



RILEYBLADET

Nummer 4, 2006

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 28

Sensommarmötet i Malmköping den 26 augusti 2006

Att sommaren 2006 var både varm och solig det minns vi nog alla. I mitten av augusti skedde dock ett väderomslag och det blev ostadigare. Några dagar innan vårt möte i Malmköping skulle gå av stapeln såg det ut att bli riktigt ostadigt väder med en hel del regn. Men man hoppas ju alltid på fint väder – och det blev det faktiskt också!

naturen lite bättre. Dofter av nyklippt gräs och ladugård slog emot mig någonstans strax före Malmköping.

Jag var ute i riktigt god tid, hela 40 minuter före elva, när jag stannade mitt emot Statoilmacken i Malmköping. Anders Muhrs svarta RMB 1950 fanns redan på plats och hans chaufför Leif Örn

möten. Vi hoppas dock att få se även den inom de närmaste åren. Totalt slöt sålunda sex Rileyvagnar upp. Det blev som vanligt trevliga och lärorika samtal. Att jämföra detaljer på olika bilar är ett samtalsämne som faktiskt aldrig tar slut; den här gången diskuterades och jämfördes bl.a. olika typer av körriktningssystem.



Lördagsmorgonen bjöd emellertid på dimma i Uppsala. Åsa och Cecilia hade för en gångs skull valt att stanna hemma, så jag for iväg på egen hand. Morgondimman gjorde att det var lite kyligt, så det var ganska skönt att ha suffletten uppfälld på cabrioleten. När jag svängde ut på 55:an kändes det också angeläget att slå på dimljusen för att synas bättre.

Det var ganska lagom att hålla ung. 80 km/tim. En och annan bil hann upp mig och körde om. Det var lördagsmorgon och trafiken var fortfarande ganska blygsam. Först i Enköping, när jag korsade E 18, tätade trafiken. Samtidigt bröt solen igenom och den värmden snart rejält. Söder om Strängnäs tog jag en kort paus och fällde då ned suffletten. Det kändes härligt att kunna uppleva

bjöd på kaffe och mandelkubb. Ganska snart anslöt Gunnar och Inger Press från Bromma i sin röd-vita RMB 1950, en bil som tyvärr är sällan sedd på våra möten. Torsten Grönvall och Lasse Söderqvist kom i sina en-och-en-halvor från 1949 respektive 1953 och Ronald Pfändtner anlände i sin Kestrel Nine 1936 tillsammans med pappa Kurt.

Lennart och Ingvar Nilsson – som tagit initiativet till mötet - överraskade alla med sin nyligen införskaffade MG PA 1935, en bländande svartlackerad skönhet. Per Lindson erkände att han ännu inte var riktigt klar med sin RMA och kom i modern Rover 75. Peter Ottosson anslöt i en makalöst fin mörkblå Jaguar från 90-talets mitt; hans Mentone är ännu inte heller redo att delta i Riley-

Så småningom fortsatte vi in i Malmköpings samhälle i cortège längs huvudgatan. Vi stannade slutligen vid Spårvägmuseets besöksparkering, där moderna bilar spridit ut sig så att vi inte kunde parkera samlad. Plötsligt dök dock en av eldsjälarna vid Spårvägmuseet upp. "Här skall ni inte stå", ropade han. "Kör ner till spårområdet och parkera där. Entré behöver ni inte betala heller", fortsatte han. Det var tydligt att vi var mycket välkomna!

Lokalpressen (tidningen Folket) råkade finnas på plats och intervjuade både mig och Ronald.

Efter en kort stund informerades det om att nästa spårvagnstur skulle gå inom ett par minuter. Det blev bråttom. Tidtabellen måste hållas, naturligtvis. Alla skulle med i samma vagn. Anders Muhrs rullator måste dessutom stivas undan eftersom den inte kom in i vagnen. Handikappanpassning är en modern företeelse. Spårvagnsbiljetter klipptes raskt och delades ut till alla och envar. Snart föstes vi upp i en Stockholmspårvagn från 1943. Föraren signalerade och vi rullade ut på linjen.

Snabbt fram med kameran. Filmen i min gamla kamera visade sig ha tagit slut och den nya digitalkamerans batteri behövde laddas. Suck! Det var i alla fall roligt att åka spårvagn igen och föraren berättade, vid ett par stationer där vi gjorde uppehåll, om det märkliga signal-systemet, i form av en träklubba som överlämnas till mötande spårvagn av den som varit längst bort på den enkelspåriga linjen.

Efter spårvagnsresan, med flera möten



där det fanns mötesspår, fick vi tillfälle att på egen hand, men även med guidning, gå runt i spårvagnsstallarna. Vi fick höra att Spårvägmuseet har spårvagnar från alla de 13 städer i Sverige som haft spårvagnar: Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Uppsala, Gävle, Sundsvall, Jönköping, Karlskrona, Helsingborg, Kiruna, Stocksund och Ulricehamn. Bakom alla spårvagnarna fann jag en trådbuss med platta däck från Göteborg i den klassiska göteborgsblå färgen. Jag minns dem från mina första år vid Högre Allmänna Läroverket i Majorna, som det då hette,

innan högertrafiken infördes. Det gick att se bussarna passera Karl Johans torg när man under ett kort ögonblick tittade ut från något av läroverkets ämnesrum som låg åt det hållet.

I en särskild byggnad på museiområdet förvarades huvuddelen av museets bussar. Särskilt intressant var en Chevrolet från 1930 – helt orenoverad, vi erbjöds hjälpa till med renoveringen – med vanlig motorhuv och dörr vid varje rad med säten. Mitt emot stod en funkisdesignad frambyggd buss som bara var ett par år yngre – men med ett helt annat koncept.

Tiden går fort när man har trevligt och plötsligt var det dags att äntra bilarna och åka till Malmköpings Vårdshus, där lunch hade beställts. Just denna dag ut-sattes restaurangköket för extra stora påfrestningar eftersom det oavbrutet strömmade in folk. Vi fick vänta länge på maten, men hade nog alla mycket att prata om, så det tänkte man inte så mycket på. Under tiden dök även Lennarts och Ingvors Morganvänner Peter och Marie-Louise Caspary upp – dock tyvärr utan Morgan – och anslöt sig till lunchätarna. Efter en gemytlig samvaro och ännu en mycket lyckad Rileyutflykt skildes vi åt när klockan var runt halv fem.

