



RILEYBLADET

Nummer 4, 2017

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 39



V-formad kylare med spetsbåge och Rileydiamant

The Great War, the War to end all Wars, var över och The Riley Motor Company skulle presentera sin helt nya bil på The Olympia Motor Show, 7-13 november, 1919. Den hade en fyrcylindrig motor på 10.8 hp och kom att kallas The Riley Eleven.

Under kriget hade de fyra äldsta bröderna Riley: Victor, Alan, Percy och Stanley arbetat med ammunitionstillverkning och den yngste, Cecil hade varit knuten till The Royal Flying Corps. Sålunda togs en man in utifrån för att arbeta med design. Hans namn var Harry Rush. Han fick ansvaret för formgivning av alla nya Rileys. Det var nu den v-formade kylaren med spetsbågen och the Riley Diamond namnmärket såg dagens ljus.

Kylaren och det romboida rileymärket skulle komma att följa Riley till slutet...

Lagom till Olympia Motor Show 1920 hade PR-folket kommit på reklamfrasen "As old as the Industry" och till Olympia Motor Show 1925 lagt till "As Modern as the Hour". Hela mottot fanns sedan med i Rileyreklamen fram till 1938... och ännu idag på Rileybladets förstasida.

Red



Kylarmärke 1913-1919



Ordförande har ordet

Det har gått mer än tio år sedan som jag började höra ett dunkande ljud i min RMB. Väckellådan gick igenom och motorn plockades ned. Nej, det var varken något lager i väckellåda eller motor som var slut, men ljudet var kvar. Det blev bara 100 mils körning under tio år. För ett år sedan tänkte jag att nu måste jag ta tag i det här igen. Jag måste ju kunna köra med bilen. Efter kontakt med Johan Helenius på Competition Motors utanför Alunda lovade han att ta hand om bilen. I maj kördes bilen dit och efter ett antal provkörningar kom man fram till att det nog var bakaxelväxeln som orsakade oljudet.

Så småningom kunde bakaxeln rivas ned och bakaxelexperten Jarmo vid Alunda Motor & Bildelar tillkallas. Det visade sig att kronhjulet på något sätt tog i bakaxelhöljet och hade gjort ett fult spår. Felaktig montering och mycket våld vid tidigare ingrepp kunde konstateras. Dessutom var något kullager i mycket dåligt skick. När allt ändå skulle plockas isär beslöt jag mig för att uppdatera med nya kullager, nya drivaxlar, ny pinjong och nytt kronhjul. Sedan några år tillbaka kan man köpa nya drivaxlar från Riley R.M. Club, vilka är något smalare än originalen och inte lika lätt skall gå av. Jag läste allt jag kunde om detta på Riley R.M. Club Forum; det verkade som om alla som bytt till nya drivaxlar var nöjda och att drivaxlarna höll. Jag

köpte också en särskild rörhylsa för att kunna få loss den stora mutter som sitter på drivaxeln. Den passar både RMA och RMB och kan nu lånas från mig om det behövs.

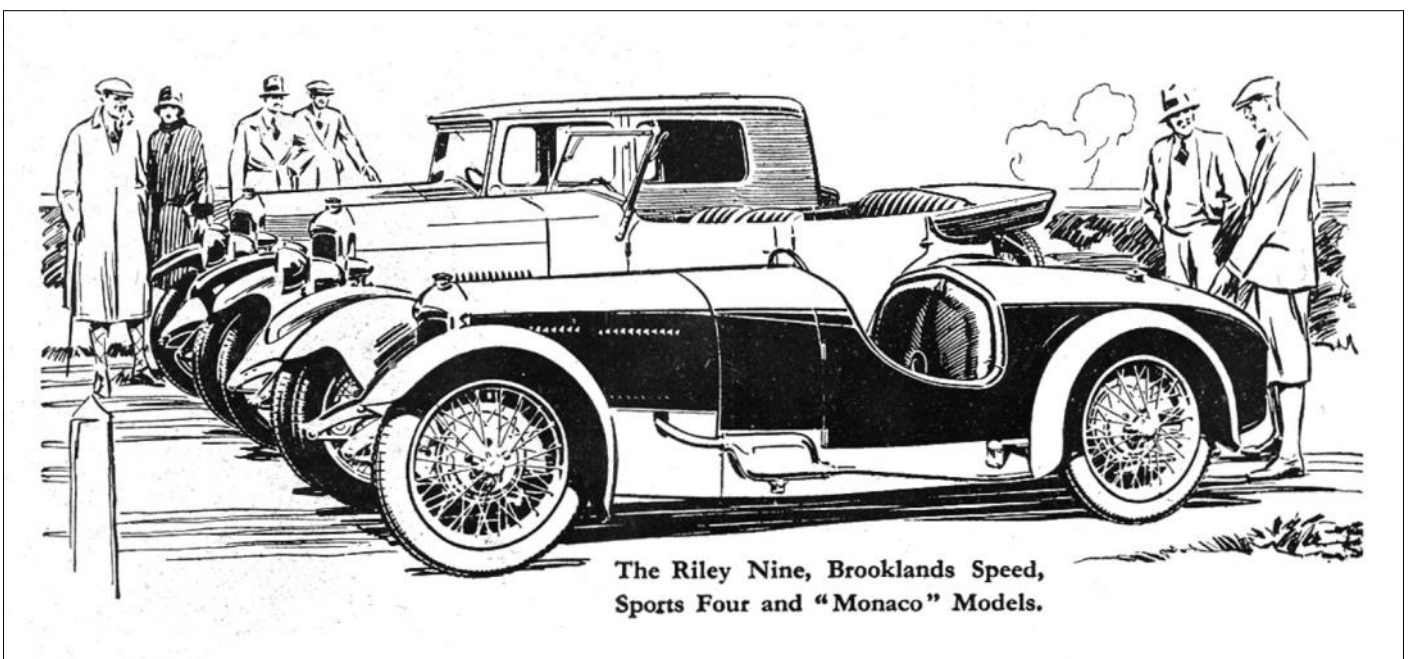
Anders Lindner tipsade mig om var jag kunde finna ett nytt kronhjul med förbättrad utväxling. Anders har själv låtit byta kronhjul på sin RMA, med utmärkt resultat. Jag tog sålunda kontakt med Vintage & Classic Shock Absorbers i Croydon, www.vintageandclassics shock absorbers.co.uk där ett nytt kronhjul med pinjong kunde skaffas. Med det nya kronhjulet får en RMB utväxlingen ändrad från 4,1:1 till 3,5:1, vilket gör att motorvarvet går ned. Bilen går nu nästan 20 % fortare vid ett visst varvtal och accelerationen påverkas inte nämnvärt.

Reparationen av bakaxeln drog ut på tiden, men den 2 november kunde jag hämta bilen. Det blev en fantastisk upplevelse. Bilen gick som ett spjut; det kändes som om man körde med en överväxel. Hastighetsmätaren visar nu för litet, så man får hålla hastighetsgränserna "med råge". Jag höll ung. 80-90 km/tim., men jag skulle tro att man med lätthet skulle kunna hålla 110-120 km/tim på längre sträckor – om man törs köra så fort med tanke på hjul och däck. "Riley – for magnificent motoring" har väl aldrig varit så sant som nu.



Inför 40-årsjubileet i Färna i maj såg vi fram emot att träffa Lennart Sandberg med hustrun Susanne och på nytt kunna se deras ovanliga Bristol 400. De hade bokat in sig i god tid. Nu blev det inte så. Lennart gick tyvärr bort en av de första dagarna i maj. Han gick med som medlem redan 1983-1984 och ägde en 4/68, som han dock inte kört på många år. Men mest är han dock känd för sin svarta Bristol, vilken han skaffade i början av 1960-talet och som överlevt i ett patinerat bruksskick med vissa mindre modifieringar som gjordes på 1960-talet. Bilen sågs senast när vi träffades hemma hos Ingvar och Lennart Nilsson härom året. Se vidare i Rileybladet 4/2015. En färgstark person har lämnat oss för gott.

