



Rileybladet

Nummer 3 2026

Organ för Svenska Rileyregistret

Utgåva 184, Årgång 48



Ordföranden har ordet

Så har då sommaren passerat och det är dags att fundera på hur bilen skall må bäst under vintern. Kontroll av och eventuellt byte av glykol är nog det viktigaste. Kanske ett oljebyte? Min saloon har startats efter ett byte av bensinpump, men den står alltför långt från hemmet för att bli använd regelbundet – tyvärr.

Dropheaden har jag hemma i garaget och den har fått röra på sig några gånger. Den har ibland varit svårstartad och det verkar som om den inte får ordentligt med bensin. Vid hemfärden från utflykten till Gamla Uppsala den 1 augusti gick den riktigt dåligt nästan hela vägen; blott sista halvkilometern gick den som den skulle. Det är kanske föreningar i förgasarna, eller dålig bensin. Den har dock fått 98 oktan vid de senaste två tankningarna. Ett fäste till avgassystemet, längst bak, tackade samtidigt för sig och det ledde till en del oväsen. Det är fixat nu, men förgasarna har jag ännu inte hunnit undersöka.

Årsmötet fick vi i år flytta fram till den 1 augusti, eftersom vår revisor Jonas Reiner inte kunde göra sin revision i maj månad. Det arrangerades hemma hos Åsa och mig. Vi ordnade även lunch för de elva delta-

garna. Inga avsägelser förelåg, så det blev omval över hela linjen; Börje Drakenberg i valberedningen vill dock snart stiga av. Styrelsen har följande bemanning: ordförande Erik Hamberg, styrelseledamöter Håkan Wikström, Ronald Pfändtner, Åsa Henningsson och Peter Ottosson. Styrelsesuppleanter Roland Haraldsson och Torsten Grönvall. Revisor Jonas Reiner och revisorssuppleant Olle Johnsson. Valberedningen utgörs av Börje Drakenberg (sammankallande) och Mats Höwing.

Tack vare att Rileybladet nu skickas ut digitalt har ekonomin förbättrats avsevärt. För verksamhetsåret 2025 kunde ett överskott på nära 16.000 kronor noteras. Behållningen på plusgirokontot var vid årsskiftet nära 63.000:-. Det ger oss handlingsfrihet och möjligheter att ordna trevliga möten för medlemmarna.

Nästa år firar Svenska Rileyregistret 50 år. Det är ofattbart att det har gått så många år sedan klubben startades. Och många oförglömliga program och utflykter har det blivit. Och en rad trevliga Rileyägare har vi träffat i samband med mötena. Vi som har varit med ett tag minns särskilt profiler som Ingvar Persson, Rune Möller, Anders

Muhr, John Gahm, Sten Eriksson och Lars Stavmar, men det har funnits många fler som egentligen borde räknas upp.

Hur skall vi fira att Svenska Rileyregistret funnits i 50 år? Ja, det är något som jag vill att du som medlem är med och bestämmer! Skall vi vara i Skåne, Småland, Västergötland, Östergötland eller längre norrut i vårt avlånga land?

Vi kanske skall anslå hela tre dagar för jubileet, fredag eftermiddag till söndag lunch? Ett litet rally, kanske? Får vi ett riktigt bra program så kanske vi kan subventionera vissa aktiviteter; vi har ju skapliga resurser som skall kunna användas till bra ändamål.

Så jag uppmanar dig att mejla mig några rader med dina förslag – senast den 15 oktober. Sedan får jubileumskommittén (Roland Haraldsson, Kjell Eriksson och undertecknad), som utsågs vid årsmötet 2026, fundera och lägga fram förslagen för styrelsen.

Erik Hamberg

Från Svenska Riley Registrets Facebook grupp



Idag 1:e augusti hade vi årsmöte i Riley Registret hemma hos Erik och Åsa i Uppsala. God lunch, och trevlig åktur till gamla Uppsala! Stort Tack till Erik och Åsa! Det blev en väldigt trevlig dag! Go'a gubbar in föreningen! Tack till er oxå!

Bilarna: Riley RMD 1950 och en Austin 1937.

Anders Eriksson, Torsten Grönvall, Kjell Eriksson, Peter Ottosson, Ronald Pfändtner, Erik Hamberg, Åsa Henningsson, Börje Drakenberg. Fotograf Mats Höwing.

