



RILEYBLADET

Nummer 3, 2014

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 36



Om ett fotografi

Gustav Adolfs Torg i Malmö 1953. Längst fram till vänster står Tetra Pak ägaren Gad Rausing's RME. Då var det gratis parkering på Gustav Adolfs Torg. Två år senare, 1955, sattes de första parkeringsmätarna upp.

Världens första parkeringsmätare började användas i Oklahoma City 1935. 1952 kom de första p-mätarna till Stockholm. Det var åtta stycken som monterades upp på Mäster Samuelsgatan. Det kostade 25 öre i halvtimmen att parkera. Göteborg och Malmö fick sina först p-mätare 1955.

Det är fortfarande gott om amerikanare parkerade på torget 1953 men dinosauriernas tid i Sverige är snart förbi. Man ser en VW cabriolet och en Mercedes cab tre bilar längre bak. Två bilar har synlig radioantenn. Den P-registrerade Forden på utväg har satt ut pilen.

Torget är uppkallat efter Gustav IV Adolf som mellan den 11 november 1806 och den 11 maj 1807 residerade i Malmö. Staden fungerade under den perioden som Sveriges huvudstad.

Fylgiahuset byggdes 1938-39 i modernistisk stil. Genomgående har man använt mycket exklusiva byggnadsmaterial som kalksten i trapphus och tamburer, koppar i tak och stuprör, fönsterbågar av teakträ samt klinkerfasad från Höganäs. Till och med i elcentralen i källaren har man bemödat sig med att klä väggarna med flera hundra kilo tunga skivor vit Carrara-marmor.

Huset till höger i bakgrunden, på den sida av torget som kallas för Rivieran, är Odd Fellow Palatset, byggt 1904 i Jugendstil. Orden har sitt ursprung i England men det var i USA som den under 1800-talet utvecklades till den världsom-

spännande rörelse den är idag. Ordens huvuduppgift är att "besöka de sjuka, hjälpa de nödställda, begrava de döda och uppfostra de föräldralösa".

I huset låg Malmös första fasta biograf "Grand Kinematograf". Inviigningsföreställningen den 4 november 1904 hette "Lefvande Bilder".

Till vänster i bilden ligger Gamla kyrkogården. Den invigdes 1822. Inskriptionerna på gravvårdarna erinrar om släkter som spelat en dominerande roll i stadens utveckling under 1800- och början 1900-talet.

Gustaf Adolfs torg var knutpunkt för alla Malmös spårvagnar och som barn åkte red ofta 4:an, 3:an och 6:an från Slottsstaden till Bulltofta med byte på Gustaf Adolfs torg och Värnhemstorget. Konduktören frågade alltid: "Kvitto eller



1955 kom parkeringsmätare till Gustaf Adolfs torg och plötsligt fanns det gott om lediga p-platser. Odd Fellow porten i bakgrunden

övergång". Begärde man kvitto revs biljetten. Ville man ha övergång gjorde konduktören ett hål i biljetten med sin tång. Växelpengar tryckte han fram från mynthållaren som satt på väskan.

Tomma biljetthäften frågade man efter. De var utmärkta att klämma på cykeln så det smattrade mot ekrarna. Var som att köra motorcykel... nästan.

Gatan som går upp mellan husen mitt i bilden är Engelbrektsgatan. Här sålde Engelbrektsboden nitbyxor redan på 30- och 40-talet och efter kriget äkta amerikanska jeans av märket Lee.

Rileyn på torget var registrerad på Östanå Pappersbruk, Lund, trots att bruket låg 40 km norr om Kristianstad. Bruket hade köpts av Ruben Rausing/Åkerlund & Rausing AB 1942. Det såldes 1966 till Klippans Pappersbruk för att få loss pengar till vidareutveckling av Tetra Pak.

Rileyn har chassi nr RME 21312.

530513 Första reg M 52150
550513 Östanå Pappersbruk AB, Lund (Gad Rausing)
560620 Kamrer Börje Ericksson, Malmö
641230 Stud Per Christer Söderholm, Eslöv
700901 Avreg
Ägs idag av Jan Bertil Jeppsson, Lomma

Red

Erik H

Blandat från redaktören

I fjor bytte jag kronhjul och pinjong i min RMA vilket man kunde läsa om i Bladet. Lars Jonsson i Skickja ringde och bad om adress till tillverkaren, Vintage Shock Absorbers. Någon månad senare fick jag följande mail från Lars: "Ja nu sitter grejorna på plats, den låter lite på belastning. Fast ljudet försvinner när farten ökar. Har provat att flytta pinjongen lite (shimsat) men ingen skillnad. Kanske är jag, som gammal motorman, lite för känslig! Utväxlingen är perfekt! Nu känns det betydligt trevligare att cruisa i 90 blås. De e ju sånt här som kallas AS MODERN AS THE HOUR!"

Min RMA har länge haft väldigt hård fjädring fram och jag har brutit av flera av gjutjärnsfästena. Beställde nya teleskopstötdämpare från RM klubben i England och fick japanska Kayaba stötdämpare nr 443035. Oj vilken skillnad mot mina gamla Spax som John Byron satte dit i början av 80-talet.

I tidningen The Automobile 6/2014 uppmärksammade man att ERA, English Racing Automobile, firade 80 års jubileum. En 5-sidig artikel med 10 bilder. I samma tidning en recension av boken Mr Bob - The Life & Times of Bob Ger-

hard. En Rileyentusiast som startade sin tävlingskarriär i Rileys och sedan ERA.

Blev nyligen kontaktad av Edwin Beunders som äger Möckelnäs herrgård i Småland där han och hans hustru driver hotell- & konferensrörelse. Han meddelade att han har en RMD och en RMF. Presentation i ett kommande blad.



