



RILEYBLADET

Nummer 1, 2007

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 29



Foto: Claes Johansson

Konsthistorikerns val

I höstas skrev Bo Legelius en trevlig artikel om Eriks Hambergs Riley i tidningen Klassiker. Dessutom hade fotografen Claes Johansson öga för Rileyns vackra linjer och tog fina bilder. Red kan inte låta bli att visa några av dessa bilder och återge ett par av Legelius kommentarer.

”Per Gustaf Hamberg var docent i konsthistoria och inte alls särskilt bilintresserad. Han tog med viss möda körkort sent i 30-årsåldern. När han 1950 stod i begrepp att gifta sig erbjöd sig hans mor att finansiera ett bilköp. Valet av bil fick han göra själv och det gjorde han från rent estetiska utgångspunkter. I Kindwalls bilsalonger vid Kungsträdgården stod en högerstyrd Riley utställd och dess linjer tilltalade konsthistorikern. Kanske såg han Rileyn som ett funktionellt konstverk där idé och form hade fått ett självklart samband.

Per Gustaf Hamberg beställde en grön Riley 1½ litre och beredde sig på några månaders väntan. Efter en tid fick han beskedet att det inte skulle gå att få fram den beställda bilen. I stället kunde han få en svart 2½ litre mot ett tillägg av 1500 kr. Det var ett ganska bra erbjudande eftersom den större modellen enligt prislistan var 2 200 kr dyrare, men 1500 kr var mycket pengar 1950. Alltför mycket sade modern, som tyckte att den mindre modellen var tillräckligt dyr. Sonen lyckades dock själv få fram tilläggssumman och den nya bilen levererades i augusti 1950.

Den eleganta svarta bilen väckte uppmärksamhet i uppsalastadsdelen Käbo där den av omgivningen kallades Svarta pilen. Dess engelska karaktär hade uppenbarligen en stark påverkan på sin ägare som för sina bilturer sydde upp en sportkostym i tweed.

Per Gustav Hamberg blev 1959 professor i konsthistoria vid universitetet i Göteborg och övervägde därför att byta till en ny Riley. Den gamla togs ut på en högtidlig avskedstur med familjen. Den lokale återförsäljaren fick sedan demonstrera den nyaste modellen, en Riley 4/68. Denna tilltalade inte alls professorn. Man kan anta att han som konstkännare intuitivt avslöjade den som en förfälskning. Det var ju en Austin A55 som förklätt till Riley genom badge engineering. Det fick bli en Volvo Amazon i stället. Mycket passande i Göteborg. Vad som däremot inte passade var det inbytespris Bil & Truck bjöd för den fina Rileyn, 700 kr. Man beslöt därför behålla Rileyn...”

Text och bilder tagna ur tidningen Klassiker nr 9/10, december 2006

60 D 5976



Nyinköpt bil sommaren 1951. Stolt far visar upp bilen för familj och vänner. Foto från Mörkö i Stockholms skärgård.



Från sommarstället på Resarö i Stockholms skärgård 1952. Harry, sonen Roland i basker och Rolands kusin Goggi.



På väg till fjällen. Bilen står utanför Sörlins bokhandel i Rättvik. Ca 1951.

Presenterar här bilderna jag fick låna av Roland Falkenbäck, son till Harry Falkenbäck. Harry ägde min bil mellan 5/7 1951 och 30/3 1953. Rolands främsta minne av bilen var att den var kall att sitta i!

Harry använde bilen flitigt bl a resor till

Tyskland, England och svenska fjällen. Harry tyckte mycket om bilen, men var besviken på elsystemet. Han bytte till en Jowett Javelin (mindre problem?). Harry var en flitig rallyåkare, mest på SAAB. Var polare med hela eliten på den tiden. Harry körde även Riley 4/68. Han gick bort 2005. Hans hustru körde ofta bilen.

60 D 5976

Första registrering 12/5 1950 i Eskilstuna som U 9885. Almond green med grön klädsel. Förste ägare 20/5 1950 Kungsörs Träindustri AB. Övertogs 28/9 1950 av Erik Söderberg, Stockholm och tilldelades registreringsnummer A 27388. 5/7 1951 överförd på Karl Harry Falkenbäck, därefter registrerad på AB Ejnar Jidell 30/3 1953. Näste ägare blev Lennart Eleman 8/5 1953 som 3/5 1958 sålde bilen till Gunnar Eklund. 30/11 1958 överfördes bilen till reservregistret och övergår 26/7 1960 i Erik Perssons ägo. Han drabbades 21/9 av en flygande inspektion och får bilen belagd med körförbud. 29/4 1963 säljs bilen till Bengt Johansson och Dick Lundberg i Göteborg, som 4/5 1963 placerar bilen i en hyrd lada på Hisingen för 30 kr/mån. 27/1 1964 utannonserad och köpt av Ingvar Persson. Garagerad i Frillesås 1964-76. Renovering inledd i Varberg 1976 och avslutad 1997.