Mats Höwing



Synpunkter på verksamheten - ett diskussionsunderlag

Här nedan följer en sammanställning av de synpunkter som jag erhållit från Börje Drakenberg (5/7), Jonas Reiner (20/7) och Roland Haraldsson (24/7)

Börje Drakenberg 5/7:

Här kommer mina tankar om föreningens framtid

Föreningen är liten men välskött och kul att vara medlem i. Min tanke är att föreningsadministrationen tar för mycket tid och engagemang. Man bör koncentrera sina krafter på kärnverksamheten, dvs möten med Rileybilar inkl möten med likasinnade (Alvis, Wolseley, Morris, Armstrong mfl engelska märken. Hållande av register över de rara bilarna är också kärnverksamhet. Vidare hållande av reservdelar och någon form av medlemsblad. Man borde skala bort det administrativa och inte ha en styrelse i egentlig mening utan bara en styrgrupp om kanske 4 medlemmar. Kassen bör minska och sköts av 2 personer i förening. Man kan också välja att inte ha kassa alls utan deltagarna betalar för kostnad i samband med arrangemang. Jag skulle förorda det förra och ha en medlemsavgift på kanske 150:-, vidare måste reservdelar ur det begagnade sortimentet betalas till något konto.. (De nya reservdelarna hos Erik betalas till annan kassa???)

Jag noterar också att ett antal märkesanknutna veteranbilsföreningar slagit igen förmodligen för den administrativa bördan blivit för stor.

Försäkringsfrågan är viktig; utan formell och fullständig styrelse kan man inte försäkra som klubbmedlem i MHRF:s försäkring. Man måste därför söka medlemskap i de många föreningar som inte är märkesanknutna, främst AKH men det finns även regionanknutna veteranbilsföreningar mm som erbjuder MHRF:s försäkring. De som inte redan har medlemskap i någon sådan förening måste väl då besiktiga bilen för föreningen eller kanske Rileyregistrets besiktning duger.

Jag har ju sålt min fina Riley som jag haft stor glädje av i 15 år men känner att den stod alldeles för mycket, jag seglar ju på sommaren med min segelbåt från 1943 och sommarstället tar tid. Roligt var att köparen bor i Huddinge och använder bilen så att hon inte hamnat på museum.

Reservdelslagret på Ekolsund har ju fått en betydligt bättre lokal i samma lada som förr. Framtiden är osäker, den del av ladan där vi förr hade lagret kommer troligen att rivas. Så länge som jag är ideellt aktiv på Ekolsund är det nog ingen akut risk att grejorna måste bort.

Roland Haraldsson, 24/7:

Rolands spridda tankar om Svenska Rileyregistret nu och i framtiden.

Vi ska självklart se till att vi finns kvar som förening i nuvarande form så vi kan fira 50 år 2027. Hur ska vi fira? Kanske bör en arbetsgrupp tillsättas för att jobba med denna fråga?

Jag ställer mig till förfogande om årsmötet/styrelsen så önskar. Arbetet bör påbörjas snarast!

Om intresse från Alvisklubben finns så vore ett samarbete kring våra klubbars 50 år något att arbeta vidare med. Finns det fler klubbar med brittiska bilar som har jubileum nästa år? Finns det pengar att söka för firandet från MHRF?



Inför årsmötet 1 aug.

Som tidigare nämnts, bör vi hålla ut även under 2027. Kommer inte ihåg vilka val som ska göras men visst borde omval kunna göras. Skulle det behövas kan jag ställa upp i någon form.

Framtiden efter 50

Jag förstår inte Börje Drakenberg när han menar att det är administrationen som är problemet.

Vilken administration? Självklart är posten som kassör arbetskrävande och så klart tar det tid även för ordföranden. Jag har ingen aning hur mycket tid dessa uppdrag tar men det jag vet är att det som Börje tycker är kärnverksamhet att anordna träffar och möten tar mycket tid men också är det som betydelsefullt. Viktigt och tidskrävande är även vårt "blad" som är kanske det viktigaste som förenar oss i föreningen. Heder är Erik och Anders! Fungerar enligt min mening lika bra i digitalt format som pappersform.

