



RILEYBLADET

Nummer 3, 2006

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 28

Norrtäljemötet



Hemma hos Erik Sandgren står hans orörda Monaco

Min kompis Torsten Beyers och min resa i *Sir Percy DHC* började redan fredagen 9 juni kl. 07.30 med start i Varberg. Målet var Uppsala. Vi färdades fram i perfekt Rileyväder, växlande molnighet, 20°C, 80-90 km/tim. Jag upphör aldrig att förvånas över hur komfortabel Rileyn är, ingen träsmak trots den 55 mil långa resan. Man upplever en inre frid när man blickar framåt över den långa huven och hoppas att resan aldrig skall ta slut!

Efter lämpliga fikapauser anlände vi till Museihuset i Ljung vid Göta Kanal någon mil väster om Linköping. Vi möttes av sonen till grundaren som komplimenterade den fina bilen och gav oss sedan en personlig guidning i museet. Som genom en tanke var han uppvuxen i engelska 50-talsbilar! Hans far som var lika ung som jag hade sedan barnsben samlat på sig ca 9.500 modellbilar i olika skolor. En för mig osannolik prestation! Vi njöt av underbara träbåtar i originalskick i 2 timmar, ren nostalgi. Museet rekommenderas varmt.

Varmt var det också när vi fortsatte vår färd via Katrineholm och Strängnäs mot målet i Uppsala. Vi hade via mobilen haft kontakt med Erik och fått en vägbeskrivning. Men vad ser vi när vi nästan nått fram till staden. Jo i vanlig rask Rileytakt passerar vi en svart RMB väntande i en parkeringsficka. Det var Eriks

AGG, ej att ta miste på! Han lotsade oss genom den uråldriga staden till vårt mål. Klockan var vid slutet av en härlig resa 19.30. Behöver det sägas att vi fick en utsökt måltid, goda viner och ett urval av 3 maltwhiskies som en nightcap! Nog sagt om detta !

Lördagen hälsade oss i fagreste sommarskrud. Kl. 09.30 tankade jag och den fagra brunetten i kassan komplimenterade bilen (mig) översvallande! Det var en bra början på dagen. Inte nog med detta, innan vi far iväg kommer grannfrun över till oss och beundrar både hör- och synbart de båda svart och gröna skönheterna! Mot Wira bruk väljer våra två tidsmaskiner en gammal och mycket vacker väg, slingrig och med nya vackra vyer efter varje krök. Vi passerade ett antal MG som saluterade den sällsynta duon som så oförhappandes var dem förunnade att få uppleva!

Efter 8,5 mil var vi framme vid Wira bruk och parkerade bland övriga anlända Rileys. Deltagande bilar var: Torsten Grönvall (RMA), Lars Stavmar (RMA), Erik Hamberg (RMB), Ingvar Persson (RMD), Olle Johnson (Kestrel 1300), Lars Gustavsson (4/68), Sten Eriksson (RMB), Ronald Pfändtner (Kestrel), Håkan Wikström (Bristol), Anders Muhr (RMB). Övriga deltagare anlände i mo-



Maskinfabriken Pythagoras i Norrtelje



Erik Sandgren visar Torsten Grönvall hur man använder ett "Engelskt hjul".

dernare bilar. Björn Holmqvist gjorde ett kort besök i Wira med sin Riley Special, åt lunch med oss, men tvingades sedan åka hem.

Sedan vi bekantat oss fick vi en mycket trevlig guidning genom det gamla bruket grundat redan 1630. Man fick en verklig känsla av hur det var att arbeta i smedjan, i mörker och med dånande hammare. Här producerades en enorm mängd värjor och olika stickvapen till den svenska krigsmakten under flera hundra år.

Vi åt en god lunch där det pratades om allt och inget och om Rileys. Kl. 14.50 var start mot Lars Stavmars hem via Penningby slott där jag för första gången fick se min drömbil, Håkans Bristol! En mäktig syn. Hos Lars vankades det generöst kaffe, bullar, kakor och vi beundrade hans garage där förutom hans RMA även fanns en fin Citroen B 11. Det var verkligen njutbart att fika och samtala i trädgården med den imponerande raden Rileys i fonden.

Det blev dags att köra till pensionat Granparken där vi installerade oss. Årsmötet hölls omedelbart. Därefter satte sig vid det laget mycket hungriga medlemmar till en utmärkt middag, där stämningen verkligen var hög. Den höjdes ytterligare flera snäpp när Erik med stor kunskap och humor berättade om alla tidigare möten. Att döma av alla kommentarer i församlingen var minnet



En lång rad Rileybilar hade samlats hemma hos Lars Stavmar.

för de flesta av oss av tvivelaktig exakthet! Diskussionerna fortsatte över diverse drycker i trädgården och så småningom välkomnades vi alla av Mr Sandman (John Blund).

Söndagen började för Torstens och min del på ett mer än minnesvärt sätt. Håkan erbjöd oss gentilt en åktur i sin Bristol. Jag fick t.o.m. förtroendet att köra den. En väldig motorhuv, ljus fin interiör och den råstarka Chrysler V 8-an var en njutning. Tack Håkan!

