



# RILEYBLADET

Nummer 2, 1999

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 21

## Mysteriet med den engelske officeren och hans Riley.

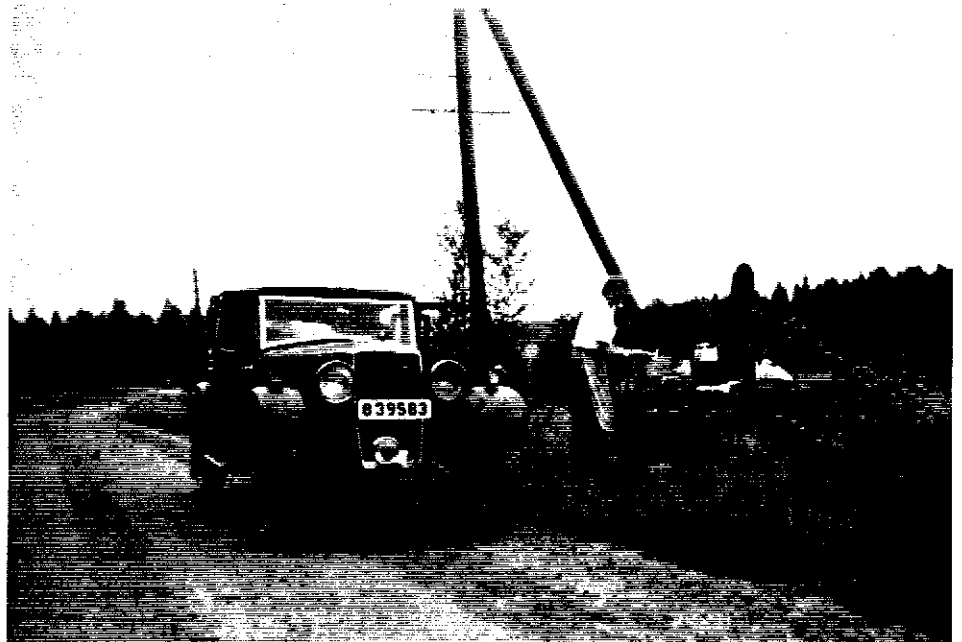
För ca ett halvår sedan besökte er redaktör Bertil Sandgren på Väddö. Bertil äger en 1933 års 9 hp Riley Monaco vars tidiga historia är höljt i dunkel. Det var någonting med att bilen hade övergetts i Göteborg i slutet av 40-talet av en brittisk officer på genomresa. Eftersom det lät spännande beslöt jag mig för att bedriva lite detektivarbete och, förhoppningsvis, presentera nya rön om bilens tidiga historia.

Jag började med att ringa Britta Enggren i Göteborg. Britta, som är 90, och hennes nu bortgångne man Oswald var bilens första svenska ägare. Britta klagade på att hennes minne inte var så bra längre men berättade följande:

En engelsk officer som hade varit stationerad i Tyskland körde bilen till Göteborg i slutet av 40-talet. Officeren skulle vidare till England men något krångel uppstod i tullen och han fick resa utan sin bil, som ställdes i förvaring. Bilen hämtades aldrig ut, och i början av 50-talet såldes den på en tullauktion. Köpare var några chalmérister som strax sålde den vidare till Oswald Enggren, vaktmästare på institutionen för kemi på Chalmers.

Bilens klädsel var sliten och Oswald lät klä om den. Paret Enggren tyckte mycket om bilen och körde med den bl a till Norge, Danmark och Norrland. "Vid fuktigt väder var bilen tyst, men när det var torrt knarrade karossen väldeliga", mindes Britta. Med tiden förpassades Rileyn till garaget på Enggrens sommarställe på Onsala där Oswald började renovera den. Oswald sålde bilen 1965 till sin kollega Erik Bengtsson. Här slutar Britta Enggrens berättelse.