För att vara kvar i MHRF krävs att vi är en förening vilket jag anser vara viktigt även om medlemsantalet minskar. Det är inte enbart försäkringarna som är viktiga utan även att vi har tillgång till och är en del av paraplyorganisation MHRF

Vad, vilka är våra största problem som märkesklubb?

- Äldre medlemmar
- Färre medlemmar
- Stora avstånd när träffar och möten ska arrangeras
- Svårt att få medlemmar att lägga tid på

föreningen.

- För få som är engagerade
- Arbetsfördelningen
- Bladets fortlevnad
- 50 årsfirandet
- Fira hela året - hur
- Jubileumsrally med Alvis Och kanske någon mer firande klubb
- Var? Så "centralt" i landet som möjligt.
- Hur många dagar. Mer körning.
- Bil och tekniktintressanta besöksmål.
- Minnesmärke i någon form
- Lyfta klubbens verksamhet i media

Viktigt arbete

Register över Rileybilar i Sverige, även bilar som inte tillhör medlemmar. Har vi koll på alla Riley i Sverige? Värva både ägarna och andra med Rileyintresserade att bli medlemmar.

Mindre viktigt men värdefullt

Om vi har möjlighet att hjälpa behövande är det självklart bra. Alternativet är väl att någon tar över rent privat

Jonas Reiner 20/7:

I min egenskap av revisor i klubben sedan många år tänkte jag ge styrelsen lite synpunkter inför framtiden.

Rileyregistret är inte bokföringspliktigt enligt bokföringslagen. Ni hanterar så små belopp per år och er förmögenhet är än så länge inte över 100.000 kr. Under 2025 var det endast 22 verifikationer. För mig som revisor har det inte varit något problem att följa rörelsens ställning och gång.

Men det finns praktiska skäl varför ni bör vara en ideell förening. Ni behöver ha ett bankkonto. Men en bank accepterar er inte om ni inte är en ideell förening. Ni måste i så fall ha stadgar och det har ni. I stadgarna skall bl.a. framgå att det skall finnas en styrelse och frågan om ansvarsfrihet för styrelsen. Naturligtvis ligger ett starkt intresse hos styrelseledamöterna att få ansvarsfrihet av årsmötet.

Även om ni har en förhållandevis liten verksamhet som behöver en bokföring, är det bra om ni fortsätter att ha bokföring. Skatteverket rekommenderar att god redovisningssed följs. Medlemmarna skall kunna granska ekonomin.

Åsa har gjort en lista med 7 punkter ang. bokföringen. Jag tycker det är helt OK att införa hennes förslag. I och med att ni inte har haft några kostnader för Rileybladet, har föreningens ekonomi i ett huj kraftigt förbättrats. Kan ni ha det framöver kommer medlemmarna att bli glada.

Mina egna tankar är nog att vi bör försöka fortsätta som vi gjort hittills. Det som tar tid är främst Rileybladet samt planering och arrangerande av träffar.

Erik Hamberg

Riley blev starten på mitt liv med bilar

Jag är 17 år, det är sensommar och jag funderar på vilken sportvagn som ska bli min första bil. Sportvagn var det, inget annat! Har funderat lite varifrån det kom men är inte säker. Hur som helst, året är 1969 och vilka sportvagnar fanns då? MG B, MG Midget, Triumph Spitfire var de bilar man såg och kände till. Ett märke som väckte stort habegär var dock Morgan som jag läst om i tidskriften Alla våra bilar men aldrig sett.

En lördag fanns en annons i lokaltidningen om en Morgan till salu, men eftersom jag inte hade uppnått bilåldern så blev det inte mer än en suck. På söndagsmorgonen kommer min äldre bror och säger att han sett en sportbil parkerad utanför en verkstad när han var på väg hem från kusten. Inte så långt hemifrån – så vi åkte dit för att kolla. Där stod en fantastiskt fin bil, lite stor kanske för en sportvagn men ändå en roadster. En Riley, hade aldrig hört talas om detta märke. Den var englandsregad. I nummer 1/2026 av "bladet" kan man läsa om denna bil som brukar kallas Per Nyströms. Fotot med de engelska plåtarna tog jag då.



