



# Rileybladet

Nummer 1, 2024

Organ för Svenska Rileyregistret

Nr 174, Årgång 46



Foto Richard Newton

## *Nian - Underverket - The Wonder Car*

Riley 9 premiärvisades på bilmässan 1926 och började säljas tidigt 1927. Den första karossen på detta nya chassi var Monaco. Den nya bilen sågs först som en prototyp på Shelsey Walsh Hill Climb sommaren 1926 och blev mycket uppmärksam. Mellan detta tillfälle och produktionen skedde en rad förändringar i bilens utseende, bland annat större sidorutor och en fyrkantig profil på bakdörrarna. Modellen blev ett verkligt innovativt erbjudande på bilmarknaden 1927.

Monaco lanserades för att fylla ett tomrum i den brittiska bilindustrin - den för en liten, lyxig, lätt, saloon. Den hade flera unika egenskaper för sin klass. En låg tyngdpunkt, baklucka, textilkädda paneler och en saloon snarare än tourer kaross. Bagageutrymmet var, jämfört med modern standard, ett mycket litet bihang baktill på bilen, men ändå mer än de flesta modeller erbjöd.

Mekaniken var också nyskapande, med överliggande ventiler, dubbla, högt liggande kamaxlar, växellåda med snedskurna kuggdrev i konstant ingrepp för underlättad växling och tystare gång. Riley Nine motorn var så väl genomtänkt att den nästan inte behövde några förbättringar.

Sammantaget satte Riley 9 standarden för alla lätta bilar fram till andra världskrigets utbrott. Mellan 1928 och 1938 tillverkades ca 30.000 Riley Nine i en mängd modeller:

Riley 9 Monaco 4-door Saloon. (1926-29)  
Riley 9 4-Seater Tourer. (1926-27)  
Riley 9 San Remo (1927-29)  
Riley 9 2-Seater. (1928-30)  
Riley 9 4-Seater. (1928-30)  
Riley 9 Biarritz 4-door Saloon. (1928-32)  
Riley 9 Brooklands 2-door Sports Car. (1928-32)  
Riley 9 Sports Four. (1928)  
Riley 9 Special 4-Seater Tourer. (1929-30)  
Riley 9 Plus 4-Seater Tourer. (1930-31)  
Riley 9 Plus 2-Seater Coupe. (1930-31)  
Riley 9 Plus WD Tourer 4-door Tourer. (1930-31)  
Riley 9 Plus Biarritz ½-panel 4-dr Saloon. (1930-31)

Riley 9 Plus Monaco 4-door Saloon. (1930-31)  
Riley 9 Ascot 2-seater Coupe. (1932-34)  
Riley 9 Gamecock 2/4-seater Sports. (1931-33)  
Riley 9 Lincock 2-seater FHC. (1932-34)  
Riley 9 Trinity 4-seater DHC. (1932-34)  
Riley 9 Falcon 4-door Saloon. (1933)  
Riley 9 Kestrel 4-door Fastback Saloon. (1933-35)  
Riley 9 Lynx 2-door 4-seater Open Tourer. (1933)  
Riley 9 March (Special) 2/4-seater Sports. (1933-34)  
Riley 9 Monaco 4-door Saloon. (1933-35)  
Riley 9 Plus-Ultra 2-Seater DHC. (1931-32)  
Riley 9 P-U WD Tourer 4-door Tourer. (1931-33)  
Riley 9 P-U Monaco Fabric 4-door Saloon. (1931-32)  
Riley 9 P-U Monaco ½-panel 4-dr Saloon. (1931-32)  
Riley 9 Falcon Special-Series 4-door Saloon. (1934)  
Riley 9 Imp 2/4-seater Open Tourer. (1934-35)  
Riley 9 Lynx 4-door 4-seater Open Tourer. (1934-35)  
Riley 9 Ulster Imp 2-seater Sports. (1934-35)  
Riley 9 Merlin 4-door Saloon (1935-37)  
Riley 9 Kestrel 4-door Fastback Saloon. (1936)  
Riley 9 Monaco 4-door Saloon. (1936-37)  
Riley 9 Touring Saloon. (1937)  
Riley 9 Victor 4-door Saloon. (1938)

Minst sju stycken Riley Nine såldes av Lindblads Motor AB med huvudkontor i Stockholm. Se sidan 12 i detta nummer.

## Ordföranden har ordet

Är det du som skall bli vår näste redaktör för Rileybladet? Jag ställer frågan eftersom Anders Lindner nu har meddelat att han vid årsskiftet slutar som redaktör efter 32 år och lämnar över till en ny kraft. När Anders tog över ansvaret för vår medlemstidning hade vi just lämnat skrivmaskinstiden bakom oss och börjat använda datorer för att skriva och göra layout. Strax därpå kom möjligheten att använda Internet och världen för-

ändrades radikalt. Hur vi skall göra framöver är inte huggit i sten. Man kan tänka sig att Rileybladet ges ut på samma sätt och trycks, eller blir lite enklare, som ett nyhetsbrev. Ett annat alternativ är att bara ha en nätbaserad publikation, men det missgynnar dem som inte använder datorer. Vad tycker du?

Frågan är i alla händelser angelägen för oss alla som är intresserade av bilmärket

Riley och som tycker att vi har glädje av att vara med i klubb som fokuserar på Rileybilar. Är det så att vi inte kan finna en ny redaktör så finns risken att vi måste ta beslutet att lägga ned klubben.

Hör av dig till Anders eller till mig om du har några synpunkter, uppslag eller idéer. Våra kontaktuppgifter hittar du på Rileybladets sista sida.

*Erik Hamberg*

## Svenska Rileyregistrets sommarträff 1-2 juni

Välkommen till Svenska Rileyregistrets sommarträff den 1-2 juni!

Plats: Vaxholm och Rindö

### Lördag 1 juni

- 11.00 Samling vid Rindö B&B (som ligger längst österut på ön; Hus 38, Rindö hamn)
- 11.30 Lunch vid en närbelägen restaurang
- 12.30 Besök vid Sjöhistoriska museets båthall med äldre och museala fritidsbåtar; Gustaf VI Adolfs hembygge, magnifika skärgårdskryssare, kanotkryssare m.m.
- 14.00 Färd mot Vaxholm och besök på kastellet (om transport dit är tillgänglig)
- 17.30 Middag i Vaxholm
- 20.00 Åter till Rindö B&B

### Söndag 2 juni

- 8.30 Frukost
- 10.00 Årsmöte
- 11.00 Avfärd till Vaxholm
- 11.45 Lunch i Vaxholm

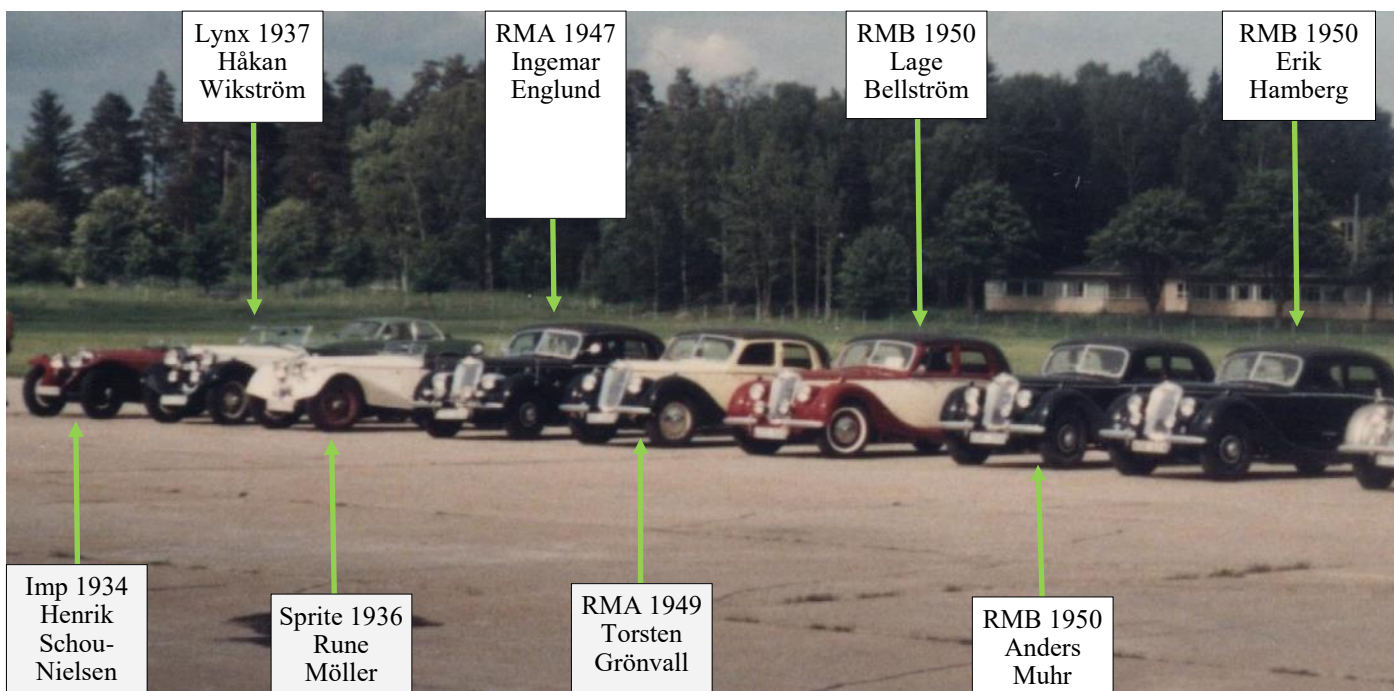
- 12.45 Avfärd mot Bogesunds slott där vi gör ett kort uppehåll
- 14.00 Ankomst till Rosenkälla där vi får en visning av Thomas Ekströms bilsamling
- 15.30 Avslutning

Alla tider är ungefärliga och ändringar i programmet kan bli nödvändiga.

Anmälan och bokning av rum görs hos Börje Drakenberg 070 – 564 08 13 senast en vecka innan.

Samtliga rum är dubbelrum, några med eget WC. Se vidare: <https://rindobnb.se/>

*Välkommen med din anmälan!*



## Blandat från redaktören

Fotot längst ner är från Rileymötet 1987 i Nyköping med inte mindre än 14 Rileyvagnar! Därtill minst sju medlemmar som kom "modernt". Jag har inte kollat men det måste vara snudd på rekord för Sverige.

I fjor, 2023, kom en Riley till träffen i Gysinge. Det säger en del om klubben och dess medlemmar. Vi har blivit äldre. En del flyttar från villa med garage till lägenhet. Orken och intresset falnar och tidigare "roadworthy" bilar har blivit mindre så. Körsträckorna känns längre. Under rekordåren på 80-talet var vi 130 medlemmar. Idag 90. Imorgon... Nog klagat.

Gammal artikel i repris på sidan 10. Hugo Josefssons (1919-1991) Motorminnen från Rileybladet 2/1983. Hugo var medlem 1979-1991. Hans Riley Two-Point-Six ägs sedan 25 år av Bertil Skagerstrand.

