



Rileybladet

Nummer 3, 2022

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 44



Sjömannen ber icke om medvind. Han kör Riley.

60 D 5979 såldes den 8 maj 1950 av Förenade Bils agent i Stockholm, Kindwalls. Köpare var den bilintresserade direktören Gert Sederholm som registrerade bilen, H 12845, på sitt företag Skandinaviska Korsettfabriken i Oskarshamn. Bilen var maroonröd med beige sufflett.

Gert Sederholm fick problem med suffletten på sin Drophead och Förenade Bil tog den till England för reparation. Det var då den blev fotograferad och publicerad i Nuffield Exchange News.

Gert Sederholm hade bilen i 2½ år. 1952 köptes den av rörmontör Sigfrid Gustavsson i Oskarshamn. 1955 flyttar Gustavsson till Bergsholmen vid Skellefteå och bilen fick reg nr AC 25887. Samtidigt bytte Gustavsson titel/yrke till dykare. Gustavsson ägde bilen i sju år.

1959 blev Sven Ögren i Skellefteå ny ägare men redan efter fyra månader såljer han den till AB Bröderna Forslund

som samma dag säljer den vidare till byggnadsarbetare Arne Thylin som kör Riley Drophead i två år.

1961 säljer Arne bilen till ingenjör Sven Olof Eriksson i Stockholm och den får reg nr AA 73185. Efter ett halvår, i december 1961, sålde ingenjören sin Drophead via bilfirma Sigward Pankin till sjökadetten Anders Backman vid Kungliga Sjökrigsskolan i Näsbyark.

Nu kommer vi till stora fotot ovan som visar fyra kadetter framför Ankarhuset, på Nya Varvet i Göteborg. Vid ratten Anders Backman. Bilen var då mörkgrön.

Backman sålde bilen efter 8 månader och strax därefter försvann den ur registren. Han glömde aldrig sin Drophead och efter 60 år köper han 60 D 5976 efter Ingvar Persson.

Kanske var de två bilarna tillverkade samma dag!

Ankarhuset byggdes mellan 1805 och 1813 som ett värdigt officershus för Nya Varvets örlogshamn. Under den här perioden pågick Napoleonkrigen på kontinenten, och som ett led i Sveriges upprustning lät kung Gustav IV Adolf 1801 godkänna en moderinsäringsplan för detta marint viktiga område.

Efter Napoleons öde beseglats vid Waterloo lugnade det ner sig på kontinenten, vilket resulterade i en nedtrappning av Nya Varvet som örlogshamn. 1870 överläts området till Fångvårdsstyrelsen för att användas som fängelse.

Emellertid kom oroligheterna under unionsupplösningen med Norge 1905 att ånyo ge området en militär betydelse, och under de två världskrigen skedde ytterligare ökningar av den militära verksamheten. Området var i marinens ägo fram till 1985 då det efter ett riksdagsbeslut såldes till civila intressen.

Rileyklubbens höstmöte - 3 september



Åda säteri taktegelmuseum, 4,5 m² men innehållsrikt. Ottossons danska vän Peter Dragbo vaktar.



Torsten och Monika är pålitliga Riley-åkare. Lennarts 4W Morgan var också trevlig att åka.



Gården Långmaren har en ålderdomlig prägel mycket på grund av de många uthusen.

Den siste arrendatorn på Långmaren hette Ivar Karlsson (1902–1993). Han blev känd som en av de sista lantbrukarna i Sverige som enbart använde oxar som dragkraft på gården.



Nanna och Peter bjöd på god lunch på Långmaren där vi satt i det ålderdomliga köket.



Nästa besök var till Nynäs slott, en magnifik upplevelse med en anrik historia med kända ägare sedan 1328, men troligen äldre. Slottsfrun och kammarherren tar emot.



Kammarherren presenterar slottet och personalen med liv och historik på ett förnämligt sätt. Framför Peter står Helle Ravn, också från Danmark.



Nynäs slott där Svenska Rileyregistret hade 10årsrally 1987.

Den magnifika sängkammaren med en otrolig stuckatur. Den lär oftast ha använts gemensamt av Johan August Gripenstedt och hans Ewa vilket var ovanligt för tiden. De övertog Nynäs 1856 och det blev i släkten tills Landstinget tog över i tre steg, i princip ägorna 1967 och slutligen huvudbyggnad och park 1984.

Husfrun tar avsked och vi tackar för ett mycket uppskattat besök.

Mötet avslutas med ett kort besök i det nybyggda Sörmlands museum där Nanna Hermansson utvecklat ett väldigt intressant sätt att visa vår historia. Bland annat har Ivar Karlsson fått en egen utställning.

Ett stort och varmt tack till Nanna och Peter för denna fina dag.

Det var också roligt med de danska besökarna Helle Ravn och Peter Dragbo, båda etnologer från Langeland.

Lennart Nilsson

Hermansson, Nanna S, landsantikvarie, Nykpg, f i Hbg 421223, dtr t adv Olle Hermansson o sjuksk Margret, f Sigurdardóttir. Fil kand Lund 64, fil lic etnologi Lund 71, lektor Univ of Leeds 68-70, antikvarie Natmus Köpenh 71-72, antikvarie Föroya Fornminisavn Färöarna 72-74, stadsantikvarie Reykjavik mus Island 74-84, landsantikvarie Nykpg sed 84. G 74 ark Peter Ottosson, f 43.

Ovanstående presentation av Nanna, som arrangerat höstutflykten, är tagen från <http://runeberg.org/vemarhon/0201.html>

Blandat från redaktören

Våren 1979 skickade min arbetsgivare mig till Sydney, Australien. Vi behövde en bil till min hustru så vi körde ner till Parramatta Road, gatan för bilsäljeri. Plötsligt får jag syn på en mycket vacker gammal bil. Stannade och tittade på den. R-I-L-E-Y. Hade aldrig hört talas om märket men det blev kärlek vid första ögonkastet!

Så den 5 mars 1979 köpte jag för 3.000 australiensiska dollar 40 S 20002, en 1½ liters Riley saloon. Och eftersom jag inte visste ett dugg om Riley kunde jag inte fråga vad som hänt med Butlerlamporna.

Bilen hade lämnats in för försäljning av andre ägaren Ken Stretton. Denne hade strax dessförinnan lackerat om bilen från dess beige-metallic originalfärg till en mörkgrå-metallic.

Förste ägarna var Charles Smith och hans hustru Iris som bodde i Sydneyförorten Como. Jag ringde upp och Iris svarade. Det visade sig att hennes man hade dött året innan. Men hon var glad och pratsam och berättade följande:



”Vi köpte bilen hos Vaughan & Lane i Hurstville. Vi hade haft tre Rileys tidigare. Först en 1935 Nine Tourer med svärmorslucka, sedan en 1940 års 12 hp saloon och slutligen 1952 den som du nu har. Bilen var mycket väl omhändertagen av min man. Varje lördagsmorgon pumpade han däcken och polerade taket. Bilen var aldrig på någon servicestation



så länge vi hade den utan min man servade bilen själv. Jag hittade ett litet foto av bilen i vår trädgård i Sutherland.

