



RILEYBLADET

Nummer 2, 2017

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 39



Klubben firar 40 år!

Fredag 19 maj, klockan 18. På gårdsplan bakom Färna herrgård stod Rileys i rad. Från framställda bord tog vi var sitt glas champagne. Erik manade till tystnad från den livligt samtalande skaran och ordade kort om klubbens tillblivelse för 40 år sedan, då han och Erik Berglund grundade Svenska Rileyregistret. Vi skålade och glädde oss åt att vara här.

Årsmötet avhölls. Styrelseledamöter avgick, omvaldes eller utbyttes. Revisorerna fann bokslutet i ordning och styrelsen fick ansvarsfrihet. Trögt med försäljning av reservdelar. Redaktören håller i medlemsbladet även 2018.

En magnifik fyrrättersmiddag bjöds, skapad av Inga-Lena Eriksson, fjolårets vinnare av titeln "Årets Västmanländska kock & sommelier". En middag som var som ett konstverk. Underbart!

Dagen innan, på torsdagskvällen, hade ett engelskt ekipage anlänt till redaktören i Vejbystrand. Alan Kirby i sin 1938 års Big Four Kestrel med co-driver Robin Mayes. Följande morgon klockan 8 startade vi mot Färna. Körde Nissastigen och längs Vätterns västra strand. 500 km. Tio timmar inklusive ett par pauser. Anlände just som champagnen hölldes upp.

Söndagens rallyprogram började med en tur till Bastnäs gruvfält där tre guider tog oss kring, och ner, i gruvor där det brutits olika mineralmalm (bastnäsit, cerit, lanthanit, ortit, törnebohmit och linneit) sedan 1600-talet. Studerade även det 150 år gamla hakspelet, det enda som finns kvar på sin ursprungliga plats. I Uttersberg bjöd klubben på lunch och konst på det år 1968 grundade Galleri Astley inhyst i ett järnvägs magasin längs Köping - Uttersberg - Riddarhyttans Järnväg (1865-1968). Vidare till Bockhammars bruk anlagt 1607. Det ägdes bl a av Gustaf II Adolfs fränka Ebba Brahe. Hennes lusthus från 1636, känt även som frimärksmotiv, beundrades av Rileyklanen. En annan liten klenod fanns även att se i Bockhammar... en Riley Redwinger! Hit hade Robert Lockley kört sin (äntligen) färdigrenoverade bil. Han hade köpt den 1968. Tagit den till Sverige 1975, och nu sedan han gått i pension fått tid att göra färdig den 90 år gamla Redwingern. Läs gärna Roberts artikel i Rileybladet 1/1984. Finns på klubbens hemsida.

Åter till herrgården där valda delar av Rileyfolket lade sig i den uppvärmda utomhusbassängen med ett svalt glas vitt vin inom räckhåll. När fingertopparna blivit till russin var det dags att klä sig till jubile-

umsmiddagen: tartar på pilgrimsmussla, älvdalsrom, havskräftsmajonnäs, syrad lök, ogräsolja, sparrissallad och krispigt ogräs följt av vildandsbröst, lamm, rabarberbakad creme brule, svenska ostar o.s.v. Vilka smaksensationer! Under middagen utropades vinnaren av frågesporten, Håkan W. som fick en fin Rileymodell på platta märkt "SRR 40". Sedan blev det kaffe och ett bildspel med klubbens årsträffar 1979-2016.

De rutinerade arrangörerna Monika och Ronald upprepade sin tidigare pièce de la résistance, Wirsbo, och mottog folkets befogade jubel.

Efter frukost på söndagen skingrades deltagarna. De norska ekipagen västerut, ca 300 km. Alan Kirby, efter några dagar i Uppsala, bytte co-driver till John Chadwick och satte kurs mot Nordkap i sin prewar Kestrel. Eftersom Alan redan kört via Dover, Dunkerque, Puttgarten, Rödbý, Helsingör, Helsingborg, Vejbystrand, Färna, Uppsala blir det en hel del kilometer innan de kommer hem igen. P.S. Totalt blev det... 6,400 miles (10,306 km).

Bilder på sidan 7.

Red

Ordförande har ordet

Om klubbens fyrtioårsjubileum kan läsas på annan plats i detta nummer av Rileybladet. Låt mig dock konstatera att det var ett mycket lyckat arrangemang med ett utmärkt boende, fantastisk mat, trevliga besöksmål och härliga människor att umgås med. Tack Monika och Ronald för ännu ett ypperligt arrangemang! Särskilt minnesvärt var det att stifta bekantskap med Alan Kirby och Robin Mayes, som kört med Alans Kestrel Blue Streak, byggd i slutet av 1937, hela vägen från England via Frankrike, Tyskland och Danmark.

Efter mötet anslöt Alan och Robin vid Åsas, Cecilias och min hemfärd till Uppsala, eftersom Robin skulle flyga tillbaka till England under måndagen. En läckande innerslang i Alans bil kunde bytas på en gummiverkstad och jag fick hjälp med att montera om hela avgassystemet på min RMD, liksom byte av en packbox på en drivaxel, vilken börjat läcka. Jag fick även instrukt-

tioner om hur länkarna till bromssystemet bak skall justeras. Robin var vänlig nog att ge mig två reservdelskataloger från 1930-talet, dels en 110 sidor tjock katalog över Riley Nine, dels en hälften så tjock katalog över delar till de sexy-lindriga modellerna. Dessa tillförs nu klubbens lilla bibliotek.

På tisdagskvällen efter mötet anlände Alans nye codriver, Jon Chadwick, till Arlanda och morgonen därpå avreste de med kurs mot Nordkap! Dessförinnan hade jag fått tillfälle att provköra denna top-of-the-line –modell med 2½ litersmotor och treväxlad låda med överväxel. Det var mäktigt att sitta lågt i bekväma skålade säten och med den långa huven framför ögonen! Lite mekning kunde jag också bistå Alan med – det är ju inte var dag man har möjlighet att skruva på en 80 år gammal 2½ l Kestrel!

I vintras nåddes vi av det tråkiga beskedet att en av våra trogna medlemmar,

Per Lindson, gick bort i början av februari. Per, som länge bodde i Vikingstad, blev medlem så tidigt som 1982 (nr. 98) och hade ett genuint intresse för engelska bilar. Han kom ofta till våra träffar i en Rover 2000TC och på senare år i en modern Rover 75. Under många år renoverade han med stor noggrannhet den metallicgröna 1½ litre som tidigare ägts av Carl Eric Häljebo i Hjo och numera finns hos Lennart Andersson. Hälsoproblem gjorde att Per knappast körde någonting när bilen, med Eddie Lidholms hjälp, till slut var genomgången. Per Lindson, som var född 1940, blev 76 år. I vintras avled även Roger Näsvalld i Örsundsbro (nr. 130), som intresserade sig för "hundkojor" och var medlem under en period. Han ägde en Elf Mk III från 1967.