Efter att vi har gått runt Rileyn ett antal varv kommer en kvinna fram till oss och undrar vad vi ville. Vi förklarade och hon förstod och säger "vi har en annan bil som är till salu vill ni se?" Vi gick till ett mindre garage, hon öppnade dörarna och där stod den. En helt nyrenoverad Morgan +4 från 1953, den bilen som var ute på annons. Det var ett ögonblick som jag aldrig glömmet. Jag var såld och det blev bilen också.

Verkstadsägaren var inte hemma så en provtur och mer noggrann genomgång av Morgan fick vänta. Nu hade jag verkligen fått något att fundera över, skulle jag ta detta tillfälle, priset, finansiering, inte ens körkort Jodå det blev affär, ett köp jag aldrig ångrat. Morgan står fortfarande i mitt garage och körs kanske inte lika mycket nu som då men jag försöker hålla den igång. Inte så vanligt att man har sin första bil kvar.



Det gäller att ta vara på kommande generation. Man blir lycklig över en tur. Två som gillar att åka Morgan, Roland och barnbarnet Matei.

Nu till Riley, det var ju en Riley som gjorde att jag blev Morganägare och en Morgan som gjorde att jag blev Rileysägare. Morgan började med att tillverka trehjulingar och det är klart att dessa mycket speciella bilar var intressanta. Tänk om jag skulle skaffa en Three Wheeler?

I grannsamhället fanns en bilsamlare/handlare och han annonserade ut en Morgan three wheeler. Jag åkte dit och kollade men det var ett för stort projekt för mig. Bilen var helt isärplockad och inget jag vill ta mig an. Då säger Kent, som han hette, att han har en annan bil till salu, vi går och tittar. En Riley Adelphi från 1937. Den var i ett mycket bra skick och det blev köp så småningom. Körde Adelphin under flera år men började en egentligen delvis onödig renovering som fortfarande pågår. Jag skäms!

Historisk racing blev en del av mitt bilintresse. Som medlem i Sportvagnsklubben Göteborg kunde man delta i det man kallar sprint. Man kör mellan koner i en bana på snabbaste tid. Där vaknade intresset för att gasa på riktigt. Det var med Morgan och oerhört kul. Nu skulle jag ta licens och köra race på riktigt. Så blev det och 1985 startade min racekarriär.

Det blev några race med Morgan men jag insåg att en mer utpräglad racebil av förkrigsmodell var det jag vill ha. Naturligtvis var det en Riley Brooklands som var önskedrömmen. Kent som jag köpte

Adelphin av hade en men den var inte till salu. Genom en affärsbekant i England fick jag dels tips på en Brooklands och även tips på en kunnig Riley-person som ledde till att jag sedan 1988 är stolt ägare av en works car dvs en bil som körts i Rileys eget stall. En av fyra som i fabriken stall körde i Irlands Grand Prix 1929.

Ytterligare en Riley finns i samlingen, en Lynx Nine från 1935. Den har varit presenterad tidigare i "bladet" så vi avstår mer om denna bil nu. Det finns självklart en historia kring alla våra bilar. Jag hoppas att vi alla tar oss i kragen och ser till att dokumentera det vi vet och gärna forskar i det vi inte vet. Se till att kommande ägare för arvet vidare. Vi har ett ansvar.

En Riley med en spännande historia som vi har läst om i de senaste bladen (nu återbördad till England) blev till en Morgan för mig och denna Morgan gjorde att jag blev ägare till tre Riley. Så kan det gå. Mitt bilintresse har gett mig så oerhört mycket, inte minst alla vänner med vilka jag delar intresset. Hur hade mitt liv sett ut om min bror inte fått syn på Rileyn utanför bilverkstaden i Hid? Ingen vet och inget att fundera över.

Roland Haraldsson

I Rileybladet 1/1989 finns den riktigt rafflande historien om hur Roland köpte sin Brooklands. Läs den! /Red./

Två herrar, en Riley och en bakdörr

Det var en söndag morgon i nådens år 2026. Klockan hade knappt hunnit slå sju innan två herrar av mogen årgång gjorde sig redo för en färd som skulle komma att gå till historien – åtminstone i den mycket begränsade krets som hyser ett särskilt intresse för gamla brittiska bilar. Utgångspunkten var Tobo. Målet var Ankarsrum. Ärendet var av största vikt.

