

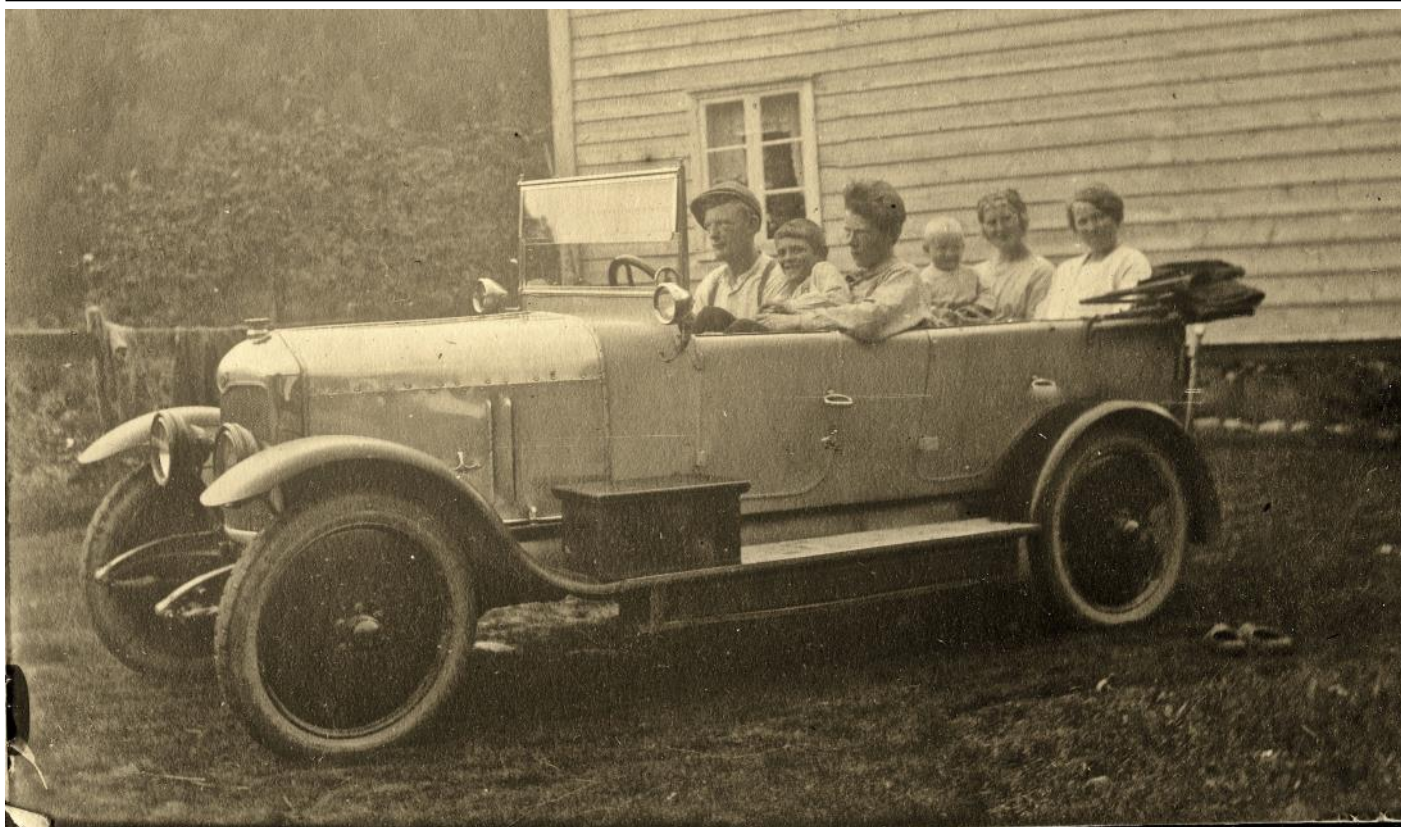


RILEYBLADET

Nummer 1, 2016

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 38



Riley i Norge

The Salutation Hotel i Perth beställer i april 1920 en Riley 11/40 Family Tourer hos Scottish Automobile Company i Edinburgh. Den ska transportera gäster mellan hotellet och järnvägsstationen Perth General. Allt är till belåtenhet. Men i november 1926 anmäler hotellet bilen som stulen.

I januari 1927 befinner sig lastfartyget S/S Triton i Aberdeen och lossar en last av konserverade rökta sardiner av märket Pride of Norway från Stavanger Hermetiske Fabrik. Kapten Amundsen har gått iland för att roa sig. På ett hotell i staden spelas det whist med pengar som insats och kaptenen har tur. Vid kvällens slut har han vunnit stort men en herrarna vid spelbordet kan inte betala. Kapten Amundsen erbjuder en begagnad Riley som betalning för spelskulden. Bilen lastas ombord på Triton och fartyget seglar åter till Stavanger.

I Stavanger Aftenblad den 3 maj, 1927 annonseras en begagnad automobil av märket Riley till salu för 350 kr. Den

köps av Finn Halvorsen, som vaken har körkort eller kan köra bil. Men han har näsa för affärer. Han säljer den vidare till lantbrukare Per Grov i Sandbygd för 450 kr.

Samma dag som Per Grov övertar bilen låter han fotografera sig och sin familj sittande i nyförvärvet utanför gården, Grov gård. Grannen Evin Rude tar bilden med sin Kodak Brownie laddkamera.

Sorry, red kunde inte låta bli. Historien är påhittad. Följande är dock sant.

Ovan ett foto från 20-talets Norge insänt av Terje Bratveit i Sand, 100 km NO om Stavanger. En Riley 11/40 från ca 1920 står på Grov gård i Sandsbygda några km öster om Sand. Där fram sitter Per Grov, Asta Grov och Endre Eide. Där bak Tor Eide Stine Grov och Martha Grov.

Red googlade lite och hittade Ryfylkemuseet i Sand. Skrev till arkivarien Bernd Elmeis som svarade "Nå er vi så

heldige å ha et Sogelag (hembygdsförening) i Suldal med en primusmotor som heter Terje Bråtveit. Han er bilentusiast, ekspert for lokale kulturhistoriske foto og en kjempekar".