Läser att Putin gett sin kompis, Nordkoreas diktator Kim Jong Un, ett exemplar av Rysslands första lyxbil, en Aurus. En "standard" serieproduktionsvariant, Aurus Senat – byggd för de vanliga arbetarklassens oligarker – mäter 5,6 m, väger 2,7 ton. Motorn är en V8 på 4,4-liter som ger 600 hk enligt tidskriften AutoWeek. Pris 18 miljoner rubel (US\$ 275.000). Den sträckta limousinvarianten kan fås med skottsäkra rutor och bombsäkert golv men då väger bilen 7,2 ton. Enda likheten med en Riley är väl att båda är bensinare på fyra hjul... och kanske läderklädda säten.



Har länge haft en lista med registreringsnummer som jag inte minns var de kommer ifrån. Skrev till Riksarkivet och fick svar om fem bilar, fyra tidigare okända och en som jag hade vissa uppgifter om. Denna var den saloon som blev till Per Nyströms roadster! Se sidan 5.

Två av de "nyfunna" Rileybilarna har tillhört samma person, Andrew Biberg i Göteborg. Den första Rileyn, en RMA, köper han i september 1947 och byter in den mot en ny RMB i juli 1950. Denne Andrew Biberg är född i Kimberley, Sydafrika, av svenska emigranter. Pappa Biberg sköts till döds 1909 i samband med att guld och/eller diamanter upptäcktes på hans ägor. Hustrun Josefina Bernadina flyttar året därpå tillbaka till Sverige med barnen, däribland Andrew då 7 år gammal. Andrew flyttar in som fosterson hos sin fars syster i Göteborg. Som vuxen blev han en framgångsrik affärsman med sin fruktgrossistfirma Andrew Biberg AB. Andrew Biberg var även medlem i Föreningen Postmusei Vänner vilket kanske kan intressera vår ordförande!

Den 9 mars var jag på MHRFs klubbkonferens i Kyrkheddinge utanför Lund.

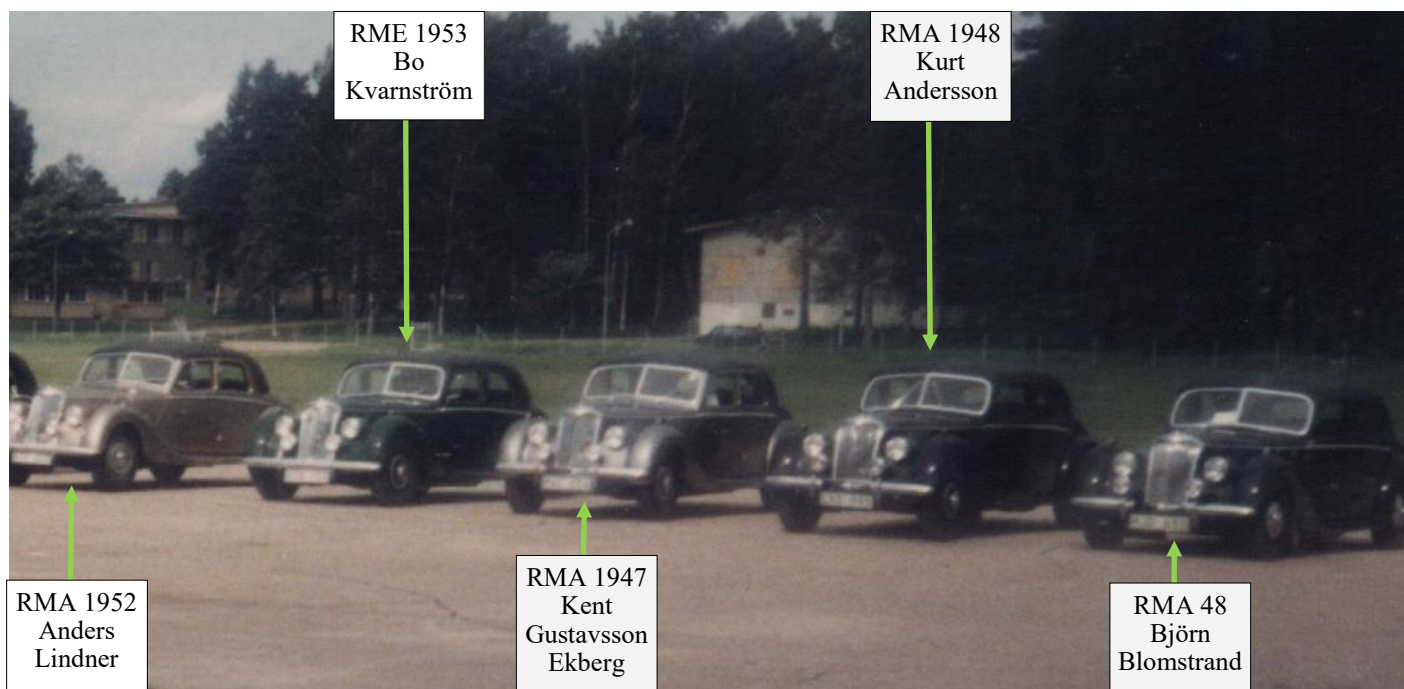
Även här var det MHRFs verksamhetschef Karl Ask som informerade, assisterad av styrelseledamoten Hans Andersson som dessutom är ordförande i Mercedes Benz klubben i Sverige. I stort sett var informationen densamma som den som Holger Nilsson utmärkt refererar på sidan 6.

Något som togs upp på mötet i Kyrkheddinge var framtiden för små klubbar. Man talade om möjlighet till samgåenden. Alvisklubben tog förresten kontakt med oss för något år sedan i denna fråga. Ett samarbete med UBCC, United British Car Club är kanske ett alternativ.



Det konstaterades att allt färre medlemmar går ut på sin klubbs hemsida för information och, om möjligt, i stället går direkt till sin klubbs facebookside för att diskutera och visa bilder.

På tal om MHRF så är Per Petersson med medlemsnummer 10 i Svenska Rileyregistret vice förbundsordförande i MHRF. Han har en 1932 års Riley Gamecock och en 1935 års Riley IMP.



## Bra att ha

Allt eftersom tiden gått med flera mil Riley har jag insett hur betydelsefullt det är att ha förutseende för att kunna glädja mig åt många fler mil. Problemet kan ta år att åtgärda speciellt med en Riley Six motor. Denna typ tillverkades inte i så många exemplar så detaljer är svåra att ersätta om inte nästan omöjligt. Tillgången av drivlina och chassidetaljer finns fortfarande att få tag på, likaså gäller det för den fyrcylindriga Riley 9 motorn. Vissa förslitningsdetaljer till sexan nyttillverkas dock genom The Riley Registers försorg och några andra firmor i England. Tillgången av motordetaljer för den sexcylindriga motorn har försvårats bara under de senaste åren. Av detta följer naturligtvis att priset på begagnat kraftigt ökat inte minst i samband med UK:s utträde ur EU. Allt har blivit bökgigare.

Jag har under flera års tid samlat på mig relevanta detaljer till Rileyn. Det stora lyftet blev när jag fick tag på ett motorblock från Holland, dessutom av samma typ som det i bilen. Vid närmare forskning har det nämligen visat sig att det sexcylindriga motorblocket och toppen gjöts i flera olika varianter. Nu var det tid att försöka att få ihop en hel reservdelsmotor, vilket nu är förverkligat.

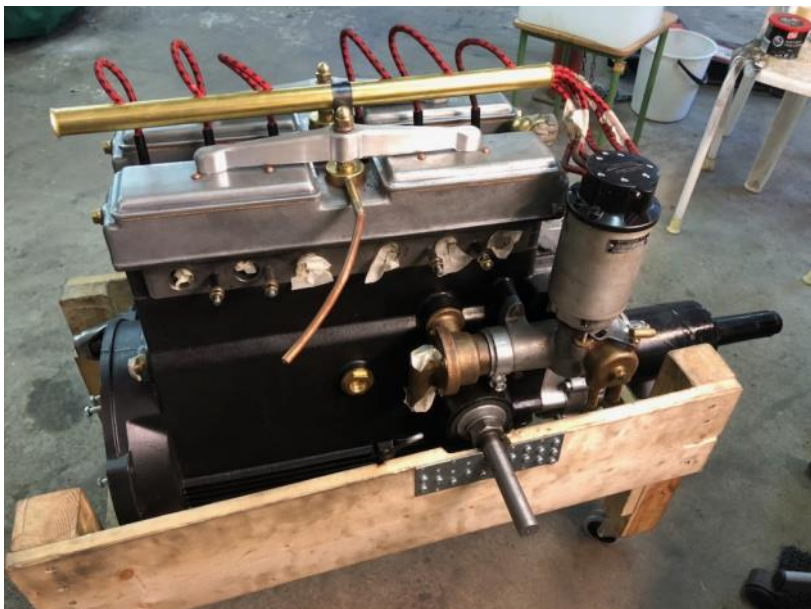
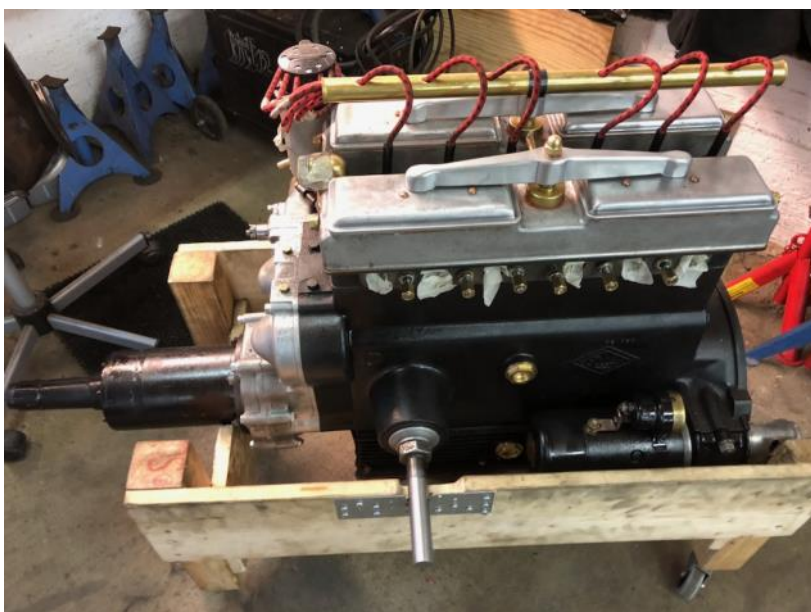
Det är inte många detaljer som är lika i fyran jämfört med sexan av förkrigsmotorerna. Flera detaljer har krävt renovering, ett exempel är elsystemet av typ Rotax för såväl starter som dynamo. Tänk er sådana som legat i nästan 100 år. Översyn är nödvändig.

Min förhoppning är naturligtvis att jag inte ska behöva använda motorn utan enbart se den stå där som ett bra att ha objekt. Detta känns tryggt inför nästa säsong.

*Rolf Palm*

I förra numret sa jag att min rattstångskabel hade gnagts av på grund av att kabeln vrider sig när man styr. FEL. Svante Knutsson rättade mig. Kabeln ligger stilla när man styr. Avgnagandet av kabelns isolering beror på bilens vibrationer.

