



RILEYBLADET

Nummer 1, 2013

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 35



Løvfaldstur med Dansk Veteranbil Klub

Siden jeg købte Imp'en i august 2012 har jeg kun kørt en enkelt tur med Dansk Veteranbil klub i den - det var til vores Løvfaldstur i oktober.

Her er et par billeder fra den lejlighed. Som du kan se er der et par andre førkrigs Riley's med. Det er Svend Algrens Kestrel 14/6 1935, som du havde

med i et tidligere nummer og Claude Teisen Simony's Kestrel 12/4 1935 (ex Algren - ex Ingemar Olsson) - et ægte "Barnfind".

Karsten Wikkelsø

Elyseiska fältens aveny

Avenue des Champs-Élysées är en gata i 8:e arrondissementet i Paris. Den sträcker sig från Place de la Concorde till Place Charles de Gaulle, där Triumfbågen står. Gatan är nästan två kilometer lång.

Avenue des Champs-Élysées är franska för "Elyseiska fältens aveny". Elyseiska fälten, paradiset, är i den grekisk-romerska mytologin den eviga vårens land, en plats dit goda människor kommer när de dör. Att "komma till de Elyseiska fälten" är en eufemism för att dö. Här finner vi en Riley...

Den lustiga lilla cabrioleten i förgrunden är en Rovin D4, en fransk bil (2 cyl., 462 cc, häckmotor) som tillverkades i 1.203 exemplar mellan 1950-53.

Red.

Rättighetsskyddad bild

Till vänner och gynnare af Rileybladet !

Vördsamt bedja vi få uppmärksamheten fästad på nedanstående goda råd till fromma både för Rileybladet och dess läsare: Glöm ej att till oss skriva korta eller långa, men skyndsamma meddelanden om hvad som händer och sker i bygderna !

Vi mottaga med tacksamhet allt, pröfva allt, samt använda allt, såsom t. ex. meddelanden eller referat om:

Sammankomster af Rileyägare
Visitationer, inspektioner o d
Notiser rörande handel med Rileys
och delar till dessa
Renoveringsarbeten
Iakttagelser och naturfenomen med
afseende på Rileyägande
Marknader; det gäller pris och hvad
annars å dem hänt
Skildringar av resor i Riley
Rileyfynd i ensliga ladugårdar
Råd om lefverantörer
Om tekniska problem, märkliga eller
alldagliga, om qvacksalveri och om
vidskepelse med afseende på Riley
Offentligt yttrande eller allmänt gäng-
se åsikter i frågor af intresse för Riley-
ägare

Detta endast nämnt exempelvis. Mycket annat av värdt att meddela finnes, hvilket vi öfverlemnade åt meddelarens omdöme och urskiljning.

För öfrigt är hvarje tilldragelse, som å en ort väcker uppmärksamhet, värd att meddela Rileybladet. Man bör ej tro att en sak är för ringa och obetydliga; vi vill gerna blifva språkrör äfven för de små intressena.

Vi tycka lika bra om långa som korta meddelanden, der så många sakuppgifter som möjligt lemnas.

Vi rekommendera oss i våra blifvande brefskrifvares välvilja, i hopp om att pålitliga och raske korrespondenter skola skriva flitigt och tala om en mängd intressanta saker.

Och en sak till: var inte generad, om formen icke skulle vara så korrekt; den saken sköta vi om.

Uppskjut inte till i morgon att skriva om hvad som sker idag ! Skrif genast så att nyheterna komma oss alla till gagn !

Red.
(fritt efter appell i Landskrona-Postens första nummer 10 december 1896)

SVENSKA RILEYREGISTRET

*Sommarträff och årsmöte i Linköping
den 31 maj – 2 juni 2013*

Program:

Fredag 31/5

- 17.00 Ankomst till Vandrarhemmet Freja
Möjlighet att besöka det närbelägna Vreta kloster
- 19.00 Grillkväll vid vandrarhemmet

Lördag 1/6

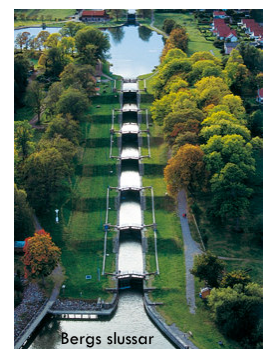
- Avfärd till Gamla Linköping
- 10.00 Ankomst till Gamla Linköping
- 12.00 Gemensam lunch
- 13.15 Avfärd till Flygvapenmuseum i Malmslätt
- 13.30 Ankomst till Flygvapenmuseum
- 16.00 Avfärd från Flygvapenmuseum
- 16.30 Ankomst till vandrarhemmet
- 18.00 Årsmöte
- 19.00 Gemensam middag i vandrarhemmet

Söndag 2/6

- 9.00 Avfärd från vandrarhemmet
- 9.30 Kaga kyrka besöks
- 10.15 Avfärd till Ljungs slott
- 11.00 Ankomst till Ljungs slott; bokad visning 1 timme
- 12.15 Avfärd till Berg
- 13.00 Lunch vid Bergs slussar (ev. Kanalkrogen)
- 14.30 Mötet avslutas

Var och en bokar själv logi på vandrarhemmet Freja så snart som möjligt, tel. 013 – 39 50 20 eller boka@freja.eu. Uppge "Svenska Rileyregistret" vid bokningen! Är det fullbokat så finns det andra vandrarhem i närheten. Vill du inte bo på vandrarhem så finns det ett flertal hotell i Linköping.

Anmälan om deltagande i mötet görs till Ronald Pfändtner, tel. 021 - 35 78 17, eller per e-post: ronald.pf@hotmail.com. Detta måste göras senast 15 maj så att vi skall kunna beräkna antalet deltagare och boka visningar, måltider etc. Smärre ändringar i programmet kan förekomma.



SVENSKA RILEYREGISTRET

Sensommarträff i Sigtuna lördagen den 31 augusti 2013

Preliminärt program:

- Ankomst till Skånelaholms slott SO om Märsta
- 11.00 Visning av Skånelaholms slott
- 12.00 Avfärd till Sigtuna
- 12.30 Ankomst till Sigtuna; lunch
- 13.30 Rundvandring i Sigtuna
- 15.30 Mötet avslutas

Kontaktpersoner: Erik Hamberg, 018 – 12 82 83 och Ronald Pfändtner, 021 – 35 78 17.



Trädgårdsmästare Nordströms Riley (40 S 17833)

Staffan Nordström fick syn på sin pappas Riley i Rileybladet på nätet och har skickat in bilder ur fotoalbumet. Staffan skriver: "Det blev en provkörning till Kungsbacka. Demobilen var vinröd. Min far, trädgårdsmästare Arne Nordström i Mölndal, köpte en ny 1½ liters Riley i juli 1950 som fick reg O 25016. Första resan gick till Stockholm och det tog tid. Den fick inte köras fortare än 50 km/t. Min uppgift blev hålla bilen ren. Den tvättades i tid och otid. Taket skulle tvättas med nagelborste, vaxas och pole-

ras. Bilen behövde mycket service. Det läckte vatten från förvärmningsrören genom motorn. Påfyllning av nytt vatten gjorde att det blev rost i motorblock och kylare. När jag blev äldre kunde jag göra mer avancerade reparationer. Det slutade med att jag blev bilreparatör till yrket. 1962 gar min far bort bilen till en bekant."

Senare ägare var Winston Håkansson, Olle och Per Gotthard och idag Katarina Gotthard Rogeman.



Pappas 1½ liters Riley



Familjen vid nya bilen



Ny bil - röda plåtar!



Utanför Gyllene Uttern vid Gränna

En Riley i Japan

David Pipes som är redaktör för The Riley Record fick för några år sedan ett ovanligt bidrag från en man vid namn David Day som skrev:

Min far, Geoffrey Day, blev kort efter andra världskriget stationerad i Japan hos Brittiska Samväldets occupationsstyrkor.

1949 köpte han en Riley 2½ litre Drophead hos Nuffield-agenten i Hongkong och skeppade den till Japan. Detta var troligtvis den enda Rileyn som importerades dit och jag växte upp med bilen till jag var ca tio år då den sorgligt nog byttes ut mot ett modernare fordon.

