



RILEYBLADET

Nummer 3, 2019

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 41



Två f.d. premiärministrar och en Riley Pathfinder

Sir Winston och Lady Churchill och Sir Anthony Eden och Lady Eden. Sir Anthony gifte sig 1952 med Winston Churchills brorsdotter Clarissa. Eden efterträdde Churchill som premiärminister 1955.

Fotot taget vid det edenska sommarstället i byn Broad Chalke, Wiltshire 24 juli, 1957. Sir Anthony hade avgått som premiärminister 7 januari pga sjukdom och/eller efter massiv kritik över hur han hanterat suezkrisen när Nasser förstatligade det brittiskt-franska kanalbolaget. En bra beskrivning av händelseförloppet ges i ambassadör Gunnar Hägglöfs bok Engelska år.

Bakom Clementine skymtar Anthony Edens bil en 1954 Riley Pathfinder, PYV 253.

I detta nummer av Rileybladet finns en sammanställning över svensksålda Pathfinders. Christer Ahlin hade som målsättning att finna alla Riley Pathfinders som sålts nya i Sverige. Han menade att det fanns 11 stycken. Christer skrev fem artiklar i Rileybladet om Pathfinders 2006-2007 och till sist hade han identifierat sju stycken med chassi nr 530, 1000, 1079, 1151, 1154, 3806, 5294. Christer avled i februari 2016 men vi hoppas att han ser att listan nu utökats till 12 stycken. På sidan 9 återfinns alla.

Bilhistorikern och f.d. redaktören för Automobile Quarterly Richard M. Langworth har skrivit om bilar och Winston Churchill i 50 år. "Churchill var hopplös bakom ratten" skriver Langworth i *Blood, sweat and gears*.

"Take a good look at this car," Churchill lectured one policeman, "and never, never stop me again."

Om Churchills bilar och hans egenheter bakom ratten hittar du på nätet under <https://richardlangworth.com/cars-churchill-blood-sweat-gears>

Ordförande har ordet - Sommarmöte på Åland den 5-7 juni 2019

Det var en av försommarens allra varmaste dagar. Termometerns kvicksilverpe-lare visade drygt 25 grader och solen stod i zenit eftersom klockan närmade sig 12. Utrustad med extra kylarvatten, reservdunk med bensen och en ganska tung verktygslåda (som i stort sett aldrig kommer till användning) anträdde färden från Uppsala mot Grisslehamn.

Jag valde att köra väg 282 via Almunge, Knutby och Edsbro för att vid Söderby Karl svänga norrut mot Grisslehamn. Till att börja med var trafiken måttlig och jag lunkade på i 70-80, men sista stycket, på 276:an, var trafiken tät, så det gällde att hålla avståndet till trafiken framför.

Färjan till Eckerö skulle gå kl. 15, så jag var ute i god tid. Efter broöppning i

Älmsta kunde jag vid halvtvåtiden rulla in i Grisslehamn och där såg jag genast Susannas och Beppes rödvita RMB. Svala vindar blåste från havet och det kändes bra att parkera intill deras bil och genast försöka få tag i en svalkande glass. Detta lyckades väl och samtidigt fick jag sällskap av Monika och Ronald som också var ute i god tid, efter att ha övernattnat i Uppsala.

Så småningom var det dags att flytta bilen till färjekön. Väl där anlände klanen Wikström med Håkan, Ingrid, Julia och Roger i två bilar, den ena Håkans underbara Kestrel. Ingvor och Lennart anlände snart söderifrån i modernt fordon. Ett par i övre medelåldern dök upp när vi stod där. De kände genast igen bilmodellen; hon var dotter till borgarrådet Gösta Agrenius, vars RMB först

övertogs av Anders Muhr, senare av John Gahm.

Färjan kom, tömdes snabbt på en oändlig rad av fordon och vips så var det dags att köra ombord. Hungern gjorde sig nu påmind, så det fick bli en räksmörgås och en alkoholsvag öl. Punktligt anlände fartyget efter ett par timmar till Eckerö och snart fick Rileyn känna åländsk mark under däck för första gången. Det tog sedan bara fem minuter att köra till pensionat Havsbundet – vår inkvartering i skuggan av det pampiga Post- & Tullhuset som uppfördes av ryssarna år 1828.

Inkvarteringen var bra och middagen, som snart serverades, var utmärkt. Den som så önskade kunde dessutom pröva på barens lilla utbud av alkoholhaltiga



År 1636 grundade Drottning Kristina en postväg mellan Sverige och Finland. Från Grisslehamn i Väddö fördes posten med båt över till Storby i Eckerö. Över fasta Åland gick posten vidare genom Hammarland, Finström, Jomala och Saltvik till Bomarsund i Sund. Därifrån fortsatte vägen till lands och till sjöss via Vårdö, Kumlinge och Brändö till Gustavs socken på det finska fastlandet.

Efter 1808–1809 års krig, då Sverige förlorade hela Finland inklusive Åland till Kejsardömet Ryssland, kom Eckerö att utgöra det ryska rikets yttersta utpost mot väster i Östersjön. Den nya riksgränsen medförde ökad byråkrati vid transporter och postförsel och därför behövdes större utrymmen. Det anspråkslösa, gamla postkontoret i Storby, som plötsligt låg vid Rysslands nya gräns mot väst, ansågs inte längre representativt och funktionellt. Det ersattes med en storslagen anläggning i empirestil som stod klar 1828 under Tsar Nikolai I:s regeringstid. Det var den första officiella byggnad som mötte resande från Ålands hav och utgjorde arbetsplats och bostad för de tjänstemän som skötte post- och tulländningen. Under koleraepidemin hösten 1834 användes postens del av Post & Tullhuset som karantänssjukhus. Den ordinarie tjänsten som gränspostmästare var då vakant. Hösten 1848 bröt en ny epidemi av kolera ut och Eckerö Post & Tullhus fick åter utgöra sjukhus.

Efter Mariehamns grundande 1861 och en ångbåtslinje infördes mellan Åbo – Mariehamn – Stockholm 1866 minskade verksamheten vid Post & Tullhuset. Postens huvudkontor flyttades 1875 till Mariehamn och den funktionen i Eckerö upphörde helt. I stället inrättades en postexpedition i Eckerö Post & Tullhus 1876. Tullkammaren med tullförvaltaren uppfyllde då fortfarande sin del i huset, länsmannen hade flyttat in i postmästarens bostad och rummen för resande användes då gods och passagerare ännu passerade mellan Finland och Sverige denna väg. En telegrafstation med bostad för telegraföverstendaren inrättades i huset 1882. Telegrafens fanns kvar till 1900. Den siste tullförvaltaren som tillträtt 1897 bodde kvar i tjänstebostaden till sin död 1922 och siste postexpeditören huserade i sin bostadsdel från 1899 till 1935.



Kastelholms slott och herrskapet Pfäntners 1936 års Riley Kestrel

Borgen omnämndes första gången i skrift i bouppteckningen efter Bo Johnsson Grip år 1388. År 1419 fick Bengt Pogwisch Kastelholm som förläning, och efter hans död gick slottet vidare till hans änka Ida Königsmarck och deras son Otto Pogwisch. En finsk här, ditskickad av Erik Puke 1431, intog slottet, och Erik Puke höll det i sin besittning till 1437. Efter det löste Hans Kröpelin ut Kastelholm för 1000 gyllen. Efter hans död 1440 tog riksföreståndaren Karl Knutsson slottet i besittning. I samband med den viborgska smällen omnämns Knut Posse som hövitsman för Kastelholm.

Gustav Vasas far Erik Johansson Vasa var hövitsman på Kastelholm 1504 till 1505. År 1507 brändes slottet av danskarna under striden mellan Svante Sture och kung Hans. 1510 intogs slottet för andra gången av danskarna, som behöll kontrollen fram till 1521, då Gustav Vasa lät belägra och inta slottet. Gustav Vasa besökte slottet som kung första gången 1530, och under hans regering blev Kastelholm ett kungligt jakt-slott. 1556 förlänade Gustav Vasa Åland och Kastelholms slott till sin son hertig Johan, som även han besökte slottet ett flertal gånger. I juli 1571 fördes den avsatte Erik XIV från fångenskapen på Åbo slott till Kastelholm för att under hösten samma år flyttas till Gripsholm. Katarina Stenbock, Gustav Vasas änka, ägde slottet fram till 1603.

Tidigt 1599 intog kung Sigismunds anhängare slottet och Salomon Ille blev kommandant, men till hösten återtog slottet på order av hertig Karl, och Ille blev halshuggen tillsammans med sex andra fångar. Åren 1616 och 1622 var kung Gustav II Adolf på besök på slottet. Stellan Otto von Mörner, den siste ståthållaren, försökte efter en brand 1619 att bygga upp slottet till en mer representativ anläggning. Men det hjälpte föga, för 1634 överfördes Åland till Åbo och Björneborgs län i Finland, och slottet var därmed inte längre Ålands administrativa centrum. År 1745 härjade en brand som lade det mesta av slottet i ruiner, och slottet fick efter det förfalla, förutom att det på 1780-talet byggdes ett fängelse, kronohäktet Vita Björn, på området.