Erik Hamberg



The Riley Nine, Brooklands Speed, Sports Four and "Monaco" Models.

Blandat från redaktören

Hösten 2014 satt jag två dagar på Kungliga Biblioteket i Stockholm och läste Bilkalendrar utgivna av Polisens Idrotts- och Skytteförbund. Hittade 50 Riley som var okända för Svenska Rileyregistret. Efter att ha beställt kopior på registreringskort från olika landsarkiv framträder bilarna ägarhistoria. En del av fynden från KB har jag redan publicerat. Här följer ytterligare några.

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13112

480712 Reg T 13231
480712 Örebro Motorfabrik, Vassstofta, Örebro (bild)
500620 Lantbrukare Alvar Windås, Kräcklinge
500725 Örebro Automobilförsäljning
501007 Olav Simensen, Frövi
501207 Bilcentrum, Örebro
511009 Reg F 18993
511009 Virkeshandlare Josef Jacobsson, Ingatorp
530617 Bilrep. Carl-Åke Wennerholm, Eksjö
540403 Handelsbitr. Gillbert Abrahamsson, Eksjö
570311 Rune Östrand, Brandstationen, Eksjö
571106 Metallarb. Kurt Karlsson, Nässjö
580722 Jordbruksarb. Stig Johansson, Nässjö
580909 Sydefors Bilaffär, Sävsjö
590223 Grävmaskinist Uno Holmquist, Stensjön
591212 Köpman Holger Lindberg, Nässjö
591228 Avförd ur registret såsom nedskrotat



AB Örebro Motorfabriks
monter på Jubileumsutställningen i Göteborg 1923



Ingenjör Axel Svedlund hade 1913 börjat experimentera med gengas och fick så småningom aggregat att fungera. År 1929 bildade han AB Gasgenerator och till att börja med var tillverkningen främst inriktad på aggregat till traktorer.

År 1933 monterades det första gengasaggregatet på en personbil och även utlandet blev intresserat. Exporten steg och som mest levererades det gengasaggregat till bortemot 30 länder, från lilla Örebro. Till att börja med framställdes produkten hos **Örebro Motorfabrik**, men 1943 kunde AB Gasgenerator flytta in i helt nya och egna lokaler på Österängen.



1948 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 38 S 14769

480712 Reg M 12776
480712 Civ ing Lennart Montén, Tessins väg 6, Malmö
490617 Reg F 12275
490617 Bröderna Holmbergs Fabriks AB (bild)
510207 Fabrikör Helmer Johansson, Anderstorp
610216 Tunnbränslagare Knut Green, Gnosjö
61 0814 Svenstigs Bil AB, Värnamo
610818 Ingenjör Gösta Eriksson, Värnamo
610926 El-montör Arne Jönsson, Värnamo
630430 Begagnade Bildelar i Linköping
630430 Avregistrerad
Ägs idag av medlem Kurt Andersson, Enstaberga
Reg nr LXS 995

Specialfabrik för tillverkning av Spännen

KORSETT-, TEXTIL- och LÄDERINDUSTRI
ELONERING — LACKERING och GALVANISK ANLÄGGNING
FORMSPRUNTING I MODERNA PLASTMASKINER
BRÖDERNA HOLMBERGS FABRIKS AB
ANDERSTORP
Tel.: växel 157

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 50 S 5328

500601 Reg F 16352
500601 AB J.O. Carlssons Möbelindustri, Vetlanda (bild)
510524 Ing. Philip Lindholm, Eksjö
530725 AB Nässjö Bilhall
530917 Vaktmästare Karl Birkefeldt, Bodafors
540712 Handelsbitr. Alice Karlsson, Hultagård
541005 Metallarb. Alvar Karlsson, Hultagård
570103 Motorkompaniet i Eksjö AB
570118 Åkerägare Uno Edemyr, Vetlanda
570606 Nässjö Bil & Traktor AB
570611 Kontorist Karl Wilhelm Jacobsson, Vetlanda
571031 Lagerarb. Lennart Gunnar, Vetlanda
571121 Autocentralen Vetlanda AB
571130 Pianotekn. Sonny Brorsson, Vetlanda
580424 Bröderna Alms Bil AB, Jönköping
580424 Avförd ur registret såsom nedskrotad



Skåp sålt på Bukowskis märkt:
AB J.O. Carlssons Möbelindustri Vetlanda-Sweden.
Nyckel finns.

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 6795

510213 Reg P 21396
510213 Revisor Bertil Reivall, Trollhättan
510730 Reg F 16816
510730 Disponent Olof Westlund, Hestra
540519 AB Gustaf Sandwall, Jönköping (bild)
541211 Förenade Bil, Jönköping
551011 Bilrep. Walter Jönsson, Urshult
551011 Överförd till BF
590930 Avreg.

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 6026

500602 Reg F 16374
500602 Tandläkare Herbert Nelzén, Vetlanda
511008 Vetlanda Bilförsäljnings AB
511119 Hvetlanda Mek. Verkstad (bild)
550908 Civ ing Oscar Sollin, Vetlanda
590214 Sundbergs Bilverkstad, Vetlanda
590213 Chaufför Arne Lundström, Vetlanda
591109 Billackerare Vejne Andersson, Nässjö
591229 Avförd ur registret såsom nedskrotad

HYETLANDA MEKANISKA VERKSTAD AB

Prr 574 01

Vetlanda 1, Box 77. Magasinsg 15.
Tel 0383-100 40, 104 00. Tga Verk-
staden

Verksamhet: Tillverkar såsom specialitet: snickerimaskiner
Firmatecknare: Oscar Sollin
Etableringsår: 1904
Ombildat till aktiebolag 1955.

1948 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 38 S 14699

480629 Reg O 22335
480629 Köpman Kjell Billner, Göteborg
481029 Billners HAB, Göteborg (bild)
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
Reg nr HRJ 198

BILLNERS REDERI

Grundades 1928 som Rederi

AB Sylvia i syfte att transportera kol för Billners Kolimport AB (grundat 1919). Omvandlades dock snart till ett tankrederi. Namnet ändrat till Billners Rederi AB år 1945.



Grundare av rederiet var Albert Billner (1892-1958) och efter hans död tog sönerna Kjell A. Billner och Rolf A. Billner över företaget. Albert Billner ägde också Trawl AB Skagen (Trål AB Skagen), ett av de svenska företag som ägde ångtrålare. Trawl AB Skagen grundades 1926 och år 1946 ändrades namnet till Billners Handels AB.

MHRF Årsstämma 2017 - Lennart Nilsson rapporterar

Vid årets stämma så deltog jag både som ledamot i valberedningen och som representant för Svenska Rileyregistret. Det kanske är intressant att veta lite mer om den totala aktiviteten kring stämman.

Lite om hur MHRF jobbar

Naturligtvis följer man vanlig praxis för ideella föreningar med att ta fram årsredovisning med årsberättelse, ekonomisk rapport, budget för det kommande året och förslag från valberedningen. En skillnad mot vanliga föreningar är att alla styrelsemedlemmar har ett ansvarsområde, MHRF-försäkringen, kontakt med myndigheter och politiker, kontakt med FIFA, den internationella organisationen för historiska fordon, Svenskt Motorhistoriskt Arkiv, utbildning för att bibehålla kunskaper nödvändiga för renovering av äldre fordon och naturligtvis aktiviteter som ordförandekonferenser, kurser för besiktningsmän o.s.v.

Det innebär att valberedningen har ett mer uttalat ansvar att hitta ledamöter med rätt kompetens. I dag är det också ett starkt önskemål att få in fler kvinnor och gärna lite yngre. Detta för att bättre kommunicera med dagens politiker där en klar förnying har skett. En lagom blandning brukar vara bäst, men vi har inte lyckats helt med detta. Därför tar vi gärna emot förslag på lämpliga kandidater.