Ett besök på motorfabriken Pythagoras var första punkt på dagens program. Vi hade turen att få en oerhört entusiastisk

och vän guide. Hon lotsade oss kunnigt genom fabriken historia, startade till allas förtjusning flera tändkulemotorers ljud och luktpplevelser fick de flesta att rysa av välbehag. Imponerande var det helt intakta kontoret med allt kvar som det såg ut när fabriken stängdes. En riktig tidsresa! Vi åt lunch på en restaurang högt ovanför Pythagoras, med fin utsikt och god Roslagsröra. Krögaren gav oss också lite Norrtäljehistoria. Det var ca 25 grader, när vår vackra Rileykaravan styrde mot familjen Sandgrens fantastiska garage. Vi möttes av stor gästfrihet, tre olika sorters tårter bakade av Inger Sandgren, dessutom bullar och sockerkaka. Vi njöt av alla krafter (inte alls svårt) i trädgårdens skugga. I garaget visade Erik pappa Bertils Monaco under noggrann renovering och vi fick en intressant lektion i det engelska hjulets handhavande. Där förvarade Erik S. även sin egen orörda Monaco.

Dags att säga farväl till alla och tacka för en omväxlande och minnesvärd Rileyträff. Ett stort tack till Erik S., Åsa, Erik H. och Cecilia för ett perfekt arrangemang!

Torsten och jag vände den gröna huven mot Katrineholm där vi övernattade på vandrarhemmet Stora Djulö. Det var väldigt skönt att sitta i trädgården på kvällen, smutta på en whisky och prata om det som varit. När vi dagen därpå såg Varbergs fästning avteckna sig mot kvällshimlen slog mätaren på 151 mil magnificent motoring. Tack Sir Percy DHC!

Ingvar Persson

Brittiskt Rileybesök



*Reds RMA, Dixons RMB, Fishwicks RMB och Middletons Big Four Kestrel.
Bakom skymtar Bentley.*



Jim Fletchers 1½ Litre Drophead Coupé var en av fyra prototyper som fabriken tog fram 1946. De serietillverkade cabrioleterna som kom först tre år senare skiljde sig på tre viktiga punkter: 2½ litersmotor, bredare överkant på vindrutan och den moderna instrumentbrädan.

Brooklandsägaren Kent Olsson i Svenljunga har goda Rileykontakter i England och det är inte först gången som en grupp besöker honom i Sverige. Det här gänget var ute på en 12-dagars tur. I år kom de via Esbjerg-Fredriks-havn-Göteborg och återvänder via Köpenhamn där de också tillbringar några dagar med Henrik Skou Nielsen och Erwin Koster Kristensen som värdar. Här i Sverige har de haft Ulricehamn som huvudläger och Kent och sonen Anders Olsson har bjudit på ett program med museer, bilsamlingar, teater på Torpa Stenhus och mycket annat. Två nätter tillbringade man på Hemmeslövs Herrgård utanför Båstad dit red. och hans hustru inbjöds till middag 18 aug.

Jim Fletcher, känd från RM filmen där han presenterar sin unika 1½ lite DHC, och Brian Cole kom i Jims bil. Alan och Glenys Dixon körde sin svarta RMB, Stuart och Lyn Pettifer körde en öppen 12/4 Special. Peter Whitehead och Ken Barrett kom i en Bentley och Malcolm och Vivian Fishwick körde en maroon RMB. Gordon och Sylvia Middleton kom i sin mörkblå Blue Streak Big Four Kestrel. Slutligen värdparet Kent och Anders Olsson körde för dagen inte sin Brooklands Riley utan någonting modernt.

När Red. och company mitt i natten körde hem över Hallandsåsen på gamla Diligensvägen konstaterade vi att alla 16 vid bordet hade pratat och skrattat non stop. Vilken stämning!

Red



På spaning efter Pathfinders (3)

I förra numret av Rileybladet redogjordes för mina spaningsupplägg; intervjuer med motorhistoriker, genomläsning av motortidningar och bilkalendrar samt samtal med före detta Förenade Bil personal. Många kände till Pathfinder, få hade sett bilen i verkligheten och ingen kände till något om eventuellt existerande bilar.

Det hetaste tipset kom från Ivan Persson, som arbetade som bilförsäljare på Förenade Bil några år i mitten av 1950-talet. Ivan kunde berätta att han själv sålt tre Pathfinders i Malmö, en som direktionssvagn till Kockums varv, en till konsul Arne Pålsson på dåvarande Pålshs choklad i Malmö och en till Sven Sjögren, dåvarande VD för Nordsjö Färg i Malmö. Mer om spaningarna efter dessa tre Pathfinders senare.

A-län och B-län

Nu vidtog vinterns ihärdiga arbete att läsa igenom Bilkalendrarnas oändliga sidor med dubbla kolumner av registreringsnummer. A-län och B-län blev först ut. Efter ett tags idogt letande dyker den första Pathfinder upp, B 41098, f.d. E 34305, chassi nr MAA 33/530 med en direktör Dag Vendil i Stockholm som ägare. Denna Pathfinder registreringsbesiktigades i Norrköping redan den 3 maj 1954, och har ett anmärkningsvärt lågt chassinummer. Pathfinders chassinummer började på 500, vilket innebär att redan den 30:e tillverkade bilen hamnade i Sverige. Dag Vendil ägde sin Pathfinder ända till den 12 december 1960, då den fick ny ägare. Pathfinder avfördes ur bilregistret den 31 augusti 1966, men är aldrig skrotanmäld. Senaste ägaren var en Bror Johansson i Örebro, som ägde den när den fick körför-

bud vid en flygande besiktning den 16 december 1962.