En Riley Four/Sixty-Eight skulle inspekteras, förhandlas om och, om allt föll väl ut, förvärvas.

Det var Kjell som hade väckt tanken på ännu en Riley, och Anders hade uppenbarligen inte haft tillräckligt stark karaktär för att säga nej. Således bar det av. Ut till Ankarsrum.

Färden söderut började under de bästa tänkbara förhållanden. Solen sken från en klarblå himmel och Sverige visade upp sig från sin allra vackraste sida. Vägarna låg framför oss, trafiken flöt på och de första timmarna förlöpte utan dramatik. Efter ungefär fem timmar kunde vi rulla in i Ankarsrum. Där väntade bilen.

Och där väntade även säljaren – en äldre herre i ungefär vår egen ålder. Han svarade hjälpligt på våra frågor, och efter det obligatoriska granskandet, hummandet, funderandet och de små konstpauser som hör en riktig bilaffär till, började den verkliga förhandlingen.

Det prutades. Det funderades. Det prutades lite till. Till slut nådde parterna en överenskommelse som båda kunde leva med. Säljaren blev av med sin Riley och vi kunde konstatera att ytterligare en brittisk automobil hade fått nya svenska vårdnadshavare.

Två herrar lämnade därefter Ankarsrum. Två bilar. Två förare...och en ganska optimistisk plan för hemresan.

Den stora planen. Vi hade nämligen bestämt oss för att undvika motorvägar.

Sådana vägar är inte riktigt anpassade för våra Rileybilar och deras förare, som numera helst färdas i ett tempo där man hinner se både landskapet och eventuella brevlådor.

Nej, hem skulle vi ta oss på mindre och trevligare vägar. Det var tanken.



Men som så ofta i livet är det skillnad på en plan och verkligheten.

Ganska snart började kommunikationen mellan de båda ekipagen att bli något bristfällig. En av mobiltelefonerna hade nämligen fattat ett personligt beslut att inte längre avge någon ringsignal. Det var en egenskap som möjligen kunde ha varit uppskattad i vissa sammanhang,

men just denna söndag var den mindre lyckad.

En BMW av nyare modell och en Riley från 1959 på svenska småvägar är en sak. En BMW och en Riley på svenska småvägar utan fungerande kommunikation är något helt annat.

Vi fortsatte därför var för sig. Anders





fick nu förlita sig på sitt lokalsinne. Det är alltid modigt.

För den som känner Anders vet att hans lokalsinne ibland fungerar ungefär som en gammal brittisk förgasare: det finns där, det har sin charm, men man bör helst inte förlita sig helt på det.

Det är därför fullt möjligt att Anders under hemresan fick uppleva några extra mil av det svenska vägnätet. Kanske passerade han platser som aldrig varit tänkta att ingå i resan. Kanske gjorde han helt enkelt en liten geografisk utviking. Vi väljer att kalla det turistisk upptäcktsfärd.

Under färden började Anders dessutom känna sig något yr. Därtill kom en viss dimsyn och huvudvärk.

Situationen började nu utveckla sig från en stillsam veteranbilsutflykt till något som närmade sig ett mindre medicinskt experiment. Men bilen skulle hem. Och hem skulle Anders.

Vid det här laget hade den ursprungliga planen om småvägar dessutom fått ge vika för verkligheten. Det blev både motorvägar och andra vägar där trafiken höll ett tempo som knappast kan sägas vara inspirerande för den som sitter bakom ratten i en gammal Riley. Men skam den som ger sig. Mil efter mil avverkades. Till slut började hemmets välbekanta trakter närma sig.

Den stora upptäckten.

När Anders slutligen kom hem och ekipaget skulle inspekteras efter dagens strapatser upptäcktes den verkliga boken. Vänster bakdörr var inte ordentligt stängd. Där hade alltså Anders färdats omkring med yrsel, huvudvärk och dimsyn, och vi hade hunnit fundera på både det ena och det andra.

Förklaringen visade sig vara betydligt mer jordnära. En öppen bakdörr. Det kan naturligtvis också ha varit så att Anders helt enkelt hade fått nog av resan.

Men den officiella teorin är att den halvöppna dörren sannolikt hade bidragit till att det sögs in avgaser i kupen.

