



RILEYBLADET

Nummer 4, 2010

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 32



Far, son & Riley i London 2006

Gammal kärlek rostar aldrig!

På Luciadagen 1960 stegade en ung man med hustru och två små barn in i Davidssons bilaffär i Växjö. Företaget hade anordnat julmässa med försäljning av begagnade bilar. I utställningshallen stod nytvättade och vaxpolerade bilar uppställda utefter en mittgång med röd kokosmatta. Lukt av julgran låg i luften. Vår man hade inga specifika planer, var mest nyfiken. Han hade efter avslutade medicinstudier tidigare under året köpt sin första bil, en bättre begagnad Austin i samma firma, att betalas med inlösning av månatliga reverser. Det var allt vad den utarmade kassan kunde tillåta efter sju års studier. Men ett vikariat för en god vän i domkyrkostaden under hösten hade bättrat på den ekonomiska situationen. En vag idé om att byta in den svajiga Austin mot något bättre måste därför ha funnits i den unge mannens undermedvetna.

Vår man rörde sig sakta från bilhuv till bilhuv, de flesta tillhörande en PV 444. Priserna verkade överkomliga för, som det sades, en "bra bil". Hustrun vädrade

ett omslag i sinnesstämningen från "antagligen inte" till "möjligen" och började diskutera färg och placeringen av barnsitsar, när..... Där, där stod Bilen! Elegant i kurvdragningen i skarp kontrast mot de rundnätta PV-grannarna. Trevligt klick när dörrarna öppnades och stängdes, läderlukt, svag doft av lack från träpanelerna, nerfällbart armstöd i baksätet, "riktig" golvmatta, förar- och passagerarsäten fram, inte en "bänk" som i Austin. Tio år gammal men använd som tjänstebil av en v. brandchef och väl underhållen. Papperslapp fästad på instrumentbrädan med texten "Nyrenoverad motor, låg hastighet under inkörning". Raska steg till försäljaren. Är bilen i gott skick? Ja! Motorn? Som ny! Hur mycket i mellanskillnad mellan Riley och en Austin? Antagligen omkring 1000 kronor! Hustrun, som med viss möda lyft på den tunga bagageluckan, frågar: "Men var placerar vi barnvagnen?" och lugnas med: "Det ordnar sig!" Köpekontrakt med ettusen-trehundaåttio kronor i mellanskillnad och nya reverser. Senare på eftermiddagen

triumfatorisk färd genom Växjö under ljusbepryddad gurlanger av granris, inledningen till en femtioårig kärlekshistoria!

Inköpet borde firas! Var bättre än i Danmark, som på 1960-talet hade repat sig från krigsstrapatserna och etablerat hög kulinarisk standard. Med barnvakt ordnad, ställdes kursen mot broderlandet och Odense en vecka senare – i sakta mak med tanke på den renoverade motorn. Växjö Helsingborg, färja till Helsingör med "pillede rejer" och en bajer, Köpenhamn, motorväg till Korsør, färja till Nyborg med kaffe och kransekager, dansk böff och frukost rundstycker i Odense. Återresan anträdde i god stämning i ett grått och dystert decemberlandskap.

Långsamt lunkande norrut på motorvägen i Själland hördes plötsligt oljud och syntes rök från motorhuven. Snabbt stopp vid vägkanten. "Glödhet" motor, den "nya motorn" hade skurit! Bärgning till Korsør. Pölser med bröd på tåget tillbaka till Växjö. Efter någon vecka

kom Rileyn också tillbaka med tåg till en kostnad av kronor 285,70.

Hårda förhandlingar med bilfirman följde. Motorn var ju som ny! Hastigheten var för hög! Nej, vittne finns på motsatsen! Etc, etc! Resultat blev att motorn kunde repareras ”med rabatt” och att den svajande Austin, ännu osåld, kunde användes utan kostnad under reparationsperioden. När fakturan kom hade kolvarna bytts ut, cylindrarna och ventillerna slipats och oljetrycket justerats, allt till en rabatterad kostnad av kronor 595,40.

Med högt adrenalinflöde kördes Rileyn utan missöde till Uppsala, där nytt arbete väntade. En glansperiod följde i universitetsstaden för småländska G10888, som i Uppland blev C38600. Utan missöden kom den unge mannen till arbetet i ur och skur och ofta med sin familj till Dalarna över helgerna för besök hos far- och morföräldrar. En doppvärmare, installerad i motorblocket, fick motorn att starta även i arktisk kyla. Den hantverksmässigt installerade kupévärmaren i facket intill batteriet gjorde att föraren överlevde även vid imponerande frysgader.

Ett forskningsstipendium tog Rileyn till Marburg an der Lahn i Hessen 1962. Där blev det många trevliga söndagsturer till mer eller mindre kända utflyktsmål ”mit Bier und Wurst”. Vid besök i större städer som Köln, togs rotorn i fördelardosan ur och stoppades i fickan för att förhindra stöld. Rileyn tog den unge forskaren och en av hans arbetskamrater till en lockande konferens i Cambridge via London, där många förare fortfarande sträckte ut högerarmen genom sidorfönstret för att visa körriktningen. Tricket att ta ur rotorn som stöldskydd var mindre användbart i England. Under andra världskriget måste bilförare lag enligt ta ur rotorn i fördelardosan vid stillastående och stoppa den i fickan för att förhindra att bilen kunde komma att utnyttjas av fienden vid en eventuell invasion. Bruket fortsatte av praktiska skäl efter krigsslutet. Men eftersom i stort sett alla bilar hade elektrisk utrustning från Lucas, dröjde det inte länge förrän biltjuvarna också hade en passande sortiment av rotorer i fickan för sina aktiviteter! Rileyn klarade återresan från Tyskland till Sverige med familj, ”barnflicka” och bagage på ett tacksamt utefter snötäckta motorvägar i decemberrusk utan mankemang på två dagar. Säkerligen ungdomligt övermod

att ge sig ut på en sådan resa. Men trevligt att berätta om i efterhand.

Åter i Uppsala gick Rileyn i daglig trafik ytterligare några år innan en Ford Taunus dök upp på scenen. Trotjänaren blev uppställd i garaget och utnyttjad för nöjesturer. Men 1966 behövde yrkesskolan i Hedemora en gammal bil som undervisningsobjekt enligt principen att arbetet utfördes av eleverna och materialet betalades av ägaren. Det blev Rileyn. Efter några år kom den tillbaka med många utbytta delar och omlackerad i svart, sedan den ursprungliga färgen i ”mjölkchokladnyans” bleknat. Av räkningen framgår bl.a. att en ny ampérmetter, två hjulcylindrar fram och fyra lager kostade respektive 23, 90 och 128 kronor. Den dyraste posten var omfökrömnings av stötdämpare och grill, som gick på 816 kronor!