Hon bor idag i Helsingborg. Jag lovade naturligtvis att vi skulle ses i vår och prata Riley. Det finns säkert mycket trevligt att berätta fortsättningsvis om bilen och dess persongalleri.

Ingvar Persson

Rileytur till Åland

Efter den mycket trevliga avslutningen på en lyckad helg i Norrtälje styrde Monika och jag Rileyn norrut. Från Svanberga är det ju inte långt till Grisslehamn därifrån går det ju båt till Åland. Då vi hade några extra dagar ledigt beslöt vi oss för en minisemester och att låta Rileyn komma utomlands igen.

Det varma försommarvädret slog om på ett märkligt sätt när vi var några hundra meter från Grisslehamn. De kalla vindarna från havet var påtagliga och temperaturen sjönk säker 5-10 grader. Syre- nerna som hade stått i full blom på fast- landet var knappt i knopp här.

Efter en natt på ett litet pensionat tog vi färjan till Eckerö och efter lite bilande hit och dit på de utmärkta vägarna tog vi in på hotell Rusell där vi hade beställt ett "paket" med trerättersmiddag på kvällen.

Vidare över Jomala till Mariehamn och kort stopp där för proviantering och titt på segelfartyget Pommern.

Med att vara van vid att väcka viss uppmärksamhet med en gammal bil tog ålänningarna ingen notis alls om bilen. Inget som störde men kändes lite märkligt. Vidare mot sydväst över öarna Lemland och Lumparland som har broförbindelser. Sedan tog vi färjan över till Föglö och Degerby där vi hittade ett mycket trevligt pensionat, Enigheten,



som var ett f.d. tingshus. Här stannade vi två nätter och där höjdpunkten för hela resan var fiskrestaurangen Seagram med en fantastisk buffé. Även ett dopp i det iskalla vattnet hanns med innan vi for hemåt igen.

Hemresan till Västerås kördes i ett streck via Eckerö, Grisslehamn, Hallstavik och Uppsala.

Vägen mellan Hallstavik och Uppsala var smal och verkade ganska gammal men var märklig då mycket långa sträckor var helt spikrak och inte sammanband några byar eller samhällen utan skar rakt igenom landskapet som en modern väg. Väl hemma kunde vi se tillbaka på några trevliga dagar med den gamla Rileyn som hade skött sig utmärkt.

Ronald Pfändtner

Konsthistorikerns val, forts.



Foto: Claes Johansson

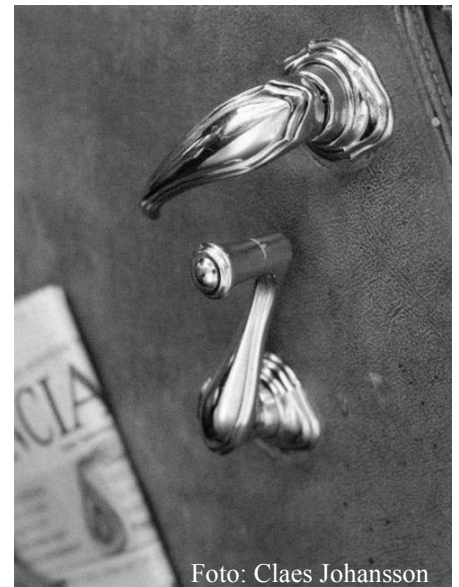
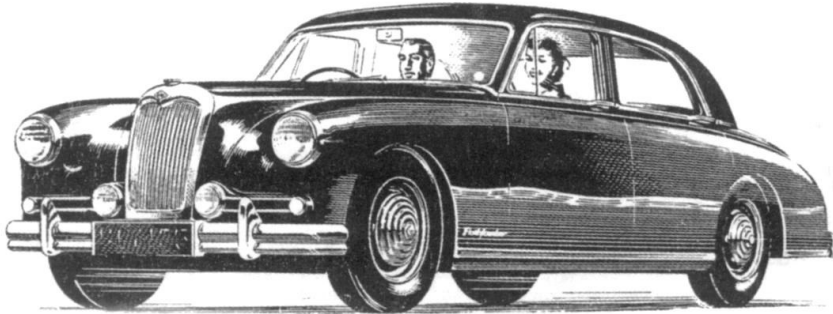


Foto: Claes Johansson

På spaning efter Pathfinders (5)

Förra artikeln avslutades med ett konstaterande att spaningarna hittills varit framgångsrika med sju funna Pathfinders – funna i så måtto att registreringshandlingar och ägarhistorik kunnat identifieras för ytterligare sju Pathfinders, förutom de tidigare kända två bilarna i klubben. Tre Malmösålda Pathfinders gäckade då spaningarna.

Trots ganska intensiva spaningar fortsätter de tre Malmösålda Pathfinders att gäcka mina spaningar. Min sagesman Ivan Persson sålde själv dessa bilar, varav en dessutom till en flygarvän. Jag skall i korthet redogöra för vilka spaningsinsatser jag hittills utfört.