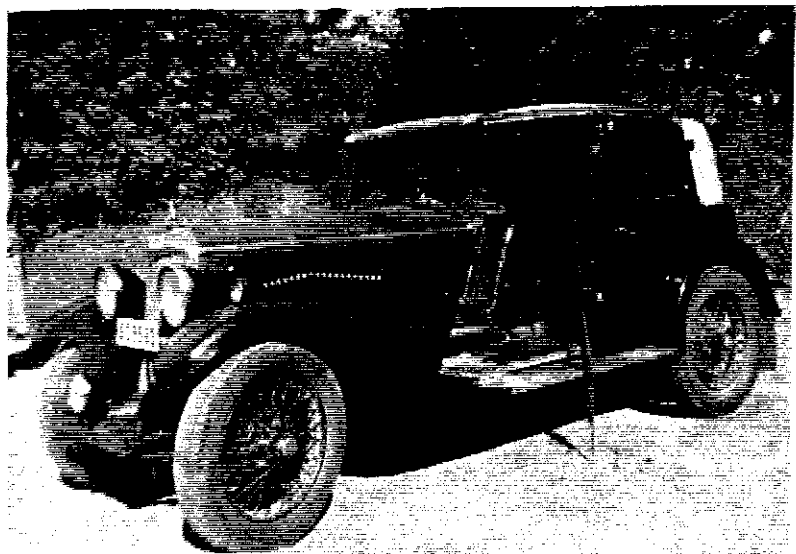
För att få reda på vem den engelske officeren var ringde jag till Tullens arkiv i Göteborg. Man lovade att söka efter



*Britta Enggren lagar frukost utanför Filipstad*

information om en tullauktion i början av 50-talet där en bil av märket Riley såldes. Två veckor senare ringde de och meddelade att de inte kunnat finna någonting.

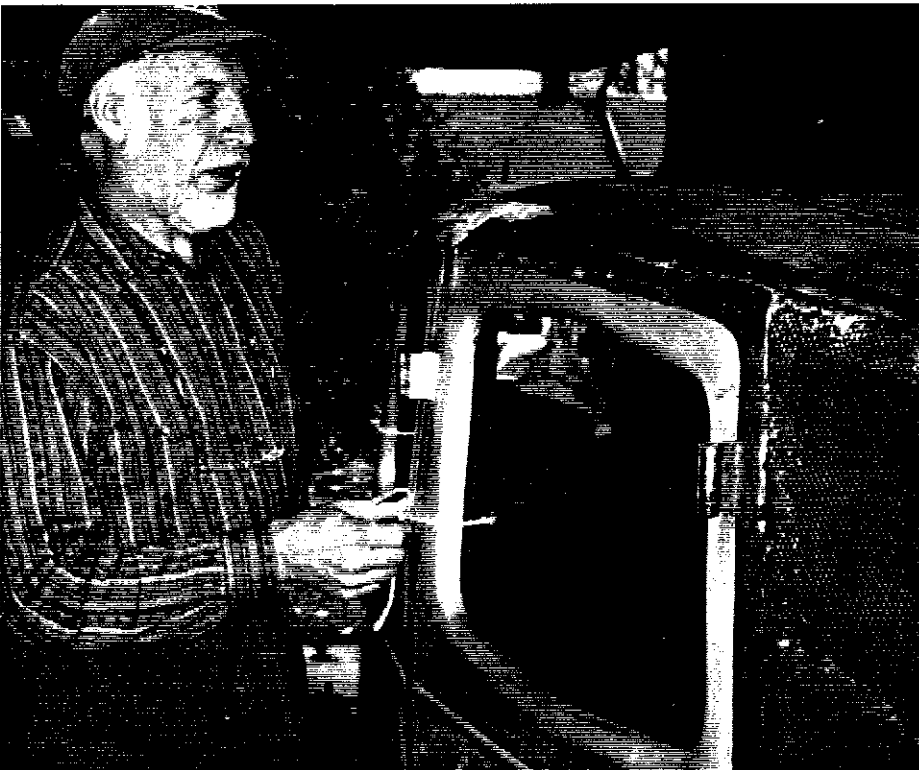
För närvarande ligger detektivarbetet för att finna den engelske officerens identitet och något om bilens tidiga historia på is. Men jag återkommer. Istället har jag försökt kartlägga bilens svenska historia. Se sidorna 8 och 9.



