



# RILEYBLADET

Nummer 1, 2004

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 26

## *Sensationell upptäckt av Bonnick cykel i Sverige!*



*The Bonnick Roadster från 1892.*

När "Riley spanarna" traditionsenligt besökte årets Eskilstuna marknad stötte vi på AHK- medlemmen och cykelentusiasten Sven Larsson från Sigtuna som hade ett stånd med "cykelprylar". Eftersom spanare Ronald behövde tips om var man kunde få tag i cykeldäck av udda dimension och jag faktiskt tillbringat en trevlig kväll på Skottlandsbåten tillsammans med Sven och hans fru Gun, så stannade vi för lite småprat. Efter ett tag så hade Sven genomskådat vår förklädnad (och avslöjat oss som Rileyspanare (han skymtade ett Riley märke på min T-shirt).

-Jaså, ni kör Riley, jag har en Bonnick cykel hemma som jag tänker sälja till England inom kort.

Vi blev naturligtvis väldigt överraskade. Kunde detta vara möjligt? Vi har ju hört rykten om en Riley cykel i Västerviks trakten, och nu en Bonnick i Mälardalen, i utmärkt originalskick!?

Nåväl, vi besökte Sven ett par dagar senare för att bese denna raritet och ta lite bilder för Rileybladets räkning. Cykeln visade sig vara i ett mycket välbe-

varat original skick, av Roadster modell dvs. utrustad för racer bruk med fast nav och helt utan bromsar. Cykeln är tillverkad 1892 och har transfer märke fram "The Bonnick Cycle, Coventry respektive "Roadster" på ramen. Bonnicken är fortfarande "skodd" med original däck från Michelin.

### **Riley köper Bonnick**

I nummer 4/2002 av Rileybladet publicerades ju en utmärkt historik över cyklar tillverkade av Riley så jag kan bara kort nämna att 1890 köpte William Riley Bonnick & Company Ltd som låg granne med Rileys lokaler i Coventry. Detta som ett första försök att flytta verksamheten från väveriindustri till fordons tillverkning. Cyklarna tillverkades under Bonnicks namn ända till 1896 då Riley namnet sattes på cyklarna.

### **Fynd i Enköping**

Sven berättade att cykelns tidiga historia är okänd men 1966 upptäcktes cykeln i Hultmans cykel verkstad i Enköping och köptes då av en samlare vid namn Tord Lundkvist som behöll den till sin död 1999 då Sven övertog cy-

keln. En möjlig förklaring till cykelns närvaro i Sverige kan vara att den använts för de mycket populära cykel tävlingar som företogs Mälaren runt i mitten av 1890-talet. Utrymme för forskning alltså!

### **Wikström köper Bonnick**

Sven hade alltså bestämt sig för att avyttra cykeln till England till förmån för andra projekt, men sade att han gärna



*Emblemet. Jämför D. Styles "Beyond the Blue Diamond" sidan 31 t. v.*

såg att cykeln blev kvar i Sverige p.g.a. den spännande svenska bakgrunden. Eftersom Ronald och Monika nyligen investerat en smärre summa i sina Riley bilar tyckte Monika att jag och Ingrid borde ha plats för en Bonnick i budgeten och vardagsrummet! Sagt och gjort! Jag gav Sven ett bud som han accepterade efter någon veckas betänketid och Bonnicken har nu sitt hem i vardagsrummet på Visthusgatan 119 i Västerås.

### Trevliga lekkamrater

Det roliga med gamla prylar är att man får många trevliga kontakter på "köpet". I ett försök att få någon prisbild på cykeln ringde jag till Dr. David Styles som ju skrivit mycket Riley historik och dessutom är väldigt cykel intresserad. Dr. Styles mejlade inom några minuter över specifikationer om Bonnick cyklar och dessutom bilder som han av en "händelse" hade i sin portfölj. Han försäkrade också att om inte jag köpte cykeln av någon anledning som var han nog rätt intresserad... Jag ringde också till Victor Riley som påstod att vad han känner till så finns endast en känd Riley cykel i England tillhörig Richard Odell. Dessutom finns en i Australien. Någon Bonnick cykel verkar inte vara känd över huvud taget!



*Richard Odells 1924 Short Wheelbase Redwinger, som även figurerade på sista sidan av Rileybladet 3/96.*

### Provcykling

Eftersom jag jobbat i London en del under hösten passade jag på att besöka Richard Odell som ju är mycket välkänd i Riley kretsar bla för sin sidevalve Sandracer som han flitigt tävlar med både i England och utomlands bla Le Mans och Monaco. Han visade sig bo passande i ett 1700-tals hus i den lilla byn Silverstone, inom syn och hörhåll från racerbanan Silverstone. Efter en grundlig genomgång av garaget med provsittning av Sandracern och inspek-



*Riley Gents Bike 1903. Se även bilden nedan.*

tion av ytterligare två sidevalves och en mycket fin 9 Lynx, bjöds jag på en provcykling av Richards 1903 Riley Gents Bike. Mycket nervöst, men eftersom hans cykel är utrustad med moderniteter som broms fram och bak samt frihjul (och även parafin lampor) så gick provkörningen utan problem.

Avslutningsvis så är jag naturligtvis väldigt glad att på ett mycket oväntat

sätt blivit ägare till en viktig del av Rileys tidigaste fordonshistoria som dessutom har svensk anknytning som kanske går tillbaka ända till 1890-talet.

År 2007 arrangeras VM i veteran cykling (cyklarna ej förarna) i Sverige, så nu gäller det att ligga i hårdträning!

*Håkan Wikström (Riley spanare)*



## MHRF:s Förbundsstämma 2003

Lördagen den 11 oktober var det dags igen för årsmöte med Motorhistoriska Riksförbundet. Även i år hölls mötet på Täby Park Hotell. Vädret var som det brukar, litet småruggigt även om solen stundtals tittade fram. 170 delegater från de 140 klubbarna hade kommit till mötet.

Förmiddagen ägnades åt allmän information, och eftermiddagen åt årsstämmoförhandlingar och övriga frågor efter att ordförande Horst Brüning hälsat välkommen gav han ordet till Jan Fredriksson som skulle tala om hobbyn.

