



# RILEYBLADET

Nummer 3, 2015

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 37



## *Friherre Eric Adelswärds Drophead*

Eric Adelswärd, Adelsnäs, Åtvidaberg, köpte en ny Riley Drophead hos Kindwalls i Stockholm i maj 1950. Den ägdes sedan (orenoverad) bland annat av våra medlemmar Per-Börje Elg i 5 år och Hans Persson i 40 år innan den återgick till England. Se Rileybladet 3/2012.

Bilen ägs idag av Barry Hyam som vann pris för bästa renovering av bilen vid Riley RM Clubs National Rally i år. För två år sedan vann Barry samma pris för renoveringen av sin RMB Saloon.

På bilden ovan ses de två prisvinnande bilarna på uppfarten till Barrys hem utanför Dorking, Surrey. I bakgrunden syns Denbies Wine Estate, Englands största vingård.



## Ledaren

Helt nyligen skaffade jag "Workshop manual Section S" för 1½ & 2½ litre R.M. salooner. - Oj, vilken fantastisk publikation!! Här står allt man kan tänkas vilja veta när det gäller renovering av bilen - med färgbilder. Till det yttre och när det gäller typografin ser denna publikation ut som verkstadshandboken. Här finns även ritningar samt råd innan man börja renovera bilen. Du som ännu inte kommit igång med renoveringen, eller fått "stillestånd" i arbetet, får här massor av goda råd, inte minst när det gäller karossen. Här finns inga genvägar med popnitar, plastic padding eller annat fusk; handbokens författare har i stället gått tillväga mycket seriöst och inte tummat på noggrannheten och kvaliteten när de beskrivit hur man skall renovera en Riley saloon.

Apropå Riley R.M. Club: det är ju därför från jag köper 99% av alla delar till vårt klubbblager. Nu har den engelska skatte-lagstiftningen ställt till lite problem för oss. Riley R.M. Club får nu bara sälja delar till medlemmar och dessa får inte sälja vidare. Det som nu finns i lager, köpt för länge sedan, kan jag sälja vidare, men nybeställningar kan bara göras för medlemmar i Riley R.M. Club. Alltså rekommenderar jag starkt ett medlemskap i den engelska klubben!

När det gäller begagnade reservdelar kan alla medlemmar i Svenska Rileyregistret köpa utan inskränkningar. Vi har övertagit det mesta som fanns hos vår avlidne medlem Eddie Lidholm, både hans och vårt eget, och detta finns nu i ett lager utanför

Enköping. Det är nästan bara delar till 1½ litre. Någon förteckning finns inte och det mesta är slitet och kanske inte bättre än det som du redan har. Hör av dig till mig om det är något som du saknar till bilen. Sensommarmötet bjöd på strålande väder och ett verkligt bra program. Vi var rätt många som hörsammade Ingvors och Lennarts inbjudan - men vi kunde ha varit ännu fler. Har du aldrig varit på ett av våra möten så tycker jag att du skall försöka komma nästa år - och man måste inte köra Riley dit! Om sensommarmötet kommer Håkan Wikström att rapportera i Rileybladet.

*Erik Hamberg*

## Drömmen om Jakriborg Prix

**När den primära ambitionen var uppfylld, efter 15 års arbete, dvs att vår Riley MPH Special var praktiskt färdig, stod nästa utmaning för dörren: att delta i Jakriborg Prix. Jakriborg är en by med gammal prägel straxt väster om Lund.**

Vi har i ett flertal år besökt detta förnämliga motorarrangemang för pre war sportbilar. Detta är en högtidsdag (Kristi Himmelsfärds helgen) för motorintresserade av klassiska bilar såsom Bugatti, MG, Alfa Romeo, Riley m fl. Detta årliga "race" är enastående, ett Mille Miglia i miniatyr. Inte ett spår av kommersiellt spektakel utan ett möte för verkliga entusiaster och andra nördar. Att delta här är bara ett måste för oss (hustru Eva och jag). Således anmälde vi oss 2014 direkt efter att bilen var inregistrerad och klar för körning. Vi anlände till Jakriborg och var med på den obligatoriska paraduppställningen på torget samt deltog i två introduktionsrundor på banan. Vissa justeringsproblem uppdagades med preselectorn, laddningen, chassit, förgasare och tändning så något deltagande i själva tävlingen var uteslutet. Dessutom var bilen knappt körd och sålunda oprövad. Vi siktade in oss på och såg fram mot ett fullvärdigt deltagande 2015. Efter att alla justeringar gjorts och inkörningen bedömdes som klar, anmälde alltså "stallet" på nytt inför 2015.

### Ett mystiskt knackande

Veckan före gjordes en sista genomgång

och provkörning. Plötsligt uppstod ett mystiskt knackande i motorn och hela bekantskapskretsen av bilfanatiker kallades in för analys. En gemensam hypotes var att ett vevstakslager hade kollapsat. Motorn togs ur och plockades ner, vilket verifierade hypotesen. Ett vevstakslager hade smält och pluggat igen hålet för oljetillförseln. Det konstaterades då att även övriga vevstakslager var spruckna men att vevaxellagerna var OK. Vid närmare genomgång framkom även attnockarna på kamaxlarna inte var lika höga, en skillnad på nästan 2mm. Detta är troligtvis en konsekvens av flera omslipningar. Godset i axlarna räckte helt enkelt inte till. Det visade sig även att kamaxeldreven var slitna och nya har inskaffats från Rileyregistret i England. Jag gjorde bedömningen att det var lika bra att byta när tillfälle ges. En renovering före Jakriborg Prix 2015 var således uteslutet. Åter ett pinsamt återbud.

För närvarande finns vevaxel och vevstakar för maskinbearbetning hos Kristianstads Motorslip AB. Det finns inte många kvar i Sverige som åtar sig lager-gjutning. Kompetensen håller tyvärr på att dö ut. Nya kamaxlar är beställda hos JP Motor i Helsingborg och motordetaljerna finns hos Bertil Carlsson i Magnarp. Ambitionen och förhoppningen är att kunna montera in och justera in motorn i höst och åter anmäla oss till Jakriborg Prix den 5 maj 2016. Tredje gången gillt heter det ju.

*Rolf Palm*



"Efter cirka fem mils körning i maj 2014 verkar allt vara i sin ordning men jag räknar naturligtvis med ett livslångt skruvande" skrev Rolf Palm i Rileybladet 2/2014.



Samma firma som gjöt vitmetallagren till Rolfs bil, Jönköpings Motorrenovering AB, gjöt även nya lager till reds RMA. Efter hemkomsten från England tidigare i år uppstod ett mystiskt knackande även i den bilen. Tre av de fyra vevstakslagren låg i smulor efter 700 körda mil. Red har nu satt i sin reservmotor som renoverades av John Byron på 90-talet. John valde då att konvertera vevstakarna till lösa lager (shell bearings). Läs gärna klubbens grundares, Erik Berglund, initierade artiklar "Tillverkning av vitmetallager" i Rileybladen 2-3/1979. Finns på vår hemsida.