*Red*



# Ur Riks– Lands– och Stadsarkiven

## 1948 Riley 1½ litre saloon

### Chassi nr 38 S 14645

Reg R 16077, Skaraborgs län

531125 Reg B 23608, Stockholms län  
531125 Forskn ing och fru Hans Larsson, Lidingö  
550207 Reg R 28572, Skaraborgs län  
550207 Kontorist Sten Lundquister, Tidaholm  
580821 Snickare Sture Wahlström, Tidaholm  
590401 Lundgren & Salomonsson, Falköping  
590521 Finmekaniker Kent Karlsson, Falköping  
600108 Bil & Gummicentralen, Tidaholm  
600630 Modins Bilar, Kinna  
600630 Anmäld nedskrotad

## 1947 Riley 2½ litre saloon

### Chassi nr 57 S 2551

480526 Reg O 22119, Göteborgs och Bohuslän  
480526 Lorentz H. Christiansen AB, Göteborg  
510613 Tillskärare Kurt Jonsson, Göteborg  
530327 Bilmontör Gustav Leandersson, Göteborg  
530730 Reg R 22820, Skaraborgs län  
530720 Cementarb. Karl Andersson, Vedum  
570108 Cementarb. Rune Björndahl, Långjum  
571112 Köpman Per Dahlin, Falköping  
571221 Smedmästare Anders Lundgren, Skara  
580628 Ernst Björstig AB, Lidköping  
580704 Smedmästare Anders Lundgren, Skara  
610910 Avförd ur registret

## 1950 Riley 2½ litre saloon

### Chassi nr 60 S 6258

500705 Reg O 24600, Göteborgs och Bohuslän  
500705 Andrew Biberg AB, Göteborg  
520530 Åkeriäg. Stig Hilding, Göteborg  
580616 Reg P67210, Älvsborgs län  
580616 Förman Armin Sein, Borås  
580919 Chaufför Kurt Eriksson, Borås  
591111 Järnhandl. Holger Nilsson, Borås  
610120 Evert Ohlsson, Borås  
610217 Lärare Birger Garding, Trollhättan  
610310 Kontorist Lennart Svensson, Trollhättan  
611020 Trollhättans Bil & Motor AB  
611114 Karl-Erik Lundqvist, Trollhättan  
630425 Billförman Torsten Welander, Grästorp  
630429 Avregistrerad

## 1950 Riley 2½ litre saloon

### Chassi nr 60 S 6566

500913 Reg A 45818, Stockholms stad  
500913 Rockwool AB, Stockholm  
501213 Reg R15807, Skaraborgs län  
501213 Skövde Gasbetong AB, Skövde  
540812 Målare Svend Aage Jacobsen, Skövde  
571010 Reg P 63841, Älvsborgs län  
571010 Målare Aage Jacobsen, Borås  
620816 Automobilfirma F.O. Hallenberg AB, Skövde  
620901 Avregistrerad  
701023 Reg P 61386, Älvsborgs län  
701023 Bilverkstad Emil Tschumi, Överlida  
710414 Kvalitetsbilar AB, Christer Liffner, Göteborg  
710810 Reg O 30926  
711006 Per Nyström, Göteborg

72 Reg CGG 106  
220727 Pernilla Söder (Pers dotter)

## 1950 Riley 1½ litre saloon

### Chassi nr 40 S 17962

500728 Reg O 25045, Göteborgs och Bohuslän  
500728 Företagsäg. Knut Bergquist, Göteborg  
511010 Dir. Bertil Gustafsson, Göteborg  
511222 Reg R 18408  
511222 AB Holger Gustafsson, Hjo  
520618 Lantbrukare Bengt Axelsson, Sanna, Hjo  
611018 Tibro Bil & Motor, Tibro  
611205 Anmäld nedskrotad

Det är något konstigt med Per Nyströms roadster. Chassinumret tillhör en saloon såld i Stockholm. Var tog Emil Tschumi karossen ifrån när han byggde om saloonen till roadster? Red har fotograferat av roadsters karosnummer, A 34557. Och varför säger Tschumi till bilregistret att bilens tidigare registrering är okänd? Något stämmer inte...

Roland Haraldsson besökte Emil Tschumi 1970 och köpte en MG. Där stod en brun Riley Roadster som han fotograferade. Var kom den ifrån? Engelskregistrerad. Av färg och backspeglar att döma är det samma roadster som Per Nyström köpte och som har chassi nr 6566, en saloon från 1950 såld ny till Rockwool AB i Stockholm.

Tschumi flyttade för länge sedan tillbaka till Schweiz. Red har hans adress och telefonnummer. Men han svarar inte. Om han lever är han gissningsvis mellan 80 och 90.

Den GB registrerade roadstern har nr MAR 352 Kontaktade Mark Perry som inte hade den bilen i sitt register men kunde upplysa om att MAR 352 registrerade i Herfordshire någon gång mellan juni och oktober 1950. Det registreringskortet vill man se.



Red skriver nu till DVLA, Driver and Vehicle Licensing Agency, som ligger i Swansea i Wales. De lär vara betydligt svårare att ha att göra med än våra svenska arkiv.

leymotor är inget som man startar lätt under kalla dagar, det vet jag av halvsekkellång erfarenhet.

*Erik Hamberg*



## Våt om däcken

Rileysaloonen fick komma ut ur garaget en dag i slutet av januari när det var 4–5 plusgrader. Men det var inte något utslag av att jag längtade att ta en tur på vackra vintervägar. Att meka med bilen, rundsmörja eller tvätta var inte heller aktuellt. Nej, det var av en helt annan orsak: ett kallvattenrör hade sprungit läck efter den hårda kylan med 20 minusgrader. Vi har en vattenutkastare invid garageporten och värmekabeln runt röret hade slutat att fungera. Visserligen hade jag för några år sedan även installerat en frostvakt, ett litet element som monterats nära röret, men det hjälpte inte. När ett par dagars mildväder kom tinade det frusna vattnet i röret och plötsligt en morgon bara forsade det

vatten. Det stod någon centimeter vatten på betonggolvet i garaget och det måste bort.

Jag hade länge tänkt att köpa en ny våt- och grovdamm sugare, men nu var det akut! Vattnet stängdes av och röret kunde skruvas ihop igen. En våtdamm sugare inhandlades och sen var det bara att jaga rätt på allt vatten, vilket tog en god stund. Samtidigt evakuerade Åsa det mesta som fanns i förrådsdelen.

Och Rileyn lyckades jag få igång. Batteriet var fulladdat, men den gick inte igång så lätt. Efter en stund tog jag till startgas och då vaknade motorn med en gång. Men en långslagig 2,5-liters Ri-

## MHRFs klubbkonferens

MHRFs klubbkonferens den 17/2 2024 Undertecknad representerade Svenska Rileyregistret vid ett informationsmöte i Göteborg anordnat av Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) den 17/2. Mötet, som hade samlat ett tjugotal deltagare, leddes av Karl Ask, verksamhetschef på MHRF, tillika ordförande i Svenska Saabklubben, tillsammans med Anders Albihn, styrelseledamot i MHRF och ordförande i Göteborgs Motorhistoriska Klubb.

Mötet hade två teman: information om MHRFs verksamhet i stort, samt en kort information om ett aktuellt förslag från EU med bäring på fordonshobbyn.

MHRF, som bildades 1969, är en paraplyorganisation för alla klubbar i landet som ägnar sig åt motorhistoria. Förbundet har hittills inte gjort mycket väsen av sig utåt, utan mest verkat mot lagstiftare och liknande. Därvid har den åstadkommit en rad väsentliga förbättringar för fordonshobbyn, som t.ex. befrielse från regelbunden besiktning, skattebefrielse, lättnader i registreringsbesiktningen för veteranfordon, undantag från halvljusregeln, undantag i miljözoner samt den förmånliga samlarfordonsförsäkringen. Men detta är ett arbete som hela tiden måste hållas vid liv, då det med jämna mellanrum dyker upp förslag som skulle hota dessa lättnader om inte förbundet var aktivt med att argumentera mot sådana förändringar.

Förbundet önskar framöver bli mer synligt mot allmänheten. Man kommer därför att delta aktivt i större arrangemang, såsom Elmia Custom Motor Show i påsk och Tjolöholm Classic Motor i maj. Man har också skapat en ny webbsida (på mhrf.se), bland annat för att underlätta arbetet mot anslutna klubbar. En viktig händelse är den motorhistoriska dagen den 6/6: man önskar att klubbarna ordnar arrangemang denna dag, och ser gärna att även de som inte deltar i arrangemang ger sig ut på vägarna med gammalbil eller motorcykel. Påpeka gärna för åskådare att det är den motorhistoriska dagen, en landsomfattande händelse, vilket förhoppningsvis skulle kunna ge större medialt intresse.

Man beskrev även det förslag till ny förordning som EU har lagt fram om "End-of-Life Vehicles" (ELV). Det finns redan ett EU-direktiv på området, men nu skall det bli förordning. Skillnaden är att direktiv är rekommendationer, där varje land kan implementera det på det sätt som landet anser bäst, medan en förordning blir direkt en del av den nat-

ionella lagstiftningen. Den föreslagna ELV-förordningen avser att skydda miljön, minska koldioxidutsläppen i produktionen och minska råvaruberoendet, samt att försöka rätta till problemet med export av icke-trafiksäkra fordon för mindre lämpligt användande i tredje land. Syftet med förslaget är vällovt, men det är en omfattande lunta med ett antal bilagor som i viss utsträckning är inbördes motsägelsefulla, och det innehåller en rad formuleringar som direkt kommer att drabba samlarfordonshobbyn och tillhörande verksamheter. Förslaget går att läsa bl.a. på MHRFs webbsida.

Vad förordningen säger är i princip att det som betraktas som uttjänt fordon skall anses vara avfall och skall då omhändertas för skrotning på auktoriserad bilsrot. Fordonet förverkas utan ersättning. Det finns undantag för historiska fordon av intresse. Ett sådant skall vara minst 30 år gammalt, av en typ som inte längre tillverkas samt underhållet och bevarat i originalskick. MHRF befärdar dock att kriterierna för originalskick kommer att vara mycket restriktiva, så att en påtaglig del av den äldre fordonsparken riskerar att bedömas som uttjänt.

Ett fordon som inte kan klassas som historiskt av intresse anses irreparabelt om fordonets marknadsvärde är lägre än kostnaden för nödvändiga reparationer. Det framgår inte vem som bestämmer dessa värden, möjligen försäkringsbolag, men det kan eventuellt bli en auktoriserad verkstad (som kanske har större intresse av att sälja en ny bil än reparera en gammal). Om ägaren skulle vara intresserad av att bekosta en dyr reparation är således ointressant i sammanhanget, fordonet skall förverkas ändå (något som tycks strida mot gällande bestämmelser om äganderätt). Handel med begagnade eller renoverade reserv-

delar förbjuds om dessa inte kan härledas till ett specifikt fordon och med uppgift om vem som demonterade fordonet, och försäljningsstället måste lämna garanti; i princip kommer endast auktoriserade bilskrotare att kunna handla med delar från uttjänta fordon. Detta torde omöjliggöra bland annat "bakluckeloppis". Och ett uttjänt fordon kan alltså inte kvarstå som reservdelsbil. Myndigheterna lär inte gå och snoka i folks garage, men vid försäljning måste säljaren kunna visa att fordonet inte är ett uttjänt fordon. Man skall alltså inte längre anmäla försäljning av begagnat fordon, utan ansöka om denna och invänta tillåtelse. Den som får meddelande om att ens fordon är uttjänt skall omgående lämna in det till skrotning. Detta skall ske under straffansvar (sanktionerna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande).