Rileyn fortsatte att rulla på Uppsalas gator fram till 1972. Då bar det av söderut för nytt arbete – av alla platser i Odense! Den här gången klarade Rileyn trippen till Odense helt galant. Enda missödet var att vajern till gaspedalen lossnade i utförsbackarna vid Hallandsåsen, men det problemet löstes lätt med handgasen fram till nästa bensinmack. Finesser skall förstås användas!

Omgivningarna på Fyn var perfekta för en veteranbil, nu försedd med nya nummerplåten CT 51154; ett i stort sett platt landskap med några enstaka krusningar i jordskorpan i södra delen av ön, av en stolt lokalbefolkning kallade ”de Fynske alper”. Från bostaden på södra delen av ön, ”Danmarks have”, kunde många danska krogar nås för söndagsluncher med biksema och tillhörande drycker.



Ett veteranbilsrally 1974 demonstrerade dock att även en Riley har sina begränsningar. Den svartlackerade gamlingen gjorde verkligen inget större intryck på de danska deltagarna, som kom i bilar av märkena Bentley, Rolls Royce och Mercedes. Det blev litet av den fula ankungen på H.C. Andersens bakgård och sårade bilkänslor. Inom kort ändrades Rileyns beteendet. När tutan användes, fälldes ibland körriktningsvisaren ut, strålkastarna vägrade från tid till annan att fungera, kort sagt det gamla, aldrig bytta kabelsystemet började visa ålderdomsteckning. Rileyn blev uppställd på skyddad plats med tanke på en framtida renovering.

År 1977 var det dags för ägaren, nu i lägre medelåldern, att ta fatt på ett projekt i Bryssel. Rileyn fortsatte att vila sig i huset på Fyn. Hösten 1979 kom. Då dök ett trevligt arbete upp i London. Med Rileyn längst fram i en stor DSBS-container kom ägodelarna till södra London via Esbjerg och Harwich. I nya huset fanns ett garage, som dedikerades till trotjänaren i avsikt att påbörja den planerade renoveringen. Så blev det inte. Men flytt till ett annat hus också med garage för Rileyn, bogsering av Rileyn på knappt fungerande däck till ett tillfälligt garage vid en utbyggnad av huset inklusive nytt garage och återuppställning i det nya garaget. Där brukade ägaren, nu närmande sig högre medelåldern, då och då klappa biltakets spruckna pegamoid och säga: ”Tålmod. Det ordnar sig!”

Det skulle behövas mycket tålmod. Den en gång så unge mannen fick i slutet av förra seklet erbjudande om arbete i Hong Kong, överlät till yngsta dottern att se om huset i Surrey, lärde sig att äta med träpinnar i den engelska kronkolonin och några kinesiska ord efter den s.k. återföreningen med Kina och återvände till London som pensionär 2000. I garaget stod Rileyn med ett bedjande uttryck. Efter några år ringer pensionärens äldsta son, bosatt vid Mälaren. ”Du kommer aldrig att renovera bilen! Jag kommer över med en trailer!”. Så blev det men på villkor! Om ingen renovering inom två år, återgår äganderätten till fadershuset! Via Engelska kanalen, holländska, tyska, danska och svenska motorvägar kördes Rileyn, en skugga av sitt tidigare stolta jag, till Sigtuna.

Två år gick. Då ringde sonen, som förklarade: ”Det är mycket mera, som behöver göras på bilen än jag trodde. Min



tid räcker inte till. Vad gör vi? Säljer? Skrotar?" Nej, så behandlar man inte en gammal trojänare! In trädde yngsta dottern på scenen: "Du har lovat att jag skall få åka till kyrkan i Rileyn, när jag gifter mig!" Aha! Inför utsikten att yngsta dottern "äntligen" hade börjat tänkte på att ta steget in i det äkta ståndet, blev beslutet lätt! Renovering! Men var?

Det ordnade sig. Rileyn lastades på en trailer igen på våren 2008 och fraktades till "Riley-doktorn" Eddie Lindholm i Stora Mellösa. Efter att ha inspekterat den sargade bilkroppen förklarade Eddie, att prognosen var god. Rileyn kunde bli "som ny". Över kaffe och bredda smörgåsar i Eddies trevliga sommarhus gjordes villkoren upp, bl.a. att endast en ungefärlig tidsplan för renoveringen kunde utlovas. Bröllopet, bröllopet!

Arbetet började. Först inköptes en bil av samma årsmodell, bortom allt hopp om renovering, men med många användbara delar inklusive en renoverad motor. Därefter plockade Eddie med varsamma händer ner pensionärens Riley i sina beståndsdelar. Användbara komponenter blåstrades, svetsades, putsades och målades. Många komponenter lyftes ur "reservdelsbilen" och renoverades. En större sändning med reservdelar kom från Rileyklubben i England via Erik

Hamberg. De genomruttna träkomponenterna i karossen byttes ut.

När pensionären klev in i Eddies garage ett halvår efter renoveringsarbetets påbörjande låg det gamla talesättet om porten till helvetet nära till hands: "I som här inträder, låten hoppet fara". Men renoveringen fortskred sakta men säkert. Kaross, motor och växellåda monterades på ramen. Nya kablar kom på plats. Inredningen började spikas in. Det kommer att ordna sig.

Dagen kom, när lackeringsfärgerna skulle bestämmas. Familjerådet hade redan bestämt att Rileyn skulle lackas i två färger efter en förlaga som hittats på skotska rileyklubbens hemsida. Pensionären köpte ett sortiment av sprayflaskor i Uppsala på väg till nyårsfirande i Sälenfjällen och utnyttjade nyårsdagen 2009 till att framställa färgprov på tidningspapper ute i snön. Ett familjeråd sammankallades för beslut om färgkombinationerna. Eddie informerades. Pensionären, som nu hade sålt sitt hus i London – garaget behövdes inte längre – återvände till sin nya boning i södra Frankrike och fick efter någon månad professionellt sprutade färgprover. Det visade sig att den utvalda kombinationen på tidningspapper hade fungerat!