Årets möte

Årets stämma hölls i Norrköping, då det är väldigt svårt att hitta lämpliga lokaler för både stämma och boende i Stockholm. Dessutom är det svårt med parkering. Det saknades en del P-platser även i Norrköping, men nästa alla tycktes enligt en enkel enkät var nöjda. Vi kunde dessutom få in en fin Dodge -34, en DS motorcykel och en moped i hör-salen. DS är förresten en riktig raritet som tillverkades i liten skala, totalt cirka 520 st, av David Senning, en veterinär och motorcykelåkare i Hedemora. Den fanns i några olika modeller. Motorn i denna från 1926 var en 750 cc halvtopp M.A.G. från Schweiz.

Styrelsen, revisorerna och valberedningen brukar träffas kl 15 för en sista genomgång inför mötet. Tyvärr har två allvarliga händelser påverkat utfallet av försäkringen i år så det blir ett stort underskott vilket jag återkommer till. En annan fråga är förslag i både EU och Sverige till att se träffar med förutbestämd färdväg som uppvisning. Det kan medföra både extra krav på polisbevakning och kostnader. Som tur är så har vi bra representanter i FIFA, fram för allt med Peter Edquist som Senior Vice-President och därmed i FIVA:s styrelse. Vi är även representerade i kommissionerna för lagstiftning och för tunga fordon.

Efter styrelsemötet blev det mingel med de anlända klubbrepresentanterna. Det blev

många intressanta samtal, för mig fr. a. med Peter Haventon, Autohistoricas redaktör. Dessutom fick vi en riktigt god Bœuf Bourguignon.

Efter frukost och registrering på lördagsmorgonen så välkomnade Peter Edquist deltagarna på informationsmötet och nämnde särskilt Mikael Parr som gäst från Flygvapenmuséet i Malmköping.

Under förmiddagen ger man en allmän beskrivning av det arbete som MHRF gjort under året. Först presenterade Peter två nya medarbetare på kansliet, Helen Sjöberg som vikarierar för barnledig Malin Erfeldt och Francisco Vall som förstärker försäkrings-sidan. Han har arbetat med If-försäkringen i 26 år så det är ett bra tillskott.

Försäkringen

Läget för MHRF-försäkringen redovisades sedan. Det har varit en positiv ökning på bilsidan, men det är många dyra bilar nu så risken ökar också. Motorcyklar har fallit något i antal och mopeder ungefär lika. En äldre personskada har blivit väldigt dyr liksom en så kallad muskelbil som sladdade av vägen. Den kostade 900.000 kr att reparera.

Försäkringen måste höjas några procent, för de flesta omkring 5 kr. Det blir större höjningar för fordon från 1971 och framåt. Utfallet i år medför att vinstdelningen på försäkringen bortfaller under två år, kanske mer. Det anstränger ekonomin men klaras med uppbyggd buffert om MHRF inte drabbas direkt igen. Det är första gången två så stora skador inträffat samma år.

Besiktningsbefrielse

Med riksdagen har MHRF bra kontakter inom alla partier utom V. Vi åtnjuter ett stort förtroende då vi har en mycket bra olycksstatistik. Bland annat är det nästan klart med besiktningsbefrielse på bilar äldre än 50 år och på motorcyklar äldre än 40 år.

Många poliser känner inte till alla regler som gäller för historiska fordon. Förslag om utbildning diskuteras.

Originalutförande?

Inom EU och FIFA har det varit en lång historia med krav på exakt originalutförande eller till och med att bara godkänna originaldelar, även förslitningsdetaljer. Det har nu förenklats och idag är förslaget att tillåta t.ex. mer miljövänliga lacker.

Kulturarvspropositionen

Tack vare det transporthistoriska samarbetet har kulturutskottet lagt fram sex förslag rörande vår verksamhet. Nu föreslås t.ex. att det skyndsamt ska tas fram en lagstiftning som skyddar vårt kulturarv.

Miljö

Vi har också en överenskommelse att vi får köra i alla miljözoner utom zon 3. Där tillåts i princip bara elfordon men dispens kan i vissa fall erhållas.

Motorhistoriskt Arkiv

Per Dahl berättade om Motorhistoriskt Arkiv och att Björn-Eric Lindh i år donerat allt det underlag han hade till Volvoboken. I arkivet finns också många färgprover till gamla billacker samt olika varianter av tyg och konstläder. Ett tips för alla teknikhistoriker är att lägga en lapp i viktiga böcker, broschyrer, bilder o.s.v. att de kan doneras till Motorhistoriskt Arkiv i stället för att slängas.

Politiker i baksätet

Almedalen. Där fick MHRF inte vara med i år och följa traditionen med intervjuer av politiker i baksätet. Då den tidigare varit mycket kontaktskapande försöker MHRF vara med nästa år. Anledningen i år var att Region Gotland befarade att en veteranbil kunde användas på samma sätt som lastbilen vid attentatet på Drottninggatan i Sthlm.

MHRF deltar på Elmia i Jönköping även nästa år. Då blir temat Filmbilar.

Slutligen

Slutligen meddelades att ordförandekonferenserna nästa år byter namn till klubbkonferenser och temat 2018 blir kommunikation. Från klubbarna bör helst en deltagare som arbetar med detta i klubben närvara.

2019 firar MHRF 50 års-jubileum. En kommitté är utsedd och en tur med aktiviteter runt Sverige är tänkt som ett alternativ. Förslag på aktiviteter tas gärna emot från klubbar ute i landet.

Förmiddagen avslutades med en presentation av styrelsen samt utdelning av årets stipendium från Bertil Lindblads Stiftelse till Peter Haventon. Som mångårig redaktör för Autohistorica, författare till flera fordonshistoriska böcker, journalist och programledare var han mycket värdig och populär mottagare av detta stipendium.

Nya medlemmar

Efter lunchen presenterades tre klubbar som ansökte om medlemskap. Förutom bilder och muntlig presentation på stämman (för Hyltebygden genom ombud) så har de alla lämnat godkända handlingar för ekonomi och verksamhet: Knivsta Classic Car, Ford Club Sweden och Hyltebygdens Fordonsveteraner.



Den avgående styrelsen samt en Dodge -34, en DS-26 och HVA Novollette i orört originalskick från 50-talet

Stämman

Till mötet valdes Gunnar Ahlqvist till ordförande och Nicolaus Mellin till sekreterare.

Till justeringsmän valdes Anders Läck och Roger Holmertz.

Dagordning godkändes och röstlängd fastställdes. 544 röstandelar av 863 möjliga var representerade.

Verksamhetsberättelse och årsrapport godkändes. Styrelsens förslag om hur underskottet ska hanteras godkändes.

Revisionsrapporten godkändes och balansräkning fastställdes. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stadgarna ändrades på några punkter för att passa med dagens inriktning. I syftet skrivs nu "det fordons- och teknikhistoriska kulturarvet". §5 och §6 ändras på motsvarande sätt.

Ändring vid införande av nya regler för PUL, personuppgiftslagen, ska införas när lagen är klar.

§7 och §19 skrivs om till "arbete i både utskott och arbetsgrupper".

Ändringarna godkändes.

Medlemsansökningar:

Alla klubbarna godkändes och önskades välkomna.

Val av styrelseledamöter:

Valberedningens förslag antogs.

Avgående ledamöter var Rune Björck efter 30 år i styrelsen och Per Dahl efter 8 år.

Nyval av Bent Fridholm vice ordförande.

Omval av Timo Vuortio som förbundssekreterare och Rickard Elgan som ledamot.

Nya ledamöter: Per Pettersson, Antikbilkklubben i Linköping och Karl Ask, Svenska SAAB-klubben, ordförande.

Förslagen godkändes av stämman.

Omval av Annika Raap som revisor och Jonas Reiner som revisorsuppleant.

Valberedning. Mässan valde sittande ledamöter för nästa år: Håkan Johansson (sammankallande), Helene Thorslund och Lennart Nilsson.

Budgeten fastställdes efter diskussion om underskottet. Medlemsavgiften höjs med index som tidigare men kostnaderna måste bevakas noga.

Slutligen bestämdes att nästa stämma hålls lördagen den 20 oktober 2018.

Efter mötet avtackades Rune Björck och Per Dahl för sina insatser i MHRF.

