



RILEYBLADET

Nummer 2, 2014

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 36



Här sitter två Luciatärnor i en Riley Roadster. Det är den 13 december 1949. Tyvärr vet vi inte vad de söta flickorna heter men om de ännu är i livet har de hunnit bli ca 85 år gamla. Byggnaden i bakgrunden är Teaterbaren som låg intill Biografteater Amiralen i Folkets Park i Malmö.

Arrangör av Luciatåget var dagstidningen Arbetet i Malmö som troligtvis bett stadens bilfirmor ställa upp med transport av Lucian och hennes tärnor i tåget genom stadens gator mot att de fick lite reklam för sina bilar.

Folkets Park i Malmö invigdes 1891 och var Sveriges första park av detta slag. Nordens största danspalats Amiralen slog upp portarna med pompa och ståt annandag jul 1939. Vintertid dansa-

des det tre kvällar i veckan och under sommarmånaderna, då glasväggen mot Folkets Park var öppen, spelades till dans alla kvällar utom måndagar. Amiralens förste kapellmästare var Allan Wolter, "Mannen med silvertrumpeten", som frackklädd dirigerade sin 12-mannaorkester i English Ballroom Style. Den mest namnkunnige av de fasta orkesterledarna är givetvis Harry Arnold som i två omgångar, 1942-49 och 1952-54, ledde Amiralens storband.

Biografteatern Amiralen invigdes den 27 januari 1940 och låg intill danspalatset. Invigningsfilmen var lustspelet "Kadettkamrater" med bl a Håkan Westergren, Erik "Bullen" Berglund, Åke Söderblom, George Fant, Hasse Ekman och Alf Kjellin.

Red

Riley 1948 3-Seater Roadster Chassi nr 58-SS-3570

481201 typbesiktigad, Malmö
481230 Reg M 26050
481230 Förenade Bil, Malmö
500818 Reg X 15282
500818 Chaufför Nils Börje Dahlström, Bjuråker
511119 Reg L 21213
511119 Fältflygare Gösta Hyltén-Cavallius, Ängelholm
521017 Reg U 11311
521017 Kammar skrivare Sigurd Strömerstén, Västerås
530413 Kammar skrivare Ingvar Olovsson, Västerås
531103 Philipsens Bil AB, Västerås
540322 Fältflygare Bengt Olov Lindvall, Västerås
550322 Philipsens Bil AB, Västerås
550618 Montör Sven Erik Söderström, Västerås
571118 Bernt Erik Abrahamsson, Västerås
590420 Alvenius Bil AB, Västerås
590623 Reg AA 54352
590623 Köksmästare Hermann Boller, Farsta
590829 Hans Vretling, Tärnaby
591006 Bilfirma H. Gustavsson, Frejagatan, Stockholm
600105 Reg B 32584
600331 Elektriker Bengt Olof Hillring, Danderyd
611009 Avregistrerad

Blandat från redaktören

I år är det 36 år sedan Svenska Rileyregistret grundades av Erik Berglund och Erik Hamberg. 307 personer har vid något tillfälle varit medlemmar. För närvarande är vi 116 och medelåldern är 65 år. Självt firar jag 20 år som redaktör. Tiden går.

Man kan ibland undra vad det ska bli av våra gamla Rileybilar. Säljer vi dem? Tar barnen över dem? Donerar vi dem till någon bilsamling eller blir de kvar i någon av dessa gamla lador där man i framtiden gör fantastiska fynd?



Fler och fler Rileys bjuds nu till salu. Många påbörjade renoveringsprojekt som aldrig blev färdiga, och faktiskt en hel del som aldrig ens blev påbörjade. Och värdet på en Riley i bitar är inte särskilt högt. Man kan ju följa de engelska priserna i Rileybladet. För något år sedan hade vi en hel del annonser i bladet och på vår hemsida. På sista tiden är det ingen som bett mig



sätta in en annons. Jo förresten, i april ringde en man från Varberg och ville sälja Stephen Bransons Riley. Men han återkom aldrig med några uppgifter.

Vår tidigare medlem Heine Askaer-Jensen hörde av sig i slutet av maj. Funderar på att sälja sina fantastiskt fina RMF och RMD. Vad ska man sätta för pris, undrade han. Jag kan bara jämföra med R.Memorandas priser som jag presenterar i Rileybladet. Föreslog £13000 för RMF och £25000 för RMD. Riley är en tveksam renoveringsinvestering om man undantar några av sportbilarna från 30-talet.

Helt andra lagar gäller för Bugatti. 2009 fiskade man upp en 1925 års Bugatti Brescia Typ 22 ur Lago Maggiore i Schweiz. Ägaren hade köpt den i Frankrike 1934 och när han kom till schweiziska gränsen hade han inte råd till tullavgiften, blev förbannad och rullade ner den i sjön. Efter 75 år i sjön såldes den, som på bilden, för £228.000 på Bonhams auktion i Paris.



Rolf Palm har blivit färdig med den Riley MPH Special han började bygga kring en 6 cylindrig Rileymotor köpt av Roland Svensson i Landskrona 1997. Ska presentera den läckra vagnen i nästa blad men kan inte hålla mig och visar en bild redan nu.



En helt annan sak. År 2000 träffade jag Leif Persson, tryckeriägare och bilfantast i Habo. Besökte honom och fick se den RMB han nyligen hade köpt. Se artikel Rileybladet 3/2000. Hörde för några veckor sedan av bilprataren Lasse Lindström att Leif omkom i en gräsklipparolycka förra året. Låter märkligt

men Leif körde för nära en ravinkant med sin sittgräsklippare på lantstället och följde med ner i ravinen.

Läste att Indiens första biltillverkare, Hindustan Motor Company i Kolkata (Calcutta), slutade tillverka bilen Ambassador den sista maj. Den började tillverkas 1957 och var en kopia av Morris Oxford. Längre var bilen en favorit bland ministrar och andra toppolitiker som såg den bulliga bilen - ofta utrustad med fläktar i kupén och blinkande blåljus på taket - som höjden av status. Jag jobbade en hel del i Indien på 80-talet och Ambassador tog mig till och från flygplatser, hotell och kunder.



År 1964 kom Padmini tillverkad av Premier Automobile Ltd i Mumbai (Bombay). Den var en kopia av Fiat 1100. Den gick i graven 2000. Liberaliseringen av Indiens ekonomi 1991 ledde till att utländska biltillverkare fick friare händer och då började nedförbacken för Ambassador och Padmini. Idag åker ministrarna BMW suvar medan taxichaufförer ännu gillar Ambassador för att den är lätt att laga och lätt att få delar till.