Jan började med att presentera sig själv. Han är lärare i historia på Dalarnas Högskola, Anglofil samtidigt som han forskar på gammalbilshobbyn vilken han anser är ett försummat forskningsfält. Power Point programmet hade tyvärr havererat kvällen innan mötet. Overheadbilderna var därför gjorda för hand. Första bilden visade vad Jan kallade Retromotorsvängen, hur den fungerade och var uppbyggd. Han använde den bland annat för att förklara för sina litet oförstående akademiska kollegor hur hobbyn fungerade och omfattningen av den. Bilden visade ett antal cirklar. I mitten finns aktivisterna det vill säga alla vi som har gammalbilar jobbar med dem kör dem och vårdar dem ömt. I 2:a cirkeln kommer allt ideellt arbete, Dit hör föreningsarbetet. I 3:e cirkeln kommer marknader, specialtidningar och försäkringar. I 4:e cirkeln har vi retrodesignad nyproduktion till exempel Rover 75 som skulle kunna vara en kopia av en 60-tals Jaguar. Även USA har gjort försök med retrodesignade bilmodeller men de behöver ju inte nämnas här.

Intresset för vårt industriarv startade så sent som kring 1900. Då vaknade intresset för 16 och 1700-talet främst då bergshanteringen. 1920 startades Tekniska Museet. 1950/60 började man med industriarkeologi. 1960 kom intresset för hela miljöerna, de sociala aspekterna med mera. 18980/90 det akademiska intresset för vårt industriarv vaknar. 1990 blir industriarvet en metafråga. Definitionen breddas.

Specialtidningarna som skriver om hobbyn har en sammanlagd upplaga av 200.000 exemplar per månad. Tidningarna läses av cirka 500.000 personer mest män. Var 7-8 svensk man är på ena eller andra sättet engagerad i hobbyn vilket gör att gammalbilshobbyn är större än idrottsrörelsen.

En mängd småföretag är involverade i hobbyn genom stödtjänster och även genom en del produktion av delar. Bland annat tillverkas delar till Harley Davidson i Sverige, delar som sedan exporteras till USA.

Intressant var att se hur dessa företag var

fördelade över landet. De finns på västkusten, Småländska höglandet och i ett bälte efter norrlandskusten från Söderhamn upp till Umeå. Skåne har ingenting, Stockholm mindre än 10 procent, Norrköping ingenting. Mellansverige har väldigt få företag trots en rätt så stor hobby i området.

I stort kan man säga att hobbyn huvudsakligen är störst på landsbygden.

Jan Fredriksson slutade med att karakterisera gammalbilshobbyn på följande sätt: En stor rörelse besatt av det förflutna.

Horst Brüning och Håkan Johansson redogjorde för planeringen av motorhistoriska året 2005/6. Syftet är att öka förståelsen för hobbyn och verka för att vi skall få använda fordonen även i fortsättningen.

Björn-Eric Lindh som är sekreterare i Bertil Lindblads stiftelse delade ut stiftelsens pris för bilhistorisk forskning till Bengt Brolin. Han har skrivit en bok om Gotlands Bilhistoria. Priset bestod av diplom och 5000 kronor. Vidare fick Annika Rap pris för att hon har dokumenterat alla MG-bilar i Sverige.

Björn-Eric Lindh och Helén Elmgren som är ansvariga för MHRF-försäkringarna redogjorde litet kort för det gångna försäkringsåret. MHRF har nu 26000 försäkringar och ökningstakten är 3000 om året. Under de sista två åren har Björn Erik och Helén haft 31 kvällsmöten med besiktningsmän och ordföranden över hela landet, Endast möten i Visby och Östersund återstår. 570 besiktningsmän av 790 och 200 ordföranden och kassörer har deltagit.

Det nämndes litet om kraven på fordon som försäkras. Det får inte finnas någon rost. Rost självläker inte. Vidare inga dåliga elledning. Det skall finnas huvudströmbrytare och brandsläckare. En ägare har förbättrat sin Chevrolet 55 med dubbla bromskretsar och skivbromsar på framhjulen. Det är tveksamt om han får behålla försäkring- en.

På befintliga försäkringar bör ny besiktning och nya bilder lämnas var tionde år. Digitala bilder får användas om de har hög upplösning och är utskrivna på bra fotopapper.

Skadeutfallet har varit gynnsamt varför premierna blir oförändrade för 2004.

Årsmötesförhandlingarna öppnades av ordföranden Horst Brüning. Ulf Klasson valdes till ordförande för årsmötesförhandlingarna och C G Lillieroth till sekreterare. Ändringarna av stadgarna gav upphov till en del diskussion. De stora klubbarna hade föreslagit ändring av röstetalet på så sätt att de

stora klubbarna skulle få flera röster än i dag, detta för att de ansåg sig missgynnade med nuvarande ordning. Efter en omfattande diskussion beslutades att §14, som behandlar röstetalen, skulle återremitteras till arbetsgruppen som arbetat med stadgarna. §15 som handlar om ärenden på ordinarie förbundsstämma antogs med en del smärre ändringar. I övrigt antogs styrelsens förslag till ändringar av förbundets stadgar.

Fyra nya klubbar antogs som medlemmar i MHRF, Storstuvoklubben som organiserar alla Volvo med sidventilmotor, bilar från 1927 till 1957. Ombergs Motorgille, Automobilföreningen Aston Martin Sverige och Studebaker Club Sweden. Mercury Edsel Lincoln Europe Club har stilla insomnat och är inte med i MHRF längre. Detta är första gången som en klubb utesluts från förbundet.

Medlemsavgiften fastställdes oförändrat till 15 kronor per klubbmedlem.

Preliminärt datum för nästa förbundsstämma bestämdes till den 16 oktober 2004. Därefter avslutade Ulf Klasson stämman.

Nytt för i år var att övriga frågor togs upp efter årsstämman.

Svenska Saabklubben hade ett förslag angående försäkringarna. Saabklubben tyckte att en försäkringsklass 2 skulle inrättas. Detta för att bilar som inte är i toppskick skulle kunna få försäkring. Någon rost skulle dock inte få förekomma, endast smärre skönhetsfläckar. På så sätt skulle MHRF kunna få fler försäkringar. Från MHRF försäkringens sida ansåg man att det kunde bli en del problem med att ta in en ny grupp i försäkringen. Vidare tyckte Saabklubben att andra försäkringsbolag tar RF ansåg att det i dagens läge inte var något problem med 30-årsgränsen. En del klubbar har bilar som är yngre än 30 år. En kontroll i bilregistret visar att efter 25 år finns 4% Volvo, 7% Mercedes och 1% Volkswagen kvar i registret. Detta pekar på att problemet inte är så stort.