Jag vet tyvärr inte vad bilens färg hette men jag tror att min man kallade den *metallic bronze with a touch of khaki*.

Min man och jag hade länge velat ha en husvagn så vi fick byta in Rileyn mot en Mercedes som orkade dra. Vi vande oss vid den men den betydde aldrig så mycket för oss som Rileyn.”

Så långt Iris som jag sedan korresponderade med i tio års tid. Hon blev 101 år gammal.

En vecka efter köpet var allt pappersarbete klart och jag satte mig vid ratten för att köra hem bilen, en sträcka på 50 km igenom Sydneys förorter. Det var tät trafik och bromsarna var... inte bra, vilket blev uppenbart när jag skulle ta en genväg ned för en brant backe ner till vårt hus i Church Point. Jag bromsade. Det hände inte mycket. Jag drog i handbromsen men bilen gick bara fortare. Jag kände blodsmak. I rasande fart kom jag ner till T-korset och for ut på vägen och vred på ratten allt vad jag kunde. Det kom som tur var ingen bil. Hundra meter senare var jag hemma. En kletig gegga bubblade ur framhjulens bromscylinrar.

Kontaktade genast Jim Andriesse som vid tiden var reservdelsansvarig i Riley Club NSW. Han bodde alldeles i närheten så följande dag körde jag i krypfart bort till honom när främre bromsskaftet (front brake rod M89) gick av på mitten. Den hade varit svetslagad visade det sig. Jim reparerade bromsarna och monterade ett nytt bromsskaft. Noel Lockley, Roberts far, slipade ventilerna. Ken Stretton hittade de buckliga Butlerlam-

porna och de fixades till. Bill McAteer, som i sin ungdom hade tävlingssimmat med Arne Borg, bytte taket på Rileyn. Nu var jag klar att köra.

Köra vart? Tog bilen till Sverige 1980 medan jag arbetade i Fjärran Östern. Fick bilen helrenoverad 1985 av Björn Svensson i Hindås då den även lackerades om i originalfärgen beige metallic. Kulören upptäcktes under gångjärnen till dörrarna. Märkligt nog stämmer färgen dåligt med Rileys två standardfärger i metallchrome: ”Silver Streak Grey” (för silvrig) och ”Sun Bronze” (för mörk).

Gjorde flera turer till RM klubbens i England rallyn under 80- och 90-talet. Deltog i båda 100års jubileerna 1996 i Coventry och 1998 i Gaydon samt schweiziska 30 års jubileet vid Bodensjön 2009.

Vid den här tiden upphörde färjeförbindelserna till England och det blev svårt att ta sig över Nordsjön. Lyckades i alla fall köra till RM Clubs rally i Lake District 2010, till Devon 2012 och London-Edinburg rallyt 2015 samt det skotska rallyt som följde.

Två turer som jag inte gjorde i egen bil var Sydney till Perth rallyt 1985 där jag var co-driver till Jim Andriesse och Melbourne till Adelaide 2019 där jag fick låna en Drophead av Peter Lowe.

Jag har använt min Riley flitigt och den har skött sig väl. Min Riley har givit mig många bekanta runt om i världen och ett antal livslånga vänner. Kan det bli bättre?

En Riley väcks till liv - 59 S 5317

Detta är en liten berättelse om en Riley RMB från 1949 som stått avställd sedan 2000. Rileyn som ägdes av klubbmedlem Magnus Mölstad, minns jag sedan åttitalet då jag var mycket ung och lekte i verkstaden i Holmby som delades av

skulle bilen varmköras och kylaren fyllas. Något i mig sa att det inte borde gå i så mycket vatten som det gjorde och när det började droppa från vevaxeln var det inte så kul längre. Att något var alvarligt fel var väldigt uppenbart och samma

Ett samtal till Magnus gav att jag kunde välja ett valfritt tomt reservblock från hans ganska stora samling Rileydelar. Alternativet var att lämna tillbaks bilen men det var nog varken jag eller Magnus så sugna på.



Min son körde ut med vår gamla traktor och hämtade blocket i Holmby fyra mil ToR då det var så tungt att vi inte ville försöka lyfta in det i bagaget på bilen. Tror det väger bortåt 90kg och är en av de allra tyngsta motorer jag jobbat med.

Under ett par kvällar efter jobbet flyttade jag över 100% av innehålllet i det frusna blocket till nästa block som såg rätt fräscht ut, särskilt som Magnus tvättat och målat det för massor av år sen. Cylindrarna honades och en trasig kolvring byttes mot en bättre begagnad. Motorpackningar köptes nya genom klubben och det var på så vis jag blev medlem här.

Motorn åkte snart i bilen igen och den startade lika snabbt som alla gånger innan. Nu gick det att fylla på vatten och motorn kunde varmköras en längre stund eftersom jag hittat en renoverad (eller i alla fall skrapad och målad) bensintank i Magnus förråd som jag glatt monterade. Den tank som låg bredvid bilen var svårt perforerad och mitt försök att löda igen alla hål var misslyckat.

Nästa start dagen efter varmkörningen svarade bilen genom att kröka en stötsång och gå på tre cylindrar. Jag fattade ingenting och knackade lite på insugsventilen som verkade gå lite trögt. Lite 5

ett antal bilentusiaster bland annat Magnus och min pappa. Kommer ihåg att jag hjälpte till att ställa förgasarna på bilen när jag var i mopedåldern och tyckte redan då att det var en tuff bil.

Tiderna ändras och Magnus har velat sälja Rileyn under en längre period. Vi kom överens våren 2022 om att jag övertog bilen och fick ett extra chassi med komponenter med i köpet. Bilen var lite demonterad men skulle enligt uppgift vara körd för inte alltför länge sedan... vilket antagligen var 22 år. Fördelare och bensintank var avplockade och diverse annat låg löst runt bilen men karossen verkade frisk både i plåt och trästomme samt motorn gick runt med veven så nog kunde det bli bil av den igen utan alltför mycket jobb tänkte jag. Hur som helst drog jag hem den på dolly ett par mil och satte genast igång med att starta motorn. På med fördelaren som först fick lite översyn då centrifugalförställningen rostade fast. Lite bensin i flötörhusen och motorn startade nästan genast och lät väldigt fint. Det stämde nog som Magnus menade att bilen bara gått 5000 mil.