Återresan var helt problemfri för min del. Vädret hade varit utmärkt hela dagen och jag fortsatte med nedfälld sufflett hela vägen hem till Uppsala, dvs. en och en halv timmes körning. Alldeles utanför Uppsala började det dock faktiskt regna, men vad gjorde det? Snart var jag hemma och när jag rullade in i garaget hade nederbörden upphört.

Ett stort tack till Lennart och Ingvor för ett utomordentligt trevligt arrangemang! Malmköping är en plats som man gärna återvänder till!

Erik Hamberg

Nyttillverkade oljestickor

Oljestickan till 2½ litremodellens motor är tillverkad av aluminium och på mitten försedd med en krage av mässing, vilken är fäst vid själva stickan med en nit som borrar genom aluminiumstången. Detta medför att oljestickan blir vek och gärna går sönder.

Oljestickan till min saloon gick sönder långt innan jag fick körkort och den hade omsorgsfullt sparats, i två delar, av min pappa. När jag 1989 köpte min drophead coupé från USA medföljde originaloljestickan, om än i något medfaret skick. Den verkade ha varit i två delar, men blivit reparerad. Vid mötet i Borås sommaren 1995 gick dock oljestickan sönder just när jag dragit upp den och skulle kontrollera oljenivån. Det var tur att den nedre delen inte föll ned i sumpen! (se vidare *Rileybladet* 4/1995, s. 4) Genom Christer Ahlins förmedling

fick jag en ny oljesticka tillverkad av Gustaf von Plomgren. Den ser dock annorlunda ut och är tillverkad i rostfritt stål.

Vid ett besök hos Erik Sandgren fick jag i början av 2006 tag i en reservdelslista från: R. Wren, The Acorns, Front Road, Murrow, Wisbech, Cambridgeshire, PE13 4JQ, England

I denna reservdelslista, med delar till såväl förkrigs- som efterkrigs-Riley, fann jag till min oförställda glädje att nyttillverkade oljestickor fanns att köpa, något som Riley R.M. Club inte har i sin annars oerhört omfattande reservdelslista. Mr. Wrens oljestickor kostar £ 12.50/st. Jag beställde sålunda två oljestickor till mig själv och en tredje till Anders Muhr.

Efter någon vecka kom det ett långt och tunt brev med väl paketerade oljestickor. Oj, vad fina de var! De är i princip alldeles identiska med originalet, men möjligen en tum längre. Det är praktiskt; risken är mindre att man bränner sig på grenröret. En detalj skiljer sig emellertid från originalet: det finns bara en markering på stickan, nämligen "max". Det är en fördel, man har endast *en* markering att hålla reda på när man skall kontrollera eller fylla på motorolja.

Erik Hamberg



MHRF Förbundsstämma 2006

Den 14 oktober hölls Motorhistoriska Riksförbundets Förbundsstämma på Täby Park Hotel. Dagen började som vanligt med registrering av deltagarna och kaffe.

Ordförande Horst Brüning hälsade alla välkomna till mötet. 197 delegater från 90 klubbar var anmälda till mötet.

Björn-Eric Lindh som var med när MHRF bildades 1969 avtackades av Gunnar Elmgren för sina insatser inom förbundet. Förbundet har idag 153 medlemsklubbar med 93000 medlemmar.

Gunnar Elmgren informerade litet om Bertil Lindblads Stiftelse. Bertil Lindblad startade tillsammans med Curt Borgenstam AHK 1950 med syftet att bevara exklusiva bilar till eftervärlden. Stiftelsen delar varje år ut två stipendier till personer som har gjort en insats för den motorhistoriska hobbyen. I år fick Erik Ahlsén 5000 kronor för sin bok *Vägen tillbaka - en Bentley*. Boken handlar om renoveringen av en Bentley Mark VI 1949 och hur Erik Ahlsén genom arbetet med renoveringen övervann sin utbrändhet. Det andra stipendiet gick till Edward Isakson Wiregård som skrivit en bok om Jensen Motor Ltd.

Nya bestämmelser för motorfordon är bland annat att från 1 oktober minderåriga inte får vara registrerade ägare till motorfordon. Vårdnadshavare är ansvarig

för försäkring och skatter. I de fall där barn idag har försäkring kommer den att annulleras.

Ett EU direktiv innebär förbud mot att barn får färdas i personbil eller lätt lastbil som saknar fasthållningsanordning anpassad till barnets vikt. Barn som är minst 135 centimeter långa får dock sitta fastspända med säkerhetsbälte för vuxna. Näringsdepartementet anser att undantag från kravet på skyddsanordning bör kunna göras för veteranbilar.

Den nya regeringens förslag att trafikförsäkringen skall ta alla kostnader i samband med trafikolyckor gör att även MHRF-försäkringen kommer att bli dyrare. Man vet inte hur mycket det kan bli men en gissning är att höjningen skulle kunna bli en fjärdedel av höjningen för den vanliga försäkringen. Det skulle innebära cirka 300 kronor per år i stort sett en fördubbling av kostnaden för våra försäkringar.

Efter lunch började stämmoförhandlingarna, Ulf Klasson valdes till ordförande. Två ledamöter i styrelsen hade inte skrivit under förvaltningsberättelsen. De ansåg att de inte var informerade om arvodet som styrelsens ordförande hade fått. Arvodet till styrelsen diskuterades av stämman. Beslutades att arvode skall utgå när arbete görs som ligger utanför det ideella styrelsearbetet. Arvodet bestämdes till 300 kronor per timme. Efter



detta beviljades styrelsen ansvarsfrihet för årets förvaltning.

