



# RILEYBLADET

Nummer 3, 2008

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 30



## Höstmöte i Uppland

Årets andra Rileyträff ägde rum i trakten mellan Enköping och Uppsala lördagen den 13 september. Mötet inleddes i Kaplansgården i Härkeberga, där en värmande brasa, nybryggt kaffe och tilltugg välkomnade oss. Det var en fin start denna kyliga dag, där de som saknade värme i sina bilar nog frös en hel del. Efter kaffet blev vi förevisade de fantastiska valvmålningarna med bibliska motiv i Härkeberga kyrka, utförda under senmedeltiden av den skicklige Albertus Pictor.

Vi var drygt tio personer som dök upp, Håkan Wikström, Ronald och Monica Pfändtner samt Sten Eriksson i Riley, Björn Holmqvist i en orörd Fiat Topolino från 1950-talets mitt, Torsten Grönvall i Rover 2200, Per Lindson och Eddie Lidholm i modern Rover resp. Volvo samt Åsa, Cecilia och undertecknad i Åsas Volvo PV 444 från 1953. Det kän-

des riktigt skönt att PV:n är utrustad med en rejäl värmearranging.

Längs fagra och slingrande vägar – som gjorda för sköna turer i gammalbil – for vi därefter till Kvekgården, en gammal bondgård från tidigt 1800-tal, vilken blivit bevarad sedan den sista innehavarrinnan, Lotta Lundevall, avled där i 90-årsåldern på 1920-talet. Vi hade en utmärkt guide som förevisade de olika byggnaderna och berättade om många av de redskap som användes.

Det blev tid för en sen lunch och den intog vi på Alsta Trädgårdar utanför Örsundsbro. Goda pajer slank utan svårighet ned i våra hungriga magar och den som så ville kunde titta på anläggningarna och det lilla konstgalleriet. En hortikulturell butik fanns här även.

Efter den utmärkta lunchen for vi in till

den gamla biografen i Örsundsbro, vilken togs i bruk 1924 och sedan användes fram till 1960-talets början, då den blev utkonkurrerad av TV. Biografen förföll därefter allt mer, men ett stort antal eldsjälar har sedan 1980-talet, bl.a. med stöd av Anders Wall, kunnat renovera byggnaden. Här inrymdes ursprungligen ett snickeri, men ägaren Edvard Johansson ville ha en biinkomst, så snickeriet fick flytta ned i källaren, medan byggnaden i övrigt byggdes till och inrättades som biograf. Premiärkvällen visades *Polis Paulins Påsksmällor* inför 112 besökare. Sedan 1992 visas film ung. 10 gånger per sommar och ibland förekommer även konserter och utställningar. Vårt biografbesök var verkligen intressant och blev en utomordentlig slutpunkt på en mycket lyckad utflykt. Tack Monica och Ronald för ett mycket trevligt program!

Erik Hamberg

## En pojkdröm som blev sann - del 2

Här fortsätter Christer Ahlin historien om sin Riley Roadster

### Renoveringen

Det finns knappast anledning att alltför utförligt redogöra för alla misstag vi lyckades göra, men några highlights förtjänar att omnämnas, androm till varnagel

Karossen som var präktigt rostskadad i bl a bakre hjulhus lyftes av och forslades till sandblästring. Det påstods att sandblästring var ett effektivt sätt att avlägsna rost. Visserligen blev karossplåten bitvis tunnare och luftigare, men ändå. Därefter skyddsmålades karossen samt

Ströman var förbi och tog några bilder, varav en publicerades i Autohistorica 1981 med det vänliga omdömet "en renovering som också hunnit ganska långt...". Om jag då anat vad som återstod hade jag möjligen övervägt att avsluta projektet.

Nu fickrenoveringsprojektet vila igen i några år, men i mitten av 1980-talet startade jag igen med en motorrenovering utförd av Dixners i Stockholm.

När även bromssystem och avgassystem var monterade började det bli dags för lackering.



ställdes på pallbockar. Utomhus och under en presenning. Det var ingen direkt upplyftande syn när ekipaget efter några år utomhus avtäcktes för att forslas till Sven Rådström, legendarisk bilplåtslagare och renoverare. Sven som då fortfarande höll till i sin gamla verkstad i Bromsten gjorde ett mycket gott arbete med både karossbalkar i askträ och avancerade byten av plåtdetaljer i karossen.

### 60 små detaljer

Chassiet hade vi själva renoverat, bytt bussningar i fram- och bakvagn, och även demonterat, rengjort och eloxerat alla detaljer till bromssystemet. Om jag inte missminner mig bestod den mekaniska delen av Girlingsystemet, dvs den del som verkar på bakhjulen av närmare 60 enskilda små detaljer. Med andra ord: ett jingelverk som upplagt för ständiga bromsjusteringar.

När roadstern kom hem från Sven Rådström monterade vi på den motorlösa bilens skärmar och tröskellådor, och Jan

Originalfärgen hette Autumn Red och återfanns förutom på Riley Roadster även på Riley Drophead Coupe, Riley RM Saloon även på MG TD, som för övrigt tillverkades parallellt med Riley Roadster i samma Nuffieldfabrik i Abingdon. Rester av originalfärgen återfanns på en av tröskellådorna som undgått sandblästring och Christian von Grothusen, som utförde spackling och lackering lyckades få tag på en modern lack med exakt samma kulör som roadstern hade haft när jag såg den i Malmö våren 1953.

De Riley Roadster som tillverkades i Abingdon mellan april 1949 och januari 1951 hade följande möjliga kombinationer av lackering och inredning:

Autumn Red / Beige  
Clipper Blue / Beige  
Red / beige eller röd  
Ivory cream / röd eller grön  
Almond green / beige  
Sun bronze/beige  
Black / beige, röd eller grön

Chassinumret 60-2S-6970 visar att roadstern från början var en 2-seater roadster med separata framstolar och med kort golvväxelspak. Från begynnelsen hade man tänkt på den amerikanska marknaden och utrustat roadstern med hel soffa och rattväxel. När modellen så småningom erbjöds även den inhemska marknaden föredrog man den tvåsitsiga med golvväxel. Ett stort antal rattväxlade roadsters byggdes om till den mer traditionella golvväxeln.

Originalsätena till vår roadster var försvunna och 3-sittsätet som följde med var inte original. Sture Idner som just hade importerat en 3 – seater från Sri Lanka fick soffan, och jag lyckades få tag i två originalstolar, som efter fint sadelmakeriarbete av Johan Balzvik blev mycket vackra i sitt Conollyskinn.

Dörrsidor och övriga sidopaneler är omklädda i samma skinn som stolarna och kartfickorna i dörrsidorna blev mycket originaltrogna i utförandet tack vare fina detaljbilder i James Taylor's utmärkta bok om RM Riley.