Red

## Blandat från redaktören

Så kom till slut kopiorna på registreringsbevisen från Stockholms stadsarkiv. De som rör två Rileys som fanns med i *Stockholms Automobil- & Motorcykelregister 1936*. En köptes ny av herr Gösta Tollius och en köptes lätt begagnad av ingenjör Gert Serrander.

I fallet Serrander saknas chassinummer i registreringsbeviset och i stället anges motornumret. Dessutom finns inte östgötaregistreringen E 5919 hos arkivet i Vadstena. För Östergötlands län liksom Kronobergs län saknas en hel del registreringsbevis. De har blivit utgallrade av misstag säger man.

**1932 Riley Monaco 9HP Plus Ultra, täckt, 4 pers**  
Chassi nr 601----  
Motor nr 36124

320424 Reg A 2920  
320424 Amanuens Dag Salomonson, Nockeby  
350309 Köpman Gustav Wilhelm Kindwall, Stockholm  
350409 Civ.ing Gert Serrander, c/o Bedaux AB, Sthlm  
360617 Reg E 5919  
Registreringen förkommen

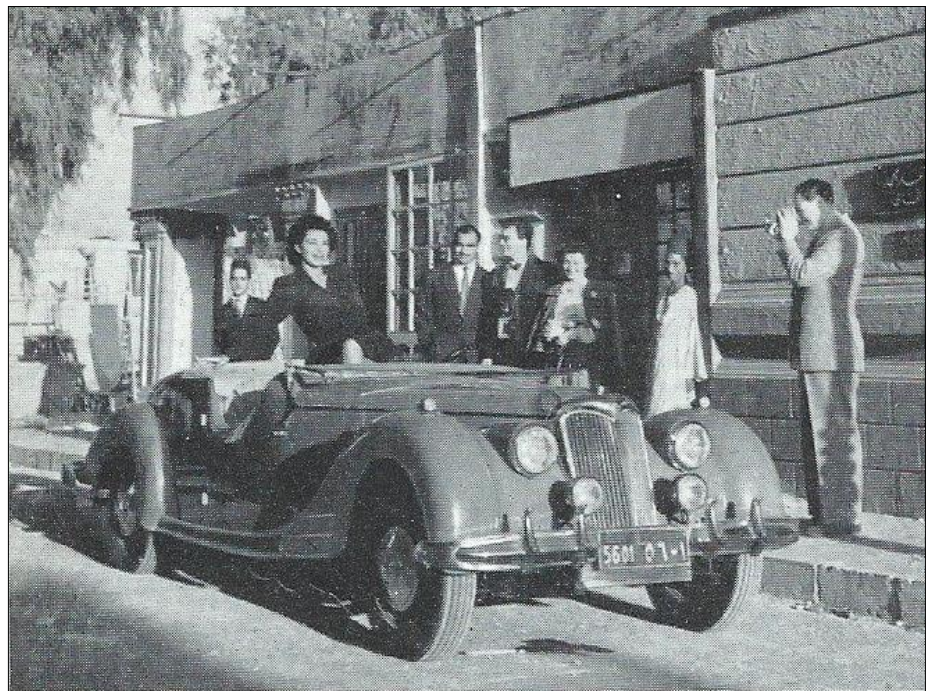
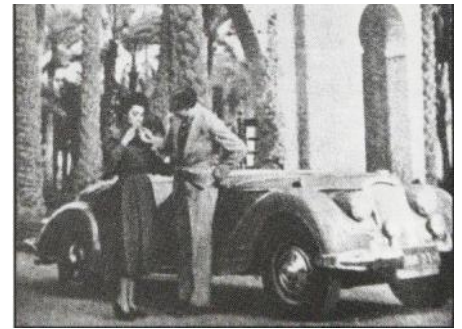
**1932 Riley Monaco 9HP, täckt, 4 pers**  
Chassi nr 6019303  
Motor nr 40580

321129 Reg A 2660  
321129 Disp. Gösta Tollius, Stockholm  
360424 Hemställan om besiktning  
360504 Efterbes. enl beslut av OA  
360708 Hemställan om besiktning  
360730 Hemställan om förbud mot användande av bilen  
360731 Förbudet utfärdat  
360731 Efterbes. enl. beslut av OA  
360827 Förbudet upphävt. Medd. G. Tollius att bilen övergått till herr Sven Schoultz' ägo  
370917 Maskinist Sven Anderson, Stockholm  
381206 Reg B 522  
380112 Stud. Ernst Gunnar Killander, Drottningholm  
390512 Reg A 21904  
390511 Chaufför Artur Andersson, Stockholm  
390516 Fröken Ingrid Kjellberg, Stockholm  
390519 Köpman Roland Wallqvist, Karlberg  
390711 Avförd ur automobilregistret och nedskrotad

Wilhelm Kindwall. Det låter som en blivande Rileyagent. Jobbar på artiklar om svenska Rileyagenter. I Rileybladet 4/2011 skrev jag en sida om Förenade Bil men där fanns många frågetecken. Hoppas kunna bringa lite ordning bland agenterna: Förenade Bil (inreg. 1921), Lindblads Motor AB (inreg. 1932), och Kindwalls (inreg. 1932). När Philipsons övertog Lindblads 1935 nämns inte Riley som en av agenturerna som ingick. Kanske Kindwalls redan då tagit över Riley? Har du information om agenterna, hör av dig till redaktionen. Jag behöver all hjälp jag kan få. Börjar i detta nummer med historien om August Lindblad (1864-1933) och hans cykelverksamhet. Jag tror att det finns en koppling mellan

Lindblads Velociped och Lindblads Motor. Jag bara gissar att så är fallet. Flera av de anställda i Lindblads Velociped AB arbetade senare i Lindblads Motor AB.

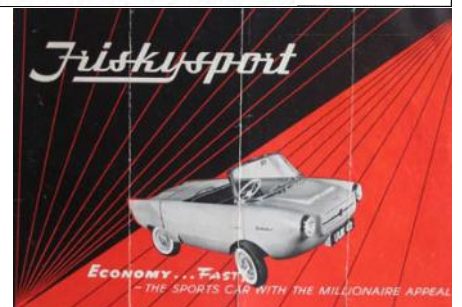
I Rileybladet 2/2014 skrev jag om några bilar i Himalaya och några i Egypten och visade då bilden bredvid. I Nuffield Exchange News för mars 1949 hittar jag den undre bilden. Jag har googlat på alla



*Miss Dinah Lee, well-known Egyptian film star, is photographed by Captain Raymond Flower with her Riley Roadster outside Misr Film Studios, Cairo.*

filmer gjorda i Misr Film Studios under 40-talet och någon well-known Miss Dinah Lee figurerar inte i någon. Well-known to some, un-known to others.