En kväll några dagar senare ringer Terje till red. Han äger själv tre bilar av märket Flint, alla från 1924: en Flint E-55 Sport Touring, en 7-sitsig Touring och en Standard Touring. Den 7-sitsiga är under restaurering med Standard Touring som reservdelsbil. Terje hade hittat bilden på Rileyn i ett fotoalbum på en gård i Sand. Terje hade inte mer information men framkastade en hypotes: Engelsmän eller skottar med intresse för att fiska lax har kommit med båt och haft bil med sig. Per Grov har arrangerat laxfisket och har fått ta ett foto av sig och sin familj i fisketuristernas bil eftersom ni bilar i Sand var en mycket ovanlig syn på den tiden.

Medan ni läser detta jagar Terje mer information om, troligtvis, den första Rileyn i Norge.

Välkomna till Sommarträff och års- möte 4-6 juni 2016

Samling med fika på Bastedalens Herrgård lördagen den 4 juni kl. 16:00 där vi också kommer att bo.

Bastedalen ligger ca 2 mil söder om Askersund, väg 50 mot Motala, i naturskönt område.

Gå gärna in på deras hemsida: www.bastedalenherrgard.se

På programmet:

Årsmötesförhandlingar

Besök på Stjärnsunds slott

Småstadsidyllen Askersund med Chokoladerian

Besök i Kinaparken (på egen risk)

M.m.

Boka **snarast** boende. Ett antal rum är förbokade av vår medlem Börje Drakenberg. Pris för två nätter inklusive 2 st. tvårättersmiddagar och 2 st. frukostar: 2 090 kr per person i dubbelrum. Uppge "Rileyklubben" vid bokning.

Bastedalens Herrgård

696 94 Hammar

Tele: 0583-77 02 73

e-post: info@bastedalenherrgard.se

Anmälan till Monika och Ronald Pfändtner. Tel. 076-775 67 08, 070-465 71 19
ronald.pfandtner@mimer.nu senast 14 maj.

Välkomna!

Monika och Ronald



Vandrarhemmet Bastedalens Herrgård



Askersund med stadsprivilegier från 1643



Stjärnsunds slott byggt år 1800 i nyantik stil.

Ordförande

Under vintern brukar jag försöka få igång mina Rileybilar ungefär var fjärde eller sjätte vecka. Men det är inte alltid som min föresats går att förverkliga. Oftast är det för kallt. De långslagiga motorerna är nästan omöjliga att få igång när man har kallgarage och det är under noll, när motorn har 15w/40 eller 15w/50 -olja.

Dropheaden fick gå några kilometer alldeles före jul. Det var innan det kom snö. Sen har den varit runt kvarteret en gång. Saloonen har jag i ett hyrt garage i andra änden av sta'n, så där är tillgängligheten också ett hinder. Men igår (12 mars) bestämde jag mig för att försöka få igång den. Det var dock inte så lätt. Trots ett i det närmaste nytt batteri och extra förgasarsnapsningar dröjde det länge innan den ville gå.

Problemet verkar vara att all ström inte kommer fram ordentligt till startmotorn. Tydligt är det dålig kontakt någonstans, vilket gör att startmotorn inte vill arbeta ordentligt. Det blir att undersöka närmare när värvärmen kommer på riktigt!

Erik Hamberg

PS Vagnmärken har nu beställts...



Kinaparken i Bastedalen

Kinaparken ligger i ett gammalt kalkbrott intill Bastedalens Herrgård. Parken öppnades redan på 60-talet, med tanken att den skulle bli en liten bit av Kina mitt i den svenska landsbygden. Mannen som anlade parken, redaktören vid Östgöta Correspondenten Ebbe Johnson, ville själv egentligen åka till Kina, men då det aldrig blev så beslutade han sig istället för att skapa en park med inspiration från landet. Besök på egen risk...

Blandat från redaktören



Christer Ahlin avled den 22 februari, 75 år gammal. Christer hade varit medlem i vår klubb sedan starten 1978. Han sågs sällan på våra möten men var flitig med att skriva artiklar i Rileybladet. Christer Ahlin hade många klassiska bilar, främst en lång rad Jaguarer, men också sin fars gamla Bentley och tre Rileyvagnar.

Först Roadstern som han som 12-åring sett på faderns arbetsplats, Förenade Bil i Malmö. Han sökte länge efter den bilen, hittade den till slut och lät fullständigt renovera den mellan 1970-1994. Han skrev sedan flera artiklar i bladet om detta. Den står idag på Lars Söderströms Samling i Malmö. 1991 köpte Christer en Drophead från Kalifornien. Bilen såldes 2004 till Magnus Mölstedt.

Christer var även mycket intresserad av Riley Pathfinder som han betraktade som en underskattad bil och skrev fem artiklar i Rileybladet om "svensksålda" Pathfinders. Han köpte även en fin Pathfinder 2007 från Holland. Även den står nu hos Lars Söderström i Malmö.

Spännande och roligt hade Christer och red i sökandet efter en Riley som försvann till Nya Zeeland. Tillsammans skrev vi den spännande historien i Rileybladet nr 1 och 2 /2010.

Detta nummer av Rileybladet kallar jag Norgenumret. Här presenteras resultatet av Dag Jarnøys efterforskningar kring Rileyvagnar i Norge. Det har inte varit lätt för honom. Dag säger: "Det er så langt vært umulig å finne mer informasjon. I Norge hadde man et bilregister på hvert distrikts vegvesen, Trafikkstasjon, når en bil ble solgt ut av området ble registreringskort med alle oppgifter ble sendt til den nye vegvesen stasjon. Der fikk den nye skilt. Når bilen ble avregistret og tiden gikk så kastet man i mange tilfelle disse registreringskort. Altså ikke noe sentralt register slik som i Sverige.

Det at bilen fikk nye skilt gjør det ekstra vanskelig å spore. Finner jeg et foto med en bil Riley A12345, da kan jeg kontakte dagens Trafikkstasjon. Da kan svaret være at dette er en Opel med samme skilt. Eller at det nummere finnes ikke mer. Når jeg da spør hvor ble det av Rileyen, er svaret at registreringskort ble sent til neste sted, men ingen oppgifter blir kvar alt sto på registreringskort. Idiotisk!"