En lyckad bilaffär

Vid tiotiden på kvällen var vi så äntligen hemma. Trötta, lättade och med en känsla av att dagen trots allt hade slutat alldeles utmärkt.

- Vi hade lyckats med vårt uppdrag.
- Vi hade åkt till Ankarsrum.
- Vi hade tittat på en Riley.
- Vi hade prutat.
- Vi hade köpt en Riley.
- Vi hade tappat kontakten med varandra.
- Vi hade kört fel.
- Vi hade åkt motorväg trots att vi lovat oss själva att inte göra det.
- Vi hade genomlevt yrsel och dimsyn.
- Och vi hade slutligen funnit den öppna bakdörren.

Allt detta på en och samma söndag. Men framför allt hade vi blivit stolta ägare till ännu en Riley. Och när man betraktar resultatet med lite distans måste man erkänna att det var en mycket lyckad resa.

Ty vad vore väl livet utan gamla bilar? Och vad vore gamla bilar utan småfel, egendomliga ljud, tveksamma vägval och en och annan bakdörr som vägrar hålla sig stängd?

Det är just sådant som skiljer en vanlig bilresa från ett riktigt Riley-äventyr. Så nu står de där. Två engelska damer från en annan tid.

Lite till åren komna, möjligen något egensinniga och med sina egna idéer om hur saker och ting ska fungera. Ungefär som sina nya ägare.

Och efter söndagens expedition kan vi bara konstatera: Riley Four/Sixty-Eight må vara byggd i England – men den har nu fått ett synnerligen äventyrligt liv i Sverige.

Och skulle någon fråga om vi tänker göra om resan?

Naturligtvis. Men nästa gång tar vi två fungerande telefoner. Och stänger bakdörrarna. Åtminstone försöker vi.

Broder Kjell

BMC:s Farinamodeller

För tid sedan kom Anders och Kjell Eriksson på besök med sin nyligen införskaffade 4/68. Det var roligt att på nytt få se denna ovanliga bil. Just det här exemplaret fick jag åka i när det ägdes av Yngve Lidholm i Järfälla. Det var i juni 1984. Han hade flera av BMC:s Farinamodeller med fenor vill jag minnas, två Riley (AXZ540 och AJT 401) och en Wolseley, samt ytterligare ett par. Det var en mycket trevlig upplevelse att på nytt få åka i AXZ540! En ganska underskattad bilmodell.

Vid mötet med Anders och Kjell kom vi att tala om de olika Farinamodellerna och frågan infann sig om de var lika stora och om BMC:s 6-cylindriga motor fick plats i samma kaross som de 4-cylindriga modellerna med den så kallade B-motorn.

På wikipedia kan man läsa om de karosstyper med fenor som formgavs av Farina för BMC och som tillverkades från slutet av 1950-talet och under det decennium som följde. De första fyrcylindriga bilarna i mellanklass kallades ADO9 och byggdes åren 1958–1961 som:

Austin A55 Cambridge Mk II
basversion, även som stationsvagn

Morris Oxford Series V

basversion, även som stationsvagn

Wolseley 15/60
lyxigare, en förgasare

MG Magnette MK III
sportigare, två förgasare

Riley 4/68
lyxigare och sportigare, 2 förgasare
De hade hjulbas 252 cm och längd 452 cm. Motorn var på 1489 cc.

Dessa modeller uppdaterades 1961, kallades nu ADO38 och fanns i vissa fall fram till 1971. De utgjordes av:

Austin A60 Cambridge
Morris Oxford Series VI
Wolseley 16/60
MG Magnette Mk IV
Riley 4/72

Hjulbasen var nu 255 cm, men längden densamma, 452 cm. Motorn var på 1.622 cc.

De sexcylindriga modellerna ADO10 byggdes 1959–1961 och utgjordes av:
Austin A99 Westminster & Wolseley 6/99

Dessa hade BMC:s C-motor på 2.912 cc, även använd i Austin Healey.
Hjulbas 274 cm, längd 478 cm.

De efterträddes av ADO53 som tillverkades 1961–1968 med de något motorstarkare modellerna:

Austin A110 Westminster & Wolseley 6/110

Hjulbas 279 cm, längd 478 cm.

