



RILEYBLADET

Nummer 1, 2017

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 39



Här har vi Stortorget i Malmö en somardag 1953. Rakt fram rådhuset, byggt 1544-57 men med ny fasad från 1860-talet. Det vita huset till vänster är landsköpingshuset. Det består av två sammanbyggda hus, båda från slutet av 1500-talet. Det västra är Kungshuset och det östra Gyllenpalmska huset. Landsköpingshuset heter sedan några månader Gustaf Adolf Widell.

Kyrkan heter Sankt Petri. Den stod färdig ca 1380. Dopfunten är från 1601. I dess vatten döptes er red något senare.

Mitt på torget, till höger i bild, står John Börjessons rytterstaty. Den föreställer Karl X Gustav. Statyn har alltsedan den avtäcktes 1896 varit föremål för debatt.

Ingen har ifrågasatt dess konstnärliga kvaliteter, den anses vara en av världens främsta i sin genre. Men är det lämpligt att Malmös centrum pryds av en staty som föreställer den svenske kung som 1658 erövrade Skåne från Danmark? Skånska patrioter menar att "tjocke Karl" borde ersättas av ett mindre provocerande konstverk. Debatten kommer sannolikt att fortsätta i ytterligare hundra år.

Längst ner i bild står en 1½ liters Riley med stort S-märke och med registreringsnummer M 33532. Den tillhörde vid tillfället Fru Ebba Lindén som hade sin bostad runt hörnet på Hamngatan 4. Bilen hade chassinummer 40 S 18300. Färg Almond Green eller Sun Bronze.



I samma rad som Rileyn, men näst längst till vänster, vid parkeringsskylten, står en Chevrolet Styleline Deluxe 4-door Sedan. En 51:a. Kunde mycket väl ha varit reds faders bil. Han hade sitt kontor runt kvarteret. Chevan togs till Sverige på M/S Stockholm när familjen flyttade från USA. Färgen var Fathom Green. I USA var bilen inget märkvärdigt, men bland klasskamraterna i Malmö var det ett vrållåk pga sin storlek, sin häftiga metallicfärg, sitt dollargrin till kylare och sina vita däcksidor. Med hjälp av Per-Börje Elg kunde vi konstatera att Chevan på Stortorget inte hade "bumper dressings" vilket reds faders bil hade.

Stora fotot togs av den legendariske fotografen Erik Liljeroth. Bilden fanns med i Allhems Förlags bok MALMÖ som utkom 1954. Erik Liljeroths bildarkiv finns nu på Nordiska museet i Stockholm.

Red



Redaktören i skolmössa och golfbyxor framför "vrållåket".

Ordförande har ordet

Fyrtio år är en ganska lång tid. Det har faktiskt gått så lång tid sedan Erik Berglund och jag bestämde oss för att grunda Svenska Rileyregistret. Det var den 15 maj 1977, en söndag, som vi träffades första gången hemma hos honom i Åkersberga. Den allra första kontakten togs av Erik B., som behövde delar till sin Riley RMF vilken användes som bruksbil. Han skrev brev till det fåtal medlemmar i Riley R.M. Club som fanns i Sverige; jag tror att det rörde sig om fyra-fem stycken. Mötet i Åkersberga ledde till att vi snart beslöt att skapa ett register över ägare till Rileybi-



lar. Och så växte det snart till att bli en klubb! Notiser i Teknikens Värld och Vi bilägare hade god effekt och snart kom det brev eller telefonsamtal i stort sett varje vecka.

Den 19-21 maj firar vi dessa 40 år med en härlig helg i Bergslagen. Det blir lite mer påkostat än vanligt. Programmet finns på annan plats i det här numret av Rileybladet. Jag hoppas att vi ses där, med eller utan Riley!

Erik Hamberg, ordf.

Tur & Retur Spanien i en Riley Roadster för 45 år sedan

Spanienresan 1972 var en campingresa där vi tältade på olika campingplatser. Förutom undertecknad med fästmo var kompisen Hans Rillnert med fästmo med på resan. Hans körde sin Armstrong Siddeley Hurricane*.

På en campingplats i Tyskland råkade jag ut för ett smörjoljeläckage. Som tur var fanns det en verkstad i närheten där vi fick hjälp.

Nerresan gick genom Paris. Vid Place Charles de Gaulle (tidigare Place de l'Etoile) där Triumfbågen står, kokade kylarvattnet. Bara att konstatera att Rileyn konstruerats före det att bilkøen var uppfunnen. Dessa var de enda tekniska missöden vi råkade ut för på vår 700 mil lång resa. Fransmännen var mycket vänliga och hjälpsamma samt intresserade av bilen.

I Lyon hade vi parkerat bilarna på en campingplats, för att ta oss till en restau-

rang och äta middag med tillhörande drycker. Sålunda beställde vi en taxi. Taxichauffören vägra dock att köra oss med hänvisning till att vi hade bil själva. Att vi skulle dricka vin till maten ansåg han inte vara något hinder för bilkörning. Vi fick gå.

I början av augusti året efter Spanienresan föddes vår dotter. Givetvis hämtade jag mor och dotter i Rileyn. Barmorskan förfasades. Hon ansåg det klart olämpligt att hämta ett nyfött barn med sådan bil. Själv var jag av en annan uppfattning. Kan man få en bättre start här i livet än att få åka Riley Roadster från BB?

Per Nyström, Kärningön

*Armstrong Siddeley Hurricane, en tvådörrars drophead coupé, tillverkades mellan 1946 och 1953 i 2.606 ex. Den hade en 6-cylindrig 2-liters toppventilmotor, senare 2,3 liter. I övrigt många

likheter med RM Riley; torsionsstavar, hydro-mekaniska bromsar, alu- och stålpaneler på stomme av trä och... "själv-mordsdörrar". Den här har ett par Lucas P100 lampor. De hörde hemma på Rolls, Bentley, Lagonda och den slags...

Red kontaktade Hans Rillnert som för länge sedan sålde sin Armstrong till en läkare i Varberg. Hans berättar att han idag har en 1928 års A Ford Special Coupe Body Type 49, enda i Sverige, en 1937 års DKW Reichsklasse och en Citroen B11 Normale, alla renoverade och körbara. Hans håller även på att renovera en 1935 års DKW Holka. Holka står för Holzkarosserie och karoserna byggdes av den schweiziska firman Holka AG i Altstätten. Det är en 2-sitsig vagn med svärmorslucka. Troligtvis det enda exemplaret i Sverige om inte i världen. Totalt 1700 bilar tillverkade mellan 1935-45.