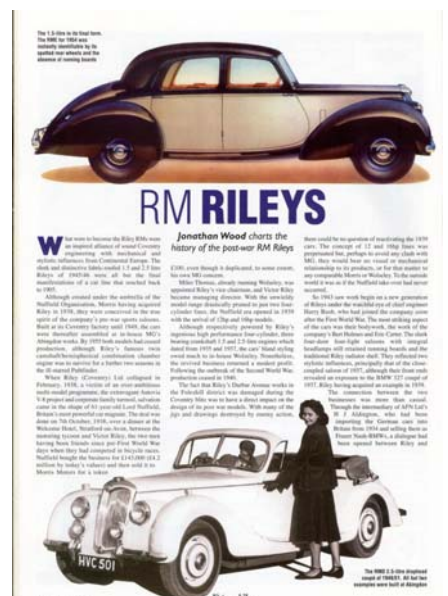
Fyra nya klubbar valdes in bland andra The Rolls-Royce & Bentley Club, Region Sweden med 55 stycken medlemmar och endast 100 kronor i medlemsavgift per år.

Medlemsavgiften till MHRF bestämdes till oförändrat 15 kronor per medlem.

Nästa förbundsstämma bestämdes preliminärt till den 13 oktober 2007.

Klockan närmade sig 1700. Mötet avslutades. Hög tid att åka hem.

Torsten Grönvall



Oktobernumret av *The Automobile* hade en stor artikel om RM Rileys. Här ovan några av sidorna. Red som "samlar" RM-annonser och har ett 50-tal ser här ovan en "ny" med en sportfiskare. Se det inringade på omslaget.

Min sista "Special"

Här följer en artikel skriven av Chris Pack som ursprungligen publicerades i *The Riley Register Bulletin* nr 194. Med Chris goda minne har red oversatt artikeln. Här är den första delen

Låt oss börja med att fantisera lite. Vi föreställer oss att det är 1939 och att en välbärgad ung man, inte alltför bekymrad över europeisk storpolitik, funderar över sin nästa bil. Han undersöker vad som finns på marknaden men finner inte vad han söker. Eftersom Riley Coventry hittills levererat vad han velat ha beslutar han sig för att skriva till företagets verkställande direktör. Så här löd kanske brevet:



Bäste Herr Riley,

Det var mycket tråkigt att höra om era ekonomiska problem under det senaste året och därför gläder det mig att Lord Nuffield kommit till undsättning och låtit er att fortsätta att leda företaget som under många år försett mig med utomordentliga bilar. Mitt senaste inköp, en 16 HP Kestrel, är utrustad med den bästa motor som någonsin levererats från er fabrik och ger mig enastående körglädje.

Nu önskar jag komplettera denna vagn med en sportbil och jag vill att den ska innehålla de bästa av alla goda egenskaper som funnits i Rileys under de senaste 10 åren. Till att börja med måste den ha utseendet. Er 1934 år MPH modell har aldrig överträffats av er själva eller någon annan när det gäller stil och ele-

gans. Sålunda skulle jag önska att min nya bil får detta utseende. Men då jag är sex fot och en tum lång och finner utrymmet i en standard MPH för trångt skulle jag behöva fyra tum extra i sittbrunnen. Jag önskar att bilen har styrhus och framaxel av den typ som satt i Rileys från före 1935 eftersom jag menar att det var denna kombination som gav den charmanta styrningen hos de tidigare bilarna. Rattstång och reglage ska vara typ Mk IV vilka är vida bättre än allt vad som kom därefter och som jag noterat att ni fortsatte att använda i era tävlingsvagnar i flera år.

För att få bra prestanda ska bilen förses med er nya 16 HP motor men trimmad

på det sätt som era TT Sprite motorer. Detta skulle utveckla minst 120 BHP som, i en vagn på ca 960 kg, borde vrida en del huvuden längs vägen och visa världen att brittisk ingenjörskonst fortfarande är oöverträffad. Denna motor kopplad till en av Lord Nuffields fyrväxlade lådor, samma som jag har i min Kestrel och som är överlägsen alla andra växellådor jag kört med och med en passande hög slutväxel på sådär 3,5:1 så tror jag att vi har en oslagbar kombination.

Girlingbromsar, eventuellt hydrauldrivna som en del tillverkare nu erbjuder, vore ett välkommet tillskott av säkerhet vid de farter som denna bil blir kapabel till, och skulle dessutom spara vikt.

Sålunda, om vår premiärminister kan få till stånd någon slags överenskommelse med Herr Hitler, så skulle ni för att fira detta, kunna tillverka en bil med ovan nämnda specifikationer och jag skulle vara mer än villig att köpa prototypen. Jag avvaktar med intresse ert svar. Högaaktningsfullt...

Slut på sagan. Vi är nu åter i verklighetens 2004 och artikelförfattaren måste inse att även om han alltid önskat sig en MPH, så tillverkade företaget endast ett fåtal och när de någon gång kommer på marknaden är de väldigt dyra. Dessutom får inte en kille i min storlek plats. År 1963 när jag jobbade på ett raffinaderi och bodde i Essex fanns det två äkta MPH till salu i närheten. Båda kostade ca £350 vilket var dagspriset på den tiden. Jag provkörde båda men de var om möjligt ännu obekvämare att sitta i än min Brooklands, vilket säger en del. En av dem hade 6 Amalförgasare, märkliga kamaxlar och en "silent third" låda med mycket närliggande växellågen (close ratio) som passade bra att köra på Brooklandsbanan med men knappast var lämplig för vägbruk. Så jag köpte en 3 litre Bentley istället, en bil som jag fortfarande äger.

Men längtan att äga en MPH sitter kvar. Vad göra? Svaret blir att bygga en bil till specifikationerna i det påhittade brevet här ovan! Men för detta behövs ett TT Sprite chassi, en ganska komplicerad karosstomme i askträ för att ge bilen dess graciösa former, en 1934 års kylare, en massa dyrbart plåtarbete, och en hel del mekaniska delar av vilka en del, så att säga, inte längre växer på träd. Enda trumfkortet var att jag hade en ganska så sliten 9/16 special stående i garaget. Det ska också noteras att jag med åren fått allt svårare att ta mig i och ur min 9/16, och jag skulle bli tvungen att bygga en rymligare kaross till den och en dörr på förarsidan. Alltså behövde jag en ny kaross och en grundlig mekanisk restaurering eftersom mycket av vad jag hade gjort med den för 30 år sedan inte var så värst bra. Skulle den kunna återuppstå i en MPH skepnad?