Även om roadstern nu faktiskt åter började likna bil tyckte mina grannar i Bromma att den stått alltför länge i garaget. Epitetet "Möjlig Bil" och "Sannolik Bil" myntades i samband med ubåtskränkningarna i början av 1980-talet, och roadstern kallades så ända tills vi sommaren 1993 tog en liten smygstur inför klenetroga grannar.

Fortfarande återstod mängder av detaljer att renovera, justera och montera. Min vän Gustaf von Plomgren åtog sig att ta tag i slutarbetet och tillbringade åtskilliga timmar med slutmontering av motor, renovering av vattenpump och förgasare, justering av bromssystem, eldragnings mm. Många kupolbultar och rostfria pinnbultar har tillkommit i Gustafs schweiziska svarv- och fräsmaskin, som tycks kunna producera det mesta, förutsatt att rätt person står bakom maskinen.

Det blev dags för en ny vilopaus i renoveringen, men vårvintern 1993 satte vi fart igen. Christian åtog sig att tillsammans med Gustaf montera det som återstod och plötsligt efter en 20 års renovering som påbörjats och avstannat 4 – 5 gånger kände jag en tydlig vittring av att projektet verkligen skulle komma i hamn.

Den omfångsrika och något komplicerade stötfångarupphängningen rekonstruerades elegant. Rätt som det var stod en till synes färdig roadster till beskådande i garaget. Visserligen var motorn ännu inte provstartad och suffletten ännu inte sydd, men nu kunde man med fog prata "om en renovering, som hunnit ganska långt".

I börja av juli 1993 var det dags för en provstart och förhoppningsvis en liten provtur i lönndom. Gustaf och Christian hade förberett och justerat allt som var aktuellt, men motorn behagade inte starta, trots enträgna försök. Det tog inte lång stund för dessa tekniska genier att konstatera att kamaxlarna måste ha blivit felmonterade i samband med motorrenoveringen. När 1:ans kolv stod högst upp var insugningsventilen helt öppen, och detta brukar sällan befrämja god kompression. Det blev ingen provtur nu heller, utan först efter semestrarna justerades kamaxlarna. Det visade sig då att kamdrevet för insug stod ett halvt varv fel.

Men sedan gick motorn igång, och det kraftigt dimensionerade avgassystemet i rostfritt stål gjorde att motorljudet påminde starkt om den Aston Martin DB 4 jag körde under 1980-talet: synnerligen potent, mullrande och rentav lite hotfullt. Ett avgassystem utfört i rostfritt stål får ett lite vassare och sportigare ljud. Den Riley Drophead Coupe jag lät renovera några år senare hade avgassystemet utfört i "mild steel" och motorn fick följaktligen ett mjukare och diskretare avgassljud.



### Originaltrogen inredning

Kalle Karlström på Birka sadelmakeri fick förtroendet att rekonstruera sufflett, golvmattor och inredning i bagageutrymmet. Med stor entusiasm, noggrannhet och yrkesskicklighet gick Kalle igång med sitt arbete. De till stolar och dörrsidor matchande golvmattorna kantlistades med samma läder som stolarna. Välsydda läderlistor kompletterade instrumentpanel och dörrsidor. De något skramliga plåtpanelerna bakom stolarna försågs med ljudabsorberande gummiplattor innan allt kläddes i samma tyg som golvmattorna.



Bagageutrymmet kläddes in i ett material speciellt avsett för 1950-talsbilar. Sufflettrammen lackerade Kalle om i en beige kulör, fint matchande den svarta

bomullssufflettens ljusa insida.

Efter några veckors idogt pyssel var Kalle klar med både inredning, sufflett, sufflettkapell och bagageutrymme. De löstagbara sidorutorna är en mycket typisk engelsk konstruktion, som ser mycket originell ut.

### Original till varje pris?

Vad är nytillverkat på roadstern? Stötfångare, "cow horn overrides", stötfångarskenor och karossplåtarna mellan stötfångare och kaross, och bakre och främre stötfångare är samtliga nytillverkade efter gamla förlagor.

Dessa detaljer hade demonterats av roadstern sommaren 1960 av dåvarande ägaren Janne Wiehager. Anledningen kan man ju spekulera i. Kanske såg det mer racingaktigt ut när de något USA-inspirerade stötfångarna var bortmonterade?

Stötfångarhornen lät jag gjuta i mässing med hjälp av Riley-klubben i England. Egon Slipare polerade de ganska gjut-ruffa ytorna till perfektion, och Excel-lent krom producerade en ytfinish, som får de nytillverkade hornen att framstå som rentav bättre än de i originalutförande, som var pressad plåt. Själva stötfångardelen lät jag tillverka i rostfritt stål, vilket ger en elegant brytning mot de kromade stötfångarna, som är monterade utanpå den rostfria delen.

De sex plåtdetaljer som sitter mellan kaross och stötfångare fram och bak knackade Sven Rådström till efter förlagor som en klubbmedlemmen Åke Larsson lånat ut till mig. Ett nog så krångligt

plåtslageri, eftersom alla bitarna ska passa perfekt: de främre därför att kylargrillen vilar på dem, de bakre därför att det utanpå monterade reservhjulet ska få plats.

Instrumentbrädan fanns kvar, om än i tämligen miserabelt skick. Valnötsfanéret var skadat på flera ställen, och den bakomliggande plywooden hade skiktats av fukt och väta. Med den gamla instrumentbrädan som förlaga tillverkade möbelsnickaren Hans Wiklund en ny, denna gång av vattenfast båtplywood, och med valnötsfanéret vackert spegelvänt.

Instrumenten fanns kvar, om än i varierande kondition, så när som på varvräknaren. Denna var tydligen en sällsynt extra option som importören Allan Söderström lät utrusta sin roadster med. Varvräknaren är den detalj som under resans gång visat sig vara svårast att hitta.

En Jaeger Rev. Counter med 130 mm i diameter hade inte ens den engelska Rileyklubben hört talas om, trots att både Jaguar Mark V och Austin A 90 Atlantic lär ha haft liknande. Först när en bild på en Riley Roadster utrustad med en stor varvräknare dök upp i David G. Styles Rileybok "As old as the Industry" blev jag överhuvudtaget trodd. Men från att bli trodd till att äntligen hitta en lösning är steget långt.

På RM-saloonerna från 1949 och framåt kunde man som extra option beställa en Jaeger varvräknare med 104 mm diameter, men roadstern behöll den större varvräknaren med 130 mm diameter hela produktionstiden.

Västberga Instrumentservice löste till slut problemet genom att bygga om en Jaeger hastighetsmätare, som visade sig ha samma hus som varvräknaren. Genom att utrusta instrumentet med elektroniskt verk, samt screena varvtalen på instrumenttavlan blev resultatet en varvräknare alldeles snarlik den som satt i roadstern från början.

