Tre Riley kom, jag med RMA 1949, John med RMB 1950 och Börje med RME 1954.

Stig Lundh, vice ordförande i JP Johansson Sällskapet och Rune Adelhag klubbmästare hälsade oss välkomna till J.P. Johansson Museet. Stig berättade om JPs väg från torparunge i Vårgårda till välbeställd företagare i Enköping. JP föddes 1853 som 19-åring blev han rallare vid järnvägsbygget Mjölby-Hallsberg. 1874 fick han jobb på Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna. JP fick ligga inuti ångpannorna för att hålla emot nitarna vid nitningen. Anställningen på Munktells varade i omgångar till 1886. Tiden på Munktells var en bra skola för JP. Han konstruerade bland annat en smörjkopp som Munktells fick patent på.

1886 flyttade JP till Enköping och köpte en smedja, där han bland annat reparerade jordbruksredskap. Snart hade JP fyra anställda och smedjan började bli för liten för verksamheten. Tre km öster om centrum köpte JP 1200 m² mark med ett vattenfall i Fannabäcken där han fick energi till verkstaden han byggde. 1887 hade JP 13 anställda i den nya verkstaden.

JP reparerade i huvudsak jordbruksredskap åt bönderna i trakten. Det fanns



ingen standard på muttrar och skruvar, så JP måste ha med sig en mängd verktyg av olika storlek för att klara alla olika dimensioner som fanns. JP kom då på idén att göra en justerbar rörtång som passar till alla mutterstorlekar. 1888 fick JP patent på den justerbara rörtången. Tre år senare fick JP patent på en ”ställbar skrufnyckel” det som idag kallas skiftnyckel. Totalt hade JP 118 patent alltifrån tröskverk till sockertänger.

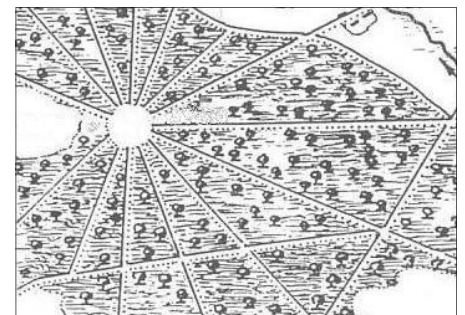
JP slöt 1890 avtal med BA Hjort & Co att de skulle sköta försäljningen av JPs produkter, som även kom att omfatta fläktar och separatorer.

BA Hjort & Co blev senare Bahco. JP överlät Enköpings Mekaniska Verkstad på sonen 1916. JP kan inte slå sig till ro, han konstruerar Triplex lampan och startar en fabrik för tillverkning av den. Denna lampa är mycket eftertraktad av samlare och betingar idag ett högt pris. JP avled 1943.

Hungern börjar göra sig påmind vi åker till Ekolsunds Vårdshus där lunch är beställd. Vi bjöds en viltgryta som smakade ypperligt.

Mätta och belåtna fortsätter vi under Börje Drakenbergs ledning genom allén till slottet. Börje redogjorde sakkunnigt för Ekolsunds historia som har anor från 1300-talet, har ägts av Gustav Vasa och Gustav III och har varit en av Sveriges största egendomar. Efter Gustav III har det varit flera privata ägare, Ekolsund är det enda kungliga slott som är i privat ägo. Ekolsunds arboretum (en vetenskapligt ordnad trädsmåling) anlades av släkten Seton som ägde slottet mellan 1885 och 1917 då Carl Kempe köpte

slottet. Arboretet är Börjes skötebarn och är 50 hektar stort och det största privata i Sverige. Vi tittade runt litet i arboretet där det finns 160 olika trädarter, grå valnöt, ginkgo, silvergran, ek, ornäsbjörk och thuja är några exempel på vad som finns. Tidigare fanns en praktfull fransk park. Idag ser man enbart en stor gräsmatta. Vid grävningar i marken har man hittat ihåliga alstockar som fungerat som vattenledningar till de forna fontänerna. Parken i Versailles har stått modell för denna park och även parken vid Drottningholm.



Jaktstjärna

Intill slottet, i ett område som nu är naturvårdsområde, finns en s.k. jaktstjärna. En jaktstjärna kan liknas vid ett hjul med ekrar. Från ett centrum har man huggit gator i skogen. På detta sätt får man fritt skjutfält i flera riktningar när man står på jaktpass där gatorna strålar samman.

Klockan närmar sig fem. Jag tror att alla är nöjda med sin dag. Det har varit mycket givande med kunniga guider både på JP museet och vid Ekolsund. En efter en far vi iväg i våra välputsade bilar, var och en på sitt håll.

Torsten Grönvall

Igenkännandets glädje

Jag "googlade" och fick upp Wikipedia om Riley Two-Point-Six. Döm av min förvåning så kände jag igen bilen. Jag kollade Bilregistret och kom fram till att det var den bil som vi en gång renoverade under bilmekanikerutbildningen 1974 i Alleskolan i Hallsberg. Historien är följande.