Jag minns att min far berättade om hur han och min mor fick byta suffletten två gånger pga allt regnandet och det fuktiga klimatet fick kaross-stommen att börja ruttna och även delar av den fick bytas ut. Far berättade också att en torsionsstav gick av och ny del fick beställas från Hongkong.

Många år efter att far sålde bilen kunde man se den i Hiroshima där han arbetade i nästan 40 år. Jag känner inte till om bilen fortfarande existerar.



Fotona av bilen med nedfälld sufflett togs under inspelningen av en film i Hiroshima på 50-talet. Min far sitter vid ratten.

David Day

Tveksamt om jag skulle flytta till Hiroshima strax efter atombomben...

Red.



Riley i Sverige på 30- och 40-talet

I Rileybladet 1/2008 presenterades för första gången en svensksåld förkrigsriley, en 1933 års Stelvio som köptes ny av ingenjör Hugo Aspegren i Helsingborg. Andre och siste ägaren var också från Skåne och bilen skrotades i Malmö.

I Rileybladet 4/2010 kom så den andra svensksålda förkrigsrileyen, en 1933 års 9hp som tillbringade åren 1947-54 i Skåne innan den skrotades i Ängelholm. Se sidan 7.

Bilhistoriker Jan Ströman har hittat totalt åtta svensksålda förkrigsrileys. Här är två av dessa. Fler i nästa nummer.

Riley Stelvio 14/6 II

Chassi nr 14 S 482

320309 Reg A 3292
 320309 Ingenjör Ragnar Wilhelm Magnus Nyström, Linnégatan 58, Stockholm
 340307 AB Motorami, Kungsgatan 5, Stockholm
 340823 Teknolog Gunnar A:son Geggen, Norr Mälarstrand 74, Sth
 350714 Reg M 13156
 350710 Förenade Bil AB, Malmö
 350821 Reg O 11048
 350821 Köpman Malte Pontus Blohm, Sten Stureg. 7, Göteborg
 360314 Köpman Johan Osvald Almfelt, Östra Hamng. 8, Göteborg
 370224 AB Motorverken, S. Hamng. 65, Göteborg
 370906 Köpman Erik Robert Mattsson, Sten Stureg. 8, Göteborg
 371230 Gad Andersson, Odinsg. 18, Göteborg
 371230 Bilen nedskrotad och avförd ur registret

Red har inte mycket att berätta om denna bil mer än att den hade fem ägare och en livslängd på 5 år och 9 mån!

Riley Stelvio 14/6 II, 1932

Chassi nr 14 S 583

320902 Reg P 4396, Älvsborgs län
 320902 Direktör Carl Sixten Eiserman, Borås.
 360504 Reg A 11987, Stockholm län
 360503 AB Begagnade Bilar, Solnav. 19, Stockholm
 360509 Konstnär Frans Michael Kempe, Strandv., Sthlm

360409 Reg R 3505, Skaraborgs län
 360409 Köpman Oscar Lefvander, Skara
 391107 Avförd. Beredskapsregistret
 461114 Återreg. försedd med Volvo motor B4B nr 8
 461114 Ingenjör Bruno Nilsson, Skövde
 470427 Reg O 14232
 470417 Ingenjör Bruno Nilsson, AB Volvo, Göteborg
 480527 Köpman Sven Anders Martin Lignell, Ranängsgatan 14, Göteborg
 481026 Reg P 16349
 481026 Lantbr Paul Andersson, Eggvena, Remmenedal
 481123 Avregistrerad

Om denna bil finns en del att notera. Den köptes ny av Carl Eiserman, mannen som grundade textilkoncernen Eiser och var koncernchef 1913-1935. Red ringde upp hans son Carl-Otto Eiserman som idag är 85 år. Carl-Otto hade ett svagt minne av bilen som kördes av hans mamma. Pappa körde amerikanska bilar, bl.a. en Buick cabriolet med Nordbergkaross. Carl-Otto mindes att han blev åksjuk i pappas bil men inte i mammas.

Näste ägare blev Frans Michael Kempe (1911-1978) som var äldste son till verkställande direktören för Mo och Domsjö AB, Carl Kempe och hans hustru Helfrid, född Hammarberg.



*Domsjö fabriker från Kempekullen
 Frans Michael Kempe, 1942*

Flyttade på inrådan av vännen Nils Dar del till München 1931 och till Paris 1933. Vid hemkomsten från Paris 1934 debuterade Kempe som 23 åring på Galleri Moderne tillsammans med bröderna Leander-Engström. Som 25 åring köpte Kempe en 3½ år gammal Riley Stelvio och registrerade den på pappans Stockholmsadress, Strandvägen 63.

En herr Lefvander ägde bilen till någon gång under kriget då ny ägare blev en ingenjör Bruno Nilsson på Volvo i Skövde. Denne man lyfte ur Rileysexan och satte i den helt nyutvecklade Volvo-motorn B4B som skulle komma i PV 444. På registreringskortet står B4B nr 8. Red tar kontakt med Volvo Industri-museum i Skövde för att höra vad "nr 8" kunde ha för speciellt intresse, men det korta svaret var en besvikelse: "detta var ett rent privat initiativ och hade inget med företaget att göra". Red hade hoppats att man kunde bekräfta att ingenjör Nilsson varit med om att utveckla motorn och sedan fått köpa en av B4B prototyperna och satt i sin Riley Stelvio. Och det är väl inte omöjligt att så också var fallet. När ingenjör Bruno Nilsson flyttade till Volvo i Göteborg använde han firmans adress på registreringen. Denna lilla detalj gjorde att red misstänkte att den gamla Rileyen hade en uppgift att fylla som testfordon. Nilsson sålde bilen till en köpman Lignell som hade den ett halvår varefter den såldes till lantbrukare Andersson i Eggvena.

Kanske står den, sedan den 23 november 1948, kvar i lantbrukare Anderssons lada i Eggvena ...

Klubbens möten genom åren

1980	Duckarps säteri, 27-28 juni	1992	Skokloster, 13 juni	2004	Österbybruk, 12-13 juni
	Uggarp, 23 aug	1993	Nyköping, 3-4 juli		Tullgarn, 21 aug
1981	Bergslagstur, 28-29 maj	1994	Eskilstuna, 14-15 maj	2005	Öland, 10-12 juni
	Uggarp, 27 juni	1995	Borås, 10-11 juni		Köping, 1 okt
	Silver Hill, Klippan, 29 aug	1996	Mariefred, 1-2 juni	2006	Norttälje, 10-11 juni
	Gårdarna runt sjön, 13 sept	1997	Linköping, 8-9 maj		Malmköping, 26 aug
1982	Vingåker, 28 maj	1998	Uppsala, 6-7 juni	2007	Wirsbo, 1-3 juni
	Ring Knutstorp, 25 juli		Köping, 10 okt		Forsvik, 1 sept
	Anten, 29 aug	1999	Arvika, 12 juni	2008	Åtvidaberg, 6-8 juni
1983	Baldersnäs, 13 aug		Stora Mellösa, 11 sept		Härkeberga/Örsundsbro, 13 sept
1984	Herrevadskloster, 19 aug	2000	Varberg, 17-18 juni	2009	Sala, 29-31 maj
1985	Vingåker, 15 juni		Västerås, 9 sept		Stora Sundby, 19 sept
1986	Nässjö, 15 juni	2001	Södertälje, 12-13 maj	2010	Båstad/Mölle, 11-12 juni
1987	Nyköping/Nynäs slott, 27-28 juni		Sparreholm, 26 aug		Pålsboda, 28 aug
1988	Örebro, 18-19 juni	2002	Sundborn, 15-16 juni	2011	Falun, 28-29 maj
1989	Skövde/Hjo, 3-4 juni		Vadstena/Omberg, 14-15 sept		Enköping, 10 sept
1990	Vimmerby, 16 juni	2003	Nora, 14-15 juni	2012	Falköping, 1-3 juni
1991	Västerås, 15-16 juni		Göteborg/Billdal, 20-21 sept		Strängnäs, 1 sept

Nuffield Rileys våren 1939 till sommaren 1940

1935 var sista året Riley Coventry Ltd gick med vinst. 1936 år siffror presenterades inte förrän sommaren 1937 och visade på en kraftig förlust. I februari 1938 utsåg Lloyds Bank en konkursförvaltare, Sir William Peat. Företaget fick fortsätta att bygga bilar med de delar som fanns i lager. Victor Riley diskuterade situationen med vännen William Morris och i september 1938 köper William Morris företaget för £143.000 ur egen ficka och säljer det sedan vidare till sitt eget företag Morris Motors Ltd för £1, eller möjligen £100. William Morris behåller Victor Riley som vd i vad som nu heter Riley (Coventry) Successors Ltd.