Förslaget har gått på remiss. Naturvårdsverket är positivt och vill gärna se ännu strängare bestämmelser. Transportstyrelsen däremot är negativ och menar att förslaget i sin nuvarande utformning innehåller att antal betydande brister.

Det ryktas om att regeringskansliet har utarbetat svar på förslaget, svar som MHRF menar vara förnuftiga. Dock kommer det att bli förhandling om förslaget på EU-nivå, och regeringens intresse av att stå på sig i dessa förhandlingar lär bero på vilket allmänintresse man upplever frågan ha. Det är således väsentligt att politiker, i synnerhet EU-politiker, inser att frågan är väsentlig för en stor del av Sveriges befolkning. Frågan lär diskuteras under innevarande år och beslutas om ca ett år, och skulle kunna bli lag någon gång år 2026-2028.

Holger Nilsson

## Reservdelar till Riley

Svenska Rileyregistrets hemsida nämner inget om reservdelar och ändå har klubben både nya och begagnade att tillgå. Med ojämna mellanrum hittar du en blänkare i Rileybladet med rubriken Svenska Rileyregistrets reservdelslista.

### 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.

Hur förhåller det sig med reservdelar från de stora engelska klubbarna - delar till förkrigs Rileys, delar till RM Rileys och delar till BMC Rileys?

### The Riley Motor Club

klubben för alla Rileys, grundad 1925, erbjuder följande för sina medlemmar. För reservdelar till förkrigs Rileys hänvisar man till firma Blue Diamond Services som ligger ca 20 km norr om Oxford, välkänd för alla ägare till förkrigsrileys.

På klubbens hemsida

[www.rileymotorclub.org/spares](http://www.rileymotorclub.org/spares)

hittar du reservdelslistor för RM, Elf, Pathfinder, One-Point-Five, Kestrel 1100/1300 och Two-Point-Six. Här ska man vara medlem för att få köpa.

Ägare till Riley 4/68 och 4/72 kan vända sig till [www.bmcfarina.com/NTG Motor Services](http://www.bmcfarina.com/NTG-Motor-Services)

### The Riley RM Club

Klubben för RM Riley modellerna publicerar en reservdelslista på ca 40 sidor som kommer som bilaga till klubbtidningen R.Memoranda i mars varje år. Själva försäljningen sköts av klubbens "dotterbolag" **The Riley RM Centre Ltd.** Och man kan beställa och betala smidigt på deras hemsida

[www.therileymcentre.co.uk](http://www.therileymcentre.co.uk)

förutsatt att man är medlem i klubben och har registrerat sig och sitt kreditkort. Sedan är det bara att logga in med det lösenord man valt och handla. Red tycker att det fungerar utmärkt men leveranserna tar lite tid pga Brexit och brittiska poststreckor.

På sista sidorna i ovan nämnda reservdelslista finns även en lista över firmor som säljer begagnade delar och annat, typ skärmar, fälgar, stolar, trädelar, kabelhåvror, glasrutor och liknande.

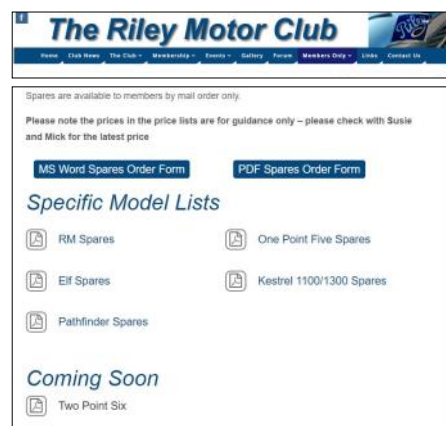
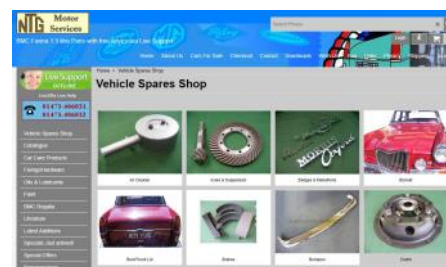
### The Riley Register

klubben för Rileys byggda före 1938 har ett icke vinstdrivande företag som heter

### Riley Register Spares Limited

På deras hemsida [rrsl.co.uk](http://rrsl.co.uk) kan du beställa delar. Red har själv inte registrerat sig där eftersom han tyvärr inte äger en förkrigs Riley. Våra få svenska förkrigs Riley ägare vet säkert hur man gör. Trogligtvis köper prewarfolket även delar och service från firma Blue Diamond eller vänder sig till andra förkrigs Riley ägare.

Australien som är ett stort Riley land har flera klubbar med reservdelsförsäljning. Störst är NSW klubben.



## Paris-Amsterdam-Paris 1898 – del 2

### Deltagande bilar

I "racerklassen" startade 50 bilar och 14 motorcyklar. I "turistklassen" 27 bilar och 6 motorcyklar. Startnummer delades ut allteftersom deltagarna anmälde sig. Det skulle ta för lång tid att beskriva alla fordonen här. Alla utom Marcellins och Bertiers bilar hade luftfyllda Michelin-däck. Bertier var den ende som körde med solida däck. Flera bilar var utrustade med en annan nyhet – en ratt.

### Tisdagen 5 juli

Turistklassen startar. Efter att bilarna lämnat Paris ca kl. 7 på morgonen och plomberats av tullmyndigheterna i Champigny, körde de mot Villiers-sur-Marne, där den officiella starten skedde kl. 8 i strålände solsken. De två "snig-larna", baron Étienne van Zuylen som deltog under pseudonymen Escargot och hans hustru baronessan Hélène van Zuylen (född Rothschild) som deltog som "Snail" var de sista att starta. Hon var den första kvinnan att delta i en biltävling. Första anhalten var Reims 155 km

från starten. Andra dagens mål var Château d'Ardenne, en sträcka på 148 km. Ett tillbud rapporterades under första tävlingsdagen, då en avbruten axel resulterade i att tre personer skadades. Dessutom bröt flera deltagare. Under andra tävlingsdagen startade endast 24 ekipage. Det duggade men där var inga allvarliga incidenter. Guiet körde ner i ett hål i vägen för att undvika en häst. Passagerarna undkom lätt chockade.

### Torsdag 7 juli

Tävlingsklassen "Vitesse" startar. Medan "turisterna" redan var på väg, uppstod problem vid starten för Vitesse-klassen. Plötsligt bestämde Monsieur Bochet att alla deltagare som inte hade certificat de réception (det som berkätfade bilens tekniska tillförlitlighet) skulle anmäla sig till honom för inspektion kvällen före starten. Detta certifikat, som inte längre var i bruk, använde sig nu Bochet av för att demonstrera sin auktoritet och inflytande över evenemanget som han kände att han tydligen

förlorat. Under denna inspektion, som han avbröt för en två timmar lång middag, underkände han den ena bilen efter den andra (inklusive alla Amédée Bollée bilarna). För att kunna befästa sin auktoritet skickade han ett regemente hussarer under befäl av sin assistent Walckenaer till Champigny för att hindra de underkända bilarna från att starta.

Enda sättet att få iväg de tävlande var att flytta starten till utanför Parisprefekturet. ACF beslöt på stående fot att alla underkända bilar i hemlighet skulle transporteras (ca 23 km), hästdragna eller med tåg till Villiers utanför Paris i departementet Seine-et-Marne. Ett annat problem var att all bensin fanns i Champigny bevakad av Walckenaers hussarer. Biltillverkaren Amédée Bollée löste problemet genom att själv ordna med att hämta bensintunnorna med häst och vagn efter att ha övertalat Walckenaer att bensinen av säkerhetsskäl behövde flyttas.

Följande morgon körde alla godkända bilar från Paris till Villiers där Charron i sin Panhard flaggades iväg som första bil kl. 08.37 följd av de andra tävlande med 30 sekunders mellanrum. Det är lite osäkert om hur många bilar som startade - mellan 43 och 47. Av dessa kom 37 fram till första delmålet Château d'Ardenne (från vilket "turisterna" hade lämnat samma morgon). Starten gick bra. Fram till La Ferté-Gauche hade Charron en medelhastighet på över 50 km/tim följd av Hourgières bara sekunder efter. Först i mål på av sträckan till Château d'Ardenne (309 km) var Charron följd av Girardot och Adam, alla tre körades Panhard. Det småregnade när förarna anlände i sina öppna bilar.

Denna första etapp gick inte lika lätt för alla och för somliga slutade tävlingen där. Max Richard (i sin bil George Richard av eget märke) fick inte mindre än 14 punkteringar fram till Épernay. Trött på att laga punkteringar bytte han bil med sin bror George som stod vid vägkanten med motorstopp. Greve de la Combes Panhard et Levassor hade börjat brinna nära Montmirail och vid samma plats hade Albert de Santos fått överge sin Dion et Bouton efter att kylaren spruckit. Och till sist Gilles Hourgières vars Panhard Levassor skadades och kunde fortsätta först efter en 15 timmars reparation. Han anlände till delmålet tre timmar före nästa dags start vilket betydde att hans chanser att vinna hela tävlingen var omöjlig redan efter första dagen.



M. Gilles Hourgières startar i viteseklassen i en Panhard Levassor

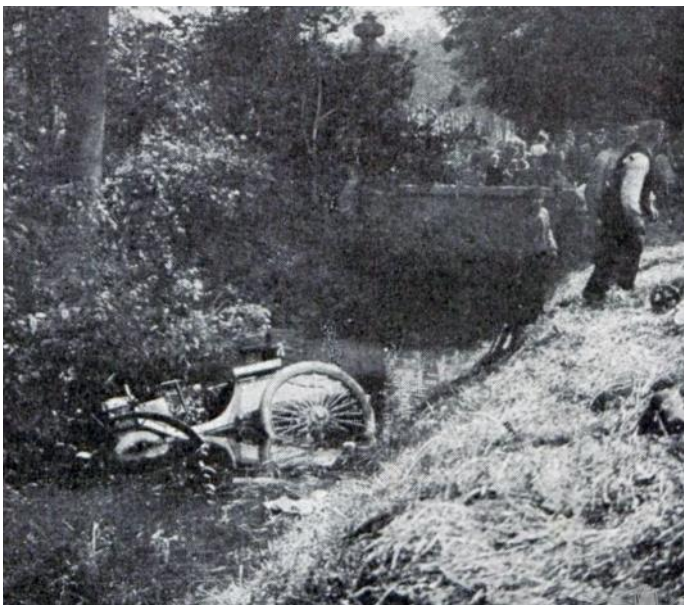


Turistkategorin som hade startat 8.15 på morgonen från Château d'Ardenne hade redan nått Liège flera timmar innan de första Vitessebilarna och fått ett varmt mottagande av lokalbefolkningen. Det hade skett några incidenter på vägen, den allvarligaste för herr Balvey som skadades när han körde ner i ett dike med sin Mors som tog eld.