Vart 5:e år arrangerar The Riley Motor Club ett rally mellan London och Edinburgh. Första rally var 1925, det året klubben grundades. 2015 är det dags igen och jag har anmält mig. Det blir den 17-19 maj med direkt anslutning till Scottish Riley Enthusiasts National Rally 22-24 maj. Men så är det här med att ta sig över Nordsjön...

Färjelinjen mellan danska Esbjerg och Harwich i östra England läggs ned den 29 september 2014. Redan tidigare har linjerna från Göteborg och Kristiansand försvunnit. Nu blir det jobbigt för oss anglofiler att ta oss över till England med våra bilar. Självt tog jag lastbåt i fjor, men platserna är begränsade...

Rikard III, Rosornas krig och en Riley

Rikard III, föds den 2. oktober 1452 på Fotheringay Castle i Northamptonshire, blir den siste engelske kungen av huset York. Hans far är Rikard Plantagenet, hertig av York, och hans mor Cecily Neville. Faderns konflikt med Henrik VI, en av huvudorsakerna till Rosornas Krig mellan huset Lancaster och huset York, dominerar den unge Rikard III:s tidiga liv.

År 1460 dör Rikards far och äldre bror i slaget vid Wakefield. Följande år utropas hans bror till kung som Edvard IV, och denne utnämner samtidigt Rikard till hertig av Gloucester.

Bröderna Edvard och Rikard går i exil 1470 när Henrik IV (av huset Lancaster) för en kort tid återtar tronen, men redan året därpå återkommer de till England och Rikard bidrar till segrar för huset York i strider vid Barnet och Tewkesbury vilket får Edvard att återta tronen.

Edvard IV dör i april 1483 och Rikard utnämns till förmyndare (protector of the realm) för Edwards son och arvinge, den 12-årige Edvard V.

Rikard blir involverad i en maktkamp med änkedrottning Elisabeth Woodville, om den unge kungen Edvard V, som är rättmätig arvtagare till tronen men för ung för att regera, och låter föra Edvard V och hans yngre bror Rikard till Tower of London. De hörs aldrig av igen.

Ett parlamentsbeslut tas som förklarar Rikards brorsöner för illegitima, pga ett tidigare hemligt giftermål som Edvard IV skulle ha haft och som gjorde äkten-skapet med Elisabeth Woodville ogiltigt. Rikard III kröns till kung 6 juli 1483.



Porträtt av Rikard III.
Okänd konstnär, ca 1504-1520

Hertigen av Buckingham leder i oktober en grupp som ämnar avsätta Rikard men kuppen misslyckas. Kuppmaakarnas stöd från adeln och aristokratin urholkar dock Rikard III:s makt. I augusti 1485 landstiger Henry Tudor, earlen av Richmond och huset Lancasters tronpretendent, i södra Wales med 5000 man och möter Rikard III i strid på Bosworth Field den 22 augusti. Rikards styrkor är i numerärt överläge, ca 8000 man, men ett antal av hans härförare deserterar. Rikard vägrar att lämna stridsfältet och dödas i slaget. Englands siste kung att dö i strid. Henry Tudor tar tronen som Henrik VII.

I sin pjäs Rikard III, skriven ca 1591, beskriver Shakespeare Rikard som puckelryggig och att hans sista ord var "A horse, a horse, my kingdom for a horse!"

Rikard III begravs under koret i Greyfriars church, Gråbröderskyrkan, i Leicester. Kyrka och kloster rivs 1538.

Den 25 augusti 2012 påbörjas ett arkeologiskt projekt av universitetet i Leicester i samarbete med Richard III Society och Leicester stad, nämligen sökandet efter Rikard III försvunna grav.

Under utgrävningarna finner man sensationellt nog inte bara Gråbrödraklostret utan även ett stridskadat skelett med krökt ryggrad. Den 4 februari 2013 kungör projektets chefsarkeolog Richard Buckley för den församlade världspresen att de vetenskapliga bevisen (kol-14 datering, DNA analys, plats, skelettet, mm) ger vid handen att det är Rikard III:s kvarlevor man funnit.



Richard Buckley (t.v.) och Rikard III

Den 30 december 2013 tilldelas Richard Buckley en OBE, Brittiska Imperieorden, som ett erkännande för sitt arbete. Sir Richard Buckley är medlem i The Riley RM Club och äger en RMA.

Red



Richard Buckley och son vid bron vid Millau förra sommaren.



Richard's Riley i Carcassonne 2013. Chassi nr 36 S 11158.

Rileyklubbens årsmöte och rally i Forsbacka

2014-års sommarmöte hade Forsbacka Wårdshus - som ligger mellan Gävle och Sandviken - som samlingspunkt. Ett något slitet men mycket charmigt wårdshus med en fantastisk engagerad familj som såg till att gästerna trivdes.

På fredagseftermiddagen rullade det in fyra Riley's. I bilarnas åldersordning var det Håkan och Ingrid Wikström i en Kestrel 1935, Torsten och Monika Grönvall i en RMA 1949, Tore Engman med fru i (ex. Sten Erickssons) RMB 1949, hela familjen Hamberg, Erik, Åsa och Cecilia i sin RMD 1950. Så det var ju spridning på Rileymodellerna. Sten och Monica Berglind kom i en Rolls Royce 1976 som lät litet mer än vad sådana bilar brukar göra. Eddie Lidholm, Håkan och Somporn Lundgren kom i moderna bilar. Lennart Östlund kom per Honda VTX 1300.

Afternoon tea och Rileykviss

Vid ankomst mellan 15.00 och 16.00 serverades afternoon tea från ett mycket välfyllt bord. Erik Hamberg passade på att dela ut ett frågesportsformulär med kluriga frågor där tre frågor var Rileyrelaterade. Det gällde att placera de fem rileybröderna Allan, Cecil, Percy, Stanley och Victor i stigande åldersordning. Det gällde att veta var växelspaken är



placerad i en Riley RMH - i mitten, på rattstängan, vid dörren eller på instrumentbrädan. Erik ville även veta vilken av Rileymodellerna Ascot, Gamecock, Lincock och Lynx som var täckt.

Vårdshushistoria

Vid middagen fick vi av krögaren Johan Palmborg en målande beskrivning om wårdshusets historia som i stort sammanfallit med Forsbacka Bruks historia då tjänstemän och resande gäster behövt både mat och övernattnig.