I dette blad har jeg tagit med RM vagnarna. I neste nummer kommer BMC Riley och förkrigsvagnarna (med undantag för den på förstasidan).

I den tyska tidningen British Classics nr 4/2015, sid 82-87, kan man läsa en artikel om en Riley Brooklands. Fast det är mest allmänt bubbel om Rileyhistorien och väldigt lite om Riley Brooklands. En av bara fem återstående Brooklands helt i original, enligt artikeln. Chassi nr 8079.

Två sidor längre fram i tidningen finns en artikel om oljerocksfirman Barbours historia. Inspirerad av artikeln letade jag fram min 35 år gamla och trasiga Barbourjacka och skickade in den för restaurering hos Barbour. Lagningarna syns förstås men jag fick veta att det är hela grejen - en renoverad Barbourolja-rock är finare än en ny! Tar på den till årsmötet i Askersund.



Den svenska tidskriften Classic Motor nr 3/2016 har en ljusblå Riley Elf på omslaget. "Lyxkojan Riley Elf - Minin med extra flärd". Den ägs av Jan Engwall, f.d. ordförande i Mini Club Swe-

den. Artikeln är femsidig, varav mycket bilder. Bilen har ägts av vår tidigare medlem Karl Lundin i Örsundsbro. I Rileybladet 2/2009 kunde man läsa om Aenna Burda och hennes "Bonsai Rolls-Royce"... en Riley Elf.

Ännu en polskkonverterad Drophead har sett dagens ljus. Är vi uppe i 5 eller 6? Denna har utrustats med "spats", dvs sidokåpor på bakstänkskärmarerna trots att det är en ombyggd RMA och inte en RME.



I mitt sökande efter svensksålda Rileyvagnar bland Kungliga Bibliotekets Bilkalendrar förra året hittade jag en Riley 2½ Litre Saloon vars förste ägare var Tranemo Yllefabriks AB. Fabriken och bilens ägare var Knut Palmqvist. Han körde Rileyen i åtta år. Via Tranemo bibliotek, Eniro, Ratsit och Vem är Vem i Runeberg.org hittade jag Knuts son Ulf med adress i Lund. Något telefonnummer fanns inte så jag skrev ett brev. Tio dagar senare ringer det från Spanien. Det var Ulf Palmqvist. Han minde bilen väl, en mycket vacker bil! Nä, något foto hade han tyvärr inte. Ridå... eller? Jag tror jag ska söka i lokaltidningens fotoarkiv, om det finns något sådant. En vacker Riley som körts omkring i Tranemo i åtta år borde ha fastnat på något negativ. Bilens hela ägarhistoria kommer i nästa blad tillsammans med ett halvt dussin Rileys som inte presenterats tidigare.



Leif Perssons i Habo 2½:a på Elmia 2009. Var finns bilen idag??

Brødrene Wigand, Bergen - Norsk Riley agent

Brødrene Wigand AS var en Bergens-basert bilimportør og bilforhandler med en lang og spennende historie. Etablert av 2 brødre i 1929 som et agenturfirma. Virksomheten omfattet til å begynne med agenturer av diverse slag, fortrinnsvis motorsykler. 1931 fikk de importen av Morris som sitt første bilagentur. Året etter fulgte Studebaker, og noen år deretter agenturet for SS (Jaguar). MG ble importert fra 1947, og Riley og Wolseley kom inn i bildet på 50-tallet, MAN last i 1966.

Felles for alt dette var at Brødrene Wigand var distriktsimportør, slik det var vanlig den tiden, med sitt distrikt fra Kristiansand og kysten rundt til Vestre Jacobselev. Nye biler kom direkte fra fabrikkene, stort sett med båt, og ble heist i land i Bergen.

Firmaet var ekspansivt etter en vellykket startperiode på 30-tallet, og satset med eget bilanlegg som var ferdig i 1940. Her lå det Esso-stasjon, stor bilforretning med generøs utstilling, og



store verksteder både på mekanisk og karosseri. Bruktbiler hadde man i kjelleren, hvor det også var rikelig med parkering. Bygget lå strategisk plassert på innfartsveien fra sør, like før Bergen sentrum.

Brødrene Wigands Riley-import og salg varte i ca 20 år. Storparten av importen ble solgt fra egen detaljforretning i Bergen, til kunder i Bergen og nabokommunen Fana i Hordaland. Bergens nære handelsforbindelse med UK var nok en medvirkende årsak til merkets popularitet hos lokale Riley-kunder.

Da British Leyland Norge AS ble etablert 1/1-1970 mistet alle de private importørene all bilimporten. Slik endte også Riley-importen for Brødrene Wigand AS.



Höger - Vänster - Höger

Den första trafikförordningen överhuvudtaget i Norge är faktiskt det "Plakat om Høyrekjøring" som utfärdades för Akershus stiftsamt den 2 oktober 1807. Där stadgas följande (på den närmast danska som då var officiellt skriftspråk i Norge): "At alle og enhver, paa de alfare Veje bør være forpligtet saavel Sommer som Vinter, med og uden Læs, at holde til højre side og ikke benytte meer end den halve højre side af Vejen." Längre ned finns faktiskt även en förklaring till varför just den sidan valdes. "Aarsagen fordi Kiøerne altid gaaer paa venstre Side af sit Læs, for bedre at holde det og skuffe de ud i Vejkanten med højre Haand".

Vid den tiden hörde ju Norge till Danmark och i Köpenhamn hade högerkörningen stadgats från 1758: "Saa skal og alle forbemeldte Vogne alletider kiøre paa den høyre Side af Gaden".

Danmark var alltså först med högertrafiken i Norden 1758, sedan kom Norge 1807. Finland 1858, Sverige 1967 och Island 1968.

I Sverige höll man sedan gammalt till vänster. Men 1718 förordnade kung Karl XII högertrafik. Förordningen är given Lund, där Karl XII ju residerade då. Antagligen undertecknade han den där förordningen mer eller mindre med vänster hand, kungen var ju vid den tiden mera upptagen med andra saker, som t.ex. att föra krig mot Norge. Den högertrafikepoken blev inte lång. Redan 1734 ändrade man sig och återinförde vänstertrafik.