Och med denna introduktion (som skulle kunna göras flera sidor lång) kommer vi till det som red egentligen ville presentera, nämligen Rileymodellerna som tillverkades under perioden våren 1939 till sommaren 1940.

På Earl's Court Motor Show i oktober 1938, saknas alla de gamla Rileymodellerna och i stället visas exempel på vad kunderna kunde förvänta sig av Riley under nya ägarskapet. En 1½ litre (12 HP) saloon och en 2½ litre (16 HP) saloon och drophead baserade på modifierade Victor och Adelphi chassin. Beslut om dessa hade troligen tagits redan innan Morris övertagande, men modellerna hade onekligen något morrisaktigt över sig. Produktionen kom igång tidigt 1939 och varade fram till juli 1940 då brittiska regeringen satte stopp för all biltillverkning pga kriget.

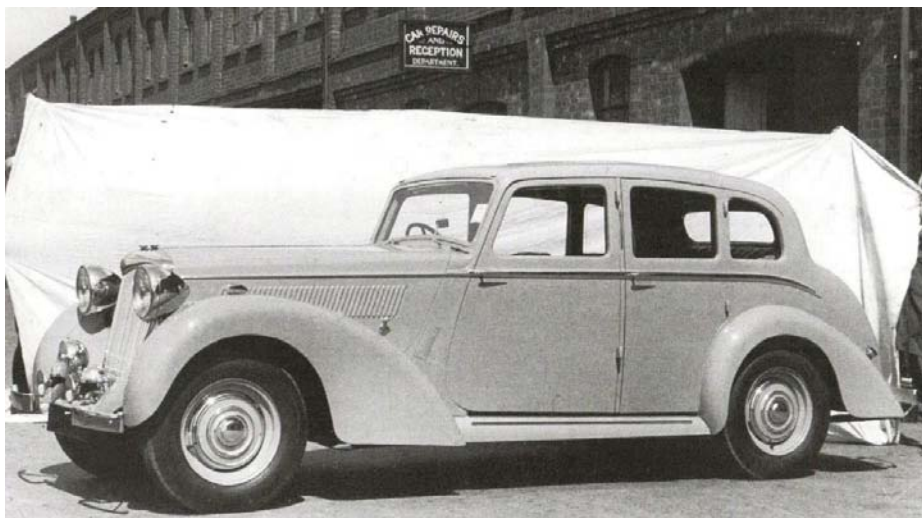
Det finns inga exakta uppgifter om hur många som byggdes eftersom all dokumentation gick upp i rök vid Battle of Britain bombningarna i november 1940 och april 1941. John Price Williams anger i sin bok att ca 750 st. 12HP och 115 st. 16 HP tillverkades under första halvåret 1939. John Joiner skriver i The Riley Record att han gissar att totalt 500-600 bilar tillverkades av vilka 100 var dropheads.

Det fanns sex modeller för 1939-40 plus en (Kestrel) som återintroducerades i juli 1939 på kundernas enträgna begäran:

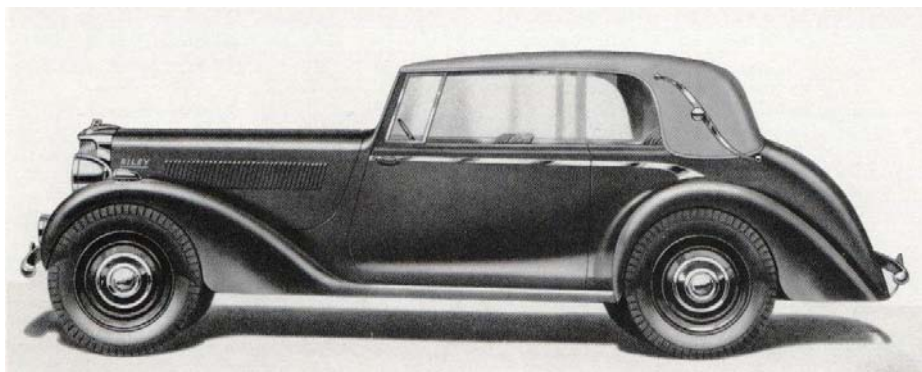
- Twelve Saloon, £310
- Twelve Sprite* Saloon, £335
- Twelve Drophead, £335
- Twelve Drophead Sprite* Tourer, £360
- Sixteen Saloon, £385
- Sixteen Drophead, £410
- Sixteen Kestrel Saloon, £410

* dubbla SU HV3 förgasare

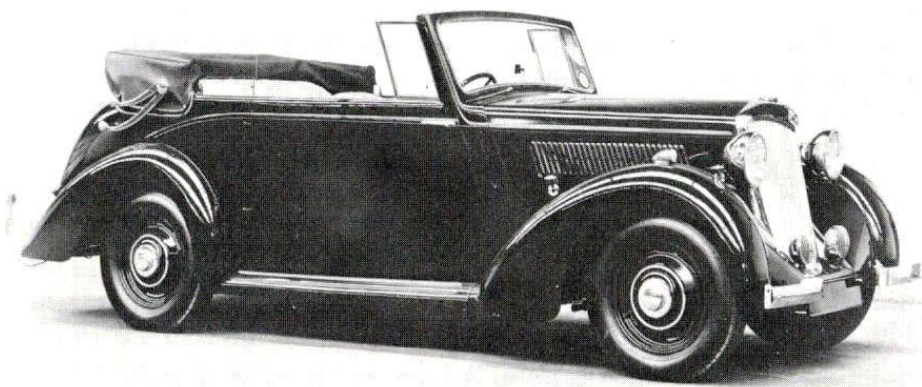
Chassinummer för 1½:an började på 29 (=1939) med S för saloon och D för drophead. Första chassinumret var 8001. På 2½:an började chassinumret på 49 (=1939) och D, S eller K (Kestrel). Första chassinumret för 2½:an var 1501.



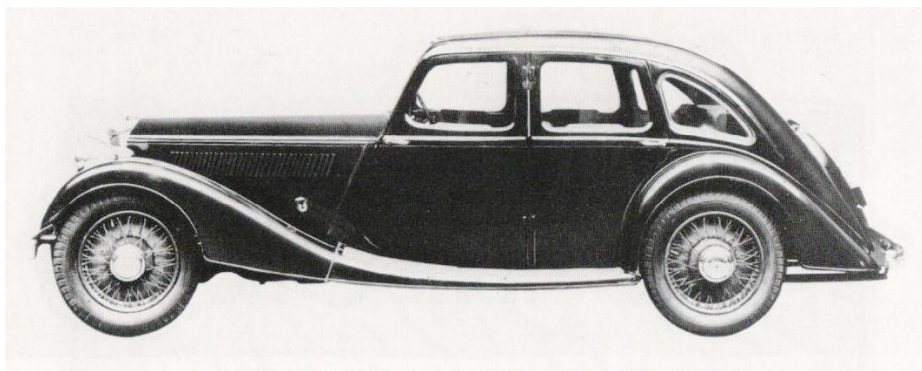
1939 Riley 16 HP Saloon (bild ur Price Williams bok The Legendary RMs)



1939 Riley 16 HP Drophead (bild ur Taylors bok Riley RM-Series)



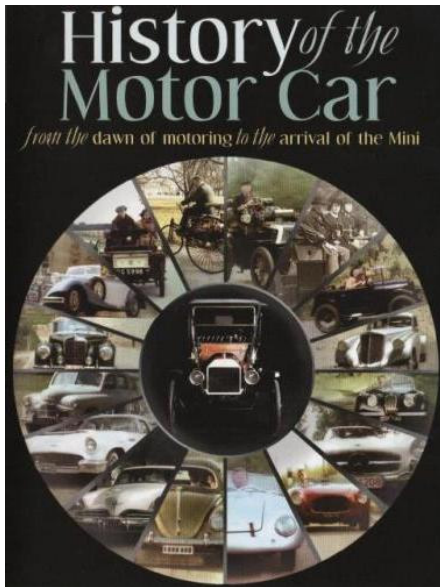
1939 Riley 12 HP Drophead



The re-introduced 1939 Kestrel 16 h.p., now with louvred bonnet sides.