Något jag mest tyckte var roligt var vinkorkarna som var intryckta i blocket i stället för frostpluggar. Kopplingen hade rostade fast men den lossnade genom att starta bilen med växel i och kopplingen nedtryckt. Laddningen kom enkelt igång efter att putsat brytarna på reläet. Väldigt nöjd med dessa snabba framsteg

helt lyftes motorn ut ur bilen och dissemblerades. Hålet i motorblocket mellan vevhus och kylkanal runt treans cylinder var så stort att det gick att få in fingrarna i det. Tydligtvis ligger denna punkt lägre än dräneringen och har man inte frostskyddsvätska i systemet fryser motorn sönder. Relativt vanligt har jag läst mig till i efterhand.

En kollega menade att han kunde svetsa sprickan men jag insåg att om minsta läcka återstod skulle arbetet vara ogjort.





-56 gjorde också susen. En ny tur till Magnus förråd för att hämta stötstänger och sedan gick motorn fint ännu en gång. Nästa kallstart kröktes två stötstänger till insuget. Sedan ville en av ventilerna inte stänga och den kröktes. Nu började tålamodet tryta lite och jag slet av toppen ganska kvickt vid det här laget då jag börjar kunna Rileys 2½ litersmotor rätt bra. Ventilskriften på insugssidan hade en klabbig beläggning som gjorde att de gick väldigt trögt. Var

denna beläggning kom ifrån var rätt enkelt att följa baklänges. Insugsventiler -insugskanaler- insug- förgasare var alla täckta med en klabbig brun hinna som liknade packningsklister. Detta klet löste sig endast med bensin och var inte lätt att få bort. Såklart kom det från den fina bensintanken..

Sagt och gjort, nytt besök i Holmby för att hämta ventiler. Magnus bjöd också på en sotningssats så motorn kom ihop väldigt kvickt igen.

Tyvärr har jag ännu inte kommit på något sätt att rengöra den fina tanken från den tjärliknande massa som täcker botten på den. Därför plastade jag den rostiga tanken med polyester från Bilema. Det verkar än så länge fungera bra som väl är. Sedan dess har motorn gått jättefint vilket varit skönt då jag eventuellt tappat sugen vid fler motgångar. Bromsarna var i fint grundskick utan rost i cylindrarna men alla packningar byttes då de gamla påminde om upplösta ge-hallon.

Sedan motgångarna med motorn har bilens detaljer snabbt förbättrats och karossen till och med fått lite tvätt och vax. Ett rättbo modell större var besvärligt och mycket äckligt att få bort från baksätets undersida. Inredningen är

faktisk helt orörd och riktigt fräsch efter tvätt och dammsugning. Skinnen verkar vara av hög kvalitet då det klarat sig helt utan skador så många år.

Bilen är nu i drift och mycket trevlig att köra. Motorn går mjukt men känns samtidigt väldigt stark. Chassi och styrning inbjuder till sportiga vägegenskaper.

Den slitna lacken (Maroon) och bruks-skicket tänker jag ska få vara kvar så länge i alla fall. Nu ska bilen köras och små förbättringar här och där göras. Känns kul att med väldigt små medel gjort i ordning en bil som stått såpass länge. En udda vagn och samtidigt roligt att köra med. Sen är den ju dessutom väldigt snygg..

Jag har än så länge haft bilen i två månader och lagt i princip all fritid på den vilket till största del varit väldigt roligt trots motgångar.

Svante Knutsson

En tidig Abingdon bil. Autumn Red med beige inredning.

Red

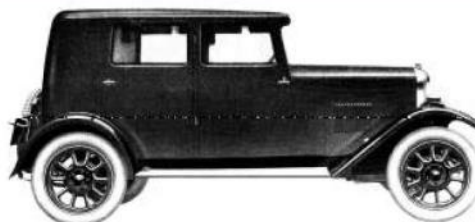


ROADSTER 1948-1951

This model name also used to describe the RMC two/three seater 2½ post war car.

**SAN REMO 1927**

A fabric saloon on a '9' chassis this car had centrally hinged four doors and Moquene upholstery.

**SPRITE 1936-1938**

A competition two seater sports car on a special chassis and fitted with a hotted-up version of the 12/4 engine. Later models were available with the 'birdcage' front cowling. Preselector or manual gearbox. The SPRITE name was also used as suffix on other models when they were fitted with an engine to SPRITE specifications.

**STELVIO 1930**

Introduced in the same year as the DEAUVILLE this wide-track car was also built on the 14/6 chassis and had a four door half panelled body.

**TOURING SALOON**

This term was used on a number of models. 1937 - A Four Light saloon or 'Continental' on a 12/4 chassis and on a '9' chassis with an extruded boot.

1938 - A similar car to the '37 '9' but built on a 12/4 chassis. Also a 'Continental' close coupled saloon in Big Four format was available.



TRINITY 1933

The body of this car could be used in three different ways (hence the name): 2 seater, 3 seater or close coupled coupe.

**TT SPRITE 1935**

This was a special racing version of the SPRITE developed to compete in the TT races.

**ULSTER IMP 1934**

A special racing version of the IMP also developed for TT racing.

**VICTOR 1938**

This was the Riley company's last effort to produce a cheaper popular car. It was the last of the '9s' and also available with a 12/4 engine.

It was not a successful car and apparently very few remain intact.

**WD 1931**

The W.D. Tourer was produced for H.M. Forces with a higher ground clearance and lower axle ratio than standard models.

**WENTWORTH 1928**

A fixed head coupe on the 12 HP side valve chassis which was a contemporary of the CHATSWORTH.



↑ Photographs: John Glenn

WINCHESTER 1932

Available as a saloon or limousine on a long chassis with a 14 HP engine.



My name is Pettersson. Hjördis Pettersson.



IMS bildbyrå/Rebane

Denna bild har inget med Riley att göra men red tycker att den är obetalbar. Hjördis i leopardpälss poserande framför en Mercedes 300 S Roadster 1954.

Hon ser lika bestämd ut som jag tänkte mig Selma i radioprogrammet *Lille Fridolf och jag* som jag lyssnade på under andra halvan av 50-talet. Som toffelhjälten ("Ja Selma lilla") hördes Douglas Håge.



Totalt byggde Mercedes 194 stycken 300 S Roadster under åren 1952-58. Pris 45.000 kr står det på vindrutan (ca 750.000 i dagens penningvärde).