I tre år hade jag grunnat över strategin för ombyggnaden av min 9/16 och tankarna gick i riktningen mot någonting mera sansat och bekvämt. Jag tog upp frågan åtskilliga gånger vid klubbmötena men alla hade olika uppfattningar. Så

RILEYBLADET

till min stora häpnad upptäckte jag att en kille endast 20 km från Yeovil tillverkade färdigt pulverlackerade TT chassiramar komplett med fästen – till en kostnad som understeg att resa med Rileyklubben till Le Mans det året! Wow! Sålunda började jag på allvar komma i tankar om en MPH Special. Men den där trästommen i askträ... dyr att få tillverkad och tveklöst över min förmåga utan bra och detaljerade ritningar. Jag satte på försök en annons i klubbbladet och fick svar från förre Bulletin-redaktören Geoff Haviland, inte med ritningar utan med erbjudandet att låna en mall i fur av askträstommen till en Imp tillsammans med en fullständig uppsättning mönster för att såga ut askträbitarna. Ni vet ju alla att en Imp kaross är nästan identisk med en MPH kaross eftersom det står så i vår redaktörs bok (*Sporting Rileys* av David Styles, reds anm). Jag kollade detta genom att mäta flera av vardera.. Det finns fler skillnader mellan individuella MPH vagnar än mellan de två modellerna! Detta var goda nyheter och jag tackade ivrigt ja till Geoffs erbjudande. Dessutom hittade jag en 1934 års kylarram hos en av våra fackhandlare på senaste Coventrymötet. Nu verkade det som om jag var på väg.

Ungefär vid den här tiden upptäckte jag att Registermedlemen Robin Hasler gick och funderade i samma banor. Vi tog upp en intensiv korrespondens och skickade alla tillgängliga bilder och ritningar av olika Impar och MPH vagnar till varandra. Eftersom jag känner att jag bara har krafter kvar till ett sista projekt så var det viktigare än någonsin att resultatet blev exakt vad jag önskade och att standarden på jobbet blev bättre än allt jag hade gjort tidigare. Det skulle kosta en hel del i tid och pengar och därför räckte det inte med att jag var övertygad om projektet utan även kvinnan i huset, speciellt som jag skulle komma att försvinna ut i garaget flera månader framöver.

Till min glädje fann jag att hon sveptes med av min entusiasm och sporrade mig att fullfölja. Sålunda med projektet välsignat var nästa steg att få fram en ritning på ett modifierad TT-Sprite chassi. Ett som först och främst medgav en 4 tum längre sittbrunn åt min långa lekamen och även 16 HP motorn, min favorit sedan 30 år, och som jag kunde ta från min 9/16. Man ska inte underskatta svårigheterna med att få fram en chassidesign som får stolar, pedaler, rattstång och kaross att smälta samman till en

harmonisk enhet. Detta problem fick mig till slut att tillverka en chassiattrapp i trä som gjorde att jag kunde kolla att jag fick allting rätt. Man kan med fog säga att Riley själva hade svårigheter få ihop detta i MPH och Imp och att även korta personer tyckte att ratten kom lite för nära bröstet och att folk av medellängd inte tillgodosågs överhuvudtaget.

I juli 2003 var jag redo att beställa mitt chassi. Chassimannen sade att det skulle ta en månad men som med så många specialister fanns även här ett inslag av optimism och chassiet blev klart i slutet av september. Vid den tiden var jag på god väg med karosstommen i ask. Detta var och är det svåraste snickeriarbete jag någonsin gjort och tvingade mig till en kvalitetsnivå som var mycket högre än



jag tidigare lyckats åstadkomma. Jag satte ihop och tog isär bitarna flera gånger innan jag fick en bra passform och det hela hade aldrig gått utan ”byggsatsen” jag fick av Geoff. Jag hade inte glömt artikeln i The Bulletin ett par nummer tidigare som handlade om hurvida man ska skruva och limma eller bara skruva. Jag valde det förstnämnda och det är jag tacksam för eftersom hela konstruktionen nu är mycket stabil utan antydning till att skaka. Jag tror att detta kommer att hålla i längden och minimera risken för sprickbildningar i aluminiumplåten. Och det ska sägas att TT Sprite chassiet är väldigt gediget och karossen kan inte vrida sig.

Ett par trevliga överraskningar fick jag också under detta tidiga skede av projek-

tet. Peter Stevens lyckades trollo fram ett stenskydd i original till 1934:ans kylare som passade perfekt. Dessutom snubblade jag över två Marchalstrålkastare från sent 20-tal på en prylmarknad i Prescott som jag inte kunde motstå. Både den MPH som ägs av Ivor Halbert och The White Riley är utrustade med dessa lampor och de blir lite av kronan på verket. Och på tal om strålkastarfästen så sade min chassikille att han tillverkade ett par av vevstakarna från en Austin 7. Han visade dem för mig och, minsann, de går inte att skilja från MPH original. I en låda i mitt reservdelsskjul hittade jag alla möjliga delar sparade från skrotade Rileys som nu har kommit till heders och bidragit till att ge rätt stil och autensitet till min skapelse.

Jag nämnde Ivor Halbert. Han var vänlig nog att låta mig ta mått på sin MPH och otaliga detaljerade fotografier som blev till stor hjälp i mitt projekt. Jag märker att jag ständigt återkommer till fotona. Han lånade mig även en uppsättning stänkskärmar i glasfiberarmerad plast avgjutna från en äkta MPH med rullade kanter (se boken *As old as the Industry* sidan 206). Även dessa har varit ovärderliga när det gällde att få de riktiga linjerna i karossen.

Chris Pack

Red översatte. Forts. i nästa nr.