Dag Vendils är en vital 88-åring, som mycket väl kommer ihåg sin svarta, vänsterstyrda Pathfinder. "En rymlig och snabb bil. Tyvärr kunde landsortsverkstäderna, som skulle sköta om den efter flytten från Stockholm inte sköta om den ordentligt. Småningom bytte jag till en Jaguar Mk 1". Teoretiskt kan denna Pathfinder finnas kvar. Något om våra närkingar att bita tag i!

Nästa Pathfinder som dyker upp i Bilkalendern är A 80163, chassi nr MAA 33/1000 med arkitekt Eric Ahlin som första ägare. Denna Pathfinder registrerades den 7 januari 1955 och fick 23 november 1961 nytt reg nr BA 10130. Den 12 november 1962 avregistrerades bilen i samband med att den utfördes ur riket. Dess vidare historia är okänd.

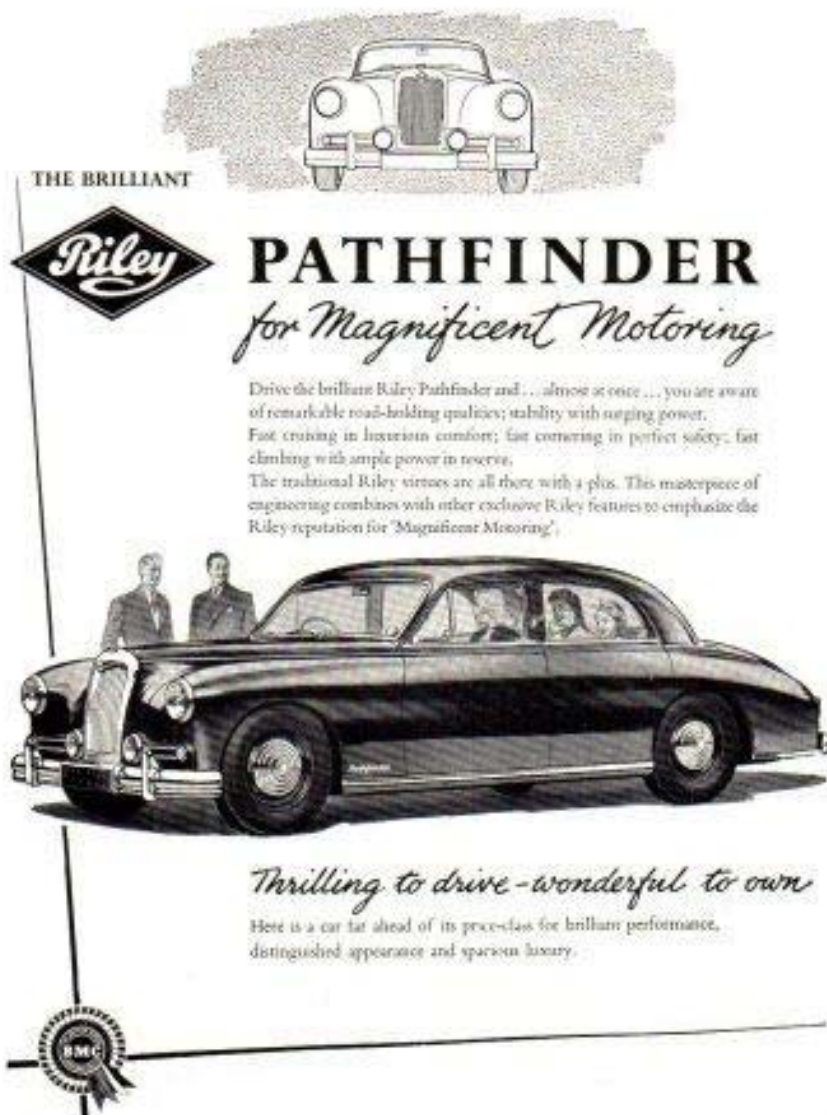
Efter ytterligare några hundra sidors ivrigt studerande av registreringsnummer är det dags för nästa Pathfinder-napp, A 89078, chassi nr MAD 1079 med en firma AB Boris Seward Inredningar, Kungsträdgårdsgatan 10 i Stockholm som registrerades som ägare den 27 juli 1955. Av chassinumret framgår att bilen är blå. Dessvärre har Länsstyrelsen förbiset an ange den sifferkombination som visar om fordonet var vänster- eller högerstyr.

Den 23 april 1957 blir en verkmästare Erik Gyllenstein i Älta ny ägare och efter ytterligare ett ägarbyte registreras den 31 december 1963 på en köpman Holger Karlsson i Hägersten för att avregistreras och skrotanmälas samma datum. Holger Karlssons änka kommer fortfarande ihåg den vackra engelska bilen som maken körde med ett kort tag.

Denna Pathfinder är således skrotad, men vår vitale klubbmedlem Lennart Schöldin, som körde Midnattssolsrallyt med sin Riley Drophead Coupe 1950, var bekant med Boris Seward, och vi ska försöka hitta några fotografier tagna av bilens första ägare.

Sidospår

Vilken målgrupp attraherades av Riley? Det har berättats att i England var Riley något av provinsialläkarens favoritbil, men även att Polisen användes sig av de



THE BRILLIANT

Riley

PATHFINDER

for Magnificent Motoring

Drive the brilliant Riley Pathfinder and... almost at once... you are aware of remarkable road-holding qualities; stability with surging power. Fast cruising in luxurious comfort; fast cornering in perfect safety; fast climbing with ample power in reserve. The traditional Riley virtues are all there with a plus. This masterpiece of engineering combines with other exclusive Riley features to emphasize the Riley reputation for 'Magnificent Motoring'.