*Reparation pågår på Onsala*



Här står Lars Jonsson i Lit och bakom sig har han en RMA från 1950. En bil som han nyligen köpt. Varför köpte han en RM Riley? För att det är en synnerligen vacker bil? Eller för att det är ett av bilhistoriens stora märken? Inte vet red. som aldrig träffat Lars Jonsson, men som en gång själv började sitt bilintresse när han fick se en RMA hos en bilförsäljare i Sydney 1978, blev "förälskad" och har sedan dess haft Riley som en del av sitt liv. Lars bil är lackerad in en brun metallic färg som ser ut som en av Rileys standardfärger Sun Bronze. Kent Gustavsson har en RMA i samma färg. Den får alla som kommer till årsmötet i Arvika den 12 juni se. Red. träffade Nigel Trotman förra sommaren i Gaydon. Nigel är arkivist i The RM Club och har en originalfärkartan över RM bilarnas standardfärger. Red. ska försöka få låna den och färfotokopiera den i Riley-bladet... vad det lider.



Slöjdlärare Bertil Sandgren går snart i pension. Då, då ska det bli fart på färdigställandet av Monacon. Sonen Erik som har del i projektet har flyttat hemifrån och därmed blir det där speciella far-son partnerskapet lite lidande. Det är ju inte lika kul att gå ut och skriva i garaget alldeles ensam. Detta vet red. som har ett Roadsterprojekt tillsammans med sin son, som alltsom oftast befinner sig till sjöss. Det värmer hjärtat på en gammal Riley-entusiast när den yngre generationen fattar intresse för gamla bilar. För nog är det så att när man läser artiklar och ser bilder i veteranbilstidningar, så är det en relativt hög medelålder i vår hobby. Vi som var på invigningen av Auto Collection... medelåldern låg nog kring femtiofem.

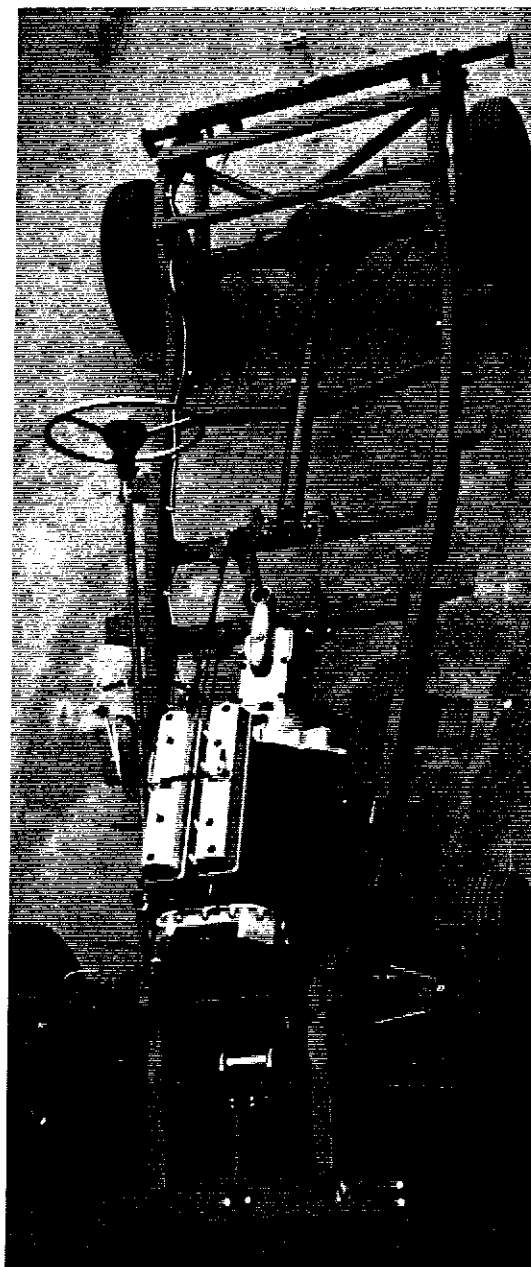
Kommande generationer kanske ägnar sig åt att renovera gamla datorer... vad vet jag.