En Riley Pathfinder sålde Ivan till sin gode vän Sven Sjögren, då verkställande direktör för Nordström & Sjögrens färgfabrik Nordsjö i Malmö. Ivan och Sven var goda vänner och båda medlemmar av Malmö Aeroklubb, som hade sina plan och hangar på Bulltofta Flygfält i Malmö. Sven Sjögren sålde sitt företag på 1980-talet, och flyttade med sin hustru Rut och barnen till Lugano i Schweiz. Jag fick kontakt med Rut, en förtjusande dam med klart minne, och hade flera långa samtal med henne om Malmö på 1950-talet. Hon berättade att maken Sven, som gick ur tiden våren 2005, varit mycket road av fina bilar. Under 1950-talet hade han ägt ca 100 olika fordon, varav en Mercedes Måsvingecoupé kanske var den mest attraktiva. Men någon Pathfinder kom Rut inte ihåg, när jag skickat henne bilder på en. Hon lovade att gå igenom familjens fotoalbum, och även en anteckningsbok om familjens bilar, som Sven lämnat efter sig.

Detta ägnade man ett antal timmar åt under påsken förra året. Jag blev senare uppringd av sonen Jan Sjögren, som

med beklagan konstaterade att man inte funnit några spår av en Pathfinder. Ivan Persson tror att Sven Sjögren möjligen hade Pathfinder bara en kortare tid. 100 fordon på ett decennium blir ju 10 per år, så den teorin kan ju stämma. Men vart tog den vägen?

En annan Riley Pathfinder sålde Ivan Persson till konsul Arne Pålsson, VD för Pähls Choklad. Även denne förmögne Malmöbo tyckte om exklusiva bilar, och var t ex tidig ägare till Porsche-bilar. Jag har intervjuat ett 10-tal medlemmar av familjen Pålsson, idag mest känd som ägare till Pågens Bageri, men ingen kan erinra sig något om Arnes bilar. Arne gifte sig med en amerikansk kvin-

na, som varit engagerad på Malmö Stadsteater som koreograf och regissör, fick två söner, samt flyttade till USA. Något fotoalbum med bilbilder har jag inte lyckats finna, trots envetna spaningar.

Det enda jag vet om Arne Pålssons Pathfinder är att den bör ha varit röd. Jan Sjögren, sonen till Sven Sjögren berättade att han såg den i Höllviken mellan Malmö och Falsterbo i mitten av 1950-talet. Arne Pålsson hade en sommarfastighet i Ljunghusen, alldeles intill, så det bör ha varit hans Pathfinder som Jan hade beundrat som tonåring. Men vart tog den vägen?

En tredje Riley Pathfinder sålde Ivan Persson till Kockums varv, där den gick ett tag som direktionsvagn. Jag har varit i kontakt med Bertil Blomstergren, teknisk direktör för Kockum och numera vital pensionär. Han kunde inte erinra sig en Pathfinder, men har lovat mig att intervjua gamla kollegor. Henning Wendel, Förenade Bils dåvarande verkstadschef kommer väl ihåg att man hade några direktionsvagnar, som man utförde

service på, men kontakterna hade han endast med chaufförerna, inte med de direktörer som blev körda i dessa bekväma och eleganta fordon. Kockums Pathfinder – vart tog den vägen?

Sidospår

Min främsta källa vid spaningarna har de böcker med registreringsnummer per län, som Polisens idrottsförening gav ut på 1950-talet. Vilka andra, idag försvunna bilmärken, var vanliga under 1950-talet?

Gerald Palmer, som ritade Riley Pathfinder, var även pappa till Jowett Javelin, som hade Sverige som en av sina främsta exportmarknader. Åtskilliga Jowett javelin fanns fortfarande i trafik i Sverige mitten av 1950-talet. Tillverkningen upphörde vid årsskiftet 1953-1954 efter drygt 23 000 fordon varav närmare 2 000 såldes i Sverige. En annan Nuffield-bil som var mycket populär var Wolseley, även den ritad av Gerald Palmer. Wolseley 4/44,

MG Magnette ZA och ZB och Riley Pathfinder har samma formspråk från Palmers penna.

Singer, Hillman och Humber från Rootes-koncernen, och till och med Allard fanns i trafik i Skåne – visserligen bara enstaka exemplar av denna legendariska tävlingsvagn, konstruerad av Sidney Allard, men dock. Andra fina men nu försvunna engelska fordon var Lanchester och Sunbeam Talbot.

Min egen första bil var en Jaguar Mark V, och just denna Jaguarmodell var relativt vanlig i Skåne, liksom den efterföljande Mark VI. Mark VI hade aldrig Jaguar som modellbeteckning, enligt uppgift av hänsyn till Bentley, vars model Mark VI Jaguar tagit stora intryck av.

Finns några Pathfinder kvar?

De flesta av de Pathfinders jag funnit har blivit skrotanmälda, med ett par exemplar är värda en särskild efterforskning, eftersom de formellt bara blivit avställda i beredskapsregistret, och således kan ha blivit stående i ett garage någonstans. En av Göteborgsbilarna är särskilt intressant, en Pathfinder som slutade sina registrerade dagar i Örebro likaså. Spaningarna efter dessa fortsätter.