Två herrar har ringt mig för information om RM Rileys. Båda är spekulanter på Stephen Bransons bil vars försäljning sköts av en man vid namn Tommy Landin.

Var i Krakow början av september och passade på att besöka "Classic Moto Show" i staden. Ingen Riley. Men av det engelska en RR, några Jaguarer, en Wolseley, en Aston Martin och en Tri-

umph, båda från 30-talet, Austin Healey, MG och ett halvt dussin hundkojor. Några (för mig) ovanliga bilar var Warsawa M20 från mitten av 50-talet, en kopia av sovjetiska Pobeda som i sin tur var en kopia av Opel Kapitän. Fiat Polski från 30-talet. Från Tjeckoslovakien en Jawa Minor Roadster från 1939 och från USA Kalle Anka bilen American Bantam roadster också den från 1939.



UKS 206 registrerad!

Efter 15 års trevligt arbete, i svett och tårar, i form av planering, kontaktverksamhet sökande efter delar och naturligtvis mycket arbete i vingården är nu projektet Riley MPH 1934 Special färdigt. Trägen vinner påstås ju och i detta fall upplever jag det så.

Tillfälligheter avgör många gånger ett projekts inriktning. I detta fall var det så att jag fick möjlighet att köpa en frostskadad 12/6 prewar Riley motor. Jag hade långt tidigare tyckt att Riley MPH är en av de vackraste och mest tidtypiska för en tvåsitsig 30-tals modell. Men att kunna förverkliga detta har i mitt fall varit omöjligt, då bilen enbart tillverkades i fjorton exemplar och därav priset. Om jag ville åstadkomma något i närheten av detta så hade jag nu min chans i form av amatörbyggt fordon. Jag insåg redan från början att ett sådant projekt skulle ta tid speciellt då min ambition var att eftersträva en originalbil så långt som var möjligt för mig, såväl kompetensmässigt som ekonomiskt. Jag har hunnit bli pensionär under tiden. Min erfarenhet är att allt blir minst tre gånger större än man beräknar initialt vad gäller tidsåtgång, kostnader och felarbeten i samband med gamla bilar. Min hypotes verifierades även i detta fall.

Planering och eftertanke är ju a och o, så även i detta fall. Alltför många projekt "somnar in" och får säljas till en bråkdel av det arbete och nerlagda kostnader motiverar. Mitt projekt skulle slutföras. Det var min absoluta drivkraft under hela arbetet.

Om någon har funderingar på att få sin bildröm i uppfyllelse kan jag rekommendera att fundera på om ett amatörbygge kan vara en lösning. Mina erfarenheter är således goda trots en omfattande byråkrati. Därför vill jag här dela med mig av några erfarenheter på den administrativa delen av projektet.

Först införskaffade jag SFRO:s Bygghandbok (Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation) som är mycket omfattande och illustrativ. Detta för att bilda mig en uppfattning om vilka krav som ställs från myndigheterna på såväl material som trafiksäkerhet. Parallellt eftersökte jag naturligtvis all fakta och kontakter kring MPH, som var möjlig att få tag på, över hela världen. Kontaktper-



soner, facklitteratur, ritningar, artiklar etc. Sedan jag analyserat vilka komponenter som var möjliga att uppbringa till rimliga kostnader och vilken detaljnivå jag vill uppnå, var jag beredd att ge mig i kast med projektet.

I början av projektet tog jag kontakt med den besiktningsperson som SFRO har i Skåne. Detta är nämligen en nödvändighet då SFRO skall godkänna det tekniska arbetet i projektet. I detta fall hade vi fem träffar under arbetets gång samt några telefonkontakter, för diskussioner och bland annat besiktningspersonens konkreta synpunkter under byggtiden. Vid dessa träffar kunde vi resonera kring vilka åtgärder som var nödvändiga för projektets senare godkännande. Jag har fått många bra tips och påpekande vid dessa möten. Delbesiktningsprotokoll upprättades.

Efter två slutbesiktningar kunde SFRO:s besiktningsperson godkänna och underteckna slutprotokollet. Härefter skulle ett bullerprov göras av behörig utförare. I mitt fall gjordes det i Svedala. Detta förlöpte utan anmärkning.

Slutligen beställdes tid hos Bilprovningen med behörighet att registreringsbesiktiga amatörbyggt fordon. I detta fall i Ystad. Efter två besök där godkändes äntligen projektet med registreringsnummer UKS 206.

Efter cirka fem mils körning bland annat på Jakriborg Prix den 29 maj i Skåne (You Tube IMG 0997) verkar allt i sin ordning men jag räknar naturligtvis med ett livslångt skruvande, som det är med gamla bilar. Dock med förnöjelse.

Rolf Palm



Treff for engelske biler ved Lillehammer i Norge



Fredag 1. august var det pakking for langtur for Dag og Dag med Riley RMB til Albions årlige treff. Albion er en norsk bilklubb for engelske biler. Faktisk for alle Britiske. Så navnet Albion har undertittelen: Norsk Britisk Bilhistorisk Forening. Det har vært noen biler som ble produsert i Skottland og den ene av disse hadde navnet Albion. Det betyr hvite klipper og ble brukt av Romerne når de kom for et par tusen års siden til England. Og vi har jo hørt i sangen fra Vera Lynn om: The White Cliffs of Dover.

Rileyen ble fylt med bensin og luft i dekkene. Turen nordover mot Lillehammer startet. På Gran var det som vanlig stopp for bunkring: Mat, systembolag og lunch på konditori. Solen skinte og turen fortsatte. Vi filmet litt i en rundkjøring og et par steder på landevei. Dette skal bli en video som kommer på hjemmesiden senere (www.albion.no.com).