Captain Raymond Flower däremot, var racerförare och chef för Cairo Motor Co Ltd, Nuffields agent i Egypten. Han var även initiativtagare till en minibil, Phoenix, som skulle tillverkas i Egypten. Men i och med Suez-krisen 1956 blev det inget av det utan han tog sina minibilplaner till England och tillsammans med Henry Meadows Ltd tillverkades minibilen Meadows Frisky. Ca 1200 bilar tillverkades i Wolverhampton mellan 1958-61.



*"The Sports car with the millionaire appeal". Ingen understatement precis. Economy ... fast! Låter som en travesti på MGs slogan Safety ...fast! Den lär Cecil Kimber ha myntat i början av 30-talet efter att han kört bakom en buss med reklam för bromsdelar. På skylten stod det "Safety First!"*

## Kunde inte räkna dem alla...

Den gamla trotjänaren CJF 687 har sedan renoveringen i 2009 lidit av motorsvaghet och har fått utstå svärmar av skruvmejslar och skiftnycklar under motorhuvens hanterade av välmenande rådgivare. Men fingret blev till slut placerat på den ömma punkten av en kunnig Rileymedlem, sedan bilen kommit till gamla England. Fel bockning av den tvåfingrade hävstången i locket till förgasarens flytkammare (se bild i verkstadsmanualen under sektion B.10) så att den slutna metalcyklindern i flytkammaren förhindrades att stiga tillräckligt högt och ströp bensintillförseln vid högre motorbelastning. Sedan hävstången justerats enligt manualen började motorn efter flera års hostande plötsligt att uppföra sig som i fornstora dar.

Därmed kunde trotjänaren anträda färden till Riley RM-klubbens Nationella Rally 25-26 juli 2015 på Fontwell Parks hästkapplöpningsbana i västra Sussex med sin chaufför sedan 55 år och hans hustru i gott mod. Förväntningarna var högt ställda och kom att infrias med råge.

När vi på lördag eftermiddag körde in på kapplöpningsbanans inre gård med välansade gräsmattor och eleganta hästfigurer klippta i buxbom hoppade trotjänarens motor över ett par cylinderslag. Solblänkande Rileybilar varhelst ögat skådade, kunde inte räknas på fingrarna men uppskattades till mer än 130 ekipage, siffran bekräftad av organisatörerna, Steve och Karen Pettifer, som vänligt tog emot oss i sitt check-in tält vid entrén.



Steve och Karen Pettifer i check-in-tältet med välkomnande leenden

En temugg som souvenir fick bilkolvarna att röra sig igen och trotjänaren började sakta och djupt imponerad rör sig bland raderna av eleganta kollegor för att parkera på anvisad plats. Det blev inledningen till två fantastiska dagar.



CJF 687 på plats för att försvara de svenska färgerna.



Grannarna till vänster



Vy av uppställningsplatsen

Såväl alla varianterna i RM-serien och en del förkrigsmodeller fanns uppställda, de flesta i mycket gott skick efter mer eller mindre omfattande renoveringar. Det blev många instruktiva samtal med kunniga klubbmedlemmar om renoveringshistoria och tips om underhåll.

En bil tilldrog sig speciell uppmärksamhet, en nyrenoverad Old English White lackerad drophead med blå skärmar och en kontrasterande blå sufflett. Till chaufförens häpnad visade sig bilen ha ett adligt, svenskt, förflutet. Förste ägare var baron Eric Adelswärd. Se Rileybladet 3/2012 sid 10.

I kapplöpningsbanans stora entréhall fanns en imponerande kollektion av reservdelar, böcker och klubbregalia att beskåda och köpa. Där fanns även te, kaffe och stora mängder av hembakade kakor, där avgiften gick till välgörande ändamål.

En utmärkt workshop, ledd av Rileyklubbens "Professor" Chris Neal, handlade om hur oljefiltret kan bytas på en 2.5-liters motor utan spill av olja avslutade lördagens program och det blev dags för damerna att "piffa upp sig" inför kvällens galamiddag i Fontwells eleganta Premier restaurant med utsikt över kapplöpningsbanan. Där blev det trevliga samtal kring runda bord om annat än Rileybilar, yrkesverksamhet och familj inklusive barn, barnbarn och barnbarnsbarn, vilket säger något om närvarande Rileyentusiasters ålder.

Söndagsmorgonen infann sig med gråa ovädersmoln, som inom kort släppte ner s.k. "katter och hundar", ett gammalt engelskt mått som ligger en bra bit över spöregn. Men därmed blev det tillfälle att åter besöka reservdelshallen och diskutera detaljer som för och nackdelar vid användandet av profilerade och traditionella toppackningar och – givetvis – sticka emellan med te och hembakade kakor.

I utställningshallen sprang chauffören på Rodger Lamb, legendarisk restaurerare av Rileybilar och författare av en nylig-



Roger Lamb och Alan Padbury med den nya manualen för restaurering av karossen på RM bilar.



*"Bästa" bilen, YXG 129, med stolta ägarna  
Barry och Judy Hyam*



*Alan Kirby, närmast, granskar en detalj i sin renovering av YXG 129  
efter mer än 4000 arbetstimmar*

en utkommen manual för restaurering av karossen. Det är en mycket imponerande sammanställning på mer än 200 sidor med många förklarande färgbilder, diagram, definitioner och visa råd, t.ex. vid köp av en begagnad Riley. Textsidorna är en dokumentation av livslång erfarenhet av att restaurera RM-bilar, som Roger uttryckte det: "Tyckte att det borde finnas dokumentation på hur man restaurerar en Rileykaross på rätt sätt". Formatet är detsamma som för Workshopmanualen och trycket professionellt utfört av Alan Padbury, Rileymedlem och verksam i tryckeribranschen, till ett verkligt vänskapspris. Boken är guldgruva av information och råd som tillsammans med den gamla verkstadsmanualen kan förhindra många att gå vilse i karossrestaureringslabirint.

Workshopen på söndagsmorgonen handlade om inställningen av förgasarna på en 2½ liters motor. Motorn i en av deltagarnas bilar med oregelbunden motorgång tjänade som undersökningsobjekt. Till chaufförens förtjusning undersöktes flottörhusen som första steg och därvid framkom, att som i trotjänarens flottörhus, hävstångarna i flottörhusets lock, inte var korrekt böjda. Efter justering – enligt manualen! – bättrades motorljudet och ägaren och chauffören och skakade hand på att betydelsen av en korrekt inställning av hävstången i flottörhuset är kraftigt underskattad till deltagarnas förstående skratt och Rileyprofessorns instämmande. När han fortsatte med att ställa in bensenblandningen i de två förgasarna fick vi lära oss ett trevligt knep. Om man sticker in tubdelen av ett stetoskop – även ett lek-

saksstetoskop kan antagligen användas - i förgasarens luftintag, kan man på det väsande ljudet i stetoskopet avgöra hur mättad blandningen är och skillnader i bensenblandningens sammansättning i de två förgasarna. Med stetoskopets hjälp kan en nära optimal blandning ställas in om man, som Professorn påpekade, har ett hyggligt gehör.