Red



Hans' Armstrong Siddeley Hurricane och min Riley Roadster ↑

Rileyn och jag i södra Frankrike på väg till Lloret de Mar mitt emellen spanska gränsen och Barcelona →



Blandat från redaktören

Löste SvDs korsord 4 feb. I en ruta stod det "Irriterar i trafiken". Lösningen blev Laura. Varför Laura undrade jag och googlade på nätet.

laura [la^u-] substantiv ~n
lauror
ORDLED: laur-an

- vimsig kvinna <vard.>
HIST.: sedan ca 1936; efter
hönan Laura (urspr. i ett
trafiksäkerhetsprogram)

Fick fram att det kom sig av en vimsig höna i en film gjord 1936 av *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande*. Hönan Laura, som med flaxande vingar flyr undan trafiken, blev också en skulptur som står på Norrmalmstorg i Stockholm. Den är utförd av konstnären Ebba Hedqvist.

Men Laura fanns redan! Ett år tidigare i den skämtsamt hållna reseberättelsen *Laura i London* skriven av äventyrerskan, rallyföraren m.m., Greta Molander. Bokens första rader lyder:

"Köss, vicken skrotbil!

Det skulle visst vara Laura det. Uttrycket som för all del mycket väl kan tjäna som presentation av min ägande bil—en gång i tidernas morgon av outgrundlig anledning döpt till Laura—härörde sig från en äkta hamnens son. Han stod med händerna djupt begravda i byxfickorna och bridgen dinglade i ena mungipan och åsåg intresserad Lauras svindlande luftfärd ombord på den goda ångaren Fritiof i Göteborg."

Greta Molander rallydebuterade 1929 i pappans stora La Salle. Hon kom visserligen sist men blev rejält biten av sporten.

1933 slog hon igenom nationellt genom sin seger i Rikspokalen, där hon inte bara vann damklassen utan också totalt. I sitt femte Monte Carlo-rally 1937 vann hon damklassen, Coupe des Dames. Hon hade då tillhört det översta rallyskiktet i några år. När den första Saab-modellen skulle lanseras 1950 bestämdes att två 92:or skulle delta i Monte Carlo rallyt, en av dem kördes av Greta Molander. Händelsen ledde till ett långt samarbete mellan henne och Saab som bland annat ledde till ännu en Coupe des Dames-

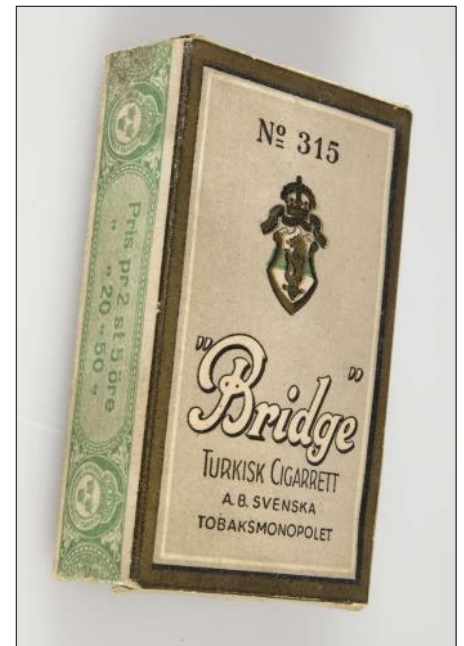


pokal i Monte Carlo 1952 och den första EM-titeln året därpå. Hennes sista internationella titel kom 1973 då hon tillsammans med norrmannen Gunnar Fadum i en Saab vann i Monte Carlo rallyts mixed klass.

Sedan hon slutat tävla drev hon bland annat ett hälsohem i Sandefjord, Norge. Dessutom skrev hon egenhändigt illustrerade kåserier i några dagstidningar. Bakom sig hade hon då också en rad böcker med skildringar från hennes många och långa resor i Asien, Afrika och Sydamerika.

För att få en koppling till Riley får jag gå till 1934 års Monte Carlo rally där Greta och Victor Rileys mor, Dorothy Champney, båda deltog med start i Umeå. Greta i en Chrysler med startnummer 74 och Dorothy i en Riley Kestrel Nine med startnummer 32.

Vilket bilmärke var Laura? Det nämns inte i boken *Laura i London*. Däremot sägs att bilen hade reg nr A 10000. Jag frågar Stockholms stadsarkiv som skick-



Bridgen sade mig ingenting så jag googlade igen. Cigarrett med munstycke tillverkad av Svenska Tobaksmonopolet 1915-1942. Tidigare tillverkad vid Turkiska Tobaksfabriken i Stockholm. Under flera decennier en storsäljare. 1923 års styckpris var 4 öre. 1929 var styckpriset 3 öre. På paketet på bilden är pris per 2 st. 5 öre!

ar utdrag ur fordonsregistret. A 10000 avsåg en sexcylindrig Opel Cabriolet på 32 hk och av 1932 års modell som inregistrerades ny på Gunhild Lovisa Margareta Molander, mer känd som Greta, den 27/4 1932. Hon ägde bilen till 1935 då den gick till Örebro län. Greta Molander gick ur tiden 2002.

Säg inte annat än att det är bildande att lösa korsord!



En riktig nostalgitripp

I förra numret av Rileybladet nämndes Ingemar Bergmans film Smultronstället. Vägen är idag rakare och tråkigare än när "Smultronstället" spelades in, konstaterar Niklas Wahlöf på resa mellan Stockholm och Lund 2014. Om man inte lämnar E4:an för gamla Riksettan. Följ med bortom allfarvägarna.

Det är tidigt en lördagsmorgon i juni och nästan folktomt på Södermalm. En svart gammal bil kommer körande nedför Slussenrondellen i Stockholm. Uppifrån syns hur den rullar vidare, på vänster sida, ner mot Munkbron i Gamla stan. Snart är den ute på Riksväg 1. Gamle Isak Borg, han som kör bilen, har vaknat i gryningen av en mardröm. Sent i eftermiddag ska han promoveras till jubeldoktor under en högtidlig ceremoni i Lunds domkyrka och nu har han bestämt sig för att köra bil, i stället för att ta flygmaskinen. Fjorton timmar har han på sig. Svärdottern Marianne har tagit tillfället i akt att följa med till Lund där maken arbetar. Efter en hastig frukost – Marianne nöjer sig med en cigarett – är de nu på väg söderut. Året är 1957.

Femtiosju år senare, nästan på dagen, företar jag samma resa. Även jag rundar Slussen, den så evinnerligt omdiskuterade, jag tar Söder Mälarstrand till Hornstull och kör via Liljeholmen ut på E4:an – den gängse vägen söderut ur Stockholms innerstad, nu som då, en annan vägnumrering bara. Men direkt märks de två skilda världarna av bilandet med det dryga halvseklet emellan. Bila, vem säger det i dag? Vem gör det i dag?