Opp de lange bakkene ved Lyngnaset er det alltid litt spennende. Jeg må ha bilen i 90 km/t i bunn av bakken. Og kjøre oppover bakken med full gass. Hastigheten må ikke synke ned til 70 km/t. Da må 3. gir inn og det er umulig å få lagt inn 4. gir igjen. Det har som regel gått selv om det har vært nære på. Siden denne oppoverbakken er mange km lang er det litt viktig å slippe å kjøre med høyt turtall på 3. gir og lage kø for mer moderne biler bak.

Siden i fjor hadde jeg gjort en liten justering. Det viste seg at gasswire var litt skadd og jeg fikk ikke gitt full gass. Nå i år var den skiftet og forgasserne kunne yte sitt beste. Vi kjørte inn i Lygnabakken med nesten full fart. En bil lå foran oss så vi måtte slakke av litt, men etter hvert ble det to filer og vi foretok en forsiktig forbikjøring i ytre felt, av en bobil som lå i 80 km/t. Gasspedalen ble nesten trykket gjennom torpedoveggen. Vi klarte faktisk å øke hastigheten til 85 km/t og passerte meget langsomt. Etter en lang stund kom et litt flatere parti og 90 tallet ble nådd.

Albiontreffet er på Birstrand Camping hvert år. Her hadde vi booket (hytte) stuga. Det var mange folk som kom med forskjellige biler: Det var mange Morris Minor, MG Magnette, Jaguar E, Rover P3, Triumph, Wolseley og ikke minst en Riley RMB fra Sverige. Det var John Gahm som hadde tatt den lange turen fra Sverige også i år.

Lørdag morgen kjørte vi det lille stykket opp til Lillehammer. Her på Olympiastadion hvor langrennsløpene i sin tid ble avholdt var det stort marked og mange bilklubber. Det kalles Mjøsmarkedet etter innsjøen Mjøsa som strekker seg fra Lillehammer og 11 mil sydoover. På Albions stand hadde man 3 stk. Austin Sheerline. Dette er Austins svar på Rolls Royce og brukes av blant annet kongefamilien i England. Den ene bilen kom ens

ærend fra England på besøk, og de 2 andre tilhører formannen i Albion og en kar på Hamar.

Så til dagens høydepunkt. Jeg hadde tatt en ringerunde for å få med flere Rileyer til dette treffet. En RMA hadde dessverre motorhavari (som vi har prøvd å reparere, men den må tas om igjen). En annen var på ferie annensteds og den tredje hadde nylig kjøpt sin Riley. Den hadde noen tekniske feil som han ikke rakk å reparere før den lange turen fra Vestlandet til Lillehammer.

Det gledelige var at John Gahm kom med sin Riley RMB, Per Albertsen med sin nyervervede RME, Hans Olav Drabløs med sin nylakkerte RMB, Arnt-Ivar Lund med sin nyrestaurerte RMA 1947 modell og jeg med min RMB 1948. Så i alt 5 Rileyer var samlet samtidig og det er en foreløpig Norgesrekord. Jeg får kommentere status for Riley biler i Norge. Det er faktisk ca. 18 biler som er "kjørbare", men de fleste blir lite brukt. En har en defekt vannpumpe. Jeg skaffet et reparasjonssett, men han fikk ikke det til. En annen har så dårlige dekk at han tør ikke kjøre. Og han får ikke bestemt seg for å kjøpe nye. Hovedårsaken til at det er vanskelig å samle flere Rileyer er store avstander til Lillehammer. Flere av de som eier Riley har flere andre gamle biler og da blir disse bilene ofte brukt i stedet. Det er synd, men sant.

Siden vi ikke har noen Riley klubb i Norge er det Albion og eventuelt det Svenske Rileyregisteret som er aktuelle klubber. Vi får se neste år om vi klarer å slå rekorden med 5 Rileyer på treffet.

Dag Jarnøy

Her er video fra tur til Albiontreff på Birstrand og Mjøsmarked på Lillehammer

<http://youtu.be/zl3ppOY8b1k>



A Barn find (något svenskt ord med originalets "hjärtklappningseffekt" känner red inte till)

Den 15-16 juli var red inbjuden att ställa ut sin Riley i Norrvikens Trädgårdar tillsammans med 15 Rolls Royce, några Bentley och ett par Jaguarer. Lite katt bland hermelinerna var man allt. Fram kommer en man, tittar på Rileyn och säger att hans mor har en sådan bil på gården 10 km härifrån. Red bjuder dit sig redan följande dag för studiebesök.

Träffar ägaren, ambassadör Birgitta Karlström-Dorph, som berättar att hon fått bilen av sin farbror David Karlström 1967, att hon kört den lite vid den tiden och att den sedan stått uppställd i ladan.

Chassi nr. RME 21225

Motor nr. RMA 11407

Kaross nr. A 98190

Färg: svart

Inredning: röd

Vänsterstyrd

Första reg (och enda): S 21950

Bilen köptes ny av provinsialläkare David Karlström i Arvika den 17 april 1953. Den fick reg nr S 21950.

David Karlström gick ur tiden 1 november 1967 och bilen gick till hans brorsdotter Birgitta Karlström-Dorph men registrerades på hennes man Bill Dorph i Stockholm 29 november 1967. Bilen inregistrerades inte i Stockholm utan infördes samma dag i BRR, bilreservregistret. Bilen avfördes ur bilreservregistret den 1 september 1971 men fick trots det nytt reg nr, EKT 968, i samband med att länsstyrelsernas bilregister överfördes till ett rikstäckande register 1972. Eftersom bilen var helt avregistrerad gick numret strax till annat fordon.

Sedan 30 år står bilen i ladon på Birgittas gård mitt på Bjärehalvön. Bilen har gått 3.390 mil. Den är utrustad med utanpåsittande ventilationsrutor, kupévärmare och defroster. Butlerlamporna låg, väl inpackade, inne i bilen.

