



RILEYBLADET

Nummer 1, 2022

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 44



Rileyfantasten

Mellan den vilda entusiasmen i trampbilen och den fridfulla resignationen i rullstolen stöter vi ibland på en udda fågel, Rileyfantasten.

En Rileyfantast är sannerligen en gåtfull varelse i många skepnader; han kan vara lång eller kort, mörk eller ljus, spinkig eller välgödd, och i alla åldrar mellan nio och 90. Trots att han finns i alla samhällsskikt, och utträttar alla tänkbara tjänster åt samhället mellan åtta och fem, har ingen någonsin lyckats utröna vad som utgör en Rileyfantast.

Mångsidighet är själva kärnan i en sann Rileyfantasts personlighet. Han har energi som en maratonlöpare, en yogis koncentration, en eremits sällskaplighet, en munks hängivenhet, vokabulär likt en servicemanual, det mekaniska geniet typ en da Vinci, Stirling Moss körförmåga och en ruvande hönas modersinstinkt.

Rileyfantasten har bara en brinnande ambition i livet - att i något bortglömt hörn på en gammal ödegård upptäcka en äkta utranterad, förkrigs Coventry Riley med läckande tak, musätna säten, täckt av fågelskit, med uttorkade däck på

sock och en, försmädligt grinande, rostig kylargrill.

Och efter att ha gjort denna betydelsefulla upptäckt bogserar han hem fyndet och ställer upp det på gräsmattan som en skulptur av Henry Moore.

En Rileyfantast släpper inte taget. Han fortsätter att med blod, svett och tårar förvandla skrothögen till dess ursprungliga blanklackerade, rödläderklädda, silverkromade, förväljarförsedda, glänsande elegans.

Det råder ingen tvekan om saken. En Rileyfantast är ett hopplöst fall, och förlorad för alltid. Lyckan som finns i fullständig avkoppling, lugn och ro, är meningslös. Han kopplar bort tankar om långt gräs, besök av släktingar, rena händer, regelbundna måltider, och gråtande barn. Och när ditt ansträngda tålamod äntligen bryter ut i en ström av bitande sarkasmer, tittar han helt oförstående på dig.

Rileyfantaster är som de är. Chefer överser med dem, arbetskamrater tolererar dem, vänner blidkar dem, andra Rileyfantaster älskar dem. Och deras fruar

måste stå ut så gott det går, och leva vidare i förhoppningen om att dessa män en dag, en underbar dag, kommer ut ur garaget och yttrar de efterlängtna orden: "Den är färdigt."

Författaren, uppenbarligen en kvinna, vill vara anonym.



Fotot ovan visar Rob's garage. Han är 86, pensionerad ingengör och bor i Victoria i Australien. Och så är han Rileyfantast.

Den blå bilen är en 1928 års Riley Nine Brooklands som mellan åren 1928-37 tävlingskördes av Barney Dentry och även av hans hustru Bessie. Bilen var ett vrak när Rob köpte den.

Uppe på liften hänger en Riley MPH Sprite och på golvet står en Riley Lynx. Ännu en racing Riley vid bortre väggen. I garaget finns den nödvändiga utrustningen; liften, en svarv och garanterat allt annat som behövs för att renovera och serva. Rymligt, högt till tak och ordentlig belysning. Ack ja, sätt igång och dröm!

Ordföranden har ordet

Nu har vintern passerat och det är snart dags att plocka fram Rileyn för den första varturen. Efter kontroll av "de fyra elementen" (olja, luft, bensin och vatten), ett uttryck som Nils-Johan Nilsson använde, är det dags för provtur. Man måste ju kontrollera att allt fungerar inför sommarmötet, vilket i år äger rum den 4-5 juni. Om detta står att läsa på annan plats i Rileybladet. Observera att du måste anmäla dig i mycket god tid!

MHRF har meddelat att man inom kort gör vissa förändringar i hanteringen av sina försäkringar. Försäkringsansökan och besiktningsprotokoll kommer i fortsättningen endast att kunna fyllas i digitalt. Antalet besiktningsmän skall redu-

ceras från ungefär 750 till drygt 300 och benämningen skall vara fordonsinspektör. Den som är försäkringsansvarig i respektive klubb kommer i fortsättningen att kallas försäkringssamordnare. I vår klubb har vi hittills haft fyra besiktningsmän. Sannolikt blir det nog bara en eller möjligen två kvar. MHRF:s hemsida kommer även att få ett nytt utseende.

Till sist vill jag hälsa dig välkommen till sommarmötet. Att delta med Riley är inget krav, det är den trevliga samvaron som räknas!

Erik Hamberg

Rileys digitala arkiv

Riley Cars Archive Heritage Trust (RCAHT) har nu lanserat sitt digitala arkiv på rileycarsarchive.org

Sedan januari 2022 kan du göra en sökning efter modell, person, etc och se alla bilder vi har i vårt digitala arkiv.

Du ska vara medveten om att detta är ett pågående projekt och material kommer kontinuerligt att läggas till. Vi är alltid i behov av frivilliga som kan hjälpa till att utveckla det digitala arkivet. Det spelar ingen roll vilken klubb du tillhör eller var i världen du bor; om du har tillgång till internet välkomnar vi ditt stöd. Vänligen kontakta oss via

enquiries@rileycarsarchive.org

så kontaktar vi dig. Vi tar gärna emot dina kommentarer om hur du tycker att arkivet fungerar. Antingen via webbplatsen eller på adress som ovan.

På webbplatsen finns en vägledning för att hjälpa dig att hitta runt på webbplatsen och databasen.

Vi hoppas att du gillar innehållet i arkivet och om du har något historiskt material som du vill bidra med tar vi gärna emot det.

Martin Collisson
Projektledare



SRR Regalier



Klistermärke

diameter 70 mm
Pris 2 st: 40 kr
Pris 4 st: 60 kr
fler än 5 st: 12 kr st



Broderat märke.

Mycket hög kvalitet. 70 mm
Passar lika bra på klubbblazern som på jackan
Pris: 50 kr



Svart bomullskeps

justerbar storlek.
Pris 100 kr



Vagnmärke

Emailj och krom. Otroligt hög finnish. Ett måste på din Riley
Pris 250 kr

Du beställer genom att skicka epost till roland@rolandharaldsson.se
Vi skickar och bifogar faktura. Porto tillkommer på angivna priser

Visa att du kör Riley stöd din märkesklubb

Texten på förstasidan är en översättning av "What is a Riley Fan?" som stod att läsa i The Riley Register Bulletin nr 66, juni 1972. Texten insänd av Rolf Palm.

Rileyträff 2022 med årsmöte - Thoresta herrgård

Den 4-5 juni ses vi för årets stora Riley träff. Samling 4 juni kl 12.00 vid Lasse Åbergs museum i Bålsta.

Lunch och besök på museet. Därefter kör vi på trevliga vägar mot Thoresta herrgård från 1500-talet, där vi checkar in från kl 15.00. Möjlighet till fika vid ankomst!

Årsmötet avhålls under eftermiddagen och sedan samlas vi med ett glas Champagne innan en 4 rätters meny avnjutes!

Efter övernattnings och frukost på Thoresta åker vi gemensamt till en kulturmiljö som ännu är "hemlig"!