I slutet av 1800-talet började man skydda och reparera slottsruinen och en grundlig restaurering genomfördes mellan 1982 och 2001. Slottet är nu ett museum tillsammans med kronohäktet Vita Björn och friluftsmuseet Jan Karlsgården, som också finns på området.

drycker; den finländska konjaken måste dock betraktas som något säregen. Bättre att hålla sig till öl på uteverandan. Efter lördagens frukost bar det av i riktning mot Kastelholm. Inledningsvis var det fina asfalterade vägar, men vi hamnade även i ett långt avsnitt med vägar-

bete och grusväg. Depåstopp gjordes i Godby, där var och en inhandlade sin lunch, i några fall med Rileyanknytning (se omslaget till det föregående numret av Rileybladet). Vi råkade också träffa på en lång rad av Volvobilar som var på utfärd, den äldsta från 1930-talet. Även

de hade, skulle det visa sig, Kastelholm som mål.

Ruinerna av Kastelholms väldiga slott, som uppfördes i slutet av 1300-talet, var fascinerande att vandra runt i; ett stycke svensk historia. Där fanns även en ut-

ställning att beskåda. Den intilliggande Jan Karlgården är ett åländskt Skansen med många granna byggnader, som vittnar om livet förr. Här gick det att finna lite skugga i värmen och möjlighet att avnjuta den medtagna lunchen. Den restaurang som finns på platsen var bokad, vilket var anledningen till att vi hade utrustat oss med egen skaffning.

Vi fortsatte så småningom söderut på vackra småvägar som ideligen korsade den moderna vägen ned till Mariehamn. Målet var Stickstugan söder om Mariehamn, där många av oss prövade på ålandspannkaka i det charmiga kaféet. Där fanns en fin blandning av möbler och föremål med minst 50 år på nacken; likaså veckotidningar från 1960-talet att bläddra i. Förutom möjlighet att köpa garn och ylleprodukter kunde man ströva runt i en liten trädgård med odlings- och bland rostiga föremål som var

utställda, i synnerhet riktigt gamla cyklar. Någon Rileycykel kunde dock inte upptäckas. Färden tillbaka till pensionatet tog en knapp timme. Så småningom blev det dags för årsmöte (se föregående nummer av Rileybladet) och därefter serverades en utmärkt tre-rätters middag.

På söndagsförmiddagen var det fria aktiviteter. Flertalet valde att besöka Post & Tullhuset i Eckerö, som låg alldeles intill pensionat Havsbandet. I den magnifika byggnaden pågick en omfattande konsthantverksutställning med 73 deltagare från fyra öar i Östersjön: Åland, Dagö, Gotland och Bornholm. Bara denna utställning var värd resan till Åland. Intill fanns det en butik som sålde såväl chokladpraliner som silversmucken – en något ovanlig kombination. Ett café i samma länga hade egentligen ännu inte öppnat för säsongen, men

det gick att njuta av ålandspannkaka på nytt, eftersom man låg i startgroparna och allt var förberett för öppnandet. Till sist var det dags att ta farväl av Åland för denna gång och anträda färden till färjeläget. Åtterresan med färjan gick problemfritt, men vid framkomsten till Grisslehamn möttes vi av regn. Här skildes alla deltagare åt efter en mycket lyckad weekend och var och en för nu åt sitt håll. Det blev att köra med vindrutetorkarna på ett tag, innan regnet drog bort. Den här gången tog jag en kortare och nästan spikrak väg till Uppsala, inledningsvis förbi Häverödal. Trafiken var relativt intensiv, så det gällde att köra uppmärksam, särskilt som bromsarna hade börjat dra snett (vilket visade sig bero på en läckande bromscylinder). Hemresan gick dock bra och den här vägen visade sig vara snabbare. Tack Håkan och Ingrid för ett lyckat arrangemang!



Någonting GAMMALT någonting NYTT...

...någonting lånat och någonting blått.
Egentligen handlar det gamla rimmet
om vad bruden ska bära på sitt bröllop
– men det sammanfattar faktiskt Riley
RM påfallande väl.

TEXT: BJÖRN MEYER FOTO: THOMAS SJÖLUND

Redaktionssekreteraren Björn Meyer på Classic Motor har skrivit om Thomas Erikssons RME och påminner sig den engelska ramsan som börjar ”Something old, something new”. En RM på prick-en!

Thomas Eriksson berättar om förre ägaren som under en vandringsresa i Nepal hittat en hel hög D-lamps. Denne köper lagret, skickar hem dem och fortsätter vandringen.

Bilen har en härlig patina vilket framgår av de fina bilder som fotografen Thomas Sjölund tagit.

Förste ägaren hette Svante Bjurs från Katrineholm. Han köpte en vänsterstyrd Riley. Endast ca 3% av alla RM Rileys tillverkade var LHD. Hur var det med valmöjligheterna hos Förenade Bils återförsäljare, Bilfirma O. Bergwall i Katrineholm, 1953? Att man väljer att sitta och ratta längst ut till vänster i vänster-

trafik måste ha något att göra med svenskens gamla vana att köra amerikanska bilar och växla med högerhanden... eller att vägarna var så dåliga, smala och glest trafikerade att det var viktigare att ha uppsikt över diket än eventuell mötande trafik?

Hur Svante resonerade, om han nu hade ett val, vet man inget om.

Red

Brittiska RM klubbens 50års jubileum... och lite till

För sjätte gången på 40 år tar sig red till ett Riley RM Club National Rally. I år firar klubben 50 år. Platsen för evenemanget är den historiskt intressanta staden Warwick mellan Coventry och Stratford-on-Avon. Oftast har red kört dit med egen bil men nu, när det är svårt att ta sig över Nordsjön, blir det att låna en bil på plats... precis som vid Australienrallyt tidigare i år.

Flyger till Gatwick där Alan Kirby hämtar red och Lilian i en av sina Rileys. På kvällen middag hemma hos Alan tillsammans med Barry och Judy Hyam. Barry äger idag Erik Adelswårds Drophead som orenoverad även ägts av Per-Börje Elg och Hans Persson.

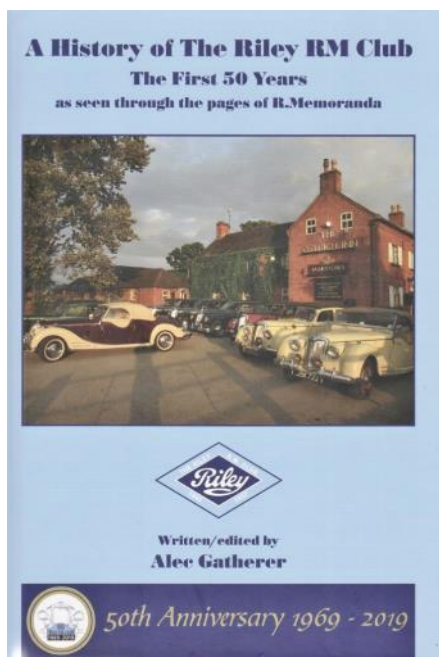
Vi har anmält oss att delta i southern feeder rally, en fyradagarstur runt i södra England och möter upp vid den gamla herrgården Milton Manor House i söder om Abingdon. De nästa par dagar besöker vi även slotten Littlecote House, Bowood House, Dodington House och Sudeley Castle, äter gott, bor mysigt och har trevliga samtal. Mest om bilar, men deltagarnas levnadshistorier är intressantare...

Vi kommer fram till Warwick 19 juli. Bilarna ställs upp på Warwick Schools cricketplan. Totalt 282 personer finns med på deltagarlistan och 116 RM Rileys. Därtill kommer en hel del oanmälda. Det bjuds reservdelsförsäljning och flera utställningar av alla möjliga rileygrejor, böcker, verktyg och hobbyalster med rileymotiv. Första kvällen har vi anmält oss till pub-afton med skittlestävling (en slags kaglor). Vi har förbaskat roligt. Peter Lowe, som vi lånade en Drophead av till sydaustalienrallyt i maj, är också där.

Vi har inte bokat oss på den stora galamiddagen med tal av Victor Riley m. fl. När 200 människor talar i mun på varandra hör red inte ett smack. Istället har ett 25-tal deltagare valt att ha en BBQ. Lilian, Alan och red är bland dem.

När Barry Hyam åter vunnit pris för sin osannolikt fina Drophead tar vi farväl av allt folket och kör till Alans hem i Banstead söder om London.

Under veckan hos Alan tar vi tåget in till London och besöker bl. a. Kew Gardens, och reds gamla arbetsplats på Seething



Bowood House



Littlecote House

Lane i City där han 1965 praktiserade på en firma verksam på London Rubber Exchange, gummibörsen.