1939 Riley 16 HP Kestrel (bild ur Styles bok As Old as the Industry)

Bilens historia - History of the Motor Car



När red bodde i Singapore på 80-talet visade man på TV en film om bilens historia. "History of the Motor Car" hette den. Dokumentären var gjord 1971 av Bill Mason och finansierades av BP, British Petroleum (koncernen som, om ni minns, enligt dess styrelseordförande Carl-Henrik Svanberg inte glömmet bort "The Little People"). Red har nu köpt filmen som DVD.

Dokumentären är i fem delar, från bilismens födelse till Minins ankomst. Delarna har titlarna:

1. The Dawn of Motoring/
Bilismens födelse
2. The Veterans/Veteranbilarna
3. The Vintage Years/De fina årgångarna
4. The Thirties/Trettioåret
5. Cars, cars and more cars/Bilar, bilar och ännu mera bilar

DVDn presenteras så här: "The History of the Motor Car", Bilens historia, är en fascinerande berättelse, full av passion, innovation, sinnrikhet och hårt arbete. Filmen följer historien från de först bilprototyperna till den banbrytande Minin i slutet av 50-talet. Varje del behandlar



en era, filmad i bilmuseer och ute på vägarna körda av samlare av betydelsefulla bilmärken i hela världen, med passande landskap, byar och städer som bakgrund.

Vi börjar med bilismens födelse på 1800-talet då pionjärer sökte efter sätt att ersätta häst krafter med hästkrafter. Filmen förklarar hur ångdrivna fordon visade vägen för bilar med förbränningsmotor, först drivna av väte och senare med bensin.



Historien går vidare via introduktionen av kända namn som Daimler, Benz, Peugeot, Renault, Rolls Royce och Fiat och jämför utvecklingen på båda sidor av Engelska kanalen såväl som båda sidor av Atlanten. Vi får följa utvecklingen av massproducerade bilar som T-Forden och industrins omdaning efter första världskriget. Biltävlingarna viktiga roll, det fantastiska hantverket hos Bugatti och Alfa Romeo och depressionens förödande konsekvenser när hundratals biltillverkare decimerades till några tusen.



Resan går vidare in i 30-talet när bilindustrin bemötte försäljningstapp med innovationer och sinnrika lösningar som nya motortyper och tillkomsten av den första populära dieselbilen. Sedan får vi ta del av bilindustrins helt nya förutsättningar efter andra världskriget där Storbritannien tog ledningen (eng-elskgjörd



film, reds anm.) och kända märken återhämtade sig, drev utvecklingen framåt och lade grunden till dagens bildesign.



TV serien History of the Motor Car kan avslöja att hastighetskontroller inte är något nytt påfund, att uppror mot polisens trafikövervakning i början av 1900-talet ledde till bildandet av en av Storbritanniens största bilistorganisationer, och vi får veta att den första bilen över 100 km/tim var en elbil.

Bill Mason (1915-2002) var grand old man när det gällde dokumentärfilmer om bilar och motorsport. Hans "History of Motor Sport" för Shell är en klassiker. Andra kända filmer var "The 1949 British Grand Prix" och "The 1953 Mille Miglia".

Masons första egna bil var en tvåsitsig Rover 10 som han tävlade med i The Devon Trial, arrangerad av Junior Car Club. Han fick lovorden "en stark uppvisning" av fackpressen. Senare skaffade han sig en Lea Francis.

Mason arbetade kort som mäklare på Londonbörsen, sedan som bilmekaniker och därefter som kurir för utrikesdepartementet innan han började studera historia vid Cambridge.

Mason var i Frankrike med några kumpaner när kriget bröt ut. De övervägde att ta värvning i den franska armén

RILEYBLADET

framför den engelska för, som de sa, ”vi räknade med att maten skulle vara bättre”.

1943 tog Mason tjänst hos Shell och jobbade i deras filmdetalj som under kriget gjorde filmer på uppdrag av försvarsdepartementet. Där stannade han till 1956. Bland hans prisbelönta filmer återfinns ”The Cornish Engine”, ”How an Aeroplane Flies”, ”Automisation”, ”Air Parade”, ”British Aircraft Review”, ”Le Mans”, ”Mille Miglia”, ”Dutch TT” och ”Grand Prix 1949”.

Mason älskade sin 1930 års Bentley, en bil som ännu ägs av familjen, och vårdas ömt av sonen Nick som spelar trummor i Pink Floyd. Mason tävlade med bilen på de allra första efterkrigstävlingarna på Elstree, Grandsen Lodge, Goodwood, Silverstone m fl banor. Attityden till klassiska bilar var på den tiden en helt annan. De kostade inte i närheten av vad de kostar idag och dess förare betraktades som excentriska, eller rent ut sagt, som fattiglappar.

Från och med 1956 arbetade Mason som freelance filmare främst för Shell och BP. Under de följande 20 åren producerade han serierna ”History of Motor Racing” för Shell och ”History of the Motor Car” för BP.

Under sin tid i Cambridge var han en uttalad antifascist och efter kriget behöll

sitt medlemskort i brittiska kommunistpartiet. Detta orsakade problem för arbetsgivaren Shell eftersom han inte beviljades inresa i Sydafrika. Mason gick ur kommunistpartiet efter Sovjets invasion av Ungern men förblev vänstersympatisör livet ut.



Visserligen fanns det många intressanta bilmärken under 1900-talet men red tycker nog att Mason behandlar märket Riley styvmoderligt. Den två timmar långa serien har ynkliga två inslag om Riley. Och inte nog med det. Speakerkommentarerna gör inte Riley rättvisa. Det första inslaget visar några scener med en Riley från 1908 och Mason säger: ”Mindre bilar, som Riley, är enligt många svaret på billigare bilägande. Men även en enkel bil som denna kostar 225 Guineas (en guinea = ett pund plus en shilling = 21 shilling, reds anm.) vilket motsvarar två årslöner för en skicklig mekaniker. Rileys bakaxelfjädring är utvecklad för komfort snarare än god väghållning.”

Det andra inslaget är en sekvens med en 1934 års Riley Lynx. Här säger Manson: ”Riley är ännu en, förhållandevis billig, bil (han säger inte inexpensive, han säger cheap!, reds anm). Engelsmännen är med rätta stolta över sina små sportbilar som har gott renommé världen över.”



NS 105 är en Riley 12/18 HP Short Wheelbase från 1908. Står idag på Coventry Transport Museum.



JU 4269 är en 1934 års Riley Lynx. Bilen står idag på Coventry Transport Museum.

Om någon av våra medlemmar har lust att se History of the Motor Car så lånar red gärna ut filmen. Obs! Inget svenskt tal, ingen svensk text. Det är engelska som gäller.

Red

En förhållandevis långlivad Riley Nine

1933 Riley Sport 9 HP
4-dörrar, täckt
Chassi nr 6021681
Motor nr 45846

330701 Datum för första registrering.
330701 Lindblads Motor AB, Stockholm
331016 Kapellmästare Robert Jules Christian Plantade, Sven Rinmans gata 3, Stockholm
341119 Reg D 4750
341119 Kapellmästare Robert Jules Christian Plantade, Svengrensg. 10, Eskilstuna
360620 Reg A 4843
360620 Kapellmästare Robert Jules Christian Plantade, Norrbackag. 34, Stockholm
371124 Bergengrens Bilbolag, Kungsgatan 26, Sthlm
371216 Reg B7907
371216 Byggmästare Sven Rudolf Nilsson, Guldregn 2, Stuvsta
380416 Reg A 11213
380416 Timmerman Sven Rudolf Nilsson, Hagtornsvägen 22, Enskede
380514 Bergengrens Bil AB, Kungsgatan 26, Stockholm
381027 Furrir Stig Törnblom, F8, 2 div. Barkarby, Järfälla
390206 Reg U 5455
390206 Instrumentmakare T.O. Sidh, Vegagatan 3 C, Västerås
401005 Avställd (under kriget)
460410 Återregistrerad
460320 Reg besiktigad, Västerås
470124 Reg M 23710
470124 Styrman Bo Banck, Kopparmöllegatan 10 A, Helsingborg

470329 Köpman Rudolf Brahmer, Drottninggatan 141, Helsingborg
500721 Reg L 12994
500721 Smed Oskar Lindberg, Kärrarpsvägen, Kvidinge
520117 Trädgårdsm Bertil Nilsson, Sånna nr 8, Kvidinge
520828 Reg M 47317
520828 Metallarb. Arne Sjöberg, Billesholm
530128 Tengvall & Son, Farhult, Mjöhult, Jonstorp
530717 Mekaniker Johan Nilsson, Wienergatan 24, Helsingborg
540113 Firma Tengvall & Son, Farhult, Mjöhult, Jonstorp
540208 E. Marcusson Beg Bildelar, Ängelholm
540208 Skrotad

Om ni tycker att ni känner igen denna bilhistoria så beror det förmodligen på att bilens liv efter andra världskriget har presenterat i Rileybladet 4/2010. Och förmodligen var det avställningen under kriget och nya registreringskort som gjorde att landsarkivet i Uppsala inte utan ansträngning kunde hitta bilens tidigare registrering. Sådana hinder är tydligen inget för Jan Ströman, bilhistoriker par excellence, som skickade redaktören hela 30-talets ägarlängd. Tack Jan!