För att fylla ut sidan har red. grävt fram ett foto han tog i Madras, Indien 1986. Ägare till bilarna (och där var många fler) är södra Indiens största tillverkare av kondomer, Herr T. T. Vasu, som föresten är gift med en svenska. Bilarna är en Triumph Renown, en RMA Riley och en månkraket till Cadillac. Rileyn har tillverkningsnummer 39 S 16378.



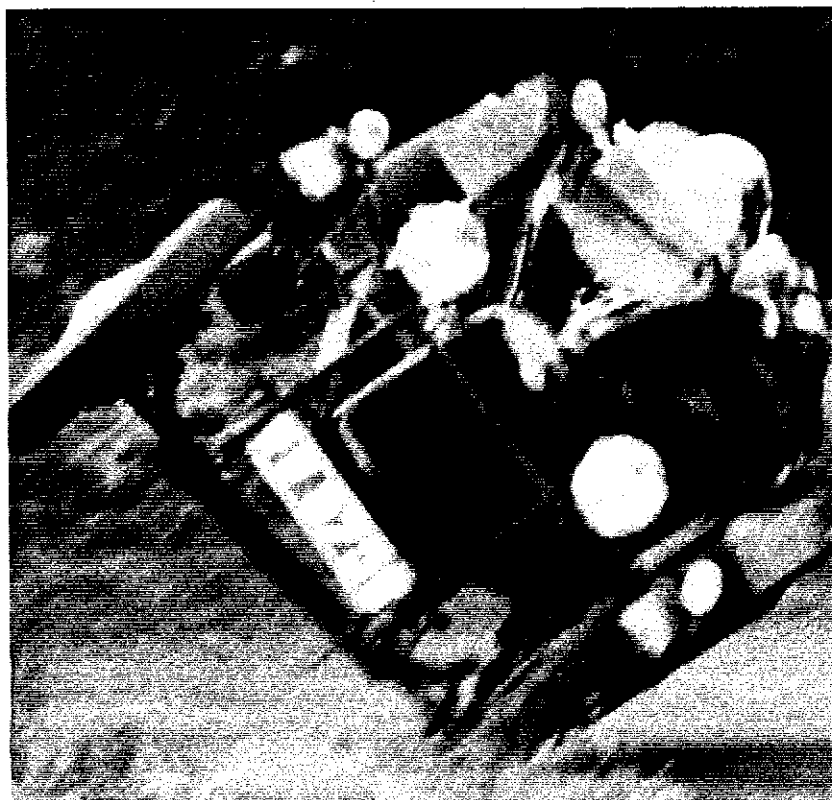
Det är inte endast TV-snutarna Morse och Bergerac som kör gammalt engelskt. När Ängelholms egen Detective Chief Inspector Grönhult för en månad sedan gick i pension körde han hem i sin 1950 års RMA eskorterad av MC-kollegorna.



I marsnumret av *The Bulletin of the Riley Register* fanns en fin artikel med titeln *The Ultimate Kestrel - The Rebuild* skriven av Chris Pack, en av förgrundsgestalterna i *The Riley Register* klubben. Er red. ska nog ta och översätta den artikeln vad det lider.

Chris beskriver renoveringen av en 1941 års 16 HP Riley Kestrel som en krigsoperation med strategi, mobilisering, och exekution och givetvis budget. Han beräknade att arbeta 20 timmar per vecka på bilen, och att det skulle ta ett år (ca 1.000 timmar) att bli färdig. Nu när bilen är klar visar det sig att han förbrukat 1.300 timmar över 1½ år, och att han spenderat £ 6.000 på delar och externa jobb.