Där Isak och Marianne i jämn fart rullar genom ett grönt och förmiddagsstilla Kungens kurva tornar nu Ikea upp sig jämte jättebensinmackar, upplevelsecentret Heron city och tiotals andra storhandlaraffärer. Och jämnt flyter det inte. Jag växlar upp. Bromsar. Växlar ner. Gasar. Växlar upp. Ett par mil senare, kanske där paret i filmen första gången svänger av för att Isak vill visa sina ungdoms somrars hus och själva smultronstället (egentligen spelades detta in i skärgården) och Marianne ta ett dopp – "Vi har ju gott om tid" – hamnar jag i stillastående kö. Det är det eviga renoveringsprojektet kring Södertälje. Mina tankar går till midsommarfirare med ärende söder om 08-området.

"Smultronstället" blev Ingemar Bergmans mest prisbelönta film, bland annat fick den Guldbjörnen i Berlin. Det är också den mest klassiska svenska road-movie, och den av Bergmans filmer som har genererat flest referenser i andras verk; från Woody Allens "Harry bit för bit" till Pedro Almodóvars "Höga klackar", eller varför inte "Easy rider", "Thelma och Louise" eller "Little Miss Sunshine".

Det är förstås ingen slump. Självreflekterandet, den så kallade inre resan, är tacksam att teckna i samband med det yttre skeendet. Det gjorde redan Homeros i "Odysseen". Men kanske är det framför allt i bilen, i det tätt slutna lilla rummet och med världen som likt diablerbilder susar förbi där utanför, som detta sker allra bäst. Man kan ha sällskap i kupén, av människor, musik eller P1, men förr eller senare tystnar det – inbilat eller på riktigt – och man har obemärkt liksom kört in i tänkandets tunnel. Aldrig funderar man väl så bra som bakom ratten på en rak, rättddoserad och urtrist motorväg.

Isak Borg har sällskap under hela resan – på en stor del av sträckan är de fem i bilen – men hans parallella, själsliga färd sker som bokslut, eller examen, över hans liv; tillbaka till ungdomen och livet som ung vuxen, sveken som gjorde honom kall, effektiv och osentimental.

Undan för undan längs resan får han syn på sig själv – en förbittrad gammal farbror som "avstått i princip all så kallad samvaro". Ingen tycker om honom, hans hustru är sedan många år avliden, och sonen finner att "det här livet äcklar mig till kräkningar". Redaktören på DN svarar på att det inte är på grund av några likheter med jubeldoktorn eller hans familj som jag har fått uppdraget.

Det lilla resesällskapet på Riksettan reste rakt igenom dåtidens Sverige. Inte bara geografiskt. Genom vindrutan såg de landet som det var, inget var dolt, undanskuffat. Inget stod i vägen. De åkte genom orter där folk levde, kanske till och med levde av resandet. I dag ilar vi E4:an fram i total tidlöshet och anonymitet. I effektivitetens, trafiksäkerhetens och miljöns namn har alla motorvägar rätats och planats ut, breddats och förlagts utanför allt. Den är ett spikrakt snitt rakt genom den svenska kroppen,

och träffar inte på ett enda organ, inte en ven, ingenting.

Det händer väl att något bryter monotonin, restaurangen Nyköpingsbro svichar förbi över biltaket och jag funderar, som alltid, när restaurangbron ska rasa och om någon bil kommer att befinna sig under den då. Jag ser en gammal Folkabubbla uppsatt på en lång järnstång utanför Väderstad, jag styr med knäna och googlar om den ska symbolisera den scen i "Smultronstället" där just en bubbla nästan frontalkrockar med Isak Borgs bil. Hittar inget. Jag ser avfarter susa förbi, numera försedda med unika nummer för det fall att någon måste dirigeras dit.

Vilka av dagens resenärer vet numret på "sin" avfart? Vilka kommer någonsin att komma i kontakt med någon eller något i Jönåker, Värnamo, Ljungby? Eller Gränna? Så jag svänger av vid Ödeshög. Det är avfart 106, förresten.

Här går gamla Riksettan kvar, som om inget hade hänt. Ett snäpp nedanför E4:an, med Vättern glittrande till höger och gårdar och fält till vänster om sig. Gamla hagar lösgör sig ur grönskan och fladdrar förbi, där en människa på traktor, där någon som cyklar. En man till fots på den minimala vägrenen höjer en hand till hälsning. Det är mer vardagsliv än jag sett på tjugosex mil. Och det är en behagligt vindlande mjuk väg, oerhört vacker, kanske främst så här under försommarens allra mest löftesrika veckor.

Det är inte det gamla Sverige man åker igenom, i 80 kilometer i timmen, utan det glömda, det som ingen pratar om. Det som kallas landsbygden.

Någon mil före Gränna, vid motellet Vida Vättern som var endast tre år gammalt vid tiden för filminspelningen, dyker den upp på vänster sida – bensin-



macken som här och var hävdas vara densamma som i filmen. Här älgar Max von Sydows karaktär ut i Caltex-uniform, gör honnör och ropar: ”Men, se doktorn! Ska jag fylla upp’na?”

Jag parkerar, går ur, tittar från olika vinklar, försöker tänka bort moderna skyltar och asfalterade omgivningar och – ja, njae, kanske? Ingen springer ut för att möta mig, förstås, men en man i shorts blänger surt på mig från sin vita just fulltankade Volvo. Jag går in i butiken och frågar, men den unga kvinnan bakom disken ”vet inget om någon film, det har jag inte hört.”

Filmmack eller inte, ett av Sveriges mest natursköna lägen lär den i alla fall ha. Jag sätter mig på en träbänk lägligt placerad på en liten gräskulle och tittar ut över jättesjön.

Gränna är detsamma som förr, yttligt sett. I filmen bor Isak Borgs lite dementa nittiosexåriga mor i trakten och han besöker henne, givetvis till kostnaden av ännu fler minnen. Men är Gränna, och orter som den, sig lik? Skulle vi ens tillåta en gammal mamma med svajigt minne och mild förvirring att bo kvar i sitt hus?

Att åka – nåja, bilkö råder – längs den kullerstenbelagda huvudgatan i Gränna är som att åka genom en kuliss. Finns något bakom de här gamla fina träfasaderna, egentligen? Det som definitivt finns är polkagrisaffärer på rad, och tyskar på parad. Överallt är de, handlar påsvis, långt fler sorter än den gamla rödvida, och verkar alla vara på väg till färjan mot Visingsö. Det går numera charterflyg från Tyskland till närliggande Jönköping Airport.

Kvar finns också vägkrogen Gyllene Uttern ett kort stycke söderut. Fejkborgen från 1930-talet hävdar sig vara Sveriges första motorhotell och måste väl ha en av Sveriges mest imponerande utsikter, högt, högt över Vätterns sydligare delar och gamla viktiga Visingsö.