En kapellmästare. Kan det vara en slump att även kapellmästare Franz Haidl hade en Riley Nine samtidigt? Uppstår ljuv musik när man kör Riley Nine?

Plantade är ett ovanligt namn. Red googlar. Hittar Charles-Henri Plantade (1764-1839) och hans son Charles Plantade (1787-1870), fransmän, kapellmästare, maître de chapelle, och kompositörer.

Ett dussin ägare under 20 år. Riley Nine hade en bra motor till skillnad från sexorna som inte höll. Dåvarande styrman, senare skeppsredare, Bo Banck var släkt med reds hustru. Trädgårdsmästare Nilssons i Kvidinge änka har sökt i albumen men inte hittat något bilfoto. Och Ängelholm som slutstation... hur många Rileys har inte skrotats i Ängelholm. Många!

Red

Äventyr i Skandinavien och Sydamerika i en Riley Imp

Karsten Wikkelsø som nyligen köpte Riley Imp BYY 909 har skickat över en berättelse skriven av en tidigare ägare, Bill Calthrop. Här kommer första delen av två.

Under en 50-årsperiod har jag ägt 30 bilar. Den bästa var min Riley Imp från 1935 – ett riktigt fullblod. Den beundrades och fotograferades i många länder och gav min hustru och mig många vänner. Dess främsta resa med mig vid raten var den tvärs över Sydamerika, från Atlanten till Stilla Havet. Man har sagt till mig att jag borde skriva ner Impens och mina äventyr tillsammans. Här har ni det.

När kriget 1939-45 tog slut var jag överraskande nog ännu vid liv och dessutom med 500 pund på banken. Jag hade tänkt köpa en motorbåt och hyra ut den till semesterfirare på Norfolk Broads (ett område med farbara floder, kanaler och sjöar i grevskapet Norfolk). Men så fick jag syn på en Imp till salu, genomgången och nylackad. Eftersom jag hade varit mekaniker åt Freddy Dixon och jobbat med hans Riley tävlingsvagnar, så kunde jag inte motstå den.

Första turen gick till Norge, Sverige och Danmark med en kompis. Vi återvände till England med en halv gris fastbunden

mellan huv och stänkskärmar på båda sidor om bilen eftersom det var ont om mat i England på den tiden. Tulltjänstemannen i Harwich hade onda avsikter beträffande denna olagliga import av skinka till Storbritannien men avstod från att skrida till verket efter att ha erbjudits en dansk roquefortost.

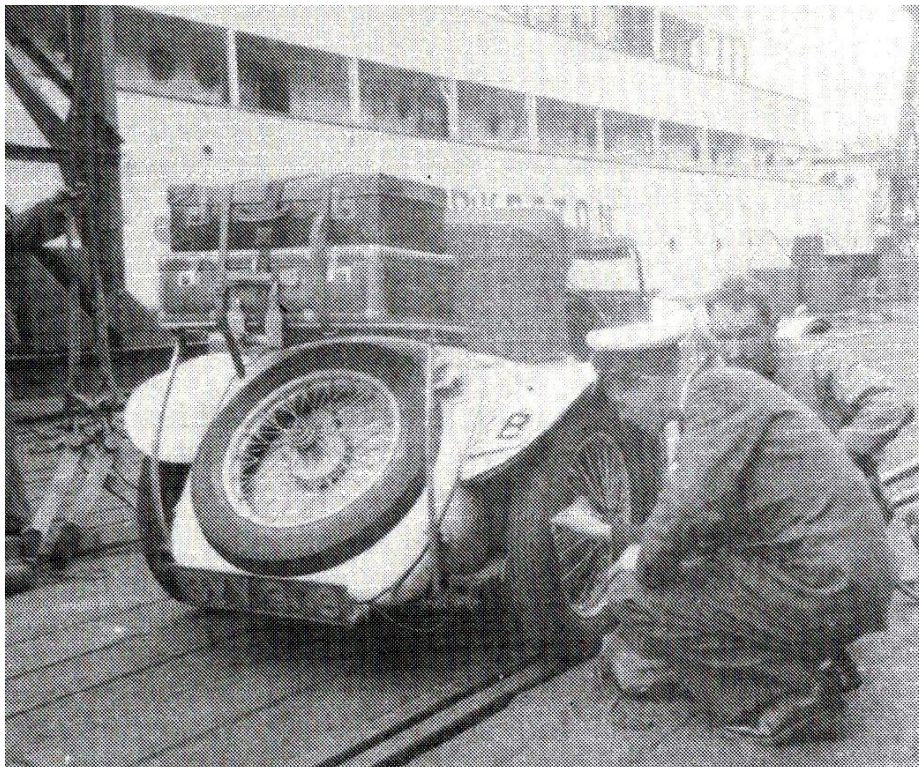
Det blev inget av min Norfolk Broads verksamhet. Jag tog anställning hos nybildade de Havilland Engine Company och påbörjade en karriär som skulle ta mig till 86 länder. Efter korta arbetspass i Mellanöstern och diverse Afrikanska länder blev jag ombedd att resa till Argentina för att hjälpa deras flygvapen med service och underhåll av motorerna i 100 de Havilland Dove plan, 150 Percival Prentice plan och diverse Fiat övningsplan. Jag erbjöd mig att ta jobbet under förutsättning att jag fick ta med min Imp och min fästmö som jag hade övergivit i Sydrhodesia. Sålunda lyftes Impen iland på kajen i Buenos Aires från Royal Mail fartyget Alcantara i december 1948. Det fanns inga bilar av dess like i Argentina. Bilparken bestod mest av förkrigsbilar - Chevrolet, Ford, Dodge och Pontiac. Alla körda med gasen i botten och handen på tutan och alla hade buckliga skärmar.

Det första jag lärde mig var att jag måste montera kofångare på Impen eftersom

alla bilar parkerade kofångare mot kofångare utan att lägga bilen i växel och utan att dra åt handbromsen. För att komma i och ur parkeringsplatsen fick man trycka till bilarna framför och bakom till dess det blev plats nog! Så jag lämnade in bilen till en kofångarspecialist som gjorde ett hyfsat jobb med att hitta ett par som inte helt förstörde bilens utseende.

Det är varmt i Buenos Aires med temperaturer över 30°C och hög luftfuktighet pga närheten till Rio de la Plata. Jag körde bilen dagligen från Buenos Aires till diverse flygbaser för att jobba och såg att temperaturen på kylarvattnet under dagtid var nära kokpunkten. Någon kylfläkt fanns inte i Impen och det fanns knappast plats att montera en. Jag lyckades dock montera en fläkt men den gjorde ingen skillnad så jag tröstade mig med att Freddy Dixons Rileys alltid gick bäst när kylarvattnet var nära kokpunkten. Jag minns faktiskt att jag på Brooklandsbanan blockerade kylarna för att få den effekten. Så jag lät bilen gå varm. Tyvärr fanns det ett annat problem med hettan. När det var som varmast på dagen fick jag sporadiska motorstopp genom att bensinen dunstade av hettan kring den elektriska SU pumpen. Den satt på torpeden precis bakom högra ventilkåpan. Jag hade inte tid att rätta till detta förrän vi var på bröllopsresa och närmade oss Brasilien och det blev för varmt för pumpen att fungera ordentligt. Mer om detta senare.