Enligt James Taylors bok om RM Riley noteras att endast 39 vänsterstyrda RME tillverkades 1953 av den tidigare (vanliga) karosstypen. Den nyupptäckta bilen är således en av dem. Övriga 12 kända 53:or i Sverige är, med ett undantag, också vänsterstyrda.

Ladfyndare



Sensommarmöte i Borgåsund

Rileymötet inleddes i Västerås när morgondimmorna lättat lördagen den 29 augusti 2014. Dit for min man Peter Ottosson och jag i hans Rover 100 från 1962, som snällt går i 110 km i timmen, med visst vindbrus. Där stod tre Riley-bilar och bland andra en intressant Triumph TR2 eller 3 och en grupp som sparkade däck. Triumphen försvann, men en rad äldre och yngre bilar for sydväst mot Mälaren på en fin landsväg som passerade Ytterne med både kyrkoruin och kyrka.

Gruppen samlades åter vid Bönhuset i Borgåsund och dit kom också Torsten Grönvall med sin RMA och Bob Lockley i MGPA. Borgåsund ligger i Hallstammars kommun och var förr en viktig knutpunkt där Kolbäcksån genom Strömsholms kanal rinner ut i Freden, en vik av Mälaren. Därifrån gick malmen på pråmar vidare mot Stockholm.

Orten hade apotek, telefon och allt ett litet samhälle behövde. Väster om Bönhuset ligger järnvägen som byggdes 1877 för att föra malm från Kolbäck över en bro över Mälaren till Oxelösund. Nu går Uven-tåg där mellan Sala och Flen och TGOJ har övertagits av Green-Cargo.



*Rune Möllers Riley 12/4 Sprite 1936 med chassi nr S26S4593.
Inköpt i England 1980. Rune deltog i Paris-Antibes Rallyt 1981 med den.
Historien går att läsa i Rileybladet 3/1983.*

Bönhuset ligger vid den gamla landsvägen som nu är en cykelled längs Strömsholms kanal medan trafiken går öster om den gamla bebyggelsen.

Rune Möller (1920-2009) köpte 1977 huset som varit missionskyrka från 1890-talet till 1960-talet. Det hade en stor sal och två våningar med två bostäder i den östra delen. Föreståndaren för missionshuset hade lanthandel i stenhuset.

I Bönhuset hade Rune Möller sin samling av gamla fordon, som Fiat Osca 1962, Bentley 1924, 3 l, Bugatti T40 1927, Sunbeam Alpine 1963 Belsize 1911 eller 1912.

En tid hade Edvin Erikssons maskinfirma hand om huset och de två ägarna kunde hyra både maskiner och sina båtar där.



Börje Drakenberg, Håkan Wikström, Monica Fredell-Pfändtner, Ronald Pfändtner, Kerstin Winberg (dotter till Rune Möller), Margareta Croner (dotter till Rune Möller), Kalle Eriksson (Karins pojkvän), Karin Pfändtner, Bob Lockley, Ingvor Nilsson, Torsten Grönvall, Eddie Lidholm, Lennart Nilsson, Urban Croner (dold), Julia Wikström, Roger Pettersson (Julias pojkvän), Peter Ottosson och Hans Hedström.

RILEYBLADET

*Ottosson & Lidholm**Nilsson & Wikström**Croner & Grönvall**Wikström & Grönvall*

*Hans Hedströms Morgan 3 Wheeler 2014
med amerikansk S&S V-Twin motor på 1976cc*

*Robert Lockley & MG PA Midget 2 Seat Sports 1934*

Runes dotter Margareta Croner berättade att hon redan som barn varit hantlangare åt sin far. Hon hade själv ägt en Lea Francis Hyper men den hade hon sålt till Danmark. (Nu ägd av Terkel Lund Ovesen, som hälsar att kompressorn åter fungerar. Bilen har varit på Knutstorp Revival.) Hon och hennes make Urban Croner flyttade så 2012 från Kolbäck till Bönhuset med de gamla bilarna. De har renoverat bostadsdelen och kunnat sitta på sin balkong och njuta av läget när de inte ägnar tid åt fordonen.

Margareta berättade för de över 20 deltagarna om huset och bjöd på kaffe i solen.

Från Västerås hade Ronald Pfändner och Håkan Wikström tagit med bröd och hembakta kakor.

Runes dotter Kerstin Winberg var också på plats med sin Jaguar XK 150. Efter en del däckspark var det dags för lunch i Västerkvarn i Mölntorp. Där finns en gammal kvarn med anor från medeltiden, nu ett stort gästgiveri med golfbana

och med plats för veteranbilmöten under sommaren.

Efter lunch var det avfärd till Köping och de Bil- och teknikhistoriska samlingarna, men Peter och jag återvände till Stockholm.

Nanna Stefania Hermansson

Fortsättning på Rileyträffen den 30 augusti

Efter att ha tittat på Rune Möllers fantastiska bilar, den fina verkstadslokalen och Lennart Nilsson, som tog tillfället att torrköra Riley Spriten med en drömmande blick i väntan på att den egna Spriten skall bli klar, är det dags för avfärd. Vid 13-tiden beger vi oss från Borgåsund för lunch vid Westerqvarns Pub & restaurang som ligger mellan Kolbäck och Strömsholm. Håkan tar täten och Ronald samlar in eftersläntrarna så inget svinn av fordon och folk skall uppstå.

Westerqvarn är en gammal vattenkvarn med anor från 1400 talet då den drevs av munkar. Vi får ett långbord i övre våningen bland gamla remskivor, diverse trätrummor och åldriga kugghjul monterade i taket så att man kan få sig en uppfattning om funktionen av kvarndriften.

Westerqvarn är en populär samlingsplats för veteranbilar och motorcyklar under sommaren och speciellt på tisdagar då det kan vara 150- 250 fordon på plats, jag har själv varit där med min Riley men det var ingen trängsel av Rileybilar (ensam). Maten smakade utmärkt, därefter kaffe och promenad till källorna för vidare färd.