Jag gör dock det stora misstaget att rynka på näsan åt dagens ”travellers lunch” och antar erbjudandet att sätta mig på inomhusverandan, ”där à la carte serveras”. Jag får syn på de stärkta vita dukarna, en servil hovmästare drar ut stolen åt mig, och jag hör inom mig hur det skramlar allt tommare från mitt allkonto. Men väldigt goda var de, isterbanden, billigast i den skinnombundna



menyn. Jag känner mig stressad – gör man inte alltid det på en vägkrog i dag, bättre som sämre? Jag dricker lättöl, sväljer luft, vill iväg.

Isak Borg kunde ta det lugnare. Kanske tack vare sina tillgångar, men tidsandan var mer inbjudande till långsittningar. I filmen sitter han och Marianne på Gyllene Utterns terrass, tillsammans med de tre ungdomar som liftar en första bit mot Florens. En rejäl lunch har de fått i sig, de sjunger och spelar gitarr, diskuterar vetenskap kontra religion. De dricker vin i kylhink, de tutar portvin till kaffet, och sätter sig därpå direkt i bilen. Dock först efter att ha reciterat Johan Olof Wallins dikt och psalm från 1818:

*Var är den vän jag överallt söker
När dagen gryr, min längtan blott sig öker;
När dagen flyr, jag än ej honom finner,
fast hjärtat brinner.*

Samtliga runt bordet kan texten. Jag tänker på scenen när jag går över terrassen efter maten, skulle det alls kunna ske i dag? Fullkomligt otänkbart, bilresandet mellan då och nu skiljer sig åt på fler än ett sätt.

Jag tvingas upp på E4:an igen. Vägen förbi Huskvarna och Jönköping är förvisso vacker med sina stora höjdskillnader och långa mjuka kurvor, men direkt efter svängen för att fortsätta på E4:an (rakt fram går den fortfarande lite mer underhållande E20 mot Göteborg) är det åter den snörräta linjen att hålla sig på. Där återigen absolut inget händer.

Dock ges fler chanser till liv.

Vid Vaggeryd har gamla Riksettan renoverats som turistväg, med gula R1-skyltar och allt.

Vägen går genom Värnamo, Ljungby och Markaryd ner till Örkelljunga. Den är annorlunda än Vätternleden – och svårare, jag hamnar fel ett par gånger – men nästan lika vacker. Långa sträckor slickar den Lagans strand och min vurm för vattendrag (i motsats till hav eller sjö) erbjuder här så många ställen att svänga av och stanna på att jag kunde ägna dagar åt bara detta avsnitt.

Romantiken i resandet har försvunnit, det vet vi. Oavsett om vi väljer bil, tåg eller flyg. Kanske även båt. Karin Boye citeras till höger och vänster, hennes diktstrof ”nog finns det mål och mening i vår färd, men det är vägen som är mödan värd” förekommer i alla möjliga sammanhang, men egentligen håller inte en käft med henne.

Vi vill alla fram fort, billigt, effektivt. Det finns det en rad skäl till, inte minst för yrkestrafiken, men vi andra kanske inte måste tänka så varje gång. Kanske måste vi inte nödvändigtvis köra en sträcka mellan två städer på absolut kortast möjliga tid. Och man behöver inte förvandlas till svåruthärdlig nostalgiker i veteranbil för att ta det bara aningen lugnare, svänga av, ta en alternativ väg. Och stanna vid en å. Till och med hitta smultron.

Och Isak Borg hann ju fram.

Niklas Wahllöf/DN



Svenska Rileyregistret 40 år!

Välkommen till Svenska Rileyregistrets jubileumsträff med årsmöte den 19–21 maj 2017.

Plats: Färna Herrgård i hjärtat av Bergslagen. Färna ligger vid länsväg 250 ca 35 km norr om Köping.
59°46'52"N 15°51'37"Ö

Samling fredag eftermiddag den 19 maj då det serveras Afternoon Tea mellan kl. 15:00 och 17:00. Årsmöte kl. 18:30.

På programmet:

Besök på det kända konstgalleriet, Gallerie Astley i Uttersberg.

Det unika gruvfältet i Bastnäs. En av världens mineralrikaste platser. **Stövlar rekommenderas.**

Ebba Brahes lusthus i Bockhammar.

En slinga på ca 8 mil, en mindre del på grusväg, kommer att köras under lördagen.

På Färna finns en spa-anläggning som är tillgänglig för alla deltagare. Om särskilda behandlingar önskas bokas de direkt med Färna. Se deras hemsida. Behandlingar kan fås fram till kl. 18:00 fredag och lördag. På lördagen är egen tid för eventuella behandlingar från kl. 16:00.

I området finns också en stor och väl sorterad herrgårdsbod med en trevlig blandning av inrednings- och presentartiklar.

Pris: 3 290 kr. per person. Då ingår två övernattningsnätter, två frukostar, två fyrrätters middagar, Afternoon Tea och tillgång till pool, bastu, relax och gym fram till kl. 12:00 avresedagen.

Anmälan senast den 15 april. Vi har förbokat ett antal långweekendpaket. Boka snarast och uppge Svenska Rileyregistret och glöm inte att också anmäla till undertecknade.

bokning@farnaherrgard.se

0222-281 90

Välkomna!
Ronald och Monika
Pfundtner

ronald.pfundtner@mimer.nu

Tel. 070-465 71 19
076-775 67 08



Rileyannonser i Svenska Dagbladet

Datum annonsen var införd

Riley-34 4 d. sedan, soltak, röd skinnklädsel, 4 nya däck, 2 reservd. 6 cyl. toppvent. motor, sönderfrusen. Körd c:a 4000 mil. Till högstbjudande. Sv. t. "Engelsk vagn", Svenska Dagbladets huvudkontor. 460705

Bilar med tillbehör
RILEY,
1½-liters engelsk kvalitetsbil av Årets modell, obetydligt körd, av en händelse till salu. Svar till "16000 kontant", Svenska Dagbl. h.-k. f. v. b. 470822

Engelsk kvalitetsvagn. Riley, årsmöd. 1947, 55 hkr, grön skinnkl., värme o. radio. Bensinåtgång 1.0 lit. per mil. Körd 1.600 mil. Kontantpr. 14.000 kr. Visas mellan kl. 9—12 samt 14—16 efter hänvändelse till ing. Wiklund, tel. 11 10 49. 480412

Motorannonserna
Till salu
Bilar, tillbehör säljas



RILEY 1½-LITER, 480728
körd 1200 mil, utrustad med värme, sökarljus o. regnskydd säljes till högstbjudande, ev. byte. Tel. 20 15 51—52.

RILEY
2½ liter, 90 hk., med dubbla för-gasare, senaste årsmodell, körd 600 mil, utrustad med värme och luftkonditionering. Svar till "Ägaren direkt 47", NA, NT:s kontor, Örebro. 481111

Fabriksny RILEY 490813
Lyxutrustad. Önskas byta mot beg. Volvo 444 eller liknande. T. 309177.