Efter besöket och ev. lunch/fika skiljs vi åt för hemfärd! Ett begränsat antal rum är förbokade!

Thoresta weekend kostar 2090 kr/person i dubbelrum. 2490 kr för enkelrum.

Ingår övernattnings, drink, 4 rätters middag samt frukost.

BOKNING SKER DIREKT MED THORESTA **SENAST 8/4**. UPPGE SVENSKA RILEY REGISTRET.
08-58242600

bokning@thoresta.se

Maila även anmälan till Håkan Wik-

ström, hakan.wikstrom@vasteras.se
så vet vi vilka som kommer!



Blandat från redaktören

Alla pre-war Rileyägares räddare i nöden, mannen bakom Blue Diamond Services, Ian Gladstone, är död. Hans gärning hyllas av Vernon Barker, Robin Cameron och John Haddleton i decembernumret av The Riley Record och The Riley Register Bulletin.

Bilintresserade ungdomar födda på 40-talet har blivit gamla gubbar och en och annan har redan slagit igen garagedörren för gott. Om tio år kommer antalet Riley sannolikt att översvämma marknaden. Många renoveringsprojekt låter troligtvis änorna köra direkt till skroten utropande "äntligen!", och andra, som har varit familjens ögonsten... ja vad händer med dem? Våra barn och barnbarn har helt andra intressen.

Anar inte vad som kommer att hända men med ett redan rileyägende barn har jag en viss förhoppning om att det finns en framtid för just min Riley...

Ovanstående leder mig till ämnet dödsannonser och dess symboler. Var och en som begrundar dödsannonserna i någon dagstidning vet att exempelvis hundar, katter, hästar, bilar, båtar, en orienteringsskärm på en trädgren, en pokerhand med fyrtal i ess och ett antal motorcyklar av varierande årgång blivit nog så vanliga symboler för vad den bortgångne haft för intressen i livet.

Det är högst personligt vad man tycker om dödsannonser och symbolerna i dessa. Oftast har den avlidne nog inte sagt sitt i saken. Själv kan jag tycka att det är lite vulgärt med en bil eller pokerhand i en dödsannons fast egentligen vet jag inte varför. Jag hänger inte med i tiden när det gäller dödsannonsloggor. Någonstans mellan korset och Rileyn svävar nog fiskmåsarna.



Medlem nr 1 i Svenska Rileyregistret, Erik Berglund, har sålt sin 2½ litre Riley Saloon 1953. Köparen äger redan 142 bilar. Man kan undra när han kommer att få tid att ställa i ordning Berglunds gamla Riley?

På sidorna 6-7 fortsätter bilderna över Rileymodeller som tagits fram av bibliotekarien i Nya Zeelands Rileyklubb, Lindsay Stephens m. fl.

Tidiga bilar hade inga modellnamn, snarare användes karossbeskrivningar som Landalette, Torpedo, Cabriolet, Saloon, Limousine, Coupé och Tourer. Men i slutet av 1920-talet började de olika rileymodellerna få namn som slutade på "worth", Chatsworth, Grangeworth, Lulworth, Midworth och Wentworth. Serien har kallats "country estate series".

I och med lanseringen av Nine 1926, tog de nya modellerna sina namn från avlägsna europeiska destinationer, ofta i Alperna eller vid Medelhavet. Gärna kopplade till tävlingar, rallyn som Alpine, och Stelvio eller lyxbadorter med casinon som Biarritz, Deauville, Mentone, Monaco och San Remo.

I början av 1930-talet tog bland annat de mer konventionella saloonerna sina namn från brittiska städer. Edinburgh-modellen tog sitt namn från framgången med uthållighetsrallyt London – Edinburgh. Andra namn var Ascot och Winchester.

1933 kom en rad namn, främst rovfåglar; Falcon, Kestrel, Merlin och även, löst besläktade namn som Gamecock (stridstupp/bråkstake) och Lincock (låter som en fågel men är ett flygplan). Namn som kunde associeras med fart, kraft och aggressivitet. Ingen rovfågel men väl ett rovdjur var Lynx, lokatten. Det enda fyrfotadjuret i Rileysammanhang... om man bortser från hästkrafterna.

Sportmodellerna hade sina egna namn, främst Brooklands, som tog sitt namn från den berömda tävlingsbanan. Imp och Sprite tog sina namn från mytiska varelser liksom BMC Riley Elf på 1960-talet. Och MPH... miles per hour??

En modell som är svår att kategorisera är Adelphi. Med lite fantasi kan man associera namnet det fashionabla London distriktet med det namnet. Eller... Adelphi, grekiska för "bröder". Kan det vara bröderna Riley som åsytas?

Riley Trinity fick sitt namn genom att taket/suffletten kunde ställas i tre lägen. Slutligen verkar Victor (vinnare) ha fått sitt namn efter Victor Riley. Ett olyckligt namnval inte minst på grund av modellens dåliga försäljningssiffror.

Endast tre modeller döptes efter kriget. Elf, som inte fick det tänkta namnet IMP eftersom Hillman registrerat det. Och så den återuppståndna Kestrel 1100, och Pathfinder.

Sist på listan på sidan 7 är en Riley

Lulworth som endast fanns modellåret 1928. Hur många sådana tillverkades kan man undra? Den vävklädda karossen av typ Weymann var byggd av firma Hancock & Warman i Coventry.

Förr i tiden var en persons namn ofta kopplat till ett yrke eller en titel, t. ex. i telefonkatalogen, på gravstenar och... på bilregistreringar. I telefonkatalogen var det förstas praktiskt när det fanns ett halvt dussin Anders Olsson. Då var det bra att veta att den man ville ha tag på var rörmokare. Att man skrev ett yrke eller titel på gravstenen var vanligt fram till för 50 år sedan, t.ex. provisor, hemmansägare och änkefru. Läs gärna boken Minnets stigar. Men varför alla dessa yrken och titlar när man köpte en bil?

Jag har de 20-åren skaffat fram registreringsbevis på över 200 Rileybilar registrerade i Sverige. Varje bil hade i snitt 5-6 ägare. Alltså har jag över 1.000 registreringar från 40-, 50- och 60-talet. Alla bilar som inte var registrerade på företag utan på privatpersoner anges med yrke eller titel. Lite märkligt kan man tycka idag. Men tack vare detta kan vi nu se ett socialt mönster för köpare av Rileybilar. De första ägarna var ofta läkare, ingenjörer, advokater, godsägare och den slags och de sista; bilmekaniker, skogsarbetare och en och annan studerande. Antalet Riley registrerade på kvinnor var få. Titeln var då ofta fru eller fröken oavsett vad de hade för yrke. Sådana var tiderna.

Får jag tid över ska jag ta tag i detta material och ge er en detaljerad bild av Sveriges rileyägare.



Ur Svenskt skämtlynn nr 6, 1908

Pour le sauvetage des belles l'automobiles est née en France

Här är en fantastisk historia berättad av Jakob Bonfils om sin bortgångne bror Bo Bonfils.

Riley Lynx Spriten från 1935 var fullpackad, och äventyret kunde börja. 1961 flyttade Bo Bonfils och hans dåvarande flickvän Dola (som senare skulle bli hans fru) från Köpenhamn till Amsterdam. Dola studerade konsthistoria och Bo var konstnär och designer. De var unga och fria och njöt av livet på Prinsengracht i Amsterdam.