Thrilling to drive - wonderful to own

Here is a car far ahead of its price-class for brilliant performance, distinguished appearance and spacious luxury.

RILEYBLADET

snabba RMB vagnarna. Lord Mountbatten hade både RMB och Pathfinder, båda lackerade i hans specialfärger svart/ljusblått.

Men i Sverige? Vilka köpte Riley? Det är känt sedan tidigare att Erik Zetterström med författarnamnet Kar de Mumma ägde en Riley RMF av 1953 års modell till den 6 juli 1956. Bilens reg nr var E 19424, tidigare A 60856, med chassi nr RMF 10456. Kar de Mumma var inte alltid nöjd med reservdelsförsörjningen från Förenade Bil, som följaktligen döptes om till Försenade Bil.

Mindre känt är att bilintresserade jazzmusikern Putte Wickman även ägt en RMB. Putte berättade för mig en tid innan han gick bort i februari i år att han kring 1950 ägde en högerstyrd RMB, som han kom ihåg med värme. Putte körde några år senare en annan Abingdottillverkad klassiker, en MG TF.

Skådespelaren Martin Ljungs intresse för Jaguar är välkänt. Han hade på 1950-talet bl a en XK 140 Coupé. Mindre känt är att han även ägt en RMB av årsmodell 1950, med reg nr A 44555/tidigare B 22225 och med chassi nr 60 S 7713. Denna RMB registrerades på Martin Ljung den 9 januari 1956 och han sålde den vidare den 13 maj 1957. Martin Ljung berättar att han lät lackera om bilen från brun till gul, samt att han hade ständiga krångel med bensinpumpen. "Den var opålitlig och man kunde aldrig lita på att komma fram i tid", berättade Martin Ljung vid ett samtal nyligen.

Åter till spaningarna efter Pathfinders. Nästa Pathfinder som dyker upp i Bilkalendern är A 81200, chassi nr MA? 1082. Dessvärre har Länsstyrelsen förbisettt att ange den bokstav som anger färg, och även den siffra som anger huruvida fordonet är vänster- eller högerstyrt. Denna Pathfinder registrerades den 22 mars 1955 på British-Swedish Chamber of Commerce in Sweden, och med en viss A. E. Wernly som angiven förare. Bilen skrotanmälades den 19 januari 1962, efter att dessförinnan övertagits av Vasa Skrot i Södertälje. Det kan vara denna Pathfinder, som Kjell Broberg såg på en skrot i Södertälje i mitten av 1970-talet, och som då fortfarande var i hyggligt skick. Med hjälp av motorhistorikern Göran Gelotte i Södertälje fortgår spaningarna efter denna bil.

Vi närmar oss nu slutet av Bilkalendern med A, AA, B och BA-nummer, och där

Go far and fast



Here is the rich, rare comfort you have always desired. In this car you are completely relaxed. And let's admit it, one feels proud of the way the PATHFINDER is singled out and admired. But the worth of this car—the best of all Rileys—goes deeper than the sweeping grace of its brilliant styling. You must drive the Pathfinder. It is the only possible way to appreciate its performance. Visit your Riley Dealer and see for yourself what he means when he says "Riley for Magnificent Motoring".

2½ litre O.H.V. engine
110 B.H.P. at 4,400 r.p.m.
12" Hydraulic Brakes
Independent Front Suspension
Telescopic Shock-absorbers
Real Leather Upholstery
Seating for Six
Borg-Warner Overdrive is available as an optional extra.

The brilliant Pathfinder



dyker nästa Pathfinder upp, AA 8445, chassi nr MAC 23 5294 med Brittiska Ambassaden på Strandvägen 82 i Stockholm som ägare, och en Captain Carlton Lang Troop som förare. Denna Pathfinder har det senaste chassinumret av samtliga Stockholmsregistrerade fordon, och inregistrerades så sent som den 11 oktober 1956. Pathfinderproduktionen upphörde i januari 1957. Denna Pathfinder var röd och högerstyrd och flera läsare har berättat att man lagt märke till den vackra bilen som ofta stod parkerad utanför Brittiska Ambassaden i slutet av 1950-talet. Den 13 februari 1960 fick den reg nr D 16777 och hamnade i Katrineholm. Åtskilliga ägare senare avregistrerades Pathfindern den 13 maj 1965. Måkan till en av de senaste ägarerna, en målarmästare Paul Edmundsson i Katrineholm kommer väl ihåg den vackra bil hennes make hade mellan den 13 november 1962 och 17 juli 1967. Denna Pathfinder kan möjligen finnas kvar någonstans i Sörmland.

Inalles fem Pathfinders, samtliga tidigare okända för Rileyklubben, blev resultatet av spaningarna i Stockholm. So far so good!

Kvar har vi nu spaningar i Göteborg, Malmö och Dalarna. Malmö har åtminstone tre Pathfinders kvar att identifiera. Göteborg sades inte ha haft flera än Nils-Johan Nilssons Pathfinder, men i nästa nummer av Rileybladet skall vi se om det stämmer. I Dalarna kan upp till tre okända Pathfinders ha funnits, om det inte är en Riley 2.6 som spökar, eller rentav är samma bil som rört sig i trakterna.

Oliidligt spännande! Spaningarna fortsätter.