Officiella fotot taget av rallyfotografen, tillika Vehicle Registrar, Mark Perry



Klubbens grundare John Byron och red

En dag kör Alan oss till Brighton i sin 1937 års Big Four Kestrel. Vi besöker Joss Martin, som också var i Warwick med sin, även den prisbelönta, Drophead. Det finns ingenting som Joss inte vet om Brighton. Han är född och uppvuxen där. Det är 32 grader varmt och solsken när vi sätter oss i Joss Drophead för en guidad tur i staden och dess omgivning. Svettigt! Häftigt!

Red

Tvåfärgade Rileys... och icke-svarta tak

	Factory two-tone Bild 1	"Mountbatten split" Bild 2	Alternativ Bild 3	Alternativ Bild 4	Alternativ Bild 5 och 6
Skärmar	Svart	Svart	Svart	Vit	Svart eller vit
Dörrsidor	Vit under kromlist Svart över kromlist	Vit upp till vecket mellan kromlist och fönster	Vit (hela)	Vit under kromlist	Vit med fartrand Svart med fartrand
Huv	Svart	Vit	Vit	Svart	Vit
Baklucka	Svart	Svart	Vit	Svart	Vit
Fälgar	Svart	Svart	Svart	Svart	Vit eller svart

De flesta RM vagnar som lämnade fabriken var svarta men en del var tvåfärgade, vanligtvis med skärmar och övre paneler i svart och sidopanelerna i någon annan färg. Taket var oftast svart men det förekom även färgade.

Hur får en tvåfärgad Riley se ut? Vilka kombinationer är "godkända" av fabriken och vilka är uttryck för den fria fantasin?

Så vitt red förstår kunde man få precis det man ville ha när man beställde en ny bil. Mot ett pristillägg får man anta. "The factory was usually flexible enough to provide any colour to special order" skriver John Price Williams i sin bok *The Legendary RMs*.

I tabellen ovan kallar red allt svart- och vitt men menar ljusare och mörkare färger. Rileyfabrikens standard två-färgs-kombination syns på bild 1.

En viktig kund, Lord Mountbatten, beställde en egen färgkombination som kom att kallas "Mountbatten Split", ljusblå med svarta skärmar och baklucka. Se bild 2.

En annan viktig kund, verkställande direktörens hustru, Mrs Victor Riley, fick en bil med fartrand och ljust tak. Fartranden gick mellan kromlisten på dörren upp till vecket under fönstret och vidare ner längs sidorna av bakluckan. "Experimental two-tone colour scheme, not adapted for production" har James Taylor kallat den i sin bok *RM Riley Series*. Bild 6. Bilar med fartrand syns även på bild 5 och 7. "An unusual colour flash above the chrome waistline", skriver Taylor.

En variant, bild 3, visar en "helvit" bil med svarta skärmar. En ovanlig färgkombination för en Riley visas i bild 4. Påminner om Armstrong Siddeley. Tveksamt om dessa är fabriksbeställda lackeringar.

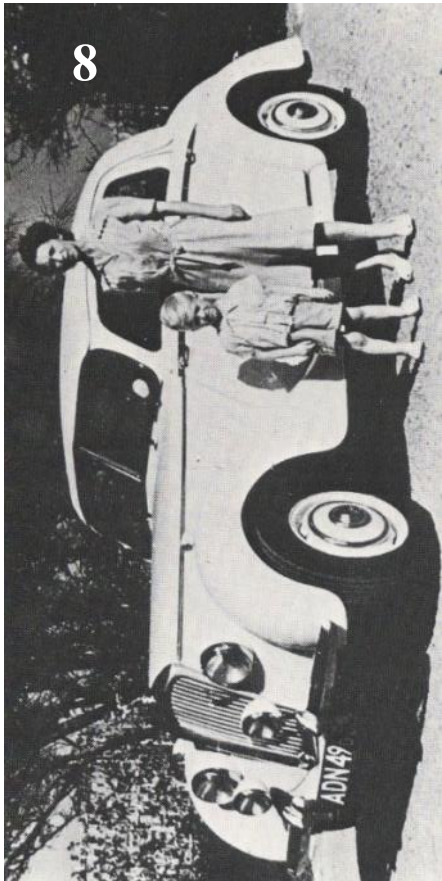
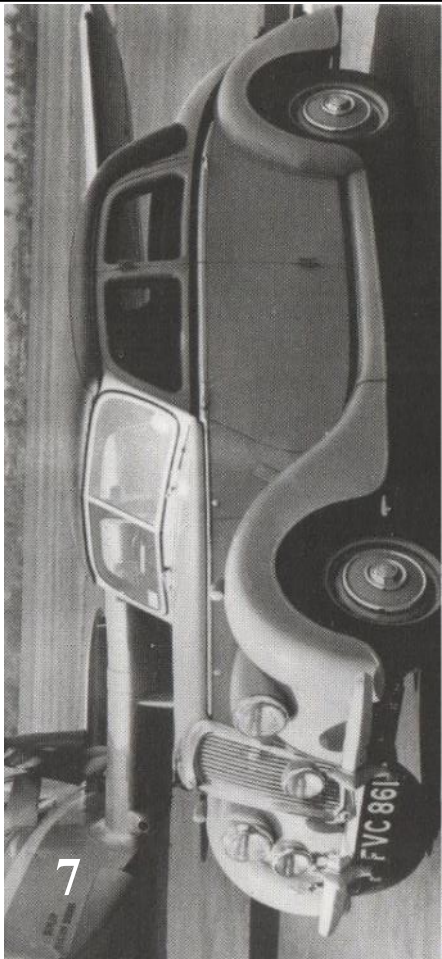
En brittisk militär stationerad i den heta kronkolonin Aden beställde en RM Riley med vitt tak, bild 8.



"Factory Two-Tone"
Rileyfabrikens standard tvåfärgade kombination



"Mountbatten Split"



Mera Blå Bira

En artikel om prins Bira av Siam väckte vänners intresse eftersom hans minne lever i Thailand. Därifrån kom Tum nu med månadsbladet Koosang Koosom, (Soulmate Magasin) med glättade, romantiska omslag. En stilig kvinna, Celia Howard, 94, var intervjuad för en illustrerad artikelserie i tolv delar 2017.

Hon, Chelita kallad, med brittiskt och argentinskt påbrå, var 27 år när hon 1949 mötte prins Bira på en Racing Club i Buenos Aires. Där tävlade han med sina bilar i gult och blått och han hade övergått från E.R.A till Maserati.

Efter en vurpa, där han hjältemodigt fortsatte att köra, hamnade han på sjukhus och de lärde känna varandra. Han lämnade sin första hustru, gifte sig med Chelita 1952 och de levde det ljuva livet i Cannes i fem år. Månadsbladet visar bilder av vänner, som Kirk Douglas, Onassis, Picasso, Robert Kennedy och Salvador Dali.

Bira, som talade engelska och franska, var alltid omgiven av vackra kvinnor. Vid skilsmässan for han till Thailand, handlade med bilar, Chelita till Buenos Aires med deras ende son, ett år gam-

mal. Gossen skickades till dyra skolor i England, dog vid sjutton års ålder.

Artikelserien innehåller allt som krävs för att den skall platsa i Koosang Koosom, men faktiskt inte mycket om bilar eller deras färg. Journalisten gav dock Chelita en himmelsblå sjal. Månadsbladet upphörde efter detta.

*Nanna Stefania Hermansson
eller kanske Peter Ottosson*



En av kändisarna nämnda i artikeln ovan var Aristoteles Onassis. Här syns han sommaren 1959 tillsammans med Winston Churchill. I baksätet fru Onassis, Athina Livanos och älskarinnan, operadivian Maria Callas. De är på väg från Onassis yacht "Christina" till Apollotemplet i Delfi... för att rådfråga oraklet får man anta. Bilen är en 1958 års Fiat 600 Spiaggina. (strandstolen).



En av kändisarna var Salvador Dali. Här står han framför sitt surrealistiska konstverk "Rainy Taxi", en Cadillac Series 62 cabriolet V8 från 1938. Dali hävdade att det bara fanns sex exemplar av denna modell. Ägare var bl. a. Förenta Staternas president Franklin Roosevelt, skådespelaren Clark Gable och gudfaderen för amerikanska maffian, Al Capone.

Kirk Douglas nämndes i artikeln ovan. Här i en vansinneskörning genom Rom i filmen Two weeks in another town från 1962. Den skräckslagna passageraren är skådespelerskan Cyndi Charisse. Bilen är en Maserati Vignale Spyder 3500 GT från 1960 och finns fortfarande.