Denna Riley hittades i Folkatorp utanför Kumla hos en herr Buske och köptes för några hundralappar. Motorn hade rost ihop och en del rost i underredet fanns också. Den tvåfärgade gröna lacken var en aning matt. Bilen fick fyra unga ägare som gick andra året som bilmekaniker. Vi hällde tunn olja i cylindrarna efter att ha demonterat toppen och oljetråg och vevlageröverfall och lät den stå några dagar. Därefter knackades det med "vedklabbar" på kolvarna och vi fick loss alla kolvarna. Bilen bogserades först, men det blev stopp av polisen då bilen inte var försäkrad. Så kom den i

alla fall in skolans lokaler och fick nya lager och kolvringar, renovering av toppen mm. Eftersom jag var den ende som hade körkort så var jag den som vred på startmotorn. Motorn gick igång efter några hostattacker och snart kunde man - trots att dubbeförgaserna enbart var grundjusterade - ställa ett glas på motorn. Några år senare böts den bort mot en tvåtisig Dynapanard.

Tio år senare bodde jag i Stjärnhusen i Örebro. Grannen mitt emot, Bo Kvarnström, hade då en Riley från 1953 om jag inte minns fel. Jag berättade att jag hade mekat med en 59:a när vi gick i skolan. Veckan därpå ringde Bo på dörren. Med sig hade han en kompis som hette Josefsson. De bad mig följa med till garaget under Rosta centrum och vad stod där, om inte den Two-Point-Six som vi repade i skolan. Herr Josefsson hade gjort egna innerskärmar av plast. För övrigt såg den ut som när vi renove-



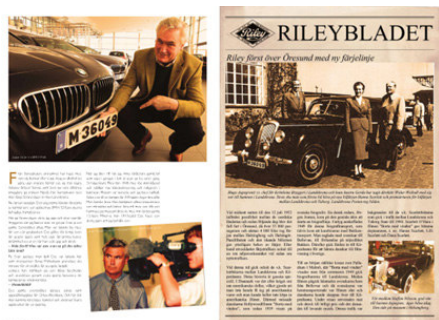
rade den. Sedan har jag inte sett bilen förrän den dök upp på Wikipedia. Den verkar dock ha genomgått ytterligare renoveringar. Såg även att den fanns till salu i ett gammalt nummer av er tidning, finns visst i Karlskoga idag.

Yngve Carlsson

Vehicle Engineer/Documentation and Drawings
Semcon Caran AB

Bilen tillhör idag Bertil Skagerstrand i Storfors och presenterades i Rileybladet 1/2009.

Red



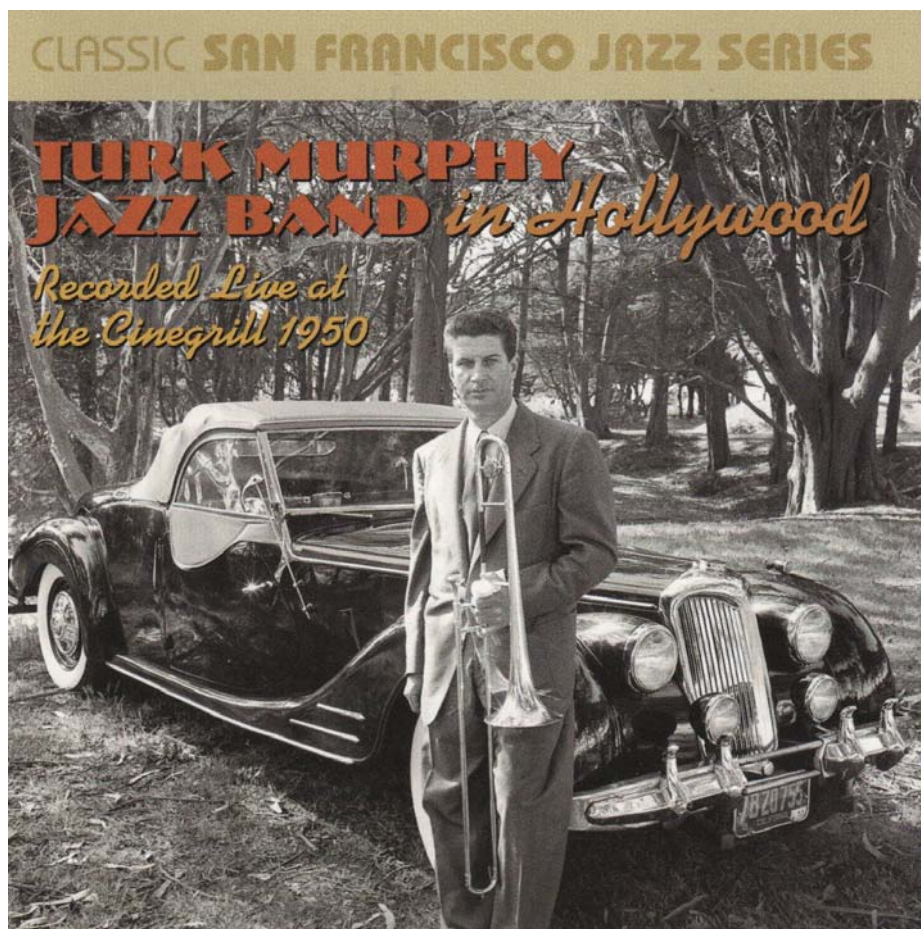
Bilden ovan visar ett uppslag i Förenade Bil Magasin 2011.