Christer Ahlin

Ur tidningen Motor nr 35, 1955

Om Riley vet svensken i gemen knappast mer än att det rör sig om en "hundred miles per hour car" med gamla anor. Svensken känner faktiskt bättre till författaren Erik Zetterström och hans nom de guerre Kar de Mumma. Bilen har linjerna kvar sen den tiden då Kar de Mumma uppfann Swing-pjatten och skrev den odödliga sketchen "Ensamma hunden". Fåglarna vet om inte fabriken fanns, när Erik Zetterströms pappa Hasse uppfann Trilljannen. Riley med K de M i vapenskölden går med E-nummer, ty författaren har ärvt en sportstuga i Kolmården. Det är enda ställe han kan parkera den på. När författaren åker till Svenska Dagbladet eller Folkan, måste han åka droskbil...



ra byter bil. Det sistnämnda kan många gånger ställa sig biligare.

Skickliga bilförsäljare övertygade mig alltid om att det var ytterst fördelaktigt om jag just då byta bilen, om jag väntade ett år skulle jag knappast få något för den gamla. Och det äkte man in på. Man var stormförtjust över att få bra betalt för den gamla karran och tänkte inte alls på att bilförsäljaren tog igen på gungorna, dvs den nya bilen, vad han eventuellt kunde förlora på karusellen, dvs köpet av den gamla. Och så var det ju, som sagt, så snobbigt att hälsa våren med en ny bil. Många gånger hade det räckt med en ny blazer. Om man hade sovit på saken och vänt på slanten, men det gjorde man mera sällan. Det var ju andra skatter på den tiden också. Ack, vilken underbar finansminister var inte Wigforss!

Mina bilar

hette Chevrolet, Buick, Packard, La Salle, Mercedes och t o m Horch. På den tiden bjöd bilförsäljaren inte bara på en provtur, man fick lunch på

Sådan är min RILEY

Ovan: Sådan herre — sådan bil. Kar de Mumma vid sin Riley, som enligt sin ägare har bilmarknadens elegantaste linjer. Vål harmoniserande till den välskurna kostymen.

Artikelserien "Sådan är min bil" är en utmärkt idé, som tilltalade mig från första början. Det är ju inte bara bilfabrikanter och bilförsäljare, som ska tala om hurdana bilarna är. Även köparen bör få ett ord med i laget. Och han vet ju det mesta om bilen, sedan han haft den en tid. En sådan serie artiklar borde få

många efterföljare, t ex "Sådan är min radio", "Sådan är min aktersnurra", "Sådan är min fru" etc.

Att driva det så långt som till "Sådan är min hemhjälp" vore riskabelt, det är tillräckligt svårt redan förut att få hjälp. Förresten, vad ska man med sådan till? — En bra fru reder sej själv, säger jägmästa-

re Wipperup, vars Inez är en liten pärla. Hon vet precis hur spicken sillen skall vara till den lilla nubben. Men till bilen hör ingen nubbe hemma hos Wipperups. Låt mig nu börja

från början

och jag kan då avslöja att jag haft, tror jag, 14 bilar av olika märken och storlekar. Förr var det ju så, att man skulle byta bil varje år (för att få finare bil än Karl Gerhard, Sture Lagerwall och Hasse Ekman m fl, och jag hängde med så gott jag kunde. En del byter kvinnligt sällskap varje år, and-

Stadshotellet i Södertälje också, och sedan var man mogen för att skriva på kontraktet och betalade tappert 2 000 kronor kontant och resten med 200 kronor i månaden. Vid bytet våren därpå blev växeln bara något större, men det spelade inte så stor roll. Wallenbergs skulle ju leva dom också.

Av ovan nämnda bilar hade jag faktiskt mest glädje av Buick, fast det var en rätt tungkörd rackare. Men den var gedigen och böts inte ut på två år. Rekord!! Mercedes, som jag sedermera har hört så mycket om, senast vid Grand Prixet, kom nog aldrig riktigt till sin

KAR DE MUMMA

RILEYBLADET

rätt på grund av gengasen. Det lär vara en bra vagn, säger Philipsons. Dollargrin tycker jag inte om, jag föredrar hellre ett litet småleende. Den nuvarande bilen heter

Riley,

och det är en mycket vacker vagn. Jag tror inte det finns någon bil i marknaden med så vackra linjer (se bilden), men årets modell har alldeles tappat dragen. Varför ska de flesta bilar förvandlas till limpor?

Bilen köptes av Förenade Bil, men leveransen drog ut på tiden, varför mina barn, som läser Cello och alltså kan konsten att leka med ord, döpte företaget till *Förenade Bil*. Tidigare hade jag haft lilla modellen av Riley, men det är en rätt ynkelig sak utan något vidare krut. Vid omkörningar, de svenska landsvägarna vimlar ju av luspuddlar, som genom att köra långsamt ställer till många olyckor, var den ytterst besvärlig.

— Den accelererar som en snigel, sa yngsta pojken, 4 år. Kasta bort skräpet och köp en ny!

2 1/2 liters Riley är alltså en betydligt trevligare vagn att köra, en förstklassig landsvägs-vagn, som ligger "som klistrad" på vägen. Så det är ingenting att säga om, men i stan är det inte samma nöje. Nå, numera är det inte något nöje att köra någon bil i stan. Det är fak-

tiskt lättare i Paris än i Stockholm.