I en proposition 1931 ansåg departementschefen att den ökade internationella trafiken kunde motivera att Sverige gick över till samma trafik som gällde i grannländerna och större delen av Europa. Därefter var frågan uppe i riksdagen nästan varje år. Den 16 oktober 1955 genomfördes en folkomröstning i frågan...



Högertrafikomröstningen 1955 var en intressant sak. 82,9 % av de röstande uttalade sig för ett bevarande av vänstertrafiken (valdeltagandet var dock endast 53,2 %). Nu

blev det ju ändå högertrafik i Sverige.

Åter till Norge: Plakatet från 1807 var en lokal bestämmelse inom Akershus stiftamt, vilket är trakterna runt nuvarande Oslo. 1824 kom en väglag för hela landet och där bestämdes att man skulle hålla till höger vid möte.

Medan Danmark införde högertrafik 1758 och Norge 1807/1824, hade det norska bi-landet Island vänstertrafik.

Island var redan norskt när Danmark och Norge förenades 1380 men Island (samt Färöarna och Grönland) kvarstod under Danmark vid freden i Kiel 1814 då den Svensk-Norska unionen kom till. Island blev ett självständigt kungarike 1918 i personalunion med Danmark och blev republik 1943, och fick högertrafik 1968.

Färöarna och Grönland hade ingen vägtrafik av betydelse i äldre tid, och har därför haft högertrafik från tidpunkten när det infördes trafikregler.

C. E. Sontum & Co, Oslo - Norsk Riley agent

Christian Edvard Sontum föddes 1865 i Kristiania. 1890 etablerade han firma C. E. Sontum & Co., en agenturfirma där hans mor Susanne Sontum satt i styrelsen.

1893 fick han ett statligt stipendium för att se om det var möjligt att utveckla handelsförbindelserna med Canada och USA. Från 1894 och i 30 år framöver var han fast avlönad "Canadian Commercial Agent" i Norge för den kanadensiska regeringen.

Senare övergick han från att driva agenturfirma till regelrätt importföretag. Han Började med att importera Colombia cyklar och sportartiklar från USA.

1900 lät Sontum bygga ett nytt huvudkontor och verkstad, Sontumgården, på adressen Grensen 5-7. En känd byggnad i Oslo än idag.

Sontum tillverkade Shelby trampcyklar och på vissa modeller lät han montera en liten påhängsmotor av märket Motosacoche, en tidig moped. Sontum köpte AS Norsk Bicyclefabrik när dessa gick i konkurs 1904. Han importerade däck och slangar från Michelin och Dunlop.



Denna Norsk från 1907 står på Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum i Lillehammer.

Sontums verkstad/Norsk Automobil & Vognfabrik byggede bilen Norsk mellan 1907-1911. Lite beroende på källa tillverkades några exemplar med en fyrcylindrig motor, någon med en tvåcylindrig och några med encylindriga motorer. Motorleverantör okänd.

Sontum var agent för den amerikanska motorcykelfabrikatet Indian och bl a bilmärkena Chevrolet och Oldsmobile. Efter kriget 1945 blev Sontum agent för

Nuffieldgruppens produkter, däribland Riley.

I många år satt C.E. Sontum i styrelsen för Skabo Jernbanevognfabrikk AS och var även medlem i kontrollkommittén för Den Norske Creditbank. Åren 1919 till 1938 var C.E. Sontum Guatemalas generalkonsul i Oslo. Christian Edvard Sontum avled 1938, 73 år gammal.

Det är inte känt hur många Rileyvagnar som såldes av Sontum. Marknadsföringen verkar inte ha varit särskilt kreativ av kända annonser att döma.

Red

Annonstexten:

Var och en av dessa bilfabriker har genom decennier åtnjutit anseende för sina bilar höga kvalitet. Nu har alla dessa berömda bilfabriker gått ihop i Nuffieldkoncernen vilket betyder att de alla har mångdubblat sin erfarenhetsbas. Ingen rivalitet mer. Alla organisationens specialister samarbetar för att skapa oöverträffade bilar. En bättre garanti för kvalitet kan man inte få.



Stolt Shelby-Motosacoche ägare. Motosacoche var en schweizisk firma grundad 1900 i Geneve, som började tillverka påhängsmotorer som, med lite fantasi, såg ut som en motor i en säck, därav namnet. Senare tillverkade man motorer för Royal Enfield, Norton, Triumph, Ariel, Matchless and Brough-Superior. Norton köpte Motosacoche på 30-talet.

Norsk bilhistoria i korthet

Det började 1895 när svensk-norska bröderna Paul och Jacob Irgens startade med produktion av en öppen bil. Men det blev bara en bil.

Två bilar tillverkade Marcus Fossum 1906-1907.

Norsk Automobil & Vognfabrik byggede 1908-1909 totalt fyra bilar utan något annat namn än "Norsk".

En svensk staketfabrikant bosatt i Norge, Carl Axel Geijer, fick bilbyggardrömmar 1927 och gjorde 6-7 stycken täckta och öppna bilar; någon liknade Fiat 520. Men 1929 tog bildrömmarna slut.

Strømmens Værksted ble grunnlagt i 1873 av Wincenz Ihlen og produserte fra 1920 busser med trekarosserier og fra 1925 tankbiler og lastebiler, og fra 1931 også Dodge personbiler, som ble importert i deler og monteret på Strømmen. Fra 1934 ble den da kjente "Strømmen-drosjen" en taxibil med utgangspunkt i en ombygget Dodge - en sjuseters bil. Det var brødrene Alf og Jaakim Ihlen som sto for bileventyret, etter at de tok over bedriften etter sin far statsråd Nils Claus Ihlen i 1923. Alf Ihlen var ingeniøren som tok seg av det tekniske og Joakim var salgsmannen. Bilproduksjonen opphørte i 1940 og i disse ni årene ble det produsert hele 1.800 biler på Strømmens Værksted.

Sedan kom Troll 1956, men det blev bara fem seriebygga och en handbyggd i efterhand innan allt gick i konkurs 1957.