Genom att köra Riley kors och tvärs i Amsterdam fick Bo många kontakter, varav några livslånga. Han var en sann Riley-entusiast och hade många Rileys under sitt liv, inklusive en Brooklands, en 12/4 special, en MPH, en 12/4 Kestrel, en Lynx Sprite, en Pathfinder och slutligen en Brooklands Special.

I Amsterdam träffade Bo en ung kille vid namn Jan Cohen som hade en förkärlek för Bugatti och körde sin Bugatti

T40 Roadster i daglig bruk. Han köpte och sålde bilar, förmodligen för att kunna köpa en Bugatti till... eller två.

Inte långt efter att han kommit till Amsterdam följde Bo med Jan på en resa till Lyon för att hämta en Talbot Lago T26. Båda deras flickvänner följde med.

På vägen tillbaka till Amsterdam besökte de Germain Lambert i den lilla staden Giromagny i regionen Vogeserna i Alsace. Germain Lambert var född 1903 och byggde sin första bil vid 23 års ålder. Han var ingenjör och byggde senare framhjulsdrivna bilar med separat fjädring på alla fyra hjulen. Några av bilarna på bilderna är hans.

Texten på sidan av Germain Lamberts lastbil och på kanten av taket lyder: Pour le sauvetage des belles l'automobiles est née en France (För att rädda de vackra bilarna födda i Frankrike). Så Germain det som sin uppgift att samla så många franska förkrigsbilar som möj-

ligt för att rädda dem? På den tiden var de inte värda mycket, och absolut inte lika värdefulla som de är idag.

Som tur var hade Bo sin Rolleiflex med sig och han plåtade 3 rullar film av det som fanns under taken och i resten av verkstaden. Några av bilarna på bilderna har överlevt. Den låga lastbilen och paret bredvid plus två andra ställdes ut på Retromobile 2013 och visas i Mulhouse Museum. Bugatti T44 med rallyplatta från 1957 är fortfarande igång och i gott skick. Men hur är det med alla de andra skatterna?

Vi får veta att Guy, en av Germain's söner, var drivkraften bakom att Lamberts bilar ställdes ut på Retromobile. Förhoppningsvis kan bilderna hjälpa till att ta reda på mer om vad som hände med de vackra bilarna.

Jakob Bonfils



Bugatti T44 med rallyskylt från ett holländskt rally 1957



Jan Cohen och Germain Lambert.
I bakgrunden t.v. BNC och t.h.
en Georges Irat



Hiterst Amilcar CGSS. Därefter en
Rally ABC och borterst
en Lambert truck



T.v. Sandford. Mitterst d'Yrsan och
t.h. en Georges Irat



Bugatti T44



Amilcar CGSS



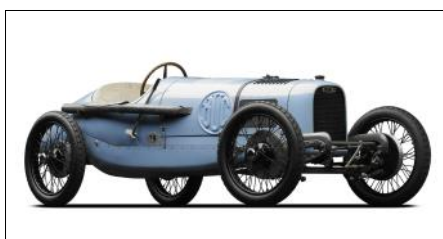
Rally typ ABC, en tävlingsbil som drivs av en 4 cyl Salmson GS 1100cc på 35 hk, med dubbla överliggande kamaxlar och turboladdare från Rootes. Bilen hade en topphastighet på ca 135 km/tim. ABC betydde abaissée/sänkt, d.v.s. att ramen låg under bakaxeln.



Lambert Sport Coupé och Lombard



Lambert truck Sans Choc med separat fjädring på samtliga hjul



1924 BUC B6 C24



Rally Grand Sport i Brescia strax efter starten av Mille Miglia



1931 Lombard AL3



1948 Lambert Sport Coupé



Lambert Sans Choc - utan skak



Bucciali motor

Amilcar (1926-1929)

Amilcar CGSS är en sportbil från franska Amilcar som tillverkades mellan åren 1926 och 1929. CGSS är en förkortning för Grand Sport Surbaissé.

Sandford (1922-1939)

Stuart Sandford, brittiskfödd fransk racerförare på motorcykel, grundade sin bilindustri 1922 i Paris för att bygga sin egen trehjuliga Sandford cykelbil inspirerad av de Morgan 3-Wheelers som han tidigare marknadsfört. Motorn var först en tvåcylindrig boxermotor, senare en 4-cylindrig radmotor från franska motor- och biltillverkaren Ruby. 1934 gjorde Sandford en ny fyrehjulig version. Produktionen upphörde vid världskrigets utbrott 1939. Årsproduktionen låg runt ca 50 bilar.

d'Yrsan (1923-1930)

Tillverkade 3- och fyrehjuliga cykelbilar med motor från Ruby. Fyrehjulingen d'Yrsan Grand Sport med motor på 1097 cc tillverkades i ca 50 exemplar.

Georges Irat (1921-1946)

Tillverkare av såväl småbilar som lyxbilar. De senare med motorer från amerikanska Lycoming.

Lambert (1926-1953)

Tillverkare av småbilar, somliga Morganliknande, ofta med Rubymotorer. Känd för bilar med individuell fjädring på varje hjul.

B.N.C. Bollack, Netter & Compagnie (1923-1931)

Tillverkare av småbilar med motorer från Ruby och S.C.A.P. (Société de Construction Automobile Parisienne). Mot slutet även en 8 cylindrig modell Aigle med motor från amerikanska Continental Motor Company.

Lombard (1927-1929)

André Lombard kom från Salmson. AL3 drivs av en 4 cyl motor på 1100 cc, 49HP, med 2 överliggande kamaxlar samt en kompressor kan kopplas till vid behov. Ca 100 bilar tillverkades.

Rally (1921-1933)

Tillverkade mindre sportbilar med motorer av flera fabrikat; Chapuis-Dornier, CIME, Ruby, S.C.A.P., Salmson.

Bucciali (1922-1933)

Började med små lätta fordon, så kallade cycle cars under namnet Buc. Mot slutet även 8 cyl lyxbilar med motor från amerikanska Continental Motor Company.

EDINBURGH 1932-1933

A luxury saloon on a 14/6 chassis.

**FALCON 1933-1937**

A four door sports saloon originally on a '9' chassis of which few were built. Model name also used on the 12/4 chassis (pictured) and a 14/6 version. Early '9' models had the hinged roof door or 'doodle flap'.

**FOLESHILL 1925**

Thought to be the first Riley to be given a model name the Foleshill is a four door saloon on the side valve chassis.

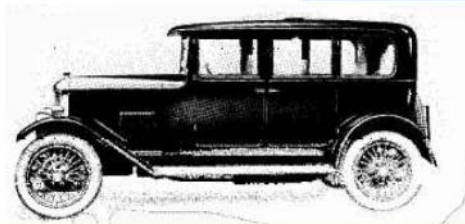
The photograph is of a side valve Tourer of the same year.

**GAMECOCK 1931-1932**

A two seater sporting model on the '9' and 6 cylinder chassis. Capacious rear boot with forward hinged lid and distinctively shaped running boards. At least one coupé was built.

**GRANGEWORTH 1928**

A six light saloon on the side valve chassis. Contemporary of the Chatsworth.

**GREBE 1933**

Prototype of the MPH. No record of any cars being released to the public under this model name.