Därefter har styrelsen ett konstituerande möte med deltagande av revisorer och valberedning. Ansvarsuppgifter fördelas mellan ledamöterna och datum för möten och andra aktiviteter bestäms för nästkommande år.

Vid pennan
Lennart N. Nilsson

Svenska Rileyregistret	
Typ	Märkesklubb
Land	Sverige
Region	
Postadress	Walleriusvägen 9/Hamberg
Postnummer	752 36 Ort Uppsala
Telefon	018-12 82 83
Fax	
Mobil	
E-post	info@rileyregistret.org
Hemsida	http://www.rileyregistret.org
Information	Märkesklubb för alla intresserade av Riley-bilar.
Klubbnr	9070
Antal medlemmar	109
Årsavgift	200
Inträdesavgift	0
Grundad	1977
Klubbtskrift	Rileybladet
Utkommer	4 nr/år
Bulletin annonsblad	Nej
Våra besiktningmän	Grönvall Torsten Hamberg Erik Nilsson Lennart Wikström Håkan

Så här ser informationen om vår klubb ut på MHRFs hemsida
www.mhrf.se

Till Amsterdam, via Danmark och Tyskland sommaren 1949

The Riley Motor Clubs rally till Schweiz inföll lite för tidigt för oss så min fru och jag beslutade oss för att genomföra ett eget litet rally. Med hjälp av Autocheques (resebyrå för bilister, red anm) bokades överfart till Danmark och återresa från Hook van Holland. De tillhandahöll även internationellt tullpass, internationellt körkort, internationell registreringshandling, skandinaviskt bilförsäkringskort, visum till Tyskland, båtbiljetter, bilbiljetter, passagerarbiljetter och alla andra blanketter de hade tillgång till. Sedan satte vi kurs mot Harwich för att ta färjan Kronprins Frederik till Esbjerg.

En fördel med bilresor till utlandet är att jag måste ge bilen en grundlig genomgång och service, t.o.m. trycka fett i alla nipplar helt enligt instruktionsboken. Det blir enda gången på året då något så drastiskt görs! Som alltid var jag ute i god tid, och som vanligt blev det kris sent på kvällen före avresan. Denna gång en läckande vattenpumpspackning som fick bytas åtta på kvällen.

Rileyn hissades ombord dinglande i ett nät vilket föranledde ett snabbt besök i baren för att stilla nerverna. Efter en angenäm 19-timmars seglats la vi till i Esbjerg. Tullformalitetserna avverkades snabbt och en effektiv engelsktalande serviceman rusade fram med en av de där portabla bensinpumparna märkt "Esso" och frågade "Hur mycket?" Här hade det känts rätt att tända en stor cigarr, sätta tummarna i västen och svara "Fill 'er up boy!"

Första natten tillbringade vi i Aarhus på Jylland. En trevlig stad med en park i vilken Den Gamle By låg, bestående av gamla hus, vattenkvarnar, verkstäder och butiker som förts hit från hela Danmark och byggts upp till en hel by, komplett med gamla handelsbodar och hantverkare. Följande dag beslöt vi oss för att hoppa över Fyn och istället ta färjan från Grenaa till Hundested och därifrån till Hornbæk. Ett charmigt kustsamhälle vid Kattegat. Här stannade vi en vecka. Kan verkligen rekommendera Hotel Trouville inklusive fantastisk mat till 26 shilling/dag. Sedan vidare via Helsingør och Hamlets slott Kronborg till Köpenhamn och cyklar i tusental, många med spädbarnet i cykelkorgen på styret och tre- eller fyraåringen bak på pakethållaren. Och ibland dessutom en hund. En

förtjusande och intressant stad som vi lämnade med saknad.

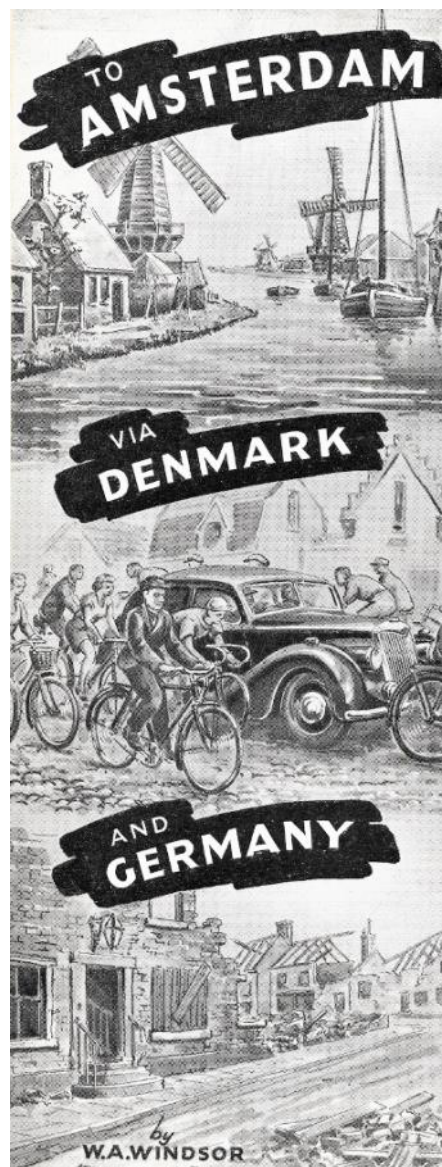
Vi körde sedan till Krusaa vid tyska gränsen. Här fyllde vi tanken ända upp till tanklocket plus en dunk, och eftersom vi bara hade ett 24-timmars visum till Tyskland beslöt vi att inte växla några pengar utan vara helt självgående. Vi bunkrade upp med smörgåsar och drycker. Efter att vi klarat av tullen satte vi kurs mot Kiel. Det kändes allt lite ensligt i detta tidigare fiendeland, och det piggade upp att se militärskyltar på engelska och veta att vi var i The British Zone och inte helt utan vänner om Rileyn plötsligt skulle strejka. En skylt vi snabbt lärde oss att känna igen var "Warning – Black Cobbles" (kullersten) vilket var liktydigt med usel vägbeläggning. Man får inte glömma att här var vi - som en öde ö, ett litet stycke England på hjul utan möjlighet att betala för

eventuell assistans om något skulle hända, och... måste lämna landet inom 24 timmar annars... Jag fann det klokast att köra så försiktigt som möjligt och inte driva upp takten oavsett vad. Jag vet precis vad Torsonic fjädring tål och 40 mph på kullersten ligger nära gränsen.

Så var det mil efter mil, över Ostseekanalen, genom Kiel och fram till Hamburg. Här började det knepiga. Hamburg är ordentligt sönderbombat, staden är dåligt skyltad, jag kan ingen tyska, och vi körde förstås vilse. Men genom försök att kommunicera med en polis som pekade i en viss riktning samt skicklig kartläsning av co-drivern fann vi till slut till Reichsautobahn mot Bremen. Här uppstod ett besvärligt val. Vi låg efter tidschemat och motorvägen var i utmärkt skick. Skulle jag släppa loss alla hästarna? Nej, sunt förnuft och försiktighet fick råda. Inte överanstränga motorn var det som gällde och farten hölls vid jämna 60 mph. Det fanns en hel del Umleitung/omvägar pga bombade broar men vi kom fram till Bremen utan problem. Men hu så det såg ut! Invånarna i London och Coventry hade verkligen fått en fasansfull revansch. I detta kaos nödgades jag fråga en eller två lokala invånare om vägen... samtidigt som Union Jack vajade på bilen. De var mycket vänliga och hjälpsamma. Hade nog inte väntat mig det av tyskarna strax efter att de hade förlorat kriget. Senaste kontakten jag hade med tyskarna var på 1937 års rally, när Hitler var i full fart. Gillade inte honom alls. Till slut lyckades vi ta oss ut ur Bremen och ut på the black cobbles, de svarta kullerstenarna. Det var varmt och vi var lite sena så jag gasade på till strax under 50 mph. Jag började nog bli lite avtrubbad, eller så var det rytmen från stenarna. I alla fall kändes färden nu lite behagligare.