Några fler övriga frågor förelåg inte varför MHRF:s ordförande Horst Brüning avslutade mötet.

Torsten Grönvall



## Det tredje rallyt till midnattssolen med Riley - 1952

I juni 1952 var det dags för det tredje midnattssolsrallyt. Det första året, 1950, startade 125 ekipage och året därpå 153 st. Nu hoppades arrangörerna få hela 250 deltagare. Riktigt så många blev det inte, men 172 kom till start av 181 anmälda.

Rallyt var denna gång betydligt längre än de två första åren, hela 350 mil. På så sätt blev tävlingen längre än såväl Monte Carlo- som Tulpanrallyt. 1950 hade det svenska rallyt varit drygt 220 mil och 1951 tillryggälades ung. 275 mil. Nu – på det tredje året - skulle alltså det svenska konceptet på allvar konkurrera med de utländska förebilderna.

Startplatserna var denna gång Falsterbo, Göteborg, Stockholm och Sundsvall, dvs. samma som året innan. Ifrån dessa orter skulle alla ta sig till Nyköping, där den gemensamma tävlingen fick sin början. Via Eskilstuna, Uppsala, Gävle och Sundsvall för man längs norrlandskusten ända upp till Gällivare, sedan söderut förbi Lycksele till Örnsköldsvik, västerut till Östersund och sedan via Tännäs och Malung till målet i Rättvik. Antalet special- eller fartsträckor hade ökat från fyra till sex och vid målet fanns som tidigare ett accelerations- och bromsprov. Backtävlingen hade dock slopats.

Den första fartsträckan fanns alldeles i början av rallyt, mellan Skiringe och Olstorp i närheten av Flen, och skulle avverkas med snitthastigheten 74 km/

tim för att nå idealtiden 12 minuter. Fartsträcka nummer två gick mellan Nordmaling och Hörnefors. Om man tillryggälade denna i 78 km/tim fick man idealtiden 16 minuter. Den tredje fartsträckan, mellan Burträsk och Sunnanå, skulle klaras av på 23 minuter eller i 78 km/tim. Den snabbaste etappen var den fjärde, mellan Bjurholm och Mjösjön, där 80 km/tim och 19 minuter gällde. De två sista fartsträckorna gick på sämre och långsammare vägar. För Börtnan – Storsjö gällde snitthastigheten 74 km/tim i 40 minuter och mellan Tännäs och Högvålen skulle man ta sig på 21 minuter med snitthastigheten 69 km/tim. Särskilt för små och motorsvaga bilar kunde fartsträckorna bli svåra att hinna med, med hög prickbelastning som följde. I regel gällde 1 prick per kvartsminut. För de motorstarka bilarna kunde det i stället vara lätt att köra av vägen i ett moln av damm och grussprut.

Klassindelningen var i likhet med tidigare år, dock utökad med en ny grupp för de riktigt små motorerna: över 2.000 cc (klass I), 1.501-2000 cc (klass II), 1.101-1.500 cc (klass III), 751-1.100 cc (klass IV) samt högst 750 cc (klass V). Dessutom ordnades liksom tidigare år en särskild damklass.

Start ägde rum den 17 juni 1952 och målet nåddes den 20 juni. Deltagarlistan visar att tävlingen långsamt professionaliserades. Andelen körglada tävlingsamatörer med föga modifierade

fordon var fortfarande stor, men samtidigt lockade tävlingen fler förare med direkt fabriksstöd. Moderna konstruktioner som Saab och Porsche blev nu populära och framgångsrika i tävlings-sammanhang och de var mer lämpade för ändamålet än stora, tunga familjevagnar. Många udda och klart olämpliga rallybilar, som förekom det första året, var nu borta. Ett litet antal utländska förare kom att delta, främst från Tyskland, men även från Danmark, Norge och Finland.

Bland engelska bilar i deltagarlistan finner vi – förutom en Riley – en mycket blandad skara: Allard, Aston Martin DB2, Austin A 40, A 70 & A 90, Jaguar Mk V & Mk VII, Rover, Jowett Javelin, Ford Zephyr, HRG, MG TD, Morris Minor samt Ford Anglia och Singer SM 1500 – de två sistnämnda knappast några utpräglade rallybilar. De tre Tatraplan som deltog var nog inte heller vidare lämpade för tävlingskörning.

Den tyska bilindustrin representerades främst av Volkswagen och Porsche, men även BMW, Mercedes-Benz, flera Hansa-Borgward samt Opel Kapitän fanns med. Annars var franska bilar med i tävlingen i stort antal. Ett flertal Renault 4 CV deltog, vidare märkets Frégate-modell, Simca, Peugeot 203, Lago Talbot och en lång rad Citroën B 11 & B 15. Från de italienska bilfabrikerna kunde man se flera Fiat 1400, men även modellerna 500 och 1100, vidare Alfa Romeo 1900 och ett par Lanica Aurelia. Även en hel del amerikanska bilar fanns på plats vid startlinjen, särskilt Kaiser Henry J och Studebaker, men även Ford, Chevrolet, De Soto, Hudson samt en Cadillac från 1948. De svenska Volvo PV 444 och Saab 92 fanns dessutom i stort antal. Några bilar var så gamla som från före andra världskriget, bl.a. Cederbaums BMW från 1939 samt ett par Chevrolet (1937, 1939) och Ford (1936, 1939).

Intresset och förväntningarna fokuserades på ungefär ett dussin förare som var sin tids Erik Carlsson "på taket" eller Stig Blomqvist. 1952 var de stora namnen Gunnar Olsson, Arne Hemmingsson, Pehr-Fredrik Cederbaum, Raymond Sjöqvist, Stig Gruen, Owe Stålheim, Arthur Wessblad (med C-G



Hammarlund som co-driver), Olof "Grus-Pelle" Persson, Martin Carstedt, Rolf Melldes, Greta Molander-Barth och Sven Haskel.