182 sorters whisky

I direkt anslutning till middagen var det upplagt för whiskyprovning för de som önskade. Sex herrar och två damer deltog. Naturligtvis var en av sorterna som avsmakades en Macmyra (Special nr 5). Vi fick en inblick i whiskyns värld om produktion, ingredienser, kvaliteter och smaker som förändras med vattendroppar. Johan Palmborg var välinformerad och delade med sig av kunskaperna. I meny hade han 182 olika whiskysorter.



Järnvägar!

Till lördag frukost kom även John Gahm med Elisabeth i en RMB 1950. Efter frukosten for vi gemensamt till Sveriges Järnvägmuseum i Gävle för en knappt två timmars guidning om vår gemensamma järnvägshistoria. Sverige var sent igång med bygga ut järnvägar i jämförelse med ex.vis England. Runt 1850 började intresset för järnväg att ta fart. Bl. a. genom vår uppfinnare John Ericsson som tävlade i England med det egenkonstruerade ångloket Novelty. Att





vara lokförare var i begynnelsen ett riktigt statusjobb med lön väl överstigande läkarnas löner. Först en bra bit in på 1900-talet var lönerna utjämnade och läkarna drog ifrån.

Restaurangvagnen

Det var även vissa bekymmer med tidtbeller då tågtid var lika med Göteborgstid medan övriga orter hade soltid. Därmed angavs alltid dubbla tider för ankomst och avgång. Museet i Gävle är tämligen välfyllt och har fler rariteter än museerna i England. Huvudattraktionerna som visas i museet är de stora ångloken och vagnarna som staten såg till att spara när nytvecklade material kom till. Museet har även en mindre bilavdelning då man påtvingats Trafikverkets museala del från Borlänge. En Saab och två Scania Vabis fanns på plats. Besök rekommenderas för de som ännu ej varit där. Lunch intogs givetvis i restaurangvagnen.

Åter i Forsbacka avnjöts sedan vanligt eftermiddags tea. På lördag eftermiddag avslöt även Peter Ottosson i en Rover 100.

Årsmötet genomfördes utan stora ändringar i de olika posterna. Ekonomin i SRR är god och medlemsavgiften behöver inte höjas. Efter årsmötet aväts en välsmakande tre-rätters middag.

Sveriges största järnverk

Söndagens begivenhet var en tvåtimmars guidad tur genom det nerlagda Forsbacka Bruks tomma lokaler nu delvis inredda till museum. Vår guide Lasse Jansson berättade historien som

började redan vid mitten av 1500-talet. Bruket växte så småningom till att bli Sveriges största järnverk med fyra masugnar. Ingredienserna för järnframställningen var malm, kol och kalk. Ugnarna



hettades upp med träkol som levererades in från otaliga närliggande kolmilor. Kol från en mila höll värme i en ugn i två dagar. Kolförbrukningen var alltså avsevärd. Att vara kolare var det farligaste

ycket i hela kedjan i järnframställningen då risken att rasa genom taket vid arbete på kolmilan var särskilt stor. Arbetsförhållandena i bruket var mycket krävande med arbete 8 timmar och vila lika länge och så rullade det på dygnet runt, året runt. Vid arbete med påfyllning av materialet i toppen på ugnarna fanns även stora risker för kolosförgiftning. Bruket avvecklades under andra halvan av 1900-talet.

Efter lunch i en närliggande restaurang avslutades årets sommarmöte.

*Text och bild
Håkan Lundgren*

Rileybladet i färg finner du på hemsida www.rileyregistret.org/om_SRR/tidskrift



John Gahm, Erik Hamberg och Peter Ottosson. De gulklädda herrarna i bakgrunden var nog från banverket för de rörde inte på sig.

Riley i Sverige och Norge på 30- och 40-talet

1932 Riley Stelvio II 14/6 Saloon
Chassi nr 14 S 528

320429 Första reg. P 1834
320429 Tandläkare Stellan Bäckström, Borås
410203 Avförd ur automobilregistret
460510 Återregistrerad P 1834
460510 Tandläkare Stellan Bäckström, Borås
490413 Philipsons Bil AB, Jönköping
490620 Rune Hultgren, Floda, Lerum
501010 Verkstadsäg. Arvid Larsson, Stenkullen
500113 Avförd ur registret

1932 Riley Stelvio II 14/6 Saloon
Chassi nr 14 S 650
Motor nr 16665

Första reg O 7600
321206 Direktör Hans Mustad, Hovås
360817 Kristian Benestad, Oslo, Norge
361008 Automobil utförd ur riket
Avförd ur registret

Info från Dag Jarnøy:

Bilen kom til Norge 1936. Første reg. nr var A 3451. Därefter diverse reg nr. i Norge: A 3451, F 16416 til 1946, H 458 i 1953 (Gunnar Stensland, Skien). Siste kjente reg. H 22008 (Telemark). Ukjent histore i Norge. ønsker tips!

Av 12 kända Rileys nysålda i Sverige före andra världskriget var 5 Riley Stelvio av 1932-33 års modell.

1. 1932 Riley Stelvio 14/6, chassi nr 14 S 482
2. 1932 Riley Stelvio 14/6, chassi nr 14 S 583
3. 1932 Riley Stelvio 14/6, chassi nr 14 S 528
4. 1932 Riley Stelvio 14/6, chassi nr 14 S 650
5. 1933 Riley Stelvio 14/6, chassi nr 14 S 594



I maj 2013 besökte red Philip Buckoke i Banstead, Surrey och hans halvt dussin Riley renoveringsprojekt. Ett sådant är avbildade Riley Stelvio.

Modellen är uppkallad efter Stelvio passet mellan Schweiz och Italien där vägen av många bilentusiaster kallas "världens mest utmanande vägsträcka" med sina 60 hårnålskurvor. Givetvis förlades många bilrallyn över Stelvio passet!



Jakriborg Prix 2014, 29 maj

Jakriborg Prix 2014 gick för nionde året. Det är först och främst en regularitetstävling för förkrigsbilar där det handlar om att köra så jämna varv som möjligt och den med minst tidsdifferens vinner. I år var 23 bilar anmälda och 19 kom till start, däribland 9 MG, 3 Riley och 2 Bugatti. Jakriborg är ett uppmärksammat bostadsområde söder om Lund. Den arkitektoniska stilen är en pastisch som anknuter till den förindustriella stilen i Lundaslättnens byar och de hanseatiska kuststäderna vid Östersjön och Nordsjön.