Erik Hamberg



Diverse från redaktören

Nyligen fick vi en ny medlem, Lennart Larsson i Överlida. Han har en 1950 års 1½:a. Klubbens uppgifter om bilen är knapphändiga. Bilen ägdes av Tore Andersson i Mårdaklev som var medlem mellan 1979-1989. Därefter har den ägts av Arne Wall och nu alltså av Lennart. Eftersom jag inte hade något gammalt registreringsnummer utan endast ett nytt, DOP 305 kontaktade jag Svensk arkivinformation SVARs fordonsarkiv i Ramsele som har ett så kallat "omvandlingsregister". Fick genast svar att DOP 305 ursprungligen hade reg nr N 9956 och därefter P 11805. Med dessa uppgifter gick det att nysta upp ägarlängden... till en del.

1950 Riley 1½ litre Saloon

Chassi nr 40 S 17772, motor nr 7839

500811 Reg N 9956

500811 Disponent R. Rönne-Lotz, Halmstad

501003 Reg P 11805

501003 Stenbecks Järnaffär AB, Ulricehamn

620822 Godsägaren Karl Lindahl, Hester, Ulricehamn

650507 Duplikat av registreringsbeviset utfärdat

Eva Palm skickade bilder från Jakriborg Prix som inträffade på Kristi himmelfärdsdag. Se sidan 8. Svens Algrens MG K1/K3 från 1934 finns också med bland fotona eftersom Svend har ägt och äger fortfarande Rileyvagnar. Se Rileybladet 2/2012 och 3/2013.

Rapporterna från polarresenärerna Alan Kirby (pensionerad tandläkare) och Jon



Chadwick (pensionerad läkare) talade om snö vid Nordkap men även om nya slangproblem. Sålunda beställdes två nya Michelinslangar 17/18 HRET från Longstone i Doncaster på måndagsmorgonen den 5 juni. På onsdagen den 7:e kl 12.08 kunde DHL meddela att däcken fanns till avhämtning i deras "Swipbox" i Båstad. Leveranstid från England på lite drygt ett dygn. Inte dåligt.

På torsdagkvällen anlände nordkaparna. Lokala däckfirman monterade och Alan och Jon pustade ut ett par dagar utan att behöva köra en meter.

2011 köpte Jon den 1939/40 års 2½ l Riley Kestrel som Chris Pack lät göra

iordning och skrev tre artiklar om i The Bulletin 1999 och som jag översatte och publi-serade i Rileybladet nr 1, 2 och 3/2000. Bilen skiljer sig på flera viktiga punkter från Alans Big Four Kestrel. Jon skrev själv en längre artikel om denna unika bil och hans egna förbättringar i R.Memoranda Jan/Feb 2015. Jag kommer att översätta denna artikel vad det lider.

Min startmotor slutade fungera samma dag som Alan och Jon kom. Jag hade en tidig modell i reserv, en med solenoid på startmotorn. De bytte startmotor. Den trasiga tog Alan med sig för åtgärd.



Sverige - skogarnas och sjöarnas land

Denna artikel var införd i The Riley Record, oktober 1948 och skriven av G.A. Douglas Clease, redaktör för tidskriften The Autocar och tillika Rileyägare. Artikel är en allmän rese- rapport från en Sverigeresa 1948.

I en annan artikel med titel "Swedish Survey" i The Autocar, maj 1948, skriver Clease om samma resa men ur professionell synvinkel för att få svar på frågor som: Vad är förutsättningarna för brittisk bilexport till Sverige? Hur klarar sig brittiska bilar på svenska grusvägar och i svenskt vinterklimat? Hur tänker Volvo och SAAB och svensk bilindustri?

Charmen och den stora gästfriheten hos det förhållandevis lite kända turistlandet Sverige gör affärerna till ett nöje.

För att göra avstickare till diverse företag och fabriker på vägen mellan Göteborg och Stockholm fordras naturligtvis en bil. Så en torsdag satte och Maurice Smith från Flight och jag kurs mot Tilbury i min 2½ liters Riley för att där borda Svenska Lloyds vackra vita fartyg M/S Saga som seglar på rutten Tilbury-Göteborg. Saga låg för ankar i Themsen och såg, med sina vackra linjer, ganska liten ut jämfört med den stora Strath-ångaren i närheten.

Vädret var fint och vi hade en lugn och njutbar överfart mycket tack vare vår introduktion till den berömda svenska institutionen "smörgåsbord". Mer om det senare. Vi steg upp tidigt på lördagsmorgonen och den blå himlen speglade sig i det glittrande havet. Bogserbåtar tog hand om Saga och förde in henne till kaj. Lagom till vi hade fått våra väskor genom tullen hade Rileyn lyfts iland och



Bensinen kostar dubbelt så mycket, 67 öre litern, men kvaliteten är mycket bättre än i hemma i England. Bilden tagen på Södra vägen vid Kungsportsbron i Göteborg.

allt pappersarbete skötts av en mycket vänlig och effektiv hamnrepresentant för KAK, Sveriges motsvarighet till RAC. Dessutom lotsade denne man oss ut ur Göteborg och stannade till vid en bensinstation så att vi kunde tanka. Jag nämner detta därför att det är typiskt för svensk gästfrihet. Inget är ett besvär när det gäller att hjälpa en främling. Detta var upptäckt nr 1.

Upptäckt nr 2 var att bensinen i Sverige är något helt annat än vår "pool petrol". Jag gissar att oktantalet ligger runt 80 eftersom jag kunde ställa Rileyn på tidig

tändning utan att motorn gav minsta tendens till knackning. Med "pool petrol" måste tändningen permanent ställas något senare. Varför måste vår bensin vara så dålig, undrade vi? Det kan knappast handla om dollartillgången eftersom även Sverige har ont om dem och bensinransonering är högst påtaglig även här.

Om vi inte hade blivit förvarnade skulle bensinpriset bli upptäckt nr 3... eller nr 2 eftersom man betalar för den innan man använder den. Den kostar 69 öre litern vilket motsvarar 4s. 3½d. per gal-





Artikelförfattaren har ställt sin Riley bredvid SAAB-prototypen för att visa hur lågt Saaben ligger. I bakgrunden attack-planen SAAB 21A.