SPORTVAGN,
Riley-sedan 1933 års mod., 4 dörr med soltak, 6 cyl. Vagnen i synnerligen väl-vårdat skick, säljes billigt vid snar af-fär. Tel. 33 67 00. 361028

Riley 1,5 lit. 1947
obet. körd, utr. m. radio o. sökare
sälj. omg. kont. Tel. 62 84 13, eft.
18 62 22 44. 490715

OCCASION 490725
Strålände vacker, snabb landsvägs-vagn, 90 hkr, 150 km med klimator, HMV-radio etc., körd 1.365 mil, säljes. Innan leverans isärtages mo-tor o. växellåda för kontroll. Fast pris kr. 16.000 till seriös kontant-köpare. Leverans början aug. Svar till "2½ lit. RILEY", Sv. D:s h.-k.

RILEY 1947
Förnämlig landsvägs-vagn 0,9 l/mil. Mycket välskött. Utrustad med radio, värme, sökarljus, dim-ljus, defroster. Säljes kontant. Telefon 20 35 70. 490730

2½ l. RILEY 490805
engelsk, snabb landsvägs-vagn i utmärkt skick, körd 2 400 mil, 150 mil efter fullständ. genomgång av motor, broms och fjädersystem. SJ-klimator, 6 nya däck. Säljes av ende ägaren, visas Olssons bilverkstad, Falugatan 5 i dag från kl. 10. Tel. 30 01 65.

PERSONBILAR SÄLJES
FULLBLODET 490924
till facilt pris för den som har bråttom är den vackra engelska 4 dörrars 2½ lit. Riley Saloon med 103 hkr motor o. 150 km topp-fart och de förnämliga vägegenskaperna, inbyggd radio, kljmotor etc. Skar ytterligare njutningen för bilkännaren. För 16 000 kr. fast pris kan jag omkring månadsskiftet överlåta min Riley som körts 1 700 mil. Vagnen lämnas till specialist för omsorgsfull genomgång före överlåtelse. Allvarlig reflektant torde tillskriva sign. "Bilfyndet 1949", Sv. D. h.-k. f. v. b.

Riley 1947 490929
1,5 lit., 4-dörr., i verkligt prima skick, utrustad m. radio, sökare, kylargardin, säljes kontant eller bytes mot annan bil. Tel. 62 84 13.

ADO 16 och Riley Kestrel/1300

Den sista Rileymodellen som lanserades av BMC var 1100 Kestrel i september 1965. Efter 21.529 tillverkade gick modellen i graven i juli 1969 och kallades då 1300 Saloon. Den sist tillverkade Rileyn var dock en Riley 4/72 som rullade av bandet i oktober 1969.

Bakgrund

Sedan konstruktionen av Hundkojan var klar, började Alec Issigonis arbetet med en större familjebil, byggd efter samma principer. ADO kommer från projektets namn Amalgamated Drawing Office project number 16. Den nya bilen fick en större version av BMC:s A-motor och hade skivbromsar på framhjulen. Karossen ritades av Pininfarina. Med ADO 16 introducerade BMC sin Hydrolastic-fjädring som skulle komma till användning i allt fler av koncernens bilar. Hydrolastic var uppbyggt runt hydrauliska fjäderelement som ersatte konventionella fjädrar och stötdämpare.

Bilen gick i produktion sommaren 1962 och var under resten av 1960-talet Storbritanniens mest sålda bil, i konkurrens med den genomkonventionella Ford Cortina.

ADO16 kom att tillverkas under nästan alla BMC:s märkesnamn, inte mindre än sex olika versioner.

1100/1300

Bilen såldes de första åren bara med en 1100cc motor. På den brittiska hemmamarknaden såldes bara fyrdörrarskarosser, men en tvådörrarsvariant tillkom snart för export. Austin- och Morris-motorerna hade enkel förgasare, övriga var försedda med en starkare tvåförgasarmotor. 1966 tillkom kombi-varianten från Austin och Morris. Från juni 1967 kunde de fyra finare versionerna levereras med 1275cc motor med enkel förgasare.

I oktober 1967 introducerades Mark II-versionen. Den kännetecknas av mindre fenor på bakskärmarna. Tvådörrarsbilar säljs nu även på hemmamarknaden och 1275cc motorn tillkom som alternativ även i de billigare bilarna. Från våren 1968 såldes de fyra finare versionerna bara med den större motorn, nu med dubbla förgasare.

Hösten 1969 började rationaliseringen

av märkesfloran och Riley gick i graven. Istället kom Austin och Morris i 1300 GT-version med dubbla förgasare.

I september 1971 introducerades den slutliga Mark III-versionen, med ny instrumentering och bättre stolar. Nu återstod bara Austin, Wolseley och Vanden Plas på programmet.

Morris

Morris 1100 presenterades i augusti 1962 som första ADO16-version. Rivalitet inom försäljningsorganisationen hade lett till att Morris återförsäljare krävt att introduktionen av Austin-versionen skulle förhållas, eftersom de kände att Austin hade ett mer konkurrenskraftigt modellprogram. På Genève-salongen 1966 presenterades kombi-versionen Traveller.

Med Mk II-versionen kom modifierad kaross och inredning, samt en 1300-motor även till Morris. Med den större motorn kom även helsynkroniserad växellåda. I oktober 1969 tillkom 1300 GT med tvåförgasarmotor. Detta var i praktiken en MG 1300 med fyra dörrar.

Produktionen av sedanmodellen upphörde hösten 1971 och den ersattes av Morris Marina. Kombiversionen Traveller tillverkades fram till 1973 i Mk III utförande. Totalt tillverkades cirka 723.000 Morris 1100/1300

MG

I oktober 1962 tillkom den sportiga MG-versionen, med tvåförgasarmotor. Den hade traditionell MG-kylare och instrumentbräda i trä. Från juni 1967 kunde MG:n levereras med 1275cc motor. Mk II-versionen av MG hade starkare motor, helsynkroniserad växellåda och samma instrumentbräda som Rileyn. Bilen såldes nu bara med tvådörrarskaross. Produktionen av MG-modellen upphörde hösten 1971, efter 157.409 tillverkade MG 1100/1300.

Austin

Ett drygt år efter Morris 1100 presenterades Austinversionen i september 1963. Bortsett från fronten och instrumentbrädan var bilarna identiska. På Genève-salongen 1966 presenterades kombi-versionen Countryman.

Med Mk II-versionen kom modifierad kaross och inredning, med samma in-

strumentbräda som Morris. Nu fanns 1300-motorn även till Austin. Med den större motorn kom även helsynkroniserad växellåda. I oktober 1969 tillkom 1300 GT med tvåförgasarmotor.