På söndagsmorgonen körde en RAC bärgningsbil genom entrén till uppställningsområdet, Föaren tvärbromsade vid åsynen av alla Rileybilarna och brast ut i högljutt skratt och utbrast: "Jag kommer för att hämta en Riley, men vilken?". Problemet löste sig, när en deltagare dök upp och förklarade att hans bil, utan fungerande vindrutetorkare, stod parkerad utanför entrén för hämtning.

Det blev dags för lunch men då förspådde väderleksrapporten hållregn inom någon timme. Det fick trotjänaren och chauffören med hustru att bestämma sig för att tillbringa den timmen med att återvända till hemorten, Horsham, innan väglaget blev övermäktigt även för en Riley. Vi blev därför inte kvar till prisutdelningen men kan informera att Barry och Judy Hyams RMD, restaurerad av Alan Kirby, välförtjänt tog hem prisen för både den bäst restaurerade bilen och den bil som de flesta av medlemmarna ville ta med hem.

Trotjänaren och hans chaufför tror att Riley RM-klubbens nationella rallyn kan räknas bland de allra bästa. Var kan man annars glädja sig åt 130 välvaxade Rileybilar på en och samma plats och delta i en förstklassig workshop? Vi ser fram mot nästa års rally i Warwick.

Det såg ett tag ut som om trotjänaren skulle komma att trafikera franska småvägar med Relais för pastis i sin ålderdom men nu blir det engelska landsvägspubbar och öl istället. Trotjänaren har nyligen utan svårighet klarat den engelska motsvarigheten till bilprovningen – tack Eddie i din bilhimmel - och därmed kan CJF 687 snart vara förpassat till historien. Nu blir det engelska nummerplåtar för första gången efter 65 år.

*Trotjänaren och hans chaufför,  
Magnus Hjelm*

## Lergökarallyt 2015

I nordvästra Skåne, Ängelholm med omnejd, körs sista lördagen i augusti varje år Lergökarallyt, som bara växer i omfattning.

I år deltog omkring 500 fordon moped, motorcyklar, traktorer och personbilar tillverkade 1985 eller tidigare. Äldsta bil var i år en T Ford från 1914.

Startplatsen, Vallhall Park, tidigare flygflottiljen F 10:s område förvandlas till en veritabel folkfest med mängder av åskådare, utställning av såväl nya som gamla fordon inklusive ångmaskiner och en lokomobil. På området ligger också Ängelholms enda bilfabrik där Königs-eggs bilar med över 1000 hk tillverkas i en takt av ungefär en bil per månad. Där fanns även matmarknad med försäljning av ätbara produkter från närområdet.

Endast en Riley deltog i årets rally. Det var Anders Lindners RMA som lånats ut

till Håkan Lundgren då Anders inte själv kunde köra pga. resa.

Nyblivne medlemmen Per-Olof Melin från Kungälv fanns på plats tillsammans med Monica Fundin vars far Harry Fundin hade 2 bilar, en Citroën B11 Sport (utställd) och en Citroën DS 19 som kördes i rallyt. Per-Olof fick nu tillfälle att titta på Anders bil för jämförelse med sin egen RMA inköpt i februari i år. Han berättade livligt om hittills gjord förbättringar och vad som stod på tur att göras. Både Per-Olof och Monica berömde det finns skicket som Anders bil har.

Rallyt bjöd på en fantastisk resa på 8 mil runt Kullahalvön med många möjligheter till fikapausar vid de många små hamnar som finns där.

Evenemanget rekommenderas livligt för fler Rileyägare.

*Håkan Lundgren*



*På en bild ser du Per-Olof Melin, Monica Fundin och Somporn Lundgren.*

## Från Skillingaryd till Norra Usstorp på 5 decennier



Bilden ovan visar Rootes Car Club Sweden årsmöte 18 oktober 2014. Plats: Lennart Anderssons hem Norra Usstorp. Medlemmarna fick se Lennarts fina bilsamling Rootesbilar. Dessutom en vacker grön Riley. Rileyn köpte Lennart Andersson av Per Lindson. Det är Lennart Andersson som gjort sadelmakeriarbetet på Eddie Lidholms roadster.



Bilden nere i hörnet t. v. 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, Fyrskoppsgatan 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.

Klubbens medlem nr 7, Stig Persson i Skillingaryd ägde bilen i slutet av 70-talet. På 80-talet var den i händerna på vår tidigare medlem Jan Hansson i Malmö. Därefter ägdes bilen av vår medlem Per Lindson i Vikingstad. Och nu är den alltså Lennart Anderssons i Norra Usstorp.



*Stig Persson och hans Riley.  
Klipp ur Värnamo Nyheter 1978.*



*Jan Hanssons RMA på Motormässan i Malmö i mars 1982.  
Foto: Per-Börje Elg*

## Raymond Mays (1899 - 1980)



### Raymond Mays magnifika mani

Boken är full av fängslande anekdoter och presenterar en centralgestalt i motorsportens historia. Från de tidiga årens framgångar på 20-talet fortsätter berättelsen om hur Mays blir en nationalkändis. Här får vi veta om hans framgångar med The White Riley på Shelsley Walsh och Brooklands vilket leder oss fram till historien om tillkomsten av E.R.A. och alla tävlingar han och hans team hade framgångar i. Efter andra världskriget beskrivs Mays insats med att utveckla en helbrittisk Grand Prix bil med ekonomiskt stöd av brittiska bilindustrin. Sedan får vi veta hur, efter många ändringar, en B.R.M. körd av Graham Hill vann världsmästerskapet 1962. Med hjälp av



*Det finns inte en Bugattivän som inte genast känner igen detta foto. Det visar Raymond Mays vid Caerphilly backtävlingen i Wales 1924.*

Mays brev till författaren, Bryan Apps, täcker boken hela B.R.M. historien fram till slutet 1976.

Bryan Apps har varit präst i Winchester stift i Anglikanska kyrkan i snart 50 år. Hans passion för racerbilar väcktes när han som tolvåring besökte Goodwood 1949. Han brevväxlade med Raymond Mays som skapade E.R.A. och var en stark kraft i B.R.M. projektet.

Bryan har målat bilar och tävlingsförare från sportens begynnelse vilket lett till livslång vänskap med de mest kända förarna från före och efter andra världskriget.