Efter kriget var alla nya bilar en sensation för de bilhugrande svenskarna och när KAK den 28 april 1948 anordnade en bilparad med 67 bilar framför Grand Hotel i Stockholm kom 14.000 personer för att titta. Den lilla 92-an blev en av huvudfavoriterna eftersom den verkade bli överkomlig i pris—och så hade den ju "flygkvalitet"!

lon (dubbelt mot i England, reds anm.). Så de som planerar en bilsemester i Skandinavien bör ta en liten, ekonomisk bil och i förväg räkna ut planerad körsträcka och bensinkostnad.

Vår första dagsresa tog oss via Borås och Ulricehamn till Jönköping vid sjön Vättern, som är ca 70 miles lång. Sedan körde vi nordost och följde sjön så långt som till Ödeshög och därifrån till Linköping.

I Sverige har man vänstertrafik. Men här gäller att ge företräde för fordon som kommer från vänster vilket är viktigt att komma ihåg. Det blev lite förvirrande när en äldre gentleman på cykel sakta seglar ut från en sidoväg mitt framför ens stäv. Vilket också hände. Vi tog under hela resan det säkra före det osäkra.

Vi körde från Göteborg på en betongväg men fick snart erfara sträckor belagda med fyrkantiga små granitblock och sedan grusvägar. Alla tre ytbeläggningarna var förhållandevis jämna men så här tidigt på året kan man träffa på frostsador i form av sprickor och gropar. Man lär sig snabbt att skylt med röd ring på gul botten med ordet *vägarbete* betyder att här pågår vägarbete, eller med ordet *tjälskada* talar om att här får man se upp för frostsador i form av sprickor eller gropar.

Svenska vägmärken går i rött och gult, för att synas bättre än rött och vitt, mot en snötäckt bakgrund.

För att återvända till det här med vägbe-

läggning så kan de granitblocksbelagda svenska vägarna, även om de är ganska jämna, inte jämföras med de franska pavé då de orsakar en hel del oljud från däck och hjul.

Ett litet tips kan vara att ta av navkapslar (av den sort som man trycker på fälgen) innan hamnkranen hissar upp bilen på däck eller ner i lastutrymmet. Detta därför att skyddet som förhindrar att stropparna trycker mot stänkskärmarna kan orsaka att navkapslarna fjädrar och då kan det hända att förorsakar ett irriterande skrammel innan man stannat, tagit av och vänt navkapseln ett kvarts varv och satt på den igen.

Sverige är förstås berömt för sina många sjöar och stora skogar. Många sjöar är små och syns bara på storskaliga kartor. Vår färd till Linköping tog oss genom jordbruksområden och skogar och långa sjöar och var typiskt för det landskap vi skulle se under den kommande veckan.

Normala hotelkostnader

Vägarna var så bra att vi vid lunchtid hade tillryggalagt halva dagsetappen utan att skynda oss. Vi hade fått rådet att stanna för lunch vid det berömda Gyllene Uttern, The Golden Otter, utanför Gränna men möttes av skylten att de öppnar 1 maj. Men vi hittade Turisthotellet, en f.d. herrgård, och förplägade oss med... förstås, ett smörgåsbord.

För den som inte känner till begreppet smörgåsbord kan det beskrivas som ett stort antal av de mest underbara hors-d'oeuvres (aptitretande smårätter) man kan tänka sig. Man äter det alltid som en

full måltid eftersom det består av fisk, ägg, kött, grönsaker och till och med ostar... men därefter kommer huvudrätten. Det är inte utan att man får skuld-känslor av att ta upp ämnet mat – jag vet att åtminstone en läsare kommer att bli förgräddad – men meningen med en reseberättelse är trots allt att vidarebefordra information till andra som kanske vill följa i ens hjulspår.

Av samma skäl vill jag nämna Frimurarhotellet i Linköping där vi tillbringade veckoslutet. Det var precis så komfortabelt som man kan tänka sig hotellerna i Sverige. Modernt på alla sätt med god mat och god service, med priser från 10s. för rum utan bad och 25s. för ett dubbelrum med eget badrum. En serviceavgift på 10-30% på en glidande skala läggs på räkningen. Dessa priser verkar normala men kan vara lägre på små hotell och högre på stora hotell speciellt i större städer. Man får lägga på 10% dricks på restaurangnotan. En kontinental frukost kostar 2s. till 3s. (1.45-2.20 kr) En tvårätters lunch 4s. till 7s. (3-5 kr) exklusive drycker. En trerätters middag får man ge 5s. till 10s. (3.60-7.20 kr) för. A la carte menyer kan kosta mycket mer men en turist med en budget (valutatilldelning, reds. anm.) på £35 (500 kr) måste vara återhållsam.

Efter besök hos SAAB i Linköping tog vi oss via åkrar och ängar, sjöar och skogar förbi Norrköping, Nyköping och Södertälje till Stockholm. I Norrköping stannade vi för "elevenses" som även tycktes vara en svensk sedvänja för

många affärsmän och shoppare njöt elva-kaffe med wienerbröd på *the konditori*. Några miles norr om Norrköping fick vi syn på Östersjön. I Södertälje såg vi den igen... eller så var det en av alla dessa andra sjöar.

Ytterligare ett exempel på svensk vänlighet erfor jag när jag lämnade Södertälje. Jag hade ägnat eftermiddagen med ett besök på Scania Vabis fina fabriker med tillverkning av ett omfattande sortiment kommersiella fordon. Min guide från förmiddagens besök på SAAB, Arne Krabbe, hade tagit i förväg tagit tåget till Stockholm. Stockholm är byggt på många öar och det finns följaktligen många broar och att finna vägen till hotellet, fick jag veta, kunde vara besvärligt. Sålunda försågs jag med en guide, en ung Scania Vabis ingenjör som bodde i Stockholm. Inte nog med att han guidade oss till hotellet han ordnade dessutom ett närliggande garage för Rileyn, en bil som gjort ett stort intryck på honom.

Stockholm har kallats Nordens Venedig. Staden lever verkligen upp till denna liknelse. Det är en mycket vacker stad och dessutom garanterat renare än Venedig. Besökare gör klokt i att boka hotell i förväg och det gäller nog hotell i allmänhet i Sverige och *Sveriges hotell och restaurangföretagare, SHR* ger ut en utmärkt guide. Många är sommarhotell där man kan njuta av bad, fiske, segling och tennis.