På spaning efter Pathfinders (4)

I förra spaningsrapporten redovisade jag de fem Pathfinders, som återfanns vid genomgången av Bilkalendrarna för A, AB, B och BA län. Den allra första svenskregistrerade Pathfinder hade ett så lågt chassinummer som MAA 33/530, d.v.s. den 30:e tillverkade Pathfinder, eftersom man började på chassinummer 500, och då inregistrerad så tidigt som den 3 maj 1954. Den senaste hade ett så sent chassinummer som MAC 23/5294 av totalt producerade 5152, och inregistrerad så sent som den 11 oktober 1956, d.v.s. strax innan Pathfinderproduktionen upphörde i januari 1957. Det allra sista chassinumret bör således vara 5 652.



Vad skulle en genomgång av Bilkalendern för O län kunna ge? Intervjuer med olika personer med anknytning till Göteborg hade inte givit några konkreta uppslag.

Professor Nils-Johan Nilsson intervjuades på mitt uppdrag på sin 91-årsdag av sin son Holger, men han kunde inte erinra sig någon annan Pathfinder än sin egen

En annan trovärdig källa borde vara Fru Gulli Cassler-Ingemansson, under flera år en omvitnat duktig och driftig VD för Förenade Bils dotterbolag i Göteborg. Inte heller Gulli kunde erinra sig att hon sålt någon Pathfinder i Göteborg.

Det enda spåret kom från dåvarande informationschefen vid Förenade Bil i

Malmö, Nils Tengberg, sedermera en välkänd bilboksförfattare, som erinrade sig att han levererat en Pathfinder till en kund i Göteborg. Han kom ihåg leveransturen som en spännande resa med en mycket komfortabel och snabb bil, men vad kunden hette hade fallit i glömska.

Ett idogt letande i Bilkalendern gav så småningom svar: det hade sålts två Pathfinders i Göteborg. På samma dag dessutom: båda registrerades den 17 september 1954 med registreringsnummer O 49306 respektive O 49320.

Utöver dessa nyupptäckta Pathfinders finns i Göteborg den Pathfinder som Professor Nilsson den 11 oktober 1956 registrerades som ägare till i Lund, då med registreringsnummer M 66788. Chassinummer på denna redan tidigare kända Pathfinder är MAD 33/3806.

En kopia av de ursprungliga besiktningshandlingarna från 1956 förädrades Professor Nilsson av klubben på sin 91-årsdag.

Sidospår

Under genomgångarna av de olika Bilkalendrar som varit en av huvudkällorna i spaningarna har jag markerat samtliga då registrerade Rileyfordon. När vår klubbmedlem Bengt Abrahamsson i Dalarna behövde hjälp att spåra identiteten på sin RMA från 1946 var det därför lätt för mig att ge honom information om samtliga tre RMA från 1946 jag funnit: A 38332, M 70641 och M 13588.

Dessvärre stämde inte något av dessa fordon in på identiteten på Bengts RMA. Skälet kan antingen vara att Bengts RMA inte är från 1946 utan av senare årsmodell, eller att den importerats senare.

Den första Pathfinder var vänsterstyrd och med chassinummer MAA 33/1016, och med Sune Rygård som registrerad ägare. Denna Pathfinder har bara haft en ägare, och överfördes till Beredskapsregistret den 29 december 1964, för att avregistreras den 2 september 1968. Teoretiskt kan detta exemplar således finnas kvar någonstans.

Den andra Pathfinder var högerstyrd och med chassinummer MAA 23/1151 och med en civilingenjör Torsten Bildt som registrerad ägare. Det bör vara samma Torsten Bildt som ett par år tidigare entusiastiskt beskrivit sin Riley Drophead Coupe i tidningen Motor. En riktigt Rileyentusiast med andra ord. Denna Pathfinder är skrotanmäld och avförd ur registret den 31 december 1963 efter att ha haft sex olika ägare.

Spaningarna fortsätter

Spaningarna efter Pathfinders har hittills varit framgångsrika: inalles har sju tidigare okända exemplar kunnat spåras. Kvar har vi fortfarande att identifiera de 3 exemplar, som såldes av Förenade Bil i Malmö: en skall ha köpts av Kockums varv, och använts som direktionsbil, en skall ha köpts av konsul Arne Pålsson, VD på Pålhs Choklad, och en skall ha köpts av Direktör Sven Sjögren på Nordsjö Färg. Här känner vi således till ägarna, men saknar uppgift om registrerings- och chassinummer.

Hur spaningarna efter dessa Pathfinders går vidare kommer jag att redogöra för i nästa artikel.

Christer Ahlin

RILEYBLADET

Liten rapport om Riley på Malta

Mina föräldrar bodde på Malta 1971 – 1983, och under dessa år fanns fortfarande en hel del engelska efterkrigsbilar på den gästfria Medelhavsön. Min Far köpte en Bentley Mk V från 1947, som jag sedermera förvärvade och körde hem genom Europa 1983. Den finns fortfarande kvar i min ägo, och tas fram vid högtidliga tillfällen.

Fortfarande besöker vi Malta, och hälsar på gamla och nya vänner. I början av december besökte vi några nylvunna Rileyvänner, och fick njuta av långt gångna renoveringar av två RMA, som hela tiden gått på ön. Samtidigt fick vi bekräftat att den Riley Roadster med svärmorslucka, som vi såg redan 1974 (se bild nedan) fortfarande finns kvar orenoverad. Om den bilen skall jag berätta mera senare.

Pathfinders då? Två exemplar såldes på Malta, och i varje fall det ena finns fortfarande kvar, dock orenoverad och i dåligt skick.

Christer Ahlin



GE-KÅ Pathfindern

”Det enda jag känner till om bilen är att den importerades från Danmark 1991 av Göran Karlsson (GE-KÅ, Ullared) och ställdes i ett lager i Göteborg där den stod till hans död i cancer för ett par år sedan. Göran hade ett stort bilintresse och som mest hade han ett hundratal bilar, framför allt amerikanare. Han köpte gärna bilar för restaurering som sedan steg i värde. I lagret i Göteborg fanns ca 40 bilar. Efter hans död såldes bilarna på auktion och spreds över Sverige och även några ut i Europa. Jag köpte denna Pathfinder och tog den till Stockholm och ställde den i en lada. Bilen har chassinr MAAA33 2801 och motornr DP25R/2854”

*Nye Rileyklubbsmedlemmen
Bror Axelsson*

Texten tagen ur Riley RM Club Community Forum //group.msn.com/
RileyRMClub/
2006-08-08

Red



Corgi Toys - Riley Pathfinder Saloon

Corgi Toys såg dagens ljus i juli 1956 som en division inom Mettoy Playcraft Ltd i Swansea, Wales. Avsikten var att ta upp konkurrensen med Dinky Toys bilarna, tillverkade av Meccano Ltd., som hade dominerat den brittiska leksaksbilsmarknaden i många år. Mettoy hade grundats 1933 av Philip Ullmann som emigrerat till Storbritannien från Tyskland. Med sig i bagaget hade han 20 års erfarenhet med att tillverka leksaker av märket Tipp.