Det senaste försöket är elbilen Think som startade på 1990-talet. Kursade och är nu "history".

Riley 1½ litre i Norge - frå Dag Jarnøys Norsk Riley Register

**41 S 19478**

Motor nr 9588. Vänsterstyrd.
1951, Arthur Wats, Oslo, reg A-7719
1952, Bjørn Lie, Solveien Oslo
Carl Olaf Lie
1961, Einar Etland
Wilhelm W. Wold, Asker/Furulund
1966, Thor Cristiansen, Oslo,
Erik Fosseid
Thor Petter Christoffersen
Karl Fritjof Johansen, Trolla
1984, Trond Nielsen, Melhus
Skrotad

**38 S 14491**

Import från England. Högerstyrd.
1986, Paul Søreng, Grimstad, reg I 1428
Idag, Ann Katrin Olsen, Grimstad

**42 S 20564**

Import från England 1986. Högerstyrd.
Reg MYX 861
1986, Per Kr. Lundby, Sandane
Vigdis Irene og Kjell Torvestad, Sveio
Idag, Stefan Solberg, Lena

**41 S 19314**

Import från England. Högerstyrd
Fred Ole Tovmo, Sør Trøndelag
2005, Svein Larsen i Oslo
2009, Arild Karlsen, Vikersund
Idag, Arild Karlsen
Bilen har stått sedan 70-talet

**RME 21287 (1953)**

Import från Dundee, Skottland 1987
Högerstyrd.
1987, Bjørn Railton, Krokkleiva.
1992, Arne Sauarlia, Ottestad
Idag, Arne Sauarlia, Ottestad
Reg. nr.: JU 59142

**42 S 20021**

Import från England.
1962, Asbjørn Huseby, Høvik, reg nr
A 10482
1982, Bjørn Lie, Oslo
1995, Rune Flikke, Nesbru
1995, Baard Ivar Storsveen, Stabekk
Eiliv Martin Hereid, Rakkestad
Idag, Raymond Brynhildsen Moss, reg
nr C 3709
Restaurerad av Svein Storsveen. Vän-
sterstyrd. Motorn utbytt.

**RME 22374 (1954)**

Import från England, reg MCE 802.
Högerstyrd
1986, Per-Erik Andersen,
reg nr PN 83284
2014, Per Albertsen, Sandsvika
Anm.: Motorn har dubbla förgasare

**RME 23764 (1954)**

Import från England. Högerstyrd.
Tom Nordlie, Oslo
1991, Roy Jacobsen, Gjerdrum
1996, Rolf Svendsen.
Idag, Rolf Hjalmar Svendsen, Grindvold
Reg. nr. C 41649
Anm.: Försedd med Volvomotor 2014.

**42 S 20663 (RME)**

Import från England. Högerstyrd.
1992, Håkon Holte, Sandefjord
Reg nr Z 14100
Christian Felix, Eidsberg
Knut Bergersen, Kløfta
Kjell Hansen, Skotterud
Bård Glein, Dokka/Oslo,
Morten Nerli, Odnes
Idag, Per Kjell Torvestad, Sveio

**RME 22929 (1955)**

Import från England. Högerstyrd.
1985, Roar Schjerven, Oslo
1988, Anne-Marie Nørholm, Oslo
Henrik Ekstrøm, Flekkefjord
2012, Geir Rønning, Sandnes
Reg nr BN 18181

**41 S 19927**

Motor nr 10009
Import från England. Högerstyrd.
1952, Tandlæk. Johannesen, reg A 10394
1973, Jens Åge, Våle
Idag, Jens Åge Kjærran, Våle
Reg. nr. i dag: A 62476

**RME 22176 (1954)**

Import från England. Högerstyrd.
Motor nr 12175.
2006, reg YNO 89
2006, James Eves, Godvik
Idag, James Eves, Godvik, Bergen
Bilen under restaurering och byggs om
till 2-dörrars Drophead.

**RME 22157 (1953)**

Import från England. Högerstyrd.
1994, Tom Ryberg, Lier.
Reg nr D 698. Avställd sedan många år.

**42 S 20242**

Import från England. Vänsterstyrd. Motor nr 10311.
1963, Rolf Bjørne (Bjørnø), Oslo
1970, Karl-Fridtjof Johansen
Harald Haugerud, Trondheim
Ivar Karsten Brokhaug, Nardosletta
Baard Nilsen, Trondheim
Jan Evang, Trondheim/Narvik
1973, Harald Os, Folldal
Idag, Harald Os, Folldal
Renoveringsobjekt.

**RME 1953**

Herr Riis, Trondheim
Jan Evang, Trondheim
1973, Harald Os, Folldal
Reservdelsbil

**37 S 13533**

Import från England. Högerstyrd. Reg
KKJ 722
Före 2003, R. Oliver, England
2003, Sigmund H. Eriksen, Drammen
2011, Arnt Ivar Lund, Drammen
Reg nr F-10603
Utbytesmotor RH42098 (ursprungligen
13533)

**37 S 13227**

Import från Sverige. Högerstyrd.
1955, Reidar Kristoffer Eriksen, Skjeberg köpte bilen i Göteborg.
1956, Asbjørn Furuvarp, Kornsjø.
1962, Jan Erik Ulsten, Fredrikstad.
1962, Alf Enoksen, Fredrikstad
1968, Ole Sehested, Fredrikstad.
1979, Svein Storsveen, Nesbru.
Bilen skrotades i början av 80-talet.