Året 2010 kom. Rapporterna från Hjälmaren antydde att Rileyn förvisso skulle bli klar för bröllopet. I maj började bilen köras in, usprungskontrollen gjordes och besiktning beställdes till i början av juni. Eddie bestämde sig i sista stund för att justera bromsarna en sista gång före besiktningen och avbeställde den bokade besiktningen, viss om att få en tid en vecka senare hos "sin" bilbesiktning i Kumla, som han hade anlitat många gånger tidigare. Vid ombokningen visade det sig att systemet hade ändrats! Nu fanns någonting som hette Trafikverket med central och byråkratisk beställning utan känsla för vikten av ett bröllop! Nästa inbokning blev i början av juli, en hel månad senare, otäckt nära bröllopet. Men när dagen kom seglade Rileyn igenom besiktningen med glans, "som ny", och fick skyltnumret C JF 687, bilens fjärde registreringsnummer.

Men bröllopet, bröllopet! Räddningen kom i form av en gammal kollega till Eddie, som med kort varsel körde ner Rileyn, ännu under inkörning, på sin bärgningsbil. Färden utvecklade sig till en mobil utställning, där Eddies mästerverk beundrades på många tyska rastplatser längs Autobahn mot Geneve. I fagra Aveyron möttes pensionären och trojänaren igen, två dagar före bröllopet.

Pensionärens yngsta dotter blev körd till kyrkan i en liten fransk landsby av äldre sonen en strålande julidag. Det hade ordnade sig!

Nu pryder Rileyn slingrande aveyronska landsbygdsvägar, hälsad av blinkande, mötande bilar. En vidunderlig känsla fyller pensionären, när han sitter bakom samma ratt som för femtio år sedan. Trotjänaren blir troligen kvar här. Klimatet passar både pensionär och trotjänare.

Magnus Hjelm

Tekniska data: 1950 Riley 1½ litre Saloon. Chassinummer: 40S 18248 (under en period på 1960-talet felaktigt registrerat av Bilprovningen som 40S 18428). Vänsterstyrd. Inga av mig kända uppgifter om bilen under första ägaren, Karl Magnusson i Växjö, utöver ett testprotokoll (nr 5291) från bilprovningen i Växjö daterat 25 november 1960.



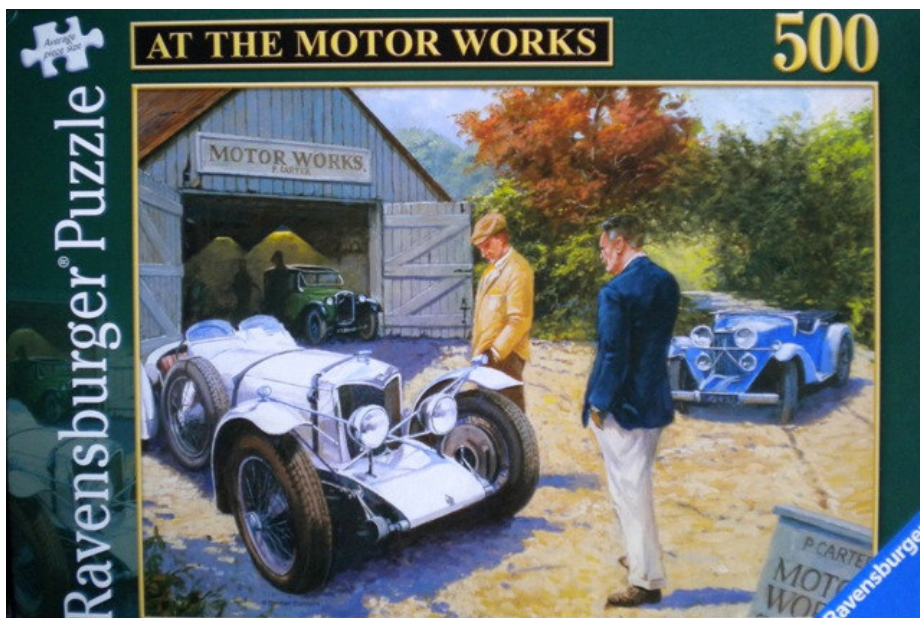
Försäkringsfoto 1



Försäkringsfoto 2



Lidholms Rileyklinik



Jultradition för bilentusiaster

Dags att fälla ut benen på det gamla spelbordet klätt med grön boj och engagera hela släkten i lite pusslande mellan skinkan och lutfisken.

På denna pusselask står följande text att läsa:

Bilden visar kunder som besöker en verkstad för klassiska bilar. De diskuterar vilken bil man ska välja. Vilken vagn skulle du besluta dig för? Den vita Riley Special, en blå Talbot eller en liten grön Austin 7?

Jo du! Man kan ju alltid drömma om att göra fynd i lador på landet.

Red

Motorhistoriska Riksförbundets förbundsstämma 2010

Eddie Lidholm och undertecknad var utsedda att representera Svenska Riley-registret på årets förbundsstämma som hölls den 16 oktober på Täby Park Hotel.

MHRF:s ordförande Peter Edqvist öppnade mötet genom att hälsa alla välkomna. Därefter talade representanter från transportstyrelsen, Carspect och Svensk Bilprovning om sina verksamheter och svarade på frågor. Carspect är från början ett finskt företag som startade i början på 1900-talet (första bilinspektionen gjordes 1907). Företaget har 250 stationer, 2100 anställda och gör 3 miljoner besiktningar per år. Carspects strävan är att ha långa öppettider, att kunden skall stå i centrum, och ha möjlighet att besiktiga utan tidsbeställning. De har idag en station i Tyresö och skall öppna i Stockholm och Skåne.

Bilprovningen talade om att man kan registrera sig på deras hemsida och få tillgång till besiktningsprotokoll.

En fråga var om äldre fordon som har en enklare konstruktion än nyare bilar skulle kunna få en lägre avgift vid besiktning. Därpå fanns inga tankar. Carspect tar 300 kronor för besiktning och 50 kronor mer vid drop in. Bilprovningen tar som bekant 300 kronor för besiktning. Transportstyrelsen hade inga synpunkter på prissättningen.

MHRF har ny hemsida från den 15 oktober som är mer överskådlig än den gamla. Blanketter för försäkringen finns på hemsidan. Klubbordförande kan logga

in för att lägga in uppgifter om klubben. Ordförandekonferens har hållits i Hallsberg, Uppsala och Växjö. Vid konferensen i Uppsala deltog Erik Hamberg och Lennart Nilsson från Rileyregistret. Förändringar i försäkringen diskuterades. 10-årsgränsen för blivande klassiker skulle kunna ändras från 1997 årsmodell till 2001 års modell 2011. Försäkringens återbäring till klubbarna är ganska ökad bland medlemmarna. Klubbarna får 20kr för tvåhjuligt fordon och 25 kr för fyrehjuligt fordon som är försäkrat genom klubben. Vidare delas vinsten på försäkringen mellan MHRF och Folksam, dessa medel använder MHRF till kontakter med myndigheter.