Efter vi lämnat Bremen for vi igenom ett vackert landskap och ett antal pittoreska byar. Barnen vinkade. De såg rätt bleka och tunna ut jämfört med de knubbiga danska ungarna. De vuxna såg på det hela taget rätt sorgsna ut men vi fick leenden, t ex i Hamburg när vi körde in på några "verboden" spårvagnsspår på fel sida av gatan eller in mot enkelriktat!

Vi nådde holländska gränsen vid sextiden på kvällen och trippmätaren stod för dagen på 320 miles. Tyskarna var mycket hövliga vid gränskontrollen,



liksom holländarna som välkomnade oss med stora leenden. Vi var nu varma, trötta och dammiga men fortsatte ytterligare 30 miles till Deventer där vi hittade ett bra hotell med badrum. Färden genom Tyskland kan inte beskrivas som njutbar. Det var en besvärlig körning och hela tiden med en ängslan av att något skulle hända. Vi körde 364 miles på endast 12 timmar den dagen och var värda en drink den kvällen. Jag vet att det kan tyckas lite jämfört med avståndet man kan avverka i Frankrike men förhållandena i Tyskland är sådana att man knappast kan kalla det för nöjeskörning.

Följande dag körde vi i lugnt mak till Amsterdam. Kan nämnas att bensinmätaren hade nått 0-märket vid 394 miles på trippmätaren. All right, jag vet att jag ibland tänjer på sanning men det var faktiskt detsamma i fjor på Riviera rallyt (0,9 l/mil, reds anm).

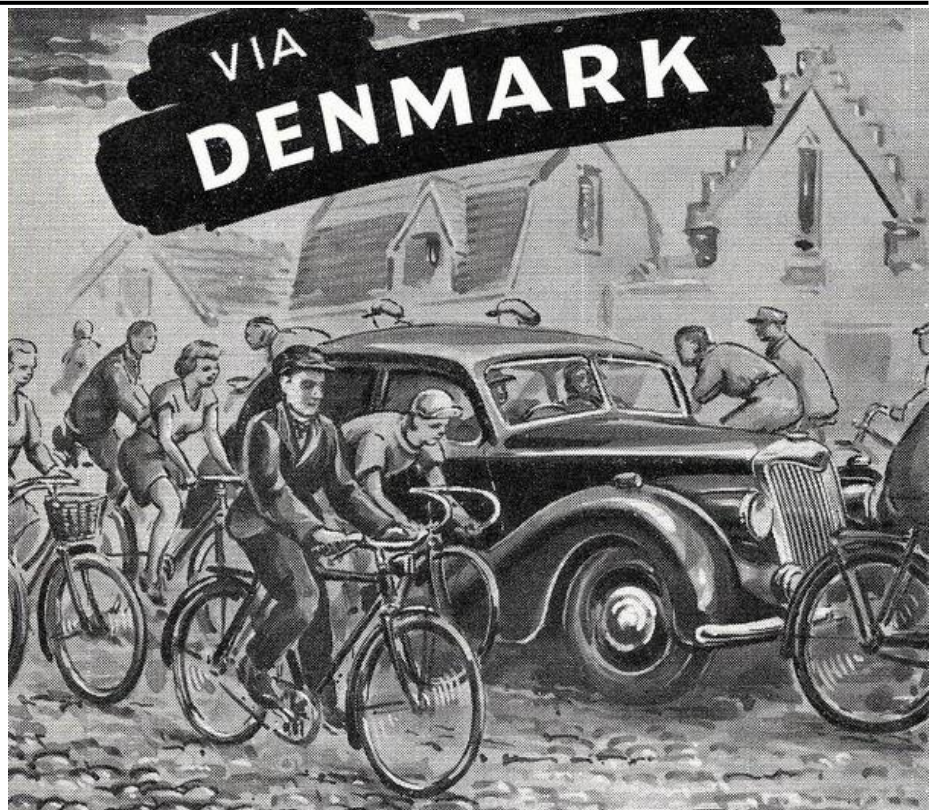
Köpenhamn, med alla sina cyklister, är inte precis bilistens paradiset men det var ingenting mot Amsterdam dit vi nådde på kvällen lagom till rusningstrafiken. Vi irrade bort oss i gytret av smala, slingrande gator, kanaler, broar och spårvagnar och hundramiljoner cyklister som vällde fram på alla sidor om oss likt atlantens vågsvall. Och jag svär, en del kom även över oss. Vi överlevde dock och nådde till slut kusten och fick tre härliga dagar innan vi satte kurs mot Hook van Holland, Harwich och hem.

Vi hade kört 1350 miles på den här turen att lägga till de många tusen som våra Rileys har tagit oss runt på kontinenten under de gångna åren. Magnificent Motoring? Ja och mer, som t.ex. ett glatt tutande från mötande bilar och det vänliga leendet vi fick av en holländare när han passerade oss i sin nya 1½:a. Den blå diamanten är fortfarande ett kännetecken för kamratskap på vägen. Låt det alltid få vara så.

W.A. Windsor

Ur The Riley Record, januari 1950

Red översatte



Köpenhamn med sina tusentals cyklister - kanske inte bilistens paradiset



Rileyen har just lyfts iland i Esbjerg från Färjan Kronprins Frederik

Thomas Grahn tar över

Hej Rileyvänner,

Jag heter Thomas Grahn och jag har köpt Håkan Lundgrens renoveringsprojekt, en RMA från 1947. Har nu gått med i Svenska Rileyregistret och även i The Riley RM Club. Min adress står på sista sidan i bladet. Till yrket är jag fordonslärare på Holavedsgymnasiet i Tranås.

Av karossrenoveringen kvarstår injustering och modifiering av bakpartiet. Trästomme tak med bakruta. Vinylbeklädnad. All inredning inkl. stolklädsel.

Chassiet helt klart och i toppskick. Motor, koppling, växellåda och bakaxel har provkörts. Framvagn och bakvagn i toppskick. Nytt elsystem.

*Hälsningar
Thomas Grahn*



Thomas på besök hos RM Clubs West Midlands sektion i Warwick. Överst TG med Jim Milne. Nedre bilden TG i mitten med Jim Milne och Eric Irons.

Bilens ägare:

1947 Riley 1½ litre saloon, högerstyrd

Chassi nr 37 S 13098

480219 Reg E 16084

480219 Godsäg. Per Elofsson, Brännatorp, Katrineholm

480507 Reg A 33870

480507 Inköpschef Axel Ewald Dymling, Stockholm

481207 F:a Guld & Silversmide, Erik Röijersten, Sthlm

510609 Allround Bilverkstad, Stockholm

550516 Reklamchef Erik E.F. Ljungberg, Stockholm

560911 Reg B 34004

560911 Radiotekniker Lars Erik Bengtsson, Nacka

570207 Sveciabolagen, Stockholm

570321 Montör Karl Erik Karlsson, Sollentuna

580809 Reg AA 42375

580809 Montör Karl Erik Karlsson, Stockholm

600222 Reg B 87395

600222 Bilmek. Karl Eric Karlsson, Sollentuna

630801 Anders Bälter, Sollentuna

851019 Håkan Lundgren, Munka Ljungby

170809 Tomas Grahn, Tranås



Tänk vad den skulle vara värd idag!

(En hyllning till alla Lundgrenar och Grahnar)

Har ni märkt hur det vid sammankomster för bilentusiaster alltid finns ett antal intresserade åskådare som går runt bland de uppställda bilarna, sparkar på däck och kungör för hustru, flickvän eller kompis att "Jag hade en så'n här men jag sålde den för 500 kr. Tänk vad den skulle vara värd idag!

Dessa f.d. ägare till klassiska bilar var förmodligen helt vanliga människor med vanliga jobb, som köpte vanliga bilar till priser som låg i överkanten av vad de hade råd till; en Volvo, Saab eller Folka.

