



Rileybladet

Nummer 3, 2025

Organ för Svenska Rileyregistret

Utgåva 180, Årgång 47



Sensommarträff med Rileyregistret 2025

I stilla, nästan mjukt, blekt sommarväder parkerades en gul Riley RMA, en grön Volvo Amazon, en röd Bristol och tre moderna bilar på Salsta gods i Uppland. Tretton deltagare, förare och bisittare, hade kommit till Rileyregistrets träff den 30 augusti 2025.

Salsta ligger vid Fyrisån nordost om Uppsala, söder om Dannemora. Som många andra stora hus på godsens, kallas Salsta för slott, vilket är mer turistvänligt, utan att det någonsin varit i kunglig ägo.

En större grupp samlades framför den enorma huvudbyggnaden. Genom glasdörrarna under huvudtrappan sågs dagsljuset och den kunniga guiden berättade att det förr varit bekvämt att rida in och stiga ur sadeln väl inne i mellan pelarna. Det var på den tiden då gården hade ett otal anställda för att sköta marker, djur och alla de många byggnader som hörde till. Efter visningen serverades utmärkt lunch i bottenvåningens kafé.

Salsta

Salsta har, som hela landskapet, en lång historia. Godset är känt sedan medeltid, ägarna har burit välbekanta namn som Sparre, Oxenstierna och från mitten av 1500-talet ätten Bielke. I början av 1600-talet lät den mycket rike Nils Bielke riva den gamla gården för att uppföra ett stort stenhus. Det förändrades av hans sonson och namne och dennes hustru Eva på 1670-talet. Det reser sig där nu, sandfärgat och grått med koppartak,

arkitektritad efter det senaste franska barockens mode. Den stora yttertrappan till första våningen omfamnas av två flyglar vända mot två paviljonger. I det höga mittpartiet finns stora salar omgivna av över tjugotalet rum. Interiörerna bär spår av olika tider, en del äldre möbler finns kvar, bland annat en fransk praktsäng från 1680-talet.

Ägarparet Nils Bielke och Eva Horn Guiden uppehöll sig mest vid Nils Turesson Bielke (1644–1716) som ärvt godset. Han, som hade gjort sin bildningsresa till Frankrike, var 25 år då han och den sextonåriga Eva Horn av Björneborg 1669 vigdes i Stockholms slottskapell. Hon fick godset med det då förfallna huset i morgongåva.

Eva Horn (1653–1740) var född i Riga, dotter till fältmarskalk, riksråd, mm greve Gustaf Horn (1592–1657) och hans andra hustru Sigrid Nilsdotter Bielke av Åkerö (1620–1679) De gifte sig 1643 och fick nio barn, två av dem levde till vuxen ålder. Som ung hade Sigrid ärvt godset Vik i Balingsta.

Agneta Horn gift med "en brav soldat" Den mer kända Agneta Horn (1629–1672) var Evas halvsyster från faderns första äktenskap med Christina Oxenstierna (1610–1631). Agneta miste både sin unga mor och lille bror vid två års ålder då de var ute i fält i Pommern för att vara nära Gustaf. I sin dagbok, utgiven som Agneta Horns leverne, senast 2012, berättar hon om hur hårt ett liv

kunde vara också inom högadeln. Hon beskriver hur hon led av pigors vanvård, kyla, dåliga kläder, en fasters stränghet men också att hon mötte värme hos mor- mor och morfar på Tidö. Livet innebar ständiga resor mellan godsens, med olyckor i båt och i släde, härjande sjukdomar, ständig oro och gudsförtröstan. Hennes far Gustaf var ute i trettioåriga kriget, satt fängslad i åtta år, kom hem och gifte om sig 1643 med Sigrid Bielke.

Agneta var tidigt bortlovad till Erik Sparre. I dagboken beskrev hon honom löjlig i dans på Stockholms slott och sina egna vilda protester mot äktenskapet. Hon lyckades 1648 på Tidö få gifta sig av kärlek med friherren, krigaren Lars Kruus. Han ägde Sätuna i Björklinge. När han efter åtta år avled i fält, stod hon änka med de tre barn, två hade dött. Agneta skötte med fast hand sina arvegods i Finland, Sverige och Livland till sin död 1672.