**RME 20932 (1952)**

Vänsterstyrd. Motor nr RMA 10601
1952, ägare ej känd. Reg nr O.2619
1981, Inge Rygg
H. Kolset
Idag, Per Helle Dale, Sunnfjord
Andra reg nr O.433, O.804, O.684
Bilen är skrotad

**RME 20989 (1952)**

Vänsterstyrd. Motor nr. RMA 10584
Dyre Halse
Arne Asbøll, Trondheim
Bård Nielsen, Trondheim,
Bilen är skrotad

**RME 20084 (1952)**

Vänsterstyrd. Motor nr. 10190
1952, ägare ej känd. Reg nr R 872
1957, Reg nr R 558
Fotograferad i Bergen 1957 (bild)

Riley 2½ litre i Norge - från Dag Jarnøys Norsk Riley Register

**58 S 3795**

Vänsterstyrd
1949, Rolf Ugelstad*. Reg A 19932
1955, Arne Mathiesen
1970, Dag Jarnøy, reg DA 15052
1972, Tore V. Fjeld
1975, Svein Storsveen
1976, Ove Andersen
1977, Knuth Jahr
1986, Erik Juelsen
1988, Peter Vogt
2005, Dag Jarnøy, Oslo
Originalfärg svart. Enda originalvänster-
styrda RMB i Norge.

*SS-Obersturmführer Rolf Ugelstad var norsk frivillig i Waffen-SS under andra världskriget. I den norska landsförräddar-uppgörelsen dömdes Ugelstad till fem och ett halvt års straffarbete. Därefter ingick han i ledningen för familjeföretaget, det norska rederiet Olsen & Ugelstad AS.

**60 D 7370**

Import från USA 2008. Högerstyrd.
1978, Frank Lyons, USA
2008, Jan Heftye Blehr, Norge
Reg nr C-3300. Hade amerikansk 6:a
men nu en Volvo 4:a

**61 S 8106**

Motor nr. 6786. Vänsterstyrd.
1951, Hr. Normann, Reg B33805
1955, Hr. Alrek,
1955, Gunnar Rohr Torp, Jevnaker
1959, Freddie Olsen, Vestby.
1971, Iver Hagen
1971, köpt som reservdelsbil av Dag
Jarnøy. Motorn sitter idag i Dag Jarnøys
58 S 3795

**60 S 6157**

Högerstyrd.
1950, Brittiska Ambassaden, Oslo. Reg
nr A 174
1953, J. Tostrup
1965, Trygve Hjelm
1968, Børre Roås
1973, J. E. Skjefstad
Idag, Hans Hernæs, Bærum. Reg nr A
29790

**57 S 2357**

Import från England. Högerstyrd.
1950, Syberg & Syberg Oslo, A 22067
1952, Kai Klein, Trondheim?
1953, Sveinung Landsverk, Rauland
1984, K. Ukkelberg
1993 Terje Lund Grorud, Rudshøgda
Stefan Solberg, Lena

Per Albertsen, Krokkleiva
Idag, Hans Hærnes, Bærum, reg C2671
Äldsta RMB i Skandinavien. RMB bör-
jar på nr 2000. Denna bil är 2357. Utrus-
tad med Volvo B20 motor.



62 S 9543

Import från England (MDU 955). Hö-
gerstyrd
1990, Odd Svendsen, Sandane
Idag, Per Henning Helle, Dale, Sunn-
fjord. Reg S 6237. Roadworthy



RMF 10957 (1953)

Import från England (NYL 490)
1980, Svein Storsveen, reg BL 64000
1980, restaurerades
1980, Tor Bang-Steinsvik, Bærum
2007, Alan Hince, England



59 S 3911

Vänsterstyrd
1949, Bernt Pedersen (norsk attache i
London)
1950, William Gravn, Bygdø, Oslo. Reg
nr A 20732
1952, Arthur J. Sellevold Oslo

1961, Lars Myhre Alnabru
Bjørn Reidar Andersen, Holmestrand
Osäkert om bilen existerar idag



61 S 8476

Motor nr 7127. Högerstyrd.
1951, Skeppsredare Wallem beställde
bilen i Norge och fick den levererad till
Hong Kong.
1958, bilen kommer till Norge
1958, Peter Glatved, Bærum
1961, Hartvig V. K. Wiese, Bergen
1983, Sigmund Finnestad, Stavanger.
1991, bilen ombyggd till en Reinboldt &
Christe AG Basel Drophead typ i Eng-
land av Colin Readey.



60 S 7679

Import från England. Högerstyrd.
1986, Gunnar Rohr Torp, Jevnaker, reg
JU54050
Brian Dorans, reg R 2500
Sigmund Finnestad, Stavanger
2011, Hans Olav Drabløs, Ålesund



61 S 8315

Import från Schweiz. Motor nr 7021.
Ombyggd från höger- till vänsterstyrd
1963, Verana Wigholm Schurter, Oslo
Reg nr A 12976
1968, T. Gysler og M. Helliksen
Bjørn Bergskaug, Enebakk

Idag, Oddmund Stensrud, Tomter
Bilen gick först som direktionsbil på en
bank i Schweiz.



RMF 10709 (1953)

Import från England. Högerstyrd.
1995, Thorolf Kildal, Harestua.
2009, Kenneth Eklund, Ørje
2012, Bjørn Haugstad, Nøtterøy
Idag, Otto Skålvik, Hitra
Reg nr E 152



62 2S 7621

Import från England. Högerstyrd.
1980, Axel Gulbranson, Skedsmo
Reg nr DE 72500
1995, Harald Ludvigsen
2000, Tørres Hegre, Sandnes
Enda Roadstern i Norge



58 S 3757

Vänsterstyrd.
1949, Stein Bauer Asker, reg C 2389
1958, Jann Jæger
1961, Stein Andersen
1963, Jan Birger Johannessen
Beg Bil firma, Pilestredet, Oslo
Troligtvis skrotad



59 S 14833 på hörnet av Dronningens gate og Revierstredet i Oslo början av 60-talet



60 D 6654

Import från England. Vänsterstyrd.
2015, Thomas Lund Leivseth, Lena
Reg nr W 7076

Det ble i sin tid solgt 7 stk nye Pathfinder i Norge, gjennom Wigand i Bergen og C.E. Sontum i Oslo.

MAB 33/5378 Pathfinder 1956

Vänsterstyrd.
1956, förste ägare ej känd. Reg H 3434.
Hans Hernæs, Haslum
1975, Nils Johan Nilson, Sverige
2006, Nils-Erik Kristenson, Sverige
Original motor nr. var DP25R-5464 men den är utbytt. Troligtvis nu reservdelsbil.