Att gifta sig i Argentina visade sig vara en smula problematiskt, trots att jag hjälpte landets flygvapen. Diktator Juan Perons regering tillät nämligen inte ogifta kvinnor inresa i landet. Så när min fästmö anlände med ett holländskt fartyg från Sydafrika fick vi hastigt gifta oss på kajen innan de släppt in henne! Vid den här tiden talade ingen av oss spanska så det blev en märklig och lätt komisk vigselceremoni. Det hela gjordes med en slags teckenspråk på två röda minuter. Den borgerlige vigselförrättaren sa till mig på spanska "Señor, älskar du denna mö?" och demonstrerade vad han menade genom att slå armarna om sig själv och göra kyssande ljud. Jag svarade "Si Señor, con mucho gusto." Han vände sig sedan till Peggy och gjorde samma omfamnande och kyssande gester och hon svarade "Si Señor." Sedan tittade han upp i himlen och sa på spanska ungefär



På väg till Skandinavien

RILEYBLADET

”Är det OK Gud? Här nere är det OK. Bueno. Matrimonio completo”. Vi var ett!

Som tur var fanns det en brittisk koloni i Buenos Aires (Anglo-Argentinos) och de tog tag i bröllopet och fick oss gifta på riktigt i en skotsk kyrka. Sedan hade vi en väldigt våt mottagning på deras country club efter vilken vi försökte komma iväg på vår bröllopsresa till Uruguay. Längs båda sidorna på Impen hade man skrivit med läppstift ”Matrimonio Completo” plus diverse lyckönskningar och dekorationer. Motorn baktände förskräckligt och efter att jag rett ut korsade tändkablar och en potatis eller två i avgasröret gjorde jag en rivstart. En bröllopsgäst som låg lutad över bilens bakdel och var i färd med att kyssa bruden befann sig plötsligt i fritt fall. När han landade bröt han ett finger och undrade något förvirrad var vi hade blivit av.

Vi tog färjan över Rio de la Plata till Montevideo och hade en lycklig och lyckad smekmånad. Det var först när vi körde på en ödlig väg längs atlantkusten i riktning mot Brasilien som bensindunstningsproblemet verkligen blev ohållbart och enda sättet att få bilen att gå var genom att köra med nerfälld vindruta och öppen motorhuv och med jämna mellanrum knacka på bensinpumpen med startveven! Helt sanslöst! Därför sökte jag efter en svalare plats för SU bensinpumpen. På Impen fanns en verktygslåda bakom torpeden, ovanför ens fötter. Över denna låda fanns två fack för att förvara tävlingsrutorna (the Brooklands Racing Screens). Jag placerade bensinpumpen löst i verktygslådan, ansluten med bensinbeständig gummislang som jag hade ”till låns” från de Havillands provkörningsbänk, fäste anslutningarna och fortsatte färden. Här förblev bensinpumpen till dess vi återkom till England 1½ år senare.

Mitt jobb tog mig även till en militärbas i Cordoba 700 km nordväst om Buenos Aires. Impen stormade fram över denna sträcka, då och då med häftiga stötar från hål i vägen. Min hustru och jag tillbringade en vecka där uppe. Över veckoslutet beslöt vi oss för att besöka en närbelägen bergskedja, en utstickare från Anderna. Vi for uppför en övergiven grusväg där vi njöt av det färgsprakande panoramat inte minst tack vare de stora glimmerfyndigheterna som glittrade på jordytan. När vi kom runt en väg-



Argentinsk kofångare - engelskt fullblod

krök i ca 50 km/tim var där plötsligt en stor krater i vägen. Jag trampade på bromspedalen så hårt jag kunde och när vi slog ner i hålet vred sig nog chassiet. Bromswiren, som går via trissor till alla fyra hjulen, gick i vilket fall som helst av och min fot slog i golvet. Här var vi, på 1500m höjd och 700 km hemifrån, utan bromsar och inget hopp om att finna en ny bromswire. Vår färd nerför berget blev därför vansklig – i ettans växel och med handbromsen, som var tämligen värdelös. Vid ett tillfälle när jag körde så sakta jag kunde i ettan började motorn koka och jag var rädd för att den skulle skära. Vi stannade och tog en lång paus medan motorn svalnade. Att ta sig ner för berget från 1500 meters höjd med min kära hustru och favoritbil var i sanning en pärs. Till slut nådde vi Cordoba. Där fanns ingen wire att få tag på så vi fick köra 700 km tillbaka till Buenos Aires utan bromsar! Det gjorde att vi for ner i åtskilliga hål i vägen i högre fart än vi annars skulle ha gjort. Ett av mina problem i Argentina var brustna fjädrar. Det skedde så ofta att jag hade ett helt lager av fjäderblad, som jag skaffat på bilskrotar, och blev ganska bra på att skära till, forma och byta ut dem när jag var ute på olika flygbaser.

Efter återkomsten till Buenos Aires hittade jag en firma som importerade stålwire och monterade nya bromswirar. Samma kväll beslöt sig en spårvagn för

att inte ge mig företräde och jag fick göra en nödinsbromsning. Den nya wiren gick genast av. Tack vare en tvärspladd undvek jag katastrofen men så värst förtjust var jag inte. Jag upptäckte att wiren inte var av 100% stål utan ståltrådar flätade runt ett snöre! Som tur var lyckades jag befria det Argentinska Flygvapnet från en hisswire till ett Bristol-fraktpplan och sedan var allt frid och fröjd.

Vi tillbringade ett år i Argentina och under den tiden började argentinarna komma upp sig i motorsport-världen. En kille vid namn Juan Fangio var deras hjälte och han tävlade med stor iver i trimmade och förstärkta amerikanska standardbilar på landets grusvägar och vann allt. Överallt jag kom med Impen samlades skaror av folk tack vare bilens sportiga och vackra linjer. Ofta hälsades jag med utrop som ”Villorisi, Ascari, Fangio, Que fantastico auto – mucho rapido!” Jag blev tom erbjuden 1.000 pund för den av en entusiastisk hombre. Vi var där när det första Argentine Grand Prix efter kriget kördes. Tidigt en morgon fick tävlingsvagnarna öva runt banan som gick längs vanliga gator i Buenos Aires. Polisen lyckades inte hålla tillbaka de ivriga åskådarna vilket resulterade i att den eminente franske föraren Pierre Wimille körde ihjäl sig när han försökte undvika dem. Tragiskt.

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda December 2012**

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Articles

Årsmöte: 1750 medlemmar. 143 nya medlemmar under 2012. 7896 RM vagnar i databasen. Reservdelsförs. £166.000. Produktion av RMemoranda £38.000. Portokostnad för RMemoranda upp £3000 mest pga på höjt utlandsporto. Det kostar klubben mer att skicka tidningen till 358 utlandsmedlemmar än till 1343 medlemmar i Storbritannien! Vinstmarginal på reservdelar 40%. RM Club on-line Forum: RMA distributors/Bolts and nuts/wheel nut torque/uneven running/clutch drop arm setting/torque tube trunnion bearing

Events

25th Scottish National Weekend, 24-26 May, Edzell
 Welsh Weekend 26-27 April, Llanberis
 37th Pennine Weekend 4-6 Oct, Sheffield
 RM Club National Rally 19-21 July, Wincanton Race-course

Cars for sale

The Hamilton Riley 2½ Special, £14000
 RMF 53, professional restoration, £15000
 RME 54, good all round condition, £4000
 RMF 53, required complete restoration, £2400
 RME 53, full restoration is needed, £1650

R. Memoranda Jan/Feb 2013

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

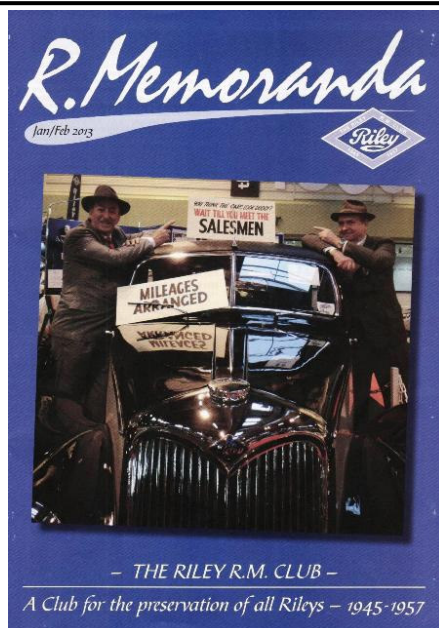
Articles

Harry Croslands scrapyard 1969



Aero coachbuilt RM

NEC Classic Motor Show, 16-18 Nov Birmingham.
 Rileyklubbens monter vinner första pris.