Nästa mål är Stiftelsen Bertil Lindblads Bil & Tekniska samlingar i Köping, ett fantastiskt motormuseum där även marindirektör Curt Borgenstams samling hamnade med många rariteter och hög kvalitet på alla objekt, vi möts upp vid ankomsten för dirigering till vip-parkeringen.

Incheckning i kassan och vad upptäcker man? Jo att det endast är 9 personer kvar i sällskapet så ganska mycket svinn blev det men det är av giltiga skäl, några lämnade efter Borgåsund och några efter lunchen. Det gjorde ju bara att guiden Bengt Magnusson fick rå om oss lite mer.



Spriterenoveraren Lennart Nilsson torrkör Rune Möllers Riley Sprite 1936

Bengt Magnusson har suttit i stiftelsens styrelse i 15 år men dragit sig tillbaka nu så det är en kunnig guide som berättar historien om Bertil Lindblad och Curt Borgenstams samlingar och att de två är grundare av Automobilhistoriska Klubben 1950.

Visningen börjar med en stor tavla på Bertil Lindblad som sitter i verkstaden och mekar med galoscher ovanpå skorna och anledningen till det var att han inte ville smutsa ner golvet i verkstaden med uteskorna. Allt var alltså kliniskt rent i verkstaden.

I entrén stod en tidig dieselmotor för stationärt bruk från 1899 som installerades 1905 på Lidingö Elverk, men flyttades år 1912 med häst o vagn till Hasta kvarn i Götlunda där den gick i drift till början av 40-talet, en mäktig pjäs.

Rariteter på motorcykelsidan är en Husqvarna TT racermotorcykel dubbelpip från 1934, 500cc, 44 hk och toppfart 190 km/tim. Maskinen kördes av Ragge Sunnqvist under Husqvarnas glansperiod med många segrar. I övrigt en Mondial TT 1952 och en DKW Rennsport TT från 1939 "den flygande sågklingan" 2 cyl 2 taktsmotor.

Bland de fantastiska bilarna finns Sveriges elegantaste bil som den ansågs vara på sin tid. Bilen beställdes av stadsrådet Bonde och hämtades från Paris 1912, chassit från Panhard-Levassor Modell X18 och har den unika motorkonstruktionen med slidmatning och inte ventiler som vanligt, kaross från Henri Binder i Paris. Bilen har en gigantisk storlek och är cirka 6,5 meter lång med öppet karosseri.



Road Ingvar Nilsson i Bugatti Typ 57

RILEYBLADET

Nu hamnar vi på Bugatti-sidan med Curt Borgenstams magnifika Bugatti typ 57 1936 års, 905 tillverkade mellan 1934 och 1936, denna bil med kupé kaross från Graber, bilen användes som bruksbil på 50-60 talet. Nu var det Fru I Nils-sons tur att torrköra denna vackra bil.

Bertil Lindblad ägde två st Bugatti en typ 44, 1928 års modell med kupékaross från Maurice Proux i Paris. Bilen beställdes av bilkonässören Erik Åkerlund till sin son Rune på dennes myndighetsdag. Bilen köptes 1945 av Bertil Lindblad och användes även den som bruksbil under många år och långa resor. Nu var det min granne och medåkare Elisabeth Wallingstams tur att torrköra denna vackra bil.

Även en Bugatti racerbil typ 35B byggd i cirka 200 exemplar finns på plats, förste ägaren var den berömda tävlingsföraren Louis Chiron. När bilen sedermera kom till Sverige satte KG Sundstedt svenskt rekord på flygande kilometern med 181 km/tim. Bilen är helt nyligen renoverad genom stiftelsens försorg.

Jag skall inte rabbla upp alla bilarna men några som bör nämnas är den unika Voisin Typ C5 1924 års öppen sportmodell som deltog i många tävlingar i USA, Canada och Europa. Bilen ställdes undan i början på 30-talet med cirka 60 000 mil i bagaget.

Torsten Kreugers Bentley 8 liters 1930 års endast 100 st byggda denna med karosseri Sport Salon 4 dörrars från Freestone & Webb. Första ägaren var den kände tävlingsföraren Wolf Barnato, en av grabbarna i "Bentley Boys" som härjade på tävlingsbanorna i Europa på 20-30 talet. Torsten Kreuger köpte bilen 1933 och den användes i många år. Bilen skänktes 1950 till Tekniska Museet i Stockholm efter försök att sälja bilen för 1 kr men ingen köpte.

Den märkligaste bilen och historien är nog om Guldungen John Bryntesson. Han föddes i Dalsland 1871 i en mycket



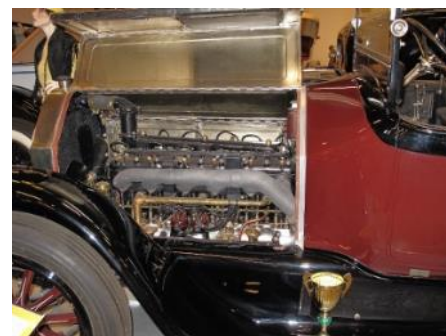
Den tar vi G:son! Elisabeth Wallingstam i Bugatti Typ 44 från 1928

fattig familj och emigrerade 1887 som 16 åring till USA. Han jobbade i skogen och i gruvor fram till 1898 då han slog sig ihop med en svensk och en norrman och tog sig till Nome i Alaska. Där började de söka efter guld. Det såg dystert ut tills dagen innan han skulle fylla 28 år. Då hittades det stora fyndet och lyckan var gjord för "The Three Lucky Swedes" som de kom att kallas. De hade då endast jobbat som guldgrävare i tre månader. John Bryntesson åkte hem till Sverige 1907 som en av de rikaste i Europa, 300 miljoner dollar på fickan och 300 miljoner dollar i tillgångar i USA och det med 1907 års penningvärde. Väl i Sverige köpte han Svaneholms bruk och bosatte sig där efter att först ha bott i Göteborg. Han köper även pappersbruket Lilla Edet samt diverse andra företag, han bygger järnväg och gör mycket för bygden. John Bryntesson dog 1959.