Bilden publicerades i Classic Motor Magasins jubileumskalender 1999. Classic Motor Magasin startade 1969 som ett enkelt annonsblad med namnet Signalkörnet. Om detta skrevs i Rileybladet 2/2014. *Red*



Reds son Bosse och Ingrid gifter sig i Ljungs kyrka. De åker Riley till Societetshuset vid Gustafsbergs Kurbad. De 100 gästerna bländas av det vackra brudparet... och kanske även av Rileyn



KHM 806
Riley 1½ liter saloon
40 S 18665

520312 Reg A 35970, Stockholms stad
520312 Fru Solveig Fishbach-Engelberg, Stockholm
521104 Grosshandlare Sven Axelius, Gärdet
551118 Ritare Lennart Ring, Johanneshov
621119 Hans Osterman Södra AB, Johanneshov
621126 Köpman William Åkerblom, Årsta
621204 Reg E 73232, Östergötland
621204 Beg. Bilar & Bildelar, Sommen, Tranås
631217 Överförd till BRR
670930 Avregistrerad
Stig Persson, Skillingaryd
Reg KHM 806
72 Jan Hansson, Malmö
73 Per Lindson, Vikingstad
96 Lennart Andersson, Tranås
15 Michael och Gunnell Waldau, Tranås
17

Denna bil finns med bild och text i Rileybladen 3/1981 och 2/1982

CDA 03K
Riley 1½ liter saloon
37 S 13098

480219 Reg E 16084, Östergötland
480219 Godsäg. Per Elofsson, Brännorp, Katrineholm
480507 Inköpschef Axel Ewald Dymling, Stockholm
481207 F:a Guld & Silversmide, Erik Röijersten, Sthlm
510609 Allround Bilverkstad, Stockholm
550516 Reklamchef Erik E.F. Ljungberg, Stockholm
560911 Reg B 34004, Stockholms län
560911 Radiotekniker Lars Erik Bengtsson, Nacka
570207 Sveciabolagen, Stockholm
570321 Montör Karl Erik Karlsson, Sollentuna
580809 Reg AA42375, Stockholms stad
580809 Montör Karl Erik Karlsson, Stockholm
600222 Reg B 87395, Stockholms län
600222 Bilmek Karl Eric Karlsson, Sollentuna
630801 Anders Bälter, Sollentuna
851019 Håkan Lundgren, Munka Ljungby
170809 Tomas Grahn, Tranås
22 Reg CDA 03K

Om denna bil har Tomas Grahn skrivit i Rileybladet 4/2017

HLG 304
Riley 2½ liter saloon
60 S 6006

501205 Reg N 9515, Hallands län
501205 AB Olssons Textilfabriker, Halmstad
530901 Kvarnägare Erik Nilsson, Allareds kvarn
540728 Stationsmästare B J Lindskog, Eldsberga
570426 Hallands Bil & Traktor AB, Halmstad
570701 Chaufför Osborne Larsson, Halmstad
590112 Philipsons I Halmstad Bil AB
590206 Chaufför Kurt Hjalmarsson, Halmstad
601222 Motorkompaniet I Halmstad
601231 J. Wjiks Bildelslager, Halmstad
630703 Reg E 29373, Östergötlands län
630703 Ing. Göran Elmhed, Linköping
640225 Överförd till BRR
650109 Återregistrerad
690930 Avregistrerad
701201 Reg E 87468, Östergötlands län
701201 Ing. Göran Elmhed, Linköping
700914 Överförd till BRR
700414 Avregistrerad
85xxxx Söld till Norge?
93xxxx Leif Persson, Habo
Reg HLG 304
Sven Olof Ingemar Ekelund, Lekeryd

Om denna bil kan man läsa i Rileybladen 3/2000 och 2/2004

DN 55-11-15

TILLFÄLLE

Slumpas — Riley 1952,

lev.-pris 22.000:—. Nu i dag endast 4.300:—. Obs.! i skick som fabriksny, litet körd och lyxutrustad. Ägaren direkt. 52 66 28.

DN 54-10-13

EXTREM LYXVAGN

Riley -50, 2½ l., fullst. lyxutr., i skick som ny, lev.-pr. 22.000:—, sälj. för 6.600:— kont., ev. byte. 46 19 49.

= X =

Gösta »Snoddas» Nordgren vilken som bekant inte separerat med sin manager Torsten Adenby, har den senaste tiden varit anmäld till flera storlopp för bilar. Och hans start har också flitigt använts i förreklamen, men just så längre har man heller inte kommit. När det varit dags att flagga iväg ekipagen har »Snoddas» lyst med sin frånvaro. Det kan ju vara ett sätt att få gratisreklam. Senaste nytt på bilfronten är att »Snoddas» startar på Solvalla, och denna gång kan det kanske bli mera allvar när han iklädd sin Porsche skall ta upp kampen med Martin Ljung som kör Riley, han som drabbar radiolyssnarna ni vet på måndagsmorgnarna. Om det blir åskådarna eller »Snoddas» som drabbas denna gång återstår att se.

= X =

Hudiksvallstidningen 1954-03-25

Örjans Riley

Under slutet av 1970-talet och de första åren på 1980-talet arbetade jag vid polisen i Malmö med trafikövervakning. Arbetet bestod bl.a. av mc-körning och att besiktiga fordon. I arbetslaget blev jag kollega med en äldre polis vid namn Ingemar Edvardsson, som hade ett stort intresse för gamla fordon och allt som rörde antika föremål. Han hade bl.a. en mycket unik motorcykel vid namn Vincent 1000 cc och en bil av märket Morgan.

I en lada i Sjöbo hade han påbörjat renovering av en Riley 1 1/2 liters RMA. Under sitt arbete med Rileyn kom han plötsligt på andra tankar och fick upp ögonen för en mer attraktiv Morgan. Han kom en dag till jobbet och förkunnade att han hade för avsikt att köpa den attraktiva Morganbilen, men att han inte hade full ekonomisk täckning för att köpa den. Han undrade då om någon av arbetskamraterna var intresserade av att köpa Rileyn.

Priset som han begärde var 15000 kr, som då motsvarade en dryg månadslön. En kollega nappade snabbt på erbjudandet, men ansåg sig någon dag senare inte ha råd. Jag anmälde då mitt intresse och erbjöd honom 14000 kr, vilket han efter mycket funderande gick med på. Några dagar senare åkte vi ut till Sjöbo, där Rileyn stått uppställd några år i en lada.

Jag konstaterade att det var en hel del svetsjobb att göra och jag hade turen att träffa en "jätteschyst" verkstadsägare i Sjöbo som gjorde svetsjobbet och hjälpte mig med många andra jobb.



40 S 18162 - En Abingdon bil, Autumn Red med maroon inredning



Studentskan Malin och blivande studenten Jesper



Studenten Jesper

En total översyn av generatorn krävdes och jag fick ett tips på ett företag i Kävlinge - Motor o Bilelektra - som jag anlätade för reparationen av generatorn. Samma företag fick jag ånyo 40 år senare kontakta för att få hjälp med reparation av startmotorn. Företaget fanns kvar och gjorde ett snabbt och bra jobb.

Ett av de sista jobben som var tvunget att göras var att tillverka ett helt nytt avgasrör/ljuddämpare. Speedy i Malmö åtog sig arbetet att tillverka ett helt nytt avgassystem, som än idag 40 år senare är helt intakt - otroligt!