*Bryan Apps med ett av sina verk föreställande Stirling Moss.*

## Mjøsmarkedet 2015

Fra Albions stand på Biri Travbane 8. august 2015. Dette kalles Mjøsmarkedet og er et årlig arrangement for mange bilklubber som treffes og stiller ut biler. Det var også 330 salgsboder som selger

bildeler og loppis. Ca 8000 mennesker var innom og betalte for å komme inn. De som har gamle biler kommer inn gratis. John Gahm representerte Svenske Riley Register for 3:e året på rad.

På foto ser man flere flotte biler som også står oppført på hjemmesiden Norsk Riley Register.



*Fra venstre: Per Albertsens 1½, Per Kjell Torvestads 1½, John Gahms 2½, Dag Jarnøys 2½ og Eliv Hereids 1½.*



## Velocipedaktiebolaget August Lindblad

Amerikanska Western Wheel Works i Chicago var en stor tillverkare som enligt egen utsago sålde 50.000 cyklar redan 1894. De tillverkade bicykeln Crescent och var växande på den internationella marknaden. Cyklarna från Amerika spreds ut över hela världen och konkurrerade starkt med de engelska mot slutet av 1890-talet.

Mitt i den internationella cykelboomen startades 1897 Aktiebolaget Amerikansk Cycle Import av Eli Pettersson & August Lindblad som beslutade att amerikanska Crescent skulle köpas in. Man drev även flera agenturer för velocipeddelar. De var unga men inga nybörjare i branschen. August (född 1864) importerade redan under 1890-talets början bl.a. amerikanska märket Eclipse samt engelska märken som såldes i hans järnaffärer i Stockholm. Medan kände kapplöpningsryttaren Eli (född 1868) i sin lilla velocipedaffär förde engelska märket Humber och utförde reparationer.

Deras samarbete startades alltså 1897 med ett inköp av hela 6.000 Crescent velocipeder. På ett halvår var alla sålda till landsbygdens handlare och i den egna verksamheten. Året därpå sysselsatte man 38 personer, dessutom fick man agenturen för Dunlops pneumatiska ringar i Skandinavien.

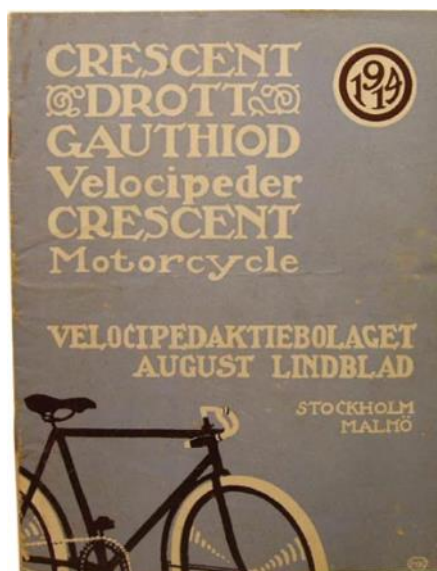
En racer kostade detta år 350 kr, en standardmodell 250-300 kr och en tandem 400 kr. På köpet fick man undervisning på Östbergs Velocipedskola. På ett par år blev deras lycka gjord och 1899 utgavs inte mindre än tre kataloger, en försäljningsbroschyr och två tillbehörskataloger. Dessa tillbehörskataloger, med tusentals illustrationer, innehöll allt för cyklisten från armband och urkedjor till vattenpistoler och verktygsmaskiner. Den allmänna konkurrensen drev flera tillverkare till ruinens brant, vilket dock gjorde cyklarna billigare med tiden. En Crescent 1902 kostade 200 kr ... med Dunlopringar såklart.

Utöver Crescent såldes, amerikanska Daisy och Snell och tyska Allright och Astrid. De svarta eller gröna cyklarna från Snell kostade liksom Allright 200 kr. Även dessa var utrustade med Dunlopringar och reparationsväska samt gula trästänkskärmar och damcykeln hade kjolnät och kedjeskydd. Försäljningslokalen för AB Amerikansk Cycle-

import på Birger Jarlsgatan 7 flyttades någon gång innan 1908, då man även sålde Dunlop bilringar på Humlegårdsgatan 17.

Omkring 1907-08 startades även den svenska tillverkningen av Crescent. Då var fabriken egentligen mer en större smedja där ca 10 man arbetade med en ässja, en svarv, en slipmaskin, en handpress och ett hjulriktningsställ samt ett antal skruvstycken. I det primitiva lagret fanns reservdelar, ofta omärkta - amerikanska Crescent, B.S.A., Dürkopp, Rambler, Styria m.fl. Ramarna tillverkades under hösten och vintern och monterades under våren och sommaren, allt på ackord. Arbetsdagarna var från 8-20, utom högsäsongen då man arbetade på sommarkvällarna fram till midnatt. Säsongen varade då mellan april till oktober där få cyklade på vintern. Omkring 1500-2000 cyklar per år tillverkades.

Då efterfrågan på cyklar och även ram-satser hela tiden ökade, flyttade firman på hösten 1910 till större och mer passande lokaler på Tunnelgatan 20. Runt 1910-talet bytte företaget även namn till Velocipedaktiebolaget Lindblad. Vad som fick August och Eli att gå skilda vägar är oklart, men Eli försvinner inte helt från hjulbranschen. Han dyker upp i rullorna som egenföretagare 1914 med försäljningslokal på Birger Jarlsgatan 9, granne med den tidigare adressen. Han säljer bl a motorcykeln New-Hudson i två modeller, båda med en 2-cylindrig 6-hästars "Big Six"-motor där reklamen skryter med: "På jämn väg är hastigheten 100 kilom. pr. timme". Något över dåvarande hastighetsbegränsning.



Lindblads hade flera tävlingscyklister inom eliten som använde Crescents racercykel med träfägar för viktens skull.

Efter första världskriget fick Lindblads ett rejält uppsving och nya maskiner anskaffades. Förutom Stockholmslokaler startades det filialer i Malmö och Göteborg där man utöver Crescentcyklar tog man 1917 generalagenturen för Harley-Davidson motorcyklar och Torpedonaven man var generalagent för. August Lindblad avgår som VD 1922 med kvarstår som styrelseordförande.

Fabriken på Polhemsgatan 8 i Stockholm krönte katalogen 1924. Utöver Crescent fördes även märkena Drott, Gauthiod, Svithiod och Angantyr.

Även om det var tävlingsframgångar och goda tider för Crescent sökte Velocipedaktiebolaget Lindblad redan 1929 förhandla om ett samarbete med Nyman i Uppsala. År 1931 sammanslogs företaget Velocipedaktiebolaget August Lindblad med 400 anställda med AB Nymans Verkstäder i Uppsala (mest känt för cykelmärket Hermes), varvid tillverkningen i Stockholm lades ned och flyttades till Uppsala. År 1933 övertog AB Nymans Verkstäder även Östergötlands Velocipedfabrik AB i Linköping (känt för märket Vega) och 1939 Wiklunds Velocipedfabrik i Stockholm (märket Nordstjernan).