År 2007 firade kommunen 100 årsdagen för Guldungens återkomst till Sverige med stor pompa och ståt för kommuninnevånarna så man kan förstå att han betydde mycket för utvecklingen där.

Men nu gällde det bilen, en Pierce-Arrow Modell 48, årsmodell 1919. Bryntesson hade ingen bil före denna som beställdes vid ett USA-besök eftersom han inte visste mycket om bilar och saknade körkort. Han frågade vad presidenten Woodrow Wilson har för bil och svaret blev Pierce-Arrow. Han tänkte att om Presidenten har en så

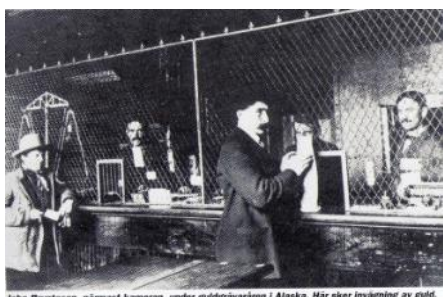
måste den nog vara bra. En likadan bil som presidentens beställdes hos Pierce Arrow Motor Car Company i Buffalo och specialbyggdes för Bryntesson.



Guldungens Pierce-Arrow

Det var kanske det finaste som fanns i USA då, 6 cylindrig motor 8,5 liters cylindervolym 2 600 kg tung 34 tums hjul 6.5 meter lång sjusitsig öppen kaross. Som chaufför i Kalifornien där John B hade stora egendomar var det sonen Kermit som körde, när bilen kom till Sverige anställdes en chaufför. Det blev 2 stycken Pierce-Arrow bilar till i familjen men endast denna är kvar.

Museets juvel är den vita kompressor-matade Mercedes-Benz Typ SSK 1929 års 6 cylindrig motor 7,1 liter 180 hk, med kompressor 250 hk toppfart över 200 km/tim konstruktör Ferdinand Porsche och det var dåtidens formel 1 klass, 42 stycken tillverkade varav cirka 20 st finns kvar i varierande skick. Första ägaren var den kända finska föraren Karl Ebb som tävlade flitigt med



John Bryntesson, närmast kameran, under guldgrävaren i Alaska. Här sker invigning av guld.

bilen mellan 1931 och 1938, därefter en mängd ägare och bilen blev i sämre o sämre i skick. När Bertil Lindblad fick fatt på bilen via en vän som köpte den för 2 500 kr och sålde till Bertil Lindblad var bilen vandaliserad och fanns hos en skrotfirma i Norrland. Det tog Bertil 20 år att renovera den till det skick vi kan se den i dag och den kanske är det finaste exemplaret i världen enligt Mercedes-fabriken som hjälp till med topplock, det sista som fanns att få fatt på, övriga delar tillverkade han själv. Som lite kuriosita kan nämnas att för 3-4 år sedan blev stiftelsen bjuden 58 miljoner kronor av en amerikan men de får inte sälja = (stiftelse) och vill inte sälja juvelen. Senaste året såldes ett liknande exemplar i orenoverat skick för 55 miljoner kronor så priserna stiger oavbrutet.

En likadan Mercedes SSK ägdes av P V Widengren och senare av Börje Dahlin och med denna bil blev det många hårda tävlingar mot Karl Ebb i ovanstående Mercedes SSK.

Nja det blev mycket fakta men det är fantastiska fordon och ett litet tips om



du känner någon som fyller år och önskar sig någon lite udda pryl kan det vara en motortorpedbåtsmotor, det fick Bertil Lindblad på sin 70 års dag. Motorn, en Isotta-Fraschini CRM 185 kompressor-matat på 58 liters cylindervolym 18 cylindrar 1800 hk bränsle 120 oktan flygbränsle och med backslag (byggdes endast 6 st). Motorerna användes i flottan 1958-1982 i motortorpedbåten T48 där 3 stycken monterades. 5400 hk totalt. Tankar rymmande 7000 liter bränsle. Fart 50 knop på 23 meters båten med cirka 40 tons vikt!

Övriga torpedbåtar var på 4500 hk utan backslag och vid låg fart och vid backmanövrar användes 2 stycken Fordmotorer om 85 hk vardera.

Lämplig present till en man som arbetat under 40-50 talet som ansvarig för drift och utveckling av dessa, även Curt Borgenstam arbetade med utveckling och konstruktion av torpedbåtarna så deras vänskap och intressen hängde samman många år.

Oj två timmar har gått dags att tacka Bengt Magnusson för en förnämlig visning, därefter avslutning och fri hemkörning. Torsten Grönvall mixtrar på sin RMA som inte vill gå riktigt bra i motorn, den verkar endast gå på tre cylindrar.

Det var inte så många Riley-bilar på mötet så vi hoppas på bättre deltagande med Rileys framöver. I övrigt var det en väldigt trevlig dag med gott väder o mycket att titta på.

Stort tack till familjerna Wickström och Pfändtner för en god insats för klubben.

Vid pennan John G:son Gahm

En gång i Västerås...

Framsidesbilden med två Luciaärnor i en Riley Roadster, med tillhörande historik, var spännande eftersom den tydligen funnits i min gamla hemstad Västerås. Jag borde väl ha kommit ihåg den, kan man tänka, men det gör jag inte. Frågade dessutom min morbror, som runt 1959 extraknäckade på Alvenius, men tyvärr, han kom inte heller ihåg den. Och sen kom den ju till Stockholm, så då försvann den väl från min horisont.