### Fredagen 8 juli

Dagens etappmål var Niemegen både för turisterna och Vitessegruppen. Vädret var strålande. Vitesseudelagarna startade kl 7 på morgonen från Château d'Ardenne 250 km mot Niemegen. Turisterna lämnade Jupille strax utanför Liège en timme senare.

I Rothem strax efter Maastricht sladdade Andrée Koechlin's Peugeot med startnummer 20 i Vitesseklassen ner i en kanal. Både förare och co-driver klarade sig. Lätt chockade och helt genomblöta.



*Andrée Koechlin's Peugeot med startnummer 20 i Vitesseklassen sladdar ner i en kanal. Både förare och co-driver klarade sig. Lätt chockade och helt genomblöta.*

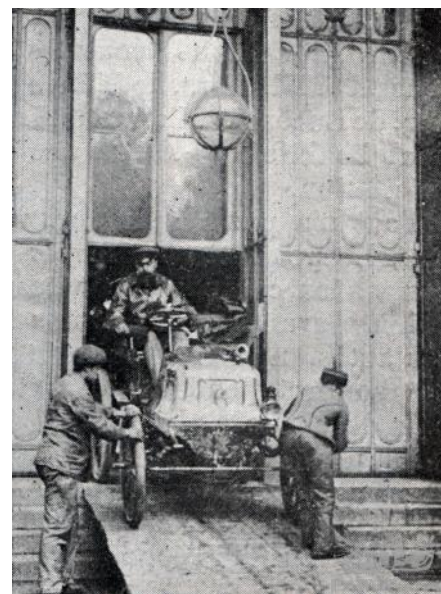
Vid kontrollen i Roermond passerade 59 fordon i hastigheter som aldrig tidigare skådats på en allmän väg.

I Nijmegen hade förberedelserna varit igång i flera dagar. Alla åskådare hade flera gånger blivit varnade att hålla sig på trottoarerna. ACFs bil med tidtagare hade anlänt dagen innan från Paris. Först att nå Nijmegen var nr 111 Degrais på en motorcykel av märket Marot. 1½ timme senare kom första bilen, nr 3 i racingklassen med Girardot/Clement i en Panhard följt av nr 11 Gaudry/Giraud i en Amédée Bollée.

### Lördag 9 juli

Nästa morgon klockan 07.00 färjades de första deltagarna över floden Waal till Lent en förort till Niemegen varifrån de skulle starta för den korta etappen på 112 km till Amsterdam, för både "turisterna" och "vitesseävlarna".

Nu var det 54 deltagare i loppet, 33 i racingklassen och 21 "turister". Första starten från Lent gick klockan 8:12 följt varannan minut av resten av fältet och slutligen turisterna. Turen ledde först genom Arnhem, där man korsade floden Rhen med hjälp av en flytande bro. I Arnhem, nära Mariëndaal, inträffade en olycka, denna gång med Baron de Turekheims Dietrich, som fattade eld p.g.a av en trasig bränsleledning. Föraren lyckades släcka lågorna, men brände sitt skägg illa. Hjälpt av närliggande vagn-tillverkaren Van't Hull, kunde han fortsätta med två timmars försening.



*Chevalier René le Knyff backas in i Industripalatset i Amsterdam*



*Amerikanen George Heath körde Paris-Amsterdam-Paris tävlingen i en Panhard och gick i mål med en 13:e placering tre timmar och 46 minuter efter vinnaren Fernand Charron. Här verkar det gå undan så att träden böjer sig i vinddraget.*

Nära Amsterdam var folkmassorna enorma även om den första föraren inte väntades förrän 11:30. Gaudry som hade startat först nådde Amsterdam strax efter 10:45, följt av Girardot en minut senare. Den senare gjorde den snabbaste tiden och gick därmed om Gaudry i det ackumulerade resultatet.

Klockan 12:45 anlände Degrais som först i turistklassen på sin trehjuliga motorcykel av märket Marot och lite efter 16:00 kom Manchon i mål som sist i sin Panhard. Inget fordon bröt på denna korta etapp. Efter målgång skulle alla tävlande bege sig till Industripalatset. Där de skulle vara kvar till nästa

dag. Tre av fordonen gick inte igenom porten till Industripalatset, bland dem Baronessan de Zuylens Panhard och fick parkeras i trädgården under verandan.

På kvällen en middag för alla. Under måltiden dracks en skål för presidenten för den franska republiken och en för drottning Vilhelmina. Nationalsånger spelades och presidenten för ACF skickade hyllningstelegram till drottningen och till ministern för vattenvägar och offentliga arbeten.

*Ur tidskriften The Automobile, juli 2023 Paris Amsterdam Paris av Ariejan Bos och Nick Jonckheere. Red översatte*

## Mina fordonsminnen — Hugo Josefsson (1919-1991)

De första motorminnena jag har är av en resa i en Renault taxi med så kallad kol-skyffelhuvs i början av 20-talet. Jag kommer även ihåg att jag tidigt fick sitta på en grannes Harley-Davidson med sidovagn och lotsasköra den.

Mitt eget första motorfordon var en motorsläde som jag vann på ett lotteri i Örebro Modellflygklubb i mitten av 30-talet. Den var byggd som ett flygplan utan vingar, tvåsitsig i tandem med en Douglas mc-motor framtill nere i ramen. Propellern satt i en bock ovanför och var kedjedriven. Motorsläden hade två medar fram och en bak som styrmed i kombination med ett sidoroder.

Sedan dess har jag kommit att äga ett par motorcyklar och flera bilar. Motorcyklarna var en Rex 300cc sidventil av 1928 års modell och en Velocette 350cc K.S. 1948. De bilar jag har haft är:

Fiat 500 Topolino, 1952

Simca Aronde, 1953

Dyna Panhard 1948, 1950 och 1953,

Citroen B 11 sport, 1953

M.G. Magnette 1953

Saab 96, 1961 och 1965

Simca 1500, 1964 och 1965

Simca 1100, 1968

Citroen DS 19, 1966

...och nu en M.G. 1100-1300, 1965 som bruksbil, nog den roligaste och smidigaste bruksfordonet jag haft.

Två mopeder har jag också haft: en dansk Stafette 1953 och en Victoria 1959.

Som gammalbil har jag en Riley Two-Point-Six 1959 under renovering och en Chevrolet 1933 Standard två-dörrars Sedan undanställd för renovering. Därtill kommer en Lambretta 3-hjulig motorcykel för ombyggnad till fyrhjulig gräsbanebil, en special hemmabyggt gräsbaneracer med plastkaross och trimmad HVA Guldpilsmotor.

Jag började som 12-åring att jobba på eftermiddagarna efter skolan i en mc-verkstad. Där fick man uppleva alla de motorlivets fröjder som en grabb kan önska. Jag var bl.a. med vid trimning av rundbanecyklar bland de stora grabbarna. Verkstaden hade även en specialitet, nämligen upplagda avgasrör som vi bockade, vilket ej var så vanligt denna tid. Min chef hade en Sarolea 500cc sport av 1927 års modell som jag ibland fick köra. Då var man salig! Vid ungefär gamma ålder körde jag för första gången. Det varen lastbil som gick trärännor för ett bryggeri som på vintern

drog upp is ur Svartån. Med lastbilen gick det att köra 150 meter fram och tillbaka i rännorna. Det var en gammal kedjedrivren Scania Vabis av omkring 1917 års modell, försedd med magnet-tändning. Vi grabbar lyckades veva igång lastbilen när bryggerigubbarna ej jobbade på lördagar och söndagar, Som jag nämnt tidigare vann jag en motorsläde som två klubbkamrater i Örebro Modellflygklubb byggt. Med denna körde vi på Hjälmarens is och då flög man lågt ungefär 70 km/tim. Det fanns ytterligare en släde här i Örebro på den tiden. Vi skottade även upp en oval isbana på Svartån, men då kom polisen så den banan skottade vi förgäves. Det sades att vi störde kyrkans ungdomsgård och tog intresset ifrån deras verksamhet.

I slutet av 1930-talet jobbade jag i ett åkeri (bilkörning lärde jag på lastbil) och där hände en del. En eftermiddag när vi var på väg till Västanfors tappade vi hjulparet bak på vänster på vänster sida. Vi trodde att lastflaket hade lossat och höll på att trilla av emedan bilen hoppade upp och ner med bakvagnen. Sedan kom ett av hjulen rullande förbi oss och for snett över vägen ner i skogen. höll på att aldrig få upp det på vägen igen eftersom det var en meter djup snö. När vi skulle skruva fast hjulen igen fick vi ta två muttrar på varje framhjul och åka försiktigt till verkstaden. Vi kom senare på att orsaken till detta var att när tidigare backat intill ett nybygge för att lasta av ett lass med sågspån i säckar (vilket användes som isolering i trossbottnar på den tiden) låg det en grushög under snön. Hela tyngden av lasset kom då över på vänster sida och medförde att muttrarna knäcktes.

Ett par gånger hände det även saker som ej gick att förklara. En gång när vi lastade ribbved (avsågningar vid sågverk) vid Hammarby såg i Nora hade vi lastat på ena sidan och höll på med den andra. Plötsligt gick det som ett vinddrag över platsen och hela lasset rasade av bilen. Vi fick därför lasta om alltsammans igen. Varför detta inträffade kunde vi aldrig få någon förklaring på.

En annan gång, när vi skulle till Karlskoga med ett lass sågspånsäckar, fick vi motorstopp ungefär vid Villingsberg. Vi kontrollerade bensintanken, vilken märkligt nog var tom. Senare kom det en slaktarebil som var på väg till torget i Karlskoga med kött (detta var en lördagsmorgon kl. 4). Vi fick köpa 2 liter bensin som vi slangade ur hans bil. På så sätt tog vi oss till den första macken i Bofors där vi lyckades väcka en sur mackföreståndare. När vi beställde 2 kupor (50 liter) blev han lite gladare. Sedan satte han munstycket i tanken och lät bensen rinna, varpå vi gick in i macken för att betala. Då hörde vi att det skvalade och när vi kon ut rann bensen för fullt ut på backen. När vi sedan undersökte det hela fann vi att det gått i ungefär 15 liter som bilen normalt skulle ta på resan Örebro-Karlskoga (5 mil) och nu var frågan var bensen fanns i Villingsberg när tanken var tom? Var det Vintrosagumman som spökat när vi åkte förbi, eller vad var det för något?

En vinter när vi åkte på en smal skogsväg hoppade plötsligt framhjulen av vägen och ner i höger dike, men den gången var det en isvall under snön som skickade oss i diket.

Jag måste även berätta lite om gengasen.



Hugo Josefsson i sin ombyggda Dyna Panhard 1948, försedd med tvådörrars plastkaross.

Det fanns vissa backar som bilen (en Volvo 75 hk) ej orkade upp för och då var skillnaden så liten att om man gick ut och sköt på gå orkade den upp. En gång när jag gick där och sköt på bakstammen var det plötslig någon som sa "hej"! Jag höll på att få skrämselfhicka; det var kompisen som dragit ut handgasen och låst ratten med ett snöre i fönsterveven och handbromsen och som nu gick bredvid och sköt på. Under kriget var det bara gengaslastbilar ute på landsvägarna och då hände det att det blev kanonlopp mellan lastbilar som fraktade t. ex. ved åt Örebro kommun från stora vedupplag en sex sju mil från Örebro. Då gällde det att ha gasen i boten (ung. 40-50 km/tim. på slät väg och 60-70 i nerförsbackarna) med fullt lass. Då fick man krypa upp på lasset och fylla på gengasved under körningen. Före varje resa fick man slagga och byta filter så att bilen skulle gå så fort som möjligt. Ja det var också en tid, men det höll i alla fall bilarna rullande.