Bilden ovan visar reds. Roadster projekt där just motorn lyfts i. 2½ år har det tagit !!



Ovanstående bild är insänd av Håkan Wikström utan någon förklaring. Att det är en 30-tals Riley som håller på att välta i en kurva, så mycket står klart. Reds. tro är att bilden har tagits från Internet. Där finns det ju så mycket Rileybilar nuförtiden. Häftig bild, eller hur?

## Fortsättningen på historien...

om Edla Perssons RMA, berättad i Rileybladet 2/95 och 4/95. Vad har hänt sedan dess?

Efter köpet transporterades Rileyn till Höganäs för att så småningom genomgå en renovering och återställas i originalskick. Någon tidpunkt för när renoveringen skall vara klar har inte satts upp. Detta p.g.a. att det är första gången jag ger mig in på renovering av en veteranbil. Tidigare har jag endast fuskat med enklare underhåll och reparationer av mina bruksbilar.

Innan jag går in på renoveringsbeskrivningen måste jag berätta vad som hände två månader efter det att Rileyn inköptes. Det kom ett A4-brev innehållande handlingar som samtliga hade anknytning till Rileyn. Där fanns besiktningssinstrumentet i original som utfärdats av Länsstyrelsen i Malmöhus län den 10 februari 1950 och där Förenade Bil Aktiebolaget i Malmö intygar att personbilen med registreringsmärke M 17975 överensstämmer med den personbil som den 1 februari 1947 tilldelades typbesiktningen 81 O Riley 1,5 liter Saloon 1947. Här är en undran; enligt besiktningssinstrumentet är bilen beskriven som årsmodell 1947, är det detta som gäller vid en återbesiktning?

Vidare fanns i brevet köpekontraktet mellan Arnbergs Fabriksaktiebolag och kantor Edla Persson, upprättat den 9 april 1953 med köpesumma av 9.900 kronor. Dessutom fanns de brev som sänts från Arnbergs Fabriksaktiebolag där krav och bekräftelse har gjorts till dess att betalningen slutligt den 28 oktober 1954 bekräftas med en slutlikvid av 2.414 kronor. Med bland handlingarna fanns även Edla Perssons läkarintyg avsett att företes vid anmälan till förarprov för bil eller motorcykel. Något körkort blev