Däremot minns jag mycket väl U 6520, Riley RMA 1950 i den läckra färgen Sun Bronze som i många år ägdes av Sten Wigrell, men som enligt senaste matrikeln nu ägs av Lars Jonsson i Lit (reg nr AAR 610). Vet inte varför en del saker fastnar i huvudet, men U 6520 kan jag inte glömma! Den brukade stå parkerad några kvarter bort från läroverket där jag gick på den tiden. Den var 1964 registrerad på en "Fröken Kerstin Jansson" tog jag reda på då.

Per-Börje Elg



Lucia-roadstern på äldre dar. Bilden är från omslaget till Teknikens Värld nr 4/1961 och illustrerar huvudartikeln i det numret "Hur man köper begagnad bil". Kofångaren ser Cadillacaktig ut och det är glest mellan tänderna. Vad som hände med Lucia-roadstern efter att denna bild togs är inte känt... i alla fall inte för er redaktör. Grabben som kikar ner i motorrummet är snart pensionär. Tempus fugit.

Bilens förste ägare var direktör Birger Jansson, Dalavägen 3 i Västerås, fröken Kerstins pappa. Han ägde bilen mellan 1950-59 då dottern övertog den. Bilen avställdes 1969 och överfördes till Bilreservregistret 22 oktober 1971.

Red



RMA 1950: 40 S 18191/U6520/AAR 610 vid Ornässtugan 2002

RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda June 2014**

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Dave Colli's syster på semester i Croyde Bay, Devon 1963

ArticlesNew cars (80 tidigare okända RM bilar presenteras, 5 sid.)
The Tate Oklahoma Reunion, del 6From the Club internet Forum: 1½ vs 2½ / Frame flexibility/Fitting windscreen rubber/RMA-RME wheel cover/Steering wheel deterioration/Engine removal
Riley images (roliga insända Rileybilder)
Riley RM dashboard & door cappings
Pathfinder sidorna**Events**

Pennine Weekend 3-5 Oct, Bridlington, Yorkshire coast

Cars for sale

RME 54, considerable work done, runs well, £9000
 RMB 50, needs new home, well maintained, £7500
 RME 54, full rebuild, £7800
 RMC 50, ex USA, £19000
 RMA 51, pretty rough condition, car in USA, US\$ 1000
 RMB 49, pretty sure ash frame in good cond., £2000
 RMA 52, engine seized, paint and chrome rough, very original condition £2500
 RMB 48, ex Billy Cotton, £10000
 RMB 52, fitted with Open Manta 5 speed box, £10000
 RMA 52, complete car, for restoration, £750
 RMH 56, £3500 as is or £4500 with engine rebuilt
 RME, last run 30 years ago, for restoration, £3000
 RMB 47, in need of restoration, £3000
 RMA 46, for restoration, some work done, £2500
 RME 53, requires restoration, 1 owner from new, £2000
 RME, desperately seeking new loving owner, £600

R. Memoranda July/August 2014

Magazine of the Riley RM Club

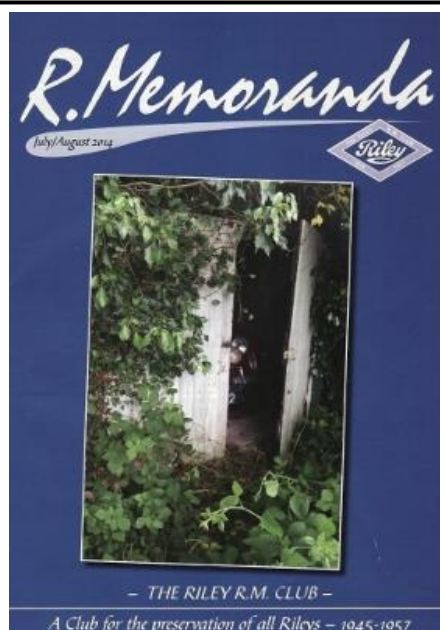
Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslag: "Barnfins förekommer fortfarande"

Articles

Riley images (insända Riley bilder)
 Ny medl.: Thorbjörn Håkansson, Arvika
 Sylvia Byron nekrolog
 New cars (33 tidigare, för klubbens register, okända)
 More magnificent images: Ovanliga Rileybilder från arkivet
 Pennine Weekend report
 The Tate Oklahoma Reunion (bland det bästa red läst av Rileyunderhållning i R.Memoranda. 7:e och sista delen av en resa i en Roadster Seattle-Oklahoma t&r)
 From the Club internet Forum: Bertone RM/Window

regulators/RMA oil pressure/Locked out/Hot spot tube
RMs in Guernsey, the highlightsTechnical topics: RM speedometers, an A to F guide
Pathfinder sidorna**Cars for sale**

12 bilar samma som i förra numret +
 RMA 51, for restoration, £1500
 RMB2 52, runs well and looks lovely, £11000
 RMF 53, radiator seems to be missing, £750

**The Riley Record 3 / June 2014**

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

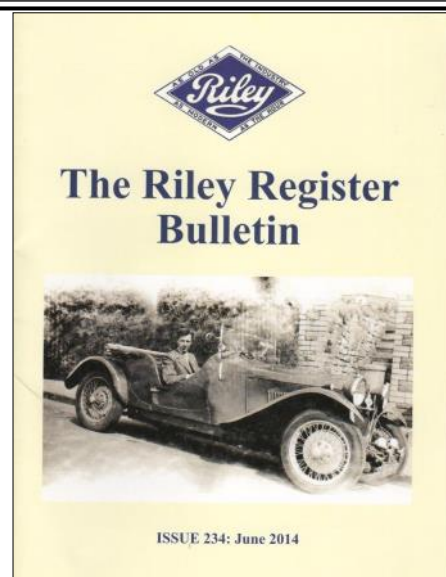
Redaktör: David Pipes

Articles

London to Edinburgh Run 2015
 Cadwell Park Race Day
 The Second Round, a story of the Riley victory at Le Mans 1934
 Shortage of Rileys at Techno Classica this year
 Lets stay positive! Om elsystemet i tidiga BMC Rileys