The photograph is of a Grebe replica built by Malcolm Elder (U.K.)



↑ Photograph: Nick Harding

IMP 1934-1935

The famous two seater sports car with a special chassis and much modified '9' engine.

**KESTREL 1932-1940**

Introduced in 1932 on a '9' chassis in four light form as a handsome sloping back sports saloon.

Later produced on the 12/4 and 12/6 chassis as both 4 light and 6 light.

In 1937 a Sprite engine was fitted to a run of 155 vehicles and latterly it was produced as both 14/6 and Big Four models.



↓ Photograph: Tom King

**LINCOCK 1933-1935**

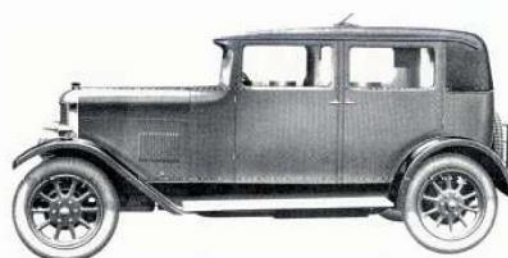
Introduced in 1933 - A beautifully proportioned fixed head coupe on the '9' chassis. Early examples fitted with the 'doodle flap' roof doors. Also produced on the 6 cylinder chassis.



Photographs: Noel Wyatt

**LULWORTH 1928**

A fabric saloon on a side valve chassis. A contemporary of the Chatsworth.



Jill Scott-Thomas

Jill var en brittisk racerförare i slutet av 1920-talet och början av 1930-talet. Hon föddes som Eileen May Fountain 1902 och var dotter till kolgruveägare. Hennes inträde i motorsport kom via hennes första make, William "Bummer" Scott, som var stamgäst på Brooklands och bodde bredvid. Hon tävlade på Brooklands mellan 1926 och 1939.

1928 var året då Jill först gjorde sig känd i racingsammanhang. Hon blev en av de första kvinnorna som tilldelades Brooklands 120mph-märket, som skulle sättas fram till på hennes bil. Märket fick hon efter att hon varvade banan i den hastighet som krävs i en Grand Prix Sunbeam som hon och Bummer ägde gemensamt. Hon föreslogs också till medlemskap i BARC (British Automobile Racing Club), men detta nedgraderades till hedersmedlemskap; BARC var en konservativ förening och hade bara nyligen tillåtit kvinnliga förare att delta i sina sanktionerade möten. Jill var den första kvinnan som föreslogs till medlemskap.

Ungefär vid denna tidpunkt försökte hon tävla i den Leyland Eight som hon och Bummer hade köpt efter deras vän och mentor, J.G. Parry-Thomas, död. Även om hon faktiskt var ganska skicklig på att hantera mycket stora bilar, besegrade den henne. Hennes främsta Brooklands-erfarenhet i den bilen var att åka som passagerare med John Cobb, som tävlade med bilen för hennes räkning. De ägde också Thomas "Flatiron Special", som Jill sägs ha kört, men inte vann med.

1929 deltog hon i sitt första stora internationella lopp, då hon körde en 4½ liters Bentley med Bummer. Det var JCC (Junior Car Club) Double Twelve-loppet och Scotts kom in som elfte av totalt 26 som slutförde loppet. Bara en vecka senare vann Jill ett Brooklands damhandicap, när hon körde en Delage, efter att Miss Burnett bedömdes ha tjuvstartat.

Året därpå försökte hon sig på Double Twelve en gång till, i en Riley Brooklands 9. Hon och hennes lagkamrat, Ernest Thomas, blev sexa - ett tillfredsställande resultat. Jill gjorde också ett nytt försök vid ett av Brooklands Ladies' Handicap i mars och blev tvåa. Hon körde då en Bugatti.

Efter säsongen 1930 var Jill länge frånvarande från banan. Hennes äktenskap med Bummer Scott tog slut, och hon inledde ett förhållande med Ernest Tho-



mas, hennes tidigare Double Twelve-lagkamrat. Paret hade träffats när de flög sina respektive plan på Brooklands flygfält (Jill hade haft sitt pilotcertifikat sedan 1927). De gifte sig, ett förhållande som varade fram till Jills död 1974.

Som Jill Thomas återvände hon till Brooklands 1938. Hon körde en Alfa Romeo i marsmötet och i JCC International Trophy, men fullföljde inte något av loppen. I det internationella Ladies' Race på Crystal Palace, som hölls i juni, kom hon trea i en Delahaye, efter Mrs Lace och Kay Petre. Trots sin frånvaro, och den personliga omvälvning hon upplevt, var hon fortfarande en populär person. Societetsfotografen Madame Yevonde (Yevonde Cumbers Middleton) gjorde ett färglagt fotografi av henne i hennes distinkta röda tävlingskläder, som nu finns i National Portrait Gallery.

1939 körde hon främst en Frazer-Nash BMW. Hon var tvåa i First March Long Handicap på Brooklands, men diskvali-

ficerades från första plats i Second March Handicap, på grund av att hon touchade en annan förare. I april tävlade hon även en stor Alfa Romeo i The Road Championship, men kom inte i mål. Hon tävlade sedan på Crystal Palace igen i april. Hennes bästa avslutning var en tredjeplats i Second Long Scratch Race. Hennes sista tävling ser ut att ha varit Second August Mountain Handicap på Brooklands, där hon var placerad.

Jill återvände inte till motorsporten efter kriget. Även om hennes äktenskap med Ernest var lyckligt, var hennes personliga liv inte okomplicerat, särskilt när det gällde hennes äldsta dotter, Sheila, vars far var Bummer Scott. Efter hennes död hittades hennes racingtroféer och Brooklands 120 mph-märke i en välgörenhetsbutik.

Insänt av beundraren Peter Ottosson

"Double Twelve" kom till eftersom 24-timmarsracing var förbjudet på grund av bullerrestriktioner vid Brooklands. Som ett resultat delades evenemanget upp i två dagsljusspass och bilarna lästes in över natten.

Bilkonstnären Frederick Gordon Crosby

Crosbys mest uppskattade målningar gick längre än att bara avbilda händelser. I bilderna kunde den noggranne betraktaren uppleva vad det egentligen innebar att kämpa för kontrollen över dessa monströsa maskiner i bilens barn-dom. Deras långa, höga motorhuvor som döljer kraften som ligger precis under en tunn metallhud.

20-30 talen var hans favoritperiod, som enligt honom själv varade alltför få år. Perioden då en bil var något speciellt. Förare att avundas och de bästa av dem heroiska.

Det sades att han ofta faktiskt inte bevittnade händelserna i sina målningar. I stället förlitade han sig på beskrivningar av andra och sin egen sinnebild. Crosby hade ingen formell målarutbildning men gick enligt författaren vid något tillfälle över gränsen från illustratör till konstnär.

Det finns ingen uppgift om Crosbys exakta födelsedatum 1885. Hans död 1943 är mer känd eftersom han tog sitt eget liv när han inte kunde övervinna depressionen som orsakades av hans sviktande hälsa och förlusten av sin son i strid, nerskjuten över Engelska kanalen 1942.