T.v. Glenn Billqvists Riley Sprite TT 35. Magnus Neergaards Riley Nine Brooklands och t.h. Rolf Palms Riley MPH

Knutstorp Revival 23-25 maj 2014

Knutstorp Revival bjöd på nostalgifest hela helgen. Idén föddes på ett frukostmöte mellan Picko Troberg och Magnus Öhrström. De hade inspirerats av Goodwood i England - ett evenemang som vuxit dramatiskt de senaste åren.

260 klassiska och anrika tävlingsbilar bl. a. Maserati, Alfa Romeo, Bugatti, Austin och Morris varvade ute på Knut-

storpsrakan. Finbilsparkeringen med 300 bilar skötte KAK om. Och ett par hundra funktionärer höll ordning på den stora folkfesten och racingeventet.

Många intresserade blickar drogs till Bugattitävlingen som tillskrivs svensk motorhistoria. Elva Bugatti ifrån Sverige och Danmark deltog vilket aldrig tidigare har skett i Sverige.

SAABs och Volvos bilmuseer fanns på plats liksom Autoseum, Motala motor-museum och Sparrholms slotts bilmuseum. Alla hade parkerat sina guld-korn på området. En lång rad bilklubbar presenterade sig. Och det var fler för-krigsracers anmälda än någonsin i svensk motorhistoria.

Håkan Lundgren



Riley Imp 1935
Ägare: Karsten Wikkelsö



Riley Nine Sports Special
Ägare: Magnus Neergaard



Riley Special
Ägare: Glenn Billqvist



Riley Brooklands 1929
Ägare: Roland Haraldsson

Riley på Mille Miglia 15-18 maj 2014

Hej redaktören,
Din utsände redovisar härmed något gällande Rileydeltagande i Mille Miglia 2014. Fyra Riley var anmälda men jag kunde enbart finna tre i Brescia. 108:an, Bruno & Andrea Martini (I), Riley TT Sprite 1936, saknas därför på bild.

Rolf Palm

Mille Miglia kördes första gången 1927, sedan staden Brescia "förlorat" Italiens Grand Prix till Monza. Namnet syftar på distansen, 1.000 romerska mil, ca 1.600 km. Tävligen startade i Brescia och gick via Bologna till Rom, sedan till Pesaro och Padua med målgång i Brescia. Efter en olycka 1957 med 12 omkomna, bland dem den spanske föraren Alfonso de Portago, stoppades tävlingen.

Mille Miglia vanns i regel av italienska biltillverkare, men vid tre tillfällen vann utländska tillverkare: Mercedes-Benz 1931 och 1955, samt BMW 1940.

Sedan 1982 körs en historisk racingtävling under samma namn, för bilar tillverkade mellan 1927 och 1957.



Nr 124
Niels & Jos Bollen (Belgien)
Riley TT Sprite 1938



Nr 45
Ferruccio & Carlo Nessi (Schweiz)
Riley Brooklands Speed 1928



Nr 116
Ralf & Ulrike Emmering (Tyskland)
Riley TT Sprite 1937

Några bilar i Himalaya... och några i Egypten

Den här berättelsen börjar med en Riley i Darjeeling. Sedan glider historien över till Nepal och därifrån till furstestaten Patiala i Punjab för att sluta i Egypten, eller kanske Sydafrika. Häng med i svängarna!

En Riley i Darjeeling

Under kriget 1939-45 gick jag på internatskola i Darjeeling i.s.f. att skickas "hem" till England vilket annars var det vanliga för söner till officerare i Indiska armén. Aldrig i mitt långa liv har jag ångrat att jag tillbringade sex år omgiven av ett så fantastisk panorama. Lyckligtvis var min far förlagt i närheten av Darjeeling och kunde besöka mig rätt ofta, till dess att japanerna närmade sig.

Bilar var inte tillåtna förbi en viss gräns i staden Darjeeling men där fanns en stor parkeringsplats och på något sätt lyckades jag alltid vara där när min far anlände. Redan innan bilen skymtade fram bakom sista kurvan visste jag tveklöst att det var vår Riley 9 genom det typiska, högt vinande, ljudet när den segade sig upp för den branta backen i låg växel. Det var ingen direkt överraskning, men alltid lika roligt att se Rileykylaren och den mörkbruna karossen på vår 1932 års Monaco dyka upp bakom bergssidan. Jag minns ännu lukten av bensin i den klara luften, lukten av läder, trä, cigarrök och den alltid välkomna doften av engelsk choklad!

Min far hade tagit Monacon med sig till Indien efter sin englandsledighet 1936 och till skillnad från moderna slit-och-släng bilar blev den genast en del av familjen och förblev det ända till 1954, långt efter att vi återvänt hem efter indiska självständighetsförklaringen 1947.

När japanerna gick i i kriget blev förstas fars besök mer sällsynta men så fort han fick chansen tog han sig upp till Darjeeling trots att det rädde bensinransonering. Far körde uppför sluttningarna från slätten vid Siliguri till Ghoom, som låg några miles nedanför Darjeeling, och därifrån rullade Rileyn sakta nedför till man kom till en kort brant stigning fram till parkeringen strax utanför staden. På returen klättrade man söderut från Darjeeling till Ghoom och därifrån kunde man rulla i friläge 70 km ner till slätten.



1932 Monaco 9 på väg till Gangtok i Sikkim. Notera den vita "krigsmålningen" och mörklägningsstrålkastaren. Bilen var registrerad i Bengalen och hade nr 36 BGV.

Rileyn, med sina kraftiga trumbromsar och luftiga ekerhjul, hade inga problem att rulla långa sträckor nedförbacke. För modernare bilar med pressade plåtfälgar var det mer bekymmersamt. Bromsarna överhettade och man fick pausa rätt ofta för att svalka av dem. Men det var ingen större prövning eftersom utsikten och panoramavyerna var makalösa. På upp-

resan körde man igenom tät djungel vid foten av bergen (tigertrakter), vidare genom en varierad flora och fauna typisk för de lägre bergskedjorna och där efter in bland Darjeelings enorma teplantager. När man körde runt kröken vid Ghoom (2.500 m), hänfördes man alltid av det mäktiga Kanchenjunga massivet som når 8.500 m bara 75 km bort. Fast det verkade ännu mycket närmare tack vare den höga, klara luften.