Några kromlister och krombeslag är också nytillverkade. På framskärmarna sitter ursprungligen tre kromlister på varje framskärm, men kvar fanns bara en enda list. Med denna som förlaga göt Nykvarns Konstgjuteri fyra nya, som efter slipning och kromning blev perfekta.

Mellan bakre stötfångarhornen sitter ett vackert krombeslag med samma emaljerade Rileyemblem som återfinns på kylargrillen. Även detta beslag nytillverkades med ett synnerligen trasigt och slitet beslag som förlaga. Även här blev resultatet perfekt.

Ratten till Riley RM-serien har stor diameter, men är i mitt tycke alltför tunn och föga greppvänlig för fullvuxna svenskar med stadiga nypor. Även andra engelska biltillverkare har ända fram i modern tid envisats med att i mitt tycke ha för tunna rattar: Rolls-Royce, Jaguar Mk II m fl.

Jag tog därför bort den tämligen spruckna och slitna bakeliten, och lät möbelsnickaren Hans Wiklund klä om den i svenskt eneträ, med ett lite kraftigare grepp. Våldoftande, skön att hålla i. Givetvis har puritaner som Anders Lindner retat mig för "båtratten", men lite får man stå ut med.

Helgerån? Möjligen, men resultatet blev i alla fall en mycket vacker träratt i ett ovanligt träslag. Efter inoljning med en blandning av linolja och terpentin känns den härlig att hålla i, och doftar lite av svensk sommar i doftblandning av Connollyläder och Duckhams mineralolja.

#### Registreringsbesiktning

Så var det dags för ursprungskontroll och registreringsbesiktning. Den 15 juni 1994 passerade Riley Roadster 60-2S-6970, levererad från fabriken i Abingdon den 6 september 1950, och registrerad i Sverige mellan 20 februari 1951 och april 1964, efter en 30-årig törnrosa-sömn och omfattande renovering, alla nålsögon med glans.

Ett renare besiktningsprotokoll har sålaren skådat - inte en endaste anmärkning från beundrande besiktningsmän.

#### Produktionsdata

Första gången Riley roadsters visades offentligt var på Earls Court Motorshow i London i november 1948. Roadstern kom i produktion först efter årsskiftet, även om det faktiskt finns några exemplar av 1948 års modell. År 1949 tillverkades i Coventryfabriken 121 exemplar medan Abingdonfabriken svarade för 138 stycken. Den sist tillverkade Roadstern lämnade fabriken den 27 januari 1951.

| År   | Coventry | Abingdon | Totalt    |
|------|----------|----------|-----------|
| 1949 | 121      | 138      | 259       |
| 1950 |          | 241      | 241       |
| 1951 |          | 7        | 7         |
|      |          |          | <hr/> 507 |

Riley RM Club Vehicle Database listar idag 327 kända Roadsters:

|     |                |
|-----|----------------|
| 47  | USA            |
| 123 | Storbritannien |
| 99  | Australien     |
| 10  | Holland        |
| 8   | Tyskland       |
| 5   | Sverige        |
| 5   | Nya Zeeland    |
| 4   | Irland         |
| 3   | Frankrike      |
| 24  | övriga länder  |

Långt ifrån alla är i körbart skick...

Christer Ahlin



## Henning Wendel död

Den legendariske skånske motormannen Henning Wendel har avlidit strax efter sin 90-årsdag.

Henning var i många år verkstadschef hos Förenade Bil i Malmö, generalagent för bl a Nuffieldkoncernens olika märken Riley, Wolseley och Morris.

Henning var född och uppvuxen i Gärsnäs utanför Simrishamn, där hans far först drev verkstad för cyklar, sedan lastbilar och till slut för personbilar. Motorintresset kom naturligt och Henning blev med åren en mycket skicklig och efterfrågad mekaniker. Vid 20 års ålder flyttade Henning 1938 till Malmö och tog plats på Förenade Bil. 1951 utnämndes han till verkstadschef och anställningen hos Förenade Bil kom att vara i hela 24 år, då Henning 1962 blev egen företagare.

1951 var den toppmoderna fastigheten på Östra Tullgatan i Malmö intill Drottningtorget färdigbyggd. Fastigheten innehöll i gatuplanet en stor yta för bilutställning, samt bakom utställningen en stor bilverkstad, där Henning var ansvarig för service och reparationer av många olika bilmärken. Förutom Nuffi-



eld representerade Förenade Bil även BMW och Chryslerkoncernens De Soto.

Min far Sigge Ahlin var ansvarig för försäljningen av Nuffieldkoncernens lastbilar av märket Leyland, och således kollega med Henning. Familjen Ahlin bodde i en tjänstebostad i Förenade Bilhuset, och jag tillbringade i de yngre tonåren åtskilliga timmar i verkstaden där Henning ofta uppträdde oklanderligt elegant i en vit rock. Samtidigt var han en mästare att få ordning på trilska motorer av allehanda slag.

Wendels Bil & Motor bildade Henning 1962 tillsammans med sonen Lars, även han en stor entusiast av engelska bilar. Märken som Aston Martin, Lotus och Morgan men även Maserati och Ferrari både såldes och underhölls av Wendels

Bil & Motor. Firman drev Henning och Lars fram till 1989. Senare fortsatte Lars i ny firma, vid namn Autoropa. Denna firma finns fortfarande kvar idag, dock i ny ägo. Hennings specialistkunskaper gjorde att han upp i hög ålder ofta sågs i verkstaden, när någon historisk motor behövde översyn.

Jag har många gånger de senaste åren haft personlig kontakt med Henning, dels gällande frågor kring min Riley Roadster, som Henning skötte åt Allan Söderström, dels när det gällde frågor kring den Aston Martin DB 4 jag ägde på 1980-talet. Henning var alltid charmig och mycket trevlig att tala med, och även om han sista gången vi talades vid på hans 90-årsdag den 3 april i år klagade över att närminnet inte var lika bra som tidigare, så var hans minne från 1950-talet fortfarande imponerande. Mycket information i den artikelserie jag skrivit för Rileybladets räkning angående svensksålda Riley Pathfinders är baserad på information jag fått från Henning.

En legendarisk motorman och fin människa har gått ur tiden.

*Christer Ahlin*

## Jowett Jupiter - Sveriges enda... nästan

Red deltog i årets Lergökarally i Ängelholm och framför mig i startfältet låg en sällan skådad bil, en Jowett Jupiter körd av Gustav Josefsson i Helsingborg. Red kontaktade Gustav som skriver:

Det var mer av en tillfällighet som jag renoverade denna Jupiter med karossnummer 529. Jag träffade, hos danske Jowett-kompisen Ib en amerikan, Jim Miller, som tyckte att jag hade all heder av renoveringen av min Javelin. Om jag ville renovera en Jupiter, så hade han säkert ett, av tio, passande ex i sitt garage hemma i Los Angeles. Jag avslog blankt erbjudandet med motiveringen att jag renoverat så mycket jag skulle i mitt liv!