Crosby inledde sin karriär som ritare hos Daimler. Här kom han i kontakt med en mängd personer som senare vid olika tillfällen skulle arbeta med honom på The Autocar. Denna legendariska tidskrift var en pionjär inom bilkonst och användningen av perspektivritningar och sprängskisser av mekaniska funktioner. Crosbys tid på The Autocar resulterade i mellan 300-400 enskilda verk inklusive några av de mest värdefulla bilkonstverk som finns.

När han gjorde sitt årliga besök på Salon de l'Automobile i Paris, satte han sig tyst ner på sin shooting stick och ritade

förenklade, lättförståeliga mekaniska skisser. Han var likgiltig för sin omgivning som om han satt vid sitt skrivbord hemma. Monterbemanningen skulle misstänksamt se på denna orubbliga engelsman som lugnt satte på papper detaljer om deras nya modeller som just skulle visas för allmänheten. Ju lägre rang monter-gossarna hade desto mer aggressiva var de i sina protester. Crosby förblev fullständigt likgiltig.

*Peter Garnier
The Art of Gordon Crosby*

Crosby ritade förresten även logon till Jaguar.



↑ Two vintage race cars.

← Riley Double 12 Racer

↓ Dario Resta's Sunbeam passing a less fortunate Lorraine-Dietrich.



Ur riks-, lands- och stadsarkiven

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12887

470927 Första reg A 34843, Stockholms stad
 470927 Firma Transito-Trade/E. Hasselhuhn, Sthlm
 481007 Reg AC 7777, Västerbottens län
 481007 Werner Erikssons Bilaffär, Umeå
 481122 Distr chef S.A. Dahlgren, Skellefteå
 490629 Werner Erikssons Bilaffär, Umeå
 490822 Reg A 28917, Stockholms stad
 490822 Tavells Bilbolag, Stockholm
 491104 Reg L 13649, Kristianstads län
 491104 Trädgm Carl-Erik Eriksson, Hässleholm
 511024 Reg K 9399, Blekinge län
 511024 Metallarb Per Johansson, Svängsta
 551129 Reg M 28577, Malmöhus län
 551129 Metallarb Per Johansson, Landskrona
 570813 Reg K 19782, Blekinge län
 570813 Philipsons Bil AB, Karlshamn
 571231 Sture Gustavsson, Olofström
 571231 Reparator Adolf Henriksson, Helgevarma
 610831 Avförd

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 6107

501103 Reg U 6566, Västmanlands län
 501103 Kungsörs Träindustri/Andersson & Co
 510907 Reg A27505, Stockholms stad
 510907 Civ ing. Lars Fredrik Fornaeus, Sthlm
 530202 Reg BD 14089, Norrbottens län
 530202 Byggmästare Oskar Pettersson, Kiruna
 571213 Tedviks Motor AB, Luleå
 581022 Bensinstnfförest. Ossi Ävald, Gällivare
 581022 Överförd till BRR
 590402 Ing. Ulf Forsberg, Gällivare
 620901 Avförd ur reservregistret

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 6222

500704 Första reg M 32758, Malmöhus län
 500704 Juvelerare Lennart Cronsioe, Eslöv
 641116 Bil-Månsson AB, Eslöv
 641116 Adjunkt Ingemar Nordborg, Lund
 660217 Leg läk Lars Hedner, Södra Sandby
 720222 Textillärare Ann-Sofie Mölstedt, Lund
 720222 Avreg
 Lars Wellander, Svedala

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 7593

511128 Reg F 20999, Jönköpings län
 511128 AB WST-hus, Forserum
 550416 Bryggmästare Gösta Jonsson, Jönköping
 570121 Reg T 20986, Örebro län
 570122 Bryggmästare Gösta Jonsson, Örebro
 631108 Görtz Motor AB, Örebro
 640831 Folkskollärare Claes Ove Karlsson, Örebro
 650708 Karl Villy Thoren, Örebro
 650802 Hans Jacobsson, Kumla
 651031 Överförd till Reservregistret
 690831 Avförd
 Sören Sollerud
 Per Oskar Lithell, Uppsala

1950 Riley 2½ litre Drophead

Chassi nr 60 D 5977

500627 Reg A43145, Stockholms stad
 500627 Leg läk Per-Olof Elfvin
 520307 Representant Åke Tingberg, Bromma
 520605 AB Motorindustri
 520804 Gösta Westerdahls Bosättningsaffär

530825 Reg B 29400, Stockholms län
 530825 Guastf Svärd, Norrviken
 540611 Reg W 29914, Kopparbergs län
 540611 Montör Jonas Alfred Winberg, Avesta
 600701 Rolf Nord, Oxelösund
 601101 Reg U 50176, Västmanlands län
 601101 Hans Hagenström, Skultuna
 601106 Körförbud utf. av stadspolisen i Kalmar
 610110 Överförd till BRR
 650930 Avregistrerad
 Magnus Mölstedt
 Skrot/reservdelsbil



60 D 5977



Bilden ovan kommer ur Hallands Fordonsveteraners medlemstidning Fördelardosan nr 134, dec 2021.
 I bakgrunden halvön Kullaberg med Arild strax under femman och Lars Vilks Nimis bakom p-et.



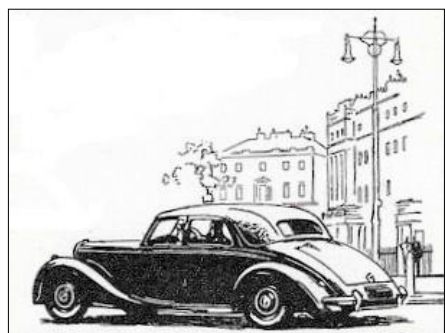
Speciellt roligt med att komma till en bilträff i Sverige i en Riley är att man är nästan alltid unik....och som en följd av det kommer många fram och vill veta mer om bilen... och man ställer gärna upp och berättar... och de flesta tycker bilen är vacker... och då blir det en lyckad dag!

Inte minimalism men väl Rileykonst i smått

Många rileyannonser i brittiska tidskrifter på sent 40- och tidigt 50-tal hade en standardlayout med en större bild, text

och... en liten bild nere i hörnet. Här har du några av småttingarna.

Red



En typisk rileyannons ur Autocar 1951



Tappa inte kontrollen över bilens framtid

En vän har berättat om den sällsamma lycka han ofta känner i sin bil när han pendlar mellan jobbet och hemmet. Det där har vi skrattat åt eftersom han har ett stimulerande jobb i ena änden och en underbar familj i den andra – ändå värdesätter han tiden på vägen. Lite bakvänt verkar det ändå.

Men modern biltrafik innebär en lagom engagerande aktivitet som kräver fokus och uppmärksamhet, samtidigt som man kan lyssna på musik eller poddar och låta tankarna vandra. Våra liv blir lätt så schemalagda av måsten att sådan tid är värdefull och givande, påpekar amerikanen Matthew Crawford, akademiker och motorentusiast, i boken "Why we drive: On freedom, risk and taking back control".