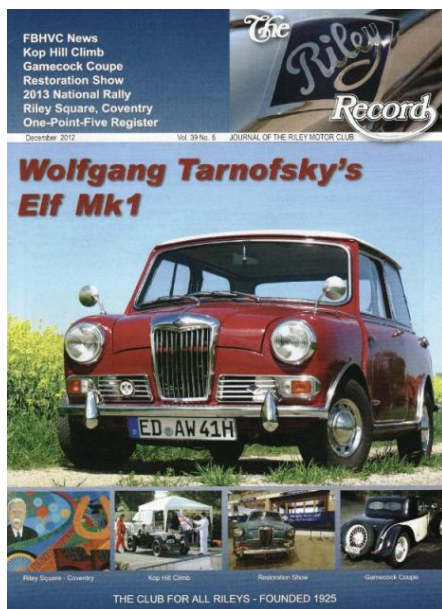
RM Club on-line Forum: locking brakes RME/1½ exhaust manifold hot spot/bakelite knobs/roof replacement/water pipes to heater/exhaust manifold repair
 The World of Rileys (bilder från hela världen)
 A tribute to Bill Lewis (grundare av och eldsjäl i Riley Motor Club of North America, som dog nyligen)

Events

Se ovan +
 Riley Motor Club National Rally 9-11 August, Telford
 AllRiley Clubs Annual Dinner, 8 Feb, Slindon

Cars for sale

RMB 48, probably the best in the country, £16800
 RMD 50, excellent condition, £27000
 RMF 53, professional restoration, £15000
 RME 54, good all round condition, £4000
 RME 53, full restoration is needed, £1650
 RME 54, good runner but needs cosmetics, £4500

**The Riley Record 6/2012**

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Articles

Riley Square, Coventry
 How I came to own a Riley (bilen på omslaget)
 Gamecock Coupé (från ladugårdsfynd till Concoursvinnare)

One-Point-Five Register

	Number built	In Register	Still in existence	On The Road
Pre-production	156	20	6	1
Mk 1	17486	203	100	58
Mk 2	9453	152	82	42
Mk 3	12084	297	139	74
Unknown	-	(22)	2	0
Totals	39179	694	349	175

One-Point-Five racing:

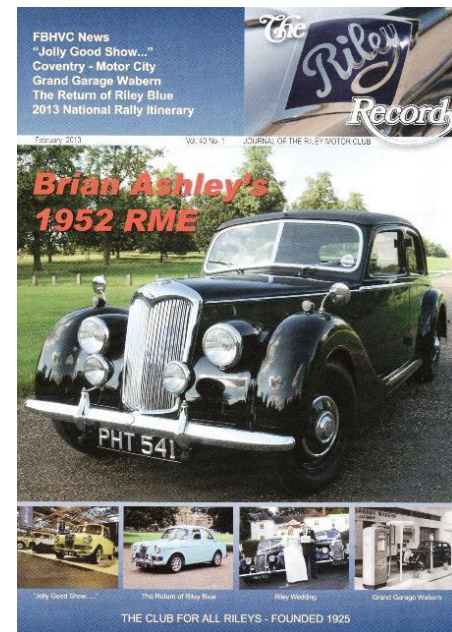
1958 1st in class British saloon car championship
 1958 Monte Carlo Rally & RAC Rallt
 1959 Monte Carlo Rally (with Paddy Hopkirk)
 1959 3rd overall British saloon car championship

Cars for sale

RMF 53, requires complete restoration, £2400
 One-Point-Five 63, Good condition, £2500



Fuktigt i bilen? Se upp så inte valnötspanelen slår rot!

**The Riley Record 1/2013**

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Articles

www.steeringwheelrestoration.com
 Two-Point-Six - new technical advisor Bernie Peal
 NEC 2012 - Jolly good show!
 Brian Ashley's 1952 RME - probably one of the best in the country
 Riley Books
 The Return of Riley Blue (historien om en 1963 års 1.5)
 Four Riley 1.5 at Riley Club of North America meeting

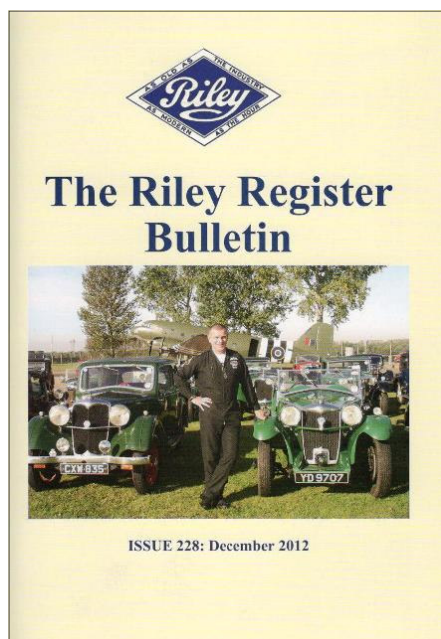
Events

Riley Motor Club National Rally 9-11 Aug, Telford

RILEYBLADET

Cars for sale

1967 Riley Elf, fully restored, £8000
RMA 47, good condition, £4200



The Riley Register Bulletin

ISSUE 228: December 2012

The Riley Register Bulletin December 2012, Issue 228

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
Redaktör: John Glenn

Articles

AVC 21

More thoughts on Pre-War Rileys

22T Kestrels - The Survivors

Scintilla VERTEX Magneto

Engine refitting in a 1932 9 hp Plus Ultra chassis

Oil leaks and rocker boxes (Riley 9)

Further history of Gamecock OD 1857

88 years old and still going strong (1924 4 seater sports)

Alpine Six Gamecocks

Ulster Imp in South Africa

Riley Memories (1929 Nine)



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
January 2013, No 302

EDITOR: Gordon McAllan, Whitelee Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6GP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07739 813933 Email: gordon@kentrellplus.com

Old Pals on Mull

Angus Fenn

Imagine, if you will, two old friends meeting for the first time since last year's 'End of Season' run, during the SRE National Weekend. It's been a long winter and there is much, very much to catch up on. The opportunity to travel together away from Craggan is eagerly agreed and following me they tramp and jolt their way west towards Lochlun and beyond.

The car is a 1967 Ford Head Coupe, renowned for its many garages, no conversation - although eager - has to be conducted at a considerable volume. The topics vary from the winter engine rebuild to future projects. The Woody: the Lynx: the Series One: the white garage floor.

Chairman Gordon Davidson, Oldcath House, Main Street, Glenelg PH2 9QJ
Secretary & Register Representative Mike Carney, Kells Cross, Loughlin Point, Dunblane, Perthshire FK15 8BB
Treasurer/Secretary/ERC Representative John Rogers, 'Strawson', Springburn, Glasgow, Lanarkshire ML12 6LN
Committee Paul Tait (NL), David Robb (Cen), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Gordon Davidson (Chairman), Gary McLaughlin (Editorial), Colin Watt (NL), Ian MacFarlane (Membership Secretary), Vacancy (ERC Chair), Jim Dunbar

Disclaimers: Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No Liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter December 2012, No 302

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
Redaktör: Gordon McAllan

Articles

SRE National Weekend - Old Pals on Mull

Cars for sale

1934/35 Riley Kestrel

Complete, in one piece. Good condition, considering it has been dry-stored since the 1970s. The engine turns over. This Kestrel has a manual gearbox.



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
January 2013, No 303

EDITOR: Gordon McAllan, Whitelee Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6GP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07739 813933 Email: gordon@kentrellplus.com

XXIV RALLYE de MONTE CARLO

Tommy Bryce, Riley RMB Competitor, recalls his Big Adventure

So you're 24 years old, head under the bonnet, working as a mechanic in a Glasgow car dealer's back shop, and your boss comes over and says, "Hey, Tommy - change the oil and check the water on that Riley we took in the other day. And pack your toothbrush - we're having a go at 'The Monte'".