Mk III-versionen uppdaterades med en ny grill samt ny instrumentering och bättre stolar. Produktionen fortsatte till juni 1974, med cirka 1.052.000 tillverkade Austin 1100/1300.

Vanden Plas

Vanden Plas Princess version visades på London Motor Show i oktober 1963. Den hade en mycket påkostad inredning med valnötspaneler, läderklädsel och små picknickbord för passagerarna på framstolarnas baksidor. Sådan överdådig lyx hade aldrig förekommit i en småbil tidigare. Princess hade även en instrumentbräda i trä, med runda instrument, som var unik för modellen. Från juni 1967 kunde bilen levereras med 1275cc motor. Mk II-versionen av Vanden Plas fick helsynkroniserad växellåda.

Tillverkningen av Princess 1100/1300 upphörde, som sista brittiska ADO16-bilen, i juni 1974, efter 43.741 exemplar.

Wolseley

Wolseley-versionen presenterades i september 1965. Den delade MG:ns tvåförgasarmotor och instrumentbräda. Den hade dock den traditionella Wolseley-kylaren. Bilen ersatte den Morris Minor-baserade Wolseley 1500. Från juni 1967 kunde bilen levereras med 1275cc motor. Mk II-versionen av Wolseley fick helsynkroniserad växellåda. Produktionen av Wolseley 1100/1300 upphörde våren 1973, i samband med introduktionen av Austin Allegro, efter 44.867 exemplar.

Riley

Samtidigt med Wolseley-versionen kom även Riley Kestrel i september 1965,



med MG:ns tvåförgasarmotor. Den hade traditionell Rileykylare och en egen instrumentbräda, komplett med varvräknare. Kestrel ersatte den Morris Minor-baserade One-point-Five. Från juni 1967 kunde Riley levereras med 1275cc motor. Mk II-versionen av Riley hade starkare motor och helsynkroniserad växellåda. Bilen hade nu förlorat namnet Kestrel.

Tillverkningen avslutades i juli 1969, efter 21.529 tillverkade Kestrel/1300.

När slutet kom för Riley - den sista Riley 1300 Saloon tillverkades i juli 1969 i Austins Longbridgefabrik i Birminghams södra utkant - hette bolaget British Leyland Motor Corporation. Bolaget bildades året innan genom sammanslagning av British Motor Holdings Ltd (BMH) och Leyland Motor Corporation Ltd och var tänkt att sammanföra den krisdrabbade brittiska bilindustrin för att få ordning på den.

Leyland hade under 1960-talet blivit framgångsrik lastbils- och busstillverkare och stärkt av framgångar köpt Standard-Triumph och Rover. BMH var i sin tur en sammanslagning av British Motor Corporation (BMC) och Jaguar som genomförts 1966. BMC hade grundats 1952 då Morris Motor Company och Austin Motor Company gick samman.

Den brittiska regeringen menade att storleken var avgörande för den brittiska fordonsindustrins överlevnad. Regeringen initierade därför en sammanslagning av de två koncernerna och bjöd in till träff mellan Leylands Donald Stokes och BMH:s George Harriman. Leyland tog över det betydligt större BMH. De tidigare BMC som utgjorde lejonparten av BMH hade kapacitet att bygga en miljon bilar per år medan Leyland tillverkade 166.000 fordon under ett år. Donald Stokes blev chef för British Leyland och besatte alla höga chefsposter med Leylandchefer. British Leyland blev en koncern med ett stort antal traditionsrika brittiska bilmärken och fabriker.

Problem visade sig när många av de höga cheferna som tillsattes saknade erfarenhet från fordonsindustrin och det faktum att BMH (BMC) hade sämre ekonomi än väntat, föråldrade modeller samt arbetsmarknadskonflikter mellan företaget och facken. 1969 väcktes de första frågorna kring problem med låg produktivitet och konflikter mellan före-



En Riley 1300 under Concordes vingar.
Concorde testflögs första gången 1969 och var i reguljär trafik 1975-2003.

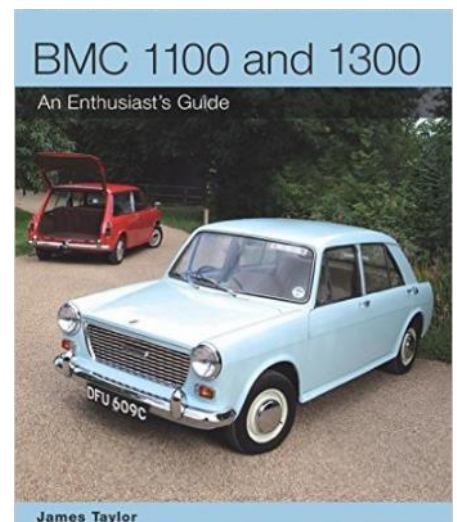
tagsledning och fack när strejker startade. Bland annat utbröt en strejk 1970 som helt lamslog Triumphs tillverkning och en tredjedel av den brittiska bilindustrins anställda gick i strejk. 1969 hade bolaget förlorat 5 miljoner arbetstimmar och 1970 10 miljoner arbetstimmar på grund av strejker. Strejkerna gjorde även att British Leyland inte förmådde producera bilar vid fabrikerna i Longbridge och Cowley när efterfrågan ökade 1972 och istället minskade koncernens marknadsandel dramatiskt: Bolagets marknadsandel gick från 40 procent 1968 till 30 procent 1975.

Under 1970-talet hopade sig problemen för British Leyland: strejker och konflikter, dåliga kvalitet på bilarna, koncernens bilar konkurrerade med varandra och svaga och ineffektiva fabriksledningar. Longbridge var på 1960-talet världens största bilfabrik med 250.000 anställda. Men fabrikerna var omoderna och led av överkapacitet.

Skönt att Riley slapp uppleva en sådan ålderdom...

Läs även Rileybladet 2/1998 "The sun sets on British Car Makers". En artikel ur New York Times om hur brittisk bilindustri gick från storhet till totalt kaos. Artikeln skrevs i samband med att Rolls-Royce och Bentley köptes av tyska BMW respektive Volkswagen.

Red och nätet



Boken ovan, utgiven 2015, skrevs av James Taylor, mannen som också skrev Riley RM-Series som utkom 1990.

Text på omslagets baksida:

The British Motor Corporation's 1100 and 1300 model range was amongst the most successful in the Corporation's history, selling more than 2.1 million of all types between its introduction in 1962 and its demise in 1974. World-wide, it was sold under eight different marque names and in two-door saloon, four-door saloon, two-door estate, and five-door hatchback forms - and very nearly as a van as well. In Britain, it was the country's best-selling car between 1962 and 1971, being beaten just once (in 1967) by the Ford Cortina.

In BMC 1100 and 1300 James Taylor looks at the design and development of a model range that at the time confirmed BMC as a pioneer of new automotive ideas and had a profound impact on other manufacturers. It covers not only the full standard model range, but special conversions, cars built abroad, and owning and running the cars today.