Frågan är - varför sålde de sina gamla bilar? Förmodligen för att de hade kört i botten, stod utomhus i alla väder och

det enda vettiga var att sälja dem till folk fattigare än de själva, till priser som var lite högre än vad dessa hade råd med och vilka i sin tur hoppades på nya mirakel från bilarna.

När detta förlopp haft sin gilla gång och allt som återstår är en hög skrot, kan man ju fråga sig vad den vore värd...

Lyckligtvis dyker det ibland upp en annan sorts person, som drar iväg med skrothögen och ägnar sin fritid, sitt handlag och sina surt förvärvade slantar åt ett projekt som till att börja med ser ut som ett hopplöst företag, men där det sedan växer fram, mirakulöst som en Fågel Fenix ur flammorna, en skönhet

som blir bättre än ny. Den blir någons ögonsten, stolthet, ja nästan en familjemedlem. Den vårdas ömt och med vördnad som en fin antikvit. Den rullas ut i solljuset, kanske ett dussin gånger på året, för att skämmas bort, poleras och beundras, inte bara av den hängivne entusiasten, utan också av den obekymrade romantikern vars fantasi genast skenar iväg och han utropar "Jag hade en så'n här, men jag sålde den för 500 kr. Tänk vad den skulle vara värd idag!

Jo du! Det kan jag tala om för dig vad den skulle vara värd idag. Inte ett skit!

Från Rileybladet 4/1994

Jag har en vagn växlad till 140...

I förra numret av Rileybladet skrev red en liten (utfyllnads-) notis om Gunnar Ekelöfs Bugatti och hade tänkt att nämna vad som blev av bilen. På flera ställen hade jag läst att Ekelöf gav den till sin vän stridsflygaren, poeten, författaren m.m., Åke Hodel.

Trodde att boken **Nordic Bugatti Register** skulle lösa frågan. Boken kunde köpas hos MHRF för 700 kr. Smärtgränsen var överskriden så jag fjärrlånade i stället boken från Carolinabiblioteket i Uppsala. Längst ner på sidan 234, sista sidan i boken, hittade jag Ekelöf:

Type 35B eller C, Gunnar Ekelöf

Flera källor har beskrivit att poeten Gunnar Ekelöf ägde en Bugatti när han bodde i Paris i slutet av 20-talet. Hans vän konstnären Otto G. Carlsund hade inspirerat honom 1930 att köpa en Bugatti Typ 35B eller C för 140.000 franc ärvda pengar. När Ekelöf förlorade sina pengar i Kreugerkraschen ska han ha sålt Bugattin för att kunna ta sig hem till Sverige. Senare i livet blev Ekelöf en av De Aderton i Svenska Akademin och skrev en dikt om Bugattin han körde omkring med i Paris. Det har inte varit möjligt att verifiera att Ekelöf vare sig ägde en Bugatti eller bilens identitet.

Bosse Bildoktor såg den lilla artikeln i Rileybladet, blev nyfiken, kontaktade Bugattisektionen AHK och fick fram likande information från Anders Wahlgren:

Det är fantastiskt hur en vandrings-sägen kan sprida sig. För det första har Gunnar Ekelöf troligtvis aldrig ägt en Bugatti utan möjligtvis lånat konstnären Amedé Ozenfants Bugatti 35C när Ekelöf bodde ett år i Paris. Den har aldrig varit i Sverige. Åke Hodel som jag kände väl hade en gång träffat Ekelöf på 1950-talet och då hade Ekelöf berättat om en Bugatti han åkt i på gatorna i Paris i samband med ett möte med den svensk konstnären Otto G. Carlsund, som jag gjort en utställning om på Liljevalchs konsthall. Så ligger det till. Detta borde nog snart rättas till för de går så mycket rykten om Gunnar Ekelöfs så kallade Bugatti. Däremot hade Ekelöf en fin Alfa Romeo, men det var på femtiotalet /Anders Wahlgren

En helomvändning från vad samme Anders Wahlgren skrev 1996 i programmet till 3e internationella Bugatti rallyt i Sverige **Bugatti Cars & the Swedish Artist Colony in Paris in the 20s** där han återger hela historien som om den vore sann.

När red läser om Åke Hodel återkommer uttryck som "verklighet kontra fiktion" och "anekdotiska dimridåer". Den gula Bugattin Hodel fick av Ekelöf hör nog hemma bland "alternativa fakta".

Men om nu Ekelöfsbugattin är en skröna, hur ligger det då till med den identiska Bugattin som ägdes av den brittiske författaren Alous Huxley?

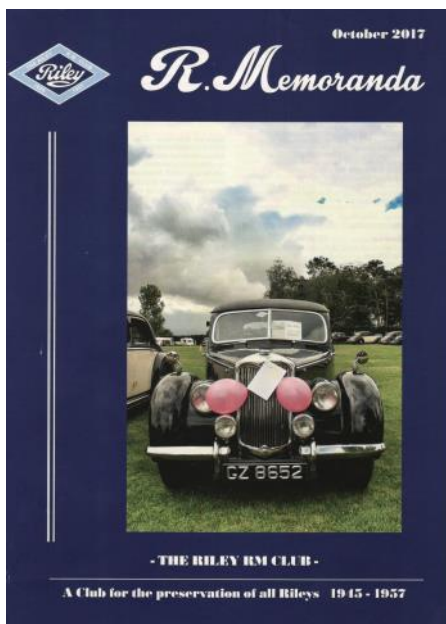


Den bilen var ingen skröna. Den var heller inte identisk. Huxley köpte den ny på fabriken, en röd Type 44 med chassi nr 44807.

Författare som kört Riley? Red känner till tre. Barnboks-författaren Enid Blyton, hon med Fem-böckerna. Blytons förlag ägde en RME. James Bondskaparen Ian Fleming köpte 1950 en RMB och beställde 1955 en Pathfinder. Men innan den levererades sålde han filmrättigheterna till *Casino Royale*... och köpte en Ford Thunderbird istället. Och så har vi skriftställaren Erik Zetterström, alias Kar-de-Mumma, som på sin tid ägde såväl en 1½:a som en 2½:a.

Red

Andra Rileyblad



R. Memoranda October 2017

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Where better to spend your Birthday (... än på RM Club National Rally)

Artiklar

Bland nya medlemmar ses Thomas Grahn, Tranås
Report from The Riley RM Club National Rally 2017,
Fakenham Racecourse, Norfolk
Scandinavian Trip (7 sidor om Alan Kirbys resa i en 1937
års Big Four Kestrel från England till Nordkap och åter,
författad av co-driver Jon Chadwick)

Evenemang

Riley RM Club National Rally 7-8 July, 2018, Windermere (Lake District)

From the Internet on-line forum

Woodruff key woes/Track rod ball adjustment/Reverse lamp switch/Jack stowage/RMA front brakes/Club head-gaskets/RMF manual ignition control

Till salu

Delar till Pathfinder

RME bakaxel

RME2 chassi

RMB 51, well maintained, £14000

RME 53, totally original and unrestored, £3500

RMA 47, owned it 35 years, never let me down, £4500

RMA rolling chassi less engine, £750

R. Memoranda Nov/Dec 2017

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: 75th Anniversary Trophy winner Anne Pitt as her chauffeur take her through the ford at Killhope.

Artiklar

Editorial: One Riley Club instead of three major UK-based Rileyclubs

From our Spares Team: New parts

Event report, Pennine Weekend 2017

50 Years of owning a Roadster

Responding Magnificently. After 40 years in a shed

Rumblings: Thomas Grahn from Sweden visits West

Midlands Riley Club meeting, various members and

Motor Heritage Museum at Gaydon (photos)

The Future of Riley Clubs. (bunta ihop? samarbete bättre?