That, or something very like it, is what happened a few weeks before the start of the 1954 Monte Carlo Rally, to the young Tommy Bryce. 79 years later, as the Glasgow Start was re-created for this year's Rallye Monte Carlo-Historique, he looked back.

Chairman Gordon Davidson, Oldcath House, Main Street, Glenelg PH2 9QJ
Secretary & Register Representative Mike Carney, Kells Cross, Loughlin Point, Dunblane, Perthshire FK15 8BB
Treasurer/Secretary/ERC Representative John Rogers, 'Strawson', Springburn, Glasgow, Lanarkshire ML12 6LN
Committee Paul Tait (NL), David Robb (Cen), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Gordon Davidson (Chairman), Gary McLaughlin (Editorial), Colin Watt (NL), Ian MacFarlane (Membership Secretary), Vacancy (ERC Chair), Jim Dunbar

Disclaimers: Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. Reference to firms and services is based on information received. No Liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter January 2013, No 303

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
Redaktör: Gordon McAllan

Articles

XXIVth Monte Carlo Rally 1954

Events

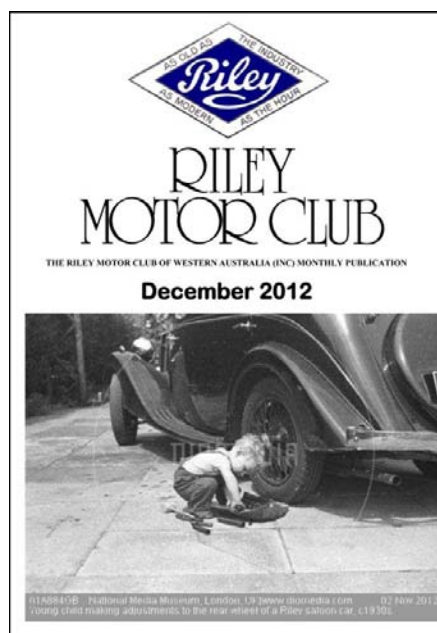
25th SCOTTISH NATIONAL RILEY WEEKEND

24th - 26th May 2013, Edzell, Angus

Cars for sale

1962 MK1 Elf, Grey/White. Fairly solid, but needs full restoration. Original engine. Car is in Dumbarton.

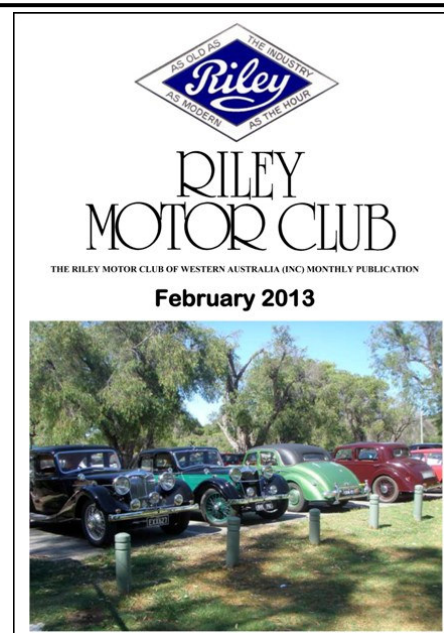
1968 MK3 Elf, Monotone white with black interior. 99% complete and original. Needs restoration. Car is in Aberdeen



RILEY MOTOR CLUB
THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION

December 2012

114088416: National Media Museum, London, 19 www.rileyclub.nl 02 Nov 2012
Young cars making adjustments to the rear wheel of a Riley 4-door car, c.1930s.



RILEY MOTOR CLUB
THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION

February 2013

Riley Motor Club - December 2012 February 2013

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

Articles

Lists of monthly meetings (4 st.) and coming events (9 st.)

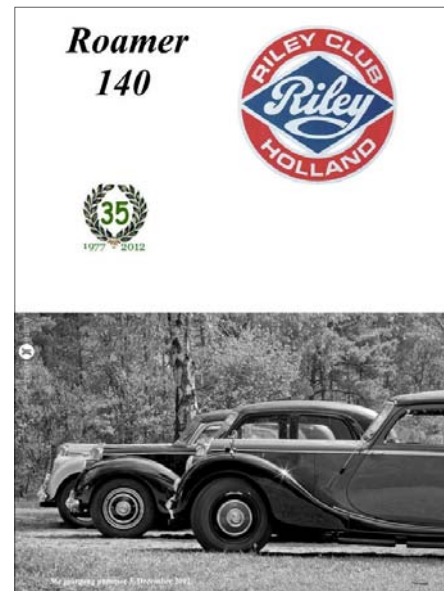
Riley Christmas Party

Pictures from the past year

Cars for sale

RMD 50, very good condition, AS 32.000

RME 54, restored and running perfectly, AS 15000



Roamer 140

RILEY CLUB HOLLAND

35
1977 - 2012

Roamer 140 - December 2012

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

Innehåll

Klubbens 35 års jubileum

Renovering av en RM Riley

På Gång

MHRF:s Nyhetsblad nr 1 2013

Hela bladet kan läsas på www.mhrf.se

Motorhistoriska Dagen firas igen den 6 juni!

Säljes



Riley Lynx 12/4 Sports Tourer -37

Renoverad, Toppskick!

I min ägo i 30 år
Ring/mejla för mer information!
070-6570150
b.h.wikstrom@telia.com

Riley RMA 1952

Chassi nr 42 S 20249

Bilen är behov av renovering. Alla delar finns. Bilen finns i Bjuråker, Hälsingland. Pris: 30 000 kr eller högstbjudande.

Sven Ohlsson 0653-20094

Riley RMB 1949

Chassi nr 59 S 3867

Sten Eriksson bil till salu. Renoverad och körklar. Renoveringsbeskrivning i Rileybladet 1/1996.

Bud till Per Bylund, 070-540 97 89 eller 018-340 450

Riley RMA 1950

Chassi 40 S 18700

Renoveringsobjekt. Bud.

Dennis Ekblom, tel.070-739 76 86

E-post: azrid@spray.se

Riley RMA 1950

Chassi 40 S 18665.

Renoverad och körklar. Bud.

Per Lindson, tel. 013-811 30

E-post: per.karin@bahnhofbredband.se

5 stk Riley knock on egerhjul

17" x 2½" til salg. De 4 er med helt nye dæk. Karsten Wikkelsø

kw@topsoe.dk

Kassören påminner

Om du inte förnyar medlemskapet blir detta det sista Rileybladet du får... och det vore synd. Nytt inbetalningskort bifogas till berörda.

Ändrat datum

MHRFs Evenemangskalender bifogas med detta nr av Rileybladet. Observera att vår klubb ändrade datum för sommarträffen efter deadline för MHRFs evenemangskalender och webbsida, och visar alltså fel datum. Rätt datum är 31 maj-2 juni. Se programmet på sidan 2 i detta blad.



Frukostmeny à la Bonfils

British Spring Meet 2013

1-2 juni 2013, Kinnekulle

British Motor Meet 2013

17-18 augusti 2013, Hjo

britishmotormeet.se

Avd. huvkråkor



Enhörningen är ett mytologiskt väsen, oftast avbildad som en vacker vit häst med ett spiralvridet horn i pannan. Enhörningen avbildades även ofta med både religiösa och symboliska attribut, samt var föremål för en mångfald legender. Enhörningen omtalas redan av antikens lärde ca 400 f. Kr.

Enhörningen har även använts inom heraldiken. Det mest kända exemplet är Storbritanniens statsvapen, som på vänster sida har en sköldhållare i form av en enhörning. Djuret representerar den skotska kungaätten, medan lejonet representerar den engelska. Enhörningen återfinns även i några svenska adelsätters vapen, som Enhörning, Snoilsky, Breitholtz och Dellingshausen.

Ny medlem

305 Lars-Göran Alshamn
Gråskärsgatan 109
421 59 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 070-547 57 63
E-post: lg.alshamn@gmail.com

Riley 4/68 AXZ 540

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Mobiltel. 070-530 62 25

e-post: erikhamberg@telia.com

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Blåmesvägen 12

266 53 VEJBYSTRAND

Tel. 0431-45 22 22

Mobiltel. 070-14 14 551

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 200 kr för år 2013. 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

Scottish Riley Enthusiasts

The Riley Club of Western Australia



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