Eva Horn och Nils Bielke

Eva förde 1669 med sig en ärvd förmögenhet och några år senare började upp- rustningen av huset i Salsta. Hennes man, Nils Bielke hade då varit ambassa- dör i Frankrike i tre år och var som offi- cer ute i kriget. Som chef för kung Karl XI:s livregemente utmärkte hans sig i det blodiga slaget mot danskarna 1676. Där deltog kungen som beförade Nils Bielke till generallöjtnant 1678. Då var husets yttre klart. Han blev generalgu- vernör i Estland, sedan i Pommern, där

Forts. sid 8

Ordföranden har ordet

Victor, sonson till grundaren av bilföretaget Riley, avled den 12 augusti 90 år gammal. Han var avgörande för att hålla namnet Riley i rampljuset. Hans entusiasm för bilarna och de människor som var involverade i dem var smittsam.

Han var en sann gentleman, alltid leende och kommer att vara saknad av medlemmar i Rileyklubbar jorden runt. Det har varit ett verkligt privilegium för oss som kände honom och vi skickar våra kondoleanser till hans fru Elizabeth och deras barn Samantha, Virginia och William med familjer.

På fotografiet med den leende Victor Riley skimtar vi i bakgrunden ett porträtt som föreställer William Riley, som grundade familjeföretaget som med rötter i textilindustrin hakade på trenden att tillverka trampcyklar, motoriserade cyklar, motordrivna trehjulingar och till sist fyrhjulinga automobiler. William Riley var född 1851, samma år som den stora utställningen i Hyde park i London ägde rum. William fick fem söner, vilka alla kom att bli delaktiga i det växande familjeföretaget.

Äldst var Victor (1876-1958), följd av Allan (1881-1963), Percy (1883-1941), Stanley (1885-1952) samt Cecil (1895-1961). För de flesta europeiska bilmärken som var verksamma under årtiondena före andra världskriget var tävlingsverksamheten betydelsefull för att testa sina produkter, i utvecklingsarbetet och som marknadsföring för potentiella kunder. Riley var inget undantag. Den 1100-cc motor som var på 9hp visade sig vara ypperlig för trimning och effektiv i de tävlingar som anordnades i denna klass.

Och det var inte bara män som rattade Riley vid tävlingarna. En av de mer framgångsrika kvinnorna som körde Riley var Dorothy Champney (1909-1968). Hon tävlade bland annat i Monte Carlo-rallyt med start i Umeå 1934 och körde då en Nine Kestrel (se vidare Rileybladet 3/1998). I Le Mans 24-timmars rally samma år blev hon snabbaste kvinna. År 1934 gifte hon sig med Victor Riley och han tillät henne inte att fortsätta med det riskabla tävlandet. De bildade familj och fick två barn; sonen Victor föddes 1936.

När Svenska Rileyregistret firade sitt 25-årsjubileum den 14-16 juni 2002 deltog Victor Riley. Han hämtades på flygplatsen i Falun och fick åka i Eriks drophead coupé till mötet i Karlborn, utanför



Sundborn. Det blev en minnesvärd tillställning för alla deltagare och Victor Riley var mycket glad att få komma till Sverige (se vidare Rileybladet 2/2002). På senare år har Victor Riley engagerat sig starkt i Riley Heritage Trust, som värnar om bilmärket Riley och dess historia.

Se vidare: <https://rileycarsarchive.org/>

Vi som träffat Victor Riley minns honom som en älskvärd och entusiastisk person som satte guldkant på alla Rileyarrangemang.

Erik Hamberg



En trevlig pratstund med Victor Riley vid klubbens 25 års jubileum i Dalarna 2002. Förutom Victor syns Magnus Mölstad och undertecknad.

Sannerligen en lyckad utflykt!

Eftersom jag jobbar som frilansmusiker i ett par engelska orkestrar har jag ibland turen att ha en eller ett par dagar lediga i London under pågående turné!

Så skedde nyligen varvid jag tog chansen att besöka The Riley Cars Archive Heritage Trust (rileycarsarchive.org) i Coventry.

Jag tog en National Express buss till Coventry och efter en kort promenad var jag framme vid Riley centret som ligger vackert vid kanalbassängen.

Riley Heritage Trust bildades för några år sen för att samla litteratur och artefakter och allt Riley relaterat material på ett ställe och hålla det öppet för alla medlemmar i Riley klubbarna.

Lyckligt nog ligger lokalen bara ett stenkast från Riley firmans ursprungliga läge med Bonnicks lokal en liten bit bort! Historisk mark!