Slutligen tillverkades den riktigt lyxiga Vanden Plas Princess 3 litre (ADO37 1959-1964 och ADO66 åren 1964–1968). Den senare hade en motor från Rolls-Royce på 3.909 cc och kallades Princess 4 litre R.

Erik Hamberg

Rileymodellen 4/68 såldes i ett ganska begränsat antal i Sverige. Vad vi vet idag är att följande fortfarande existerar: I trafik: DDG 108, AXZ 540, DDA 256
Avställda: ACT 471, GHG 988, APJ 645, CGF 666

Avregistrerade, skrotade eller exporterade: AJT 401, CHT 814, AEA 928, BTY 261

Modellen 4/72 verkar inte ha sålts i Sverige.

Kjell Eriksson & Erik Hamberg

Om Riley Farinor går att läsa i Rileybladet 2/2011



Riley 4/72 hade en annorlunda tvåfärgslackering än vad Riley 4/68 hade

Från Svenska Riley Registrets Facebook grupp

14 maj

I torsdags, Kristi Himmelsfärds dag, höll MHK Skåne sin årliga Gröna Träffen på högsätet i Kyrkheddinge. Det blev första riktiga turen i år och Riley uppförde dig exemplariskt under de totalt 11 milen. Backe upp och backe ner över de skånska åsarna på mestadels 100-vägar uppskattar man 2,5 litersmaskinens effekt och vridmoment. Väl på plats många beundrande betraktare och frågor om bilen att svara på. Några bilder på Riley och ett par andra intressanta fordon/ekipage. Både Anglian och Taunus representerar undertecknads barnomsupplevelser från baksätetsperspektiv.

Kommande helg blir det nya motoräventyr men med schizofrent motorintresse blir det med Alfa Romeo.



Gröna träffen



Motorhistoriska dagen.

6 juni

Rileyn plockas ur garaget till Motorhistoriska dagen. Först Borgeby slott där vi blev invinkade i gott sällskap av engelska bilar. Åtskilliga MG, Morgan Healey, Rover etc. Dock bara en Riley. Senare under eftermiddagen motorträff i Gärsnäs. Många beundrande kommentarer inte minst från de födda före 1950, kvinnor som män ler igenkännande. Nästan 20 mil blev dagens resultat.

14 juli

I helgen så var Autoseum på Thulinträffen i Landskrona. Hans Rydin representerade oss med denna stilig pärla.

Gunnar Lindqvist



Thulinträffen. Riley 2 1/2 litre cabriolet (f.d. Saloon 62 S 9995)
Autoseum, ex Lage Bellström

26 juli

Fornbyn i Skara. En go variation på fordon.

Gunnar Laurell

Besökarna fick njuta av en imponerande utställning med hundratals veteranbilar, många av amerikanskt snitt, som stolt visades upp av sina ägare. I slutet av dagen röstade besökarna fram sina favoritfordon, vilket gjorde tävlingen om priset extra spännande.

Skara idag.se



Veteranbilsträff - Automobilhistoriska klubben-Uppland Ulva Kvarn 4 augusti



40 S 18482 Riley 1½ litre saloon 1950

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



För nästan precis tio år sedan, det måste varit i slutet av 1991, blev jag kontaktad av Anna Lidén i Backe. Hon hade en 1½ liters Riley stående efter sin framlidne make och ville bli av med eländet. Kunde jag hjälpa henne måntro? Bilen var delvis nedplockad av maken, som planerat att göra sätta den i skick. Arbetet blev dock avbrutet av hans bortgång.

Bilen var tidigare helt okänd för oss och det var roligt att känna att uttrycket "they still are turning up" fortfarande stämde. Chassinumret var 40 S 18482 och bilen därmed en en-och-en-halva från 1950. Priset var 20.000:- och annonsering i Rileybladet utlovades (se: Rileybladet 1/1992). Alltnog, jag hörde inte av Anna Lidén något mera. När jag för ett par år sedan skrev till henne för att höra hur det gått med bilen så fick jag inte något svar – hon hade flyttat och brevet kom i retur. Bilen var med andra ord försvunnen.