Vår bästa sträcka

Stockholmstrafiken är välordnad och att köra där bjuder inga problem utom när det gäller att hitta en tom parkeringsruta för att kunna göra ett ärende. Gatorna i stadens gamla delar är så smala att man bara får stanna för att släppa av eller hämta upp passagerare. Det gäller att inte följa spårvagnsspåren när de går in mellan två plattformar. Fotgängare tycks rätta sig efter trafikljusen så vitt jag kunde bedöma.



Det var tråkigt att behöva lämna Stockholm men vi måste fortsätta färden västerut mot Karlstad via Enköping, Västerås, Örebro, Karlskoga och Kristinehamn. Vi utropade detta till resans vackraste sträckning, för landskapet var mycket vackert och vägarna bra förutom några sträckor här och där. Sjöarnas blanka ytor speglade omkringliggande barrskog. I skuggiga skogspartier låg ännu rester av vinterns snö i diken. Trots att vi inte kom ut ur Stockholm förrän vid tvåtiden och stannade för te och läckra kakor längs vägen, så rullade vi in i Karlstad vid halvvåttatiden på kvällen. På Stadshotellet upplevde vi en komfort och standard som man inte kan förvänta sig i en engelsk stad av motsvarande storlek. Tyvärr hade vi inte tid att utforska Karlstad – som ligger vid norra ändan av Vänern – eftersom vi skulle besöka SAAB fabriker i Trollhättan redan följande förmiddag. Avståndet dit är ca 100 miles och vägen gick söderut längs Vänerns västra sida.

Sista sträckan

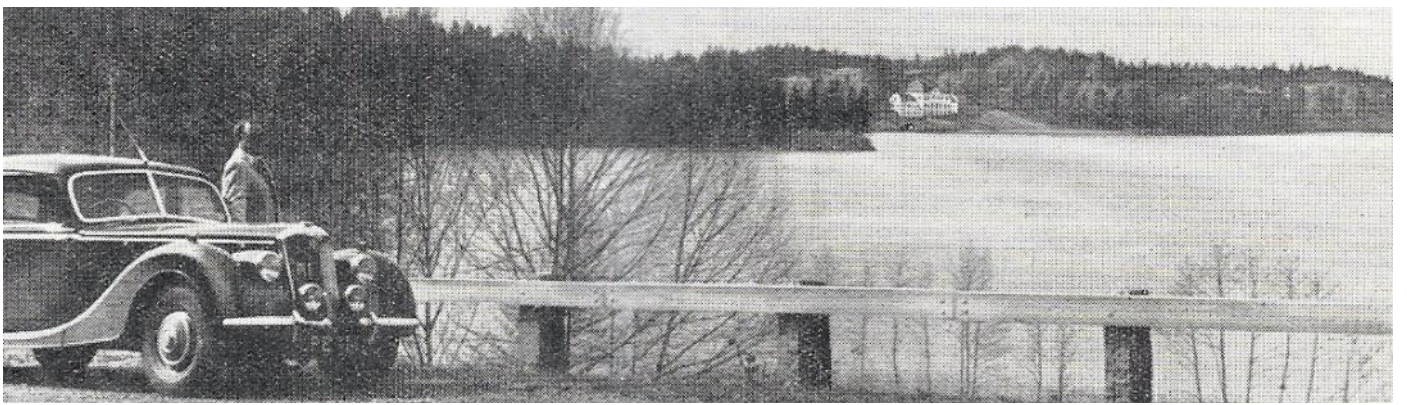
Samma kväll kör vi de sista 50 miles ner till Göteborg och avslutar vår svenska bilresa. Allt i allt hade vi kört ca 750 miles (1200 km), tillräckligt för att önska att vi får möjlighet att återvända med mer tid till förfogande. April är förstås lite för tidigt för turisten. Det vi

upplevde var ett soligt Sverige med en väderlek som normalt kommer först i maj. Man kunde ana att träden började grönska men gräset hade ännu inte blivit grönt. Nätterna var fortfarande kalla och en kväll när nordanvinden tog i kände man dess isiga bett.

I Göteborg var jag bokad på Grand Hotel och min kollega på lika bekväma Hotell Eggers ett stenkast därifrån. Vi intog sista middagen på svensk mark på Restaurang Henriksberg med utsikt över hamnen. Vi hade önskat få göra en rundtur i Göteborgs hamn följande dag men hade bara tid att hastigt titta i butiksfönstren fulla av intagande ting. Hamnen fick vi se från M/S Suecias däck när hon förde oss mot hemlandet.

Sverige är utan tvekan ett mycket attraktivt land för en bilsemester, i synnerhet för dem som älskar havet, sjöar och vattensporter. Ju mindre, och mer ekonomisk, bil man har ju mer av reskassan får man över till hotellräkningar. Det var så klart dyrare för oss att bo en natt på varje ställe än att tillbringa flera dagar på en plats.

A.G. Douglas Clease
Red översatte



Klubbens 40-årsträff



En Redwinger i Bockhammar... smått unikt!



17.58 Om några minuter hälsas vi officiellt välkomna



Jarnöys, Gahms, Lockleys, Wikströms, Hambergs, Kirbys, Lindners och Pfändtners (skymd)



Per Albertsens rygg, Alan Kirby, Thomas Östäng, Håkan Wikström och Robin Mayes rygg



Bastnäs gruvfält får fint besök.



The 11/40 Two-Seat Sports "Redwinger"



*Vad har vi här?
Bastnäsit, cerit, lanthanit, ortit, törnebohmit eller linneit?*



"One cannot think well, love well, sleep well, if one has not dined well" (Virginia Wolf). Läst på Färna herrgårds hemsida.

Agenter och representanter för och återförsäljare av Riley i Sverige

Det här med vilka som sålde Riley, när och var, är knepigt. Red kontaktade Per-Börje Elg, mångårig redaktör för Motorhistoriskt Magasin och medlem i Svenska Rileyregistret och frågade om han visste. Här följer hans svar:

En enkel fråga, men ett långt svar! Jag gjorde en liten utredning – som bifogas – och vad jag kan komma fram till så var det Förenade Bil som var generalagent fram till 1957/58 när Ostermans tog över för att sen bli BMC Sweden.

Hur Kindwalls kom in i bilden är lite luddigt, dom sålde ju uppenbart Riley i Stockholm, men utan att vara återförsäljare till Förenade Bil, på nåt sätt?