Men så träffade jag Lars Lindström under huggning av en julgran. Han triggade mig svårt att köra igång. Arne Karlström, f d fordonslärare, lovade att bistå mig i sin verkstad i Mjöhult. I dagarna för fyra år sedan damp renoveringsobjektet ned och vi satte igång. Det var mycket att göra, men två år senare var den besiktigad! Dock, det fanns mycket kvar att justera och först nu tycker jag att det är en riktig njutning att köra den. Det rullar två Jupiterbilar på svenska

vägar. Den andra ägs av en norrman, som har sin placerad i Sverige! Javelin finns det fler av, 12 stycken, fördelade över hela landet. De två bilarna är mycket lika vilket förenklar reservdelshanteringen.

*Gustav J*

PS Koppingen mellan Jowett och Riley är Gerald Palmer. Se Rileybladet nr 2/07 sid 4.

*Red*

## En tidig RM, en dubbelgångare och en skåpbil

### 1946 Riley 1½ litre saloon, senare skåp Chassi nr 36 S 10679

470115 Första reg O 12089 (saloon, 1360 kg)  
470115 Thorbjörn Wiklund AB, Göteborg  
470306 Reg S 9606 (saloon, 1360 kg)  
470306 Ing. Per Erik Wiklund, Säffle  
480515 Reg M 28143 (saloon, 1360 kg)  
480515 Taxamotor i Malmö AB, Malmö  
480609 Reg L 14608 (saloon, 1360 kg)  
480609 Roland Bossons Bilaffär, Hässleholm  
480909 Reg U 2599 (skåp, 1390 kg)  
480909 Bergmans Kläder AB, Fagersta  
481208 Reg T 2596 (skåp, 1390 kg)  
481208 Fabrikör Sven Eriksson, Örebro  
490308 Jönköpings Bil & Traktor AB  
490326 Reg O 6204 (skåp, 1390 kg)  
490326 AB Bildelslagret, Göteborg  
490531 Reg F 3407 (skåp, 1390 kg)  
490531 Dir Per Hedberg, Hökhults gård, Kärda  
510411 Reg A 13884  
510411 AB Sthlms Centralgarage (skåp, 1390 kg)  
510512 Reg B 8916  
Kortet saknas. Här slutar spåret!

Här framgår att en mycket tidig svensk-såld Riley saloon konverterades till skåpbil mellan juni och september 1948. Förste ägare till denna Riley skåpbil var Bergmans Kläder AB i Fagersta. Red har som målsättning att försöka få tag på en bild av skåpbilen ifråga och uppgifter om vem som byggde om saloonen till en skåpbil. Är det någon som vet något???

Gordon Webster, som håller i Rileydata-basen i RM-klubben i England, har sett listan här ovan och är mystifierad eftersom det finns uppgifter om att samma chassinummer finns på Nya Zeeland, en

saloon. Eftersom registreringskortet för B 8916 saknas går det inte att se vad som hände med bilen efter maj 1951. Att den skulle ha ändrats tillbaka till saloon och skeppats till andra sidan jordklotet får betraktas som uteslutet. Någon har kastat om chassinumret, och det troligtvis på Nya Zeeland.



En 2½ litre Riley som mobil glasskiosk.  
Karossen byggd 1948 av Winnards i  
Wigan, Lancashire



En lyckad Riley Woody. Karossen är  
byggd av firma Heywood, Biggs & Hill  
i Hillingdon, West London

I Taylors och Price Williams böcker om RM Rileys finns kapitel om stationsvagnar och skåpbilar. Dessa karosser tillverkades av ett dussin olika karossfirmor; Heywood, Biggs & Hill, Bonallack, Clifford Dibben, Frank Grounds, Jensen, Massey, Urquart, Vincents, Village Garage, Mapco, och andra.

Vem byggde en svensk Rileyskåpbil?



Riley skåpbil med stålkaross byggd  
1950 av Massey Coachbuilders i York-  
shire.



...och hur den svenska Rileyskåpbilen  
såg ut. Det ska vi försöka ta reda på!



Ur Lokaltidningens sommarbilaga för Östersund kommer denna bild. Red var uppe i Jormlien och vandrade i fjällen. På Jormliens Fjällgård låg Lokaltidningen och vad skådas: en Riley inklämd mellan en Lanchester och en Daimler. Man gjorde reklam för Bilträffen i Hoting som för femte året i rad hålls sista helgen i augusti. Förmodar att Rileyfanan vid mötet 2007 hölls högt av Lars Jonsson i Skickja. Märkena Lanchester, Daimler och Riley har alla anor från 1896 - alla As old as the Industry.



Jag läste för en tid sedan i er tidning om att man sökte bilder av svenskägda Riley Pathfinders. Jag drog mig då till minnes att min gode väns far hade ägt en sådan. Översänder bifogad bild och hoppas att det kan användas i er tidning. På bilden är sonen Preben Seward, bilden är tagen 1955 och ägaren till bilen var Boris Seward, Stockholm. Seward lär ha haft bilen i endast ett år. Om någon vill ha flera uppgifter om sagda bil går det bra att kontakta Peter Seward i Strängnäs.

Hans Noreen, Strängnäs



Bilden bredvid kommer ur tidskriften Motor och är tagen någon gång under mitten av 50-talet. Den publicerades även i Motorhistoriskt Magasin 1/99. Rileyn, en 1½:a från 1950 med reg nr A 35970 och chassi nr 40 S 18665, tillhörde då ritare Lennart Ring, Fyrskjeppsgatan 58 i Johanneshov som ägde bilen åren 1955-62. Bilen registrerades först på fru Solveig Fischbach-Engelberg på Hedinsgatan 13 på Gärdet i Stockholm den 12 mars 1952. Andre ägare var grosshandlare Sven Axelius, Rindögatan 17, även det på Gärdet i Stockholm. Den 19 november 1962 registrerades bilen på Hans Osterman Södra AB och en vecka senare på köpman William Åkerblom på Eklångsvägen 34 i Johanneshov som omedelbart sålde bilen vidare till Beg. Bildelar Sommen med nytt reg nr E 73232. Landsarkivet i Vadstena har inte kunnat finna registreringskortet. Bilens historia mellan Beg. Bildelar Sommen och Jan Hansson känner alltså red inte till - men bilen finns ännu. Den ägdes på 80-talet av vår tidigare medlem Jan Hansson i Malmö. Idag ägs bilen av vår medlem Per Lindson i Vikingstad.

*Red.*



I mitt garage står fortfarande min RMA 1947 under uppbyggnad. Måste medge att det går förfärande långsamt. Men jag ägnar mig åt den bara när jag är riktigt motiverad. Bakdelen är nu löst ställd på plats för att passas in mot bakdörrar och övriga trädelar i takkonstruktionen som i sin tur skall passa mot vindruteram och torpedplåtar. (Lars Stavmar från Väddö känner säkerligen igen situationen eftersom han genomgått samma övning för några år sedan.)