När så Lars Jonsson blev medlem så informerades jag honom om Annas bil. Kunde han möjligen försöka spåra bilen? Lars var inte nödbedd, men efterforskningarna var inte så lätta och tog sin tid. Anna fanns numera på ålderdomshem i Östersund, skulle det visa sig, och hon

mindes inte så bra längre. Det var oklart vad som hänt med bilen.

Sommaren 2001 satte sig i alla fall Lars i sin RMA och körde iväg till Annas gamla adress i Backe – en skapligt lång utflykt från Lit, bara 15-16 mil enkel väg. - Jodå, grannen visste besked: visst hade den gamla Rileyn tagits om hand, men den fanns nu norrut, i Rossön.

- Jaha, det var ju bara att fortsätta och leta rätt på Eskil Jonsson. Eskil blev omgäende, ja faktiskt rasande fort, med i vår klubb och det dröjde bara några dar innan han dessutom dök upp på mitt jobb i Stockholm med besiktningsinstrumentet och ett gammalt foto på bilen och visst ville han prata Riley!!

Bilen i fråga är almond green, dvs. metalligrön, med beige inredning och karossnumret är A 5822 plus en oläslig siffra. Fram till den 2 juni 1956 var bilen registrerad i Östergötlands län, som E 40679. Denna dag fick den dock nytt registreringsnummer, Z 81 och övertogs av landsfiskalassistenten Åke Grundén i Strömsund. Knappt två år senare, den 17/4 1958 byts den in av Bilkompaniet i Östersund, som ordnar ett nytt nummer

till bilen, Z 20881, och efter en vecka övertygar kontoristen Bertil Persson om glädjen av att vara Rileyägare. Han har tydligen kvar bilen till den 1 september 1962, då den avförs ur bilregistret. Förmodligen är det här – ung. 1963 - som Anna Lidéns man kommer in i bilden (och bilen). Om han egentligen körde den något förutom på gårdstunet är osäkert, men den blev i alla fall fotograferad med flagnande lack på motorhuven och med tejpade taksömmar, men med perfekt krom. En Butlerlampa hade också försvunnit.

Eskil berättar att Annas make hade förberett iordningställandet av bilen ganska noga. Flera reservdelar hade införskaffats och de låg ännu kvar i sina originalkartonger, bl.a. en vattenpumpssats och en sotningssats. Nu kommer Eskil att ta vid så att bilen så småningom kan komma på vägen igen; kanske för att ta en sväng ner till Lars Jonsson i Lit för att återgälda besöket

Erik Hamberg

Från Rileybladet 3/2001

Filmtips

The Riley Factory

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

1938 Riley 12/4 Kestrel with overdrive

<https://www.youtube.com/watch?v=TBbLyDB8wgk>

1952 Riley RMF test drive

<https://www.youtube.com/watch?v=3HbEJ-Yswho&t=1s>

Riley One Point Five - the best 'everyday' 50s classic saloon car?!

<https://www.youtube.com/watch?v=64hSpmcMiUQ&t=>

The Dream Car

<https://www.youtube.com/watch?v=bjAzzk15vO4&t=>

The Riley RMB Is The BEST British Car Nobody Remembers!

<https://www.youtube.com/watch?v=CWkAy-WejsA>

Koponens Riley

När andra världskriget var över var Danmark, Norge och Finland "fattiga" medan Sverige var förhållandevis "rikt". Situationen syns tydligt i antal Rileys som importerades till de nordiska länderna. Under åren 1945-50 köpte Danmark och Norge ett halvt dussin var och Finland 2. Under samma tid importerades ett hundratal Rileys till Sverige.

I artikeln "Riley i Finland" i Rileybladet 1/2011 nämns bilen som syns på

bilden nedan, RME 22293. Den importerades begagnad 2008 av Stig Lytz, medgrundare till Vasa bilmuseum (<https://yle.fi/a/7-968784>) men har senare sålts vidare till Seppo Koponen i Kuopio.

Enligt "Riley RM Club Vehicle Register Vehicle and Owners report" inregistrerades bilen ny i Southampton 15 april 1954 med reg nr CXT 35. Sedan hade den ett tiotal ägare i England innan den gick till Finland.

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 2026.

Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5

Medlemmar i utlandet kan betala till

Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635

Bic: NDEASESS



Seppo Koponen lade in fotot på vår klubbs Facebooksida för en kort tid sedan.