Försäkringen hade 23.000 försäkringar år 2000 och 34.500 år 2010 men ökningen har börjat minska särskilt för motorcyklar. Totalt har 350 skador inträffat varav 21 bränder. 13 fordon har brunnit i garage, fyra under färd, tre vid start och en vid svetsning. Sju bilar brann upp i ett garage i Skåne när någon brände gräs runt byggnaden. En av dessa bilar hade MHRF-försäkring och en var oförsäkrad. En bil sänkt i en sjö visade sig vara ett bedrägeri och någon ersättning har inte betalats ut. Trots skadorna kan premierna vara oförändrade. Tvåårsgränsen för rullande renoveringsförsäkring tas bort och 10-årsgränsen återgår till att vara 10 år.

Storsjörallyt i trakten runt Östersund var årets Sverigeklassiker med Bosse Bil doktor som medverkande. Valborundan firar 2011 30-årsjubileum och blir 2011 års Sverigeklassiker. Fordon 1976 och

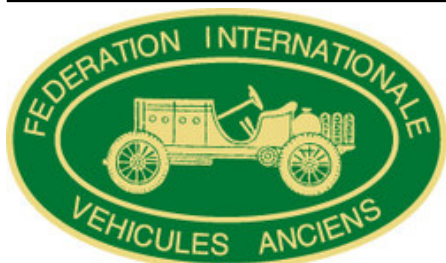
äldre får deltaga. Start och mål i Gävle. FIVA World Rally går i år i Sverige med start 23 juni i Stenungsund. Rutten går söder om Vättern till Stockholm och tillbaka norr om Vättern med avslutning i Lysekil den 3 juli.

MC-Polisveteranerna antogs som stödjande medlemmar i MHRF. Föreningen bildades 1984 och har 400 medlemmar. För att bli medlem skall man vara, eller ha varit, mc-polis. Stödjande medlem får yttra sig på stämman men har inte rösträtt. MC-Polisveteranerna sköter fordonen på polistekniska museet. Där finns 23 MC av årsmodell 1927-93 och 11 bilar årsmodell 1938-99 samt en buss och en vattenkanon. Alla fordon är körbara. Äldsta fordonen är en HD 1927 och en Volvo PV 56 1938.

85 klubbar var närvarande vid stämman och representerade 70.621 medlemmar. Resultat och balansräkningen fastställdes och styrelsen beviljades ansvarsfrihet för räkenskapsåret. Lennart Nilsson omvaldes som ledamot i valberedningen. Medlemsavgiften är oförändrad, 20 kr per medlem och föreslagen budget antogs. Budgeten är lagd så att den inte skall vara beroende av vinstdelningen och skall gå med plus under 2-3 år. Försäkringen skall bära sina kostnader och medlemsavgifterna skall täcka förbunds-kostnaderna. Skulle vinstdelningen utebli betyder det en höjning med cirka 10 kr av medlemsavgiften.

Förbundsstämman nästa år bestämdes till den 15 oktober.

Torsten Grönvall



FIVA - Fédération Internationale des Véhicules Anciens

Motorhistoriska Riksförbundet är en aktiv medlem av den internationella rörelsen för historiska fordon, FIVA. FIVA organiserar över 1 miljon entusiaster med historiska fordon i 75 länder.

FIVA representerar ägarna av historiska fordon i kontakter med Europeiska Unionens olika beslutande organ samt FN och andra internationella sammanslutningar. FIVA har ett antal kommittéer med representanter från de olika medlemsländernas förbund. Den juridiska kommittén bevakar myndighetsfrågor och lagar och regler, evenemangskommittén sörjer för hög standard vid internationella evenemang med historiska fordon, tekniska kommittén hanterar frågor kring fordons originalutförande osv. FIVA:s styrelse och kommittéernas ledamöter väljs av de nationella medlemsorganisationerna vid ett årsmöte (General Assembly) varje höst.

FIVA:s ordförande (President) är sedan 2008 Horst Brünig, tidigare ordförande i Motorhistoriska Riksförbundet.

Som Sveriges representant i FIVA utfärdar Motorhistoriska Riksförbundet så kallade FIVA-pass för fordon vars ägare är bosatta i Sverige.

Passet utfärdas för historiskt intressanta vägfordon som är åtminstone 30 år gammalt, som är bevarat och underhållet i historiskt korrekt skick, som inte används som ett medel för daglig transport och som därför är en del av vårt tekniska och kulturella arvegods.

Text från MHRFs hemsida

En Rileyägare

När red går igenom alla dess bilregister på jakt efter Rileys dyker det hela tiden upp andra intressanta bilmärken, lustiga titlar, kända platser och spännande människor. Här är historien om en man som var andre ägare till en Riley 1½ litre saloon i slutet av 40-talet.

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 12796

470827 Första reg R99
470827 1:e provinsialläk Eric Laurin, Mariestad
480430 Reg M 27999
480430 Dir. Z. Przybysewski-Westrup, Rydsgård
530423 Rydsgårds Jordbruks AB, Rydsgård
531112 Kullenbergs Järnhandel KB, Skurup
540215 Lantbr bitr Nils Nilsson, Löddeköpinge
580307 Emil Nilssons Bil AB, Landskrona
580513 Bilmontör Stig Lövgren, Landskrona
590722 Bilfirma C. Lernesjö, Landskrona
591030 Montör Stellan Orsmark, Landskrona
591229 Köpman Bertil Svensson, Hälsingborg
591229 Skrotad av Köper Allt Aronsohns Bil & Skrotaffär AB, Ängelholm

Zenon Stanisław de Grzymała Przybyszewski Westrup, född 28 september 1895 i Kongsvinger, död 27 november 1988 i Middelfart, var en svensk diplomat – envoyé – av polsk-norsk härkomst.