Ibland blir dock längtan stor att få köra något gammalt. Då passar det väldigt bra att redaktören som bor på någon mils avstånd kan låna ut sin RMA 1952. Så hade skett så jag kunde delta i Båstad Classic Car. Strax därefter, innan redaktörens bil återlämnats, deltog jag även i Pärlrallyt, Helsingborg, ett rally för gamla transportfordon, med en VOLVO LV 60 från 1929 som ställdes till förfogande genom Volvos Veteranklubb i Göteborg. Det var en hel dagsövning där det för mig även gällde att hitta alla kuggarna på ett snyggt sätt i den helt osynkroniserade växellådan. Det blev på så vis även möjligt att ha en minitställning på garageuppfarten som kan ses på en av bilderna.

*Håkan Lundgren*

## Haveristerna rapporterar

Årsmötet i juni döptes av red till Haveriernas Rally. Av totalt åtta deltagande fordon fick tre bogseras hem och det fjärde fick problem i startgruperna och aldrig kom iväg på Åtvidabergsrallyt. Vi lovade att återkomma med historierna om vad som hände...

### Björn Blomstrand:

Jag brukar alltid överväga när jag skall resa med Rileyn om jag skall ta med verktygslådan eller inte. Den här gången så hann vi emellertid inte utanför garagedörren innan hustrun ropade – Björn det är en vattenpöl under bilen! Sânt känns verkligen uppmuntrande då jag nyss med stort besvär nyligen bytt två av de nedre slangarna. Men som bekant kommer ju ofta inte en olycka bara en gång utan brukar vanligtvis följas av en andra. I mitt fall den övre slangen! Den som Erik brukar kalla för "pipan" Pipan gick alltså åt pipsvängen! Jag hade tidigare bävat för att kunna finna en ny då den tidigare varit så gott som omöjlig att hitta övre kylarslangar. Ett samtal till Erik efter det berömda "Haveriernas rally" och efter några dagar så fick jag ett paket från Erik med en helt ny övre kylarslang; Nu är alla kylarslangar bytta. Whats next on the list! Bifogar bild på pärlan (...ja båda faktiskt)!

### Erik Hamberg:

Den gångna sommaren har inte bjudit på särskilt många turer med någon av mina Riley. Det ena problemet avlöste det andra. Inför Wärsstamarknaden hade jag på dropheaden bytt de gummibussningar i länkarna som sitter mellan stötdämpare och fjäderpaket. Dessa länkar har rört sig en del sidledes och ett par av de ursprungliga bussningarna var synnerligen slitna. Nya bussningar införskaffades från Riley R.M. Club. De var dock väl små och behövde egentligen inte pressas fast, utan bara lätt petas på plats. Efter hemkomsten från Wärssta hade jag således tappat den ena länken ..... Dessa nytillverkade bussningar vill jag inte rekommendera, såvida man inte modifierar den övre tappen som varje länk skall sitta i. Med en nytillverkad modifierad tapp och någon typ av låsning, bör inte länken lossa. Arbeta pågår med att tillverka en ny tapp.



*Två pärlor.  
38 S 14741 - är den med den läckande "vattenpipan"*

Ned till sommarmötet i Yxnerum plane-rade vi att köra drophead. I höjd med Enköping hackade motorn till ett par gånger och när den höga bron vid Strängnäs just hade passerats dog motorn helt. Det var 30 grader varmt den dagen och jag misstänkte först ånglås i bensinpumpen. SU-pumpen var ganska varm, så jag kylde ned den och efter en

stund kom det bensin, men bilen ville inte alls starta. Bärgare anskaffades och bilen transporterades hem till Uppsala, där vi snabbt lastade om till modern bil och skyndade iväg ned till Yxnerum.

Efter helgen började jag undersöka bilen, men en resa till Rumänien och efterföljande semester försenade arbetet. Jag



*60 D 6547 - den med den sprattspelande rotorn  
Bilden är från Ölandsmötet 2005 då allt gick som smort.*

hade stor hjälp av min granne Sten Berglind, "Stene". Vi kontrollerade under ett antal kvällar alla elektriska anslutningar, bytte startmotor, tändstift, kondensator och tändspole. Ingenting hjälpte – bilen vill inte starta. Fördelarlocket verkade bra, men jag lånade även fördelarlock och tändkablar från min saloon. Det gick inte bättre. Rotorn såg felfri ut, men nu vi bytte den i alla fall. – Då gick bilen!

Det hade nu blivit andra hälften av augusti och jag gjorde några mindre turer för att ställa in tändningen, vilken inte varit korrekt tidigare. Ett par dagar före höstmötet bad jag Stene hjälpa mig med luftning av bromsarna, eftersom de kändes lite "svampiga". – Stopp, ropade Stene, här är det läckage! En av hjulcylindrarna på höger framhjul pumpade ut bromsolja och kladdade ned bromsband, bromstrumma och däck. Det blev att åka Volvo PV till Härkeberga istället. Vid demontering efteråt visade det sig att även bromsbanden var i behov av utbyte av ett annat skäl. Stora delar av ett band hade gått sönder, så nu får det bli en genomgripande bromsrenovering.

Saloonen har kommit lite på undantag sista tiden, så den ville jag inte köra så långt som till Yxnerum. Men jag gjorde i mitten av juli en tur till Håkan Görrel i Örsundsbro och lämnade tillbaka bilden som jag lånat av honom till Rileybladet. På kvällen passade jag på att åka till veteranbilsträffen i Ulva, utanför Uppsala. På återvägen stannade bilen flera gånger och ville till sist inte gå alls. Jag blev bogserad hem den sista biten av snälla människor i en stor Buick cabriolet från 1965. Felet upptäcktes relativt snabbt. Först bytte jag bensinpump, men den var det inte fel på. När jag tog av fördelarlocket fanns det däremot fullt med metallspån från locket nere i själva fördelaren. Bussningen i fördelarens botten hade nämligen kollapsat, vilket gjorde att axeln "kastade" när den gick runt. Fördelaren demonterades och blev sedan renoverad av Stig Karlsson i Kungsör. Efter montering av den renoverade fördelaren gick bilen utmärkt.

#### Lennart Nilsson

Det som hände min Morgan var allvarligare än jag trodde. Den nöp i båda cylindrarna, men inte så allvarligt. Den verkade gå torr, men den hade också haft ett stopp i kylningen tidigare på ena cylindern. Jag fick relativt snabbt cylindrarna henade till 0,20 i spel i stället

för 0,175 och de hade nog varit något under det. Nya ventilstyrningar fick jag svarva till och fick sätena (hårda på avgas) frästa. Men jag har i två år försökt byta de gamla rullsläporna som lyfter stötstängerna, men fått fel typ eller ej färdigbearbetade tidigare. Förra året fick jag därför sätta i de bästa av mina gamla, två med kullager och två med rullager. Efter tidig ras med nållager i kamaxellagren uppskattar jag inte att få dessa runt i motorn och skulle passa på att byta till de nu färdigbearbetade rullsläporna med enbart stålrullar, som visat sig hålla bäst och inte riskerar andra delar när de blir slitna.