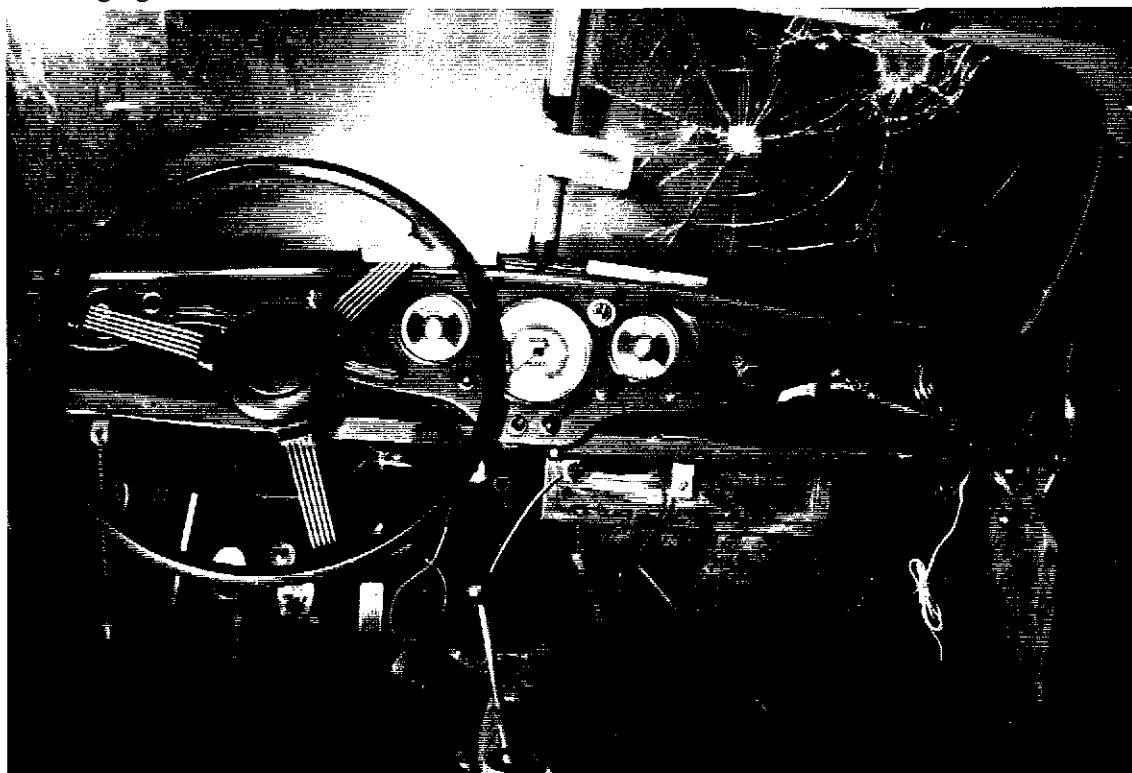
dock inte utfärdat för henne. Det fanns även en graverad namnskylt *Edla Persson Mörarp tel 71090 - Hbg*, härtill fanns det även en del andra personliga anteckningar och brev tillhörande kantor Edla Persson.

Denna brevöversändelse med beskrivet innehåll var avsänd från Stockholm Klara den 14 januari 1997 men någon avsändare fanns ej angiven. Jag har inte kunnat finna ut vem som sänt dessa handlingar till mig - det är en gåta. Handlingarna utgör en viktig del för att bygga upp den historiska bakgrunden till personbilen M 17975 och dess öden.

Köpenhamn för förkromning.

Ännu så länge tycks alla delar vara originalgrejor. Endast några detaljer har monterats i efterhand, såsom defroster av märket Svenska Fläktfabriken. Det har även suttit en radio i bilen men den har någon tyvärr stulit när bilen stod i Mörarp. Radion finns dokumenterad i handlingarna och skulle vara "Radio 5 (fem) rör, värde med antenn: 510 kr". Antennen och en högtalare finns dock kvar.

Att det kan ta tid med renovering av gamla bilar förstår jag nu. Att utföra detta



Renoveringen har påbörjats. Del för del kommer vagnen att demonteras, tills dess att jag gått igenom hela bilen. Jag har funnit att det svåra är att dokumentera varje del som skruvas bort för att sedan kunna återställa den på rätt plats igen. Jag för anteckningar som tillsammans med fotografering hjälper till för minnet för att kunna återmontera detaljerna på rätt sätt. Det som praktiskt måste lösas är framför allt att kunna få bukt med allt som är fastrostat.