Motorn

vet jag skam till sägandes inte mera om än vad jag lärde mig om motorer i största allmänhet vid körkortsprovet för 28 år sedan. På verkstäderna säger dom att det är besvärligt att komma åt både det ena och det andra i Rileymotorn. Det är så trångt, att man borde anlita en urmakare. Men Förenade Bils verkstad gör sitt bästa med min vagn. I tre månader höll de på för att få bort ett irriterande missljud i motorn och tillkallade för en engelsk expert på Riley, varefter de förklarade att "det ska låta så". Ventilerna, eller vad det nu var, skulle stå på ett speciellt sätt, och detta speciella sätt åstadkom missljudet. Men om nu lätet hörde till, så förstär jag inte varför de höll på i tre månader för att få bort det. Antagligen var det för att följa den gyllene regeln: Kunden har alltid rätt. Heder åt en sådant bolag!

Man sitter

bra, förutsatt att man inte är för många. Ska jag för min del ha denna Riley kvar, måste barnen stanna i växten, i varje fall på bredden. Försäljaren, kapten Falk, försökte själv aldrig ta sig in i vagnen. Om han lyckats ta sig in, skulle han aldrig ha kommit ut.

Bagageutrymmet är ynkligt för att vara en så stor vagn. Sonen Hans Jörgen visar det knäpphändiga utrymmet, där bara en medelstor och liten väska får plats.



Motorn är inte lätt att komma åt — det behövs nästan en urmakare för att komma åt vissa delar.

Bagageutrymmet

är ynkligt. Man får plats med en medelstor väska och en liten, men sedan är det stopp. Jag har en bestämd känsla av att engelsmannen använder sin Riley för att köra till och från golfbanan, för längre färder får de väl ta till Bentley eller Rolls Royce.

Körriktningvisarna går naturligtvis sönder titt och tätt, klockan på instrumentbrädan står envist på en kvart i två sedan ett år tillbaka, ratten är höj- och sänkbar, till ingen nytta såvitt jag kan döma, dimljuset har ännu aldrig skingrat någon dimma och det elektriska krånglar titt och tätt.

Ett kapitel för sig

är värmeelementet, friskluften etc. På sommaren är det så varmt i vagnen som i självaste helvetet, och på vintern är vagnen iskall. Den har den futtigaste värme man kan tänka sig, och jag tänker med vemod på Svenska Fläktfabrikens aggregat, som jag hade förut. Att det drar genom dörrarna, när de är stängda alltså, beror väl på att engelsmännen älskar frisk luft. Om denna friska luft leder till reumatism, är det naturligtvis inte så trevligt, men kanske kan försäljaren lägga om till försäkringsbranschen och kalla sig Förenade Liv. Då upphör nog draget, så att man kan leva länge och betala premierna.

Naturligtvis tycker verkstaden att jag är kverulant, som

klagar på körriktningvisare, missljud, stillastående klocka, bagageutrymme, drag m m m m, men i gengäld har Förenade Bil haft en stor triumf den gången jag inte fick i gång vagnen på morgonen och i vredesmod telegraferade till Falk, försäljaren:

"Var god och hämta omedelbart den dja plåtlådan, jag vill inte ha skräpet!"

Det dröjde bara någon timme, därefter kom svaret:

"Skriftställare Zetterström, Floragatan 16, Stockholm. För framförandet av dylika motorfordon erfordras alltså drivmedlet bensin! Falk."

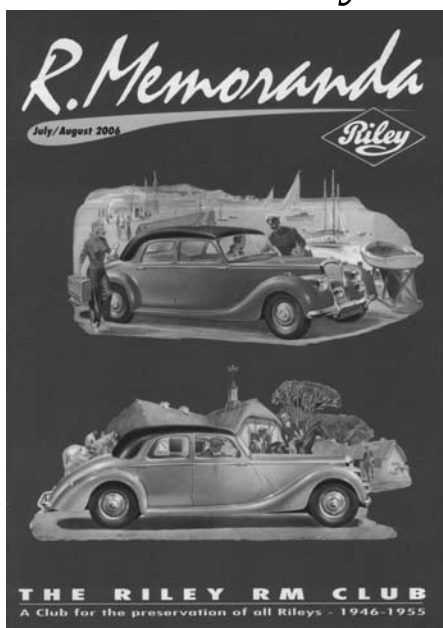
Det var, som man säger, ett upp till bolaget, men jag vilade på hanen och skall återkomma i mera befogat sammanhang. Det är, som ovan nämnts, en ypperlig landsvägsvagn med förträffliga köregenskaper.

Nu vill man att jag ska byta mot den nya BMW, men ser inte den ganska trubbig ut? Fast man ska naturligtvis inte bara se till utseendet. Min äldste son, se bilden, vill ha en Bentley, det är ingen måtta på pretentionerna numera, men till en sån hör väl chaufför och han lär inte ingå i priset. Det bästa är nog att inte ha någon bil alls, i varje fall inte i stan.

P. S. Vill någon övertaga min Riley för 14 000 kr kontant, så försäkrar jag att det är en i alla avseenden förträfflig vagn, elegant, bekväm, rymlig och går "som ett urverk". Så när som på klockan.