Jag har glömt en episod från mc-verkstan som kan vara intressant. Verkstan bestod av tre rum; det yttre som utgjordes av affären, det mellersta som var verkstanen och det inre som bestod av lager och diverse. I det inre satt jag en dag och tvättade motordelar i en stor galvaniserad tvättbalja med ung. 15 liter bensin. Då kon chefen in med en kund som var spekulant på en mc som stod där inne. Denne rökte på en cigarr och när de gick runt och tittade på cyklarna kom de att stå framför mig där jag satt och tvättade. Han råkade då slå av cigarraska i bensinbaljan vilket hade till följd att bensinen tog eld och flammade upp. Jag för baklänges av lådan som jag satt på. Kunden fick eldflamman i baken så att han nästan flög upp i taket. Jag fick tag i en gammal fanérskiva och slängde den över baljan, men det hjälpte inte. Vi fick skicka efter brandkåren som kom och släckte. Tur var att baljan stod mitt på golvet så att det ej blev några andra skador än ett sotigt tak.

Min andra bil som var en Simca Aronde hade värmesystem med återcirkulerande luft, vilket gjorde att sidorutorna immade igen på vintern och vid fuktig väderlek. Jag gjorde då ett par sidorutedefroster i form av ett par koniska rör med en luftsprunga på var sida bakåt vid framdörrarna (defrosterrören satt på vindrustestolparna) driven av luft från kylarfläkten. Detta fungerade bra. Jag har även gjort ett värmesystem till en DKW 1939 med värme tagen från kylarpaketet. Denna DKW var en Cabrio Coach. På denna hade jag tillsammans med ägaren satt på ett tak från en Opel Kadett, så att den nu var en kupé. Jag har byggt 4 bilar vilka samtliga or-

kat dra mig framåt. Den första var en Dyna Panhard 1948 som jag byggde om till en tvåsitsig sportbil med sufflett och plastkaross av glasfiberväv och polyesterplast med vindruta från Austin A 90, strålkastare från Opel Olympia 1952 och karosstomme av elektrikerör (pansarrör).

Bil nr. 2 var en elbil åt min son och hade plastkaross. Bil nr. 3 var en gräsbaneracer med träram, plastkaross och motor från en 118 cc Huskvarna. Bil nr. 4 var en större gräsbaneracer försedd med träram och bladfjädrade hjul (kvartsellips), differential från Panhard, motor HVA Guldpil och plastkaross.

Jag har prenumererat på Teknikens Värld sedan 1950 och därifrån har jag under åren fått inspiration till de flesta tokigheterna. När jag även blev bekant med uppfinnaren av Plastic Padding och skaparen av Carinakarossen var det, ingen tvekan om materialvalet till mina hemmabygda karosser.

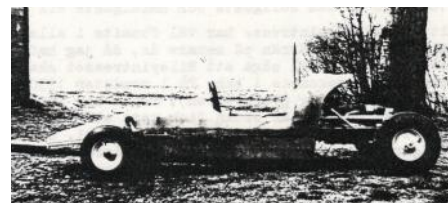
Mitt gammelmilsintresse har väl funnits i alla tider fastän tiden ej räckt till för detta förrän på senare år, då jag haft många olika fritidsaktiviteter. Jag kan väl säga att Rileyintresset skapades då jag åkte med en gammal ungdomskompis i hans 2½ l roadster 1950 (troligtvis Nils Börje Dahlströms 58 SS 3570, red ann). Detta var 1950 då min mc (Velocetten) var på renovering Sedan har intresset hängt med under åren tills jag för tre år sedan fick veta att det fanns en Riley till salu i Kumla. Det är ju en ovanlig modell, men ej så gammal. Jag kontaktade ägarna som var tre ungdomar i 20-årsåldern. De var intresserade av en öppen sportbil och då jag

hade en sådan (Panharden) bytte vi jämnt mellan denna och Riley. Jag räknar med att Riley skall bli körklar till våren 1983 och sedan har jag Chevroleten och Lambrettan att fortsätta med, så mina fritidsproblem är nog lösta för några år framåt.

*Med hälsningar från medlem 56  
Hugo Josefsson*



Hemmabygge nr 3



Hemmabygge nr 4



Propellerdriven snösläde. Dock ej Hugos.



Hugo Josefsson i sin Riley Two-Point-Six får instruktioner av Håkan Wikström vid starten 15 juni av 1991 års Riley rally hemma hos Rune Möller i Kolbäck. Två månader senare avled Hugo 80 år gammal. Foto Per-Börje Elg

## THE RILEY IN SWEDEN

*That Riley cars are gaining a very strong hold in Sweden, is shown by the figures of Messrs. Lindblads Motoraktiebolag, whose premises are shown here.*

*Although this firm have only been Riley Distributors since February 1932, they have been directly responsible for the fact that during the last six months, nearly 50% of the British cars imported into Sweden consisted of Rileys.*



Red var ute på Nya Zeeländska Rileyklubbens bibliotek på nätet och läste gamla Riley Record tidningar. I decembernumret 1932 hittar jag ovanstående bild och text.

Det är svårt att hitta information om Lindblads Motor AB. Det lilla vi vet står att läsa i Rileybladet 4/2015. Firman grundades 1931. 1935 övertog Philipsons Lindblads Motor AB, som då hade agenturerna för de amerikanska märkena Reo, Graham, Willys samt de engelska Riley, M.G. och Standard Swallow (senare Jaguar), samt också för Harley-Davidson motorcyklar. De engelska märkena övergavs snart.

Här följer en lista på kända Rileys (ej de två sistnämnda) troligtvis sålda av Lindblads Motor AB.

### 1932 Riley Stelvio 14/6 II

**Chassi nr 14 S 482**  
320309 Reg A 3292  
320309 Ing Ragnar Nyström, Stockholm  
340307 AB Motorami, Stockholm  
340823 Teknolog Gunnar Geggen, Stockholm  
350714 Reg M 13156  
350710 Förenade Bil AB, Malmö  
350821 Reg O 11048  
350821 Köpman Malte, Göteborg  
360314 Köpman Johan Almfelt, Göteborg  
370224 AB Motorverken, Göteborg  
370906 Köpman Erik Mattsson, Göteborg  
371230 Gad Andersson, Göteborg  
371230 Bilen nedskrotad och avförd ur registret

### 1932 Riley Monaco 9HP Plus Ultra, täckt, 4 pers

**Chassi nr 601---- Motor nr 36124**  
320424 Reg A 2920  
320424 Amanuens Dag Salomonson, Nockeby  
350309 Köpman Wilhelm Kindwall, Stockholm  
350409 Civ.ing Gert Serrander, c/o Bedaux AB, Sthlm  
360617 Reg E 5919  
Registreringen förkommen

### 1932 Riley Stelvio 14/6 Saloon

**Chassi nr 14 S 528**  
320429 Första reg. P 1834  
320429 Tandläkare John Bäckström, Borås  
410203 Avförd ur automobilregistret  
460510 Återregistrerad P 1834  
460510 Tandläkare John Bäckström, Borås  
490413 Philipsons Bil AB, Jönköping  
490620 Rune Hultgren, Floda Elektriska, Floda, Lerum  
501010 Verkstadsägare Arvid Larsson, Stenkullen  
500113 Avförd ur registret

### 1931/32 Riley Monaco 9 Plus Ultra

**Chassi nr 6017629, Motor nr 38456**  
320701 Reg O 401  
320701 Per Svanbäck, Göteborg  
331010 Reg D 728  
331010 Handlanden Erik Annerstedt, Nyköping  
360326 Reg B 6521  
360326 Plåtslagare Nils Jeppsson, Helenelund  
380217 Wennberg & Krensler, Stockholm  
380224 Montör Oskar Lord, Åby gård, Segersång.  
380428 AB Beg. Bilar, Stockholm  
380503 Reg A 17101  
380503 Tjm Hans Holmberg, Stockholm  
380520 AB Beg bilar, Stockholm  
380714 Reg B 9717  
380714 Montör Olof Lundén, Tureberg  
391114 Avreg.  
440327 Roland Wallqvist Bilsprot. Avförd och skrotad.

### 1932 Riley Stelvio 14/6 II

**Chassi nr 14 S 583**  
320902 Reg P 4396, Älvsborgs län  
320902 Direktör Carl Sixten Eiserman, Borås.  
360504 Reg A 11987, Stockholm län  
360503 AB Begagnade Bilar, Stockholm  
360509 Konstnär Frans Michael Kempe, Stockholm  
360409 Reg R 3505, Skaraborgs län  
360409 Köpman Oscar Lefvander, Skara  
391107 Avförd. Beredskapsregistret  
461114 Återreg. försedd med volvomotor B4B nr 8  
461114 Ingenjör Kurt Bruno Nilsson, Skövde  
470427 Reg O 14232, Göteborgs och Bohuslän  
470417 Ingenjör Kurt Nilsson, AB Volvo, Göteborg  
480527 Köpman Sven Lignell, Göteborg  
481026 Reg P 16349, Älvsborgs län  
481026 Lantbr Paul Andersson, Eggvena, Remmenedal  
481116 Registrerad R 11732, Skaraborgs län  
481116 Lantbr Nils Nilsson, Holtorp, Naum, Vara  
500510 AB Hüllert Bil & Maskinfirma, Nossebro  
500527 E.E. Larsson, Brittagården, Skara  
511114 Ingenjör Bruno Nilsson, Skövde  
530304 Fru Solveig Settergren, Skövde  
530606 Lab bitr Lars Strömberg, Skövde  
540623 Bil & Gummicentralen, Tidaholm  
540908 Skövde Auto-Service, Skövde  
540908 Anmäld nedskrotad

### 1932 Riley Monaco 9HP, täckt, 4 pers

**Chassi nr 6019303, Motor nr 40580**  
321129 Reg A 2660  
321129 Disp. Gösta Tollius, Stockholm  
360424 Hemställen om besiktning  
360504 Efterbes. enl beslut av OA  
360708 Hemställen om besiktning  
360730 Hemställen om förbud mot användande av bilen  
360731 Förbudet utfärdat  
360731 Efterbes. enl. beslut av OA  
360827 Förbudet upphävt  
370917 Maskinist Sven Anderson, Stockholm  
381201 Reg B 522  
380112 Stud. Gunnar Killander, Lovö, Drottningholm  
390512 Reg A 21904  
390511 Chaufför Artur Andersson, Stockholm  
390516 Fröken Ingrid Kjellberg, Stockholm  
390519 Köpman Roland Wallqvist, Karlberg  
390711 Avförd ur automobilregistret och nedskrotad

### 1932 (1933 season) Riley 9HP Monaco Saloon

**Chassi nr 6019543, Motor nr 40938**  
321202 Reg A 6504  
321202 Kapellmästare Franz Haidl, Stockholm  
340203 Bilen utförd ur riket