<http://np.netpublicator.com/netpublication/n53545957>

Rileybladet finns med för att illustrera en artikel av Jesper Aspegren om bilnostalgi. Hugo Aspegren hade köpt sin Riley av Förenade Bil i Malmö. Bilen "lever" och ägs idag av vår medlem Matthias Lundgren i Torna-Hällestad.

Detta är förmodligen världens enda CD omslag med en Riley Roadster. CDn består av traditionell jazzmusik av Turk Murphy och hans band inspelad på Hollywood-Roosevelt Hotel maj-juni 1950. Texten på CDns fordral lyder: "Turk Murphy posing with his Riley in 1953. In addition to being a musician, Turk was a first-rate mechanic and restored this car himself."

De som skrev den texten trodde förmodligen att bilen var från 30-talet. Inte ens



en Riley brukar behöva renoveras efter endast tre år. Nyfikne red skrev till California Department of Motor Vehicles. Fick till svar "We were unable to find a record for the referenced vehicle. Re-

cords are purged after 4 years of inactivity. This may be the reason why we no longer have a vehicle history".

Red



Ferodo Ltd testar sina bromsbeläggningar både i provbänk och på testbilar. Här bild av Ferodos testbilar 1952. T.v. en Riley Woody med reg nr FCR 338. Denna bil hittar inte red i Rileylitteraturen och datalistor men en Woody med reg nr

FCR 339 nämns i "The Legendary RMs". Den var tillverkad av husvagnstillverkaren Clifford Dibben i Southampton och var lustig på det sättet att den hade två dörrar på vänster sida och en dörr på höger sida och man spe-

kulerar i att den kan ha använts för att transportera barn. Bilden ovan och tillhörande artikel "The Development of a Brake Lining" förekom i tidskriften Auto Course nr 2, 1952. Tack John Gahm för lånet.

Stilmöbel på hjul eller trendsättare?



Det har sagts att RM Rileyn var designmässigt föråldrad redan när den kom och det blir ju påtagligt när man ser på denna De Soto annons från 1942. Raketformad kaross, inga fotbrädor och dolda strålkastare.

Därför är det lite provokativt att återge vad den brittiska tidskriften The Motor skriver om Riley 2½ litre i sitt nummer den 18 december 1946:

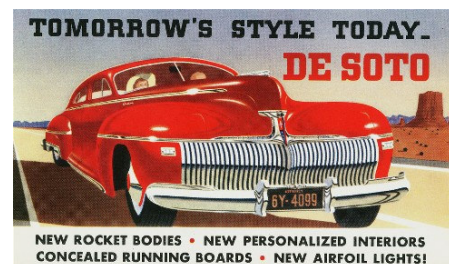
"From the point of view of appearance, it is undoubtedly an extremely handsome motorcar. The extra length of bonnet sets off the whole vehicle and, with its

leather-covered roof, it is obvious that the new Riley has achieved a satisfactory blend of the best British and Continental body-styling without making the smallest concession to the vulgarity of transatlantic influence."

Att återge en sådan text på svenska är inte lätt. Här är ett försök:

Det är otvivelaktigt en verkligt elegant bil. Den längre motorhuven framhäver hela bilen. Lägg därtill det läderklädda taket och det blir uppenbart att Riley har uppnått en tillfredställande förening av det bästa hos brittisk och kontinental formgivning utan minsta eftergift till vulgär transatlantisk påverkan.

DeSoto, Chrysler koncernens "style leader", var i takt med tidens trend. Raketkarossen med dolda fotbrädor kom 1941. Det kanske mest uppseendeväckande var "Airfoil" strålkastarna som var dolda tills man drog i en spak under

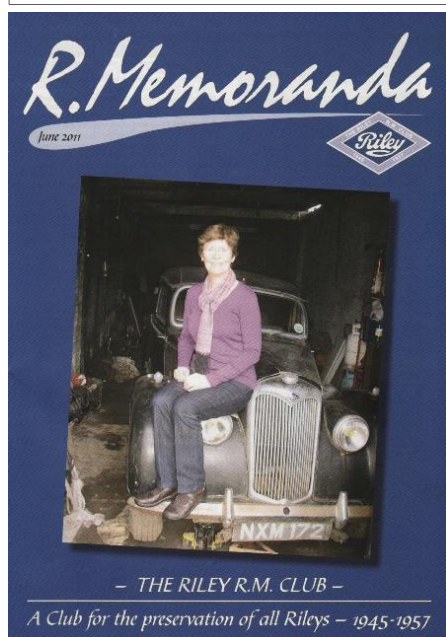


instrumentbrädan. Sådana strålkastare fanns på Cord redan 1936-37 med ansågs trots det mycket futuristiskt. Grillen från 1941 års modell hade vertikala tänder och fanns med till mitten av 50-talet medan de dolda strålkastarna endast förekom på modellåret 1942 som förkortades genom USAs inträde i andra världskriget. DeSoto gick i graven 1961.

Att efterkrigstidens tonårsgrabbar (utom Bengt, Sören och Hasse) gick på den vulgära transatlantiska linjen är inte svårt att förstå....

RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda June 2011**

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

Ur innehåll

New Brooklands Books RM Series, Pathfinder and 2.6
 Portfolio
 New RM Riley images. Here from book "All about Motor Cars" ca 1950s.