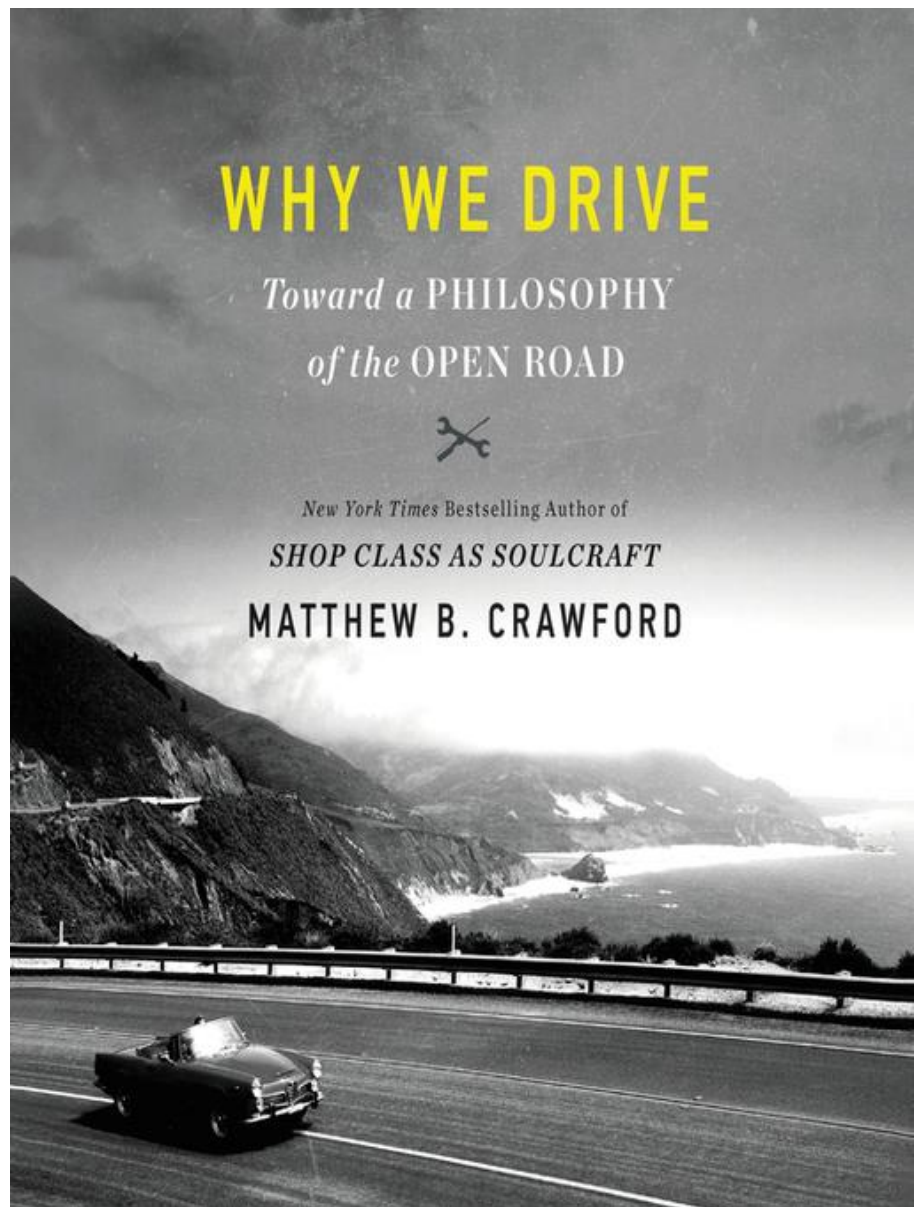
Att köra bil är att göra någonting, ett samspel mellan människa och maskin som dessutom gör oss mobila. Det är att leva sant modernt, menar Crawford. Som passagerare är vi något annat; objekt som ska tas omhand.

I en av många kulturella spaningar noterar han att i många filmdystopier, som "Blade Runner" och "Total Recall", har vi reducerats från förare till passagerare. I en framtida vision av samordnad trafik för maximerande av framkomlighet och säkerhet (eller vad som blir målet för den styrande algoritmen, kanske vill den mest ha vår uppmärksamhet för reklam-budskap) riskerar kompetenser, oberoende och kontroll att gå förlorade.

Ändå tycks många se fram emot när bilarna blir självkörande. Crawford noterar att det finns ett sätt att argumentera för denna utveckling genom att framställa den som oundviklig. Det tas lika för givet att det vore säkrare och bättre. "Why we drive" ger välbehövliga invändningar. Det är, för att låna Tove Janssons karaktärer, som om en bilkörande snusmumrik fattat pennan och gått till strid mot trafikens hemuler.

Blir trafiken verkligen säkrare? Människor är långt ifrån perfekta, men ändå rätt duktiga på social interaktion i trafiken, vilket såväl fri fart på tyska autobahn som den fascinerande spontana ordning som uppstår i oreglerade rondeller världen över, bär vittnesbörd om. Denna ordning kan förbättras genom regler som vi förstår och förhåller oss till.

Att däremot låta en algoritm via artificiell intelligens planera flödena, innebär med nödvändighet att vi inte kommer att



förstå och kunna förhålla oss till den omgivande trafiken. Det är ett steg ut i det okända, en förlorad kontroll.

Denna invändning är samtidigt en påminnelse om att en trafik helt dominerad av självkörande fordon är rätt avlägsen. Därför delar jag inte Crawfords farhågor fullt ut.

Fortfarande finns många framsteg att välkomna på bilarnas område. Körandet är ofta mer av ett slitgöra än den självfulla aktivitet Crawford beskriver, och tekniska lösningar vore en befrielse.

Som Crawford själv noterar finns bland dagens oinspirerande bilmodeller alltid några som kommer att bli morgondagens klassiker, om vilka det sägs "sådana här tillverkas inte längre". Sådana romantiska föreställningar om bilar man vuxit upp med och fått en särskild

relation till, är bara ännu en av utvecklingens förtjänster. Utan nya framsteg vore ingen nostalgi möjlig.

Bokens stora behållning är skildringen av all den glädje som motorfordon skänker människor av i dag, som trafikanter, entusiaster och tävlande i alla möjliga och omöjliga grenar.

Sådant tenderar att försvinna i teknokratiska kalkyler, och hotas om dess parametrar blir det enda som räknas.

Värdet av att bevara privatbilismen, styrd av kundernas efterfrågan, för att undvika en sådan dystopisk framtid, kan nog inte överskattas.

Mattias Svensson

Döden kommer på middag



Deckarförfattaren Peter Sander får motorstopp en regnig afton i en mörk skog på Jylland. I närheten ligger det ett hus och då det lyser i fönstren beger sig Sander dit för att få låna telefonen. Ingen öppnar när han knackar på och när han försiktigt går in i huset hittar han ingen fränsett en äldre man som ligger död på golvet.

Filmen bygger på en klassiskt dansk sextiotalsdeckare av författaren Bengt Janus Nielsen som skrev under pseudonymen... just det, Peter Sander.

Min MG tillverkades i november 1945 och registrerades i Danmark i februari 1946. Den har chassi nr 335, en av de första TC som tillverkades efter kriget. MG-fabrikens chassinummerserie startade med 253, MG-fabrikens telefonnummer!

Bilen hade ett antal ägare de första åren fram till 1956 då författaren Bengt Janus Nielsen köpte den. Nuvarande registreringsnumret dock från slutet av 60-talet. Nielsen ska ha gjort en renovering av bilen, troligtvis hos den välkände MG-gurun Frede Lillelund. Nielsen ägde bilen till sin död 1988, då jag köpte den av dödsboet i något förfallet skick.