Andra Rileyblad



R. Memoranda Jan/Feb 2017

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: The Riley RM Centre has reopened. Karen & Steve Pettyfer & Oscar on duty.

Årsmötet (9 sidor)

Efter ett tumultartat år då ordföranden avgick, reservdelsansvarige avgick, sekreteraren avgick och redaktören nästan avgick, råder åter lugn. Ny ordf är Judith Uttley, ny sekreterare är Rob Storr, ny reservdelsansvarige är Steve Pettyfer och ny medlemssekreterare är Janet Stewart-Lilly. 8000 reservdelsorder mottogs till ett värde av £700.000. Nya delar inköptes för £750.000. Medlemsidningen bytte tryckeri och sidantalet gick ner från 36 till 32. Antal medlemmar: 1583

Artiklar

Spares move in pictures

Årsmötet, se ovan

From the R.M. Club on-line internet forum: pga ett misstag samma som i förra numret.

From the new spares secretary

Technical topics: The Secret life of the Riley Nine. En artikel skriven av Västaustaliens redaktör Kenneth Glasnier i tidskriften "Archive" Journal of British Industrial and Transport History. Artikeln är ett avsnitt i Glasniers kommande bok om Familjen Riley och dess roll i brittiska bilindustri.

From a bench front seat (Pathfindersidor)

Evenemang

Welsh Weekend 2017, 21-22 April, Trearddur Bay
Scottish Riley Enthusiasts National Weekend, 19-21 May, Galloway

2017 Pennine Weekend, 29 Sept-1 Oct, Durham
Riley Weekend + Riley Register AGM, 22-24 Sept, Ravenscar, North Yorkshire

Riley RM Club National Rally, 22-23 July, Falkenham, Norfolk

Bacchanalian Week, après RM Club National Rally, Foulsham

RM Club News. Update from the SAP (Spares Advisory Panel) ... dom som bestämmer vilka reservdelar som ska beställas/tillverkas

Riley RM Series Brochure & Information Database (många nya broschyrer inlagda på RM Club Internet Forum)

For Sale

RMC 49, sale due to age (91), £25000

RME 53, reluctant sale due to downsizing, £5000

RMA 51, restoration project, partly stripped, £1000

RME rolling chassis, ring for details

RME2 chassis, £500

RMF chassis, £150

RMA 47, good project, most hard work done, £3500



The Riley Record 6/December 2016

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: En scen ur TV serien The Crown.

President's Foreword (Victor Riley)

Om 120-års jubileet av The Emancipation Run den 14 nov 1896 då maxhastigheten på vägarna höjdes från 4 mph till 14 mph och då Percy Riley just börjat bygga sin första bil. Den som Geoff Haviland nu bygger en kopia av

Artiklar

The Crown

Membership matters

Two-Point-Six Register

Riley Motor Club Centre News: Midland, West of England, East Anglia, Southern Centre

National Rally 2016 i Creton, Northamptonshire

Letters to the editor

Technical Matters: slitna länkar

Riley Motor Club Shop: märken, kläder, muggar, termosflaskor, böcker, julkort m.m

Pathfindersidor: Bob Hodgkins har 8 Pathfinders och en 2.6

Upcoming events (se Evenemang intill)

Spares News: Bob Hodgkins tar över som reservdelsansvarig i klubben

Chairman's View (Mike Stanton)



For Sale

Pathfinder 54, it's been stripped, £1500

RMC 49, sale due to age (91), £25000

The Riley Record 1/February 2017

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Harold Grace in his One-Point-Five leading at Silverstone in 1958.

Artiklar

Grace Family Connections

NEC Classic Car Show 2016

Technical Matters: Modifications to a Riley Sprite

An Englishman Abroad (resa till Frankrike i en 1,5)

Riley Books

Life of Riley: Madeline Foy's Riley, en Hollywoodhistoria

Nine Pathfinders meet at Cooma, NSW, 1998

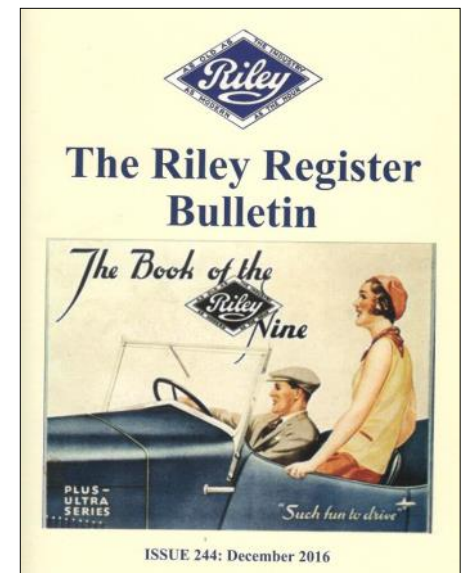
Chairmans's View: Klubben inbjuden till Royal International Air Tattoo at Fairford 14-16 juli. Klubben kommer att ställa ut på Classic Restoration Show på NEC

Upcoming Events

Riley Motor Club National Rally, Lanes 8-10 Sept 2017

Cars for Sale

1934 Kestrel 9



The Riley Register Bulletin

December 2016, Issue 244

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: The Book of the Riley Nine - Plus Ultra Series.

En Riley (Coventry) Ltd katalog för 1932.

Artiklar

Riley's Other Works. The Aldbourne/Widdrington Road Complex (The Midland Motor Body Co.Ltd). By Vernon Barker (en uppföljare till Barkers artikel om Riley Works at Durbur Ave som publicerades i Bulletin 172, 1998).

Filament or LED? - that is the question!

Motoring Enthusiast's 1903 Car took part in the (1949)

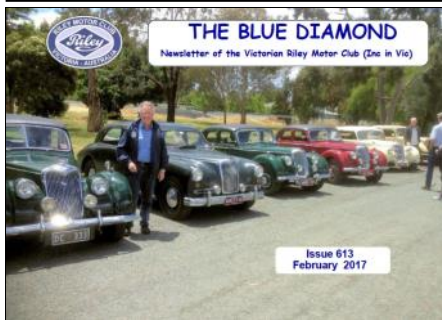
Old Crock's Race

Servicing the Riley Nine (ur The Motor Trader 1937)

Letters to the Editor

March Specials: Snippets from various sources.

Obituary: Dick Pratt



The Blue Diamond 613 & 614

Newsletter of The Victorian Riley Motor Club, Australia
 Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.wordpress.com>
 Redaktör: Keith Morrison
 Omslaget: Rally to Tatura Nov 23
 Omslaget: Yngsta och äldsta Rileyn på Birdsvillemötet 1967, en 1925 års Redwing och en 1963 Elf.