*Åke Stenqvist  
Cykelhistoriska Föreningen*

## Gammal reklamtecknare minns

Christer Ahlin forskade för några år sedan kring alla Pathfinders sålda i Sverige. Se hans artiklar "På spaning efter Pathfinders" i Rileybladet 1/2006 t.o.m. 1/2007. I april 2007 skickade han en bunt papper till Rileybladsredaktionen. Den utgjorde korrespondensen med den då 84-årige reklamtecknaren Erik Nielsen i Partille. Teckningar han gjort på Riley Pathfinder och några nedskrivna tankar.

Erik Nielsen skriver:

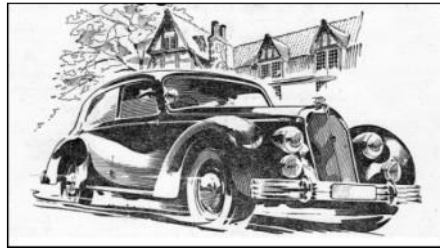
Tack för ditt brev för längesen. Gammalt hus, gamla bilar, gammal fru och själv gammal - allt kräver sin omsorg, så tiden räckte inte till för att svara dig snabbt. Svårt var det också att komma ihåg min Riley och inte har jag tecknat bilar på många år. Men du och dina skrivier inspirerade mig till att göra ett försök. Jag ville inte invänta bilder från dig utan arbetade först från minnet. Själv har jag inga bilder. Hoppas de liknar annars lånar jag gärna bilder från dig.

Mitt billiv begynte vid 6-årsåldern med fanatiskt intresse för formen på hjulen som var så speciella på varje modell. Jag tecknade av dem, gjorde hål i mitten och lade dem på gramfonplattan "His Master's Voice" och studerade utseendet när de körde runt. Sen blev det allt övrigt med att bygga båtar. Som vuxen, efter kriget, sökte jag mig 1947 till Sverige som reklamtecknare och tecknade all förekommande reklam. Fick bl a kontakt med Volvo och tog uppdrag av dem i många år. Men fotograferingen tog över och mina uppdrag inskränkte sig till att illustrera nya modeller för broschyrer då de aldrig blev färdiga i tid för fotografering till utställningar.

Idag är bilar totalt ointressanta för mig. Det har sparat ur tycker jag, men det får ju skyllas den totala utvecklingen med alla sociala krav, så vi som vet hur det skall se ut får hålla oss till nostalgin. Eller hur?

Min Riley Pathfinder köpte jag hos Alpen-Gundersen i bytte mot en Peugeot. Lago-Baby var en underbar bil med för dyr för mig. Men jag njöt av att få göra en teckning av den.

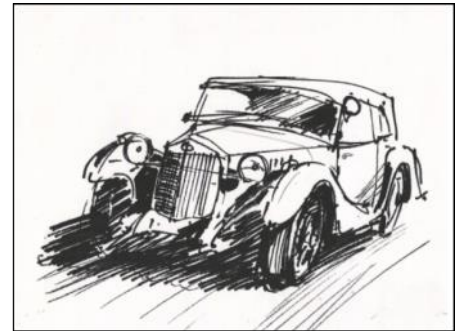
Jag minns en semester när vi körde på Jyllands stränder. Jag imponerades av framkomligheten med de stora hjulen



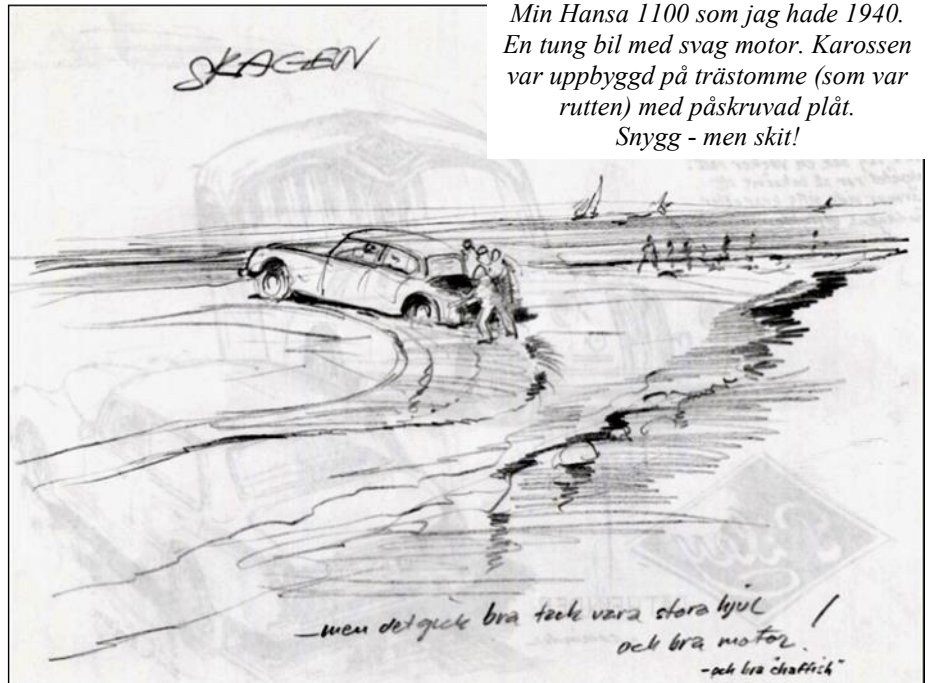
*LAGO "Baby" -  
en ny vagn för connoiseurer.  
Teckning av Erik Nielsen i Dagens  
Nyheter 26 augusti, 1950.*

som gick bra i den lösa sanden som lockade mig ut på "Lands End", Skagens nordspets. Vi körde fast men kom loss med fem passagerares hjälp. Körde

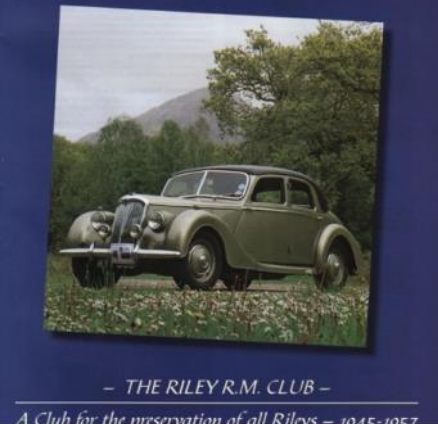
sedan hela vägen längs västkysten, bakom sandklitterna, ner till Esbjerg. En fantastisk körning som Rileyn gjorde bra. Verkligen en Pathfinder!



*Min Hansa 1100 som jag hade 1940.  
En tung bil med svag motor. Karossen  
var uppbyggd på trästomme (som var  
ruten) med påskruvad plåt.  
Snygg - men skit!*



## Ur andra Rileyblad



### R. Memoranda June 2015

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Bill & Rosemary Sangs tidiga RME som vann pris för bästa 1½:a vid årets skottiska rally.