Det byggdes en ny fabrik i Wales och Philip Ullman valde namnet Corgi, en walesisk hundras som var mycket populär hos Drottning Elisabeth II.

Premiäråret 1956 koncentrerade man sig på engelska bilar och de första sex modellerna var:

<u>Modell nr</u>	<u>Bilmärke</u>
200	Ford Consul
201	Austin Cambridge
202	Morris Cowley
203	Vauxhall Velox
204	Rover 90
205	Riley Pathfinder
206	Hillman Husky



*Nils-Johan Nilssons Pathfinder med chassinr MAB33/5378
I en lada på Hisingen finns hans reseveldsbil MAD33/3806*

*Nils-Johan och Holger Nilsson på Stora Torget i Västerås
den 15 juni 1991. Bakom dem red. och hans far.*

Ny Rileylitteratur

Vernon E. Barker, *The 1½ litre, 4 cylinder Rileys – a history of their development & production 1932-1945* (Riley Register Series, vol. 3). Riley Register, 2005. 279 s. Pris: £ 15 + porto. Kan beställas direkt från The Riley Register, eller genom The Riley R.M. Club: Paul Mason, "Fox Hollow", 55 Hillsborough Park, Camberley, Surrey GU15 1HG, England.
e-post: paulcharmason@aol.com

I en tredje volym fortsätter nu Vernon Barker sin nätta serie i A5-format med studier av trettioalets Rileyvagnar. Det första häftet, som omfattade 91 sidor och gavs ut 1993, ägnades åt tekniska detaljer, chassinummering och modellidentifikation för de fyrcylindriga 1½-litersmodellerna 1934-1940 (se vidare *Rileybladet* 1/1997). Det andra häftet, som innehöll 129 sidor, publicerades 1999 och behandlade 2½-litersmodellerna 1937-1940 (se vidare *Rileybladet* 2/2000).

Nu har Barker återvänt till de modeller som tillverkades med 1½ litersmotorn. Det nya häftet är på hela 279 sidor och innehåller en hel del information som tidigare inte alls berörts i Rileylitteraturen. I viss utsträckning får vi en repetition av det som stod i det första häftet, men det har nu omarbetats och framför allt utvidgats väsentligt med helt nya avsnitt.

Boken omfattar fyra delar. I det första avsnittet behandlas 12/4-modellernas utvecklings- och produktionshistoria när det gäller chassi- och karosskonstruktioner. Detta är ett mycket intressant kapitel, där tillverkningsproblem och modifikationer beskrivs år för år. Vi får även veta att den totala produktionen av 12/4 fram till det andra världskriget uppgick till 8.350 bilar.

I det andra avsnittet går Barker bokstavigt talat in på djupet. Detaljer när det gäller mekanik och kaross finns noggrant beskrivna. Fem olika chassier beskrivs inledningsvis och därefter kommer avsnitt om kardnanrör, bakaxelutväxlingar, framaxlar, bromsar, fjädring och stötdämpare, fälgar, domkrafts- och smörjsystem.

Därpå får läsaren följa motorns konstruktion i detalj samt jämförelser mellan "Standard Series", "Special Series"



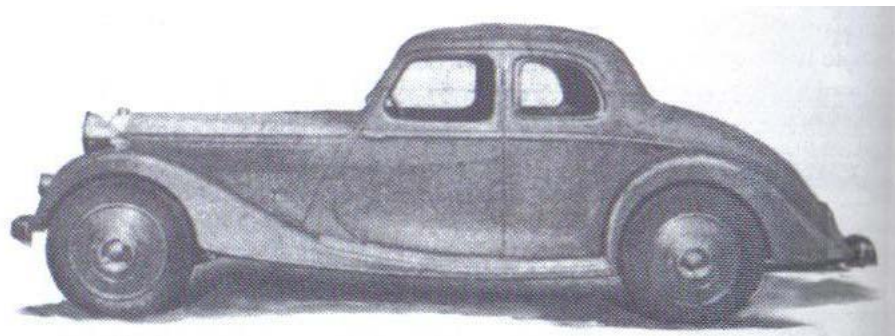
Riley Register Series Vol.3

The 1½ litre, 4 cylinder Rileys
– a history of their development
& production 1932-1945



och tre varianter av "Sprite Series". Koppling och de tre olika växellådorna beskrivs därpå, sedan hela inredningen med mattor, innertak, dörrklädsel, säten, askkoppar (!) och soltak. Ett särskilt avsnitt med alldeles utomordentliga teckningar behandlar instrumentbrädor, reglage och handtag för olika modeller och årsmodeller – helt superb! Avsnitt två avslutas därpå med beskrivningar av skärmar och kofångare.

I det tredje avsnittet beskrivs detaljer hos individuella modeller. En särskild översikt visar vilka chassier och karosstillverkare som hör till olika modeller, vilket är mycket pedagogiskt. I tur och ordning och med bra fotografier för identifikation, samt chassinummerför-



teckningar över kända bilar, behandlas Falcon, Kestrel 22T, Lynx, Merlin, Kestrel 4-light 1936, Sprite, Adelphi, Kestrel 6-light, Continental, Touring Saloon, Victor, Nuffieldmodellerna före kriget, men även RMA. Även modeller som inte fanns i Rileys kataloger finns avbildade, bl.a. en tvådörrars RM-coupé, som tyvärr skrotades i början av 1960-talet.