Jag blev mycket väl mottagen av Mike Riley som är kusin med Victor Riley. Mike är en guldgruva av Riley information och kunde peka ut var de olika Riley byggnaderna stod en gång. Allt är ju rivet eller bombat under kriget. Märkligt nog så står huset som William Riley köpte till sin växande familj kvar och Mike tog mig ca 100 meter från Riley centret längs St Nicholas Street till Radford Road där huset står! Där kändes historien nära.

När vi stod och tittade på huset räckte plötsligt Mike över sin telefon till mig. Det är Victor Riley! Vad trevligt att prata en kort stund med Victor som lät lika glad och vänlig som alltid. Vi pratade bl a om hans besök på SRR möte i Falun 2002. Tråkigt nog avled ju Victor i mitten av augusti. Victor var en av initiativtagarna till Rileycentret. I centret förvaras också replican av Percy Rileys bil som han byggde som tonåring och blev färdig 1898. Den saknar fortfarande motor men den är under konstruktion. The Riley Archive har också lyckats Införskaffa den enda kända Riley cykeln i UK, en Riley Gents bike från 1903! Denna cykel hade jag är äran att provcykla för många år sen hos förre ägaren Richard Odell, känd för sin Riley Redwing Sandracer!

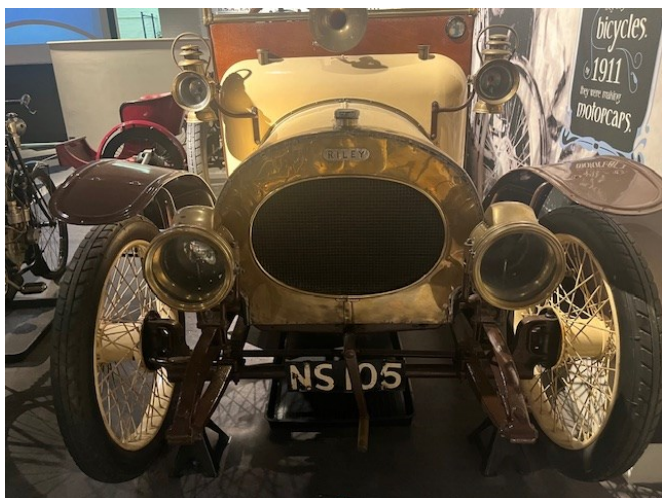
Efter ett antal timmar späckade med Riley snack och lite kaffe, promenerade jag i mot centrum igen. Precis vid busstationen ligger Coventry Transport museum som verkligen också är värt ett besök! Jag uppehöll mig mest vid Riley och Rover avdelningen! Många fina tidiga Riley och Rover!

Sannerligen en lyckad utflykt!

Håkan



Håkans bilder från Riley Heritage Trust



1907 års Riley 12-18 V-Twin



1904 Riley 3 hp Tricar



En rekonstruktion av Percy Rileys Voiturette från 1898, känd som "First Riley Car"



1903 Riley Moto-Bi



Mike Riley t.v. och kollega på Riley Heritage Trust



Riley-udstilling på Sommers Museum

Af Karsten Wikkelsø

Udstillingen er tænkt som en fortsættelse i rækken af korte udstillinger, hvor Sommers Automobil museum fokuserer på historien om en af vores egne biler – tidligere har vi har vi haft udstillinger om Sommer Joker og OsCar – I år er valget så faldet på Riley Brooklands.

Mange kender sikkert historien om hvordan vores Brooklands i 1960'erne endte i Danmark hos kunstneren og designeren Bo Bonfils, som købte den af Dick Crosswalth fra det senere ret kendte retaureringsfirma Crosswalth and Gardiner – ellers er der mulighed for at læse Peter Berings artikel – "En mand og hans fire Riley'er" i Bilihistorisk Tidsskrift nr 105 – Find det på Motorarkivet på dette link: https://www.motorarkiv.dk/bht/bht_1991_105/bht105_1991_01.html.

Valget af Brooklands'en er også taget i lyset af at den længe ventede bog om Riley Brooklands-modellen af to forfattere fra The Riley Archive i England, for nylig er udkommet – se vedlagte foto. Bogen har vakt betydelig omtale og anmeldelser i diverse blade.