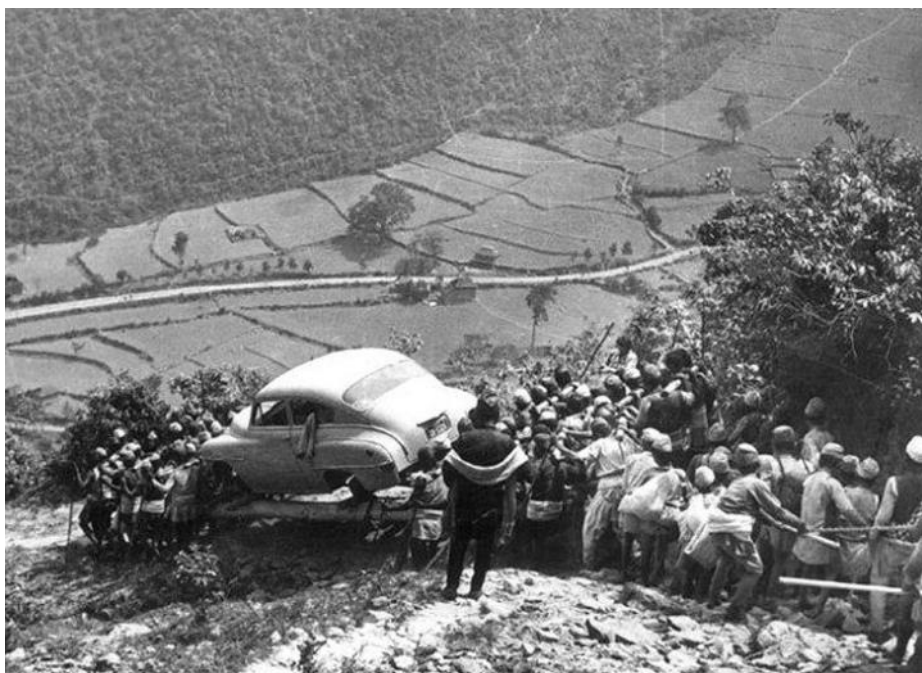
Det var nog inte många fyra år gamla bilar som överlevde 11 år i Indien och därefter ytterligare sex år hemma i England. Så visst var det vemodigt när den kära gamla Rileyn fick lämna plats för en ny, svart, skinande blank RME. Jag minns att jag klappade den gamla bilens kylare och muttrade "farväl gamle vän" innan jag satte mig i RME:n och undrade om den kunde bli en lika älskad bil. Men det är en annan historia.

Frank Smith
(ur The Riley Record 3/1980)

Omvänt bilburen i Nepal

Er red reste flera gånger till Nepal i tjänsten i mitten av 80-talet. Vid ett tillfälle fick han ett fotografi som föreställde kanske hundra man som bär en bil över ett bergspass.

Den första bilvägen från Indien över bergen ner till Kathmandu dalen öppnades 1956. Dessförinnan fick de få bilar



Bilbärare på väg ner i Kathmandu dalen med en 1951 års Plymouth Concord

RILEYBLADET

som fanns i Nepals huvudstad Kathmandu transporteras till gränsstaden Raxaul mellan Indien och Nepal och sedan bäras in över Bhimphedi passet.

De som hade bilar var Nepals kung (utan makt) och släkten Bahadur som regerat sedan 1846 och där premiärministern kallade sig "Rana". I Kathmandu fanns en belagd gata som gick i en slinga ca 4 km mellan Rana-palatsen och på den körde man och hälsade på varandra.

Det cirkulerar en skröna om att Adolf Hitler skickade en Mercedes i gåva till kung Tribhuvan och att detta var en del i ett diplomatiskt spel för att förmå Nepal att hålla sig utanför andra världskriget. Bilen skulle ha använts av kungen fram till sin död 1955. Därefter har den funnits på en lokal ingenjörsskola som övningsobjekt.



Den så kallade kungens av Nepal Mercedes 320 i goda händer hos ingenjörselever på Thapathali Engineering Campus.

Ett forum för Mercedeskännare menar att bilen på bilden är en Mercedes 320, absolut ingen prestigebil, och att en sådan bil aldrig skulle komma på fråga som gåva från Hitler till någon statschef. Dessutom var det knappast möjligt för Hitler att skicka in den till Nepal via Brittiska Indien märkt "Bästa hälsningar från Adolf". Sannolikt har bilen tillhört en tysk diplomat eller affärsman i Nepal som antingen evakuerades eller internerades. En annan möjlig är att bilen fanns hos Mercedes-Benz agenten i Indien men eftersom det blivit opatriotiskt att köra Mercedes i Brittiska Indien efter 1939 så bars den över bergen i till Kathmandu där den kom att tillhöra Nepals kungafamilj.

Det är tal om att renovera bilen och ställa ut den som dragplåster på forna kungapalatset i Kathmandu som nu blivit museum. Och då gör Hitlerhistorien, sann eller inte, sitt till för att öka intresset.

Hitlers gåva till Maharajan

En bil som var en gåva från Hitler är den till Maharajan av Patiala. Hans furstedöme låg i nuvarande Punjab i nordvästligaste Indien.



Maharajans av Patiala Maybach utanför palatset

Maharaja Bhupinder Singh av Patiala hade omätlig aptit på vin, kvinnor juveler, lyxliv och sport. 1935 besökte han Tyskland och bad att få träffa Hitler. Denne gav motvilligt maharajan en kvarts audiens som blev till en halvtimme som blev till en timme, som blev till en inbjuden till lunch. Ombads återkomma följande dag, och på tredje dagen gav Hitler maharajan en magnifik Maybach. Skälet till gåvan skulle ha varit att få maharajan, som satt i indiska Chamber of Princes och hade stort inflytande, vänligt inställd till Tyskland. Allt enligt maharajans sonson, Raja Malvinder Singh, som skrivit boken "The Automobiles of the Maharajas".

Bilen såldes med tiden och lär nu finnas i USA men red har inte lyckats hitta ett foto av bilen idag.

Hitlers gåva till Kung Farouk

1936 visade Mercedes sin fyrsitsiga cabriolet 540 K på Internationale Automobilausstellung Berlin. "Om Tor, åskans gud, ägt en bil hade det varit en kompressor-matad Mercedes" hette det i reklamen. Tyska staten köpte efter en tid bilen eftersom Führern behövde en lämplig gåva till kung Farouk I av Egypten som skulle gifta sig i januari 1938. Men det skulle inte bara vara en bröllopsgåva utan också PR för tysk ingenjörskonst. För att passa in i Farouks garage med 100 andra lyxiga stallkamrater lackerades den om till vinröd vilket var Farouks favoritfärg.