I listan över Förenade Bils återförsäljare (kommer i nästa nummer, reds anm.) noterar jag att jag för många år sen pratade med herr Hüllert, som var återförsäljare i Nossebro och brukade kalla Förenade Bil för "Förbenade Bil", det var tydligen svårt att få reservdelar när man behövde. (Kar de Mumma kallade ju företaget "Försenade Bil"...)

Och återförsäljaren i Lönsboda, Bilfirman Henning Lönquist, står som förste ägare till min MGB... 1965 var det.



Generalagenter för Riley, ett försök till sammanställning ur annonser, broschyrer och prislistor med lite utvecklingar om Austin, Morris, BMC osv

Lindblads Motoraktiebolag, Stockholm, Malmö, Göteborg

- SMT 8-1932: prislista, bilmodellerna för 1932
- i samma nummer, annons för Riley ("Den är så trevlig att köra")
- SMT 10-1932: bilbeskrivning och provkörning av Riley

Förenade Bil AB, Malmö

- SMT 1-1947: prislista
- 15 jan 1949: prislista
- 24 juni 1950: prislista
- SMT 6-1950: Riley DHC (60D 5981) utställd hos



I Förenade Bils utomhusmonter skådades denna läckra Riley 1950.

- Kindwalls i Stockholm, på gården till Kungsträdgårdsgatan 12.
- SMT 10-1950: annons: Morris, MG, Riley och Wolseley, Förenade Bil, Malmö-Göteborg-Norrköping-Jönköping
- i samma nummer bild från S:t Eriksmässan i Stockholm: "I Förenade Bils utomhusmonter... en lækker Riley."
- SMT 11-1950: annons, som ovan
- SMT 9-1951: artikel: "Sedan Ostermans efter kriget övertog agenturen för Austin..."
- Teknikens Värld nr 10-1953: prislista: Förenade Bil, Malmö
- Motor 14-1954: prislista: Förenade Bil, Malmö
- SMT 15-1954: artikel: "Ostermans öppnar fabrik för import av Austin i Uthamnen i Södertälje..."
- Katalog till Stockholms Bilsalong 1954: Förenade Bil, Malmö
- Broschyr 1955/56: Förenade Bil (Morris, MG, Riley), Förenade Motor (Wolseley)
- Katalog till Stockholms Bilsalong 1956: Förenade Bil, Malmö
- 1956: Förenade Bil, Malmö: BMW, MG, Morris, Riley, Wolseley
- Stora Bilboken 1957: Förenade Bil, Malmö

Förenade Bil AB, Malmö och AB Hans Osterman, Stockholm

- Teknikens Värld 7-1957: Riley Pathfinder: Förenade Bil AB och AB Hans Osterman
- 1958: Hans Ostermans Försäljnings AB, Södertälje (Morris, MG, Riley, Wolseley)
- Teknikens Värld provkör bilar 1958: AB Hans Osterman generalagent för Morris och Austin (enda BMC-bilar som testas)
- Motor 12-1959: test av Riley 1,5 litre, generalagent AB Hans Osterman, Stockholm
- Teknikens Värld provkör bilar 1961: Riley 4/68, generalagent Hans Osterman Försäljnings AB, Södertälje

The British Motor Corporation (Sweden) AB, Södertälje

- Motor 13-1961: bilnyckel (prislista)
- 1960/61: broschyrer för Morris 850 och Morris Oxford
- 1962: broschyrer med Morris, MG, Princess, Wolseley, Riley 4/72
- Stora Bilsalongen 1963: Riley Elf är prissatt, Riley 1,5 och 4/72 "saluförs ej i Sverige". Som generalagent anges fullständigt namn enligt ovan, i annons heter det istället BMC Sweden AB, Södertälje
- Stora Bilboken 1964: "Riley torde ej komma att lagras här under 1964"
- Stora Bilboken 1966: "Riley har ej lagrats här under senare år"

BMC Sweden AB, Stockholm

- 1963: broschyrer för Morris 1100

BMC Sweden AB, Solna

- 1965/66: i broschyrer för bl a Morris 1800 anges adressen till Solna
- 1966: (broshyr): BMC Sweden AB flyttar under våren 1966 till BMC Center på Gärdet i Stockholm

British Leyland (Sweden) AB, Göteborg

- 1973/74: i broschyrer för bl a Morris Marina

Leyland, Göteborg

- 1978: i broschyrer för "Leylands svenska bilar"

En sammanfattning:

Från 1947 (1946, kanske) tycks Förenade Bil i Malmö varit generalagent för Riley...

fram till 1957 då man delar generalagenturen med Hans Osterman...

som 1958, kanske tar över helt men...

som 1960/61 tas över av det som i kortform blir BMC Sweden, och är ett dotterbolag till engelska BMC och...

som till en början tar över Ostermans importlokaler i Södertälje...

för att sen flytta till Stockholm... och Solna....

När BMC blir British Leyland har jag inte riktigt koll på men...

i slutet på 70-talet skippar man British och blir bara Leyland och...

sen tog det väl slut...

Per-Börje



1935 övertog Philipsons den gamla stockholmsfirman Lindblads Motor AB, som då hade agenturerna för de amerikanska märkena Reo, Graham, Willys samt de engelska M.G. och Standard Swallow (senare Jaguar), samt också för Harley-Davidson motorcyklar. De båda engelska märkena övergavs snart. Reo upphörde vid den här tiden med sin tillverkning av personbilar. Vid mitten av 30-talet minskade försäljningen av motorcyklar starkt i Sverige, varför antalet sålda H-D maskiner blev tämligen litet. 1936 hade Cord återuppstått, och samma år fick Lindblads agenturen. 1937 förvärvade Lindblads agenturen för Austin och drevs vidare till 1940 då man lade ner Lindblads. Några år efter kriget väcktes företaget åter till liv och representerade då två tjeckoslovakiska märken, Tatraplan och Aero Minor, som visades i en ny utställningshall på Birger Jarlsgatan i Stockholm.