Inslag i ABC-Nytt

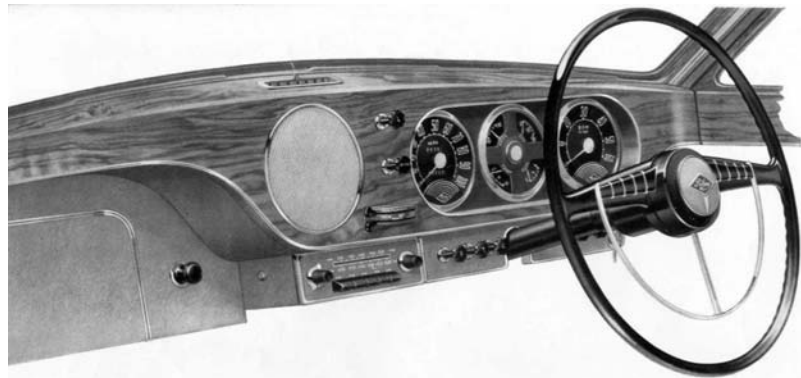
Ett inslag i TV-programmet ABC-Nytt härförleden åstadkom viss aktivitet i Pathfinder-kretsar. Själv blev jag uppringd av både Jan Ströman och Erik Hamberg, som sett en Pathfinderliknande skrotbil dyka upp i TV-rutan i ett inslag om grannar som klagade på en granne för att han förvarade skrotbilar på sin tomt i Huddinge. Genom tillmötesgående från TV-producenten fick jag flera bilder, och med hjälp av Erik Hamberg kunde jag konstatera att det rörde sig om efterföljaren till Pathfinder, Riley 2,6. Man känner igen skillnaden bl a på att 2,6 har en rak kylarlinje, och ögonlock på skärmarna. Flera klubbmedlemmar var och undersökte bilen, men den var i alltför dåligt skick för att kunna räddas.

Spaningarna fortsätter

Jag fortsätter mina envisa spaningar efter Malmö-Pathfinders, samt spåret om Pathfinders i Dalarna. Det senare spåret har en lätt doft av Riley 2,6 över sig, men bör definitivt utredas inna det kan avskrivas.

Själv kastar jag lystna blickar på en mörkgrön, vacker Pathfinder med original soltak, som eventuellt kan bli till salu. Dessutom bjuder jag på en Riley 4/72, den sista modellen med Rileymärke, och aldrig importerad till Sverige.

Christer Ahlin



VINDRUTETORKARNA HAR TVÅ HASTIGHETER och sveper över en ovaligt stor yta på den odelade, välvda vindrutan. Såsen blir därigenom perfekt även i regnvaldar. Torkarna går automatiskt tillbaka till ursprungsläget när de stängs av.



AUTOMATISKA BACKLAMPOR är en annan Pathfinder-fines. Backlampen är sammanbyggd med stopp- och baklamps till en tilltalande enhet. Backlampen tänds när backväxeln läggs i.



KARTLÄSNINGSLAMPA I HANDBOKFACKET ger det lätt att finna rätta vägen i mörkret utan att ljuset genererar föraren. Handbokslocket faller nedåt och förbiter i vägvisare lade varigenom den bildar en smärre hylla.



BAKGRUTAN ÄR EXTRA STOR vilket gör det lätt att backa. Föraren har ypperlig sikt bakåt när han kör. Färfångskälet för bennin är dolt under ett lock.

Den tidlöst sköna bron, nedan, identifierar red. som Sydney Harbour Bridge (spänn 503 m) ritad av den brittiska ingenjörsfirman Mott, Hay & Anderson. Sydney Harbour Bridge började byggas 1923 och invigdes 1932.

Tyne Bridge i Newcastle (spänn 162 m), invigd 1928, byggdes efter samma ritningar. Arkitekterna inspirerades av Hell Gate Bridge i New York (spänn 351m), invigd 1916 och ritad av Gustav Lindenthal. Hell Gate är en del av East River som av de holländska kolonialisterna kallades "Hellegat" - det vackra sundet.

...vad allt man får lära sig av att surfa på nätet!

Ny, modern – men tidlöst skön

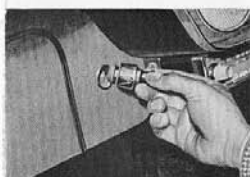
Den nya Riley Pathfinder är ny från den främre stötfångaren till den bakre.

Trots alla de många nya finesserna och trots det moderna utseendet har vagnen i grund bibehållit sin särpräglade stil, sitt individuella utseende. Den bygger på halvsekelgammal erfarenhet av biltillverkning. Den är tekniskt fulländad alltifrån den avancerade toppventilmotorn på 102 hk till den nya fjäderingen som gör att vagnen ligger klisrad på vägen utan att man behövt göra några eftergifter när det gäller åkkomforten.

Stig in i en Riley Pathfinder! Ni kommer genast att uppskatta den förfining, som utmärker inredningen. Instrumentbrådan är vackert och praktiskt utformad. De sobra, lätt avläsbara instrumenten är centralt placerade i en infattning av polerat ädelträ.