Folk gick man ur huse och samlades, särskilt vid fartsträckorna, för att se och höra sina favoriter bland förare och bilar. Signaturen "Wingman" skrev i *Svensk Motortidning* att "De tog risken att komma försent till jobbet för att se en sekunds snabb glimt av "Grus-Pelle", av de tyska rallybaronerna – och av nr. 94, Greta Molander, som tycks tävla med själve Snoddas i popularitet." Särskilt uppseende väckte de förare som körde Porsche, för många en drömbil som nu började göra sig gällande i tävlingssammanhang. "Wingman" fortsatte lyriskt i sitt reportage i *Svensk Motortidning* under rubriken "Kurvriska rallyminnen": "Man fick förstås favoriter vartefter: Ärtan Wessblad som alltid flöt som en röd blodkropp genom de svåraste kurvorna med sin maroonfärgade Porsche. Stig Gruen med sin borrade "Pögott" som stadigt åkte spår-vagn, utan antydning till sladd, mitt i vägbanan. Martin Carstedts gamla men topptrimmade Simca som skrek och krängde men gick som ett jehu – och så glimtarna av fru Gulli som filbunkslugt tronade i baksätet."

Åke Orrvik från Kungsör startade för andra året i rad med sin beprövade 2½ liters Riley saloon, det här året biträdd av Ingvar Lagerstedt. Startplatsen var Stockholm. Orrvik hade i vanlig ordning förberett sig väl. Hela bilen var noggrant genomgången i Ingvar Lagerstedts bilverkstad, men likväl fick man problem under rallyt. Det visade sig att generatoren överladdade eftersom laddningsreläet var felinställt och det ledde till att batteriet kokade över. Då och då fick man göra rent efter batterisyra som hade läckt ut och fylla på destillerat vatten.

Dessutom hade man problem med bromsarna, minns Ingvar Lagerstedt. De bakre bromsarna behövde justeras både före och efter varje fartsträcka och när tävlingen var slut hade bromsbanden blivit helt utslitna. Bilen ville gärna gå rakt fram i kurvorna, erinrar sig Ingvar Lagerstedt och påpekar att "Åke körde sina bilar hårt". Broms- och i någon mån batteriproblemet bidrog till att det inte gick riktigt lika bra som året innan – men mer om det längre fram. Fartsträckorna kördes alltid av



Åke Orrvik, medan Ingvar Lagerstedt fick bistå bakom ratten under transportsträckorna.

Redan den första fartsträckan kom att i mångt och mycket bli avgörande. De utländska förarna hade svårt att bemästra grusvägarna, där de svenske kunde köra med obehjrad vana. I *SMT* skrev man att: "Det var säkert ingen tillfällighet att de tyska rallyspecialisterna, paret von Hanstein, Nathan, von Hoesch, Engel och Buschmann fick se sig slagna av svenska OT-förare, och inte heller att avgörandet föll just på en sörmländsk grusväg, modell krokig. Både de tyska stjärnorna och den svenska tåduon Olof "Grus-Pelle" Persson och Arthur Wessblad körde den utomordentliga lilla landsvägsvagnen Porsche, så vagnmaterialet var enhetligt, och det blev grusvägs- och kurvrutinen som fällde utslaget." Ingen var prickfri efter denna etapp, men "Grus-Pelle" klarade sig med endast 1 prick och tog ledningen. Åke Orrvik drog på sig åtta prickar och hade därmed rätt många förare framför sig.

Den andra fartsträckan, mellan Nordmaling och Hörnefors, blev i det närmaste betydelselös. De flesta ådrog sig inte några prickar alls, inte heller Orrvik. Mellan Burträsk och Sunnanå blev det viss spridning, men 19 förare klarade sig utan prickbelastning. Åke Orrvik och Ingvar Lagerstedt skaffade sig fem prickar på denna tredje fartsträcka. Vid nästa fartsträcka, Bjurholm – Mjösjön, klarade sig ett stort antal helt utan prickbelastning, medan Orrvik och Lagerstedt fick en enda förarglig prick.

Vid de två sista fartsträckorna körde mer än hälften av ekipagen prickfritt. Rileyn gjorde heller ingen succé i broms- och accelerationsprovet. Accelerationen var inte att klaga på, minns Ingvar Lagerstedt, men dåliga bromsar gjorde att man förlorade tid. Placeringen i detta moment är obekant, men man hade minst 49 ekipage före ..... Vinnare blev Bo Sandström i en Ford från 1936, äldsta deltagande bil.

Slutresultatet av 1952 års rally blev att "Grus-Pelle" (stundom kallad "Grus-Olle") med sin Porsche blev totalsegrare och samtidigt vinnare i klass III (1.101-1.500 cc). Klass I vanns eljest av Owe Stålheim i en Citroën B 15. Åke Orrvik och Ingvar Lagerstedt placerade sig på 23:e plats i klass I med sin Riley, vilken även var försedd med startnummer 23. Klass II vanns av John Bengtsson i en BMW 1949. Främst i klass IV kom Rolf Melldes i Saab 92 och i den minsta klassen, V, stod Sten Björklund som segrare med en Renault 4 CV. I damklassen segrade Margareta Melin och Saga Björklund i en Volvo PV 444. Orrviks totalplacering i rallyt blev 50:e plats.

Några ekipage tvingades bryta, men några allvarligare olyckor inträffade inte. Rallyt blev även denna gång en stor framgång för svensk motorsport och skapade förutsättningar för en fortsättning 1953. Någon Riley kom dock inte att delta i de följande tävlingarna.

Erik Hamberg

Forts. nästa sida

## Åke Orrviks RMB

Vad hände med Åke Orrviks 2½ litre saloon efter de två rallyna till midnatts-solen? Rileybladets redaktör tog kontakt med Landsarkivet i Uppsala, där det gamla besiktningsinstrumentet letades fram. Bilens historia visade sig vara följande:

### 60 S 6223

Denna bil, som var högerstyrd, registrerades den 30 juni på Nordiska Tubfabriken i Kungsör, vilken drevs av Rune och Åke Orrvik. Bilens motornummer var B 4730 och lackeringen var grön. Skärmarna var mörkgröna, men för övrigt var karossen almond green. Registreringsnumret blev U 10320.

Efter ett par ganska framgångsrika rallyår såldes bilen av Åke Orrvik den 17 maj 1954 till lackeraren David Höglin i Kungsör. Han behöll dock Rileyn endast en månad. Den 19 juni såldes den till köpman Gösta Allerfeldt i Västerås, som var bilhandlare. Han behöll Rileyn en dryg månad och sålde den vidare till

chauffören Bengt Bergkvist i Västerås den 6 augusti 1954.