Vores udstilling er planlagt til at åbne lørdag den 20. September og vil vare frem til søndag den 19. oktober. Midt i perioden, onsdag den 8. oktober, vil vi holde en af vores populære "Bulder og Brag"-aftener med foredrag og korte præsentationer af de udstillede biler og den lidt skøre tradition med opstart af motorerne i nogle af bilerne. Vi har også fået tilsagn om at i hvert fald én af forfatterne af bogen, Adrian Smith, vil komme og fortælle lidt af historien om Brooklands'en og tilblivelsen af bogen.

Udover museets egen Brooklands har vi fået lovning på to andre ægte

Brooklands fra Sverige samt en rigtig fin kopi, der ofte ses til baneløb på svenske baner og på Munkelberg. Vi vil dog også vise andre Riley modeller for at illustrere hvad Brooklands'en opstod af og hvad det senere blev til fra Riley Ltd.

(Coventry) som fabrikken hed i den spændende periode, inden den sidst i 30'erne blev overtaget af Morris og senere indgik i British Motor Corporation.

Riley nåede aldrig at blive særlig udbredt i Danmark før krigen, men det er alligevel lykkedes at finde et billede fra ca. 1935 fra et dansk jordbaneløb eller lignende. Som det ses er de fleste af bilerne på danske plader – kun Riley'en er stadig på engelske. Det viser sig dog at det er den Riley Kestrel som motorsportsmanden Ib Krøyer Christensen importerede og som senere har været ejet af Bo Bonfils og andre veteranbil folk i Danmark og Sverige – det kan I også læse om i BHT 105. Heldigvis eksisterer bilen stadig uden at være bygget om til en åben special – og den vil man kunne se på vores udstilling. Desværre har det ikke været muligt at finde frem til hvilken begi-





Jordbaneleeb – eller måske opvisning – i Danmark. Riley Kestrel nr. 2 fra venstre. Men hvor og hvornår? Foto: © Helmer Lund Hansen/VISDA.

venhed eller hvor billedet er taget – hvis nogen har et bud på det, hører vi meget gerne!

Nordic Prewar Riley Register i DVK, som har taget initiativ til udstillingen, har netop fået et nyt medlem, Stefan Petsch Jensen. Han har været på jagt i gamle danske motorblade fra 30'erne for at finde mere om Ib Krøyer og Riley-biler.

Motor Bladet fra 1933 skriver om en engelsk dame, Mrs. Gough, der passerer gennem København i en Riley saloon på vej til Monte Carlo i årets Rally Monte Carlo. I 1935 skriver Motor Bladet om Freddy Dixon's sejr på Brooklands-banen i the White Riley. Helt ukendt har Riley navnet altså ikke været i 30'ernes Danmark.

Med udgangspunkt i vores Riley Brooklands håber Sommer's Automobile Museum at der også vil være interesse for at se lidt ældre biler i vores udstillinger. Vi glæder os til at se jer til efteråret!

Et par skønne gamle fotos fra de engelske motorbaner – øverst i 1928 på Brooklands-banen som modellen fik navn efter – det nederste fra 1929 under Ards TT i Belfast. Mere om det på udstillingen!



Ronny Hanssons RMA



Efter sju års renovering har Ronny Hansson i Skyttorp färdigställt sin RMA från 1950. Registreringsbesiktning är avklarad och nu återstår bara den vanliga kontrollbesiktningen.

Bilen har chassinummer 40 S 18482 och hade ursprungligen registreringsnumret A47483, såld av AB Wilh. Kindwall i Stockholm i början av 1951. I slutet av 1955 hamnade bilen i Jämtland och efter ett halvår fick den registreringsnumret Z 81, vilket i april 1958 byttes till Z 20881. År 1962 noteras bilen som "avförd" i bilregistret.

Vid årsskiftet 1991/1992 blev under-tecknad kontaktad av Anna Lidén i Backe. Hennes make hade avlidit och nu ville hon ha hjälp att sälja Rileyn. I annonsen i Rileybladet 1/1992 står det "Samma ägare sedan mitten av 1960-talet." Förmodligen hade Anna Lidéns

make tagit över bilen 1962 eller något år senare.