### 1932 Riley Stelvio 14/6 Saloon

**Chassi nr 14 S 650**  
321206 Första reg O 7600  
321206 Direktör Hans Mustad, Hovås  
360817 Kristian Benestad, Oslo, Norge  
361008 Automobilens utförd ur riket. Avförd ur registret

### 1933 Riley Stelvio Saloon

**Chassi nr 14 S 594, Motor nr 61819**  
321212 Första reg M 321  
321212 Ingenjör Hugo Aspegren, Hälsingborg  
360914 AB Bildeve, Hälsingborg  
370422 Reg L 8039  
370422 Åkeriägare Sture Andersson, Ängelholm  
381117 Amerikanska Motorimp AB, Hälsingborg  
381216 Handlare Sigfrid Jönsson, Malmö  
381216 Anmäld nedskrotad

### 1932 Riley 9 HP, täckt

**Chassi nr 6020166, Motor nr 42850**  
330311 Reg B 149  
330311 Förs. chef Lars Strömberg, Tattby, Saltsjöbaden  
330725 Ing. Teodor Dahlgren, Djursholm  
341025 Gustaf Byrenius Bil AB, Stockholm  
341103 Fru Margit Lindkvist, Koltorp, Lidingö  
360722 Reg A 20494  
360720 Automobilfirma Ernst Nilsson, Stockholm  
360727 Reklam Centrum AB, Stockholm  
360818 Philipsons Försäljnings AB, Stockholm

360825 Reg B 1877  
 360825 Årsta Aktiebolag, Österhaninge  
 370217 Philipsons Försäljnings AB, Stockholm  
 370217 Reg A 12628  
 370217 Uppbördsman Harald Romeis, Enskede  
 390711 Avförd tillsvidare enl. § 15 mom. 2  
 410218 AB Bil- och Metallskrot, Värtan  
 410218 Avförd och förstörd enl. § 15 mom. 3

**1933 Riley 9 HP****Chassi nr 6021536, Motor nr 45476**

330501 Reg A 11013  
 330501 Kand. Tor Eliasson, Stockholm  
 3405?? Fru Hanna Björkqvall, Stockholm  
 371001 Fredlunds Automobil AB, Stockholm  
 371005 Bilchef Erik Dahlqvist, Stockholm  
 371007 Fredlunds Automobil AB, Stockholm  
 371101 Fru Karin Grahn, Stockholm  
 380513 Chaufför Artur Andersson, Stockholm  
 380706 Reg P 9830  
 380602 Ing. Sven Johansson, Trollhättan  
 380920 Stenarb. Hugo Andersson, Björketorp  
 390620 Bilfirman E. Gustavsson, Borås  
 390620 Avförd ur automobilregistret

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

330701 Datum för första registrering.  
 330701 Lindblads Motor AB, Stockholm  
 331016 Kapellmästare Christian Plantade, Stockholm  
 341119 Reg D 4750  
 341119 Kapellmästare Christian Plantade, Eskilstuna  
 360620 Reg A 4843  
 360620 Kapellmästare Christian Plantade, Stockholm  
 371124 Bergengrens Bilbolag, Stockholm  
 371216 Reg B7907  
 371216 Byggmästare Sven Nilsson, Stuvsta  
 380416 Reg A 11213  
 380416 Timmerman Sven Nilsson, Enskede  
 380514 Bergengrens Bil AB, Stockholm  
 381027 Furir Stig Törnblom, F8, 2 Barkarby, Järfälla  
 390206 Reg U 5455  
 390206 Instrumentmak T.O. Sidh, Västerås  
 401005 Avställd  
 460410 Återregistrerad

460320 Reg besiktigad, Västerås  
 470124 Reg M 23710  
 470124 Styrman Bo Banck, Helsingborg  
 470329 Köpman Rudolf Brahmner, Helsingborg  
 500721 Reg L 12994  
 500721 Smed Oskar Lindberg, Kvidinge  
 520117 Trädgårdsm Bertil Nilsson, Kvidinge  
 520828 Reg M 47317  
 520828 Metallarb. Arne Sjöberg, Billesholm  
 530128 Firma Tengvall & Son, Farhult  
 530717 Mekaniker Johan Nilsson, Helsingborg  
 540113 Firma Tengvall & Son, Farhult  
 540208 E. Marcusson Beg Bildelar, Ängelholm  
 540208 Skrotad

**1933 Riley Mentone 6/12 Saloon****Chassi nr 44 T 311**

330701 Reg A 5215  
 330701 Löjtnant Axel Duse Klint, Stockholm  
 370809 Gymnastikdir. Elly B.I. Löfstrand  
 390207 AB Begagnade Bilar, Stockholm  
 390418 Bilmontör Hilding Fridell, Midsommarkransen  
 400710 Avförd enl. § 15 mom 2 tillsvidare  
 460820 Inregistrerad ånyo  
 460829 Verkm Harry Lindström, Midsommarkransen  
 461004 Reg B 13940  
 480607 Spärvägsbiträde Henry Eriksson, Hagalund  
 501024 Fru Annie Winberg, Stockholm  
 501024 Överförd till BF  
 510811 Avregistrerad  
 510811 Biks Bilskrotning, Stockholm

**1935 Riley Falcon 12/4 Saloon****Chassi nr 22 T 735**

350425 Reg A 1786  
 350425 Dir. Fredrik Lambert-Mueller, Stockholm  
 350914 Philipsons Förs. AB, Stockholm  
 351112 Reg C 3730  
 351112 Agronom Lennart Nathansson, Granhammar  
 360220 Reg D 3407  
 360220 Handlare Erik Annerstedt, Nyköping  
 360919 Reg B 149  
 360919 Fru Margit Lindkvist, Lidingö  
 400521 Reg A 12172  
 400521 Svenska Haanomag Importen, Stockholm

400531 Avföres tills vidare  
 410331 Chaufför Stig Löfdahl, Stockholm  
 460329 Lagerbiträde Carl Bertil Hagman, Stockholm  
 460601 Trafikflygare Jan Andersson-Löf, Stockholm  
 471111 Reg B15642  
 471111 Org. chef Olof Severin, Lidingö  
 480505 Avregistrerad

**1929 Riley, karoseri öppet****Chassi nr 606546, motor nr 16434**

290928 Reg A 5521  
 290928 AB O. Hellsten, Skeppsbron 20, Stockholm  
 350411 Avdelningschef C.A. Berg, Stockholm  
 370401 Fru Maria Lovisa Lundqvist, Stockholm  
 370414 Philipsons Försäljnings AB, Stockholm  
 370705 Svensk-Amerikanska Motorimporten, Stockholm  
 370705 Snickare Carl Albin Allard, Ångby  
 390511 Postjästeman Karl Nilsson, Äppelvik  
 470721 Reg B 9543  
 470721 Filialföreståndare Karl Nilsson, Spånga  
 470721 Reg A 38113  
 470721 Filialföreståndare Karl Nilsson, Spånga  
 490604 Portvakt Karl Alexis Söderberg, Stockholm  
 491103 Jur. stud. Gustaf Burman, Stockholm  
 500513 Stud. Marianne Åhsberg, Bromma  
 501106 Reg AC 8884  
 501106 Folkskollärare Sixten J:son Lindblom, Mårdsjö  
 511227 Vulkanisör Klas-Åke Eriksson, Dorotea  
 520722 Reg Y 17095  
 520722 Målare Ernst Sjölander, Hoting  
 530928 John Kvarnström, Brynäs, Vännäs  
 530928 Avregistrerad

**1938 Riley Victor 1½ litre****Chassi nr 28 VX 7670**

Förtuv. reg. nr. ej känt (ev. importerad)  
 520708 Besiktigad i Stockholm  
 520726 Reg A 31916  
 520726 Bilmekaniker Nils-Erik Sverre, Enskede  
 531207 Motormontör Bengt Carlsson, Stockholm  
 541130 Reg E 26548  
 541130 Revolvervarvare Rune Svensson, Finspång  
 550811 Överförd till BRR  
 581001 Avreg



Hugo Aspegren t.v., Hälsingborg



Lars Strömberg &amp; co, Skövde

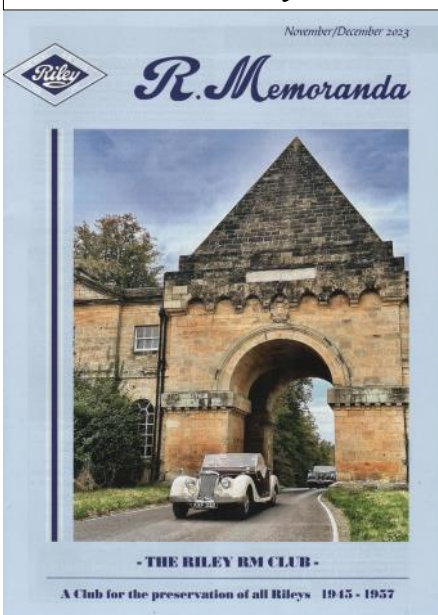


Sture Andersson, Ängelholm

Av dessa 16 bilar känner red bara till fotografier på två, Hugo Aspegrens Riley Stelvio från 1933 och Carl Eisermans Stelvio från 1932. Den senare strax innan den skrotades och ägdes av några ungdomar.

Eftersom bilen på 30-talet var mer speciell än idag borde det finnas foton i album nedärvida från några av personerna listade ovan. Känner du igen någon är det "bara" att undersöka.

## Andra Rileyblad



### R. Memoranda Nov/ Dec 2023

Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer  
 Omslaget: Rob Storr's roadster coming through the Pyramid Gate, part of the Castle Howard Estate (känd från filmen "Brideshead Revisited")

#### Artiklar i urval

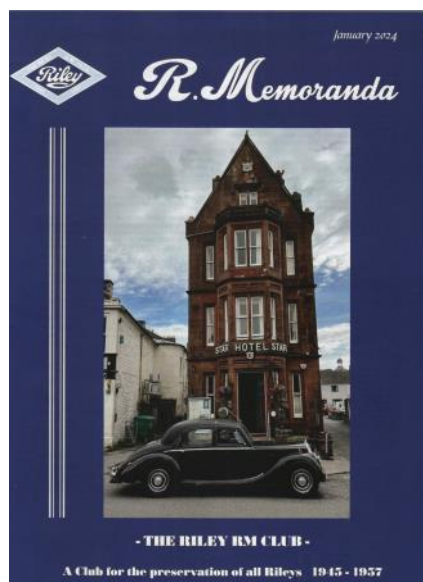
Spares ordering system update  
 Summary of AGM  
 Pennine Weekend 2023  
 From the Internet Forum: Ignition Warning Light / Engine Mounts / Compression Figures / Loose Upper Front Door Hinges / Drain Tap Thread Form? / AC Fuel Pump Positioning / Head Gasket Renewal / Petrol Grades - Finnish Study /  
 Technical Topics: Electric Power Assisted Steering for an RMB  
 Riley RM body design

#### Evenemang

2024 National Rally, 12-14 July, Colwyn Bay

#### For sale

RMF 53, nice car, £6500  
 RME 54, too good to scrap but would if no interest, £600  
 RMA 47, One owner for the last 43 years, £6500  
 RMD 50, Used regularly until recently due to gearbox maladies. Reduced to £11,000 ono.  
 RMC 50, perfect running order, drives beautifully, offers over £45000  
 RMD 51, excellent, £36000



### R. Memoranda Jan 2024

Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer  
 Omslaget: RME at the Star Hotel in Moffatt, possibly the world's narrowest hotel.