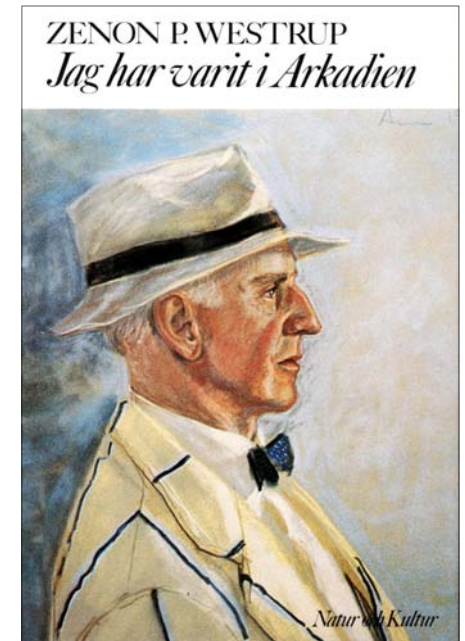
Westrup var son till den polske författaren Stanisław Przybyszewski och hans hustru den norska författaren Dagny Juel. Juel mördades i ett svartsjukedrama av en beundrare Władysław Emeryk, i Tiflis (idag: Tbilisi) i Georgien i juni 1901. Paret hade två barn. Dottern Iwa sändes till sin moster i Skåne, där hon adopterades. Sonen Zenon togs om hand

av en bekant till familjen, barnboksförfattaren Laura Pytlińska, som också undervisade honom. Han såg sällan sin far, men hade ändå ett gott förhållande till honom; de kom också att ha brevkontakt fram till faderns död. När fadern planerade ett nytt giftermål, lät han sig övertalas att också sonen skulle tas om hand av sin moster. 1905 kom Zenon till Lund, där han adopterades av industrimannen Wilhelm Westrup och hans hustru Gudrun, varigenom Zenon återförenades med sin syster. Efter studentexamen studerade han vid Pembroke College i Cambridge. Därefter officersutbildning vid Kronprinsens husarregemente i Malmö.

Westrup inledde en diplomatbana 1919 och gifte sig året därpå med friherrinnan Anna De Geer, dotter till politikern Louis De Geer. Westrup var under mellankrigstiden stationerad vid de svenska ambassaderna i Paris, Bryssel, Den Haag, Berlin och London. Mellan 1940-46 var han särskilt sändebud i Bern med uppgift att sköta förbindelserna med det likaledes neutrala Schweiz.

Från 1946 tog Westrup över skötseln av sin adoptivfars gods Rydsgård i Skåne. Genom sin bildning och språkkunskap utförde han olika uppdrag parallellt med detta, också uppdrag för UD. Bland annat hade han under sitt arbete vid beskickningen i Bern, skrivit en rapport om schweizisk efterkrigsplanering, där han lyft fram schweizarnas vilja att i sitt

moderniseringsarbete bevara äldre miljöer. Westrup uttryckte det att man i Schweiz arbetade ”i en atmosfär som tillhör en, i fråga om vördnad för fädrens verk, helt annan kulturnivå”. Detta resulterade i att han efter hemkomsten blev ordförande i Samfundet för hembygdsvård, vilket han var åren 1949-1955 och körde en Riley.



Zenon Przybyszewski Westrup iförd blazer från Pembroke College, på omslaget till sin bok Jag har varit i Arkadien.

Porträtt av Ann Holstein-Ledreborg.



Scen ur TV dokumentären The Real Casino Royal som gick på svensk TV nyligen. Filmen handlar om John Aspinall, ägare till The Clermont Club, på vilken han lyckades spela av den engelska aristokratin miljontals pund på 60-talet.



Som gammal rallyfantast så tittar jag på en kanal som heter Motor-TV, där kan de vara biltävlingar från världens alla hörn. Denna tävling heter Rally Barbados och har som dem flesta rally tävlingar nuförtiden en veteranklass. Och vad dyker upp där!! om inte en Riley de va ju riktigt fränt, hälsar

Lars Jonsson i Skickja.

Goodwood Revival Race Meeting September 17th – 19th 2010

Tor Ole hadde booket inn lørdag 18. september med parkering på "Carpark B" reservert biler før 1966. Billetter må forhåndsbestilles og kostet GBP 50 per person.

Lørdagen opprant med perfekt vær, litt skyet og sol lange perioder. Vi lot Lincolncock stå i garasjen på grunn av plutselig lavt oljetrykk, så innleid "tin can" måtte gjøre nytten. Dessverre ble det da ikke parkering på reservert plass.

Portene åpnet kl. 07.30 og stengte kl. 19.00. Vi var på plass kl. 10.00 da racingen startet og forlot arenaen kl. 16.00 etter å ha fått med det meste. Temaet for løpene og tidsriktig klesdrakt var tidsrommet 1948 til 1966 da banen hadde sin glansperiode.

Det vi møtte var en internasjonal verden av biler og veteranfly dog overveiende Britisk. Arrangementet har lange tradisjoner og er godt organisert. Det er god tumleplass for hva det måtte være: biler, paddocks, verksteder, fly, hangarer, restauranter, show rom etc.

Racing banen er 2.38 miles og har 7 hjørner. Runderekorden er 1 min 20.4 sek satt av Jackie Stewart/Jim Clark i 1965.

Dagens program åpnet kl. 08.30 med defilering av politibiler og akrobatshow med Mustang. Så fulgte det i tur og orden 17 løp med innlagt "Air display".

Løpene har forskjellige klasser og de fleste går over 20 - 25 min. Vi noterte oss et løp, "St Mary's Trophy, 25 min for production saloon cars raced 1950 - 1959". Dette var et løp hvor racing kjendiser satt ved rattet. Løpet ble vunnet suverent av Tom Kristensen i en Amazon 122S - 1958. Tom Kristensen og partner Bobby Verdon-Roe har, som de eneste vunnet Le Mans 8 ganger i TT klassen med Ferrari 330 LMB.



På startstrecken

Flystripen ble anlagt under krigen og er godt vedlikeholdt. Den er velegnet for alle slags oppvisning. "Air display" ble gjennomført med dunder og brak av "Spitfire MH434 & P51D Mustang" og "Spitfire duo, Hawker Sea Fury & Mustang". For å markere 70 år siden "Battle of Britain" fløy en gruppe "Spitfire, Hawker Hurricane and Lancaster" flere runder i løpet av dagen.



"The Few" remembered

Det var ikke bare racing og flyakrobatikk som tiltrakk oppmerksomhet. Vi fant en rekke fascinerende aktiviteter og særtrekk.

Earls Court var i sin tid plassen for "London Motor Shows" og her var det lagd en utstilling i samme ånd for å gi et perspektiv etter 1966. Utstillingen hadde som tema, ".....display of futuristic 21th Century cars behind an autentic Art Deco frontage".



Earls Court in memory

Freddie March Spirit of Aviation er en samling historiske fly. Den består av ca. 25 av de mest elegante, originale, og rare fly fra pionertiden og frem til 1966.

The Bonhams Sale of fine Cars. Her kunne en sikle etter biler til uopnåelige priser. Det hadde vært auksjon fredag og de fleste var merket solgt.

Stemningen. De viktigste attraksjonene

er nevnt, men dagen var så mye mer: Paddocken hvor det ble skrudd, "Band of Royal Marines", band som spilte favorittmusikk fra blues og jazz til rock'n'roll.



Band of HM Royal Marines

Ikke å forglemme skuespillerne som holdt show, vandret rundt og improviserte i folkemengden og så var det "Ladies Day".