När Lars Jonsson i Lit hade blivit medlem 1998, så frågade jag honom om han visste något om bilen. Resultatet av hans efterforskningar, med långa bilturer, besök hos den virriga Anna Lidén som lokaliserades till ålderdomshemmet på Frösön (tack vare att hon hade kvar sitt telefonnummer) och spaning i Backe, blev att bilen lokaliserades till Rossön, nordost om Strömsund. Där hade den tagits om hand av Eskil Jonsson, som ägde bilen från 1993 och fram till sin bortgång 2017. Han var gift med Ronnys syster Monica, så bilen har gått vidare i släkten efter Eskils bortgång. Att Eskil fick nys om bilen berodde på att dottern Anna-Karin köpte fastigheten där Anna Lidén bodde.

Ronny plockade ned bilen i sina be-

ståndsdelar, men kunde konstatera att han knappast behövde plocka fram svetsen. Ett karossfäste baktill behövde dock åtgärdas och trälisten runt bakrutan fick bytas ut. Däremot var karosstommen i bra skick. Bilen, som är vänsterstyrd, är liksom tidigare grön och har beige inredning. Krom och grill var i fint skick och har inte behövt renoveras. Klädseln var också bra, med fin patina. De ursprungliga dörrsidorna var dock bortom all räddning.

Nu återstår bara lite finjustering för att bilen skall gå perfekt. Grattis till en fin renovering, Ronny.

Mer om bilen, som numera har registreringsnumret GSG46E, står att läsa i Rileybladet 3/2001 och 1/2019.

Erik Hamberg

Forts. från sid. 1

han blev mycket rik. Nils Bielke blev både riksråd och greve. Kung Karl XI, hans vän, avled 1697.

Under den unge Karl XII, anklagades Nils Bielke för oegentligheter, arresterades och en sjuårig rättegång inleddes. Han miste alla sina gods och fick hållas på Gäddeholm vid Västerås och Salsta, hustru Evas ägor. I en särskild byggnad på Salsta hade han sitt bibliotek, rustkammare och ett stall med målningar av sina 12 hästar.

Eva och han skall ha haft ett lyckligt äktenskap. Från 1677 till 1693 fick hon nio barn födda i Riga, Stockholm, Paris, Stettin, Wismar och på Övedskloster. Detta säger något om familjens resor. Sex av barnen nådde vuxen ålder. Om vintrarna bodde hon i Stockholm. När Nils Bielke tvingats dra sig tillbaka på Salsta kunde han delta i arbetet med inredning av paradväningen. Starkt troende lät han inreda ett litet slottskapell, delvis efter ritningar av Nicodemus Tessin den yngre. Nils dog 1716, vid slutet av Sveriges stormaktstid. Också Eva var en av den tidens starka kvinnor och hon fortsatte att driva godset till sin död i Stockholm 1740.

Carl Gustaf Bielke, son till Eva Horn och Nils Bielke.

Den äldste sonen Carl Gustaf Bielke (1683–1754) övertog då Salsta. Han hade studerat utomlands, blivit generalmajor, diplomat, landshövding i Västernorrland och riksdagsman. Med sin hustru Brita Sofia Horn af Marienborg (1679–1728) hade han fått sju barn, två av dem, bägge födda 1706 levde. Sonen Nils blev katolik och flyttade till Rom, dottern Eva ärvde Salsta.

Carl Gustaf Bielke blev mest känd för att ha haft landets största privata boksamling. Den flyttades på 1750-talet i lårar över isarna till Skokloster. För det krävdes 26 hästar och dit fördes också rustkammaren, hästporträtten och Nils Bielkes hatt, skottskadad av en kula i slaget vid Lund 1676.

Salsta kom att ärvas inom släkterna Brahe och von Essen, flera av dem var kända personer.

Sedan 1976 förvaltas egendomen av Statens Fastighetsverk, SFV, som överlätit driften till ett bolag som håller öppet, ordnar olika utställningar, skådespel

och nu närmast skördfest. Runt huset ligger gräsmattor, annat är övervuxet, men en golfbana är välskött. Nu vill SFV sälja Salsta med huset som är ett byggnadsminne och dess framtid är osäker.

Tvillingbo

Efter besöket på Salsta körde vi längs Fyrisån mot Dannemora och Tobo till bröderna Anders och Kjell Erikssons "Tvillingbo". I deras verkstad stod en Riley RMA under arbete, på gården en svart Austin från 1937 och en röd rysk motorcykel med sidovagn. Elden brann i gilleshuset, till kaffet serverades sötebröd och solen sken. Bröderna skall ha stort tack för en gyllene avslutning på sensommarrträffen!

Upplysningar från guidningen och hämtade från nätet.