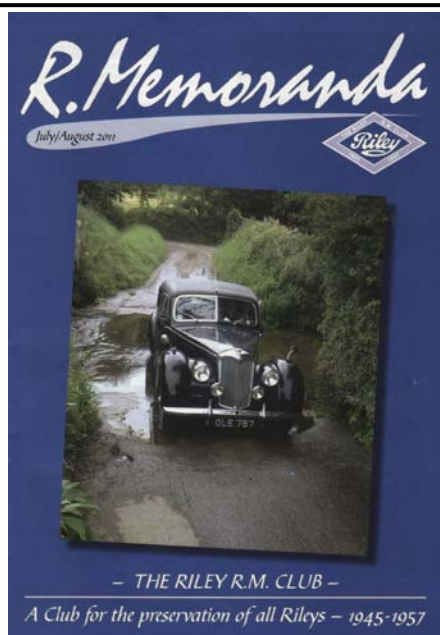
From the Riley RM Club Internet Forum: Shell bearings or white metal?/Cylinder head-bent studs/Rear axle casing/Trafficator wire/RMC rear suspension telescopic damper conversion/RMB half shafts/RMA front brake versions/Roadster fuel tank numbers
 Lage Bellstrom—How my dream came true (3 sidor)

Events

RM Club National Rally 23-24 July
 Riley Motor Club National Rally 6-7 Aug
 Riley Register AGM Weekend 24-25 Sept
 Kop Hill Climb 24-25 Sept
 RM Club Pennine Weekend 30 Sept-2 Oct
 Riley Motor Club AMG 30 Sept-2 Oct
 Riley Rendez-Vouz 15-22 Oct (Sydafrika)
 Riley RM Club AGM 5 Nov
 Classic Motor Show, Birmingham 11-13 Nov

Cars for sale

RME 54, total rebuild, ready to enjoy, £7500
 RME 54, fully restored selling reluctantly, £6900
 Riley 12/4 Drophead 1939, £12500
 RMB 49, a piece of Riley sporting history, £25000
 RMA 50, complete rebuild, £7500 (Sydafrika)
 RMA 49, very nice example, £4900
 RME 55, needs major restoration, £650
 RMD 50, needs total restoration, US\$ 18000 (USA)
 RME 54, condition 2, £4995
 Riley Monaco Nine 1931, good running order, £10950
 RMH Pathfinder 56, restoration project, £500

**R. Memoranda July/August 2011**

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

Ur innehåll

Ny RM Saloon modell skala 1/76. Pris £22. Kan fås i dina färger och med ditt reg nr.
 Priser på Rileys på 1948 års Motor Show
 Technical Topics: Scuttle vent panel repair/Keeping the rain out of RM Saloons
 RMClub Internet Forum: How many RMs survive?/
 Cylinder head studs/Steering rack 1954 RME/Gearbox oil level/Noisy break failure/Spark plugs/Engine overheating/
 Big end shell conversion/Hotspot tubes/Hotspot water tube extractor drift for 1½/Ignition timing/
 The Definitive National Rally List 1969-2011

Events

The Riley Club of North America, Vermont, Oct 2011
 Se amerikanska Rileyklubbens hemsida/digitala newsletter på www.rileymotorclub.com
 Riley Rendez-Vouz 15-22 Oct (Sydafrika)
 Riley RM Club AGM 5 Nov
 Classic Motor Show, Birmingham 11-13 Nov

Cars for sale

RME 54, good German order, £7000 (car in Germany)
 RMB 49, a piece of Riley sporting history, £25000
 RME 54, used as wedding car, £6250
 RMH 55, for spares or total rebuild, £450
 Riley Monaco Nine 1931, good running order, £10950
 RMH Pathfinder 56, restoration project, £500

The Riley Record 3/2011

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Ur innehåll

Elf presentation
 Drive it Day Aril 17th
 Aiding weak wipers on One-Point-Five

Cars for sale

RMF 53, Silver Streak Grey, ovely old girl in fine condition, £11500
 Ramsay's Racy Riley SP6, £28750

**The Riley Record 4/2011**

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Ur innehåll

Rapport från Ulster Riley Club (Nordirland)
 Elf at 50
 For sale: Unique collection of Riley Motor Club badges
 Golden Girls, om kvinnliga Riley racerförare
 A day at the races, VSCC at Cadwell Park

Cars for sale

1936 Riley Adelphi 12/4, fair condition, £9995
 1969 Riley Elf Mk 3, very good condition, £4000

The Riley Register Bulletin June 2011, Issue 222

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn

Ur innehåll

Riley Works in 1932
 Starter motor maintenance
 Riley Nine brakes
 Life of Riley - Me and my 1933 Monaco
 Lucas panel switch PS2
 Another unusual Riley (1937 S67C/S67CXTouring Saloon 9/4)
 Wilson Pre-Selector Gearbox

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
No 283
May 2011

EDITOR: Gordon McAllan, Whitlaw Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6QP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 815933 Email: gordon@kestrel9plus.com



Magnificent Mavis
Food Cars

Back in 2001, both sons were at university and money was tight. As one of our many cost-saving measures, Mavis Riley, our trusted and reliable RMA FFV99, was taken off the road. I remember thinking that it would only be for a short while. I regularly find my Mavis, moving her up and down the short driveway and back into the garage. Then the battery died.... She sat for a couple of months and a new one was purchased and fitted. Back to insignificant driveway motoring!