Ur andra Rileyblad



R. Memoranda July/August 2006

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

Articles

Riley Films on DVD
 Recension av Vernon Barkers bok "The 1½ litre 4-cylinder Rileys
 Buying Casually (Bill Boddy, 1971)
 Technical Topics: The 2.4-litre Healey
 Irish Classic Car Run
 The Normandy Rally
 The Mystery Driver
 Healeys - A compilation on the theme of Healeys

Cars for sale

RME 53, all work done to a good standard, £800
 RMA 47, pretty well all there, £750
 RME 54, correct and original, £7250
 RMH 57, Pathfinder, very reliable only car, £4000
 RMA 52, in need of refurbishment, £800
 RME 54, one of the half spatted, £6000
 RME 53, first to see will buy, £2500
 RMF 53, for restoration, £750
 RMA 49, very good condition, £5500
 RMA 48, mechanical good, £1750
 RMF 53, one of the last, very fine example, £8495
 RME 54, nice little motor car, £6500



The Riley Record 3/2006

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

Articles

A Riley with very full service history (Monaco 1928)
 Rileys at large on the Isle of Wight
 Wiscombe Hillclimb
 Pathfinder overdrive
 1100/1300

Forthcoming Events

Dutch Fryslan Tour, 2-10 June 2007
 Tour of New England 4-10 September 2006
 Riley homecoming Tour Los Angeles to San Francisco, 4-18 Sept 2006

Cars for sale

RMC 50, Roadster, a stunning car, £26500



The Riley Record 4/2006

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

Articles

Riley Motor Club Centre News
 Egyptian Rileys
 Riley at Oulton Park
 Banham in Pictures
 A nice original Car...? (Sprite)
 Team Riley at the Le Mans Classic
 80th anniversary of the Riley Nine

Forthcoming Events

Marsworth Rally 3 Sept 2006
 West of England Centre Rally

Cars for sale

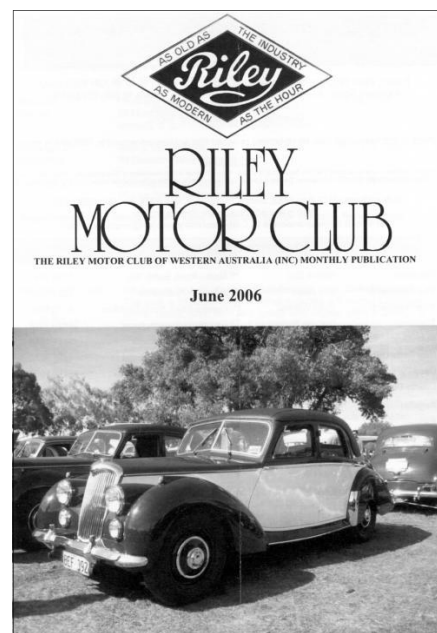
Elf 67, good all round condition, £2300
 12/4 Adelphi 1935, very sad sale, £11000
 RMC 50, Roadster, 50 years same owner, £13500
 Kestrel 1968, restored 96, £1500
 RME 54, sympathetically restored, £6500
 RM drophead, first class conversion from saloon, £10000

Riley Motor Club - June 2006

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

Cars for sale

RMB 49, complete with "MYRILEY" plates, A\$14000
 RMH 56, Pathfinder, runs well, A\$5500

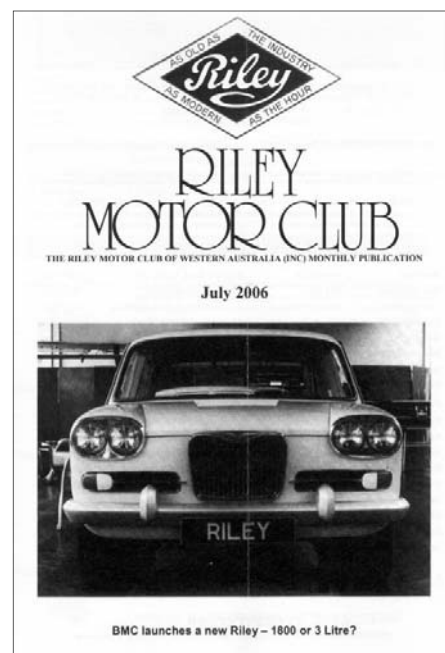


Riley Motor Club - July 2006

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

Articles

The story of Riley Roadster 59 SS 4100
 RM reversing light switches
 The strange case of the Riley Prototype



Riley Motor Club - August 2006

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

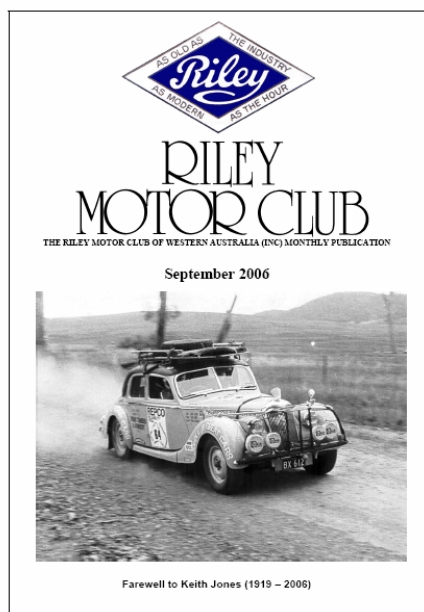
Articles

RM top radiator hoses

Cars for sale

RME 54, fully restored, A\$14500
 RMB 49, "MYRILEY" plates, now A\$12.000

RILEYBLADET

**Riley Motor Club - September 2006**

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

Articles

Once BMW is rid of Rover it should lead a life of Riley
 WA's four "Blue Streak Rileys"
 A tribute to Keith Jones (1919-2006)
 How do you rate your Riley?
 RMCWA's 40th Anniversary