Tolv svensksålda Pathfinders

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MAA 33/530

550512 Reg B 41098
 550512 Direktör Dag Eje Vendil, Gäddviken, Stockholm
 570412 Reg U34681
 570412 Direktör Dag Eje Vendil, Köping
 601212 Reg T29629
 601212 Blomgrens Bilfirma, Örebro
 601231 Almby Bilaffär, Örebro
 610117 Ivar Svensson, Ekeby, Almby, Örebro
 611110 Görtz Motor AB, Örebro
 620111 Svetsare Bror Johansson, Örebro
 620216 Körförbud
 660831 Avförd

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MA? ?? / 538

540611 Reg A 23544
 540611 Kursverksamheten/Sten Rosell, Stockholm
 561101 AB Svenska Bilfabriken, Saltsjö-Järla
 570213 Fagerås Bil & Motor/Hilding Nilsson, Fagerås

16/4-58 Handlingarna åter fr. Stadsfiskalen i Hässleholm. Vid utredningen har köpman Joel Bengtsson i Hässleholm hört och uppgivit, att han är delägare i Bil & Verkstad i Bromölla, vilket bolag köpte bilen 13/12-56 och sålde den 19/12-56 till Bilfirma Valter Jönsson, Urshult.
 17/4-58 Handlingarna översända till Landsfiskalen i Kinnevalds distrikt.
 7/8-58. Utredningen åter från Kinnevalds distrikt med uppgift Att Jönsson den 21/12-56 försålt bilen till Blekinge Bil AB, Karlskrona.
 8/5-58 Översänt till Stadsfiskalen i Karlskrona.
 29/5-58 Utredningen åter med uppgift att Blekinge Bil AB köpte bilen 21/12-56 och 22/12-56 försåld den samma till Per Perssons Bilaffär, Lappe.
 11/1-56 inkom försäljningsanmälan från AB Svenska Bilfabriken Saltsjö-Järla angående Cervins Motor AB Kristianstad, såld 19/10-56
 13/12-57 Inkom anmälan från Fagerås Bil & Motor att fordonet köpts 25/1-57
 11/11 57 Utredning begärd hos Stadsfiskalen i Kristianstad angående ägaren till bilen 1/1-57
 25/1-57 Handlingarna åter från Landsfiskalen i Tollarp distrikt. Vid förhör med försäljningschefen Viking Cervin i Cervin Motor AB har denne uppgivit att han haft försäljningsuppdrag på bilen som under 1956 försålt till köpman Joel Bengtsson, vilken numera är bosatt i Hässleholm. Till Stadsfiskalen i Hässleholm 27/1-58 för utredning.

580815 Johan Janssons Bilaffär, Karlskoga
 580903 Köpman Olle Olsson, Karlskoga
 581020 Bil & Motorservice/Bo Jonsson, Örnköldsvik
 590522 Reg Y 50544
 590522 Fabriksarb. Gustaf Adolf Nordin, Husum
 590727 Målarbästare Erik Ljungberg, Husum
 600915 Gunnarssons Bilaffär, Örnköldsvik
 600923 EH Häggqvists Cementgjuteri, Idbyn
 601118 Hellbergs Bil AB, Örnköldsvik
 610117 J E Ödling, Bjälsta, anmäler fordonet skrotat

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MAA 33/1000

550107 Reg A 80163
 550107 Arkitekt Erik Ahlin, Stockholm
 570807 Philipsons Försäljnings AB, Stockholm
 570807 Handelsbolaget Hedelin & Co, Bandhagen
 600611 Tjänstem. Bernt Birgersson-Andersson, Hägersten
 611123 Reg BA 10130
 611123 Fru Berit Marianne Larsson, Trångsund
 620307 AB Sthlms Autotillbehör, Tyresö
 621112 Utförd ur rikt



The Brilliant PATHFINDER

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MAA 33/1015

550113 Reg S 30195
 550113 Doktor Jörgen Lumbye Madsen, Kristinehamn
 620608 Warströms Bil AB, Kristinehamn
 620629 Överförd till BRR
 650901 Avregistrerad

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MAA 33/1016

540917 Reg O 49306
 540917 Sune Rygård, Göteborg
 641229 Överförd till BRR
 680902 Avreg.

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MAD 33/1079

550727 Reg A 89078
 550727 AB Boris Seward Inredningar, Stockholm
 570423 Reg B58281
 570423 Verkmästare Erik Gyllenstein, Älta
 621005 Kusens Bil AB, Stockholm
 620925 Reg AA 57601
 620925 Byråss. Bror Bäckström Stockholm
 630925 Kusens Bil AB, Stockholm
 631231 Köpman Holger Karlsson, Hägersten
 631231 Skrotad

1954 Riley Pathfinder

MA? ??/1082

550322 Reg A 81200
 550322 British-Swedish Chamber of Commerce, Stockholm, Mr. A.E. Wernly
 620119 Vasa-Skrot, Södertälje
 620119 Skrotad

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MAA 23/1151

540916 Typgodkänd, Göteborg
 540917 Reg O 49320
 540917 Civilingenjör Torsten Bildt, Kårehogen
 570730 Förenade Bil, Göteborg
 570730 Kammarmusiker Bror Hedlund, Göteborg
 570925 Gunnar Carlberg, Göteborg
 571203 Tecknare Erik Nielsen, Partille
 630515 Philipsons i Göteborg
 631019 Plåtslagare Kjell-Åke Lindqvist, Göteborg
 631231 Skrotad av Gunnar Kristiansen, Göteborg

1954 Riley Pathfinder

Chassi nr MAE 33/1154

550921 Reg L 34525
 550921 Lantbrukare Conrad Nilsson, Fjälkinge
 610727 Reg H 15737
 610727 Lantbr Conrad Nilsson, Fliseruds säteri, Ekhult
 640124 Bengt Andersson, Ekhults gård, Fliseröd
 641117 Körförbud
 650317 Överförd till BRR
 680831 Avförd
 Nils-Erik Kristensson
 Jimmy Svanholm, Svedala

1955 Riley Pathfinder

Chassi nr MA? 23/1731

550325 Typgodkänd, Göteborg
 550330 Reg O 55032
 550330 Civilingenjör Otto Bojesen, Hovås
 581210 Bilen registrerad i Danmark med reg nr BE20597

1955 Riley Pathfinder

Chassi nr MAD 33/3806

561011 Reg M 66788
 561011 Med lic Nils Johan Nilsson, Lund
 591217 Reg O 90809
 591217 Docent Nils Johan Nilsson, Göteborg
 720000 Reg CGG 159
 Prof. Holger Nilsson, Göteborg

1956 Riley Pathfinder

Chassi nr MAC 23/5294

561011 Reg AA8445
 561011 Captain Carlton Lang Troop, British Embassy Strandvägen 82, Stockholm
 590701 Köpman Gösta Elov Harry Pettersson, Sthlm
 600213 Reg D 16777
 600213 Bil AB Gunnar Larsson, Katrineholm
 600303 Försäljare Erik Yngve Malmkvist, Katrineholm
 600325 Bil AB Gösta Jönsson, Eskilstuna
 600325 Kontorist Ingemar Nilsson, Eskilstuna
 611214 Spånga Bil AB, Eskilstuna
 611214 Murare Sterner Öyen, Malmköping
 620511 Spånga Bil AB, Eskilstuna
 620517 Musiker Lennart Blomkvist, Eskilstuna
 620904 AB Englands Radio, Eskilstuna
 620927 Truckförare Jan-Erik Lindholm, Eskilstuna
 621105 AB Englands Radio-TV, Eskilstuna
 621113 Målarbästare Paul Emundsson, Eskilstuna
 640717 F:a Fynd-Bilar, Eskilstuna
 641003 Chaufför Erko Gustavsson, Ärla
 650513 F:a Fynd-Bilar, Eskilstuna
 650513 Avreg.

Riley Pathfinder chassinr koder

M = 2,5 liters motor
 A = saloon

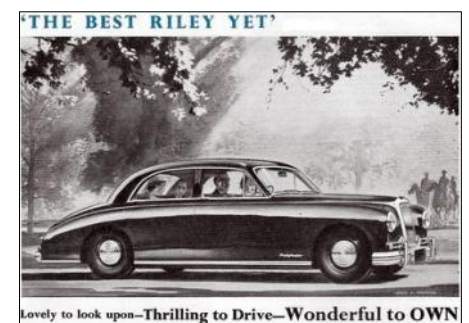
Färg
 A = svart
 B = grå
 C = röd
 D = blå
 E = mörkgrön
 F = beige
 G = brun

23 = högerstyrd
 33 = vänsterstyrd

Antal tillverkade Pathfinders

Januari 1953 – juli 1954:	505
Augusti 1954 – juli 1955:	2 022
Augusti 1955 – juli 1956:	2 399
Augusti 1956 – feb 1957:	226

Totalt: 5 152



THE BEST RILEY YET
 Lovely to look upon—Thrilling to Drive—Wonderful to OWN

The Observer's Books of Vintage and Classic Cars

Rubricerade små böcker utkom 1982 och är författade av Mark White, f. 1916. Denne var bl a producent på BBC Radio One. Gick i pension 1976. Bodde på Isle of Man. Bland hans egna bilar ingick Riley, AC, Alvis, MG och Bristol.