Suddenly, at work, I was taken ill with suspected fuel pump problems and was off for a period of time, during which Mavis sat (talking) in the garage. When able to resume normal life, I found the clutch had stuck. It started the engine and put it in gear nothing happened. It put her in gear then cranked the engine, she moved but kept on going! Curse! *Continued on P2*

Chairman Jim Dunbar, 21 Lachy Street, Carnoustie, Angus DD7 6HE
Secretary & Register Representative Mike Carney, Kello Cross, Loughlin Place, Dunblane, Perthshire FK15 0BJ
Treasurer/Strathclyde RMC Representative John Burgess, "Intensol", Symington, Higgs, Lanarkshire ML12 6LN
Committee Paul Tullis (SE), David Robb (Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McConigal (Tayside), Colin Watt (NE), Alasdair Gunn (RM Club & Newsletter Distribution Officer)
Hon. President Jim Dunbar

Disclaimer Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No Liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
No 286
August 2011

EDITOR: Gordon McAllan, Whitlaw Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6QP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 815933 Email: gordon@kestrel9plus.com



Duff in The Buff? And Bad Vibes on the A9
The Scribe

Since the wee Kestrel Nine came to us in Autumn 2009, was then the subject of considerable "recommissioning" (a process which involved many hours, early help and inspiration from Gerard O'Hare, and a lesson of handy explosives) and made its first SRE appearance on Drive In Day 2010, it has been in regular use, tackling local motoring and some more ambitious events, including 2 SRE National Weekends, last year's excellent Border Gold, a tour of the North of Ireland and the recent Scottish Scatter Great Fun, despite a sudden failure of its electronic SU pump. Currently, it enables me to have the Falcon under coachwork restoration.

My devotion to Riley, like my interest in certain other marques, stems from childhood, when our car-free Glasgow tenement life was heightened by fascination for the motor which came occasionally into my myopic view: the gold RMB (as I now realise it was) which sometimes parked at the next close, the superb gold Jowett Javelin in a nearby cul-de-sac; the first sight of the then fantastic Ford Blue Citizen DVs acquired by our GP, Dr Whyte (father of the SRE's) Duncan and grandfather of Gerry's, my

Continued on P2

Chairman Jim Dunbar, 21 Lachy Street, Carnoustie, Angus DD7 6HE
Secretary & Register Representative Mike Carney, Kello Cross, Loughlin Place, Dunblane, Perthshire FK15 0BJ
Treasurer/Strathclyde RMC Representative John Burgess, "Intensol", Symington, Higgs, Lanarkshire ML12 6LN
Committee Paul Tullis (SE), David Robb (Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McConigal (Tayside), Colin Watt (NE), Alasdair Gunn (RM Club & Newsletter Distribution Officer)
Hon. President Jim Dunbar

Disclaimer Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No Liability is accepted by the SRE.

Riley
AS OLD AS THE INDUSTRY
AS MODERN AS THE HOUR

RILEY MOTOR CLUB
THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION

June 2011



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
No 284
June 2011

EDITOR: Gordon McAllan, Whitlaw Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6QP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 815933 Email: gordon@kestrel9plus.com

Scottish Riley Enthusiasts National Weekend 2011



Strathpeffer

Chairman Jim Dunbar, 21 Lachy Street, Carnoustie, Angus DD7 6HE
Secretary & Register Representative Mike Carney, Kello Cross, Loughlin Place, Dunblane, Perthshire FK15 0BJ
Treasurer/Strathclyde RMC Representative John Burgess, "Intensol", Symington, Higgs, Lanarkshire ML12 6LN
Committee Paul Tullis (SE), David Robb (Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McConigal (Tayside), Colin Watt (NE), Alasdair Gunn (RM Club & Newsletter Distribution Officer)
Hon. President Jim Dunbar

Disclaimer Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No Liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
May, June, July, August 2011
Nos 283, 284, 285, 285
Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
Redaktör: Gordon McAllan

For Sale:
1934 Riley Mentone
Owned by me since 1984. Fully restored ash frame and bodywork. Full running order. MOT and RFL – May 2012. 6-Cylinder engine bored out to 14HP. Reluctantly offered for sale, as I'm finding it increasingly difficult to care for this much-loved car. Very many spare parts, including a gearbox. £15,000 ono

SRE Area Meetings Monthly Diary
South East: Call Paul on 01592 268526 for the latest.
North East: 7.30 Tuesday 6th September, Torryburn Hotel.
Tayside: 7.00 Wed 7th September, Invergowrie Inn
Central: 7.30 Thursday 8th September, Woodside Inn.
Strathclyde: 7.30 Monday 19th September, Newhouse Inn.