Drygt två år senare, den 21 november 1956, var det dags för nästa ägarbyte. Nu blev det verktygsarbetaren Hans Eigel Bratås, likaså i Västerås, som övertog Rileyn. Sommaren 1957, närmare bestämt den 16 augusti, blev Gösta Allerfeldt på nytt Rileyägare. På senhösten samma år, den 4 november, hittade han dock en ny köpare.

Nu blev skogsköraren Harry Ludvigsson i Stora Duvnäs, Svanå, ägare till Rileyn. Denne (nu kallad skogsarbetare Ludvigsen) flyttade ett år senare till Århamra, Stigtomta, i Södermanlands län, varvid bilen den 22 oktober 1958 tilldelades registreringsnumret D 14529. Den 27 januari 1959 övertogs Rileyn av AB Motordrift i Nyköping. Därefter blev frisören Alf Eriksson i Rockebo, Oxelösund, ägare till bilen den 31 mars 1959. Han anges även som ägare till Rileyn i Bilkalendern för D län år 1960.

Någon vidare upplysning om denna Rileys öden finns ej. Notering om att den skrotats saknas i registreringsbeviset, men man får nog förmoda att så blivit fallet. Eljest står den kanske kvar i något uthus i Oxelösundstrakten och väntar på att bli upptäckt .....

*Erik Hamberg*

Källor:

Kopior av registreringsbevis Bilkalendern för Södermanlands län 1960

Källor till artikeln sid 4-5:

Intervjuer med Åke Orrvik (3/1 2003), Ingvar Lagerstedt (13/12 2003) och Stig Karlsson (13/12 2003). – Åke Orrvik avled i maj 2003.

Anders Tunberg & Peter Haventon, Full fart genom Sverige (Kivik 2000) Svensk Motortidning, 1952

## Vilken tur !

Det var den 20 augusti i fjor. Sista träffen för säsongen för bilentusiaster i byn Viken mellan Helsingborg och Högnäs. Helt informellt. Det är bara att komma, med eller utan picnickorg.

Jag hade bestämt mig för att köra dit med enånhalvan. Min son Per som har sin Riley Roadster hemma hos mig dök upp när det var dags att köra de två kilometrarna till Viken och sa att han ville köra dit med **roadstern**.

Den går ju förvisso att köra trots att den varken har säten eller kaross. Vi rullar ut den ur garaget. Batteriet är dött. Rotade i garaget efter ett annat. Ber en bön och trycker på starten igen. Wrooom!



Hoppas nu inga poliser dyker upp på den korta biten bort till Viken. Vilken tur, inga poliser! Inte för att vi sett någon de senaste åren men i alla fall...

Vi kör i kortege ner till hamnen i Viken. Det är tjockt med folk för det är en vacker kväll. Den karosslösa roadstern väcker uppseende. Bemöts med glada

tillrop för att vi kommit med en bil i detta fräcka tillstånd.

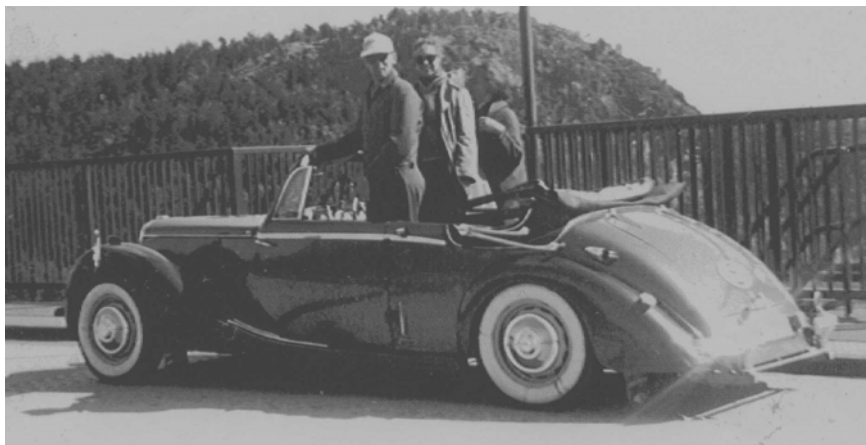
Ack, en sådan kick! Den har hållit motet uppe hela långa renoveringsvintern.

*Red.*

## Ytterligare en Riley 2½ litre dhc identifierad i Sverige

I Rileybladet 1/2002 publicerades en förteckning över kända drophead coupé av den ursprungliga importen, vilken uppgick till 11 bilar under åren 1950-1951. Fem svensksålda bilar finns upptagna i artikeln: 60 D 5687, 60 D 5893, 60 D 5976, 60 D 5977 och 60 D 5981. Efter den första av dessa bilar – vilken skrotades efter endast sex år – finns numera inga spår, medan de övriga fyra finns mer eller mindre bevarade.

Nyligen dök spår upp efter ytterligare en drophead, i form av delar som förvärvades till klubbens lager av begagnade reservdelar. Dessa delar, som är tämligen rostiga, dök upp i Torsåker i Gästrikland och utgörs av: två framskärmar med tillhörande huvsidor, motorhuv i mycket dåligt (buckligt) skick, ett fotsteg, en plåt som suttit bakom



molikt såldes den av Förenade Bil i Göteborg. Bilen, som registrerades på V. Anderssons Speditions AB på Norra Hamngatan 30 i Göteborg, var högerstyrd och huvudsakligen almond green, men de bevarade framskärmarna visar att skärmar och fotsteg varit mörkgröna, samma färg som fanns på tidiga salooner, innan almond green introducerades. Denna tvåfärgskombination, almond green/mörkgrön, var inte helt ovanlig och har funnits på andra RM-vagnar i Sverige.

Den 5 augusti 1952 överfördes bilen till F län (Jönköpings län) och tilldelades där registreringsnumret F 23387. Ägare blev nu AB Fundins Bilaffär i Tranås, som behöll bilen fram till nästa vår. På Valborgsmässaöften 1953 antecknades AB Aneby Industrier i Bredestad (strax söder om Aneby) som ny ägare. Efter nära tre år såldes bilen vidare. Ny ägare blev den 17 februari 1956 disponent Karl-Åke Carlsson i Hjaltevad (handskriven anteckning om ort) öster om Eksjö. Länsstyrelsen har dock angivit disponent Carlssons adress till Gävle och sannolikt har han tagit med sig bilen – fortfarande F-registrerad – till Gävle i samband med flyttning dit. Möjligen har han varit anställd vid Aneby Industrier och vid flyttningen övertagit bilen personligen.