Så här skriver Mark White om märket Riley:



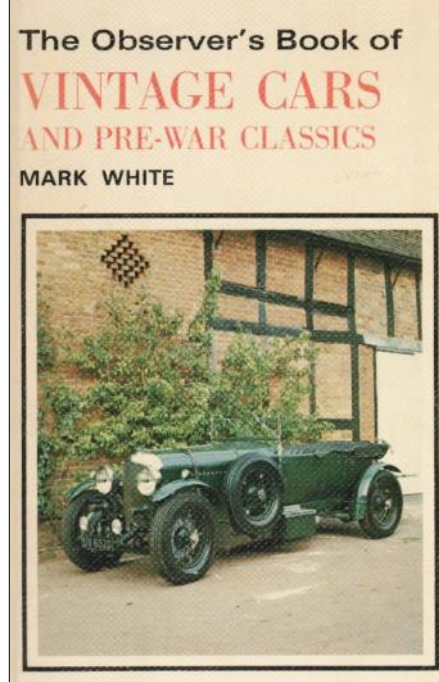
Riley (GB)

Firman grundades 1896 som *Riley Cycle Co at Coventry* av herrar William, Basil och Herbert J. Riley. Företags namnet ändrades 1912 till *Riley (Coventry) Ltd* och till *Riley Motors Ltd* när de flyttade till Abingdon i Berkshire 1948. Företaget hade övertagits av Nuffield gruppen 1938.

Först tillverkades motoriserade trehjulringar och 1905 kom den första fyrehjuliga Rileyn, sannolikt utvecklad av William Rileys son Percy. Den kallades för The 9 hp (inte att förväxlas med Percy Rileys enastående "Nine" från 1926) och hade en V-2 motor med växellåda monterad på sidan, även den en rileykonstruktion. 1908 ökades motorvolymen till 2 liter och 1912 kom de lösstagbara ekerhjulen utvecklade och tillverkade av Riley. Dessa blev så populära hos andra biltillverkare, bl. a. Austro-Daimler, Mercedes, Hispano-Suiza, Napier, Panhard, Renault och Rolls-Royce, att en separat fabrik byggdes för tillverkning av dessa hjul.

År 1914 kom 10 hp och 12/18 modeller samt en ny 17 hp, Rileys första raka fyra på 2951 cc. Bilarna som följde efter första världskriget var de nya 11 hp modellerna med fyrcylindrig 1498 cc motor på 35 bhp vid 3200 varv. De sålde bra i början av 20-talet. Det gällde även den sportiga Redwinger som kom 1923 och hade ekerhjul och kaross i polerad aluminium. För 450 pund erbjöd den 70 mph vilket var bra för en liten sportbil vid den här tiden.

Det stora steget i företagets utveckling kom 1926 då man presenterade den fantastiska Riley 9 med sin klassiska motor på 1087 cc, fyra cylindrar, hemisfäriska förbränningskammare, dubbla högt ligande kamaxlar och korta stötstänger. En motordesign som skulle finnas kvar



till 1957. Karossen var även den ovanlig för tiden; vävklädd, över stomme av askträ, vilket gav en betydligt lägre tyngdpunkt än för andra saloonvagnar och även ett sportigare utseende. Dessutom var den en av de första bilarna med ett regelrätt bagageutrymme där bak. Modellen hette *Monaco* och det dröjde inte länge förrän en öppen sportversion blev tillgänglig, den 2-sitsiga Brooklands med dubbla förgasare, 50 bhp, och en toppfart på 80 mph.

Saloonversioner av Nine fortsatte under hela 30-talet med en gång älskade, men nu bortglömda, namn som Kestrel, Falcon och Merlin samt deras sportiga kusiner March Special, Lynx och den läckra 2-sitsiga IMP.

Förutom Ninemodellerna presenterades 1929 de sexcylindriga 1633 cc vagnarna, främst Stelvio Saloon. 1932 lanserades en sportversion med motorvolymen reducerad till 1486 cc för att kunna tävla i 1500 cc klassen. Med denna motor kom också det geniala vattenkylda mittlagret för att klara av överhettning vid tävlingshastigheter. Racern hette Brooklands Six.

Även om 30-talet var storhetstiden för tävlande Rileys så började faktiskt tävlingsframgångarna redan 1923 då man vann guldmedalj vid Exeter Trial och 1924 vid Lands End Trial, Edinburgh Trial och Lands End-John O'Groats. Brooklandsvagnarna vann Tourist

Trophy (TT) 1929, 1930, 1931 och 1932. 1935 och 1936 vann Freddie Dixon, då den mest kände av alla riley-trimmare och racerförare, med en 4-cylindrig 1½ litersvagn som kom att leda till Spritemodellen.

Rileys placerade sig väl i Monte Carlo-rallyt 1933 och 1934 och Freddie Dixon vann Brooklands 500 mile tävlingen 1934 och 1936 med en bil på 1986 cc. 1934/35 kom sportiga, tvåsitsiga, 9 Imp och blev en omedelbar framgång inte bara bland allmänheten utan även på lämpliga evenemang även om landsvägsmodellen aldrig kunde mäta sig med alla dessa Riley Specials som höll till på tävlingsbanorna.

Vid samma tid lanserades den 6-cylindriga MPH modellen. Vad Impen hade gjort för den lilla motorn skulle MPH göra för den stora. Tyvärr var bilarna för dyra och bara ett 15-tal tillverkades. Sprite 1½ litre, som kom där efter, var egentligen ett MPH chassi med en 4-cylindrig motor på 1496 cc.

Framgångarna med Imp och Sprite ledde till intressanta saloonmodeller. Kestrel, t.ex., med sin fastback (kan den ha varit den första bilen med denna design?) kom både med en standard 9 hp motor och en som var trimmad till Imp specifikationer. Liknande alternativ fanns att få för den öppna, 4-sitsiga, Lynx modellen. En MPH var god för 90 mph och en Sprite kunde göra 85 mph.

Percy Rileys 6-cylindriga motor utvecklades, borrades upp till 2 liter och försågs med kompressor, vilket blev grunden för ERA racern. Den 4-cylindriga motorn förstorades till 2½ liter (2443 cc) för 1937/38 års Blue Streak, en bil som fick sin fullbordan i efterkrigstidens 2½ liter saloon.

Motorn i efterkrigstidens 1½ liter saloon var densamma som före kriget, en grundkonstruktion som stod sig 30 år, och som sådan, en storartad hyllning till Percy Riley.

Ett kännemärke hos många Rileys från 1933-1938 var Wilson "Preselecta" förväljarlåda som manövrerades från en väljarspak på rattstången. Den var tung och många menade att den inte passade i tävlingsbilar. Men å andra sidan erbjöd den mycket snabba växlingar vilket var

och en som sett en ERA i farten, kan intyga. Autoviaprojektet, en lyxbil med en V-8 på 3 liter, drevs i ett separat b-lag, blev en flop.

Trots både tävlings- och försäljningsframgångar var företagets finanser dåliga 1938. Kanske för att köparna fick för mycket för pengarna. Bilarna hade så hög finish att vinstmarginalen måste ha varit låg. Men oavsett anledningen köptes Riley upp av Nuffieldgruppen och efter 1939 skulle Riley aldrig bli riktigt detsamma.

Man ska komma ihåg att pre-war Rileys, oavsett om det gällde sportbilar eller salooner, inte var några stora bilar men de hade samma höga kvalitet som som större och dyrare bilar. Till exempel hade de flesta modellerna handbyggda karosser, skinnklädsel och instrumentbrädor i polerat trä, sånt som normalt hörde till lyxmarknaden.

Rileys två främsta motorer, konstruerade av Percy Riley, var den 4-cylindriga 9 hp och dess storebror, den likaledes 4-cylindriga 1½ litre, båda med hemisfäriska förbränningskammare. Efter kriget togs tillverkningen av 1½ litre på 1496 cc och även 2½ litre på 2443 cc upp igen, båda med tilldragande fyrsitsiga *close coupled* karosser ("intimt" kupéutrymme där baksätespassagerarna flyttas fram framför bakaxeln). Utseendet var nästan identiskt förutom att 2½ litre

The Observer's Book of
CLASSIC CARS
AFTER 1945
MARK WHITE



hade 1 dm längre motorhuv och ett ljusblått märke på kylaren medan 1½ litre var traditionella mörkblått. Båda dessa motorer hade dubbla högt liggande kamaxlar som påverkade ventilerna via vipparmar och korta stötstänger. Men medan förkrigsbilarna ofta hade Wilson Preselecta förvärlarådor fick efterkrigsbilarna en mycket behaglig 4-växlad manuell växellåda. Nu hade även den traditionella fjädringen ersatts med torsionsstavar. Effekten på 2½ litren började med 90 bhp vilket med tiden ökades till 100 bhp och blev då som standard en

fullödlig 100 mph bil. Detta blev motorn som Donald Healey använde för sina bilar 1946-54.