Några dagar innan vi skulle till vår årliga träff i Skandinavien tog jag därför av även registerkåpan för att byta dessa - och fick en chock. En kullagerrulle hade gett upp och spridit kulor över kamaxlar och alla drev, så det var bara skrot där inne. Nu hade jag ändå planerat att byta från racingkammar till standardkammar och nyligen köpt det och kunde dessutom låna drev från en annan motor, så katastrofen var inte total. Men jag hade ju förstås gärna behållit racingkammen också. Så jag monterade allt med nya rullsläpor, nya kammar och drev samt

svarvade till nya distansringar för rätt tolerans. Utanför registerkåpan sitter oljepumpen som trycker olja in till vevaxeln genom en fjäderbelastad kona mot registerkåpan. Där var det en stor grop, så vevstakslager och därmed cylindrar hade inte fått mycket smörjning på länge. Det var nog den troliga orsaken till att den nöp för mig. Efter att ha gjort lite mätton och nya delar så kunde även det monteras.

Efter tredje nattens arbete skulle jag sätta i stötstängerna och ställa ventiler-na. Allt var annars packat och klart på släpvagn (för chansartat att ta den hela vägen efter detta). Då kan jag inte få en stötstång att komma rakt mot kulan i ventilvippan i toppen! Den tog emot i vevhuset! Det var bara att ta Rovern igen. Min förmodan att kulsålen i lyftarna var felplacerade, för långt ut från sin axel, visade sig senare rätt. Jag ska snart få dem bytta och tillverkarens program visade sig nu vara ändrat precis till det mått jag föreslog. Det blir ingen extrakostnad för detta men allt annat det orsakat, framför allt en missad säsong. Hur många till får man?

*forts. nästa sida*



## Haveristerna rapporterar - forts.

### Anders Lindner:

Inte på 30 år har min Riley stannat för mig. Men någon gång ska vara den första och på väg hem från Åtvidabergsrallyt hände det. Plötsligt började bilen gå hackigt och tappade kraft i uppförbackarna. Den gick sämre och sämre och till slut stannade jag bilen. Den gick bra på tomgång men så fort jag trampade på gasen började den hacka så jag trodde att bilen skulle gå i bitar. Det hade börjat skymma och vi var 250 km hemifrån. Jag misstänkte bensenpumpen men det var inte läge att skruva loss den sent på kvällen i dåligt ljus. Ringde Motormännen där jag hade försäkrat Rileyn för just väghjälp och begärde bärgning. Hade kunnat ringa MHRF försäkringen också men det gjorde jag av någon anledning inte. Det var med nöd och näppe att mobilsignalen gick fram där inne i den småländska urskogen. Efter 1½ timme kom bärgningsbilen som tog Rileyn och oss till Nässjö. Här väntade en hyrbil. Klockan är nu 11 på kvällen och bärgaren lovar att köra Rileyn till en verkstad i Nässjö följande morgon. Själva körde vi hem med hjälp av Avis. Både bärgning och hyrbilskostnad gick

på försäkringen.

Jag ringde och ringde till verkstaden i Nässjö men varje gång fick jag veta att man inte haft tid att titta på Rileyns bensenpump. Två veckor efter haveriet körde jag upp till Nässjö med min son Per och hans sjöingenjör till fästmö Anja samt en reservbensenpump med nya ventiler.

Bytte bensenpump men Rileyn gick då inte alls. Bytte tillbaka till den gamla och bilen startade genast. Vi kör sade ungdomarna! Och bilen gick faktiskt bra flera mil, men till slut började den hacka igen och tappa kraft. Upp med den högra huven och efter fem sekunder konstaterar Per att högspänningsledningen från tändspolen låg helt lös under kabelmuffen av gummi. Kanten runt hålet och även delar av gummimuffen var brända. Gjorde rent kabelskon och bände ut den lite, tryckte ner den i tändspolen och vips fungerade motorn som den skulle. Ett litet fel som man som man borde ha åtgärdat på plats och på en gång. Det är så man skäms...



42 S 20002 - den med lösa högspänningsledningen. Sjöingenjören hade de minsta fingrarna och fick därför utföra (det onödiga) bensenpumpsbytet x 2.



## Anders Muhr avliden

I början av augusti avled Anders Muhr, 75 år gammal, efter en tids sjukdom. Anders hade ett starkt teknikhistoriskt intresse som inte bara omfattade äldre bilar, utan även spårvagnar och tåg. I familjen Muhr fanns åren runt 1950 en älskad mörkgrön Rover P3 sixlight saloon och denna grundlade Anders stora intresse för detta bilmärke. Långt senare skaffade han sig en likadan bil och även en svart fourlight P3 saloon, vilka han uppskattade mycket och gärna körde.

I slutet av 1970-talet, när Svenska Rileyregistret just hade startats, tog Anders kontakt med mig och ville bli medlem. Det var snabbt ordnat och han fick medlemsnummer 34. Han hade införskaffat en 2½ litre Riley saloon i Skrubba söder om Stockholm, en bil som på sin tid ägts av borgarrådet Gösta Agrenius i Stockholm. Anders bodde - liksom jag - vid denna tid i Göteborg, där han arbetade som revisor, och bilen transporterades till en lada utanför Hindås, där jag såg den första gången - en kall vinterdag vill jag minnas.

Det blev Björn Svensson i Hindås som



Anders Muhr och hans Riley på Mariefredsmötet i juni 1996

fick uppdraget att renovera bilen. Anders kom ofta hem till mig för att resonera om renoveringsarbetet och inhandla en och annan reservdel som krävdes för det fortlöpande arbetet. Han var noggrann med att allt skulle göras ordentligt och i enlighet med originalutförandet. Särskilt mattorna, minns jag, skulle kos-

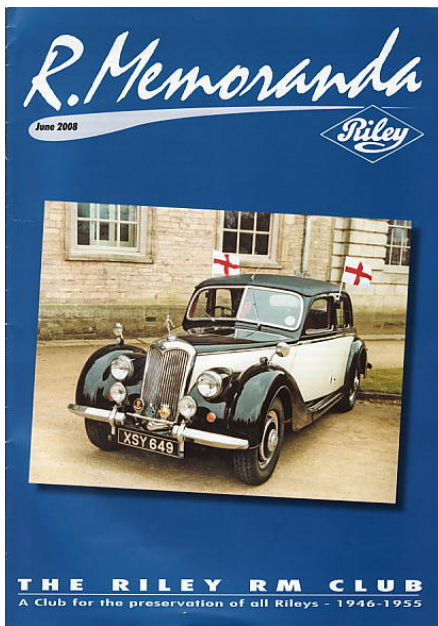
tas på och göras av hög kvalitet. Inredning och yttertak utfördes av Svenssons bilsadelmakeri i Göteborg och när bilen stod färdig en bit in på 1980-talet var den i ett utsökt skick.