Under renoveringsarbetet var jag angelägen om att det inte skulle ta för lång tid att få Rileyn i körbart skick. När väl avgassystemet var på plats, tog jag mod till mig och beställde tid till besiktning i Malmö. Allt avlöpte väl tills besiktningsmannen skulle kontrollera bromsarna. Det blev en tur i Malmö med en retardationsmätare fästsugen i vindrutan. Tyvärr lyckades besiktningsmannen inte få fram de godkända värdena. Det var bara att åka hem och skaffa nya bromsbelägg och vid andra besöket på besiktningsstationen blev Rileyn godkänd. När den väl var godkänd ställde jag upp i en veteranbilstävling där olika manövernömoment ingick och lyckades bäst av alla, vilket jag var väldigt stolt över.

I början på 1990-talet körde jag upp Rileyn till stugan på Öland, där jag använt den till att göra kortare utflykter med besökande gäster. Den har kommit väl till pass vid studentfirande och den första som fick äran att bli hemskjutad på sin studentfest var min systerdotter Malin från Nybro.

2011 skulle min son ta studenten och då var det åter dags att ta en tur med Rileyn till Malmö. Den gick som en klocka, men helt plötsligt, strax utan för Kristianstad, så bara dog motorn. Kunde inte fatta vad som hade hänt - bensinmätaren visade på kvarts tank. Tanken på att jag kört "soppatorsk" slog mig aldrig. Det blev bärgare till en verkstad i Löddköpinge och där på plats tömde vi reservdunken och verkstadsägaren pumpade upp bensin i förgasaren, varvid Rileyn omedelbart startade. En erfarenhet rikare - lita inte fullt ut på gamla bilars bensinmätare.

Studentresan med sonen Jesper gick från Vellinge in till Malmö och avlöpte med full belåtenhet. Efter studentfirandet i Malmö åkte jag åter med Rileyn till Öland, där den använts till kortare nöjes-turer.

För tre år sedan skulle jag starta upp den i garaget och helt utan förvarning låste sig hela motorn. Det visade sig då att



Den kände Rileyföraren Freddy Dixon på en HRD i Isle of Man Junior TT loppet 1927

lagret i startmotorn skurit ihop. Fick hjälp av Rogers bilverkstad i Färjestaden att ta loss startmotorn. Här sluts cirkeln. Som jag skrev tidigare hade jag för 40 år sedan haft kontakt med Motor o Bilelektra i Kävlinge, som jag då åter kontaktade och fick omedelbart hjälp med renoveringen av startmotorn. Efter renoveringen har Rileyn gått bättre än någonsin och berett mig stort nöje.

Örjan Håkansson

**1950 Riley 1½ litre saloon LHD
Chassi nr 40 S 18162**

501118 Första reg M 35372
501118 Civ ing George Betts, Syds v. Kraft AB, Malmö
670315 Journalist Jörgen Thornberg, Malmö
671124 Köpman Sven Grahn, Malmö
690128 Byggn snick Bertil Johannesson, Malmö
690829 Avreg

Ingemar Edvardsson, Malmö
Reg FHG 982
Örjan Håkansson, Malmö

Vincent - Världens snabbaste motorcykel

HRD grundades av British Royal Flying Corps piloten **Howard Raymond Davies**, som sköts ner och tillfångatogs av tysarna 1917. Det sägs att det var när han var krigsfånge som han kom på idén att bygga en egen motorcykel. Företaget gick i konkurs 1928... trots att Freddie Dixon (den kände Riley racerföraren) 1927 vann Junior TT, och kom 6:a i Senior TT på en HRD!

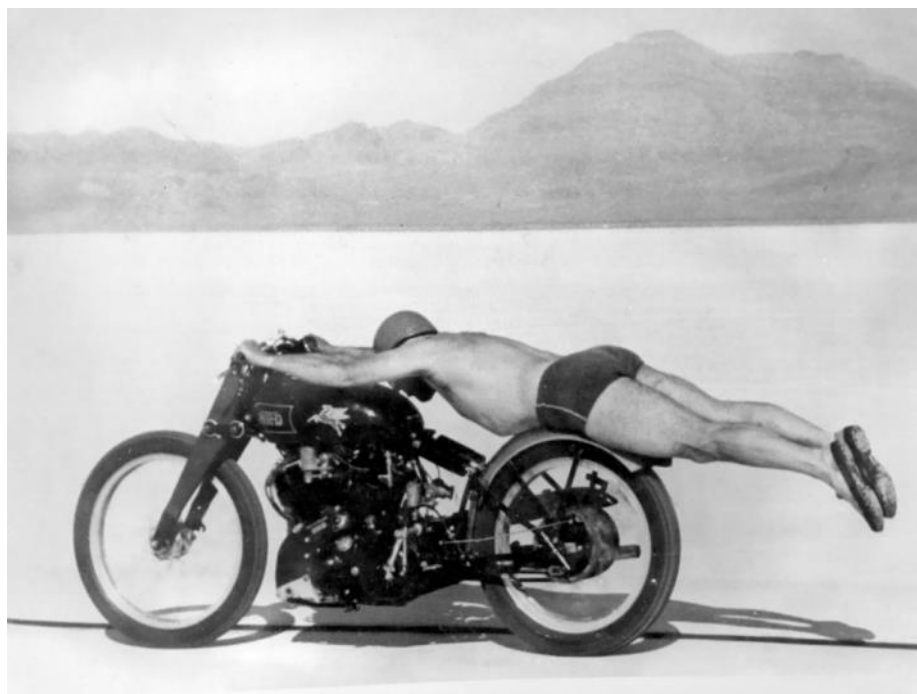
Philip Vincent köpte firman och döpte om märket till Vincent HRD. Företaget var aktivt 1928-1955.

På morgonen den 13 september 1948 slog Roland Free världsrekord på en Vincent HRD (oklart om det var en Black Lightning eller Black Shadow) med en hastighet av 150,313 mph (241,905 km/h). Free låg platt på motorcykeln iförd endast badbyxor, en duschmossa och ett par lånade sandaler för att minimera vindmotståndet och flytta tyngdpunkten bakåt. Troligtvis var denna cykel var en Black Lightning dock, en specialbeställning från fabriken och var cirka 50 kg lättare och 25 hk (19

kW) starkare än en vanlig Black Shadow. Detta resulterade inte bara i rekordet, utan producerade också ett av de mest kända fotografierna i motorcykelhistorien. Bilden togs från en snabb

bil som kördes parallellt med hans körning på Bonneville Salt Flats.

Red



Nordic Prewar Riley Register - Årsmöte 11 september

Vi samlades vid Den Gamle Have för en frokostplade och en Tuborg Classic. Fyra damer och nio herrar. Karsten delade ut en fantastisk roadbook med kort historia om allt vi kom att se. Vi körde

en vacker rallyslinga längs Mølleåen, den danska industrins vagna och passerade nio vattenkvarnar som en gång drev industriernas maskinpark. Vad lärorikt det är att köra Riley.

Turen avslutades vid Strandmøllen där Lise bjöd på kaffe och hemgjord äpplekaka.