Även om inga sportbilar tillverkades efter kriget fanns det gott om rileyentusiaster och såväl enskilda bilar som team sponsrade av företaget ställde upp i diverse tävlingar, främst Monte Carlo rallyn. Förstaplaceringar låg sällan inom räckhåll eftersom de ofta tävlade mot 3 litre Alvis och 3½ litre Jaguar. Även under dessa omständigheter lyckades rileyförarna erbjuda mycket livligt motstånd.

Ett fåtal roadsters tillverkades, främst för export, men var ingen succé.

Det är märkligt med tanke på bilarnas prestanda och popularitet att det skulle dröja nästan 20 år innan 1946-54 Rileyvagnarna fick "classic" stämpel.

När British Motor Corporation bildades ersattes den snygga 2½ litern med en ganska ful Pathfinder. Det var ingen trevlig bil och rileyentusiaster ville inte veta av den. Från den stunden, även om namnet levde kvar under BMC och senare British Leyland, tillverkades aldrig en bil *in the Riley tradition* - i Rileys anda och märket blev offer för *badge engineering* plågan.

Red översatte

Ur Bokelunds familjealbum

Red och son körde till "Lergöksträffen" i hembygdsparken i Ängelholm den 25 augusti och ställde ut sina Rileybilar. Fram kommer en man som berättar att hans far, Olle Bokelund, hade en Riley 1954-1958 och att registreringsnumret var L 25464. Vilket minne! Red gick hem och kollade sina register.

Riley 1½ litre saloon Chassi nr 37 S 12794

480414 Typbesiktning, Malmö
480417 Reg M 27794
480417 AB Björckander & Co., Malmö
511013 Reg A 28716
511013 AB Björckander & Co., Stockholm
530608 Reg L 25464
530608 Med kand Lennart Hugosson, Örkelljung
540204 Bildeve i Ängelholm AB
540621 Verkm Olle Bokelund, Ängelholm
580502 Bildeve i Ängelholm AB
580506 Reg M 45472
580506 Djurskötare Poul Stühr, Mörap
580808 Reg L 34313
580808 Bildeve i Ängelholm
580823 Fabriksarb Bo Andersson, Perstorp

630102 Maskinist G.B. Andersson, Emmaljunga
630102 Avförd

Reg MWD 348
Anders Hansson, Sandviken
Leif Urman, Köping

Staffan Bokelund skickade bild ur familjealbumet med kommentaren "Kvinnan på bilden är min mamma. Pappa har tagit fotot, troligen under någon söndagstur med medhavd kaffekorg".



Sensommarmöte i Kungsör den 24 augusti 2019

Lördagsmorgonen, med avfärd kl. 8.10, inleddes med disigt väder, låga moln och antydning till lätt regn. Den här gången fick Åsa, Cecilia och jag förlita oss till modern bil. Tekniska problem gjorde att varken Riley saloon eller drophead coupé kom i fråga. Efterhand som vi närmade oss Kungsör blev vädret allt bättre och vid lunchtid var det sol och högsommarvärme. Med andra ord perfekt väder för ett möte med glada Rileyvänner.

Målet för utfärden var det relativt nyligen öppnade "Miniature Kingdom" som inrättats i en gammal fabriksbyggnad i det centrala Kungsör. Först på plats var Torsten Grönvall med sin tvåfärgade RMA, så småningom anlände arrangörerna Monika och Ronald Pfändtner i sin Kestrel 9 – likaså tvåfärgad för övrigt – och sedan dök Ingvor och Lennart Nilsson upp, varefter Dan Erlandsson anlände med intresserade vänner. Sist in fann sig Sten Berglind.

Miniature Kingdom är ett ambitiöst försök att bygga upp små miljöer från olika delar av Sverige, utplacerade längs en synnerligen stor modelljärnväg. Anläggningen är dock långt ifrån färdigbyggd. Delen med Norrland är färdigställd och miljöer från Svealand är som bäst under uppbyggnad. Senare blir det Götalands tur.

Modellerna och miljöerna var lätta att känna igen, mycket detaljerade och välgjorda, alltifrån julbocken i Gävle, som brann med jämna mellanrum, till Globen och stadshuset i Stockholm. Hus, bilar och människor förekom överallt; vid en helikoptermodell syntes t.ex. medlemmarna i ABBA.

Förutom kontinuerligt rullande tågsätt, kunde man själv trycka på olika knappar och därmed få vindkraftverk att snurra, svetslågorna synas i en lokverkstad och så vidare.



Vi var dock inte alldeles ensamma om att beskåda anläggningen. Ett stort antal (andra) pensionärer var också på plats, så vi var säkert mer än femtio personer där samtidigt. Åtskilliga av dem hade säkert haft egna Fleischman- eller Märklinjärnvägar under ungdomsåren. Själv hade jag tillsammans med min bror Ivar en liten Märklinjärnväg med tre lok när vi var tio-femton år.

Nära två timmar var avsatta för besöket, så vi hann både fika och besöka en loppis på andra sidan av vägen, innan det var dags att fara iväg till Kungsörstorp, där lunchen skulle inmundigas.

Fem minuters cortègekörning förde oss strax till detta ställe, beläget med en hänförande utsikt över Mälarens allra västligaste del. Här serverades en utmärkt lunch. När alla var nöjda och belåtna och avhandlat olika Rileyärenden tillräckligt för denna gång var det dags för avfärd. Ett stort tack till Monika och Ronald, som än en gång ordnat ett mycket lyckat möte!

Erik Hamberg



Kanske Sveriges första Riley

1929 Riley, karosseri öppet
Chassi nr 60 6546, motor nr 16434

290928 Reg A 5521
290928 AB O. Hellsten, Skeppsbron 20, Stockholm
350411 Avdelningschef C.A. Berg, Stockholm
370401 Fru Maria Lovisa Lundqvist, Stockholm
370414 Philipsons Försäljnings AB, Stockholm
370705 Svensk-Amerikanska Motorimporten, Stockholm
370705 Snickare Carl Albin Allard, Ångby
390511 Posttjänsteman Karl August Nilsson, Äppelviken
470721 Reg B 9543
470721 Filialföreståndare Karl August Nilsson, Spånga
470721 Reg A 38113
470721 Filialföreståndare Karl August Nilsson, Spånga
490604 Portvakt Karl Alexis Söderberg, Stockholm
491103 Jur. stud. Rolf Olof Gustaf Burman, Stockholm
500513 Stud. Marianne Elisabeth Åhsberg, Bromma
501106 Reg AC 8884
501106 Folkskollärare Sixten J:son Lindblom, Mårdsjö skola, Saxvattnet
511227 Vulkanisör Klas-Åke Eriksson, Dorotea
520722 Reg Y 17095
520722 Målaren Ernst Sjölander, Hoting
530928 John Kvarnström, Bynäs, Vännäs
530928 Avregistrerad

Skeppsmäklerifirman Otto Hellsten, Skeppsbron 20, Stockholm registrerade in en ny Riley i september 1929. Firman var grundad 1819 och just 1929 tog fjärde generation, i form av Otto Hellsten, över efter sin far Gustaf Hellsten. Men var köpte man en Riley i Stockholm 1929? Eller direktimporterades den? Det hade ju inte varit så svårt för en skeppsmäklare.

Bilen slutade sina dagar hos John Kvarnström i Vännäs 1953. Är det samma John Kvarnström som körde Midnattsolsrallyt i en Ford det året? Är det någon av er i dom trakterna som hört talas om denna tidiga Riley?