MAE 33/2949 Pathfinder 1955

Vänsterstyrd. Motor: DP 25 R 2989
1955, Fru Mossige, Oslo.
1963, Gunnar Rohr, Oslo
1975, Olav Løland, Kristiansand
2001, Per Haaversen, Kristiansand. Reg nr i dag: A 82855
Per Haaversen har helrenoverat bilen som som troligtvis är den enda kvarvarande Pathfinder i Norge. Bilen körs inte och ägaren önskar ingen exponering.

MAE ? Pathfinder 195?

Vänsterstyrd.
Bilen ägdes en kort tid av Bjørn Bergskaug och var oregistrerad. Bilen bytte ägare 1979 i Feiring och gick sedan till billackeringsfirma Andersen og Riise i Oslo. Uppgifter saknas.

MAD 33/5065 Pathfinder 1956

Motor: DP25R-1322
Vänsterstyrd. Reg nr A 81420
Förste ägare ej känd
1963, Egil Jacobsen, Oslo

59 S 14833

Högerstyrd.
1949, förste ägare ej känd. Reg nr A8936. Andre ägare en disponent i stål-firma Christensen. Inbytesbil hos firma Erik B. Winter. Köpt av Kjell Tomter, Oslo. Öde okänt



58 S 3831

Högerstyrd.
1949, föreste ägare ej känd. Reg A 21900.
Andre ägare Konrad Dahl, Stokke.
1969, Thorbjørn Sandvold, Sandefjord, Reg Z 97207. Bilen har soltak.



58 S 3841

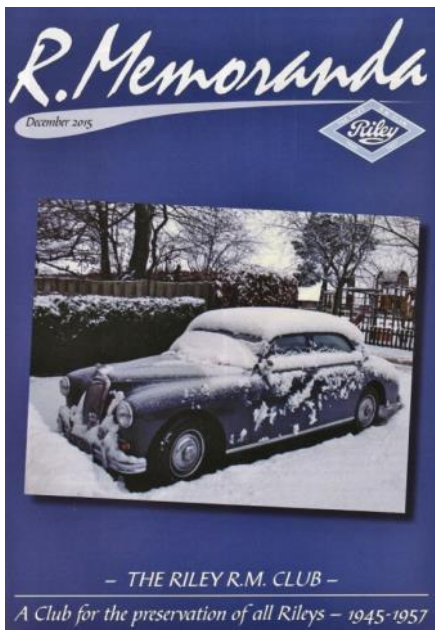
Motor nr B 2260. Vänsterstyrd
1949, Skepsredare Bjørge, Oslo
Reg nr A 19854
1953, Ragnvald A. Høifors
1966, Gunnar Rohr Torp
1967, Rolf Ingebretsen, Horten
Bilen byggdes om med Jaguar motor, drivlina, bromsar och bakaxel. Idag har Jaguardelarna övertagits av en Jaguar-entusiast och Rileydelarna av Thorbjørn Sandvold.



58 S 3069

Import från England. Högerstyrd
1955, förste norske ägare ej känd. Reg nr C 455 och från 1962 A 11617
1963, andre norske ägare Geir Jimmy Johansen, Oslo
1965, Terje Sæthre, Risløkka
Skrotad.

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda December 2015

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Snart kommer våren t.o.m. för John Burgess och hans Pathfinder i Ayrshire!

Artiklar i urval

Roaming in a Riley, Ireland Tour

Le Mans Mini-Marque Riley Roadster

From the Riley RM Club on-line-forum:

Rear brakes all RMs/Horn assembly rotating/gearbox

refitting/can Camber be adjusted?/

Workshop Manual Section NN (electrical maintenance)

sammanställd av Glenn Crawford, £5 + porto

39th Pennine Weekend (22 RMs)

Evenemang

National Rally 2016, 16-17 July, Warwick

Scottish National Riley Weekend, 20-22 May, Kingussie,

Welsh Weekend, 22-23 April, Gwbert, Cardigan

West Sussex All Riley Clubs Annual Dinner (har varit)

Bacchanalian Week 2016, Bidford-on-Avon, va 29

For Sale

RMA 47, very good condition, £7.950

RMA 48, never driven in the rain, USA, \$17.000

RMB 50, excellent condition, £9.500

RME 54, excellent but paint only fair, Canada\$ 14.000

RMA 47, requires finishing work but running, £3.950

RME 54, well maintained, full history, £11.000

1932 Riley 9 Holbrook Tourer, good order, £17.910

Riley MPH Sprite Replica, £39.000

RMB 51, unfinished restoration, over £2000 spent on RM

Club spares, offers over £1000

R. Memoranda Jan/Feb 2016

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Vems och var?

Artiklar i urval

2015 Annual General Meeting

Spares Advisory Panel Progress (har diskuterats vilka reservdelar som ska tillverkas för klubben)

Riley RM Series Brochure & Information Database

(Här finns allt... nästan)

1. Riley RM brochures

2. Riley RM dealer publications

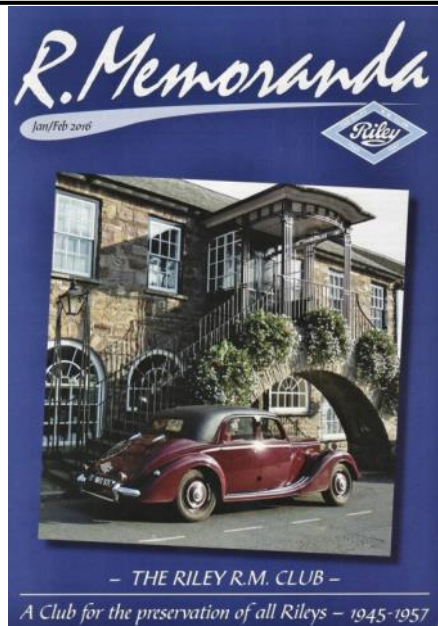
3. Riley RM photographs

4. Riley RM advertising

5. Riley RM content in Riley Record magazines

6. Riley RM content in Nuffield News Exchange

7. Riley RM content in Teamwork Magazines



8. Riley RM content in "Motoring" magazines
9. Riley RM toys & models
10. Riley Two-Point-Six brochures & information
11. Healey Sportscars
12. Cards with Riley RM content
13. Suppliers Service information
14. Guides with Riley RM content 1945-1960
15. Riley books
16. Magazine articles with Riley RM content
17. Miscellaneous (labels, stamps, badges, prints)
18. Day Collection not detailed elsewhere (service information memos, drawing office instructions)