Red

Fem Rileyvagnar på Jakriborg Prix, 25 maj 2017



Riley Brooklands Special 1931 / Magnus Neergaard



Riley MPH Special 1934 / Rolf Palm



Riley Brooklands 1929 / Roland Haraldsson



Riley TT Sprite Special 1935 / Carl-Erik Billqvist



Riley TT Sprite Special 1934 / Fredrik Bolander



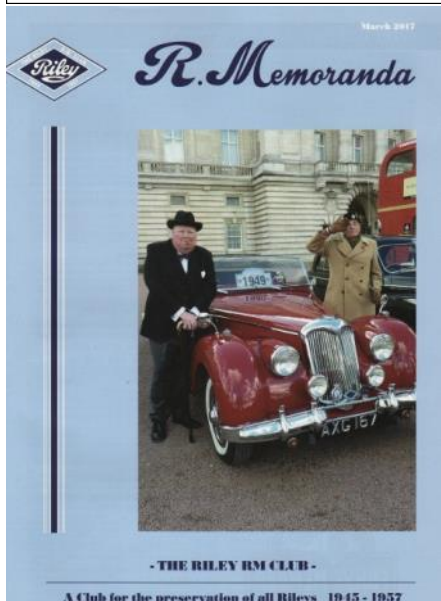
MG K1/K3 1934 / Svend Algren

1 & 2		Morris Eight Special 1934, Per Kristav / Daniel Eriksson 4 cyl. Sidventilmotor på 912 cc, ca 40 hk.
3		MG TC 1949, Lennart Almström 4 cyl toppventilmotor på 1250 cc. Ca 50 hk
4		MG K1/K3 1934, Svend Algren 6 cyl toppventil, överliggande kam. Kompressor och 1271 cc ger ca 100 hk
5		Delage DI 1924 Il Drago Ruggente Glenn Billqvist 12 cyl motor på 27000 cc med dubbla överliggande kammar. Kompressor, 800 hk.
6		Riley TT Sprite 1935 Special Carl-Erik Billqvist 6 cyl motor på 1487 cc med 3 SU förgasare och 100 hk.
7		Riley Brooklands 1929, Roland Haraldsson 4 cyl motor med dubbla, men ej överliggande kamaxlar på 1087 cc och för 81 hk!
8		Bugatti Type 51, 1931, Roy Palm Rak 8 cyl motor med dubbla överliggande kamaxlar på 2,3 liter och kompressor. Ca 160 hk.
9		Morgan super Aero, 1929, Stig Svensson Två cyl. JapV-motor på 1000 cc. Tidigare körd på metanol, numera med bensin som bränsle och därmed lägre effekt.
10		MG PA 1936, Jan Widung 4 cyl motor med enkel överliggande kam och 939 cc. Ca 43 hk vid 5500 rpm

11 & 12		MG K3 1934, Jenny Petersson, Chappie Bird 6 cyl motor med enkel överliggande kam och kompressor. Effekt ca 120 hk +
13		MG TC 1947, Björn Almström 4 cyl motor på 1350 c, dubbla SU förgasare
14		Austin Seven Special, 1929, Erik Ahlqvist 4 cyl motor, sidventil, 750 cc och 34 hk.
15		Austin Seven Special, 1934, Carl Ahlqvist 4 cyl motor, sidventil, 750 cc och 54 hk.
16		Riley Brooklands 1931, Magnus Neergaard 4 cyl motor på 1087 cc med 4 Åmal förgasare och 55-60 hk.
17		Lagonda Rapier 1935, Ocke Mannerfelt 4 cyl motor med dubbla överliggande kamaxlar på 1087 cc och ca 50 hk.
18		Riley MPH Special 1934, Rolf Palm 6 cyl motor med dubbla, men ej överliggande kamaxlar på 1650 cc och ca 65 hk
19		MG TA "Q-Type Special" 1938 Anders & Ingvar Dahlberg 4 cyl motor på 1292 cc med kompressor, 100 hk.
20		Fiat Special 1938, Björn Stensson 4 cyl motor på 1200 cc och ca 50 hk
21		Bentley, Sport Tourer Vanden Plas, 1925 Lars-Magnus Trozelli 4 cyl motor på 4500 cc, 130 hk.

22		MG TA 1937, Peter Kirsten 4 cyl motor på 1292 cc och 50 hk.
23		Bugatti Type 35B, Janne Hansson Rak 8 cyl motor med överliggande kam. Motor på 2262 cc och kompressor. Ca 140 hk.
24		Riley TT Sprite Special, 1934, Fredrik Bolander 4 cyl motor på 1496 cc och 75 hk.
25		MG TA "Q-Type Special" 1937, Sören Huzellus 4 cyl motor på 1292 cc med kompressor, och 110 hk.
26		Cooper Jap 1956 MK 10, Olle Linde 1 cyl. JAP motor på 500cc och ca 47 hk.
27		Bentley Boattail 1935, Bo Nilsson 4 cyl motor på 4500 cc, 130 hk.
28		MG TC 1947, Per Du Hane 4 cyl toppventilmotor på 1250 cc. Ca 50 hk
29		Miller, Boyle Special, 1930, Johnny Karlsson 4 cyl Topppventil dubbla överliggande kammar, motor på 4293cc och ca 200 hk.
30		T-Ford, Brooklands Edition, 1927, Göran Svensson 4 cyl sidventilmotor på 3300cc och ca 70 hk.
29		Morgan 4/4 Special, 1938, Björn Roxlin 4 Cyl, Coventry Climax Motor. 1122cc, 34 hk. Bilen byggdes om till nuvarande utförande 1946.

Andra Rileyblad



R. Memoranda March 2017

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: 90 veteranbilar på Buckingham Palace förgård vid drottningens 90:e födelsedag. Churchill- och Montgomerykopior vid en Riley Roadster.

Artiklar

Nya medlemmar: Edwin Beunders, Diö

Classic Motor Show, NEC, Nov 2016

Vehicle Registrar Gordon Webster avgår

Photopages

Dressing Albert—om att sätta karossen på en RMD

John Chandler's Drophead

2017 Riley Rally of New Zealand 13 Feb

From the Internet Forum: Track Rod Ends/Heater Control

Tap Leak/Early RMA Wheel Cylinders/Replacing Fan

Belt/Earliest Running RMA/Body-Chassi Flex

Pathfindersidor

Bilaga

The Riley RM Club Spares List (44 sidor)

Evenemang

20th Autovia Rally, 29-30/7

Pennine Weekend, 29/9-1/10, Beamish, Durham County

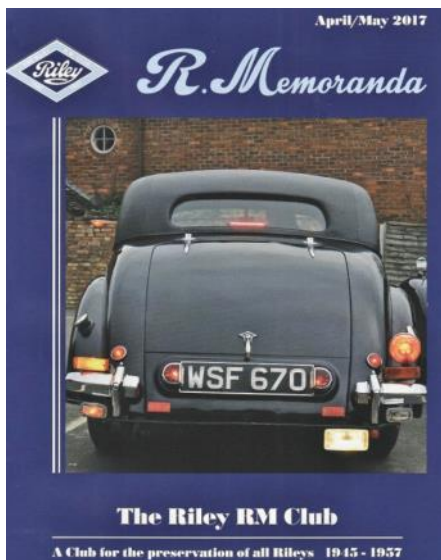
Riley Weekend & årsmöte, 22-24/9, Ravenscar