En 1929 års öppen Riley Nine



Red

Ur arkiven

1948 Riley 2½ litre saloon
Chassi nr 58 S 3213

481027 Reg B 16406
481027 AB Casco, Stockholm
511024 Reg Y 15460
511024 Motoraktiebolaget i Örnköldsvik
520227 Sigfrid Sundkvist, Örnköldsvik
520710 Motoraktiebolaget i Örnköldsvik
521007 Ing. Sven Sture Westman, Örnköldsvik
521202 Motoraktiebolaget i Örnköldsvik
540103 Reg BD 16871
540226 Lennart Granberg, Tulluvaara, Kiruna
570228 Överförd till BRR, Bilreservregistret
580614 Reparator Sune Emmoth, Kiruna
590511 Inneh. Av F:a Stålnacke Radio & Maskinaffär, Kiruna
601112 Charkuterist Rolf Pettersson, Kiruna
610103 Överförd till BRR, Bilreservregistret
611109 Stud. Gunder Eriksson, Kiruna
640901 Avf. ur reservregistret

1947 Riley 1½ litre saloon
Chassi nr 37 S 13267

480303 Reg D5262
480303 Förs. chef Erik Håkansson, Eskilstuna
500607 Förs. chef Gerhard Carlsson, Eskilstuna
550621 Fönsterputsare Sune Wallgren, Eskilstuna
561105 Chaufför Karl Boberg, Solkullen, Skogstorp
570723 Sörmlands Bil AB, Eskilstuna
570924 Reg U 37019
570924 Olle Olsson Bil AB, Västerås
571002 Berny Young, Västerås
580412 Olle Olsson Bil AB, Västerås
580610 Snickare Stig Holger Lundkvist, Hallstahammar
580903 Flygnavigatör Sture Kenneth Dhalin, Västerås
581013 H.E. Olsson, Hedensbergs gård, Hedensberg
590416 Införtullad i Danmark

1953 Riley 1½ litre saloon
Chassi nr RME 21249

500820 Reg BD 15775
500820 Köpman Elon Vikström, Luleå
560710 Banarb. Algot Eriksson, Murjek
621130 Chaufför Ove Halmekangas, Vuollerim
630503 Montör Lars Andersson, Boden
631013 Bil & Traktor Boden AB, Boden
631213 Lil Hedkvist, Luleå
651021 Eskil Johansson, Skellefteå

651021 Avförd. Skrotad
Reg MYN 755
1978 Erik Ahnquist (med nr 29)
2003 Lars-Erik Dahlgren (medl 271)

1947 Riley 2½ litre saloon
Chassi nr 57 S 2650

480430 Reg M 27997
480430 AB Allhems Förlag, Malmö
510430 Reg B 21957
510430 Överingenjör Urban Molin, Lidingö
570727 Reg AA 28834
570730 Ingenjör Sven Trädgårdh, Stockholm
630410 Fru Eivor Margareta Trädgårdh, Bandhagen
630410 Överförd till BRR
630416 Vid utredning har fru Trädgårdh meddelat att hennes make avlidit i början av 1961. På polisens anmaning hade hon låtit bogsera bilen till ett garage i Hagsätra där den sedan dess stått utan att brukas. Hon har nu låtit införa den i BRR
670524 Avförd

1950 Riley 2½ litre saloon
Chassi nr 60 S 6793

500928 Besiktigad i Växjö
Reg G 8530 Registreringskortet utgallrat
521024 Reg K 9922
521024 Tandläkare Sven Dager, Karlskrona
610428 Reg H 35531
610428 Firma Bilmekano Gösta Larsson, Nybro
610606 Reg A 28177
610606 Klang & Bjälvik, Pilg. 26, Stockholm
610630 Montör Björn Ohlsson, Pilg. 26, Stockholm
611125 Chaufför Karl Bertil Söderlind, Stockholm
621004 Bilmontör Sten Evert Andersson, Stuvsta
621208 Lelles Bil-Delar, Stockholm
650222 Avförd ur BRR

1947 Riley 1½ litre saloon
Chassi nr 37 S 13224

Inköpt hos Eskilstuna Bil & Motor. Återförs.
Förenade Bil
480607 Reg U 8740
480607 Åke Orrvik*, AB Nordiska Tubfabriken, Kungsör
510507 Verkmästare Olof Andersson, Kungsör

560609 Reg D 30761
560609 Bilmekaniker Olof Andersson, Torshälla
561210 Eskilstuna Bil och Motor, Eskilstuna
570416 Reg X 41233
570416 Cementarbetaren Åke Myrberg, Bollnäs
570919 Reg D 23306
570909 Eskilstuna Bil & Motor, Eskilstuna
580308 Reg U 39029
580308 Ingenjör Olof Strange, Hallstahammar
600304 Görtz Motor AB, Köping
600513 Avföres för nedskrotning

* körde Midnattsolsloppet i en RMB 1951

1948 Riley 1½ litre saloon
Chassi nr 38 S 15124

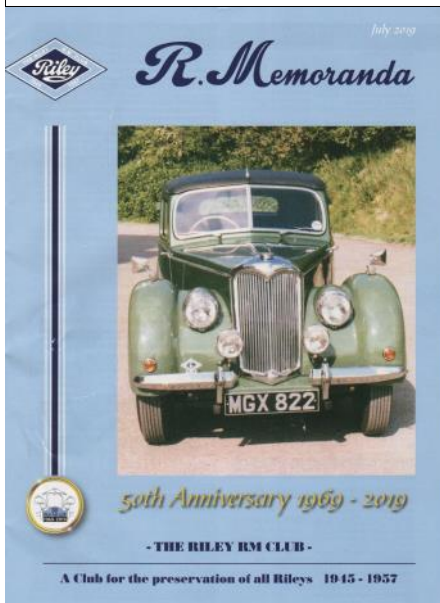
490620 Reg A 39216
490620 Disponent Lennart Schöldin**
500607 Reg T 15063
500607 Kamrer Claes Hedström, Örebro
520604 Reg A 58075
520604 Tjänsteman A. L.G. Arknäs, Bromma
541202 Ernst Nilsson AB, Stockholm
541231 Reg BD 20638
541231 Sägägare Erik Gösta Johansson, Rödupp, Överkalix
561231 Överförd till reservregistret
600930 Avförd ur reservregistret

** körde Midnattsolsloppet i en RMD 1950

1938 Riley Victor 1½ litre
Chassi nr 28 VX 7670

Förtv. reg. nr. ej känt (ev. importerad)
520708 Besiktigad i Stockholm
520726 Reg A 31916
520726 Bilmekaniker Nils-Erik Sverre, Enskede
531207 Motormontör Bengt Carlsson, Stockholm
541130 Reg E 26548
541130 Revolversvarvare Rune Svensson, Finspång
550811 Överförd till BRR
581001 Avreg

Andra Rileyblad



R. Memoranda July 2019

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Colin Andrews' beautiful RMB for sale, £12500

Artiklar

A special bodied 1948 RMA
 Roadsters with extra seatings and dickey seat
 From the Internet Forum: Half shaft removal / Fixing rear seat back / Spring reinstatement / Wheel studs pitch diameter / Trunnion bolts scraping / TIG welding on bodywork
 Report on this year's NZ rally
 Hood conversion
 Report from Rileyland USA

Evenemang

2019 Pennine Weekend, 4-6 Oct, Guisborough
 2020 London-Edinburgh run, 19-21 May

Säljes

51 RMB, very good condition, £12500 (bild ovan)
 50 RMA, barn find price £2500
 50 RMB, advancing years forces reduction of my collection, offers around £9000
 50 RMD, for restoration, "A great investment. Act fast to acquire this fantastic part of English Automobile history". Car in USA \$29000
 49 RMA, restoration project, £1850
 53 RME, excellent condition, £12500
 47 RMA, ground up restoration, car in USA. \$14000
 52 RME, 18 year restoration, £7500
 54 RME, new everything, £8500

R. Memoranda August/September 2019

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: "Regardless", the ex-Monte Carlo car (se Rileybladet 3/2016, sid. 6)

Artiklar

50th Anniversary National Rally, a report by Joss Martin
 50th Anniversary National Rally, the Healey Connection
 From the Internet Forum: SU damper piston / Door fitting / Rmb hotspot tube / Recommissioning back axle / Sill capping / Unidentified engine squeak / Lights Out please!
 2019 National Feeder Rally South Leg, Chris & Jaquie Martin
 Riley Archive project



Säljes

52 RMF, truly excellent condition, £18000
 46 RMA, extensive restoration, £7750
 + flera från förra numret



The Riley Record 3/June 2019

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: The Oxford University Motorsport Foundation
 Riley One-Point-Five

Artiklar

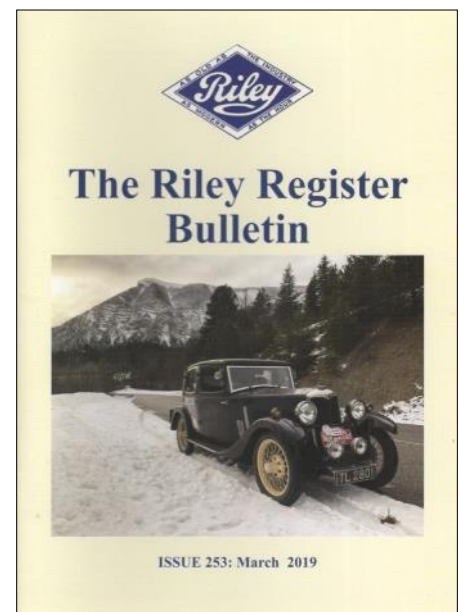
Coventry Canal Basin Event 7 April
 Two-Point-Six register new discoveries
 Oxford University Motorsport Foundation (OUMF)
 Donington Historic Festival
 Retro Rory's Rileys
 Two-speed windscreen wipers on 4/72