Cars for sale

Inga

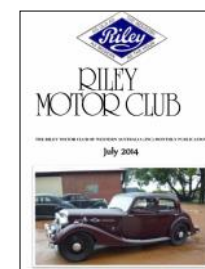
**The Riley Register Bulletin****June 2014, Issue 234**Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

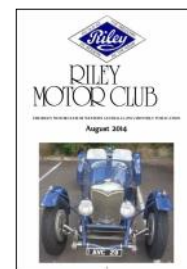
Omslagsbilden: En March Special

Articles

60 years of living the Life of Riley
 Brev från Tony Birmingham 1954 om hur han ser på klubbens inriktning och aktiviteter
 Alpine trial 1931-1934 (22 sidor, många bilder)
 My affair with Rileys and other vintage cars by Keith Gascoigne
 Freddy Dixon's 1934 Track Car
 An early works photograph?
 Riley notes from Bruce Grahamslaw
 Riley sump filters etc
 Sump gauges
 WM 3215 Epilogue (om byggandet av en Brooklands



John Picton-Warlow's
 Big 4 Continental. One
 of five Big Four Rileys
 in Western Australia



The 1935 Works Racing
 MPH of W.A. member
 Jim Runciman; with
 1457 cc 6 cylinder
 engine it came 4th at the
 1935 Le Mans, driven by
 Alex von der Becke and
 Cliff Richardson

Special)**Riley Motor Club - July 2012**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör (ny): Kenneth Gasmier

Articles

West Coast Motor Museum and Pinjarra Run
 A Falcon's Life (kommer i bladet)
 Ethanol fuel and your Riley
 Lathlain Park Service Station : a photographic memory
 Supercharged Riley Blue Streak

Cars for sale

Riley Falcon 1937, age dictates reluctant sale, AS 29000
 Riley Falcon 1936, restored over 12 years, AS27000
 RMF 53, all hard work done, AS 4500



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter Nos 319, 320, 321, 322

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

Articles

National Pride - SRE National Weekend 2014
Vale Garry Whyte
French Connection — utflykt till Le Mans 80 år efter
Rileys stora seger på Le Mans
Our "Skyte to Skye" Klubbutflykt till Isle of Skye (skytte
är skottiska för att gå en kroggrunda, drinking spree)
Clutch judder and broken clutch axle
Bang! En vevstake går av och ställer till det ordentligt

Events

Scottish Riley Enthusiasts Summer Driving Weekend
A "Skyte to Skye", 27-29 June 2014
Cowal Riley Gathering 2014, 19-21 September
Scottish Riley Enthusiasts National Weekend 2015,
22-24 May, Glencoe

SRE Area Meetings Monthly Diary

South East: 7.30 Tue 5th August, Original Roslin Glen Hotel.
North East: 7.30 Tue 5th Aug, Redgarth Hotel, Oldmeldrum.
Tayside: 7.00 Wednesday 6th August, Invergowrie Inn.
Central: 7.30 Thursday 7th August, Woodside Inn.
Strathclyde: 7.30 Monday 18th August, Newhouse Hotel



Roamer 146

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock

Ur innehållet:

Varför just en Riley? av Willem Postel
Varför just en Riley? av Kees de Kock
Varför just en Riley? av Harry Keizer
Pathfinderrenovering (många bilder)
Riley Club Holland på Facebook
Bakluckeutbyggnad

Rileylös

Jag har sålt min Gamecock och är nu Rileylös efter att under 70-talet importerat tre Nine och två 2½ liter Roadster. Den nye ägaren till Gamecock är Peter Pettersson, Kvarnvägen 18, 713 31 Nora.

Håkan Sandberg

Brottstycke



Premiärturen med Rileyn blev i år mycket kort. Efter ca 2 km "dog" motorn. Kestrelen har varit mycket tillförlitlig och de få gånger vi har blivit stående så har felet kunnat avhjälpas vid vägkanten.

Ett tillfälle var vid klubbens sommar-möte i Varberg för några år sedan då Rileyn plötsligt inte ville starta. Det var ingen gnista på stiftet och felet visade sig vara en havererad tändspole. Jag hade endast en enda reservdel med mig vilken naturligtvis var en tändspole!

Det medhavda reservdelsförrådet har numera utökats betydligt inklusive en ny tändspole som denna gång provades utan resultat. Gatans blå Kestrel (Håkan Wikströms) fick nu i uppdrag att bogsera hem den röda.

Väl hemma konstaterades felet. Fjädern till brytarspetsen (se bild) hade gått av. Ett ovanligt fel som jag inte upptäckte med en gång men som snabbt kunde åtgärdas.

Ronald Pfändtner

Mobilnummer

En av anledningarna till att vi tillhör Rileyklubben är att vi, av olika skäl, lätt ska kunna kontakta andra Rileyägare. Idag är det mobiltelefon som gäller, samtidigt som det saknas många mobilnummer i medlemslistan. Vid årsmötet bad man red införa en vädjan om att medlemmar skickar in sitt mobilnummer. Var lugn, medlemslistan går endast ut till medlemmar och förekommer inte på hemsidan. Medlemslistan sköts av red. Hans epostadress hittar du till höger på denna sida.

Erik Hamberg

Ny medlem

309 Glenn Billqvist
Köpmannagatan 16
24565 HJÄRUP

15/6 Special, 44 T 2351, 1935

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

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

Mobiltel. 070-530 62 25
e-post: erikhamberg@telia.com

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78

e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22

Mobiltel. 070-14 14 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



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



Cirkulation:

Medlemmar

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



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