Konklusjonen kan jeg hente fra en slager på 50-tallet ¹⁾: "Sol ute, sol inne, sol i hjertet, sol i sinne".

Tor Bang Steinsvik

1) Sängen förekom första gången i revyn Sol ute – sol inne på Folkteatern i Stockholm 1928 där den sjöngs av Waldemar Dahlquist. Musik Jules Sylvain, text Waldemar Dahlquist och Erik Lindorm.

Reds anm.



Et yrende folkeliv



Spirit of Aviation/Tor Ole

En "nästan RMD"

Ja så blev det slutligen en RMD! Nästan. Jag har blivit lycklig ägare till en "nästan RMD" det vill säga en RMF 1952 ombyggd av Gösta Öhrn. Ett fantastiskt bra arbete. Detta har det skrivits om i Rileybladet nr 2, 2006.

Efter att ha införskaffat denna klenod, totalrenoverad i alla aspekter, hade jag inte mycket klaga över. Kulören var dock inte den jag tänkt mig och klädseln, trots snyggt gjord, var av vinyl. Detta hade jag svårt för att acceptera, men vad gör väl det. Allt går att fixa. Det var ju trots allt en "nästan RMD" som jag i 30 år har letat efter. De få tillfällena som dykt upp har aldrig passat antingen har bilen varit i för dåligt skick eller för dyr.

För att åtgärda för mig viktiga saker på denna RMB2/RMF började jag med att låta gjuta nya kromlistor utefter sidorna de gamla var skarvade vilket var störande. Gjutningen ombesörjdes av Frids Gjuteri i Arboga.

För att få så mycket patinering som möjligt av interiören införskaffade jag via Blocket en begagnad hörnsoffa för 500 kr. Detta skinn var precis vad jag sökt lagom patinerat och rätt kulör. Detta lämnades in till Pias Dynor & Kapell, en lokal bilsadelmakare i Arboga. Hon bedömde det fullt möjligt att använda skinn till omklädning av såväl framstolar som baksäte. Pia har precis som de andra hantverkarna gjort ett makalöst bra arbete.

Träinredningen på sidorna var nygjorda men tyvärr i ett ljust träslag troligtvis björk. Ett företag på orten, Lungers Båt & Trä, gjorde helt nya delar i ädelträ med de gamla som mall.

Så var det dags för lackering. Jag fick tips om en nyligen pensionerad, duktig, lackerare vid namn Martin/Rabo Lackering i Köping. Han tog sig an jobbet på ett hedersamt sätt. Lackeringen är häpnadsväckande bra. Slutligen lät jag kroma om allt som inte var nykromat. Detta gjordes av Märta Andersson på Lisjökrom i Surahammar och resultatet blev toppenbra.

I mitten av augusti 2010 besiktades klenoden, naturligtvis utan anmärkning. Jungfruturen gick till Mora, 26 mil enkel väg, där några goda vänner bilentusias-



terna Anders och Sigvard Bogg bor. Resan gick utan problem och för första gången förstod jag innebörden av begreppet körglädje.

Väl framme i Mora blev det föreläsning och provkörning av Sigvards fina RMA, som de flesta av oss väl läst om i Nostalgia. Sigvards bror Anders har också stort intresse av engelska bilar. Han visade



Anders. En fulländad helg, mycket tack Sigvard och Anders!

Avfärd mot Arboga började på eftermiddagen dagen därpå och efter 4-5 timmar var min hustru och jag helskinnade hemma utan minsta problem med vår nya "nästan RMD".

My dream come true - nästan. Lite småfix under vintern och en ny säsong är välkommen.

*Lage Bellström
medlem nr 52*

stolt upp sin nyrenoverade Jaguar XK 150 i nyskick, en MG TD, en Daimler XJ 1970(?) plus några icke-britter, en Mercedes 230 SL, en orenoverad förk-rigs-Cadillac som dock kördes nästan dagligen och en Volvo P1800. Sigvard visade också upp, förutom sin fina Riley, en av sina Volvor PV med tillverkningsnummer 38, troligen den äldsta körbara PV i Sverige, dessutom några lastbilar. Efter en liten sightseeing och provtur med Jaguaren och Mercedesen blev vi bjudna på gott vin och tilltugg i Sigvards glasveranda där en MG TD i toppskick var parkerad vid ena bordsänden.

Efter besök på Zornmuseet avslutades dagen med grill & gamman hemma hos



Bilkalendrar avslöjar - del 4



Utgiven av Skånetryckeriet AB, Malmö
Pris: 3,75 kronor

I ovan avbildade Bilregister för Malmöhus län 1948 hittade red fem Rileys varav två tidigare okända och en där vi tidigare bara hade en del av historiken. Dessa är:

1933 Riley Sport 1,1 litre, 4-dörrar, täckt
Chassi nr 60 21681 (9hp, 1087 cc)
Motor nr 45846

- 330701 Datum för första registrering. Inga uppgifter om ägare.
- 390206 Reg U 5455
- 390206 Instrumentmak T.O. Sidh, Västerås
- 401005 Avställd
- 460410 Återregistrerad
- 460320 Reg besiktigad, Västerås
- 470124 Reg M 23710
- 470124 Styrman Bo Banck, Helsingborg
- 470329 Köpman Rudolf Brahmer
- 500721 Reg L 12994
- 500721 Smed Oskar Lindberg, Kvidinge
- 520117 Trädgårdsm Bertil Nilsson, Kvidinge
- 520828 Reg M 47317
- 520828 Metallarb. Arne Sjöberg, Billesholm
- 530128 Tengvall & Son, Farhult
- 530717 Mekaniker Johan Nilsson, Helsingborg
- 540113 Firma Tengvall & Son, Farhult
- 540208 E. Marcusson Beg Bildelar, Ängelholm
- 540208 Skrotad

1947 Riley 1½ litre Saloon
Chassi nr 37 S 12538

- 471027 Reg M 27223
- 471027 AB Skabersjö Industrier, Skabersjö
- 530831 Reg H 20626
- 530831 Ölands Bilförmedling, Färjestaden
- 530922 Lantbrukare Erik Eriksson, Resmo
- 590212 Ekelunds Motor AB, Färjestaden
- 590429 F:a Begagnade Bildelar, Trekanten
- 590429 Nedskrotad