Riley Pathfinder är en snabb vagn. Accelerationen är ypperlig — toppfarten ligger vid 160 km/tim. Vägegenskaper och växling för tanken till en sportvagn. Den lilla korta sportväxelspaken ligger väl i handen och gör hanterandet av den fyrväxlade drömväxellådan till ett nöje.

Den helt nya ramen bidrar verksamt till de suveräna vägegenskaperna. Bakhjulsfjäderingen har spiralfjäder, dubbla bakaxelsteg, krängningshämmare och hydrauliska stötdämpare, medan framfjäderingen är av torsionstyp. Tillsammans med den direktverkande styrningen är detta konstruktionsdetaljer som gör att Riley Pathfinders vägegenskaper betraktas som föredömliga.



ELEKTRISK CIGARETTEÄNDARE saknas naturligtvis inte på den välsutrustade instrumentbrådan. Tändaren kontrolleras termostatisk och är alltså "idiotsäker".



PATHFINDER

Min sista "Special" - del 2

Att få in en 16/4 motor i ett utrymme avsett för en 14/6 är inte så lätt. 16-motorn är högre, bredare och nästan lika lång som en sexa och har dessutom anorlunda motorfästen. Nuffieldväxellådan är även den längre än en "pre-selecta" eller "silent third". Dessutom måste motor och växellåda placeras långt fram för att ge ordentligt utrymme. Resultatet blir att även om man placerar motorn en bra bit in på babordsidan om mittlinjen så kommer det att bli en eller två bulor i motorhuven, och det blir mycket trångt under huven med knapp plats för tillbehör. När vi ändå snackar plats så verkar det som om MPH och Imp-ägare inte behöver något bagageutrymme eftersom det finns absolut ingen plats för något. Stuvningsutrymmet bakom stolarna upptas av suffletten och bakom den kommer tanken. Vad som gäller är en sammanpressad bag under passagerarens ben!

Jag skriver dessa rader i februari 2004 och projektet är långt ifrån färdigt, men jag har kommit till ett stadium där det är möjligt att se hur det kommer att ta sig ut visuellt och jag lämnar det åt läsarna, att med hjälp av dessa foton, bedöma om jag har lyckats eller ej. Jag måste säga att det här projektet roar mig väldigt mycket, eftersom jag för första gången i mitt liv bygger en "Special" utan att ha någon som helst tidspress och med mer eller mindre en komplett uppsättning av det mekaniska utan att slakta ett gammalt saloon-origial.

Ett litet dilemma som återstår att lösa är vad man ska kalla bilen. Det är ingen MPH eftersom den inte har tillverkats av Rileyfabriken utan av mig. Dessutom har den fel motor och växellåda. Jag antar att jag kan kalla den "16 HP MPH Special" vilket i stort sett beskriver vad det handlar om. Jag kan i vilket fall som helst inte kalla den en "9/16 Special" eftersom den inte har ett nine-chassi. Någon som har bättre förslag? Vad en sådan bil ska kallas blir inte mindre intressant nu när jag hör att andra håller på med liknande projekt.

Min MPH Special togs till en karossmakare i februari 2004 för att få gjort aluminiumpanelerna och jag fick tillbaka den i september 2004. Jag passade då på att fotografera den innan karossen togs av för lackering och endast några timmar senare var bilen åter ett bart chassi

som gör att det är lätt att komma åt och jobba med diverse detaljer som behövde modifieras.

Karosserimakare Brian Martin hade gjort ett fantastiskt jobb med att ta fram MPH:ns vackra linjer vilket också berodde på att det stod en äkta MPH i ett garage i samma kvarter som hans verkstad i South Stoke. Vid Coventryrallyt stack jag in huvudet under Robin Camerons MPH för att kolla några detaljer bara för att finna Brian Martin tittande från andra sidan. Båda för att försäkra sig om att mitt projekt blir korrekt.

Tre välkomna överraskningar: Först att Brian och jag lyckats undvika utbuktningar i huven för att få plats med 16 HP motorn även om det blev väldigt trångt på sina ställen. SU förgasarnas vakuumklockor touchar faktiskt huven och grenröret måste isoleras mot sidopanelen så att inte lacken börjar krylla sig. För det andra sticker inte bakhjulen ut mer än

man kan förvänta sig trots att jag använt en bredspårig bakxel. Och för det tredje så verkar de fyra extra tummen i sittbrunnen snarast ha förbättrat bilens utseendet jämfört med en äkta MPH samtidigt som de gett mig en bekväm körställning. Allt mycket tillfredställande!

Jag hoppas få tillbaka karossen från lackeraren innan jul 2004 och jag räknar med att jag ska kunna göra en första provkörning någon gång under våren 2005. Inredning och sufflett får anstå till dess att jag sparat ihop lite eftersom kassakistan är så gott som tom.

Om inga katastrofer inträffar kommer bilen att vara med på Coventrymötet 2005... och jag också med ett självbelåtet smajl från öra till öra.

Chris Pack





Inbjudan och kallelse till Svenska Rileyregistrets sommarräff och årsmöte 1-3 juni 2007.