Anders var mycket förtjust i Rileyn och han missade nästan inte ett enda Rileymöte under årens lopp även om det var långt att åka. Även på senare år försökte han komma på mötena trots en stroke som gjorde att han inte kunde köra själv, utan hade vännen Leif Öhrn som chaufför. Särskilt minns jag hans entusiasm vid mötet i Malmköping för ett par år sedan.

Biltekniska kataloger och bilbroschyrer var en stark sida hos Anders. Han hade en fantastisk samling med sådana och lånade villigt ut några bilelektriska kataloger när jag efterfrågade en del uppgifter. Utan överdrift kan man nog hävda att Anders var en av de riktigt stora samlarna på detta område i Sverige och hans bilhistoriska kunnande var imponerande. Saknaden efter honom är mycket påtaglig.

Erik Hamberg

## Ur andra Rileyblad



### R. Memoranda June 2008

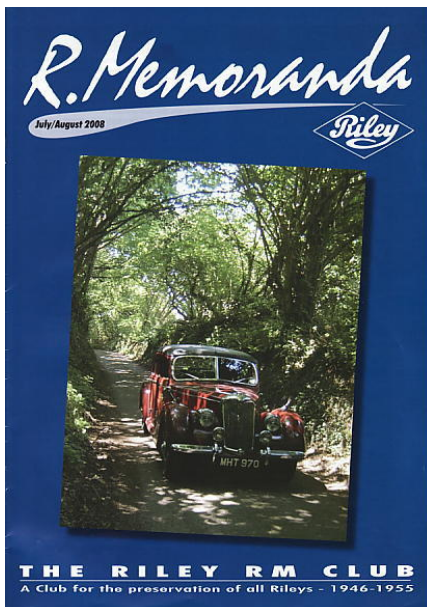
Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer

#### Innehåll (i urval)

Technical topics: RMA brake linkage annotated, satellite navigation, fitting power steering to an RM,  
 From the Internet (messages taken from the Riley RM Club on-line community forum): fuel consumption/sandblast or elbow grease/swivel pin assembly/oil level disparity/Air vent removal/steering rack grease nipples/cant rail fitting/water pump body/paint colour codes/flat spotted tyres  
 Riley archive: Touring France and Switzerland 1949  
 Responding Magnificently: en gammal RMC startas upp, en RME i Hamburg renoveras

#### Cars for sale

RMB 51, needs minor attention, £7750  
 RMB 50, convertible, high standard, £18750  
 RMB 51, trophy winner 97, a good example, £10750  
 RMC 49, complete body off restoration, £25000  
 RME 54, owner reluctantly retiring from cars, £3250  
 RMA 51, total professional restoration, £17950 (NL)  
 RME 54, stripped down, £1250  
 RME 53, restoration project stopped due to illness, offers, including stupid ones as the car has to go now



RMB 51, dismantled but in fair condition, £1000  
 RME 54, open tourer special, sad sale as moving abroad, £8500

### R. Memoranda July/August 2008

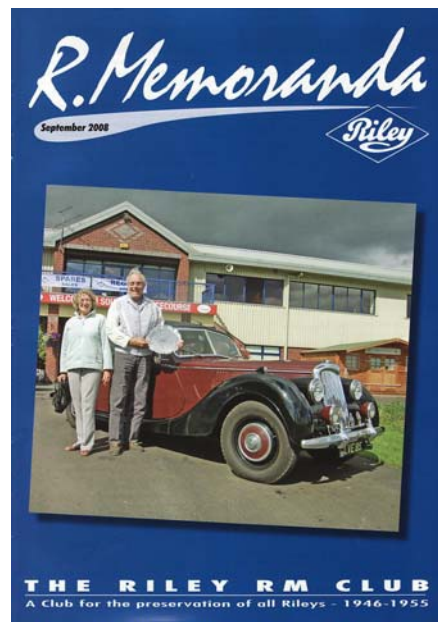
Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer

#### Innehåll (i urval)

Lista över RM Rileys på museum i hela världen  
 Technical topics: Riley 2½ litre cylinder heads 1937-53, Flexible drives for speedometers and revolution indicators - installation and adjustment, gear for lubricating steering system,  
 From the Internet (messages taken from the Riley RM Club on-line community forum): illustrations of the spares list/RMB half shaft/head off/head gasket/foggy head-lights/carbon footprints/master cylinder leaking/Tickover dash control/sump/site search/headlights going out

#### Cars for sale

RMB 48, excellent condition, very reliable, £7500  
 RMA 46, excellent condition, £7500  
 RMA 48, dismantled, £500  
 RMA 47, has been standing for a very long time, £300  
 RMA 47, low mileage, very sound, £5500  
 RMB 51, trophy winner 97, a good example, £10750  
 RMA 51, a dream to drive, £6500



### R. Memoranda September 2008

Magazine of the Riley RM Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)  
 Redaktör: Alec Gatherer

#### Innehåll (i urval)

RME Daimler V8  
 Velology — läran/vetenskapen om bilskattemärken  
 Riley Enthusiasts Norfolk Island Experience 2009  
 Technical topics: hydromechanical brakes  
 From the Internet (messages taken from the Riley RM Club on-line community forum): steam from rocker breather/fitting an alternator to an RMB/H/front roof section/cleaning fuel tank/new wheel cylinders

#### Cars for sale

Riley 9 special, typ Imp, £6000  
 RMB 48, beautifully restored, £7500  
 RMD 50, carefully restored to high standard, £25.000 (car in Ontario)  
 RME 53, good condition, well maintained, £8250  
 RMF 53, restored, trouble free, one of the best, £13.000  
 RMB 52, in parts but complete, 6 cyl Rover engine, interior trimming removed, £1500 (car in Belgium)  
 RMA 51, sound all round, sadly for sale, £5500  
 RMB 50, (såld ny i Sverige, exporterad till Danmark 1957), partly dismantled, Dkr 86.000  
 RMA 47, restoration 90% complete, US\$ 11.000  
 RMD 51, med 6 cyl Fordmotor, 60% complete, US\$ 11.000. Both cars can be seen on The Riley Motor Club of North America website: [www.rileymotorclub.com](http://www.rileymotorclub.com)