Det fjärde avsnittet har kallats appendix. Här beskrivs hur bilarna sattes samman och hur olika detaljer, inte bara chassierna, nummerades. Produktionssiffrorna analyseras och summeras efter modell och tillverkningsår. Vidare kommenteras själva tillverkningsprocessen och möjliga val av färger för a/ kaross, b/ klädsel, c/ skärmar och d/ fälgar, för den som köpte en ny Riley för 70 år sedan. Detta görs för varje tillverkningsår och det är i Barkers schema lätt att skilja på karosser från Briggs Bodies och Morris Motor Bodies. Salupriserna i England anges dessutom för varje år.

Korta biografiska notiser finns även om de viktigaste personerna som var knutna till 12/4-modellerna. I en annan underavdelning till det fjärde avsnittet ges allmänna kommentarer om mekanik och karosser för de bilar som används idag.

Trevlig läsning är också jämförelsen mellan Riley och andra bilmärken, dvs. "rivaler", under 1930-talet. Barker kommer även helt kort in på de sista åren som 1½-litersmotorn var i produktion, dvs. i RMA och RME. Boken avslutas med chassinummerförteckningar där man kan se vilka karosser som är knutna till olika chassinummer.

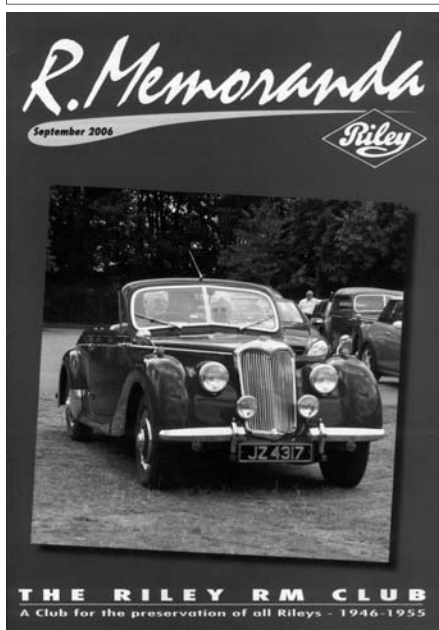
Barker har gjort ett fantastiskt arbete och grävt fram en hel del ny information. Genom ingående beskrivningar av en mängd olika detaljer kan vi lätt identifiera hur olika årsmodeller skall se ut. Det

ta är en stor hjälp såväl för den som renoverar, som den som är spekulant på en trettioalets-Riley och vill veta hur det korrekta utförandet skall vara. För en ringa kostnad får läsaren här en alldeles utomordentlig och initierad introduktion till det mångfacetterade modellutbud som Riley serverade på 1930-talet. Köp boken snart!

Erik Hamberg

RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda September 2006**

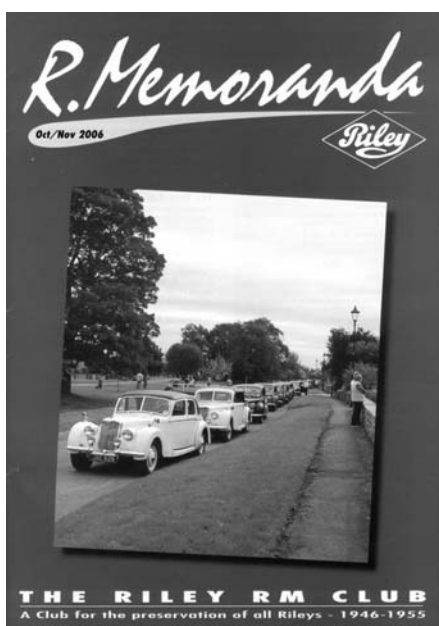
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Articles

Technical Topics - Riley RM cooling systems
 Technical Topics - Stiff Front Windows

Cars for Sale

RME 54, fully restored, £6000
 RMB 51, fully restored i excess of £20000. Hoping for £12000
 RMA 49, very good condition, £4900
 RMB 48, a real eyecatcher, £8000
 RMC 50, good original unrestored, £13500
 RME 54, excellent unmolested condition, £4750
 RME 54, all in good condition, £6000
 RMC 50, stunning £26500
 RMA 50, bereavement sale, £5500
 RME 53, good all round condition, £2500
 RMA 47, must sell reluctantly, £5500
 RME 54, ideal wedding car, £6000
 RME 53, new leather, new roof, new walnut, new carpets, new chrome, new paint, new wiring, new SS exhaust, new radiator, all mechanics sorted, £7995
 RMB police car, Las Vegas, US\$ 24500

**R. Memoranda Oct/Nov 2006**

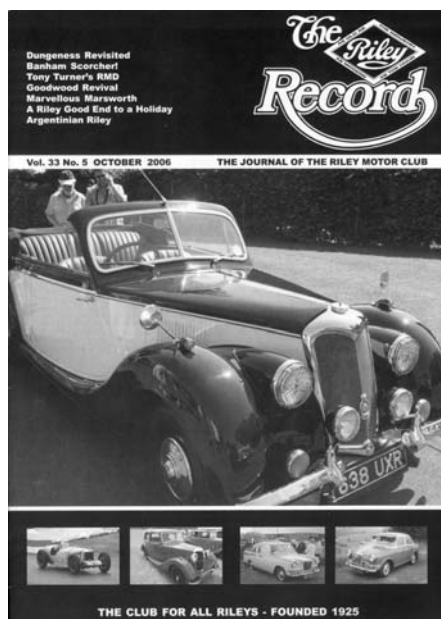
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Articles

Our spares service or the life of Kirby
 From our Database manager (over 7000 RM Rileys)
 Technical Topics - Fitting seat belts

Cars for sale

RMC 50, stunning, £26500 including tools
 RME 53, needs some t.l.c. (not a lot), £3000
 RME 54, sale due to bereavement, £7000
 RMB 48, other project keep getting in the way, £1500
 RMD 51, beautiful condition, underused, £25000
 RMC 49, partly restored, column change, £7500

**The Riley Record 5/2006**

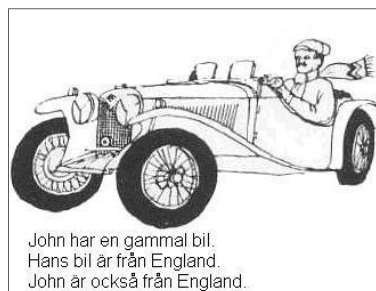
The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Articles