Fint arrangemang av Karsten och Svend.



Avslutningskaffet med Claude, Jakob, Karsten, Kjeld, Hanne, Lise, Lilian, Per (huvudlös), Carsten, Peter, Dechen och Svend... med munnen full av äpplekaka. Var tog David vägen?



↑ Kjeld Nielsens 15/6 Adelphi på 1.726 cc är den som Otto Krogh deltog med i 7-dagarsrallyt Paris-Antibes 1981 där även Rune Möller deltog i sin Riley Sprite. Se Rileybladet 3/1983. Bilen importerades till Danmark av Henrik Schou Nielsen.

→ Huvudlöse Per Nielsen (se föregående sida) har nu kommit så här långt med sin 1935 12/4 Special Series Lynx.

I Rileybladet 4/2020 syns hans Riley i artikeln om Krybebands Societetet.

Ur Riks- lands- och stadsarkiven

1950 Riley 2½ litre saloon Chassi nr 60 S 5955

501218 Reg P 20510, Älvsborgs län
501218 Lagerchef Holger Landeback, Målsryd
510317 Reg R11697, Skaraborgs län
510314 Köpman Artur Nordin, Skara
520425 Reg F 22211, Jönköpings län
520425 Philipsons i Jönköping Bil AB
520625 Köpman Rune Jutander, Jönköping
530112 Reg H 18847, Kalmar län
530112 Disponent Olof Kähr, Nybro
540216 Kontorist Kurt Andersson, Kalmar
540412 Brädgårdsförman Nils Axelsson, Kalmar
550826 Reg F 32325, Jönköpings län
550826 Torsten Svensson, Kvillefors
561113 Bodafors Auto Service, Bodafors
561113 Överförd till BRR
570426 Återregistrerad
570426 Reg T 14365, Örebro län
570426 Lantbr. Sigfrid Karlsson, Lindsrödjan
570515 Grävmaskinist Karl Nilsson, Aspa Bruk
581014 Bilfirma Sigge Karlsson, Askersund
581103 Reg E 48287, Östergötland
581103 Köpman Sven Holtsby, Norrköping
590704 Reg U 15744, Västmanlands län
590704 Köpman Per Holtsby, Västerås
600311 Fru Gunborg Johansson-Greversén, Västerås
610322 Lärning Bengt Pettersson, Lövudden
610718 Reg G 5214, Kronobergs län
610716 Motorf. Allan Dahlberg, Växjö
610807 Ivar Gustavsson, Sjövik, Torna
610825 Erik Dahlberg, Slätteryd, Råppe
610831 Nils Johansson, Öjaby, Helgevärma
611101 Bilmek. Bengt Johansson, Ingelstad
611130 Henrikssons Bilverkstad, Helgevärma
611007 Överförd till BRR
611130 Skrotad

1947 Riley 1½ litre saloon Chassi nr 37 S 13093

471018 Reg E 14733, Östergötland
471018 Wahlbins Bilaffär, Linköping
471215 Friherrinnan Märta Koskull, Svenneby säteri
541220 Överförd till BF
550418 Wahlbins Bilaktiebolag, Linköping
550423 Återregistrerad
550423 Fototekniker Agnar Dolonius, Linköping
580512 AB Forslunds Verkstäder, Linköping
580512 Instrumentmakare Arne Andersson, Norrköping
590829 Nedskrotad

1950 Riley 2½ litre saloon Chassi nr 60 S 6153

500816 Reg E 20310, Östergötland
500816 Lantbrukare Axel Fredrik Petersson, Bjälbo gård
511221 Borensbergs Bilaktiebolag, Borensberg
520407 Reg R 18858, Skaraborgs län
520407 Tandläk. Rolf Erik Nordell, Karlsborg
530716 Reg P 30298, Älvsborgs län
530716 Polisman Herbert Forsström, Ljung
551118 Reg F 35307, Jönköpings län
551118 Köpman Herbert Forsström, Skillingaryd
570605 Affärsbiträde Leif Aidsmark, Värnamo
600930 Köpman Gunnar Ericsson, Kärda
600930 Nedskrotad

1950 Riley 2½ litre saloon Chassi nr 60 S 6010

500428 Reg A 41520, Stockholms stad
500428 Fotonova AB, Birger Jarlsgratan 9, Stockholm
511011 Reg W19707, Kopparbergs län
510111 Prov-läk. Magnus B. Silfwersvärd, Rättvik
541225 Konsthantverkare Gösta Lindkvist, Tällberg
580218 Verkstadsarb. Alfred H.D. Brask, Kvarnsveden
591223 Överförd till BF
591223 Avregistrerad. Anmält skrotad.

1948 Riley 2½ litre saloon Chassi nr 58 S 3203

480810 Reg D 10085, Södermanlands län
480810 Eskilstuna Bryggeri AB, Eskilstuna
481218 Studerande Per Johansson, Eskilstuna
510906 Reg U 13316, Västmanlands län
510906 Kamrer Gustaf Kornerud, Västerås
520920 Bilfirma N. Envall, Västerås
530516 Chaufför Arne Lindblad, Västerås
540421 Civ ing Finn Möller, Västerås
561222 Verktögsarb. Håkan Halén, Sörstafors Bruk
570423 Reg T 13511, Örebro län
570423 Montör Erik Fogelqvist, Kumla
570717 Torsten Edkvist, Hallsberg
580507 Karl-Erik Saxin, Karlskoga
580527 Arthurssons Bilfirma, Hallsberg
580924 Olympiagaraget, Hallsberg
581015 Modellör Lars Larsson, Örebro
590928 Storms Bilaffär, Bångbro
591221 Sven Åke Stoor, Högforsbruk
600318 Storms Bilaffär, Bångbro
600422 Nedskrotad

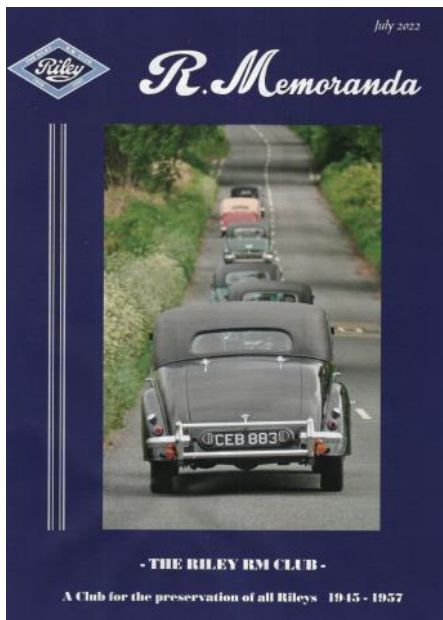
1947 Riley 1½ litre saloon Chassi nr 37 S 13226