### The Riley Record 4/2008

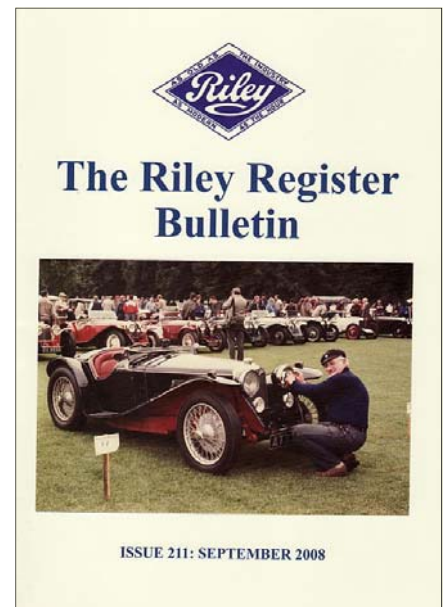
The Journal of the Riley Motor Club  
 Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)  
 Redaktör: David Pipes

#### In this issue (i urval)

Book Review: The Riley Imp (John Gathercole, förf.)  
 Rileys in Miniature - Denby Mint  
 One-Point-Five S.U. H4 twin carburettor overhaul  
 Installation av ett elektroniskt stölskydd i en Riley 4/72

#### Cars for sale

One-Point-Five 64, in excellent condition, recent massive £5000+ restoration, realistic offers please  
 RMB 48, wonderful vehicle, old dashboard, £7500



### The Riley Register Bulletin June 2008, Issue 211

Klubbens hemsida: [www.rileyregister.com](http://www.rileyregister.com)  
 Redaktör: John Glenn

#### Innehåll (i urval)

3 speed and overdrive  
 Riley body paintshop in the 1930s  
 Riley Nine lubrication  
 The Riley Imp - new book  
 Restoring two Riley Imps (Henrik Schou-Nielsen)  
 Riley 9/14  
 Riley prototypes  
 Riley Nine notes - Biarritz production



### Riley Motor Club - August 2008

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication  
 Klubbens hemsida: [www.rileywa.org.au](http://www.rileywa.org.au)  
 Redaktion: Jill Axford, Brian Gannon

#### Innehåll (i urval)

Kopia av första klubbnyhetsbrevet från september 1972 (omslag ovan)

Nya Riley modellbilar ( [www.crossway-models.co.uk](http://www.crossway-models.co.uk) )

### Riley Club Schweiz Newsletter 2/2008

Klubbens hemsida: [www.riley-club.ch](http://www.riley-club.ch)  
 Redaktör: Bruno Mazzotti

#### Ur nyhetsbrevet (i urval)

Klubben har för närvarande 119 medlemmar.

RCS 30 års jubileum 28-31 augusti, 2009 i trakterna kring Berlingen, Steckborn, Mannenbach, Stein am Rhein och Schloss Hagenwil.

Uppgraderingen av klubbens hemsida på gång. Webansvarig sökes. Ska innehålla forum för medlemmar, försäljning av Rileypyrlar, evenemangslista, anmälninglista för evenemang.

Medlemsavgift för 2009 Sfr 30.

Ambitionen för 2009 är att medlemslistan ska innehålla bilder på medlemmarnas Rileys.



**Roamer  
123**



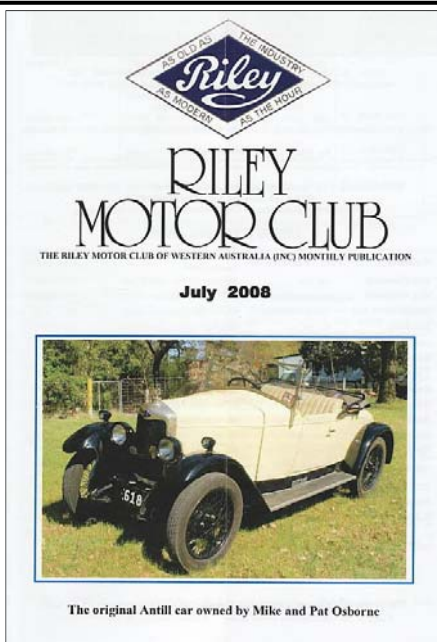
### Roamer 123

Riley Club Holland Newsletter  
 Klubbens hemsida: [www.rileyclub.nl](http://www.rileyclub.nl)  
 Redaktion: Wim Arends, Willem Postel

#### Ur innehållet

Klubbens styrelse har beslutat att alla utländska mottagare av medlemsbladet Roamer endast får en digital version men att inhemska medlemmar fortfarande får pappersversion.

Medlemsavgift för 2009 blir €35



### Riley Motor Club - July 2008

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication  
 Klubbens hemsida: [www.rileywa.org.au](http://www.rileywa.org.au)  
 Redaktion: Jill Axford, Brian Gannon

#### Articles

The Antill Riley 9 re-enactment 2009

(Riley 9 ägare kör Antills rutt 1929 över Australien)  
 Brief Account of a Record making journey from Fremantle to Sydney by D.H. Antill  
 (artikel ur tidningen Car 1929)

## Säljes

**Riley 2½ litre Drophead Coupe 60 D 5981.** Under renovering. Mycket bra mekaniskt. Förste ägare var Lennart Schöldin som körde bilen i Midnatts-solsrallyt 1950. Proveniensen se Rileybladet nr 1/2002. Bilen beskrivs även i Rileybladet nr 4/1982, nr 3/1983 och nr 3/1984

**Riley 2½ litre Saloon 59 S 5317.** Två ägare. Körklar bil. Bilens historia återges i Rileybladet nr 1/1995.

Magnus Mölsted, tel. 046-14 61 62



### A7 Varning för kaj

Vägverkets varningsmärken varnar för olika typer av faror och betyder att du ska vara extra uppmärksam och försiktig. Motivet på varningsmärket visar vilken fara som avses.

## Nya medlemmar

292 Sten Berglind  
 Walleriusvägen 5  
 752 36 UPPSALA  
 Tel. 018-50 23 43

SRRs medlemslista och annonsblankett till MHRFs Annonsmagasin medföljer detta nummer av Rileybladet

## Rileybladet i färg

finner du på klubbens hemsida:  
[www.rileyregistret.org/Om\\_SRR/Tidskrift](http://www.rileyregistret.org/Om_SRR/Tidskrift)

## Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida  
[www.rileyregistret.org](http://www.rileyregistret.org)

#### Ordförande

**Erik Hamberg**  
 Walleriusvägen 9  
 752 36 UPPSALA  
 Tel. 018-12 82 83

e-post: [erik.hamberg@globalnet.net](mailto: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

Mobiltelefon. 070-14 14 551  
 e-post: [anders.lindner@ektv.nu](mailto:anders.lindner@ektv.nu)

#### Webmaster

**Holger Nilsson**  
 e-post: [hn@rileyregistret.org](mailto:hn@rileyregistret.org)



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.  
 Medlemskap kostar 150 kr för år 2008.  
 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