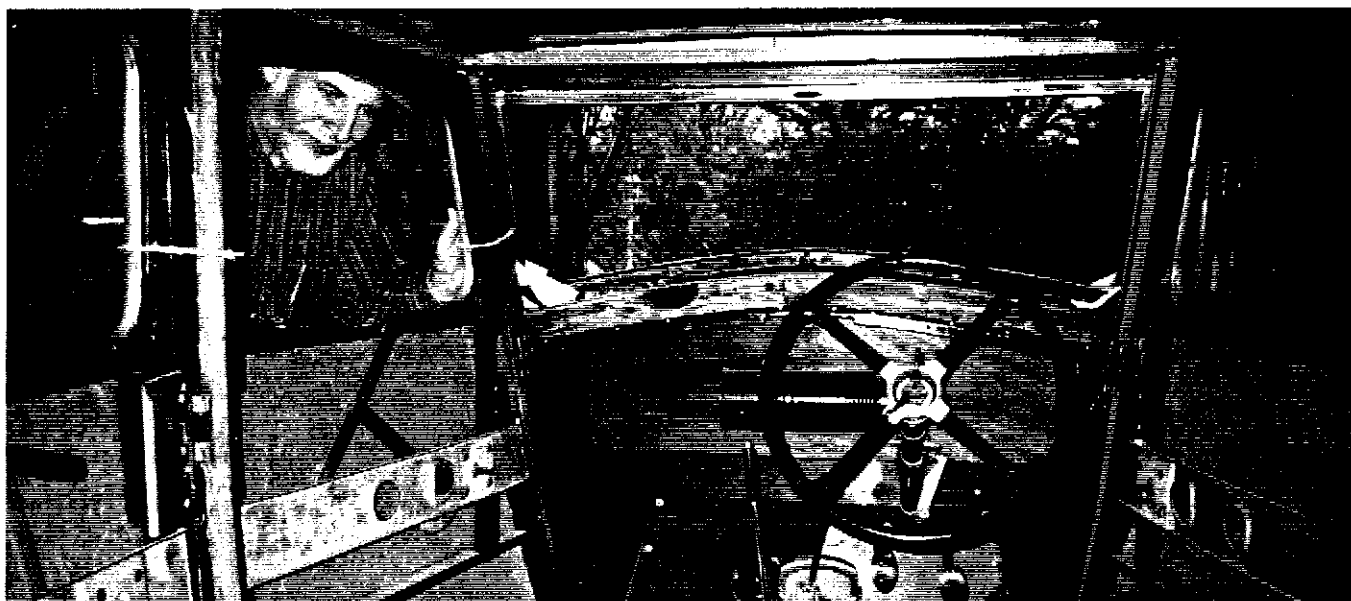
Kylarpaket och motorn, liksom bromstrummor och bromsbackar, har tagits ur och överlämnats för genomgång av fackman. Nästa steg är att lyfta av karossen från ramen för att sedan kunna blästra och rostskyddsbehandla dem. Allt krom har skruvats av och skall sändas till Croma A/S i Glostrup utanför

i ett minimalt utrymme tillsammans med frysboxar, saftflaskor, syltburkar, trädgårdsredskap och tusen andra prylar gör det inte lättare. För mig får projektet aldrig bli *ett måste*, utan skall genomföras endast, när inspirationen att gå ut och skruva, infinner sig.

När renoveringen kommit in i nästa skede, vilket jag menar inträffar när ram och kaross åter monterats ihop, återkommer jag med fortsättningen på historien om "Edla Perssons Riley" med chassi nr 38 S 14772\*.

Höganäs den 18 april, 1999  
Bengt Rosenberg

\* Där 38 anger att det är en 1948 års modell, den 729:e av 1.924 byggda det året, vilket lutar åt att den såg dagens ljus i mitten av maj.



*Bertil Sandgren kikar in i sitt och sonen Eriks gemensamma projekt*

Bäste Riley Broder,  
Trevligt att du planerar skriva en artikel om en gammal Riley som jag har lagt ner mycket möda på. Jag skall försöka fylla på med lite info som jag har.

I början av 70-talet ägdes bilen av Orvar Olsson i Näset utanför Göteborg. Orvar, som var finmekaniker hos Hasselblads, slutförde en del chassi arbeten. Bland annat monterades den renoverade bakaxeln samt växellåda/koppling med nya lameller. Orvar rörde aldrig karossen.

Min far och jag köpte bilen 1976. Efter hemtransport till Alingsås började jag demontera kaross och inredning. Detta för att kunna starta det mödosamma arbetet med att byta virket i den tämligen ruttna trästommen. Sedan blev det till att svetsa, byta och/eller tillverka diverse plåt detaljer. Alla skärmar fick blåstras, riktas och rostlagas, ett svårt arbete som lämnades till en specialverkstad. Hela golvet fick nytillverkas. Ny stomme till bakluckan. Fotstegen saknades och fick nytillverkas.