471013 Reg A21383, Stockholms stad
471013 Ing. Knut Henrik Reimers, Stockholm
481207 Reg T 8416
481207 Firma Elektroprodukter/Lars Källander, Örebro
500607 Kapten Lars Källander, Örebro Kexfabrik
510630 Örebro Bilhall, Örebro
510706 Reg U 12861
510706 Garagetörman Thore Myhrberg, Arboga
561013 Plåtslagare Per Fredriksson, Arboga
590909 Reg T 11977
590909 Cementarb. Torsten Österman, Örebro
591110 Grovarb. Stig Åhman, Örebro
600215 Bilfirma Nils Bjühr, Örebro
601114 Köpman Karl-Gustav Jansson, Lindesberg
601114 Köpman Sune Persson, Grängesberg
610323 Köpman Gustav Ivan Pettersson, Örebro
610323 Nedskrotad

1947 Riley 1½ litre saloon Chassi nr 37 S 12899

480423 Reg A 37448, Stockholms stad
480423 AB Wilhelm Kindvall
480407 Handelsresande N B Kronqvist, Stockholm
500622 AB Wilhelm Kindvall
500720 Köpman Bengt Åke Lind, Stockholm
510627 Reg R 16254, Skaraborgs län
510627 AB Lindh & Rosén, Älgårås
550921 Reg E 35661, Östergötland
540921 Bil & Traktortjänst, Ullevi, Skenninge
550517 Reg F33181, Jönköpings län
550517 Bygg. Arb. Helge Bergström, Sommen
590730 Reg E 36300
590730 Fa Bil- & Traktortjänst, Skänninge
591006 Chaufför Sören Fredriksson, Hogstad, Mjölby
600531 Köpman J.S.F. Frindelius, Herrljunga
600912 Reg P 51854
600912 Köpman Jan Frindelius, Herrljunga
600921 Bil AB Olle Björklund, Alingsås
601014 Köpman Ludvig Johansson, Ulricehamn
601104 Reg N 18412, Hallands län
601028 Chaufför Sune Carlsson, Falkenberg
601109 Metallarb. Jarl Hall, Falkenberg
601129 Köpman Sune Carlsson, Falkenberg
601129 Avregistrerad

Andra Rileyblad



R. Memoranda July 2022

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

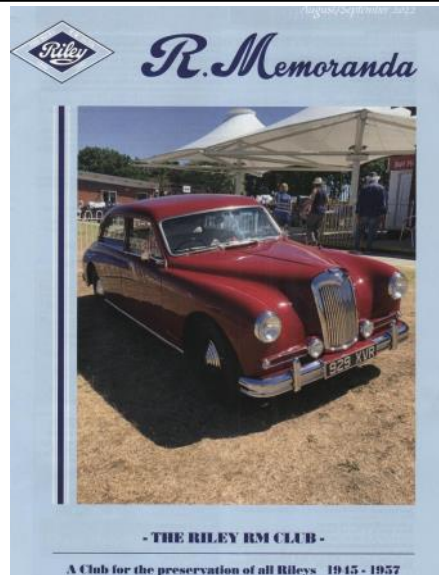
Omslaget: A convoy of RMs travelling through the Somerset countryside.

Artiklar i urval

Joss Martin tar över som South Coast Area Secretary efter Derek Allnutt
Besök hos RM Clubs italienske representant Beppe Cipolla i Bergamo
Classic Car Magazine (som ges ut av Hemmings Motor News i USA) presenterar i julinumret 6 sidor om en RMF med titeln "Enduring Elegance".
From the Internet Forum: Big end shells / External window seal / High oil pressure / RMF dynamo / Fitting fancy new heater / RME carburettor Piston
Welsh Weekend 2022 (många bilder)

Säljes

53 RMF, concours standard, £25000
RME, avbruten renovering, ägaren dog, £2000
RME 54, avbruten renovering, ägaren dog, £2500
RME 54, renoveringsprojekt, £2400
RMA 47, renoverad för £26000, £7500
RME 54, renoveringsprojekt, £1000
RMD 50, USS 29500, se www.150rileyhighlands.com
RMA 48, non-runner, stored 40 years, £1000
RMC 49, good mechanical condition, paint and upholstery original, £17500
RMB 49, good condition, for sale due to age, £11750
RMC 51, £34.000
RME 53, good condition, £5000
RMA 49, immaculate condition, £13500
RMA 47, good condition, health forces sale, £6000
RMA 50, last driven 12 years ago, £2500
RME 53, excellent, just not being used, £8750
RME 54, complete car, good woodwork, £5000
RME 53, very good condition, £14995



R. Memoranda August/Sept 2022

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: In a field full of stunning cars at the National Rally, this Pathfinder owned by Jerry Tapsell caught the editor's eye. Photo Steve Pettyfer

Artiklar i urval

Spares ordering system update

Registering on the Riley RM Club Forum at:

www.rileymclub.org.uk/forum

The RM Riley YouTube channel

Export or die!

The colour Glenn Green

From the Internet Forum: RME halfshaft removal / sticking fuel gauge/clock / Fitting windscreens rubber / Oil filter RME early / Bell housing bottom / Freeing rusty bolts

Säljes

RMC 49, fine except clock and fuel gauge, £30000
RMA 46, on the road, £6500
RMC 51, chassis 61 S 7630, £34000



The Riley Record 2/April 2022

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Victor Riley at NEC Classic Restoration Show

Artiklar i urval

NEC Classic Restoration Show

Elf rebuild—part 2

Two-Point-Six Register



The Riley Record 3/May 2022

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Victor Riley, Coventrys borgmästare och fru borgmästare i samband med jubileet för första Rileybil-turen 1898 då Victor Sr och Percy körde Coventry-Stratford t&r på tre timmar.

Artiklar i urval

Festival of Motoring, Coventry, 30 April - 2 May

20th Wye Classic car run

West of England Spring Lunch

Elf rebuild—final

The shocking naked truth about batteries

Säljes

Elf Mk 3, 1968, solid and presentable, £10750
Elf Mk 3, 1968, good condition, £6250



The Riley Record 4/August 2022

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

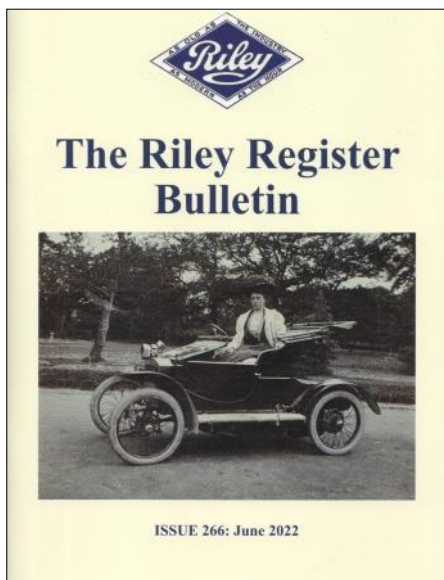
Omslag: Von oben bild från National Rally som genomfördes f.f.g. gemensamt av The Riley Motor Club och The Riley Register

Artiklar i urval

Tim & Nicky Hunter's Riley RMB (ur Autosport Magazine, maj 1953)

Joint National Rally 2022.