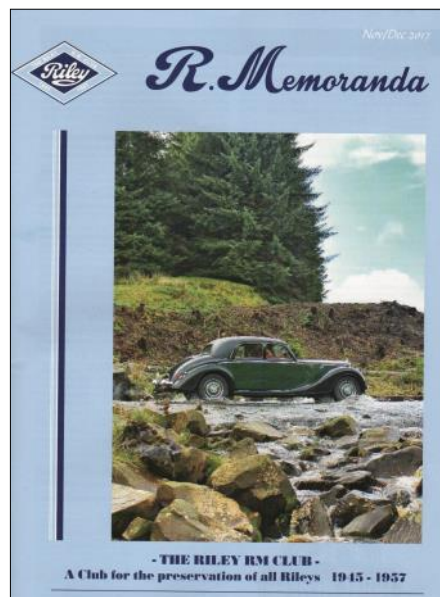
skrota Association of Riley Clubs?)

Pathfinder sidor: Har du någon gång försökt att förklara

Rileys dragningskraft för någon under 50?

Technical Topics: Front end timber assembly

Truth is Stranger than Fiction: Om när Walt Disney 1953



hyr en röd Riley Roadster. Vid en häftig start i ett lantligt Skottland bryter han ena bakaxeln. En grisbonde som just spridit dynga kommer till hjälp men eftersom Walt Disney fällt vindrutan och suffletten får han all skiten från traktorhjulerna på sig...

Senaste nytt från klubbshoppen: Roadster Workshop Manual Supplement

Kommande evenemang

Riley RM Club National Rally 2018, 7-8 July, Windermere, Lake District

Australian National Rally, Caloundra, Queensland, 7-11 May

Bacchanalian Week 2018, 25 miles from Windermere, 8-14 July

The Riley RM Club Pennine Weekend 2018, 5-7 Oct, Macclesfield, Cheshire

Jersey Festival of Motoring 2018, 1-3 June

Till salu

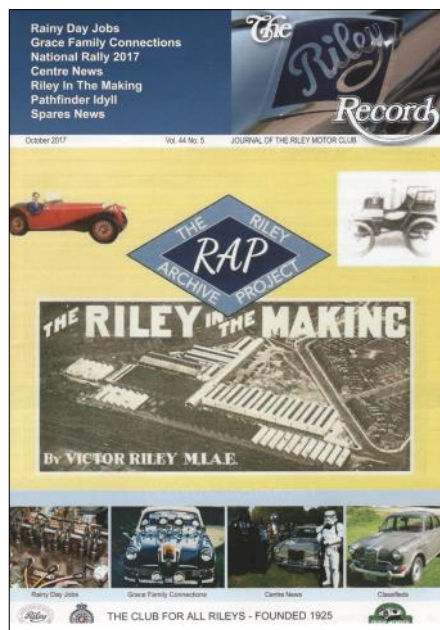
RMB 52, for restoration, £3000

RMA 47, never let me down, £4500

RME 53, totally original, never restored, £3500

Early RMA dashboard with instruments, £150

RMA rolling chassis less engine, £750



The Riley Record 5/October 2017

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: The Riley Archive Project

Artiklar

President's foreword

One-Point-Five Raily Day Jobs

Grace Family Connections

Riley Motor Club Centre News

The Riley Archive Project (går ut på att på en och samma plats, på ett betryggande sätt, samla alla historiska dokument, information och objekt som har med bilar av märket Riley att göra samt om personligheter knutna till Rileys historia. Mer om detta i nästa Rileyblad.)

National Rally 2017

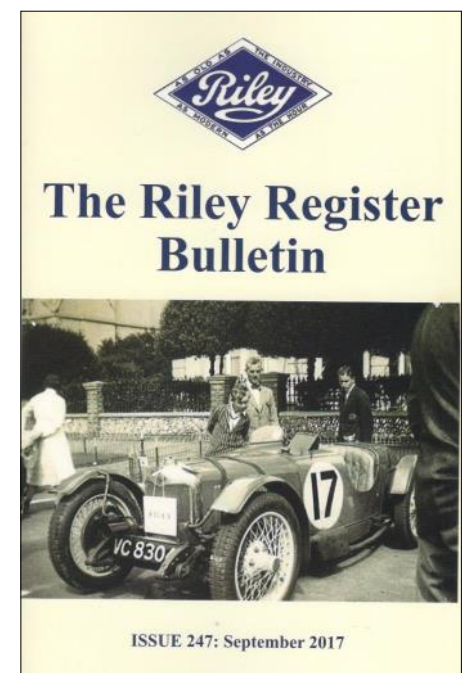
Riley in the Making (artikel ur the Riley Record februari 1930 skriven av Victor Riley Sr)

History of a Lynx (körd i Iran och sedan körd hem till UK via Irak, Syrien och Turkiet 1938)

For sale

1966 One-Point-Five, car in Norway, Nkr 40.000

1966 Riley Elf, £5700



The Riley Register Bulletin September 2017, Issue 247

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Riley Brooklands, reg no. CV8304, Chassi no. 8088, photographed 1932 at Eastbourne

Artiklar

Editor's Note Book: Real Rileys & the British Armed Forces

Ignition: How it has evolved & suggestions for today

Unreliable Electrics - 3 brush & 2 brush dynamo driving

Squadron Leader Denis Shipwright's other interests

Bulletin Award 2017- pris för bästa bidrag

The 61st Riley Register Coventry, by Adrian Smith

Specification for performance, by Donald Healey

(först publicerad i The Autocar, november 1945)

British Race Festival at Zandvoort 2017

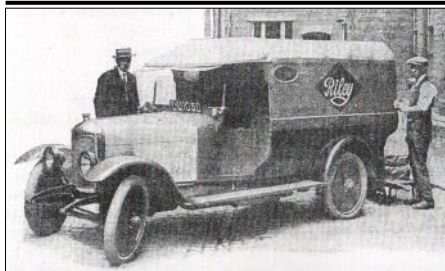
My 1933 Special, by John Winther

Amal carburetors (11 sidor)

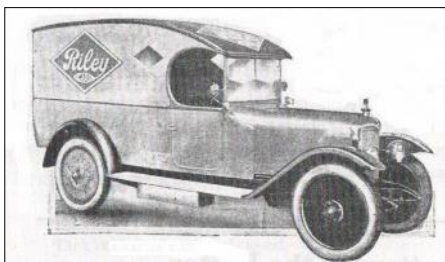
LED lights... again

Obituary Dave Washington

Riley vans



10 hp Riley Light Van utlånad i reklamsyfte till Royal Agricultural Society of England. Användes för att transportera trycksaker från tryckeriet till utställningen. Trots sin tunga last klarade den sträckan på 43 miles på mindre än två timmar. Årtalet nämns inte men torde vara tidigt 20-tal.



Ur tidskriften Motor Transport (tidigt 20-tal): New British Light 10-cwt Express delivery Van from the British Riley Factory.
(1 cwt, uttalas hundredweight, = 112 pounds, red anm.)



The Victoria Riley Motor Club Newsletter Issue 622/Nov 2017

Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>
Redaktör: Keith Morrison
Omslaget: Redaktören Keith Morrison och hans Riley Nine

Artiklar

Electric Power assisted steering for an RMB
Which oil to use?
Instrument repairs
Årsboksut. Klubben har 240 medlemmar och omsätter AUD 17000

For sale

RMA 51, mechanically sound, runs well, AUD 9000

The Victoria Riley Motor Club Newsletter Issue 623/Dec 2017

Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>
Redaktör: Keith Morrison
Omslaget: Yallum Park (bild på sista sidan)

Artiklar

Collingrove Hill limb
List of car restoration supplies and services
A funny thing happened on the way home!