For Sale

RME 54, well maintained, full history, £11.000

RMB 50, excellent condition, £9.500

Riley MPH Sprite Replica, £39.000

RME 54, excellent but paint only fair, Canada\$ 14.000

RMA 47, requires finishing work but running, £3.950



The Riley Record 6 / December 2015

The Journal of the Riley Motor Club

The Club for all Rileys - founded 1925

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Artiklar i urval

1934 14&7 Lynx - an inspiring restoration

Area News: Northern Centre News, Midland Centre

News, East Anglia Centre News, West of England Centre

News, South Centre News

Pathfinder Idyll

Two-Point-Six Register

Spares News

Some notes on the early years of Riley motors and one man's obsession.

RMF Troubles

Tales from across the pond (=USA)

Chairman's View

Editor Natter



The Riley Record 1 / February 2016

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: 1931 Riley Nine WD Tourer som i januari 2016

kördes av skottiska klubbens redaktör Gordon McAllen i

ett Monte Carlo rally med start i John O'Groats

Artiklar

Monte Carlo rallyt

Bare metal restoration of a One-Point-Five

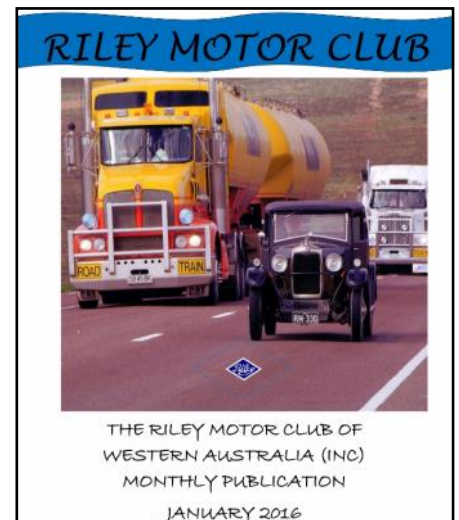
Evenemang

Riley Motor Club National Rally 2016, 23-25 Sept,

Creton, Northhamptonshire

For Sale

1967 Riley Elf Mk III, excellent cond. £5000



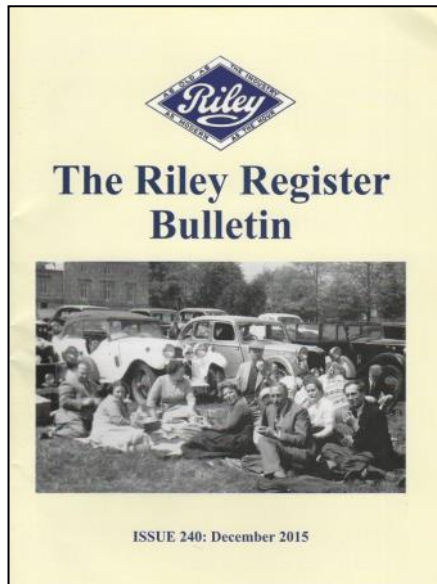
Riley Motor Club - Jan 2016

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Ken Gasmier

Omslaget: Jane Miller's Monaco shouldering out the heavies. Courtesy Phil Soden



The Riley Register Bulletin December 2015, Issue 240

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Bild från The Riley Register Rally vid Taunton 1958

Artiklar

Bob Gerard & his Bullit

The other Riley Nine (2 cyl 9hp V motor från 1907)

A salute to Captain Cecil, av Kenneth Gasmier

Unreliable electrics (Lucas RB 106/2 voltage regulator)

Six (four?) cyl Brooklands in South Africa

Riley Sprite 80th Anniversary Celebrations

8/90s & Autovia

The first Register Rally: Sept 1954

Riley detachable wheels

Paul Bae's 1929 Riley Nine "van" project

Obituary: Barrie Gillies



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter No 339 Jan 2016

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: John Lomas (Blue Diamond Services) och Gordon McAllan (redaktör) efter målgång i Monte Carlo Rallye Historique & Classique 31 januari 2016.

Artikel

Made it! Hela rallyhistorien.

Evenemang

Svenska Rileyregistrets sommarträff och rally

Askersund 4-6 juni, 2016

Kontaktperson Ronald Pfändtner

070-4657119

ronald.pf@hotmail.com

British Motor Meet i Karlsborg

Karlsborgs fästning

Lördagen den 13 augusti.

Kontakt: Hans Örtlund, 0504-14400

www.britishmotormeet.se

Jakriborg Prix 2016

Hjärup (söder om Lund) den 5 maj

www.vintagesportscar.se



Alla Rileyblad

sedan 1978 går att läsa på vår hemsida www.rileyregistret.org

På hemsidans vänsterkant klickar du på **Om SRR** och därefter på **Tidskrift**. De senaste tio årens Rileyblad på hemsidan är dessutom i färg. Det finns även en innehållsförteckning så att du med hjälp av sökfunktionen i din dator kan hitta den gamla artikel du söker.

Just nu pågår en diskussion i Riley RM Club om klubbtidningens framtid. Men alla Rileyklubbar står inför ett generationsskifte. De flesta Rileyklubbar (bl.a. Skottland, Holland, Australien, Schweiz, USA) har gått över till en nätbaserad medlemstidning. Vi har ännu inga sådan planer men frågan tas säkert upp vid ett framtida styrelsemöte. Det handlar ytterst om vad syftet med klubben ska vara. För klubbar med tryckta och postade medlemsblad går idag ca 80% av budgeten till att ge ut ett medlemsblad. Gäller nästan alla klubbar med "pappersblad".

Red

Nota bene !



När våren kommer är vintern glömd, brukar det heta. Och detta är sista Rileybladet för Dig som glömt att betala medlemsavgiften. Nytt inbetalningskort bifogas till berörda.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida

www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Mobitel. 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

Mobitel. 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 2016. 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

Kungliga Bibliotekets samlingar

The Riley Club of Western Australia



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