Riley Elf 60 years



The Riley Register Bulletin June 2022, Issue 266

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Richard Halahan's grandmother

Artiklar i urval

Six cylinder twin camshaft Riley engines

The Riley in the making—six cyl engine erection

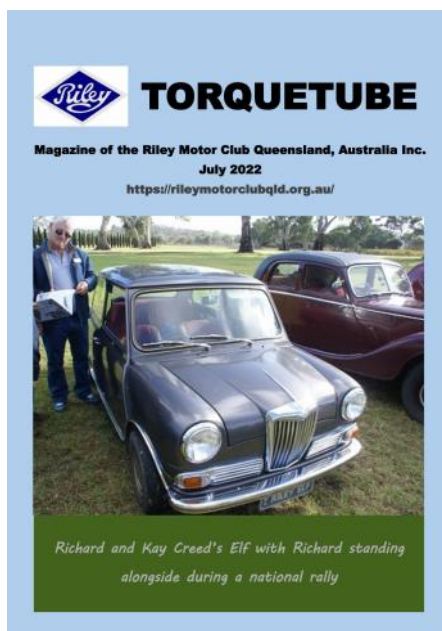
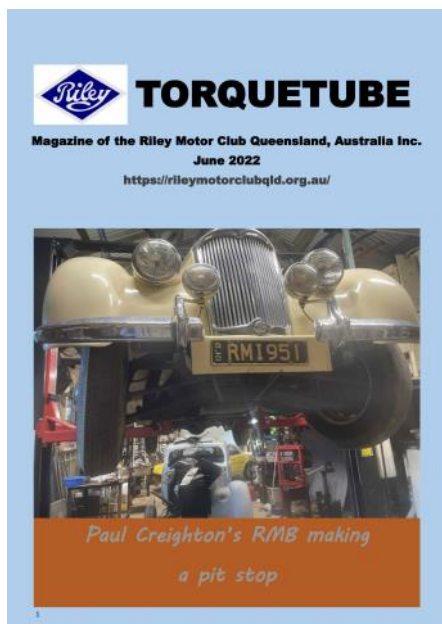
Unreliable electrics—9 hp 3-brush dynamo refresher

When David Bowie bought my Riley Gamecock

The history of Lynx 9 AGY 391

Per Ardua Rally report

Equipment of the garage (1922)



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter May 2022, No 412

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Omslaget: Ian Drummond's totally restored Lynx

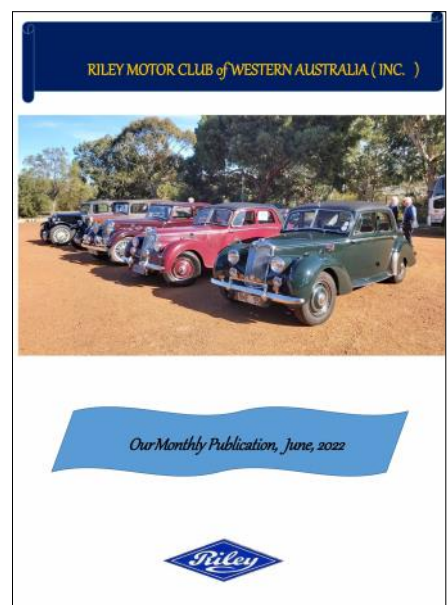


MHRFs nyhetsblad På Väg – hösten 2022

Detta nummer innehåller:

- Obs! MHRFs stämma hålls den 22/10
- Valet 2022 – så här tycker partierna om historiska fordon
- MHRFs hemsida – smidigare och tydligare!
- Kultur på väg-vinnarna i Emmaboda prisades

Se: www.mhrf.se

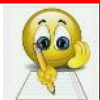


Medlemslista bifogas detta blad

Nya medlemmar

334 Svante Knutsson
Gårdsvägen 5
244 66 Furulund
Bil: se sid. 4-5

Reds bil syns på tre platser i detta blad. Helt oacceptabelt! Skriv något själv.



Säljes

Eva Holmes i Billdal önskar sälja sin Riley Drophead. Se medlemslista.

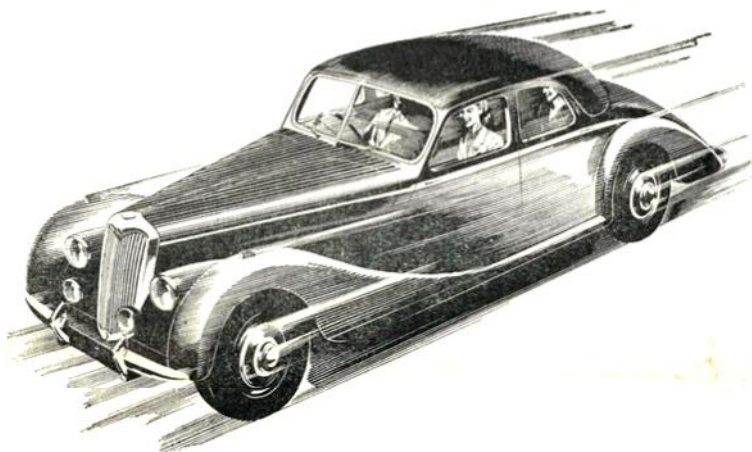
Bild från omslaget till Rileybladet 1/1991.



En av de mest **EXKLUSIVA**

SNABBA

SÄKRA bilarna i världen



En Riley är inget vanligt transportfordon... den är en fulländad, exklusiv, kvalitetsvagn.

En Riley är dessutom en verkligt snabb bil. Tidigare den här månaden klockades en Riley saloon till 101,25 mph över en flygande kvarts mile och från stillastående, genom alla växlar till 80 mph på 19,2 sekunder.

Med dessa fartresurser är Riley dessutom en utomordentligt säker bil.

Den tar sig fram på vägarna med en panthers snabb- och smidighet

Men på stadens gator är den mjuk och foglig som en kattunge.

Torsionsfjädring fram, superba bromsar, utmärkt viktfordelning, och direkt styrning gör Riley till en av de säkraste bilarna i världen.

N.S.W. Distributors of Riley Cars
PETER LLOYD LIMITED
213-217 ELIZABETH STREET, SYDNEY. MA 7765
NEXT TO T. & G. BUILDING

Riley - as old as the industry - as modern as the hour, in its fifty-second year!

Annons ur en australiensisk dagstidning 1947. Red översatte.

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
070-533 46 06
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 erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2022.
Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5
Ifrån utlandet går det att betala till
Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635
Bic: NDEASESS



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



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

ISSN 2004-447X (Print)
ISSN 2004-4451 (Online)