#### Artiklar i urval

Technical topics: S.U. carburettors/RMA fuel tank replacement/Drophead restoration  
Pathfinder sidorna "From a bench front seat"

#### From the RM Club on-line forum

A-post, make or buy/RMB clutch questions/ Removing bonded linings/Chassis number location/

#### For sale

RME 55, restored, runs well, £6000

RMA 52, for restoration, £1400

RME 54, immaculate, £9000

RME ?, last run 30 years ago, £3000

RMA 46, for restoration, £2500



### R. Memoranda June 2015

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: [www.rileymclub.org.uk](http://www.rileymclub.org.uk)

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Joss Martins RMD

#### Artiklar i urval

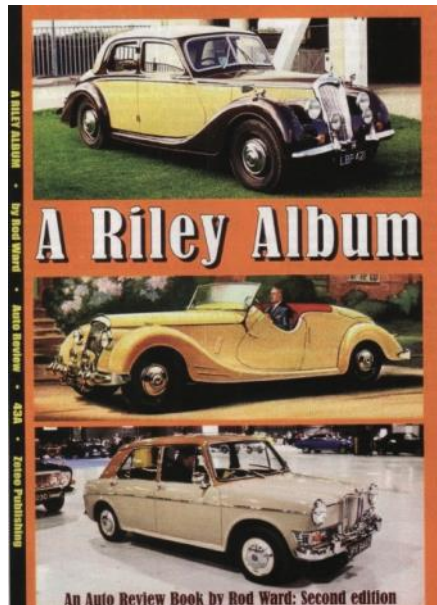
RM klubben får ej sälja delar till medlemmar i USA och Kanada pga produktansvars-lagar.  
Riley ReMiniscences (bilder från möten på 70-talet)

#### Technical Topics

Door catches and locks (4 sidor)

#### Books

A Riley Album, by Ron Ward (2008, ny upplaga 2014)



#### From the RM Club on-line forum

Top suspension links

Oil on rear brake shoes/Warning light colours/Hand throttle/Lead loading/Nut and bolt sizes (tumregel): Gearbox lid/remote change lever = metric thread, WW flats. Rear axle and all brake cylinders and pipe nuts = UNF. Everything else = BSF. Unless they are small in which case be on the lookout for 2 BA.

As per everything Riley, try before you buy. Caution and investigation rule!

#### Events

RM Club Pennine Weekend, Market Harborough, 2-4 Oct  
National Restoration Show, Stoneleigh Park, 25 Oct  
Classic Motor Show, Birmingham, 13-15 November  
Welsh Weekend, Gwbert, Cardigan, 22-23 April 2016  
National Rally 2016, Warwick, 16-17 July

#### For sale

RMF 53, Tasmania, £26,000

RMB 52, overall good condition, £8500

RMF 53, complete car for restoration, £3500

RME 54, excellent, Canada, £6900

RMF 53, all the hard work done, £4750

RMA 52, basically sound and original car, non runner for restoration, £1500

RMA 52, for restoration, £1400

RME 54, immaculate, £9000

RME ?, last run 30 years ago, £3000

RMA 46, for restoration, £2500

RMA 47, in very good condition, £8750

### The Riley Record 3 / June 2015

The Journal of the Riley Motor Club

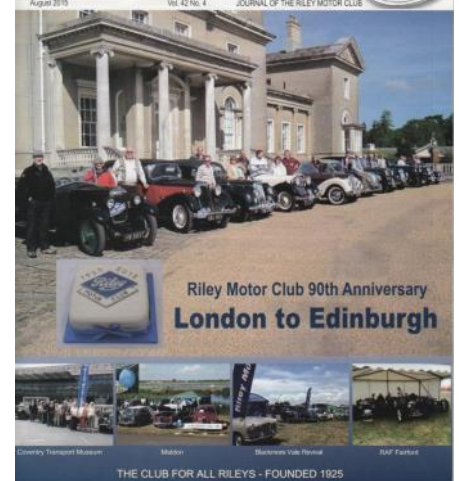
Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)

Redaktör: David Pipes

Omslaget: Riley Motor Club 90th Anniversary Celebration at East Anglia Centre

#### Artiklar i urval

Riley Motor Club 90th Anniversary Celebration  
Annual General Meeting, August 14 (där ordförande, tillika redaktör, David Pipes hastigt avgick)  
Association of Riley Clubs, Chairman's report  
Riley No. 1 (1898)  
2.6 register  
Drive It Day in Flintshire  
Techno Classica, Essen 15-19 April 2015



### The Riley Record 4 / August 2015

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: [www.rileymotorclub.org](http://www.rileymotorclub.org)

Redaktör: ny ordf. Mike Stanton (tillförordnad redaktör)

Omslaget: Startplatsen för London-Edinburgh rallyt

#### Artiklar i urval

90th Anniversary London to Edinburgh  
Lancashire Evening Run and Quiz  
Derbyshire "Drive and Dine" evening  
Riley Register Coventry International Rally  
Bristol Classic Car Show  
Pathfinder Idyll  
The Royal International Air Tattoo, RAF Fariford

### The Riley Register Bulletin

#### June 2015, Issue 238

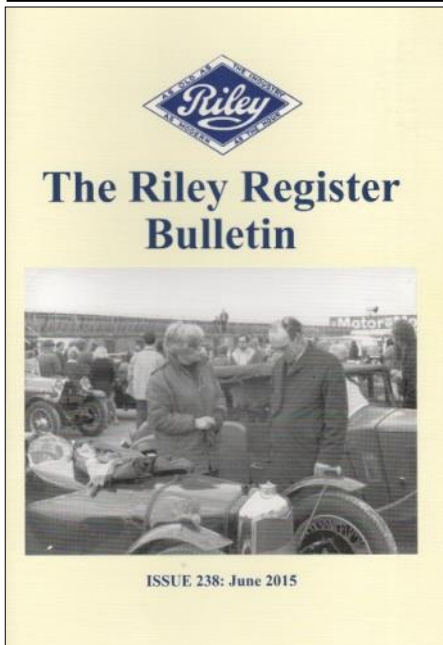
Klubbens hemsida: [www.rileyregister.com](http://www.rileyregister.com)

Redaktör: John Glenn

Omslag: Barbara Farquhar talking Rileys with Tony Holland at Silverstone

#### Artiklar

Editor's Notebook: Using our Rileys  
Where are you going next summer?  
The London-Exeter-London Reliability trial 1926  
Riley 9 Mk 5 engine timing gear renewal  
Saloon to open 2-seater. An admirably executed conversion of a Riley Nine Kestrel  
A Brooklands in South Africa