Karl-Åke Carlsson blev dock inte någon långvarig ägare till den öppna gröna Riley. Redan den 11 juli samma år övergår den i traktorföraren och chauffören Lennart Östbergs ägo. Han var bosatt i Hofors (Gävleborgs län) och bilen tilldelades nu registreringsnumret X 38841. Östberg var ägare till bilen i tre år och det var under den tiden som bilen fick göra en resa till Norge och

blev fotograferad på Svinesundsbron. Synliga kännetecken är bl.a. extra bakljus av den typ som fanns på Volvo PV 444 mellan 1954 och 1956.

Den 14 september 1959 överfördes bilen på kontrollanten Erik Berglund i Österfärnebo. Redan efter 11 dagar hade han tröttnat på bilen, vilken nu, den 29 september 1959, övertogs av hyttarbetaren Karl-Rune Hollqvist i Gästrik-Långnäs (mellan Hofors och Torsåker). Strax före jul samma år, den 22 december, såldes eller byttes bilen in hos firma Bilman (Pettersson & Kardell) i Hofors. Där fanns Rileyn kvar till den 17 september 1960, då den anmäldes skrotad och avfördes ur bilregistret.

*Erik Hamberg*

Källor:

Landsarkivet i Vadstena (kopia av registreringsbevis)  
Bilkalendern för O län 1950-1952

Kyrkoherde Olle Derfér, Torsåker  
(kopia av fotografi)

### *En svunnen värld*

”En Esso-man är välrakad när han går ut på stationen på morgonen. Och han tänker på att det är detaljerna som gör det - han glömmer alltså inte exempelvis att ge skorna en putsning”.

*Essomannen 1953*



växellådan och mellan stolarna samt chassiets främre förlängning med fäste för kylare och stötfångare. Ett fotografi



av denna bil stående på Svinesundsbron publicerades i Rileybladet 3/2003 (se nedan). Efter en tids efterforskningar har vi lyckats få fram chassinumret för denna bil. Redaktörens kontakter med Landsarkivet i Vadstena har därefter möjliggjort att vi nu i korta drag kan skriva denna bils historia.

### **60 D 5781**

Denna bil registrerades första gången den 1 juni 1950 i Göteborg och tilldelades registreringsnumret O 24085. San-

---

*Inbjudan**Svenska Rileyregistret inbjuder till Rileyweekend  
kring Österbybruk i Uppland, den 12-13 juni 2004***Program:****Lördag 12 juni:**

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| – 11.30       | Samling hos Åsa och Erik på Walleriusvägen 9, Uppsala                                                                                                                                                                                                           |
| 11.30 – 12.00 | Färd till lunchställe                                                                                                                                                                                                                                           |
| 12.00 – 13.00 | Lunch                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 13.00 – 13.45 | Färd till Österbybruk                                                                                                                                                                                                                                           |
| 13.45 – 16.30 | Fria aktiviteter i Österbybruk:<br>Bruksvandring inkl. herrgården (kl. 15), Bruno Liljefors ateljé, vagns- och<br>brandmuseum, vallonsmedja från 1600-talet, lantbruksmuseum, keramik-<br>verkstad, Österbybruks kyrka från 1735, hembygdsgård, bruksboden m.m. |
| 17.30 – 18.30 | Årsmöte                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 19.30 -       | Middag, Gammeltammen                                                                                                                                                                                                                                            |

**Söndag 13 juni:**

|               |                                           |
|---------------|-------------------------------------------|
| 08.00 – 09.00 | Frukost                                   |
| 09.30 – 09.50 | Färd till Dannemora                       |
| 10.00 – 11.30 | Rundvandring/Guidning vid Dannemora gruva |
| 11.30 – 12.00 | Färd till Örbyhus                         |
| 12.00 – 13.00 | Lunch i Örbyhus (ung. 65:-/person)        |
| 13.00 – 14.15 | Visning av Örbyhus slott (45:-/person)    |
| 14.30         | Mötet avslutas                            |

Intresserade som vill se ytterligare vallonbruksmiljöer kan därefter välja att på egen hand besöka t.ex. Forsmark eller Leufstabruk. På vägen mot Uppsala kan man stanna till vid Viksta traktormuseum (100 traktorer), som vid denna tid dock endast är öppet efter särskild överenskommelse (018 – 37 20 49, 37 22 99).

Logi har förhandsbokats på värdshuset Gammeltammen i Österbybruk. Kostnad 975:-/person, inkl. tre-rättersmiddag och frukost. Beställning görs senast den 27 april på tel. 0295 – 212 00.

Se vidare: [www.gammeltammen.se](http://www.gammeltammen.se)

**Logialternativ:**

- \* Gårdsstuga nära Dannemora gruva med plats för 6 personer. 3 rok, wc och dusch.  
Tel. 0295 – 204 60, 073 – 727 25 17.
- \* Vandrarhem finns i Dannemora, Storrymningsvägen 4. Bokning kan göras på telefon/fax  
0295 – 215 70 eller 070 – 380 17 61. Se vidare: [www.svenskaturistforeningen.se/vandrarhem](http://www.svenskaturistforeningen.se/vandrarhem)
- \* Simbadets camping, Österbybruk, tel. 0295 – 208 30, 251 50, 070 – 557 74 92. Se vidare:  
[www.simbadet.com](http://www.simbadet.com)

Ytterligare information finns på: [web.vallonbruken.nu](http://web.vallonbruken.nu) \* Frågor besvaras av Åsa eller Erik, tel. 018 – 12 82 83

**Anmälan om deltagande görs senast den 27 maj 2004** på särskild blankett till:

- \* Erik Hamberg, Walleriusvägen 9, 752 36 Uppsala. Du får då ytterligare information.
-

## Ur andra Rileyblad

### R. Memoranda December 2003

Magazine of the Riley RM Club  
[www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)

#### Articles

Invitation to Le Mans 2004  
 Vehicle data base notes  
 Dismantling Day - an RMA unwrapped  
 Technical Articles Index  
 Pennine Weekend 2003  
 Grand Day Out