*Nanna Hermansson
med hjälp av Peter Ottosson*



Att äga en Riley

Förhoppningsvis kommer veteranbilar inte att förbjudas på våra vägar, men det är troligt att de kommande decennierna innebär förändringar som kan bli en utmaning för förare av klassiska fordon; nya lagar kring luftföroreningar, trafik-säkerhet, tillgång till allmänna vägar, minskat antal traditionella bensinstationer och så vidare. Men det är ett tag dit.

Fördelar

Rariteter

Det är något fantastiskt med att äga en bil som kanske bara några andra har. Att få äga och köra en smält unik bil kan ge dig en riktig kick och få dig att verkligen uppskatta din gamla bil. Varje klassisk bil har sin egen personlighet. Vilken glädje det finns i att hitta det perfekta märket och modellen som matchar din egen smak. Du valde en Riley, bra jobbat!

Att köra

Att köra en klassisk bil är inte som att köra ett modernt fordon. Det är bara så, och det är en del av det roliga. Många veteranbilsägare säger nog att glädjen med att ha ett klassiskt fordon är att köra den – det spelar egentligen ingen roll vart du ska!

Värdeökning

Alla moderna bilar du köper kommer att minska i värde så fort du kör den från återförsäljaren. En del samlar på klassiska bilar och använder dem för att tjäna pengar. Även om det inte är du, är det trevligt att veta att ditt fordon kommer att öka i värde med tiden, så länge det underhålls och tas om hand på rätt sätt.

Din Riley kostade dig inte lika mycket som de populäraste klassikerna typ Jaguar och MG. Den kommer förmodligen att kosta dig delar och arbete och den kanske inte kommer att säljas för så mycket som du hade önskat – men det är en Riley.

Nostalgi

Att äga en klassisk bil kan ge starka känslor som är svåra att ignorera. Många ägare av klassiska bilar älskar stilen och känslan hos bilar från en viss era eller har barndomsminnen av en viss modell. Oavsett anledningen till att du väljer din klassiska bil, kan du verkligen inte sätta ett pris på den känsla den ger dig.

Nackdelar

Höga driftskostnader

Att äga en klassisk bil kommer med många tillhörande kostnader. Klassiska bilar är i allmänhet dyra att köpa. Underhållskostnaderna är vanligtvis högre för klassiska bilar. Du kan behöva lämna in din Riley på reparation oftare än med en vanlig bil, eftersom klassiska bilar är mer benägna att gå sönder med tanke på sin ålder. Dessutom kan reparationer vara dyrare eftersom du kan behöva lämna in bilen på en specialiserad verkstad, och reservdelar kan vara ganska dyra om de är specialtillverkade eller importerade från utlandet. Som tur är har din Rileyklubb delar till rimliga priser.

Tillförlitlighet

Eller borde jag säga otillförlitlighet. Som sagt, klassiska bilar går sönder oftare än moderna. Det är inte så illa om du bara tar ut din pärla på en kort tur på helgen. Men det kan vara jobbigt om du gillar långturer.

Säkerhet

Eftersom klassiska bilar tillverkades i en tid då många av dagens hälso- och säkerhetsstandarder inte fanns kan det finnas ett säkerhetsproblem. Du kan dock göra modifieringar och uppgraderingar för att göra din klassiska bil säkrare för användning på moderna vägar. Du kan behöva säkerhetsbälten, blinkande körriktningsvisare, bättre strålkastare, andra däck etc.

Miljöovänlig

På grund av åldern och typen av motorer de har är klassiska bilar inte miljövänliga och kan därför bidra till föroreningar. Men försumbart med det lilla vi använder dem idag.

Det är viktigt att noggrant tänka igenom hur du använder din Riley, men i slutändan, om glädjen du får av att äga en klassiker överväger eventuella nackdelar, då är det bara att köra på!

Nya generationer, nya bilar

Generation X (födda 1965 till 1980) och Generation Y (födda 1980-1995) har helt nya idéer om vad som är en klassisk bil. Allt ifrån Porsche, BMW, Saab och Volvo till alla dessa Jänkare.

Vi får se; jag har kört min Riley i 40 år med tanken att jag ska behålla den registrerad och använda den och inte restaurera den mera. Den går bra. Nuvarande årlig körsträcka är ca 250 mil.