Conversion to Girling brakes on MPH style 16 HP Special  
Mechanical disasters, bodes & modifications  
Rileys competing at Bugatti Owners Club Chalfont Heights Hill Climb 1931 to 1935  
1933 Riley Lynx: RV 3333  
A tribute to Barbara Farquhar  
Obituary: Ted Purcell  
Obituary: Derek Holloway

### Scottish Riley Enthusiasts Newsletter No 329, March 2015

Klubbens hemsida: [www.sre.gb.com](http://www.sre.gb.com)  
Redaktör: Gordon McAllan  
Omslag: The Restoration of a 1936 Rice Major caravan



### Artiklar The Restoration of a 1936 Rice Major caravan

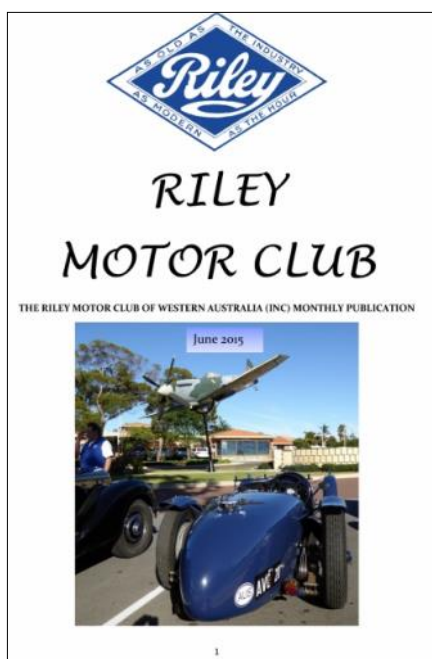
Notis i bladet:  
BLUE DIAMOND SERVICES (Ian D Gladstone)  
As you will read in the message from Blue Diamond Services reproduced on Page 4 of this SRE Newsletter, there has come to our own club and to the worldwide customer base of this unique specialist Riley company the sad news of its enforced closure, at short notice, as a consequence of the ill-health of Ian Gladstone, the proprietor. The service of new and used parts has ended. The only business which continues is that of completion of restoration work already begun. This notice is published with great regret.

### Scottish Riley Enthusiasts Newsletter No 330, April 2015

Klubbens hemsida: [www.sre.gb.com](http://www.sre.gb.com)  
Redaktör: Gordon McAllan  
Omslag: John Burgess RMB



Artiklar  
The SRE's Drive it Day  
Tayside Drive it Day  
Drive it Day in the South East  
Strathclyde Area Drive It Day  
Central Area Drive It Day  
The Frank Hutson Award



### Riley Motor Club - June 2015

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication  
Klubbens hemsida: [www.rileywa.org.au](http://www.rileywa.org.au)  
Redaktör: Ken Gasmier  
Omslaget: Jim and Glen Runciman's TT Sprite

Artiklar  
"Rileys Go RAAF Retro" Sunday 14th July 2015 by Jim Runciman



### Roamer 150 - June 2015

Medlemsblad för Riley Club Holland  
Klubbens hemsida: [www.rileyclub.nl](http://www.rileyclub.nl)  
Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock  
Omslaget: Årliga utflykten till Vierhouten

Innehåll  
Allmän information  
Ordförande har ordet  
Redaktören har ordet  
Sekreteraren har ordet  
Värmötet  
Rileydelar  
Årliga Vierhouten mötet  
RM bromsar  
LED bakljus



Red känner inte till om denna kylarmaskot har ett formellt namn. "Naken dam bröstas sig i fartvinden" beskriver den väl. Diving Lady kanske. Formgiven av George Seymour för Desmo Limited i Birmingham någon gång på 30-talet av det ondulerade håret att döma. Barry Hyam har dessa damer på sina Rileyvagnar. Själv skulle jag inte sätta på en sådan. Dessa "gafflickor" kan vara farliga...

**Köpes**

Riley motor til RM 1½ liter ønskes kjøpt. Har en motor som har ødelagte rådelager. Det har vært reparert 2 ganger nylig, men det holder ikke. Helt eksakt årsak vet vi ikke. Før 3. forsøk ønsker vi å se på andre muligheter. Søker derfor i bladet for å se om noen har en motor som er hel og kan kjøres, alternativt en motorblokk med veiv, råder og stemples som er i orden? Hvis noen har noe for salg, hva er prisen?

Dag Jarnøy  
dag.jarnoy@hotmail.no  
0047 41507512

Motoren gikk i stykker, rådelagere var helt ødelagt (lå som biter i bunnpanne) Vi tok opp motor, fikk støpt nye rådelagere og slipt veiv. Firma som støpte lager maskinerte litt feil og bredden på råder måtte justeres. Vi satte sammen motor, men en oljekanal kom feil, motor gikk 1 mil og rådelager var ødelagt.

Ny runde med støping av nye rådelager og polering av veiv. Alt ble nøye sjekket og dobbeltsjekket. Oljekanalene ble sjekket og veiv renset. Motor satt sammen.

Motor gikk 100 mil, og nå er rådelager nr 1 ødelagt igjen. Vi aner ikke hva som er årsaken nå. Noe som er tett i en oljekanal, sprekk i en oljekanal så for lite oljemengde kommer frem, eller er lageret som er støpt for porøst eller har feil i støpen.

Så en annen motor er et alternativ, eller råder ombygd med lagerskåler og en veiv som passer (eller slipe den veiva vi har så den passer til lagerskålene). Det å få tak i egnede lagerskåler er et problem. Og igjen det kan være feil i blokk, veiv, råder som vi ikke har oppdaget.

*Dag Jarnøy*



Reds originalmotor. Nygjutet 2010. Idag mest smulor.

**Säljes**

**1936 Riley Adelphi** - good overall condition, sound and rustfree, extremely original and unmolested, affordable and in good mechanical order. Wide track axles, Armstrong-Siddeley pre-selector gearbox, sliding sun-roof.

The Riley is in Germany. Questions about the vehicle I will gladly answer. Hans-Karl Schmidt. Telefon: 0049 (0) 6742 4693

**Ny ägare till****Blue Diamond Riley Services**

Under 40 år har Ian Gladstone ägt och drivit Blue Diamond Services. Verksamheten riktar sig till ägare av förkrigs Riley. Nu tar Rileyvännen och VSCC medlemmen John Lomas över.

**Ägarbyte**

Eddie Lidhoms RMA 40 S 17801 och RME 21968 har köpts av Lars Schwerin i Hallsberg.



Eddie Lidholms RMC 60 2S 5768 har köpts av vår medlem Stewart Adwick i Hedekas.

**Nya medlemmar**

313 Odd Spandow  
Marieberg Säteri  
147 92 GRÖDINGE

Odd har övertagit Hugo Aspegrens RMB 1950 (se Rileybladet 1/2008)

**Svenska Rileyregistret**

Grundat 1977

Hemsida  
www.rileyregistret.org

**Ordförande**

**Erik Hamberg**

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Mobitel. 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

Mobitel. 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 2015. 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