Cars for sale

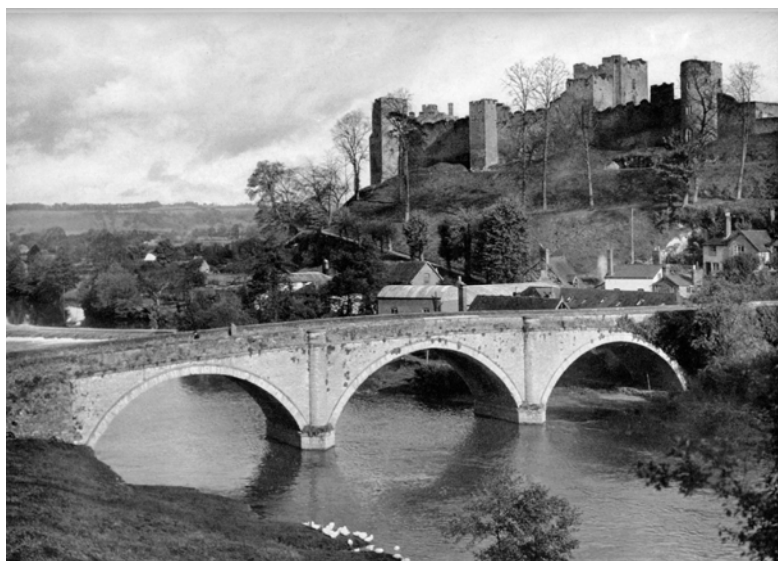
RME 54, excellent cond., A\$ 14500
 RMB 49, with "MYRILEY" plates, \$12000 o.n.o.
 RMB 49, for restoration, A\$ 5000
 IMP 34, fantastic condition (Sydney), A\$205.000
 RMA 51, excellent throughout, A\$13000
 RMB, 2 x black & gold wedding cars, A\$40.000
 RMB 50, partly restored, A\$3000

*MY RILEY**205.000 dollars IMP'en**Tvillingrileys***The Riley Register Bulletin No. 203**

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: Dr. David G. Styles

Articles

Victor Riley avgår som klubbens president
 Centenary of the first Riley Nine Car
 The VSCC at Shelsley Walsh from the Riley angle
 The 50th Riley Coventry
 Overhauling 12/4 Front Axle & Steering



Teckningen till vänster här ovan använde Lucas in sin reklam för bilelektrisk utrustning. Se bara hur fint strålkastarna lyser upp vägen över bron så att chauffören ser fotgängarna. För några år sedan var red på Pinstkyrkans loppis i Skene och köpte "Picture Book of Britain" för 5 kronor komplett med dedikation "Till mamma, Oxford juni -51". I boken finns fotografiet till höger ovan med texten: Ludlow Castle and Bridge, Shropshire. This beautiful castle was built by Roger de Montgomery very soon after the Norman Conquest 1066 and was from 1536 until 1689 the headquarters of the Lords President of the Marches, and thus in effect the capital of Wales.

Bilagor

Med detta Rileyblad medföljer annonsblankett till MHRF:s Annonsmagasin och medlemsförteckning. Tala gärna om för red eller Torsten Grönvall om uppgifterna inte stämmer.

Säljes

Jaegervarvräknare 104 mm i diameter. Nyrenoverad passar till RMB från 1949 och framåt och var ett extra tillval. Christer Ahlin
Tel. 0278-331 73

Nya medlemmar

- 278 Dag Jarnøy
Ryenbergsveien 73 A
N-0677 OSLO
- 279 Bjørn Quistorff
Skjoldgårdsvej 5
DK-2920 CHARLOTTENLUND
- 280 Anders Backman
Rinna 11
517 33 BOLLEBYGD
- 281 Magnus Henriksson
Blomåker 13
922 66 TAVELSJÖ
- 282 Mats Johansson
Norra Parkgatan 4
280 70 LÖNSBODA



Pathfindern som introducerad kröningsåret 1953 var den sista modellen som hade något att göra med traditionella Rileys. Den fyrcylindriga 2,443 cc motorn med två kamaxlar, var en välbeprövad favorit. Gerald Palmer som tidigare hade arbetat för Jowett blev chefsdesigner för nya Riley, Wolseley och senare även MG och medan grillen höll den gamla Rileystilen så var formgivningen i övrigt helt ny.



Varje dag tar Harry Bengtsson sin veteran-Riley till jobbet. – Den går som en klocka ännu efter 33 år.

Till jobbet i veteranbil

Detta är Harry Bengtsson och hans bil. Varje dag när Harry åker till jobbet vid det gamla stenbrottet i Gylsboda, norr om Kristianstad, sker det i denna äktenskapliga gamla Riley. – Det har Harry gjort i tjugo år.

Och bilen den bara går och går.

– Som ett präktigt rött streck över allt dumt snack om att engelska bilar bara är skruv.

Harry Bengtsson köpte bilen 1954. Redan då hade den fem år bakom sig. Den har en tung och gedigen fyrcylindrig motor på gott och väl två liter. Den utvecklar

över hundra hästkrafter – och det är fullt tillräckligt, enligt Harry.

Inredningen är, förstås, av läder och trä. – Precis som det anstår en verklig "engelsman". Bortåt trettiofem tusen mil har den gått, Harrys pendelåk, och inte minsta krampa kan förmärkas någonstans.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida

www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

e-post: erik.hamberg@globalnet.net

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Blåmesvägen 12

260 83 VEJBYSTRAND

Tel. 0431-45 22 22

Mobil. 070-958 50 19

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 125 kr för år 2006. 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

The Riley Club of Western Australia

Ur Vi Bilägare nr 8, 1982. Bilen nu övertagen av vår nyaste medlem.