#### Forthcoming Events

Scottish National iley Weekend, 28-30 May  
 All Riley Clubs Dinner, 23/1, Slindon, West Sussex  
 Pennine Weekend 2004, 1-3 October  
 Le Mans 2004, June

#### Cars for sale

RME 53, partially restored, £1.250  
 RMF 53, for restoration, £3.000  
 RMC 49, good example, £10.500  
 RMB 50, for restoration, £1.000  
 RMA 49, totally restored, £7.950  
 RMB 49, outstanding car, £9.000  
 RMF 52, good condition, £5.500  
 RMF 53, no-one could fail to be impressed with the appearance of this fine 2½ litre saloon, £7.500  
 RME 54, in need of some restoration, £750  
 RMA 47, only to enthusiastic new owner, £2.750  
 RMC Rhineboldt & Christie Drophead Coupe replica, one of eight produced by AMC Ltd., £14.500

### R. Memoranda Jan/Feb 2004

Magazine of the Riley RM Club  
[www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)

#### Artiklar

Annual General Meeting 2003  
 2½ clutch judder  
 Technical Topics CD-ROM  
 Front shocks  
 17th Annual Midwest USA Riley Meet

#### Evenemang

National Rally 10-11 July, Wykeham, North Yorkshire  
 Sweden/Norway 21/5-4/6 (British Car Week in Gothenburg, Classic Car Show at Tjölöholm, SAAB Museum in Trollhättan)  
 2004 Welsh Weekend 12-13 June

#### For sale



RMC 50, body-off restoration, £16.500  
 RMA 49, project car, nothing missing, £999  
 RMB 52, a well-sorted car, £9.000  
 RMB 52, space needed, car will have to go, £5.000  
 RMA 48, good condition, £4.000  
 RMF 53, half restored, £4.500  
 RMF 52, very original condition, £6.500  
 Riley 15/6 Kestrel 1936, preselector gear, very reliable, £9.500

### The Riley Record 6/2003

The Journal of the Riley Motor Club  
[www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)

#### Articles

Automart and Restoration Show at Shepton Mallet

The International Classic Motor Show 2003 (NEC)  
 Sampling the 2.6  
 Elf Racing  
 Water leaks on RM Rileys

#### Forthcoming Events

Riley at Le Mans 2004, 10-14 June  
 Riley Motor Club National Rally, 24-25 July, Fordingbridge, Hampshire  
 Scottish National Riley Weekend 28-30 May

#### Cars for sale

RMF 52, good condition, £5.500  
 2.6, 1958, used daily, £1.500  
 Riley 9 Monaco 1933, excellent condition, £8.500  
 RMA 49, total restoration, £7.950

### The Riley Record 1/2004

The Journal of the Riley Motor Club  
[www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)

#### Articles

VSCC at Brooklands  
 Watch your fluid intake! (about silicone brake fluid)  
 Silicone Brake Fluids - Beware  
 Seven go mad in France again  
 2004 Diary Dates  
 Two wheels...Three wheels...Four wheels...the early history of Riley Motors Limited  
 Pathfinder Paras  
 Bob Corlett's Riley Quiz Page  
 Service Matter by "Overlap" (a compendium of information, tips, modifications and specification updates from the Club's archives)  
 Riley Motor Club Books  
 Riley Motor Club Regalia  
 Riley Motor Club Spares

#### Forthcoming Events

The Riley Motor Club National Rally 2004, 24-25 July, Breamore House, Fordingbridge, Hampshire  
 The Riley Register 70th Anniversary (Le Mans)  
 The Kinema-in-the-Woods Run 12 Sept

#### Cars for sale

RMA 49, nothing missing, new project forces sale, £999  
 Riley 9 Merlin, 1936, very good condition, £6.500

### Riley Gazette January 2004

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW  
[www.nobbys.net.au/~rileymc](http://www.nobbys.net.au/~rileymc)

#### Articles

The RMB final drive and more.  
 New book: Race to the Top (by Richard Riley, son of Alan Riley)  
 Riley and Royce

Cars for sale (1 australiensisk dollar = 5.14 kr)  
 RMA 52, very good original condition, A\$ 8.000

#### Events

Breakfast Run to Bundeena (with Wolseley Club)  
 Twilight Run to Berowra Waters, 21/3  
 Bathurst Swap Meet 1/2  
 Hawksbury Super Swap 14/2  
 National Auto Display & Swap Meet 2/3  
 National Riley Rally 9-12/4  
 Winton Historic Racing 29-30/5  
 All British Racing, 26-27/6

### Riley Gazette February 2004

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW  
[www.nobbys.net.au/~rileymc](http://www.nobbys.net.au/~rileymc)

#### Articles

A gearbox for christmas  
 Neighbour's garage clean out  
 How about an oil tap?

#### Cars for sale (1 australiensisk dollar = 5.14 kr)

RMA 52, very good "original" condition, A\$ 8.000  
 RMB 50, abandoned project, A\$ 3.500

#### Coming Events

Riley Motor Club of the ACT Inc. National Heritage

Rally 2004, Fisher, ACT, Easter 2004  
 All British racing 26-27 June, Wakefield Park

### Riley Motor Club - December 2003

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication  
[www.rileywa.org.au](http://www.rileywa.org.au)

#### Artiklar

Riley Gymkhana and Champagne Picnic  
 The Christmas Party  
 List of club property and who's got it

### Riley Motor Club - January 2004

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication  
[www.rileywa.org.au](http://www.rileywa.org.au)

#### Artiklar

That elusive Broome Riley  
 Riley Mascots  
 Book Review: Race to the Top by Richard Riley

#### For Sale

1933 Riley 9 Sports Tourer, A\$ 19.000

### Riley Motor Club - February 2004

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication  
[www.rileywa.org.au](http://www.rileywa.org.au)

#### Artiklar

Trafficator wiring  
 The magneto—coupling and its use  
 The long life of a Riley  
 Riley discovery

#### For Sale

1933 Riley 9 Sports Tourer, A\$ 19.000  
 RMA 52, very good original condition, A\$ 8.000

#### Coming events

Valentine's Day Romantic Retro Evening, 14/2  
 Classic Car Show Whiteman Park, 21/3  
 Brookton Car Day 27/3  
 Canberra National Rally, 9-12/4  
 Gin Gin British Car Day, 16/5  
 Annual Inspection Day, 6/6