Riley RM Club National Rally, 22-23/7, Fakenham

Bacchanalian Week, efter ovanstående, Foulsham

For Sale

RMD 50, total restoration 2011, £39.000



R. Memoranda April/May 2017

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslag: Ingen brist på belysning hos Jim Milne

Artiklar

Committee announcements: ordf. ber medlemmarna dra

sitt strå till stacken. Inför betald reklam i R. Memoranda

Spares secretary's report: nya delar i lager

From our Vehicle registrar: slutar och söker efterträdare

Tidigare icke kända RM dyker upp

Riley archive: Historier om två RM vagnar. RM med

Bertone Nardu-Danese Marco kaross

Bilder på den RM som pryder omslaget på Janes Taylors

Riley RM-Series bok.

Medlem berättar om när hans bil fick job som filmstjärna

RMB ombyggd till Drophead vinner Best-in-Show pris på

ROMMCC i Sandwich, Kent. Förkortningen står för

Ramsgate Old Motor & Motorcycle Club.

Pathfindersidor

Brev från medlemmar

Evenemang

Riley RM Club National Rally, 22-23/7, Fakenham

Bacchanalian Week, ändrad plats till The Goat Inn,

Skeyton, Norfolk

20th Autovia Rally, 29-30/7

Pennine Weekend, 29/9-1/10, Beamish, Durham County

Riley Weekend & årsmöte, 22-24/9, Ravenscar

Cars for Sale

RMA 48, barn find condition, £1500

RMA 47, it will need restoring, £3500

RMA 48, completely original, for restoration, £1000

RMF 52, Drophead Coupe Special, £25.000 (Sweden)

RMD 50, ready to go anywhere, £39000

RMA 47, good project, £3000



The Riley Record 2/April 2017

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Riley One-Point-Five fyller 60 år

President's Foreword

Victor Riley och Adrian Smith har varit på Irland och träffat fyra Brooklandsägare inför Adrians bok om Brooklandsrileys som kommer ut i år.

Artiklar

60 Years of the One-Point-Five

Statistik: Vad för bilar har Riley Motor Clubs medlemmar? RM 32%, One-Point-Five 23%, Prewar 21%, Elf

11%, Pathfinder och Two-Point-Six 7%, Övriga BMC

Rileys (4/72, 4/68, 1100, 1300) 6%

Two-Point-Six Register pages

Pathfinder pages

LED bulb replacement

Evenemang

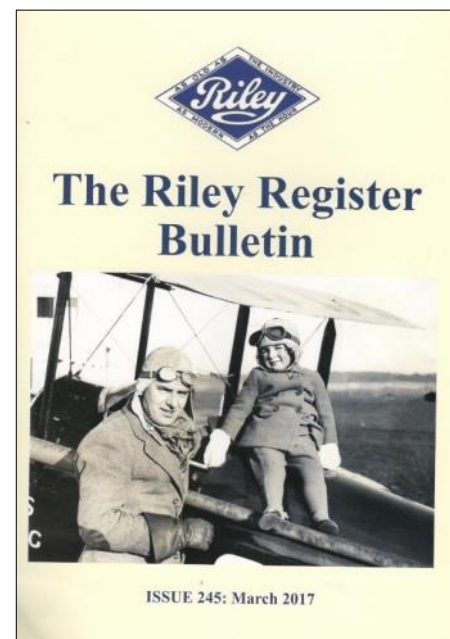
Royal Int. Air Tattoo, 14-16/7, Fairford

Beaulieu Int. Autojumble, 2-3/9, Beaulieu

Riley Motor Club National Rally, 8-10/9, Worthington

For Sale

One-Point-Five 61, good condition, £3500



The Riley Register Bulletin

March 2017, Issue 245

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Flygofficer och racerföraren Dennis Shipwright och hans dotter Wendy. Dennis hade en Brooklands Riley som Bulletinens redaktör gärna vill veta mer om. Bilderna kommer från en filmsnutt på Youtube där Dennis tar ut sin dotter på en sväng runt Brooklandsbanan. www.youtube.com/watch?v=E-xBoZmXT20

Artiklar

Shock Absorbers

Cylinder wear

Alpine Gamecock Reunion

Coventry Rileys and the Ladies

Captain Denis & Wendy Shipwright

Riley Nine Oil Leaks

Engine Numbers

Sid Haddleton, Publicity Manager of The Riley Motor Co.

The Riley Warwick



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter March 2017, No 353

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: Låskedrycksfabrikör Robert Barr och hans kusin Robert "Bertie" Barr, mera känd som "The Colonel" med nyinköpt Brooklands Riley för att delta i Monte Carlo rallyt 1931.

Artiklar

Barrs rallyäventyr 1931

Rapporter från klubbavdelningarna

Evenemang

Scottish Riley Enthusiasts National Weekend, 19-21 May



Riley Motor Club - March 2017

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

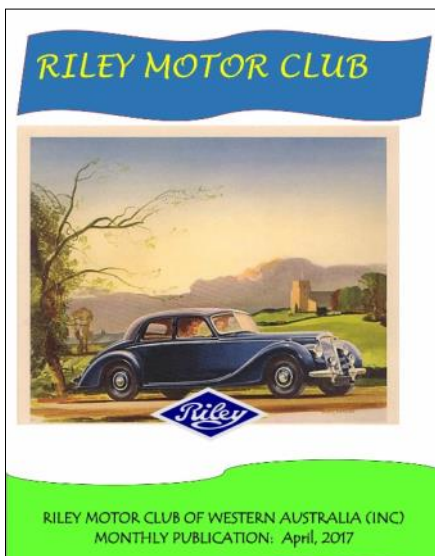
Redaktör: Ken Gasmier

Omslag: Klubbträff hemma hos Tom Sagers

Artiklar

The visit to Tom Sagers' place in Gooseberry Hill. A most interesting and eclectic historic collection of not only cars and rooms full of auto paraphernalia, but also original artwork, maps, clocks, tools, ornaments, and furniture. The cars ranged from a 1909 Darracq and 1929 Rover Nine Doctor's Coupe to 7 Daimlers ranging from 1934 to 1982.