Romanen "Döden kommer till middagen" börjar egentligen med att författaren Peter Sander kör i sin MG TC genom en svensk skog och det beskrivs hur regnet trummar mot motorhuv och bilens instrument lyser mot honom med sina spöklika gröna ljus. Romanen filmades av Erik Balling med Poul Reichard i huvudrollen som Peter Sander tillsammans med andra kända namn från den tiden. Bilder från filmen tyder dock på att det inte är 335 som använts för

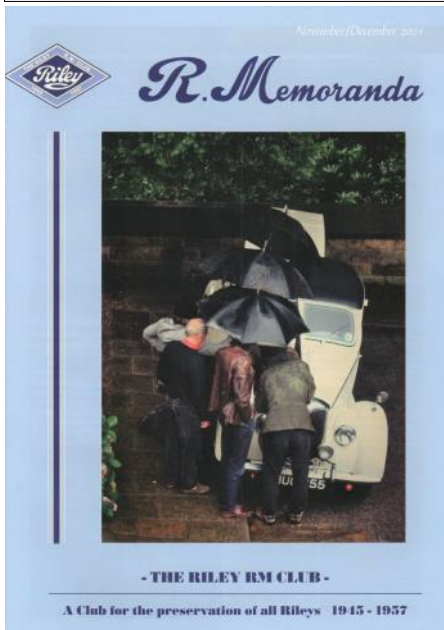
inspelningarna då registreringsnumret KA 32 946 är det nummer som Mogens Nørager haft på sina TC-vagnar i många år.

Sedan jag köpte bilen 1988 har den kontinuerligt restaurerats och vi har gjort många härliga resor med den både hemma och utomlands.

*Karsten Wikkelsø
(Riley IMP ägare och medlem i SRR)*



Andra Rileyblad



R. Memoranda Nov/Dec 2021

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Facebook: The Riley RM Club Group
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Many hands make the lights work

Artiklar i urval

Antalet medlemmar vid utgången av 2021 var 1.631
 My early life with RMs
 From the Internet Forum: Dynamo part numbers / Replacement seats / Indicator switch-horn push / Starter-Solenoid problems / RMF headlining / Dynamo and charging
 Pennine Weekend 2021, 57 deltagare, 16 Rileys

Evenemang

Welsh Weekend 6-7 May, Llandrindod Wells
 RM Club National Rally 2022, 8-10 July, Market Rasen, Lincolnshire
 Baccanahalian Week 2022, 11-15 July

Säljes

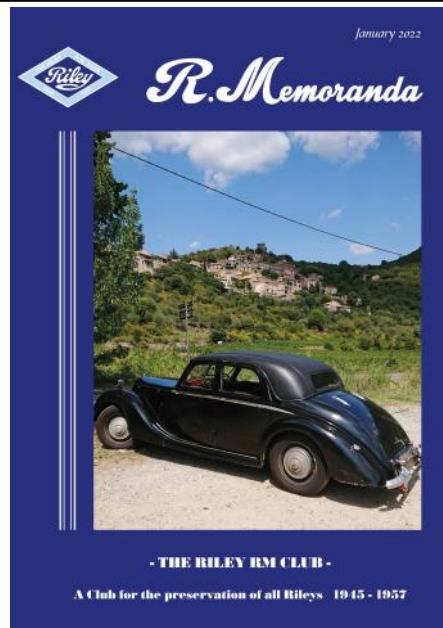
Riley 9 Plus Ultra Monaco 1932, £11.500
 RMD 50, fair condition, looking for £25-30K
 RME 54, body derelict, good for a Special, £500
 RME 54, owner died, much done but not finished, £3.750
 RME 53, fore sale due to downsizing, £6.500
 RMD 50, £27.500 or best offer
 RMA 52, no-expen- sared-restoration, £7.500
 RMA 49, complete, restoration project, £1.000
 RME 53, solid car, not used enough, £8.750
 RMA 51, owner age 93, £10.000
 RMA 46, originally owned by Victor Riley Sr, £4.995

R. Memoranda Jan 2022

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Facebook: The Riley RM Club Group
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Dave and Linda Phillips' RMA at Viéussan, near their home i France

Artiklar i urval

NEC 2021 där "crowd-puller" var en ljusblå RMA Coupé
 Special med glasfiberkaross på rör-ram.



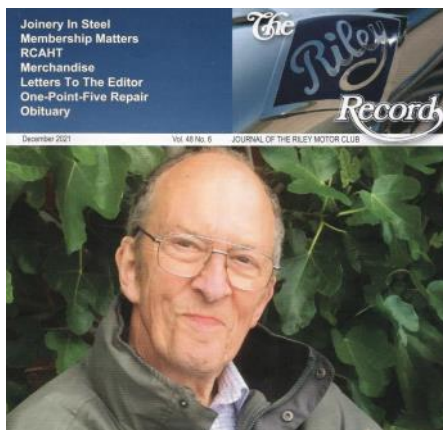
From the Internet Forum: Seized engine / RMA brake squeal / Fuel tank sender unit / Car radios / Shock absorber oil
 Technical topics: making a new sub frame

Evenemang

Welsh Weekend 6-7 May, Llandrindod Wells
 RM Club National Rally 2022, 8-10 July, Market Rasen, Lincolnshire
 Baccanahalian Week 2022, 11-15 July

Säljes

Riley 9 Plus Ultra Monaco 1932, £11.500
 RME 53, fore sale due to downsizing, £6.500
 RMD 50, fair condition, looking for £25-30K
 RMA 52, no-expen- sared-restoration, £7.500
 RMA 49, complete, restoration project, £1.000
 RMA 51, owner age 93, £10.000
 RMC 50, fabulous, green with black hood, £37.995
 RME 53, solid car, not used enough, £8.750
 RMA 46, originally owned by Victor Riley Sr, £4.995



The Riley Record 6/December 2021

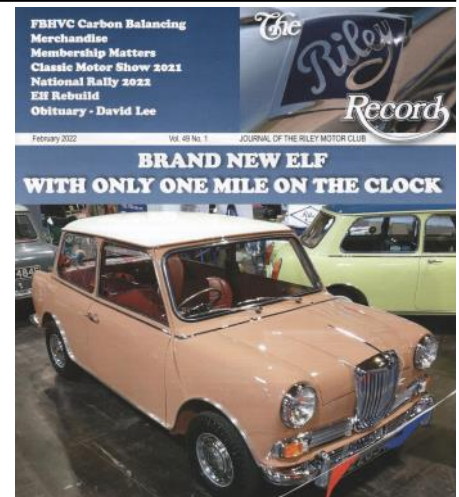
The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Ian Gladstone, founder of Blue Diamond Service

Artiklar i urval

Joinery in steel! John Joiner takes the wood out of RMs
 Vilka bilar har Riley Motor Clubs medlemmar: RM 33%, One-Point-Five 22%, Pre-war 20%, Elf 10%, Pathfinder & Two-Point-Six 9%, other BMC 5%
 Girling brakes
 Riley Motor Club U.S.A
 Ian Gladstone, obituary

Säljes

RMD 50, RHD, vit med brun sufflett, £27.500
 RMD 50, LHD, vit med vit sufflett, £42.000
 Riley Gamecock 1932, £35.000



The Riley Record 1/February 2022

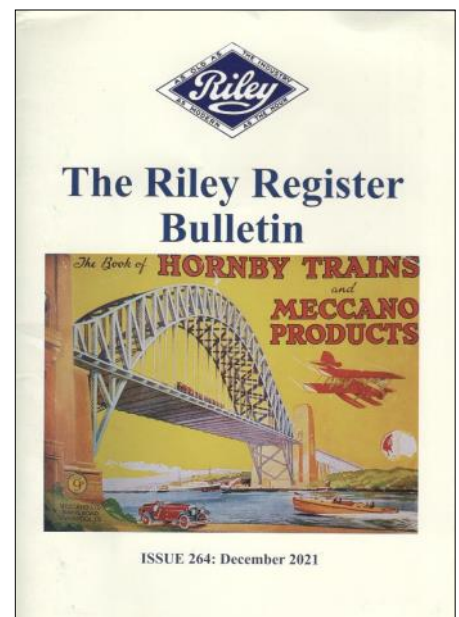
The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: En av 6 Elf på NEC Classic Motor Show. Denna i färgen Arianca Beige med Ivory tak.