RMD renovation - four year's work (många bilder)
 Goodwood Revival
 Argentinian Riley - The Siam Di Tella 1500 (En argentisk version av Riley 4/68. Ca 25.000 tillverkade som saloon, pick-up, combi, och taxi)

Cars for sale

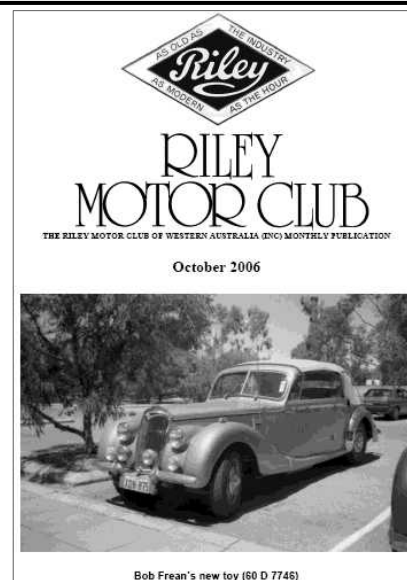
RMC 50, good original unrestored, £13500
 RMC 50, stunning £26500
 Elf 67, good all round condition, £1500
 Elf Mk 3, excellent, £1750
 RME 53, needs some (not a lot) t.l.c., £3000

**Riley Motor Club - October 2006**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Peter Hocking

Articles

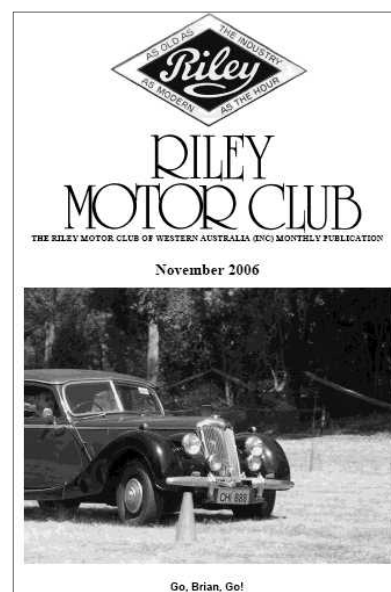
Varför ritar Monica Schultz en Riley?
 WA's Dropheads, past and present
 Petrol life and Riley
 Presentation of Riley-Club Switzerland

**Riley Motor Club - November 2006**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Articles

How do you rate your Riley?
 WA's Roadsters, past and present
 Response to the Drophead Coupé article
 Presentation of Svenska Rileyregistret
 Rainwater vs glycol and all that

**Riley Motor Club - December 2006**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Peter Hocking

Articles

A forty year old club - is there hope?
 Why I bought a Riley
 My other Rileys. (modellbilar)
 Oily bits under the bonnet.

Cars for sale

RMF, very reluctant sale, A\$ 20000
 RMH 56, A\$ 3000



Redaktionen har också mottagit klubbblad från Holland och Schweiz.

Kassören påpekar ...

... att inbetalningskort för medlemsavgiften för 2007 bifogas i detta nummer av Rileybladet. Bästa att betala genast!



Vernon E. Barkers tre böcker i "Riley Register Series" distribueras av: Ann Briggs, Croft House, Barden Road, Eastby, Skipton BD23 6SL, United Kingdom

Tel & fax: + 44 1756 795529
epost: kgbriggs@hotmail.co.uk

Svenska Rileyregistrets senaste reservdelsslista får du utan kostnad från Erik Hamberg. Beställ enklast via epost: erik.hamberg@glocalnet.net

Over there

John Riley, ordf. i den nyligen återupplivade Riley Motor Club of North America, noterade att "Lord Mountbatten, Ian Flemming, och Enid Blyton var några kända engelsmän som ägde en Riley efter kriget. Kända amerikaner som körde Riley var Clark Gable, Buddy Hackett och jazzmusiker Turk Murphy."

Nedan den kände fotografen Frank Worths bild av Marilyn Monroe vid en RMD under inspelningen av "How to marry a Millionaire" från 1953. Andra skådespelare i filmen var Betty Grable, Lauren Bacall, William Powell och Rory Calhoun.



Säljes

Riley RMA 1947 i delar

Minskande ungdom och ökad självkänedom har lett till insikten att jag aldrig kommer att bli färdig med projektet. Kanske nå'n annan behöver nå'nting?

Bland det som renoverats märks ram, framvagn, motorblock, topplock, bromstrummor och backar samt en mängd smådelar. Ett fabriksnytt Roof Kit och två navkapslar i nyskick finns också.

Resterande delar är i högst varierande skick. Men allt vad människan konstruerat kan också renoveras...

Lars Inge Knutsson, Skövde,
tel. 0500-48 12 67, 0708-25 13 98.



Som jag nämnt för red. blev det i år verklighet att få köra en av Volvos lastbilar i Pärlrallyt med utgångspunkt från Helsingborg. Det blev en LV 78 från 1935 en inte så stor lastbil med totalvikt om endast 3,76 ton. Naturligtvis var det en upplevelse att köra en så gammal bil med 6-cyl. motor på 75 hk och med helt osynkroniserad växellåda. Efter drygt en timma var jag överens med bilen.

Håkan Lundgren

RILEYWEEKEND & ÅRSMÖTE
1-3 JUNI 2007
WIRSBO HERRGÅRD



Anteckna i almanackan !



www.wirsboherrgard.se

Nya medlemmar

- 283 Bror Axelsson
Eskadervägen 2
175 64 JÄRFÄLLA
- 284 Andrea Blomstrand
Ödingstorpssvägen 2
395 90 KALMAR
0480-78 00 89
- 285 Peter Blomstrand
Alphyddevägen 25
131 35 NACKA

Klubbens hemsida www.rileyregistret.org håller på att översättas till engelska av webbmastern.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
e-post: erik.hamberg@glocalnet.net

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

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobiltel. 070-958 50 19
e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 125 kr för år 2006. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
The Riley Club of Western Australia