An antopodean invention: The Sutton Autocar
Electric Rust removal



Riley Motor Club - April 2017

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Ken Gasmier

Omslag: En av Chris Watkiss många Rileyakvareller

Artiklar

Rapporter från möten och utflykter

Evenemang

National Riley Rally, Caloundra, Queensland, 7-11 May 2018



Riley Motor Club - May 2017

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Ken Gasmier

Omslag: "The Molesworth track from Hanmer Springs to Blenheim. Gravel all the way and scenery to die for. What an amazing road. Must do it again one day." From Peter Withers' recent NZ travel diary . . .

Artiklar

A Morning Drive to Pelican's Café, South Yunderup
Club vehicle inspection day
Kiwi-owned classic 1948 Riley RMB gets new home in Britain's National Motor Museum
It's 1950 and G. W. Patterson's 2½ litre Riley saloon is made self-sufficient for the 6,296-mile return journey from Melbourne to Perth

Evenemang

York Motor Show 2017, 2 July

National Riley Rally, Caloundra, Queensland, 7-11 May 2018

Roamer 153 - mars 2016

Medlemsblad för Riley Club Holland

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

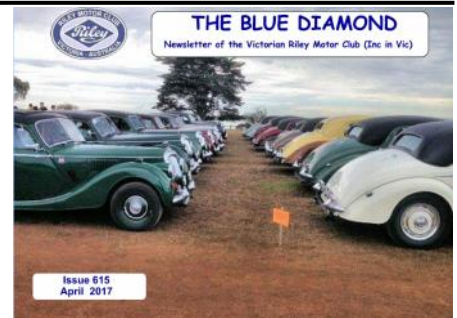
Omslaget: Jocelyn Martins bil (The Riley RM Club, UK)

Artiklar

Klubbens 40 års jubileum

Säljes

RMF 53, i gott skick, pris ?



The Victoria Riley Motor Club

Newsletter 615/April 2017

Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.wordpress.com>

Redaktör: Keith Morrison

Omslaget: National Rally, Churchill Island. (57 Rileys deltog)

Artiklar

Where are all the Pathfinders?

New Zealand Annual Rally, South Island

For sale

6 Light Riley Kestrel 12/4, partly restored, A\$ 22.000

RMB 51, good condition, A\$ 18.000

RMA 48, good working order, A\$ 22.000



The Victoria Riley Motor Club

Newsletter 615/May 2017

Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.wordpress.com>

Redaktör: Keith Morrison

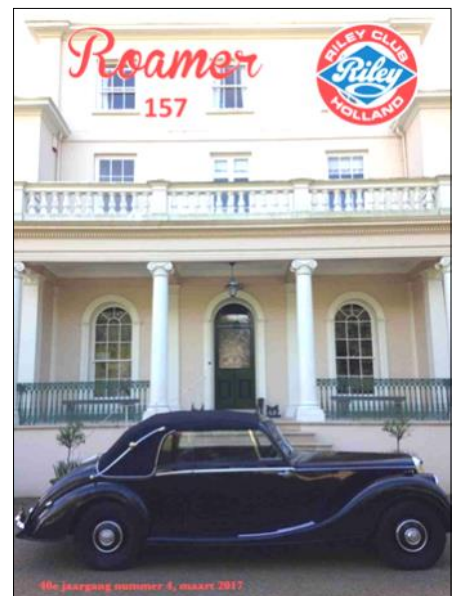
Omslaget: Vilken väg ska vi ta? National Rally Observation Run (frågesportsrunda)

Artiklar

Motor Racing at Philip Island (1933-35)

For sale

Riley Merlin 1936, Good running order, A\$25.000



MHRF

MHRF-försäkringen presenterar nu (1 maj) sina nya premier varför det kan vara bra att se över er klubbtidning och hemsida. Även om ni inte skriver ut premierna kan det vara bra att se över er information då det har visat sig att väldigt många klubbar fortfarande skriver att det krävs ett års medlemskap samt att fordonen ska vara i originalskick. Båda krav är borttagna sedan flera år tillbaka bland annat för att klubbarna ska kunna locka till sig fler medlemmar.

Många ringer MHRFs kansli och undrar om de kan få "överta" en försäkring. För allas kännedom gäller att det alltid måste komma en ansökan godkänd av klubben. Är bilder och besiktningsprotokoll mindre än tio år gamla kan de återanvändas, annars krävs en komplett ansökan.

<http://mhrf.se/forsakring>

Svenska Rileyregistrets Sensommarmöte

Vi ses söndag 27/8 på Eskilstuna veteranmarknad. Vi har en egen Riley parkering (se karta) granne med Rover och Triumph klubbarna! Tid från 08.00 tills vi är nöjda!

Försäljning av regalia kommer att ske. Förtäring av olika slag finns på marknaden.

Välkomna!
Frågor till Håkan Wikström
0706570150.

Se även:
<http://www.eskilstunaveterandag.se/>

**Säljes**

Riley 1952 RMF Drophead Special
Totalrenoverad 2002. Om du är intresserad mailar jag över bilder och dokument. Hela renoveringen finns fotodokumenterad. Även bilder på klubbens hemsida. Pris SEK 270 000.
Mail adress: sodalasse@gmail.com
Lage Bellström



RMA – 1947
Projekt att avslutas av den händige. Chassi och drivlina klara. Motor körd 3 timmar. Kaross delvis monterad. Chassi: Ramen blåstrad/målad – nya fästen för "C-post" monterade. Pristide: 35,000:-
Kontaktuppgifter: Håkan Lundgren, Albogatan 14, 266 33 Munka Ljungby (Ängelholm). Tel 0703831405.
E-post: shblundgren@gmail.com

Se fullständig beskrivning och bilder på klubbens hemsida.

Besiktningsbefrielse

Transportstyrelsens information den 20 maj 2017 rörande fordon som är 30 år och äldre innebär besiktningsbefrielse för personbilar, lastbilar, bussar och släpvagnar som dras av dessa (oavsett totalvikt) som är äldre än 50 år och motorcyklar äldre än 40 år.

Läs mer på MHRFs hemsida om vad som gäller kring besiktningsbefrielse. Reglerna träder i kraft den 20 maj 2018.

Årets film

Her er link til en video på 18 minutter fra årets Riley treff
<https://youtu.be/GcGtvKmNU2s>
Eller skriv: riley sverige 40 aar
Hilsen
Dag Jarnøy

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

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

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

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

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



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



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



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