Under årens lopp har jag spenderat mycket pengar på den och jag kommer aldrig att göra någon vinst om jag skulle sälja den. Men det är en Riley och jag kan inte nog värdesätta den fantastiska tid jag har haft i den och alla trevliga människor jag träffat tack var min Riley.

Vad är din erfarenhet?

Exred, född 1943



Annonser i Riley Register Newsletter

The Riley Register, som grundades 1954, är en engelsk klubb för alla som intresserar sig för Rileybilar tillverkade fram till 1940. Sedan lång tid tillbaka ger man ut två publikationer, dels *The Riley Register Bulletin* med bland annat tekniska artiklar och bildreportage från olika sammankomster, dels *The Riley Register Newsletter*, som förutom rapporter från lokala sektioner även innehåller annonser om bilar eller reservdelar som är till salu, eller sökes av medlemmarna.

Under det första halvåret 2025 har det förekommit åtskilliga annonser. Här är några exempel:

Januari

1933 Lincoc, delvis nedplockad
1934 Monaco, reservdelsbil

Mars

1932 MkIV Plus Ultra Tourer "in great condition", £24,000
1934 Monaco "good tidy order", £9,000
Kestrel 12/4, delvis renoverad, 10,000
Biarritz 9, nedplockad, £3,000
Monaco 9, "nice runner", £6,000
1934 Monaco, totalrenoverad, £10,000
1938 12/4 Touring Saloon, fint skick, £14,000
1935 Kestrel 9, "on the road", £15,000
1938 Kestrel 12/4, "restored but off the road", £15,000 (dödsbo)

April

1936 Merlin, "restoration to excellent standard", £9,750
1933 9 Lynx Tourer, motor med renoveringsbehov annars "good condition"
1935 Kestrel 22T, £15,000
1925 11,9 hp Special Series Four Seat Tourer, £15,000

Juni

1935 22T 12/4 Kestrel, £19,500
1930 Nine MkIV Monaco Plus Series, "good running order", £7,500
1937 12/4 Kestrel, "good condition", £28,500
1932 Gamecock, renoverad under 8 år, £15,000

Som synes har det förekommit en stor variation av modeller.

Erik H

Annonser i RMemoranda September 2025

55 RME, beautiful car, £6500
52 RMA, good runner, £6995
52 RMB, ready to use, £11000
51 RMD, good running condition, AU\$43000
51 RMA, looks good, runs well, £8500
51 RMA, good roof, £7000
53 RME, a beautiful car, £13000
54 RME, restored, £9000
46 RMA, beautiful car, some work needed, £9500
48 RMA, basically in good order, £6000
53 RME, badly eaten by rust, ideal for spares, £350
52 RME, barn find condition, £1500
39 Riley 16, the only Sixteen Saloon believed to exist, needs tidying, £20000

Säljes



Vår medlem Lennart Hansson har sålt sin RMA. Bilen har varit oanvänd i många år. Lennart påbörjade renovering som blev klar 2021. För att få en mer användbar bil valde han att montera Volvomotor och växellåda, -motorn renoverades av motorfirma innan montering i bilen. Kylare renoverades och försågs med elfläkt. Kaross blästrades och lackerades. Många kromdetaljer kromades om. Nya däck monterades. 2021-05-31 besiktigades bilen med Volvo motorn monterad. Motorbytet är dock ej inskrivet i registreringsbeviset. Originalmotorn samt växellådan medföljer, men är delvis isärplockade. De flesta glödlampor utbytta mot LED-lampor. Bilen har endast körts ett fåtal mil efter renovering. Ett 50-tal foton på <https://auctionet.com/sv/4463262-riley-rma-1-5-litre-saloon-1950>

Medlemslistan

Hittills har medlemsförteckningen skickats tillsammans med tredje Rileybladet för året. Nu när bladet skickas ut digitalt kommer denna lista att postas som brev medio december för att vi ska leva upp till allmänna dataskyddsförordningen, GDPR.



1939 Riley Sixteen (2 1/2 litre) Saloon

Säljes



Bo Lundblads 4/68 har legat ute till försäljning på Bilweb auctions.

Brittisk Riley med fin lack och original skinninredning som är hel och fin. Bilen som tillhör Jännaholms samlingar har varit avställd i nästan 30 år men fungerade fint då den ställdes in på museet. Kan idag behöva en enklare mekanisk översyn innan den tas i bruk.

En artikel om bilen ser du i Rileybladet 3/2017.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande & redaktör

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

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

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



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