Kung Farouk provar sin bröllopsgåva. Att Egypten har högertrafik när alla andra brittiska kolonier kör till vänster beror på att Napoleon var före engelsmännen i Egypten.

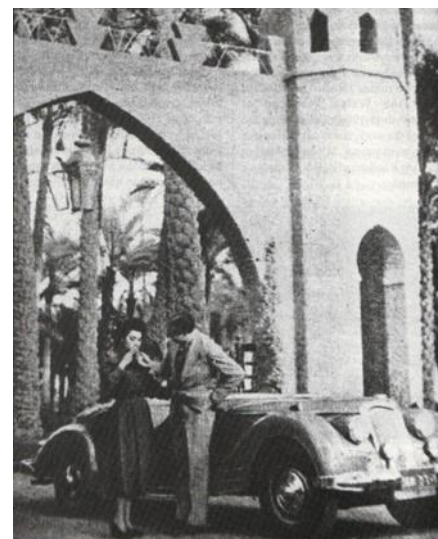
Röda bilar förbjöds i Egypten så att alla skulle veta att det var ett kungligt ekipage som for fram. Farouk tvingades abdikera 1952 och bodde sedan på Rivieran fram till sin död 1965. Mercedesen stod kvar orörd i garaget i Kairo till 1988 då en fransk samlare köpte bilen på en auktion. Efter varsam restaurering hos Mercedes i Tyskland såldes bilen på auktion i Monaco 2006 för 78 miljoner kr!

Detta uppslag började med en Riley i Darjeeling. Nu avslutas det med en Riley i Egypten.

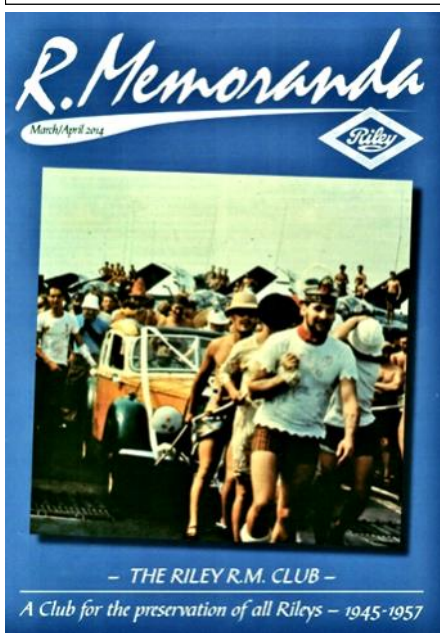
Riley RMC i Egypten

I RMemoranda, juni 1993 fanns en bild insänd av Rod Sterland. Bak på fotot stod "Vad är mest iögonfallande? Rileyn vid porten till Chateau Fardous i Kairo, eller den egyptiska filmstjärnan Miss Dinah Lee". Ingen vet vad det handlar om. Red har googlat sig halvt fördärvad för att finna Chateau Fardous och/eller Miss Dinah Lee. Hittar ingenting. Så nu visar jag fotot utan att ha en story att komma med. Kanske någon vet något?

Red



Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda March/April 2014**

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

Articles

Historien om när besättningen på hangarfartyget HMS Victorious 1966 med katapulten skickade iväg en Riley ut i lufrummet f.v.b. till Indiska Oceanen botten. Ett offer till Kung Neptun i samband med att fartyget passerade ekvatorn. Se omslagsbild
 Del III av Steve Tates resa i sin Riley Roadster från Seattle till Oklahoma T&R
 Från klubbens internetforum: Factory options & extras/halfshaft problems/cleaning oil galleries in engine

Events

Riley Motor Club National Rally, 11-13 July, Holt Hotel Nr Steeple Ashton, Oxfordshire
 17th International Autovia Rally 25-27 July, Halstead Bacchanalian Week 10-17 Aug Derbyshire
 National Rally 2014, 9-10 aug, Wortley Hall, Sheffield
 Beaulieu International Autojumble, 6-7 Sept
 RM Club Pennine Weekend, Bridlington Yorks 3-5 Oct
 Classic Motor Show Birmingham, 14-16 Nov

Cars for sale

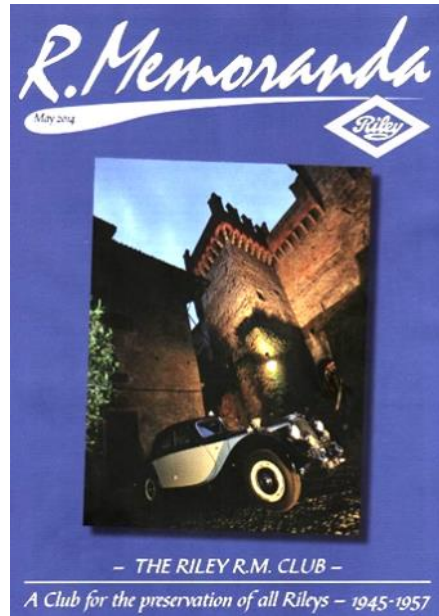
RMA 52, basically a good sound car, £2500
 RME 53, ex police car, mech good, body average £5500
 RME 54, requires some work, £4500
 RMA 52, Pickup, works well, £3300
 RME 53, viable restoration project £1750
 RMB 48, good condition, £8250
 RMH 55, needs complete restoration, £1000
 RMB 48, ex Billy Cotton, £9500
 RMB 52, fitted with Opel Manta 5 speed box, £9500
 RMB 47, no engine/gear box, £500
 RME 53, requires restoration, £2000
 RMA 49, restoration project, £1000
 RMB 47, in need of restoration, £3000
 RMA 46, for restoration, £2500
 RMB 48, barn stored for 30 years, £6000
 RMA, desperately seeking new owner, £600
 RME 54, spatted, full rebuild, £9000

R. Memoranda May 2014

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

Articles

Avliden Rileyägare önskar få sin aska inkorporerad i renoveringen av hans bil.
 Ordf. Phil Halam avgår
 Del IV av Steve Tates resa i sin Riley Roadster från Seattle till Oklahoma T&R



En tyst RMA bakaxel - om byte till 4,3:1 kronhjul och pinjong
 Från klubbens internetforum: kompressionsmätning/AC bensinpump/laddning/tätningstätt dörrunderkant/slitna spindelbultar/konvertering av RM Riley till LPG gas drift
 Technical Topics: Pathfinder braking system/ojämt bromstryck på pedalen/varför servo/
 Rileys Through the Red Centre, om förra årets rally över Australien från syd till nord.
 The Welsh Weekend 2014 in pictures
 Om Rileyartiklar och Rileyböcker