#### Artiklar i urval

Originality—how important  
 From the Internet Forum: Fuel Filler Tubes / Cooling / Shoe Steady Post Alignment / Clutch Linkage / Engine Chatter / Handbrake Adjustment / RMF Windscreen Rubber Seal  
 Riley Archive Photos

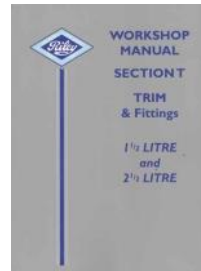
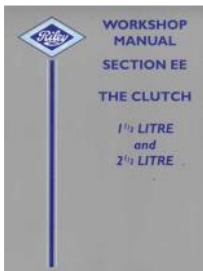


### R. Memoranda Feb/Mar 2024

Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer  
 Omslaget: The Pettyfer's Drophead on holiday in Normandy last year.

#### Artiklar i urval

The Riley Voiturette of 1896 - 98 rediscovered  
 New Workshop Manuals



From the Internet Forum: Crank Pulley Removal / Clutch Judder / Brake Pedal Stop Bracket / RMA Oil-way Core Plug / Regular Oil Change Vital / Setting SU Fuel Pump Points / Waterless Coolant?

#### For Sale

RME 53, extremely good condition, £13000  
 RME 52, good running condition, £9500  
 RMA 52, reluctant sale due to health issues, £11500  
 RME 52, stored under cover since at least 1985, £1000

### The Riley Record 5/6 Oct/Dec 2023

The Journal of the Riley Motor Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)  
 Redaktör: Harris Khairuddin (sista numret)

#### Artiklar i urval

One Point Five Gearbox Update  
 A Worthy Successor? (Pathfinder)  
 Riley Motorbike—3½ hp ca 1905  
 One Point Five Activities  
 Pathfinder Perusals



### The Riley Record 1 Jan 2024

The Journal of the Riley Motor Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)  
 Redaktör: Paul Guinness (första numret)  
 Omslag: Nye redaktören Paul Guinness provkör en RME och skriver artikel om detta.

#### Artiklar i urval

New-look Record. Ny redaktör med avtal för 6 nummer (=2024) Professionell motorjournalist. Proffsigare medlemstidning med ny layout.  
 RME road trip  
 Riley Two-Point Six: Scottish Search  
 Riley One-Point-Five Encouraging the Next Generation  
 Fast Track to Success  
 In Touch, feedback from members  
 Memory Lane, Riley's best brochures  
 Event News  
 NEC Classic Motor Show 2023  
 Spares News  
 Local meetings  
 Ads

**THE BLUE DIAMOND**  
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club

Issue 688  
October 2023

65 YEARS  
1953 2023  
RILEY PATHFINDER

**THE BLUE DIAMOND**  
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club

Issue 689  
November 2023

**THEN**

Then: The first Riley Car designed and built in single.

**and NOW**

Now: Thirty-five years later - the Riley "Kestrel".

65 YEARS

**THE BLUE DIAMOND**  
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club

Issue 690  
January 2024

**THE BLUE DIAMOND**  
Newsletter of the Victorian Riley Motor Club

Issue 691  
February 2024

**Riley Restorer**  
A magazine for Riley restoration enthusiasts in Australasia Inc  
February 2024 www.riley-restorers.com

Riley 3 Mark 4  
Edward in 2019

**Riley Torque Queensland**  
January 2024

December 19<sup>th</sup> at the club  
Next Meeting:  
February 11<sup>th</sup>, 2024  
Queensland Riley Club Shed  
38 Showgrounds Drive, Highvale 4520, Samford Show Grounds.

Riley Torque Queensland <https://rileymotorclubqld.org.au/> Page 1

**Riley Torque Queensland**  
February 2024

January 25<sup>th</sup> at the club  
Next Meeting:  
February 11<sup>th</sup>, 2024  
Queensland Riley Club Shed  
38 Showgrounds Drive, Highvale 4520, Samford Show Grounds.

Riley Torque Queensland <https://rileymotorclubqld.org.au/> Page 1

**Riley Torque Queensland**  
March 2024

Sturt Street Ballarat 1950

Next Meeting:  
March 12<sup>th</sup>, 2024  
Queensland Riley Club Shed  
38 Showgrounds Drive, Highvale 4520, Samford Show Grounds.

Riley Torque Queensland <https://rileymotorclubqld.org.au/> Page 1

**Riley Gazette**  
February-March 2024. The Riley Motor Club of Australia

Riley calendar p.3 Pathfinder matters p.8 Out and about p.16  
Some history p.6 Buying a Riley? p.10 Famous hill climb p.19  
Road signs p.6 Kestrels p.12 Sign for 2024 p.20

The Riley Motor Club of South Australia

**e-crank**

January/February 2024

First meeting for the Year  
22 February

**MHRF**  
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Motorhistoriska Riksförbundets nyhetsblad • våren 2024 • nr 1 årgång 32

**Obs!**  
Öförändrade premier ... för MHRF-förändringen (även i 8-år). Se även på mhrf.se/ forskning/ kalkylator

**PåVäg**  
Förslag till förändring av tjänsta fordon

- Omfattar alla fordon av historisk betydelse.
- Ska vara gällande om ägaren är medlem i MHRF eller vill göra sig medlem i MHRF.
- eller om det inte uppfyller de gällande kraven på dokumentations- eller registrering.
- eller om fordonet utgör en utmaning.

MHRFs ELV-kritik

Frågetecken kring EU-kommissionens förslag (läs mer på mhrf.se). MHRF:s svar till EU-kommissionen gällande deras förslag till EU-förordning om förändring av tjänsta fordon. Förändringarna innebär bland annat att:

- definitionen av historiska fordon,
- det tekniska kravet på att skyddsmatt lämna ifrån sig ett fordon till auktoriserade fordonstempelare,
- det orriga i att förslaget av begagnade delar anses vara kritiskt och man inte är auktoriserad,
- att den enskilda till till egen omgivning upphävs,
- kravet på en godkänd kontrollbeskrivning vid export och
- att kriterierna som kommissionen menar ska skilja ut ett begagnat fordon från ett utlånat fordon saknar verkligstörkning.

Jan Tägt sakkunnig fordon och regelverk. MHRF

För gårdagens fordon på morgondagens vägar. Motorhistoriska Riksförbundet förtärdar det fordonshistoriska intresset i Sverige och utanför med bevakning av politiska frågor, forskar med regelverket och organisationer som tillgripas och information. MHRF engagerar över 100 000 medlemmar i 200 klubbar för målet att värd fördenhistoriska kulturarv ska andras, bevaras och utvecklas. Bland våra medlemmar finns flera mästare i de tekniska fordonshandlingarna.

Riksgästgästerna Riksförbundet nummer 1-10 1

## Nygammal medlem

287 Johan Sandler  
Hubertusvägen 27, Rimbo  
RMF (Drophead) 62 S 9995

Motorhistoriska Förbundets nyhetsblad, temanummer "MHRFs försäkring" bifogas med detta nummer av Rileybladet

Några har glömt att betala medlemsavgiften för 2024. En påminnelseavi bifogas till berörda.

Saknar dej



## SRR Regalier



**Kliestermärke**  
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**  
Emalj och krom. Otroligt hög finish. 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

## 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.vejby43@gmail.com

Fordonsinspektör och försäkringsamordnare  
**Lennart Nilsson**  
nilsson@me.com  
070-893 76 03

Webmaster  
**Holger Nilsson**  
hn@rileyregistret.org

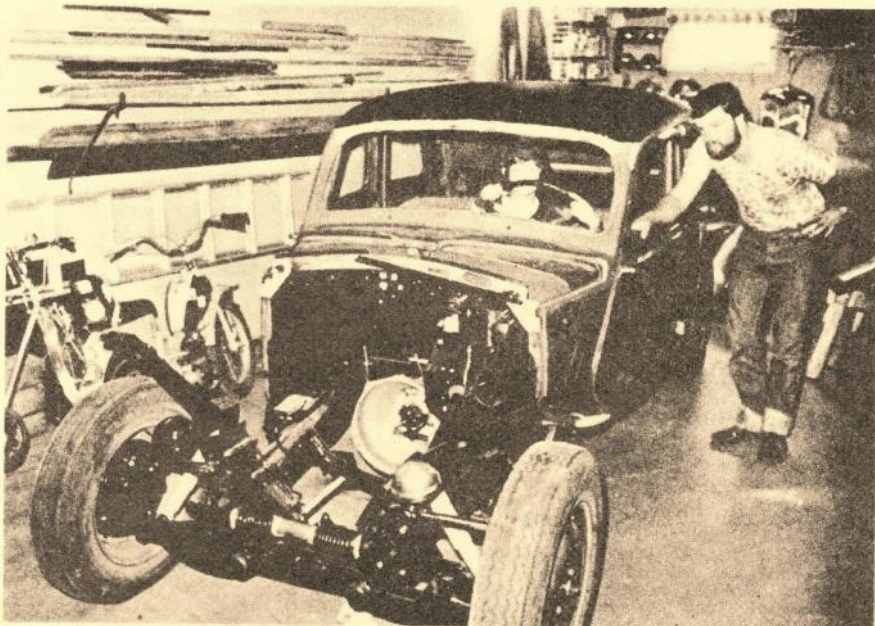
Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.  
Medlemskap kostar 250 kr för år 2024.  
Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5  
Medlemmar i utlandet kan betala till  
Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635  
Bic: NDEASESS

**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

ISSN 2004-447X (Print)  
ISSN 2004-4451 (Online)

## Skillingarydsbo renoverar ovanlig engelsk 1950-talsbil



Stig Perssons Riley är i dag långt ifrån färdig. Massor med arbete återstår innan det blir dags för en provtur. En av sina största supportrar i renoveringsarbetet har Stig i sonen Tony som på bilden tagit plats bakom ratten.

En passerande veteranbilsentusiasts ögon skulle förmodligen tåras om han bara visste vad som döljer sig i ett garage tillhörande fastigheten Femkampsvägen 26 i Skillingaryd. I dunklet bakom garagedörrarna står nämligen en verklig raritet, en engelsk Riley, årsmodell 1951 som Stig Persson håller på att återställa i originalskick. Det finns numera bara ett fåtal exemplar kvar här i landet av detta klassiska bilmärke så när Stig tar familjen med på premiärtur någon gång sommaren 1979 kommer det att ske i en unik bil. Detta givetvis under förutsättning att Stig klarar de många blindskär som en bilrenovrare får räkna med att bli utsatt för.

Klippet ovan är ur Värnamo Nyheter den 24 juli 1978. Bilen är en Riley RMA från 1950 med chassi nr 40 S 18665. Stig Persson sålde bilen 1980 till Jan Hansson i Malmö som i sin tur sålde den 1996 till Per Lindson i Vikingstad. 2015 köpte Lennart Andersson i Tranås bilen som sålde den 2017 till Michael och Gunnel Waldau i Tranås.