1946 Riley 1½ litre Saloon
Chassi nr 36 S 11063
Motor nr A 1210

- 470521 Reg M 26184
- 470521 Dir. Sven Clase, Malmö
- 480520 Byggm. Karl Jönsson, Svedala
- 481206 Reg L 12280
- 481206 Köpman Ove Wilson, Långebro
- 490615 Reg H 11599
- 490531 Förs inspektör Siwerth Österberg, Kalmar
- 490802 Civilingenjör Arne Björneklint, Kalmar
- 510522 AB Oskarshamns Bilkompani
- 510619 Representant Sture Karlsson, Oskarshamn
- 510908 Kalmar Bilaffär, Kalmar
- 511122 Fabrikör Erik Eriksson, Bidalite
- 511231 Reg K 6242
- 511231 Hemmansäg Henning Karlsson, Ölgehult
- 530801 Reg G 6024
- Reg kortet saknas. Korten för 1948-1952 av misstag utgallrade av länsstyrelsen i Kronobergs län
- 571231 Reg M 63435
- 571231 AB Auto-Lindén, Hälsingborg
- 580121 Trädgårdsanl John Björklund, H-borg
- 580419 AB Auto-Lindén AB, Hälsingborg
- 580421 Skrotad av Köper Allt Aronsohns Bil & Skrotaffär AB, Ängelholm



Utgiven av Skånetryckeriet AB, Malmö
Pris: 6 kronor

I Bilregister för Malmöhus län 1950 hittade red 16 Rileys varav en tidigare okänd och en där vi tidigare bara hade en del av historiken. Dessa är:

1947 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 Stuhr, 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
- Ägs nu av vår medlem Anders Hansson, Sandviken

1948 Riley 2½ litre Saloon
Chassi nr 58 S 2994

- 480709 Typbesiktigad Malmö
- 480712 Reg M 28555
- 480712 Disponent Sven Clase, Malmö
- 500511 AB Bjurman & Co., Malmö
- 510129 Philipsons i Malmö Bil AB
- 510313 Köpman Börje Ohlsson, Malmö
- 510906 Reg H 15552
- 510906 Förs inspektör Siwerth Österberg, Kalmar
- 511229 Automobilfirman Standard, Halmstad
- 520714 Reg L 15527
- 520714 Björk & Johansson Autolack, Hässleholm
- 521123 Roland Bossons Auto AB, Hässleholm
- 521124 Köpman Kjell Rydlund, Hässleholm
- 530812 Reg B 14157
- 530815 Maskinist Rubert Björling, Huddinge
- 570923 Bilfirma Ernst Nilsson AB, Stockholm
- 571120 Stud Karl Gösta Lindhé, Vallentuna
- 581129 Överförd till BRR
- 620901 Avregistrerad

Intressant att konstatera att Direktör Sven Clase i Malmö köpte tre fabriksnya Rileys. I maj 1947 köpte han en RMA, i juli 1948 en RMB och i maj 1950 en RMD. Notera även att försäkringsinspektör Siwerth Österberg i Kalmar köpt två av Clases bilar. En tillfällighet?



Utgiven av Skogs Boktryckeri, Trelleborg
Pris: 8 kronor

I Bilregister för Malmöhus län 1954 hittade red 25 Rileys. Samtliga var tidigare kända och presenterade i Rileybladet.



Red har varit två gånger på Malmö Stadsarkiv för att finna information om Einar Hansen/Allhems Förlags Riley. Hittills har ansträngningarna varit förgäves...

RILEYBLADET

Ur andra Rileyblad

**R. Memoranda September 2010**

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

Innehåll (i urval)

Green radiator badges
 36 S 10001, the first post-war RM production car
 Cancelled export order for six woodie RMs
 London to Brighton Classic Car Rally 2010
 From the Internet RM Club on-line Forum: gearstick is wobbly/thrower removal/rotten RM brakes/fatigue cracks in RMB exhaust system/lower swivel pin RME/ crankshaft plugs/rewire an RME/
 Technical Topics: Rocker cover fixings
 National Rally 2010
 Sharjah Old Car Museum (www.sholdcars.ae)
 British Defence Attaché in Zimbabwe buys local RM

Cars for sale

RMA 49, ongoing restoration, £2.500
 RMD 51, California car, now in Denmark, restoration project, £9.500, DKK 88.000
 RMD 51, USA-car in Spain, restoration project, €12.250
 RME 53, in Spain, needs full overhauling, €2.250
 RME 54, main bearing gone, €4.750
 RME 53, running board, will sell only to genuine rebuilders!! £1.000
 RMF 53, very reliable, drives anywhere, £8.000
 RMA 48, drophead, believed sole surviving Trent bodied car, genuine reason for sale (not the money??, red), £25.000

**R. Memoranda Oct/Nov 2010**

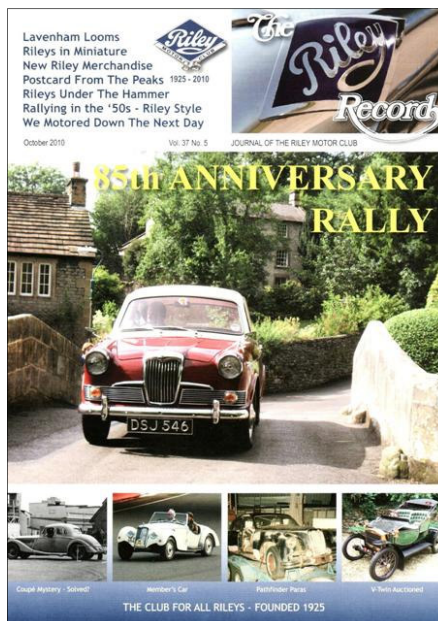
Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

RME in Monte Carlo Rally 1953
 From the Internet RM Club on-line Forum: Trailer/RMB cranshaft oil holes/Front door windows 46 RMA plywood repair/Timing marks/Paint reaction when overpainting/Simmonds nut/Windscreen wipers
 Technical Topics: Petrol supply woes/Wet feet and the RMH
 Pathfinder jacks

Cars for sale

RMB 48, 5 speed gearbox, electronic ignition, no rust or rot, £7.500
 + samma bilar som i förra numret

**The Riley Record 5/2010**

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

Innehåll (i urval)

Rileys under the hammer (1905 V-Twin högsta budet £52.000 förblev osåld, March Special £27.000, Imp £50.000, Gamecock £15.200)
 Club Merchandise (tröjor etc)
 Rallying in the '50s - Riley Style

Riley Motor Club 85th Anniversary Rally
 Member's car: Karl Ludvigsen's Ramsey Riley SP6



Ramsey Riley SP6

Coupé Mystery solved? Riley with coupé body exhibited by Grose Motor Body Company of Northampton at 30th Olympia Motor Show 1936.