For Sale

SU carb tops (4 types)
Parts no longer needed (9hp)
RMA 51, mechanically sound, runs sweet, AUD 9000



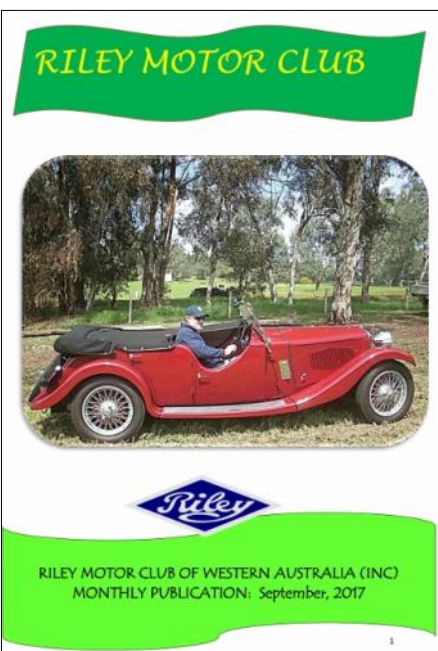
Scottish Riley Enthusiasts Newsletter October 2017, No 359

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
Redaktör: Gordon McAllan
Omslaget: Redaktören Gordon McAllans Riley 9 Lincoc

Artiklar

The Bird and the Pussycat* - artikel om renovering av redaktörens Lincoc (bird) och Lynx (pussycat)
Regulatory Position on the Use of LED Light Sources in Historic Vehicles
The 2018 Scottish National Riley Weekend, Kinloch Rannoch, Perthshire, weekend of 25th - 27th May 2018
From The SRE Annual General Meeting

*Travesti på Edward Lear's mest kända nonsensdikt, "The Owl and the Pussycat". Den skrevs 1867 och tillägnades hans mecenat Edward Stanley, 13:e earlen av Derbys barn.

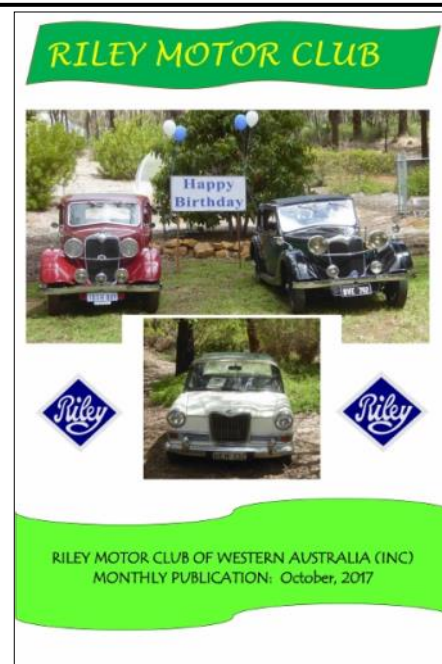


Riley Motor Club - Sept 2017

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Ken Gasmier
Omslag: Neil Jones & his 14/6

Artiklar

This is the second part of the story which relates to the people, cars and places (inkl. Franschoek Motor Museum, reds anm) I visited whilst in South Africa by Jim Runciman



Riley Motor Club - Oct 2017

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Ken Gasmier
Omslag: Celebrating Rileys born in a "Seven" year

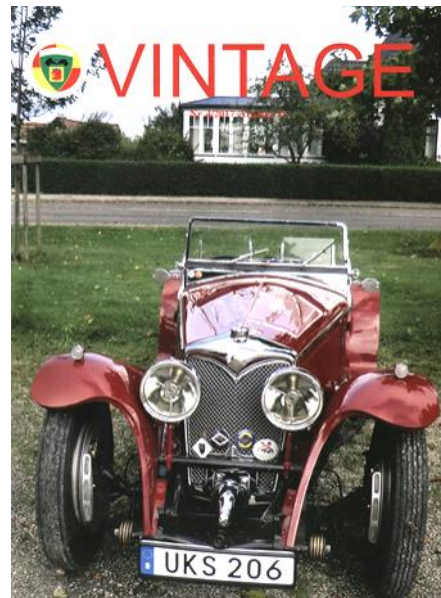
Artiklar

London - Prague T&R in two prewar Riley Specials by Brian Gannon (12 sidor. Brian skeppade över sin bil från Australien). Bild nedan.



Motorhistoriska Klubben i Skåne

Medlemsblad Vintage nr 4/2017
Klubbens hemsida: www.mhkskane.nu
Redaktör: Carl Gustaf Olsson
Omslaget: Rolf Palms Riley MPH 6/14 Special



Kassören påminner

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

Torsten



Reds Rileyår bjöd på tre utflykter: 40årsjubileet i Färna (1000 km), Rileymöte i Birkeröd, Danmark, (100 km) och Lergöksrallyt på Bjärehalvön, bilden ovan, (75 km). Skriv och skicka in bilder från dina Rileyaktiviteter; körning, renovering eller vad det nu kan vara. Ovan Jägarhytten i Birkeröd.

Gamla medlemmar

- 119 Lennart Sandberg har avlidit
280 Anders Backman har lämnat
289 Pär Karlsson har lämnat
294 Arne Bogren har lämnat

Möten 2018

Sannolikt blir sommarträffen en Ålandsresa. Håkan och Ingrid sonderar terrängen.

Höstmöte blir 1/9 med besök hos Åke Andersson och hans fina samling. Plats: Nöttestå, Enhörna, lite norr om Södertälje.

Mera information på hemsidan och i nästa nummer av Rileybladet.

Däck

SÄLJES:

1 st diagonaldäck, B.F. Goodrich Silvertown 6.00-16 med ung. 4 mm kvar. 50:-

BORTSKÄNKES:

1 st. regummerat diagonaldäck Pirelli Extraflex 5.75/6.00 - 16 med 3-4 mm kvar.

Erik Hamberg, Uppsala, 070 - 530 62

Nya medlemmar

- 321 Thomas Grahn
Gunnarstorp Hagarp 2
573 92 TRANÅS
070-5656801 0140- 66031
t.grahn@telia.com

Se sidan 8.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
018-12 82 83, 070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
08-580 352 78
torsten.gronvall@gmail.com

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

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



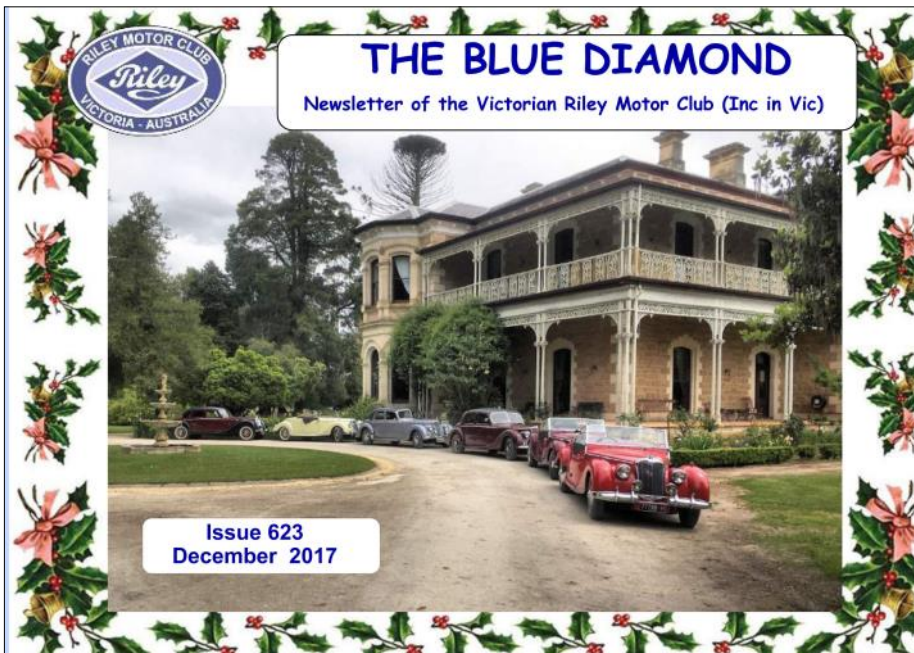
Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 225 kr för år 2018. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:
Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
Motorhistoriska Riksförbundet
The Victoria Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The Riley Club of Western Australia



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



Månadens The Blue Diamond är utformat som ett julkort.

Några magnificent RM-vagnar parkerade utanför den magnifika gården Yallum Park i sydligaste South Australia nära gränsen till Victoria. Gården byggdes 1878-1880 och anses vara det bäst bevarade viktorska huset i Australien. Herrgården är idag ett museum och bl. a. kan man se Australiens största samling av William Morris tapeter... och då talar vi inte om Lord Nuffield utan om Arts & Crafts rörelsens William Morris.