The SRE National Weekend 2011 - Awards
Best Pre War Riley: 1935 Falcon Jack Taylor
Best RM Riley: 1953 RME Tom Matthews
Best BMC Riley: 1969 Kestrel Mk II Tim Sherbourne
Distance Pre War: 1934 15/6 Lynx Gordon Thomas
Distance RM: 1954 RME Richard Neville
Distance BMC: 1969 Kestrel Mk II Tim Sherbourne
Stuart Ritchie Salver: 1966 Elf Alasdair Gunn
Craighaer Cup: 1952 RMA Danny Alexander
Sassenach Trophy: RME Roy MacGregor
RM Challenge Cup: 1948 RMB Neil Hodgson
James Pearson Salver: 1937 TT Sprite Garry Whyte
Tom Alexander Quaich: 1954 RME David Robb

Events
Scottish Riley Enthusiasts 20th Annual General Meeting
Sunday October 2nd October 2011
Scottish Riley Enthusiasts End of Season Run
Saturday 15th October 2011

Riley Motor Club June, July, August, 2011

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

Meetings and events
British Car Day/National Motoring Heritage Day, 15 May
Monthly meetings: 5 July, 2 Aug, 6 Sept, 16 Oct
Christmas in July, 30 July
Annual Club Luncheon & Prize-Giving, 28 Aug
Chittering Valley Chase, 11 Sept
Kulin Bush Races, 7-9 Oct
Dardenup Bull & Barrel festival, 15-16 Oct

Riley
AS OLD AS THE INDUSTRY
AS MODERN AS THE HOUR

RILEY MOTOR CLUB
THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION

July 2011



Riley
AS OLD AS THE INDUSTRY
AS MODERN AS THE HOUR

RILEY MOTOR CLUB
THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION

August 2011



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
No 285
July 2011

EDITOR: Gordon McAllan, Whitlaw Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6QP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07759 815933 Email: gordon@kestrel9plus.com



The Chief's Choice - A Motoring Milestone
The 10th Anniversary SRE Driving Weekend
Keith and Ann Briggs

SRE Driving Weekend 2011. What a great weekend! Where were you all?

After many early mornings, getting up at 04.00 to put in a couple of hours before getting cleaned up to go to work, and again on an evening after work, I still didn't get my Kestrel ready for its MOT on Wednesday 6th. So again, Ann and I travelled to an SRE event in a modern. I had arranged with Donald Mann to overnight with him and Fiona in Coldstream, on the Thursday evening, in readiness for an early start the following morning. We arrived about 20.30 and were taken to view Donald's new garage. Talk about green with envy? Boats lying on a cold wet driveway? After being pined with fresh ginger cake, we retired to bed.

Continued on P2

Chairman Jim Dunbar, 21 Lachy Street, Carnoustie, Angus DD7 6HE
Secretary & Register Representative Mike Carney, Kello Cross, Loughlin Place, Dunblane, Perthshire FK15 0BJ
Treasurer/Strathclyde RMC Representative John Burgess, "Intensol", Symington, Higgs, Lanarkshire ML12 6LN
Committee Paul Tullis (SE), David Robb (Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McConigal (Tayside), Colin Watt (NE), Alasdair Gunn (RM Club & Newsletter Distribution Officer)
Hon. President Jim Dunbar

Disclaimer Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No Liability is accepted by the SRE.

RILEYBLADET

British Auto Classic, 23 Oct
Club Christmas Party, 4 Dec

Adelaide to Darwin, July-Sept 2013 (preliminärt)
A journey across Australia from the South to the North is being considered. At this stage the proposal is for a journey in the July- September 2013 time frame to fit with the best weather for traveling. South Australian Riley Club is investigating the re scheduling of the 2013 National Rally dates to provide a marshalling point for the start. The event would be open to ALL Rileys, daily distances would be established around comfortable travel for the oldest cars and it is anticipated the journey could be for up to 28 days with detours to Ayres Rock and Kakadou.

Articles

Few would know that Australians in 2010 bought 165,000 vehicles that were made in Thailand - the second biggest market supplying Australia after Japan. The Slovak Republic made 1500 vehicles (Porsche and Audi) for us while 2184 came from Mexico (Volkswagen), 311 from Indonesia (Suzuki) and 8227 from Spain (Volkswagen and Nissan). Some vehicles are rebadged or share major components. The platform of the Mazda3, for example, is similar to the Volvo S40 and Ford Focus. Let's go a bit deeper ...

ASTON MARTIN: Headed by David Richards - who also is the key figure in FPV majority shareholder Prodrive - with big money from Kuwait and English businessman John Sinders. Aston is a stand-alone company. It recently contracted with Toyota to buy - and modify - its iQ city car to be known as the Aston Martin Cygnet.

AUDI: Owned by Volkswagen since 1966.

BMW: Owned 46.7 per cent by the Quandt family. Owns Rolls-Royce, Mini and motorcycle maker BMW Motorrad and Husqvarna. BMW has alliances with PSA Peugeot for engines for the Mini.

CHRYSLER: Owned by Fiat. Is the parent company of Dodge, Jeep, Ram and electric carmaker Gem. The Chrysler 300C will be built in Canada and sold in Europe as the Lancia Thema. Has shareholdings in engine maker VM Motori which sells licences to GM's Daewoo for diesel engines used in the Holden Cruze and Captiva.

CITROEN: Owned by the PSA Peugeot Citroen group since 1976. This group also owns Michelin.

DODGE: Part of Chrysler.

FERRARI: Owned by Fiat. The Formula 1 and motor-sport division is a separate. Has a technical partnership with Ducati and Shell.

FIAT: Owns Ferrari, Alfa Romeo, Abarth, Lancia, Maserati and the Chrysler Group. Has shareholdings in Iveco and CNH (Case New Holland) after demerging this commercial vehicle business.