### På Gång 1/2004

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad

#### Artiklar

Nordiska mötet mellan riksförbunden  
 Veteranmopeder kan slippa registrering  
 Viktigt att tänka på när du säljer ditt fordon  
 Mercedes-Benzklubbarna har gått ihop  
 Bästa däckerna ska sitta bak  
 Sju tecken på personliga sky

### Roamer 105

Medlemsblad för Riley Club Holland  
[www.rileyclub.nl](http://www.rileyclub.nl)

#### Artiklar

Kopia på 6-sidig artikel om RMD i holländska tidskrifter British Car Magazine.  
 Kopia på 8-sidig artikel om veteranbilförsäkring från holländarnas motsvarighet till MHRF  
 Kopior på 2-sidig artikel ur holländarnas motsvarighet till MHRFs nyhetsbrev MHRF-Försäkringen om att veteranbilsbeståndet i Holland blir erkänt som kulturstoria.  
 Le Mans 1934-2004  
 Presentation av målet för holländska Rileyklubbers vårtäff den 16 maj - ett International Historic Mechanical Engineering Landmark vid namn Cruquius  
 Kopia på artikel ur Riley Register Bulletin om den i Sverige "upptäckta" Bonnickcykeln.

#### Riley's te koop

RMA 48, 60.000 Gulden spenderade på bilen sedan 94, pris € 7.500  
 RMA 50, € 9.000

**The Automobile, Feb 2004***Rileys for sale*

36 Mentone 12/4  
32 Monaco 9 h.p.  
36 Kestrel 12/4  
37 12/4 Special  
33 Monaco  
36 Adelphi  
36 Merlin Tourer  
34 Lynx 12/4  
32 Monaco  
33 Lynx 9 h.p.

*Artikel*

Riley 12/4. 5 sidor

Gordon Horner, konstnär och Rileyentusiast. Många konstverk med Rileymotiv. 4 sidor.


**The Riley RM Club arrangerar en resa till Sverige och Norge 21 maj - 4 juni.**

Red citerar ur R.Memoranda:

”Detta evenemang är kopplat till The British Car Week i Göteborg. Vi reser fredagen den 21 maj med färja från Newcastle till Göteborg. I Göteborg bor vi på Novotel.

På söndag den 23/5 kör vi till Tjolö-homs slott och deltar i Tjolöholm Classic Motor Meet. De följande dagarna besöker man olika evenemang; sightseeing i Göteborg, besök på Volvo museet, Falkenberg Race Track 29/5, Grand Prade i Göteborg på söndagen 30 maj, utfärd till Lidköping på måndagen 31/5, SAAB museet i Trollhättan på tisdagen 1/6 och därefter till Norge via Strömstad och färjan till Sandefjord. Kontaktperson: Jacque Morris 0044 1824 79 02 80.

*Rileyvokabulär*

**Pegamoid**, lösning af en cellulosaaprodukt, hvilken anbragt på olika material, t. ex. papper, läder, tyg, gör dessa vattentäta och skyddar mot slitning, mal och andra parasiter. Papper eller tyg, som öfverdragits med pegamoid, kan tvättas. Med pegamoid kunna äfven framställas imitationer af olika skinnsorter, till utseende och känsel fullkomligt lika dessa.

*Nordisk Familjebok, 1800-tals utgåvan*

*Ny Rileybok*

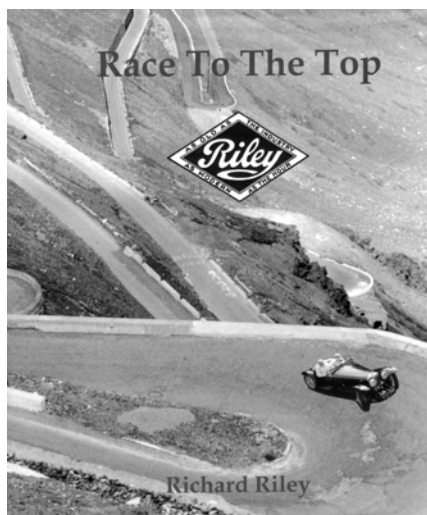
Red. citerar här förlagets egen presentation av boken:

*Richard Riley (f.1914) har många minnen som pojke med bilintresse och son till en av de berömda bröderna Riley. Richards far (Allan Riley 1878-1963) var chef för företagets karosfabrik i Coventry.*

*En del av dessa minnen är personliga och privata, andra roliga anekdoter, och Richard delar gärna dem alla med oss.*

*Bokens första del tar upp Richards egen historia och den andra delen innehåller fotografier som i många fall aldrig har publicerats förut. Richard hoppas, som den rileyentusiast han är, att Du ska uppskatta denna bok om det gamla märket.*

*Bokens omslag visar hur Peter Banner i sin Riley Imp tar den penultima hårnålskurvan just före Stelvio passet i norra Italien.*

*Kassören påminner*

Kassören vill uppmärksamma några av er på att medlemsavgiften för 2004 förfallit till betalning. Ni som inte har betalt har fått ett nytt inbetalningskort tillsammans med detta nummer av Rileybladet.

*Bilagor till detta blad*

- Evenemangskalendern 2004
- Anmälningssblankett till Riley-weekend 12-13 juni
- Inbetalningskort för medlemsavgiften 2004 (endast till dem som ännu inte betalt)

Informationsblad 23 om MHRF-försäkringen ligger här hos redaktören men skickas av portoskäl först ut med nästa nummer av Rileybladet.

**Svenska Rileyregistret**

Grundat 1977

Ordförande

**Erik Hamberg**

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

E-post: erik.hamberg-@telia.com

Kassör

**Torsten Grönvall**

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

**Anders Lindner**

Norra Stranden 16, Domsten

255 91 HELSINGBORG

Tel. 042-927 76

Mobil: 070-958 50 19

E-post: anders.lindner@swipnet.se

Hemsida

www.rileyregistret.org

Webmaster: Holger Nilsson



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.

Medlemskap kostar 125 kr för år 2004.

Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

**Cirkulation:**

Medlemmar

Riley News

The Riley Register

Riley Club Holland

The Riley RM Club

Riley Club Schweiz

The Riley Motor Club

The Riley Motor Club NSW

The Riley Club of Western Australia