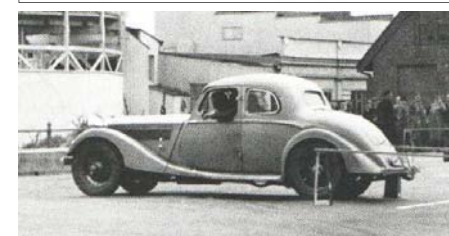
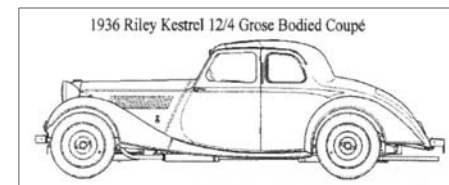
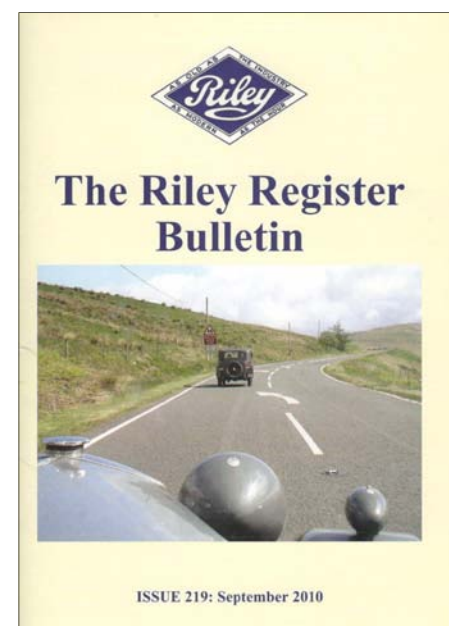


Foto ur Riley Record, juli 1939

**The Riley Register Bulletin September 2010, Issue 219**

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn

Innehåll (i urval)

15/6 project by Chris Pack (part 3)
 Unusual Riley: The 1936 66X Experimental Saloon 9/4
 The benefits of a Good Wife
 Headlight Focus & Wiring Tips
 Put that light out! Wartime blackout covers for Rileys
 The Silent Third Gearbox
 Barbados Riley
 Electrical fires in Rileys
 The history of AVC 20—Jim Runciman (se även Riley-bladet 4/2003 sid 3)

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter
November 2010, No 277

EDITOR: Gordon McAllan, Whitehill Farm, Strathaven, Lanarkshire ML10 6QP
Telephone & Fax: 01357 440339 Mobile: 07739 813933 Email: gordon@kestrel9.plus.com



Masterstrokes
The Scribe

The members of the Scottish Riley Enthusiasts share, of course, a clear passion for Riley motor cars of all ages and models, and a common purpose which is amply illustrated by the many occasions, organised and informal, when we meet to renew our appreciation of proper motoring and the friendships which have grown within our club. One of the most delightful aspects of this comradeship is very much in line with our "open door", any Riley - or even just an admiration for the marque - welcome. Thus our members come from all walks of life and span generations. What we see only occasionally, however, for example in discussion over a pint, or in a visit to another member's workshop, is the wealth of diverse talent bound up in our membership. Apart from the professional skills developed in formal education and employment, there are all-too-brief glimpses of other attributes. Who would have suspected, for instance, that the driver of that Shell tanker was also a fine watercolourist?

Tom Thomson, known to us all as the man behind the design and development of his spectacular Dunbar-bodied TT Special (now Continued on P2)

Chairman Jim Dunbar, 21 Lochy Street, Carnoustie, Angus DD9 4EE
Secretary & Register Representative Mike Carney, Kells Cross, Lighthill Place, Dunblane, Perthshire FK15 0BD
Treasurer/Secretary/RMC Representative John Baggott, "Intuscor", Symington, Baggart, Lanarkshire ML12 6LN
Committee Derek Ogilvie (NL), David Robb (E Central), Gordon McAllan (Newsletter Editor), Graeme Davidson (Webmaster), Gerry McGonigal (Tayside), Colin Watt (NE), Alexander Gunn (RMA Club & Newsletter Distribution Officer)
Hon. President Jim Dunbar

Disclaimer: Members please note that opinions expressed are not necessarily shared by the Editor or Committee. References to firms and services is based on information received. No liability is accepted by the SRE.

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter November 2010, No 277

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

Innehåll (i urval)

Masterstrokes (om akvarellmålaren och bilentusiasten Tom Thomson)
Rapporter från klubbens olika geografiska grupper

Evenemang

Scottish National Riley Weekend
27th - 29th May 2011 way up in the Highlands, at the Strathpeffer Hotel.

Medlemsavgift 2011

Inbetalningskort för medlemsavgiften 2011 (150 kr) bifogas detta Rileyblad. Kassören ser gärna att ni betalar fort innan ni glömmer bort det.
PG 45 61 63-5

Anders Borneving avliden

Vår medlem Anders Borneving (nr. 165) avled i november 2010, endast 60 år gammal. Anders var bördig från Alingsås, där han tillsammans med fadern Bengt (medlem nr. 22) år 1976 köpte in den Riley Monaco 1933 som funnits i Göteborgstrakten i flera decennier (se: Rileybladet 2/1999). 1982 importerade Bengt och Anders en 9 hp Lynx från England, vilken efter hand renoverades till ett mycket fint skick. Den var - som många andra bilar som gjorts i ordning i England - i klart sämre skick än vad man först kunde se. Monaco fick under 1990-talet en ny ägare i Bertil Sandgren. Om Lynxen står att läsa i Medlemsblad för Svenska Rileyregistret 4/1982.

Erik Hamberg

Säljes

Riley 12/4 Kestrel 1935. SEK 98.000:-
Chassis no. 22 T 1950
Original reg no AVC 401
Anders Ohlsson
Tel. 0739-69 39 72
Mail: ohlssonanders@yahoo.com
Tio nyatagna foton på bilen finns på klubbens hemsida,
www.rileyregistret.org



Nyförvärv



Gert Nilsson har varit i Dublin och köpt 58 S 2842. Gert söker en uppsättning stommar till framsäten och baksäte. Hör av er till honom: 0705-900989, 042-200989 nsu1000@yahoo.dk



Tysk optimist begär £65.000 för denna Riley Roadster på en hemsida som heter www.carandclassic.co.uk/car/C179103/

Rileyträffar 2011

Anteckna i almanackan!

- 28-29 maj**
Årsmöte och rally, Falun i samband med evenemanget "Good Old England"
- 3-4 september**
Sensommarmöte, Tierp

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@globalnet.net

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78
e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
260 83 VEJBYSTRAND
Tel. 0431-45 22 22
Mobiltel. 070-14 14 551
e-post: anders.lindner@ektv.nu

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



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 150 kr för år 2011.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:
Medlemmar
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
The Riley Club of Western Australia



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