Välkomna till föreningens jubileums-
träff och årsmöte. I år fyller klubben 30
år och det tänkte vi fira i hjärtat av
Bergslagen.

Samling på Wirsbo Herrgård i Virsbo
fredagen den 1 juni kl. 16:00. Virsbo
ligger ca 4 mil norr om Västerås efter
väg 66 mot Fagersta. Årsmötet kom-
mer att hållas kl. 17:00 på fredagen.

På programmet står bl.a. besök på
världsarvet Engelsbergs Bruk, guidad
visning av den unika Oljeön, världens
äldsta bevarade oljeraffinaderi, soaré
med levande musik, tipspromenad,
besök i Ebba Brahes lusthus i Bock-
hammar och mycket annat.

Vi kommer att ha hela Wirsbo Herr-
gård för oss själva och kostnaden är
från 1850:- till 2250:- per person bero-
ende på standard på rummet. I priset
ingår två övernattningar, två frukostar
samt två stycken trerättersmiddagar.

Vi tror att ingen kommer att bli besvi-
ken då detta boende blir något utöver
det vanliga.

Var vänlig och boka så fort som möj-
ligt till:

Wirsbo Herrgård
730 61 Virsbo
Tel nr. 0223-496 96, 070-723 53 13
E-post: [anni-
ka.tangring@wirsboherrgard.se](mailto:anni-ka.tangring@wirsboherrgard.se)
Hemsida: www.wirsboherrgard.se

OBS! Ange eventuell specialkost.

Anmälan till:
Monika och Ronald Pfändtner
Visthusgatan 113
724 81 Västerås
Tel. nr 021-35 78 17
E-post: ronald.pfandtner@mimer.nu

Varmt välkomna önskar

Monika och Ronald

Program för Svenska Rileyregistrets sommarräff 1-3 juni 2007

Fredag

- 16:00 Samling på Wirsbo Herrgård
med kaffe och kaka.
Möjlighet att gå tipspromenad i
herrgårdsparken.
- 17:30 Årsmöte på herrgården.
- 19.30 Middag åtföljt av samkväm.

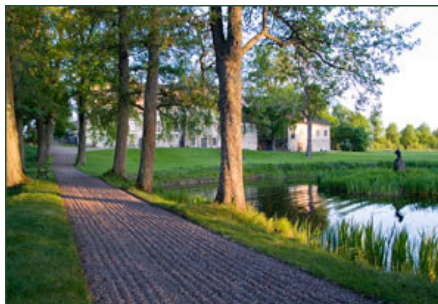
Lördag

- 08:30 Frukost.
- 09:30 Gemensam avfärd till Ängels-
berg.
- 10:00 Guidad visning av Engelsbergs
Bruk.
- 11:15 Kaffe på Englarö.
- 12:00 Guidad visning av Oljeön.
- 13:30 Lunch på Odensnäs.
- 15:00 Återfärd till Virsbo.
Möjlighet att gå tipspromenad i
herrgårdsparken.
- 18:00 Musikoaré.
- 19:30 Middag med prisutdelning.

Söndag

- 08:30 Frukost och utcheckning.
- 10:00 Avfärd till Bockhammar. Kort
stopp vid Trummelsberg.
- 11:30 Besök i Ebba Brahes lusthus
Bockhammar.
Avslutning.

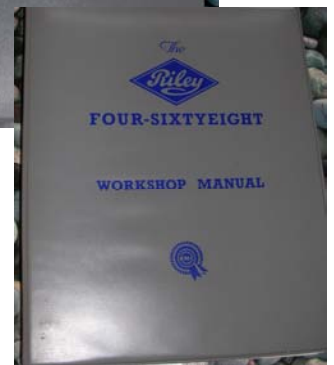
Programmet är preliminärt.



Säljes

Riley Pathfinder 1955, chassi nr MAE
33/1154. Bilen kommer ifrån Halland
och har reg nr H 15737. Nedmonterad.
Renovering har påbörjats. Ramen
blästrad och målad. Karossen lagad.
Bromsar vidgjorda. Väckellåda defekt.
Säljes till högstbjudande.
Nils Erik Kristensson
040-46 63 45, 070-699 24 48

Jag har fått tag på två workshop manu-
als i mycket fint skick till Riley 4/Sixty
Eight och Riley Two-Point-Six. Finns
det någon medlem som har behov av en
sådan? Håkan Lundgren
0431-43 14 05.



Baksidan på The Bulletin nr 204

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda December 2006

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Articles

My introduction to RMs (Frank Chislett)

NEC Classic Motor Show 2006

The Adventures of Jerry Parker, mobile investigator (historier om en detektiv som jagar bovar i sin Riley 2½, utgivna av Nuffieldgruppen). Episod 1: The case of the Rushton diamonds. Episode 2: The missing racing car. Episode 3: Benson takes the bait.

From the Internet, a synopsis of recent messages taken from the Riley RM Club on-line community forum.