Artiklar i urval

NEC Classic Motor Show
 Riley Elf Model
 One-Point-Five update
 Elf rebuild—part 1
 Oxford Universities Motorsport Foundation

Evenemang

2022 Joint National Rally, 24-26 June, Leamington Spa



The Riley Register Bulletin December 2021, Issue 264

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: Early Hornby Products Booklet

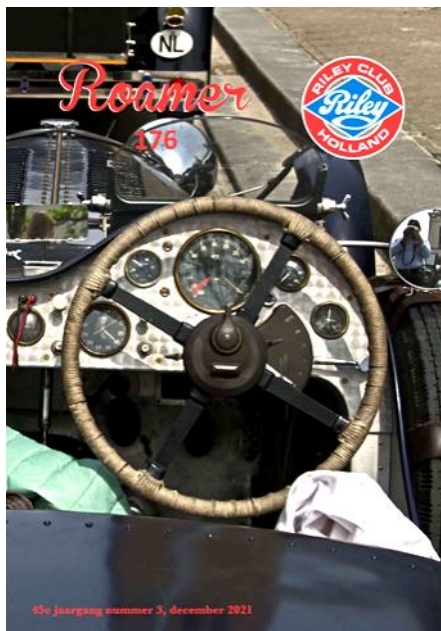
Artiklar i urval

Cable brakes again
 Renovating a steel seat pan for a 1933 Kestrel
 Polish or patina?
 Renovating a Pre-war Riley Nine
 Stanley Riley 1889-1952
 The Meccano Riley Brooklands
 Riley Sports Special at Goodwood Track day
 Ian Gladstone: A Tribute
 Letters to the Editor
 Vale Jim Cartwright, Riley Register Founding member

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
October/November 2021, No 406
Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
Redaktör: Gordon McAllan
Omslaget: Ballatie House NE of Perth

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter October/November 2021, No 406

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
Redaktör: Gordon McAllan
Omslaget: Ballatie House NE of Perth



RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA (INC.)

Our Monthly Publication, December, 2021-January, 2022

Riley Gazette
February-March 2022
The Riley Motor Club of Australia

Riley Gazette
December-January 2022. The Riley Motor Club of Australia
Summer projects edition

TORQUETUBE
Magazine of the Riley Motor Club Queensland, Australia Inc.
December 2021
<https://rileymotorclubqld.org.au/>

THE BLUE DIAMOND
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club (Inc in Vic)

Rileys For Seniors FOR DUMMIES
Learn how to:
Understand why Rileys aren't important to everyone
Make discretionary expenditures appear necessary
Deal with rotten wood and smoke where it shouldn't be
Seek help when you think you don't need it
Understand the significance of the Hot Spot
Hot Heat up your Riley
Jack Trolley & Virginia Creeper
Riley experts

Rileys for Dummies är ett litet skämt undertrycknat redaktören för medlemsbladet i den sydaustrialsiska rileyklubben, Leigh Johnson.

Lär dig bland annat:

- förstå att Rileys inte är viktigt för alla
- handskas med ruttet trä och rök där det inte borde finnas
- anlita hjälp när du tror att du inte behöver det



MHRFs Nyhetsblad PåVäg nr 1, 2022

Detta nummer innehåller:
Obs! MHRF på Elmia?
Obs! Utfärdande av ursprungsintyg dröjer.
Fira Motorhistoriska dagen den 6 juni!
MHRF begär remiss på rapport om lag-skydd av det rörliga kulturarvet

Nyhetsbladet finns på: mhrf.se

Service förr och nu

Service 1953

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

Service 2021

Frågar efter tändstift på macken. "Det har inte bilar längre". Jo, säger jag, det har de. "Måste vara en väldigt gammal bil" säger tjejen och fortsätter vända på varmkorven.

Svenska Rileyregistrets reservdelslista

Klubben har ett lager av nya reservdelar. Nu när det har blivit krångligare att köpa från Storbritannien gör ni klokt i att kolla vad vårt lager har att erbjuda. Listan skickas per e-post till alla som önskar en. Hör av er till Erik Hamberg eller red.

Klubben har även ett lager av begagnade delar, främst för RM. Fråga Erik Hamberg eller Börje Drakenberg.

Ny medlem

332 Leif Urman
Erikslundsvägen 6
737 92 FAGERSTA
070-399 32 12
leifklockman@msn.com

Riley RMA 37 S 12794

Några har glömt att betala medlemsavgiften för 2022. En påminnelseavi bifogas till berörda.

saknar dej



Försäkringsbroschyren för 2022 finns nu digitalt på <https://mhrf.se/forsakring>. Om du inte redan har en MHRF försäkring kontakta en av vår klubbbs besiktningmän; Erik Hamberg, Lennart N. Nilsson, Torsten Grönvall eller Håkan Wikström, innan du påbörjar din ansökan om MHRF-försäkring.

Reg. nr B 14585	Kort nr 1	Personbil	Fabrikat, typ, årsmodell	Riley FK W-1949	Chassin el. motov.
Förutv. reg. nr C 31192	Katonseri	Täckst, 4 dörrar			59/s/3967
Motorrefekt 100 hk	Fordonets längd 180 cm	Regar vid bet.	Tjänstväkt 1620 kg	Dickstörlek framhjul 6.00x16	Drivm. Bengin
Axelavstånd 302 cm	bredd 162 cm	Dat. f. f. reg. 29.3.1956	Ant. pers. 4 st	bakhjul 6.00x16	Koppl. axord. Saknas

Registreringskortet till Claes Göran Linds RMB 59 S 3867 ser definitivt konstigt ut. Kanske hade länsstyrelsens bilregister en tysk medarbetare?



Classic Motor Show i Birmingham november 2021. Denna RMF med glasfiberkaross på rörstomme hade byggts av John Barlow. Den drog mycket publik och någon sades ha lämnat över en blank check om John ville bygga ett ex till.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

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

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
070-533 46 06
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 erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2022.
Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5
Medlemmar i utlandet kan betala till
Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635
Bic: NDEASESS



Cirkulation:
Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
The Victoria Riley Motor Club
Motorhistoriska Riksförbundet
Kungliga Bibliotekets samlingar
The New South Wales Riley Club
The Riley Car Club of New Zealand
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland
The Riley Motor Club of South Australia



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