FORD: Public company. Previously owned brands Aston Martin, Mazda, Volvo and Jaguar Land Rover.

FPV: Majority (51 per cent) owned by Prodrive and Ford Australia.

GREAT WALL: Government-owned state enterprise of China.

HOLDEN: Owned by General Motors. Sources Australian-sold vehicles from Korea (Captiva, Cruze sedan, Barina, Spark) and Thailand (Colorado).

HSV: Joint venture of Holden and Tom Walkinshaw Racing.

HONDA: Stand alone company.

HYUNDAI: Stand-alone company. Owns Kia.

JAGUAR: With sister company Land Rover is owned by Indian conglomerate Tata.

KIA: Owned by Hyundai.

LAND ROVER: See Jaguar.

LEXUS: Owned by Toyota.

LOTUS: Owned by Proton of Malaysia.

MASERATI: Owned by Fiat.

MAYBACH: Owned by Mercedes-Benz parent Daimler.

MAZDA: Stand alone company. Previously majority owned by Ford. Ford now has 3 per cent and joint ventures on some products - Ranger/BT-50. Mazda has a joint venture with Toyota for hybrid technology. It makes the Premacy (Mazda5) wagon for Nissan.

MERCEDES-BENZ: Public company. Owns carmakers Smart, Maybach, Mercedes and AMG, and truck-bus makers Daimler, Freightliner, Mercedes-Benz, Mitsubishi Fuso, Thomas Built Buses, Orion, Setra, Western Star and Sterling Trucks. Has alliances with Renault to each build engines for cross models. Also has an agreement with Chinese carmaker BYD to collaborate on an electric car for China.

MINI: Owned by BMW. Previously used Toyota diesel engines and now uses PSA Peugeot units.

MITSUBISHI: Stand alone company. Owns Fuso trucks. Has alliances with PSA Peugeot Citroen for production of the Outlander/4007 and share a factory in Russia. Also has an alliance with Nissan to make the next Colt/Nissan small car from 2012. Also has a technology agreement with Proton and Great Wall for drivetrains.

NISSAN: Partner of Renault. Is 3.9 per cent owned by Daimler. Will receive V6 and V8 engines from Mercedes for Nissan and Infiniti models. Has alliances with Mitsubishi which will build the Navara at its Thai plant. Takes Mazdas Premacy van as a rebadged model. Part owns one of China's biggest carmakers, Dongfeng. Produces cars in India with Mahindra.

PORSCHE: Owned by Volkswagen. Porsche's Cayenne SUV is built in Volkswagen's factory in the Slovak Republic alongside the Volkswagen Touareg and Audi Q7. Porsche's Cayman is built in Finland.

PROTON: Majority owned by Malaysian government. Owns Lotus. Uses drivetrain licences from Mitsubishi.

RENAULT: Partner of Nissan. Is 3.9 per cent owned by Daimler and 15 per cent by French government. Owns Dacia (Romania) and Samsung Motors (Korea). Renault Trucks is owned by Volvo Trucks. Will this year supply Mercedes with 1.6-litre engines (A and B-Class) and receives 2-litre plus engines in return. Has an alliance with Smart (owned by Daimler) for a new car based on the Renault Twingo. Joint ventures with GM to make the Traffic/Vivaro van.

ROLLS-ROYCE: Owned by BMW.

SAAB: Stand-alone company. Previously owned by Dutch firm Spyker and General Motors. Sources engines from GM and BMW.

SKODA: Owned by Volkswagen.

SMART: Owned by Mercedes parent, Daimler.

SSANGYONG: Owned by China-based SAIC but vehicles built in Korea.

SUBARU: Majority owned by Toyota.

SUZUKI: Majority owned by Volkswagen. Its next engines will be sourced from Volkswagen.

TOYOTA: Owns Daihatsu, Lexus, Scion and is major shareholder in Subaru and Hino. Owns airconditioning supplier Denso and gearbox maker Aisin. Collaborates with Tesla in electric drivetrains. Has a major share in Yamaha and shares engineering expertise. Yamaha created the V8 engine for Volvo.

VOLKSWAGEN: Owns Audi, Skoda, Seat, Bentley, Bugatti, Lamborghini and is financing takeover of Porsche. Has the majority shareholding in Suzuki. Is attempting to buy Alfa Romeo from Fiat.

VOLVO: Owned by Geely of China. Retains some alliances with former owner Ford.

Submitted by Denis Gallacher

Note: Also remember that BMW now own the Riley name and Trade Marks.

Riley Club Schweiz Newsletter 4/2010

Klubbens hemsida:
www.riley-club.ch
Redaktör: Bruno Mazzotti

Vale

Our former president and founder member Beat Fischer passed away on September 8, 2011. The funeral will be held on Friday, September 16 at 3 p. m. in Widen / Switzerland.

Herbsttreffen 2011, Sa. 27. & So 28. August, Seetal & Freiamt

Verkaufe

Riley RMA 1948, Guter Zustand, CHF 24'000 (SEK 178.000)

Roamer 134/juni 2011, 135/sept 2011

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
Redaktörer: Wim Arends och Willem Postel

Omslag nr 134

Els van Zaltbommels RMD

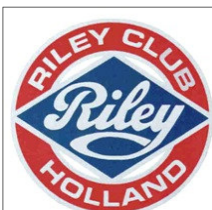
Omslag nr 135

Loet Akkermans Riley 9 Tourer 1932



35e jaargang nummer 1, 2011.