The 30th Pennine Weekend (30 RM deltog)

"Calling all arms" en bok om den brittiska bilindustrins omvandling till krigsindustri. Skrivna av mannen som sänkte takhöjden på RM modellen, Sir Miles Thomas. Riley Homecoming Tour. Organiserat av John Riley. En veckas rally mellan Los Angeles och San Francisco. From a bench front seat (om Pathfinders).

Cars for Sale

RMC 1950, stunning, everything renewed or refurbished, £26500

RMF 53, good condition, £6500

RMA 48, in rare original shape, £11798 (Holland)

RME 54, unrestored in good original cond., £3250

Riley Monaco 32, reluctant sale, £10250

RMB 50, excellent opportunity for a person with time to work it over again, £1000

RMA 52, dismantled, for restoration or spares, £600

R. Memoranda Jan/Feb 2007

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Articles

From the Internet, a synopsis of recent messages taken from the Riley RM Club on-line community forum.

Technical Topics: Electrified temperature gauge, front jacking points

The Healey Boat

Riley Homecoming Tour (USA)

RM total wreck in German accident (många bilder)

Pathfinder Pages (From a bench front seat)

Forthcoming Events

The Scottish Riley Enthusiasts national Weekend, Inverary, Argyll, May 25-27, 2007

75th Anniversary Celebration of a Riley Victory in the 1932 RAC International Tourist Trophy Race, Ards Circuit, Belfast, 20 August, 2007

7th Riley RM Club Weekend in Bardon, Somerset, May 11-13, 2007



Cars for sale

RMC 1950, stunning, everything renewed or refurbished, £26500

RMF 53, excellent, sale due to moving house, £7000

RMA 51, needs complete renovation, £500

RMA 51, very original car, £6500

RME 52, good all round condition, £6000

Riley Monaco 32, reluctant sale, £10250



The Riley Record 6/2006

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: David Pipes

Articles

Blue Diamonds at the N.E.C.

California dreamin' (The Riley Homecoming Tour)

Pathfinder Paras

Autovia - one of the forgotten makes

Klausen Rennen Memorial (17 Riley entries)

A mystery solved? (Riley Nine at Shelsley Walsh 1929)

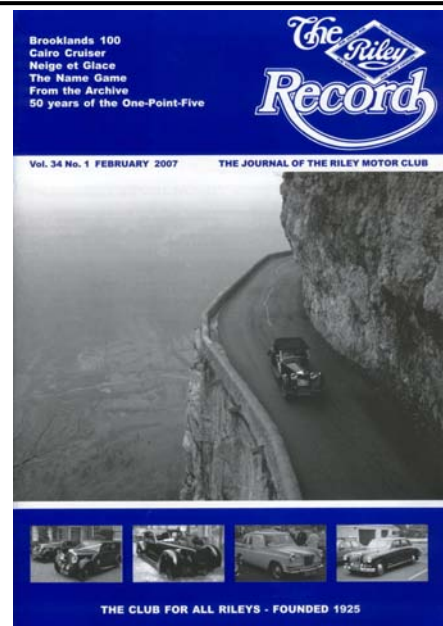
Forthcoming events

Riley Motor Club 2007 National Rally, Hoar Park, Ansley, Nuneaton, Warks., 7-8 July

The 2007 National Rattle of Rileys, Naracoorte, South Australia, 5-9 april

The Scottish Riley Enthusiasts National Weekend 25-27 May, Inverary, Argyll

Riley RM Club National Rally 13-15 July, Brecon, Powys



Cars for sale

1.5 1962, non-runner, £300

Elf Mk3 1969, solid but scruffy, £1600

The Riley Record 1/2007

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: David Pipes

Articles

Brooklands 100 Years

New Riley Motor Club badge

Cairo cruiser (RM project with Jeep Cherokee steering wheel and column, Chrysler brakes, Chevrolet NPR truck seats, Daewoo Matiz headlamps, Honda Civic front bumper lights, BMW exhaust, SUV chrome wheels, Universal gauges, Mercedes doors, Alfa Romeo hinges, Fiat petrol tank, BMW interior lights, Antos motorcycle fog lights, Mazda side mirrors... and many other things) Nieve et Glace 2006 (two Riley entries)

Pathfinder paras

Little known Rileys (prototype 4-seater Brooklands and Gamecock prototype)

The Cloud Nine Classics Yearbook

1957-2007 Fifty years of the One-Point-Five

Riley Motor Club Merchandise (slipsar. Nålar, muggar, böcker)

Cars for sale

Elf 1968, beautiful condition, £2650

Monaco 1932 Plus Ultra, £ excellent condition, £8500

Original Riley neon sign i good working order, £300-400

Chairman's Diary (Having had radial tyres fitted the Riley I wonder about the speedo accuracy...)

Riley Motor Club - October 2006

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Peter Hocking

Articles

Varför ritar Monica Schultz en Riley?

WA's Dropheads, past and present

Petrol life and Riley

Presentation of Riley-Club Switzerland

Riley Motor Club - November 2006

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Articles

How do you rate your Riley?