Events

Riley Motor Club National Rally, 11-13 July, Holt Hotel Nr Steeple Ashton, Oxfordshire
 17th International Autovia Rally 25-27 July, Halstead Bacchanalian Week 10-17 Aug Derbyshire
 National Rally 2014, 9-10 aug, Wortley Hall, Sheffield
 Beaulieu International Autojumble, 6-7 Sept
 RM Club Pennine Weekend, Bridlington Yorks 3-5 Oct
 Classic Motor Show Birmingham, 14-16 Nov
 Wildflower Rally, Riley Motor Club of Western Australia, 24-29 Sept, 2015

Cars for sale

RME 52, unfinished project, £2600
 RME 53, ex police car, mech good, body average £5500
 RMA 52, basically a good sound car, £2500
 RMB 50, needs new home, £7500
 RME 54, Black/Gold, excellent, £9000
 RMA 51, pretty rough condition, California, \$1000
 RMA 52, Pickup, works well, £3300
 RMB 48, good condition, £8250
 RMB 48, ex Billy Cotton, £9500
 RMB 52, fitted with Opel Manta 5 speed box, £9500
 RMA 52, for restoration, £750
 RMH 56, £3500 or £4500 with rebuilt engine
 RMB 47, in need of restoration, £3000
 RMA 46, for restoration, £2500
 RME 54, spatted, full rebuild, £9000
 RMA, desperately seeking new owner, £600
 RME 53, requires restoration, £2000
 RMB 47, no engine/gear box, £500
 RMB 48, barn stored for 30 years, £6000

The Riley Record 1/2014

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

Articles

The London to Edinburgh run 2015
 Collectors corner, Riley racing caricatures
 Monte Carlo Historique 2014
 The Foxcroft One-Point-Five
 Riley Motor Club at the NEC
 Pathfinder Idyll
 Rita Don - Riley winner
 Henry Sanderson's Elf restoration



Riley at Le Mans 1933
 Focus on Riley in the classic motoring press
 Chairman's views
 From the Editor's desk

Events

Riley Motor Club National Rally, 11-13 July, Holt Hotel Nr Steeple Ashton, Oxfordshire

Cars for sale

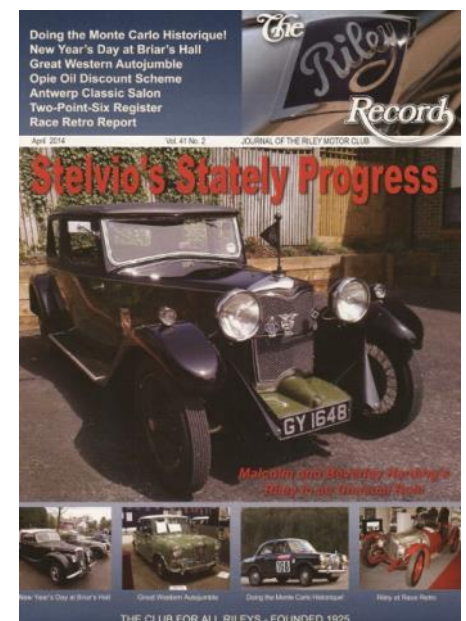
RMA 51, very good all round condition, Sydafrika, £5000
 RM 52 Pickup, works well, £3300
 One-Point-Five 62, genuine reason for reluctant sale £3000

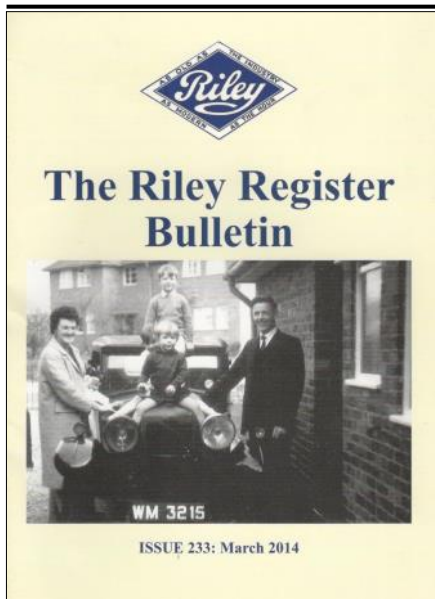
The Riley Record 2/2014

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

Articles

Antwerp Classic Salon - there is more to Belgium than moules and waffles
 Stelvio's Stately Progress (se omslagsbild)
 Doing the Monte Carlo Historique
 Two-Point-Six Register, an update
 Race Retro





The Riley Register Bulletin March 2014, Issue 233

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

Articles

60 Years of Living the Life of Riley: Part I
Jean Dick's life alongside MPH JH 9506
Riley 1936 Works Track Racing Cars (12 sidor)
KV 6079 in the Mille Miglia 2013
Monaco Restoration - The Final Chapter (6 sidor)
Roger Sunderland's 1960's Riley Adventures
Autovac and SU Petrolift Fuel Pumps
Bonjour - en France: A UK driver's guide
Riley Lynx CZ 5005

Events

Riley Register 60th Anniversary Rally, 28-29 June,
Wroxall Abbey



*KV 6079 på väg genom Assisi med
Sankt Franciskusbasiliken i bakgrunden*

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter Nos 313, 314, 315, 316, 317, 318

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

Articles

Film star car
A brief history of the Riley Diamond
A spin doctor writes (om spindelbultar som spricker)
A tale of a tin worm in action ("rostmask")
The one that got away (om argentinskbyggda Riley)
Visit to Glasgow Life Resource Centre (The resource
centre is a new, massive, storage and restoration facility,
where Glasgow keeps 90% of all the city's museum and
art gallery collection that is not on public display. Arte-
facts are, of course, rotated between the centre and the
galleries/museums on a regular basis. The SRE visit was



entitled "Highlights of the Transport and Technology Collection" and included trucks, buses, trams, locomotives, motorbikes, ship models, marine engines and much more)

Cars for sale

RMA 50, beautiful condition, £ 7500
RME 54, ideal for enthusiast seeking medium term
project, £1400
RMB 50, good running order, £7000
RMB 47, for restoration, basically sound, £3000
Elf 69, needs some attention, £2000