Huvsidorna var hopplost förstörda, varför jag fick tillverka nya, ett spännande arbete som gick bra. Kylarpaketet var helt uppruttet och ett nytt tillverkades i Danmark.

Att passa in alla dörrar var nästan en hopplös uppgift. Mycket p.g.a. att karossen varit så dålig och nästan allt fick bytas. Det blev någorlunda och dörrarna passade i sina lås, men det blev ingen jämn gipa runt dörrarna mot karossen.

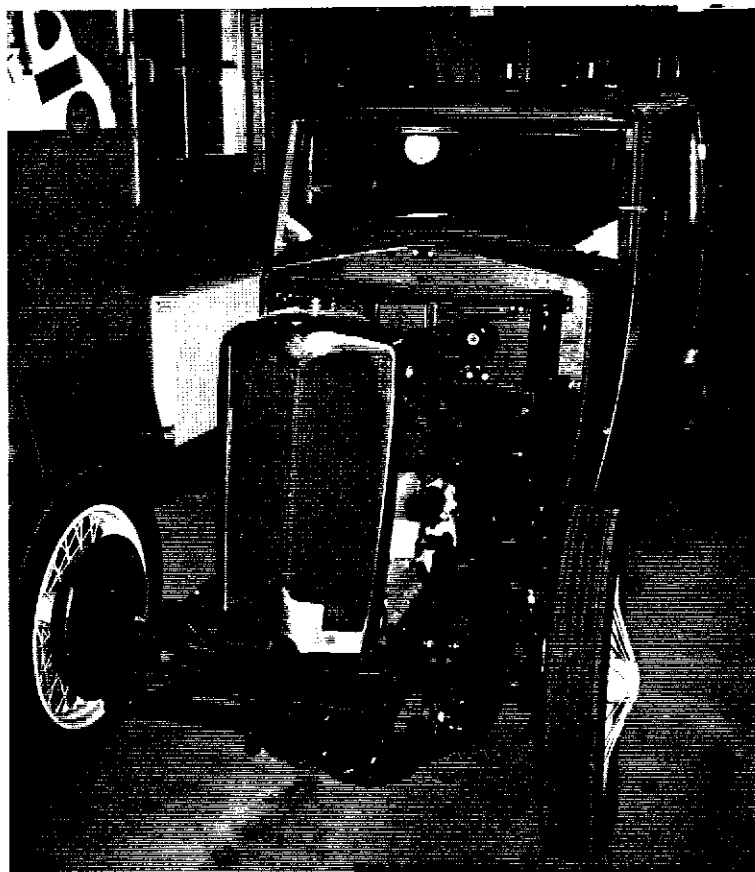
Stolar och glidskenor monterades, liksom stommen till baksätet. Tank och bensinpump monterades. Det skulle efter allt slit bli möjligt för en liten provtur utanför garaget. Efter påfyllning av olja, vatten och bensin startade verkligen motorn, och jag gjorde en kort tur och kunde konstatera att allt verkade fungera. Under några resor till England

passade jag på att komplettera med diverse delar som saknades. Blue Diamond är en guldgruva för delar och även The R i l e y Register har ett förnämligt reservdelslager. Bilen saknade bl. a. strålkastare, som det tog sex år att hitta.

Av olika anledningar blev jag hopplost förälskad i en Lynx, som även den behövde en omfattande renovering. När denna var

klar tyckte jag att det var dags för lite *Magnificent Motoring*. Sålunda blev aldrig Monaco lackad, klädsel monterad etc. År 1993 sålde jag bilen till Bertil Sandgren.

Spånga den 8 januari, 1999  
Anders Borneving



*Den engelske officerens Riley Monaco med chassi nr 6020197 som den ser ut idag i Bertil Sandgrens garage på Vaddö.*