The Riley Register Bulletin Issue 253: March 2019

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: The 1933 Monaco in which William and Roger Twelvetrees successfully completed the Monte Carlo Rally Classique 2019

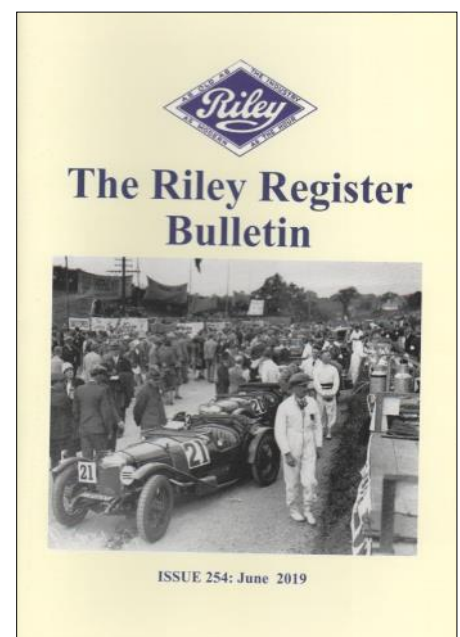
Artiklar

Needles and jets
 Rileys competing in the Pre-war South African Grand Prix
 The visit by Fay Taylour with Riley Dixon 6 KV6078 to



SA in 1939

Dick Catt's Special
 16 hp MPH replica driving impressions
 Barry to Athens in a Riley Lynx
 Father's 1934 Riley
 Australian Bodied Rileys, part 5 of 5
 The Riley Gamecock Le Mans Sports Tourer
 Electronically programmable distributors
 South African GP reunion
 Lynx 12/4 Special Series Tourer



The Riley Register Bulletin Issue 254: June 2019

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: International TT Dundonald Belfast: in 1928, PK 2708, chassis 6018 was owned by R Clive Gallop

Artiklar

The potential pitfalls of selling your Riley
 What does the Riley Register really think about Specials?
 Filming with my Riley Lynx
 Riley scuttles fuel tank filler leaks
 Vintage holidaying in Europé 2018
 Twiddle nuts (användning av skarvmuttrar i Rileys)
 The editor will be pleased to receive articles on Redwings for publication in the Bulletin



A Day in The Life of A Novice Riley Marshal



Our SRE National Weekend - Another Look

A Meander to Mull
The SRE Summer Driving Weekend 2019

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter May 2019, No. 378

June 2019, No. 379

July 2019, No. 380

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

Artiklar

Here we go again—the ongoing saga of the restoration of an RMB2P

Riley Archive Project: Victor Riley and Adrian Smith assured us that the project is moving forward

Massor med fina bilder från klubbens möten.

Säljes

48 RMB, very good condition, £13000

The Blue Diamond

Issue 641, July 2019 (40 sidor!)

Issue 642, August 2019, (28 sidor)

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>
Redaktör: Keith Morrison

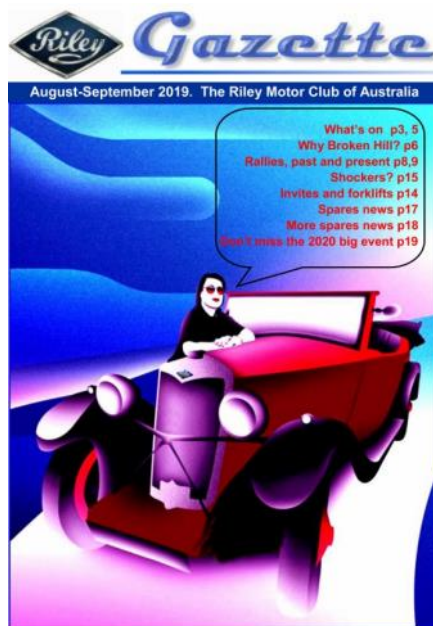
Artiklar

The restoration game — a cautionary tale

Antill from the eyes of a South African

Säljes

49 RMB, lovely car, A\$ 19500
50 RMB, excellent condition, A\$ 16000
50 RMB, excellent condition A\$ 23000



The Riley Gazette - Aug/Sept 2019

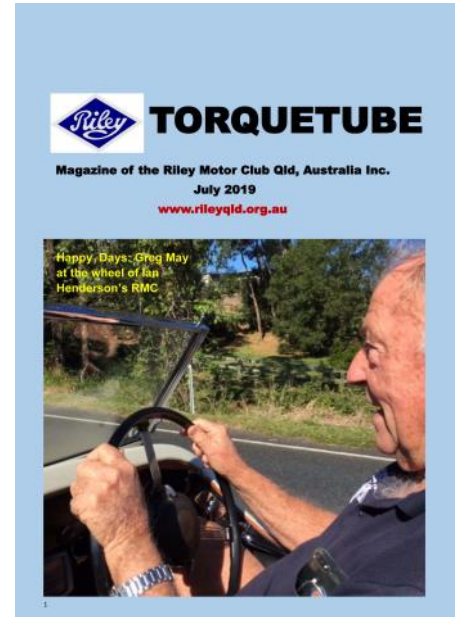
Newsletter of the NSW Riley Club
Klubbens hemsida: www.phil.soden.com.au
Redaktör: Phil Soden
Artiklar: se omslaget

Riley Torquetube - July 2019

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au
Redaktör: Philip Wyllie

Artiklar

Editorial, committee contact details and contents
June Happenings
Monthly meeting and lunch
July Activities
Club program and Club library
Technical
Aged tyres—a report brought by Trevor Taylor



In the garage
Changing a half shaft
Preparing to build a Riley SV
Fitting an RM roof cover
Playing with wiring harnesses
Program for 2019
For sale

Riley Torquetube - August 2019

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au
Redaktör: Philip Wyllie

Artiklar August 2019

Cover page: Matthew French's Kestrel Sprite
Editorial, committee contact details and contents
July Happenings
Samford Show
August Activities
Riley Motor Outing to Fort Lytton
Technical
Letter to the editor
Busted crank shaft
In the garage
A 1937 Kestrel Sprite by Matthew French
RMA Special by Trevor Taylor
Rupert and David Bowie by Peter Lee
Tuning Edward
Queensland Rileys annual excursion
For sale



Carstens Riley Special

Ny medlem

326 Carsten Petersson
Stationsvej 10
2840 HOLTE DANMARK

+45 2752 9505
carsten.erik.petersson@gmail.com

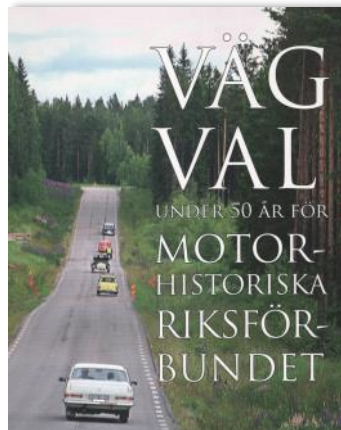
Bo Bonfils 1941-2019

Bo Bonfils, Köpenhamn, har gått bort 78 år gammal. Bo var reklamteknare och senare även flerfaldigt prisbelönt designer. Han gjorde den berömda Tivoliaffischen 1982. Frimärket med skolskeppet "Danmark" valdes till årets vackraste frimärke 1994. Bo formgav porslin åt Bing og Grøndal och bestick åt Georg Jensen. Besticken vann Danmarks förnämsta industridesignpris 1990 och kom bl.a. att användas på restaurangen på Museum of Modern Art i New York och i SAS Business Class.

Bo Bonfils sinne för industridesign tog sig också uttryck i ett starkt intresse för bilar av märket Riley. Han hade nog ett halvt dussin genom åren och ritade nya karosser till flera.

Vi är många som kommer att sakna honom.

Red



En jubileumsbok, Vägval under 50 år för Motorhistoriska Riksförbundet, har tagits fram. Redaktör har varit Margita Söderqvist. Boken kommer att delas ut till medlemsklubbar, politiker, samarbetspartners och andra och beskriver förbundets verksamhet under dessa 50 år. Den innehåller också många berättelser från klubbar och enskilda som varit med under resans gång. Dessutom har ett antal tunga politiker bidragit med sina tankar om den fordonshistoriska rörelsen, MHRF och sina inspel i fordonshistoriska frågor. Tillsammans ger detta oss en bred och heltäckande bild av de år som gått.

MHRF företräder 100 000 medlemmar i 200 klubbar.

Köpes

Ratt och startvev till RMB.
C-G Lind, telefon 0706-961307

Säljes

Glenn Billquists racing-Riley ligger ute till försäljning på Blocket för 795.000:-.

Perolof Melins RMA finns kvar på Blocket för 160.000:-.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör

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

Redaktör Rileybladet

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

Webmaster

Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 225 kr för år 2019. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
Motorhistoriska Riksförbundet
The Victoria Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The New South Wales Riley Club
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland



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