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter December 2016, No 350

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan
 Omslaget: Santa's Little Helper (= Victor Riley)

Artiklar

En Riley Elf historia
 Lynxminen
 An MPH at East Fortune National Museum of Flight race circuit.

Roamer 156 - December 2016

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

Evenemang

40 års jubileum, 19-21 maj (precis som vi!)



Riley Motor Club - February 2017

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

Redaktör: Ken Gasmier

Omslag: CLUB HONORARY MEMBER HAROLD MARTIN TURNS 100. A living legend World War II veteran Harold Martin. Harold Martin was a prisoner of war during World War II. He was captured by the Japanese in the Fall of Singapore on 15 February 1942. Harold spent the next two years as a prisoner of war, building the notorious Burma-Thailand railway along with 60,000 other Allied soldiers. Over 12,000 of those Allied soldiers died as a direct result of working on this railway, 2,700 of them Australians. Harold has an epic tale of survival.

Artiklar

The Champagne BBQ Breakfast 5 Jan (33 medlemmar och 12 Rileys)
 Valentine Celebration, 14 Feb
 The Roo-Shooter's Riley Roadster (hittades i sorgligt tillstånd—hade använts för att jaga kanguruer)

For Sale

RMB 49, in restored condition, ca AUD 20.000

Säljes/For Sale

RMA - 1947

Projekt att avslutas av den händige
 Chassi och drivlina klara. Motor körd
 3 timmar. Kaross delvis monterad.
 Chassi: Ramen blåstrad/målad – nya
 fästen för "C-post" monterade. Rost-
 lagning karossfästen.

Framvagn – nya gummibussningar till
 fjädring. Spindelbultar riktade, material
 pålagt, slipat och anpassat till bussning-
 ar. Nya p-ändar. Nya motorfästen. Nya
 stötdämpare. Nya genomslagsskydd.
 Nya bromsrör i koppar. Nya broms-
 slangar. Bromscylindrar honade, nya
 packningar monterade. Bromsbackar
 rengjorda.

Bakfjäderblad individuellt rengjorda/
 blåstrade och återmonterade till paket.
 Nya gummibussningar till fjäderhän-
 ken.

Drivlina: Motorblock lagat avs. frost-
 skador och rensat från rost partiklar
 samt planat. Cylinder honade. Nya
 kolvar med kolringar. Nya topplocks-
 bultar monterade. Oljepumpslock pla-
 nat. Vattenpump renoverad. Oljefilter-
 sats monterad. Oljekanal i vevaxel
 rensade.

Topplock rensat från rost och planat.
 Nya ventiler med ventilmfjädrar.
 Ny koppling och nya lameller.
 Ny startmotor. Renoverad generator.
 Rostfritt avgassystem.
 Nytt cellpaket i kylare.
 Växellåda rengjord.
 Bakaxel rengjord. Spel i bakaxelväxel
 justerat.

Kaross: Nya träsyllar, B-stolpar, golv,
 A-stolpar, dörrar, plåtar mot motorrum
 monterade. Ny instrumentbräda och
 många trädetaljer finns. Ny kabelmatta
 finns.

Priside: 35,000:-

Kontaktuppgifter: Håkan Lundgren,
 Albogatan 14, 266 33 Munka Ljungby
 (Ängelholm). Tel 0703831405.
 E-post: shblundgren@gmail.com



Riksettan försvinner... igen

Tidningen Riksettan lägger ner. Den startade 2005. Sista numret kom i december 2016. 2005 skrev Svenska Dagbladet bland annat följande inför tidskriftens lansering:

Riksvägarna kom till 1945 och numrerades 1 till 99. Nummer 1 till 14 är de så kallade klassiska riksvägarna. Vägsystemet reformerades 1962, då exempelvis riksvägarna 1, 2 och 4 helt eller delvis blev E 4, E 6 respektive E 22.

Förr gjorde familjer helgutflykter i sina bilar: resandet i sig självt där man liksom är framme vid målet hela tiden. Det är så tråkigt med de nya vägarna där allt handlar om den snabbaste vägen mellan A och B. Det blir en resa i dödtid utan upplevelser, bara för att man ska spara minuter. I bästa fall kommer man ihåg vilket väder det var.

Man måste inte vara journalist för att stanna till när man ser skyltar om loppis och annat vid väggkanten. De står ju där för att locka till frågor. Svänger man av kan man få höra de mest fantastiska minnen, och under åren har vi fikar och lyssnat på massor av dessa vid vaxdukar hemma hos folk.

Att skriva från bilresande är i sig en kultur på väg att glömmas bort påpekar de, och radar upp kända författare, journalister och andra som rapporterat från vägen: Stieg Trenter, Robert M Pirsig, Gits Olsson och Alf Henrikson. Torsten Ehrenmark gjorde det också, från en Mercedes. En pionjär i Sverige var litteraturprofessorn Fredrik Böök från Lund som skrev om sina Sverige-resor i en Cadillac på 1920- och 1930-talet.

Och i detta Rileyblad kan du läsa journalisten Niklas Wahllöfs reseberättelse från Riksettan. Red har inte lyckats få tag på Niklas Wahllöf för tillstånd att återge artikeln. Han signerar inte sina DN artiklar med e-postadress idag. Vi hoppas att han inte misstänker publiceringen i Rileybladet. En ära, egentligen.

MHRF

MHRFs Evenemangskalender och försäkringsbroschyr för 2017 bifogas. Finns även på www.mhrf.se

Nya medlemmar

- 318 Bo Lundblad
Aprikosgatan 11 D
703 60 ÖREBRO
0708-11 07 20
bo.lundblad@icloud.com
- 4/68 R/HS1L/5399 1960
BTY 261
Ex Karl Adolfsson
(se Rileybladet 2/2011, sid. 10)
- 319 Arne Gunnarsson
Gräsholma 1519
287 91 STRÖMSNÄSBRUK
0708-79 87 93
arne.grasholma@gmail.com
- 60 S 10579 RMF 1963
AJE827
Ex Torbjörn Håkansson
(se Rileybladet 2/2015, sid. 12)

Kassören saknar dig

Det mesta vi gör i klubben är ideellt arbete men några saker kostar pengar, t.ex. reservdelsinköp och tryckning av och porto för Rileybladet. Några av er har missat att betala medlemsavgiften. Ett inbetalningskort bifogas till berörda.

Jakriborg Prix

I fjor deltog fyra förkrigsrileys i Jakriborgs Prix. Årets upplaga går av stapeln Kristi Himmelfärdsdag, torsdagen den 25 maj i Jakriborg strax söder om Lund. Se "Jakriborg Prix 2016" på YouTube.

Köpes

RMA eller RMB i gott skick.

Claes Göran Lind, Köpingebro
070-696 13 07
cglind@gmail.com

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
018-12 82 83, 070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
08-580 352 78
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 225 kr för år 2017. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:
Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
Victorian Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The Riley Club of Western Australia



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