Roamer 134



35e jaargang nummer 2, september 2011.

Roamer 135



Ur Allers Familje-Journal, 1937



Begagnade reservdelar

I mer än 10 år har klubbens lager av begagnade reservdelar förvarats på en gård i Smedby, norr om Arboga (se Rileybladet 3/1999). Gården har sommaren 2011 sålts och reservdelarna överfördes den 23 juli till Eddie Lidholm i Stora Mellösa. Eddie har sedan tidigare många delar från skrotade Riley RM. Det visade sig nu vara mest praktiskt att sammanföra allt till ett och samma ställe.

Reservdelarna utgörs nästan uteslutande av delar till RM-modellerna, huvudsakligen till 1½ litre. Lagret är nu ganska omfattande, så någon förteckning är inte möjlig att upprätta. Ring i stället Eddie om det är något som du behöver för renovering eller underhåll.

Eddie Lidholm, tel. 019-44 52 03 eller 070-666 5 777.

Lagret av nytillverkade delar finns även i fortsättningen hos undertecknad. Reservdelslista kan beställas per post eller via e-post: erik.hamberg@glocalnet.net

Erik Hamberg

MOBILE BOOKS AB

Litteratur till din veteranbil

Lennart Samuelsson

Lingongatan 32
234 43 Lomma

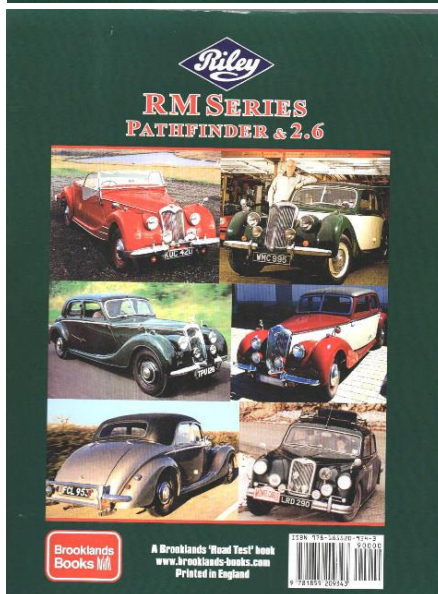
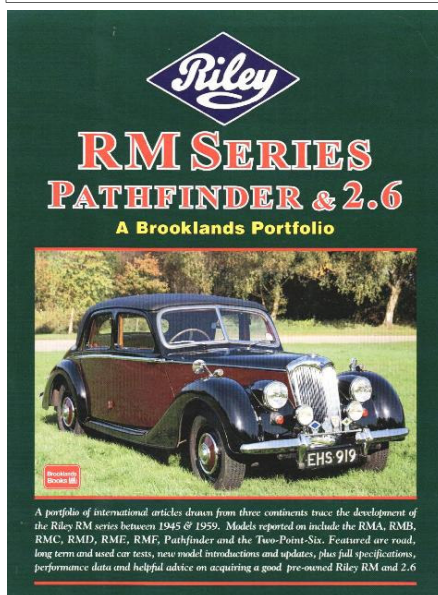
040-411941
0734-024969
lenning@glocalnet.net

Lennart lånade red Bilkalendrarna

Avliden

Vår medlem Lars Stavmar avled den 15 augusti 85 år gammal. Mest känd i Rileykretsar blev Lars för sina initierade artiklar i Rileybladet 2004-2006 om den omfattande renoveringen av sin RMA som han påbörjade vid 77 års ålder. Ett besök hos Lars ingick i programmet vid årsmötet 2006 där vi fick se både hans Riley och Citroen B11. Lars bjöd nyligen ut sin Riley till försäljning, "pga sviktande hälsa" som han skrev. Bilen gick till Finland.

Ny Riley bok



Denna häftade bok på 260 sidor har just kommit ut. Red köpte ett ex via The Riley RM Club. Pris £30.

Brooklands Books är kända för sina sammanfattningar av artiklar ur tidsskrifter som Autocar, Motor, m fl. Redan tidigare har man givit ut Riley RM 1945-50 och 1950-55 samt Riley Golden Portfolio. Alla tre är sedan länge slutsålda. Detta gjorde att man producerade denna nya bok och inkluderade Pathfinder och Riley Two-Point-Six.

Boken innehåller ca 100 artiklar från tiden mellan 1945 och 2010 samt en del råd från The Riley RM Club's experter vilket gör den till ett attraktivt tillskott till vår Rileybokhylla.

Klubbens medlemslista bifogas i detta nummer av Rileybladet

Ägarbyten

Den Riley Kestrel som tillhört vår medlem Ingemar Olsson i Vellinge och som han köpte av Svend Ahlgren i Köpenhamn 1966 har nu gått tillbaka till Köpenhamn och rileyfantasten Claude Theisen Simony. Lars Stavmars RMA har sålts till Keijo Nurminen i Finland och Arne Carlsson har sålt sin RMA till Dan Persson i Skurup.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

e-post: erik.hamberg@glocalnet.net

Kassör

Torsten Grönvall

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

e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22

Mobitel. 070-14 15 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2011. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar

The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
The Riley Club of Western Australia



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