WA's Roadsters, past and present

Response to the Drophead Coupé article

Presentation of Svenska Rileyregistret

Rainwater vs glycol and all that

Riley Motor Club - December 2006

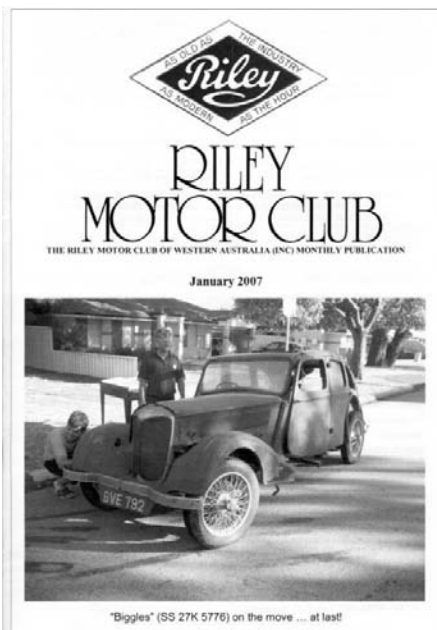
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Peter Hocking

Articles

A forty year old club - is there hope?
 Why I bought a Riley
 My other Rileys. (modellbilar)
 Oily bits under the bonnet.

Cars for sale

RMF, very reluctant sale, A\$ 20000
 RMH 56, A\$ 3000

**Riley Motor Club - Jan 2007**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Peter Hocking

Articles

Riley Falcon 1½ litre (ur Sports Car World, mars 1960)
 Riley 12/4's in Western Australia (12 bilar presenteras)

Cars for sale

RMA 51, requires paint and carpeting, A\$6000
 RMA 51, good condition, A\$7500
 RMA 49, ombyggd till cabriolet, A\$23000
 RMA 51, excellent condition, A\$10000

Riley Motor Club - Feb 2007

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Peter Hocking

Articles

The RMCWA 40th Anniversary Run (26 nov 2006)
 Another toy car collection
 More refined Riley (ur Australian Motor Manual 1954)
 Western Australian RME's (presentation av 16 vagnar)
 Valentines Day (Fish and Chip Night)

Cars for sale

RMB 51, requires paint and carpeting, A\$6000
 RMA 47, restored 1993, A\$8500

Sold

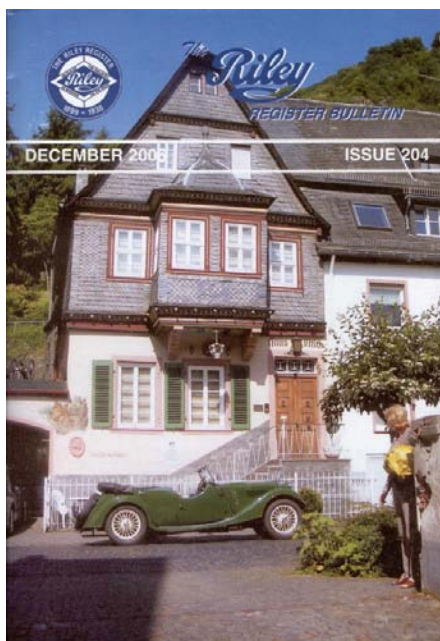
Replica Riley Sports (ex 1936 12/4 Falcon) sold to Japan
 A\$120000

The Riley Register Bulletin No. 204

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: Dr. David G. Styles

Articles

Another alternator conversion
 A testing time for cable brakes



A small Brooklands
 Is it a Deauville?
 Rileys in Scotland in the 1930s
 For the love of Rileys
 The restoration of TT Sprite AVC 19
 Overhauling 12/4 Front axle & steering
 A Riley from India

**The Riley Register Bulletin No. 205**

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: Dr. David G. Styles

Articles

A very special Lynx (straight eight from two "9" blocks)
 The Brothers Riley
 Odd pics
 My Riley restoration
 The other Eudel Sprite
 Hector Dobb's racing Rileys
 Know your Autovac (An Autovac is the next best thing to gravity feed...)
 Riley 22TT surviving cars list

Ny medlem

286 Lasse Sletmo
 Kornbodsgatan 65
 724 81 Västerås
 Tel. 021-80 38 75

Köpes

Till RMA: följar, navkapslar, ratt och framrutor. Lasse Sletmo. 021-80 38 75
lasse.sletmo@home.se

Klubbens hemsida har nu basinformation på engelska. Tack Holger!
www.rileyregistret.org

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida

www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg
 Walleriusvägen 9
 752 36 UPPSALA
 Tel. 018-12 82 83

e-post: erik.hamberg@globalnet.net

Kassör

Torsten Grönvall
 Kartvägen 2
 175 46 JÄRFÄLLA
 Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
 Blåmesvägen 12
 260 83 VEJBYSTRAND
 Tel. 0431-45 22 22
 Mobil. 070-958 50 19

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson
 e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
 Medlemskap kostar 125 kr för år 2007.
 Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

**Cirkulation:***Medlemmar*

The Riley Register
 Riley Club Holland
 The Riley RM Club
 Riley Club Schweiz
 The Riley Motor Club
 The Riley Club of Western Australia