*Transport and Technology Collection
Glasgow Life Resource Centre*

Riley Motor Club - March/April/May 2014

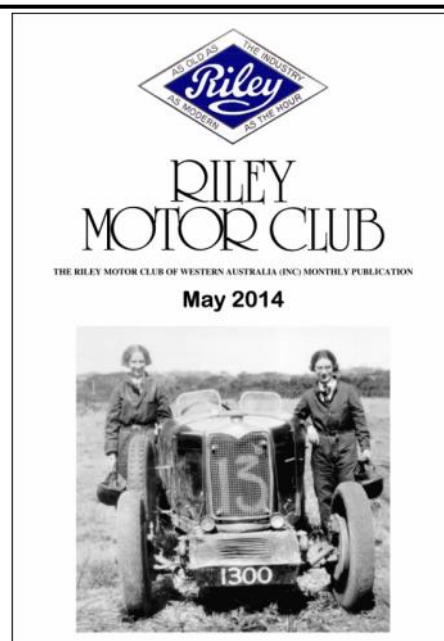
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Mourveen Hilzinger

Articles

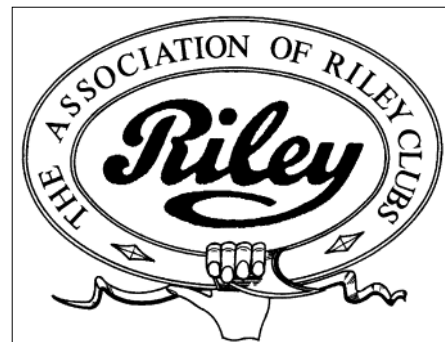
Joan Richmond and others
Rileys at the "Trots"
Ny bok: Joan Richmond - The remarkable, previously
untold, story From Melbourne to Monte Carlo and
Beyond. Her story as told to David Price



*Gloucester Park travbana i Perth bjöd in Riley Club of
Western Australia att ställa ut bilar vid evenemanget
British Night.*



*Joan Richmond och Molly Shaw vid testkörning inför
1931 års Australian Grand Prix på Phillip Island. Bilen
är troligen en Riley Nine Roadster med skärmar och
vindruta demonterade. Året därpå kör Joan Richmond
en Riley från Australien till Europa och ställer upp i
Monte Carlo Rallyt.*



ARC vill härmed presentera sin nya hemsida på adress
www.assocrileyclubs.org.uk

Det är ett nöje för mig att kunna presentera vår nya hemsida säger Jim Fletcher, ordförande i The Association of Riley Clubs (ARC). Vi hoppas att det ska bli lättare för klubbar och medlemmar jorden runt att hålla kontakt och bygga upp hemsidan till en värdefull källa för information om evenemang och klubbaktiviteter och ge en första introduktion för nya entusiaster av märket Riley.

Vi ber alla klubbar presentera sig på vår nya hemsida under rubriken "Clubs" och nämna er klubbs inriktning vad gäller biltyper, racing och rallyn, reservdelar möten etc. Målsättningen är att leda vår hemsidas besökare till er egen hemsida.

Rileys är *As old as the Industry* men det är åter dags att vara *As modern as the Hour* i utnyttjandet av internet. Förslag på utveckling av hemsidan välkomnas. Vore det inte häftigt att ha en bildbank på alla Riley modeller som någonsin tillverkats? Några frivilliga?

Skicka Jim eller mig alla era bidrag, råd och kommentarer. Vi tänker oss att hemsidan ska vara en ömsesidig angelägenhet och ser fram emot att höra av Rileyklubbarna runt om för att förbättra och utöka denna vår första version.

John Wood
secretary@assocrileyclubs.org.uk

Höstmöte 30/8

Samling hos Håkan Wikström på Visthusgatan 119 i Västerås 10.00 för gemensam avfärd till Borgåsund för att titta på Rune Möllers samlingar. Om man inte vill ansluta i Västerås kan man dyka upp i Borgåsund 10.30. Adress: Lilla Vägen 11, 73494 Ström-
sund.

Efter besöket i Borgåsund följer gemensam lunch och därefter besök på Teknikhistoriska samlingarna i Köping med bl a Bertil Lindblads bilar!

Anmälan senast 23/8 till:
Håkan Wikström 070-6570150 eller
b.h.wikstrom@telia.com



Avd. huvkråkor



Ikaros var en tragisk hjälte i grekisk mytologi, son till uppfinnaren Daidalos.

Ikaros fångslas tillsammans med sin far som fallit i onåd hos kung Minos på Kreta. Av vax och fjädrar tillverkar då Daidalos vingar åt dem båda och de rymmer flygande över havet. Daidalos varnar sin son från att flyga för nära solen eftersom det skulle smälta vaxet i vingarna. Ikaros lyssnar inte på sin far, mister sina vingar och störtar i Egeiska havet och drunknar.

Är det något att sätta på sin Riley?

Säljes

Skicka in era annonser. Vi publicerar dem både i bladet och på hemsidan tre månader i taget. Därefter måste ni meddela oss om ni vill fortsätta med annonsen. Detta för att inaktuella annonser inte ska ligga kvar.



Conny Hjalmarsson och Alf Jonsson startade Signalhornet 1968. Conny var flygradarreparatör och Alf var urmakare. Signalhornet gjorde de på fritiden. Man sneglade lite på en amerikansk tidning som hette "The Bulbhorn", översatt "Bollhornet". Så fick tidningen sitt namn. 1975 köpte Hasse Carlsson tidningen för 2000 kr. Han var säljare på Uddeholm. 1979 gick Signalhornet ut till lösnummerförsäljning i handeln och 1985 bytte Veterinärmagasinet Signalhornet namn till Classic Motor Signalhornet. Classic Motor var störst på förstasidan medan Signalhornet blev betydligt mindre. Ute i butikerna hade man svårt med namnet, många trodde att det var någon slags religiös tidning, typ Vaktornet. Det gav resultat, försäljningen steg genast med 20%. 1993 köpte Mats Lindström, dåvarande ägare till förlaget Bröderna Lindströms AB tidningen. Idag heter tidningen enbart Classic Motor och kallar sig Nordens största veteranbilstidning och utges av Egmont koncernen.

Rileyn på omslaget ovan tillhör sedan 1998 Anders & Katarina Wernell i Nora. Har tidigare tillhört Ingemar & Gudrun Englund (1979-1998). Red har tyvärr inga uppgifter om bilens tidiga historia.

Ny medlem

308 Tore Engman
Malenebergsvägen 11
826 60 SÖDERHAMN

070-632 82 62

Tore Engman har övertagit Sten Erikssons RMB 1949.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
Mobiltel. 070-530 62 25
e-post: erikhamberg@telia.com

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

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobiltel. 070-14 14 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 200 kr för år 2014. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



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



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