



RILEYBLADET

Nummer 4, 2012

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 34

Rileylivet på franska landsbygden

I mars i år kom Eddie Lidholm, flygande "Riley doktor", till södra Frankrike tillsammans med sin vän och bilentusiast Martin Kindlundh för att ta sig en titt på ett av sina renoveringsprojekt (se Rileybladet 2010, nummer 4) och bedöma om "vårdnadshavaren" av den gamla trotjänaren kunde få godkänt. Att delta i ett franskt veteranbilsrally stod också på programmet. Rallyt var anordnat av Aveyrons veteranbilsklubb Auto-Retro-Aveyronnais i området kring den gamla handskstaden Millau, numera vida känd för sin berömda viadukt över Tarn dalen, och en tur i Chausse Noir-områdets intressanta bergsformationer öster om staden. Att en fyrrätterslunch aviserats för deltagarna var förstås en självklarhet i Brillant-Savarins hemland.



Viadukten över Tarn dalen, som förbinder motorvägen A75 från Montpellier i söder till Paris i norr, är ritad av den engelska arkitekten Norman Foster. Till parisarnas förargelse är bron högre än Eiffeltornet och därmed Frankrikes högsta byggnadsverk (343m). Före 2004 gick trafiken genom centrum av den lilla staden Millau för att kunna korsa Tarn floden. Det resulterade ofta i milslånga köer av bilar och lastbilar under somrarna. Nu kostar det 60 SEK för nöjet att uppleva en av världens vackraste broar vid överfarten av Tarn.
Bild: Wikipedia

I god tid före utsatt klockslag ställdes kosan mot Millau, en tur på 75 km, med Eddie och vårdnadshavaren i Rileyn och Martin och vårdnadshavarens hustru i fölgebil – för säkerhets skull. Till kortegen sällade sig också en trevlig medlem i veteranbilsklubben av engelsk ursprung i en Triumph efter att ha över-



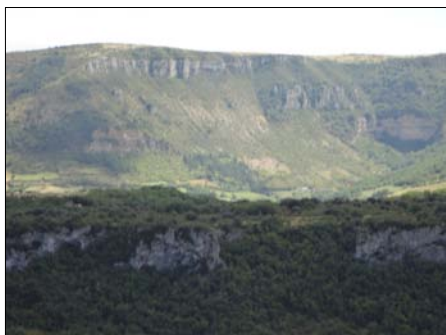
Martin Kindlundh lägger sista hand vid poleringen under överinseende av Eddie "Riley-doktorn" Lidholm (t.h.) och vårdnadshavaren. Bild: Magnus Hjelm 2012

nattat för att träffa Eddie. Vädret hade slagit om från hyggligt till riktigt dåligt med kyla och småregn. Det var inte bara vädret, som visade en dålig sida. Trotjänaren hade, som Eddie och jag trodde, morgonhumör och började gå ojämnt. "Blir nog bättre när motortemperaturen kommit upp i rätt nivå." Men rätta nivån uppnåddes utan att motorns humör blev mycket bättre. Flera stopp med många huvuden under huven hjälpte inte. Efter

50 km blev det stopp igen. Skiftnycklar och skruvmejslar kom fram, muttrar och skruvar vreds fram och tillbaka enligt ett antal teorier framställda på svenska och engelska och några enstaka ord på dalmål i babylonisk språkförbistring. Resultatet blev att motorn gick ännu sämre. Då kom vårdnadshavaren på en fransk lösning. "Vi åker tillbaka och parkerar Rileyn. Vi hinner fortfarande till lunchen i fölgebilen." Så blev det.

Rileyn linkade hem och blev ställd i ombonat garage. Vi hann till lunchen i Millau, där vi hälsades speciellt välkomna av ordföranden som de första medlemmarna från en svensk veteranbilsklubb vid ett rally i Aveyron. Efter två rätter och ett glas vin var humöret på uppåtående. Vi lämnade restauranten i hög stämning efter att ha avslutat lunchen med ostbricka, fransk sufflé och kaffe.

Ett femtontal bilar körde långsamt upp i Chausse Noir i strilande regn. Vid målet för eftermiddagens utflykt på 1000 meters höjd övergick regnet i snöglöpp. Ett moloket sällskap steg ur bilarna, kastade en blick på biltåget som stod uppställt för att ta oss på en timmes tur bland klippformationerna och klev raskt in bilarna igen för att åka hem. I följbilen prisade vi vår lycka. Det hade inte varit någon "höjdare" att sitta i en Riley utan uppvärmning i ett sådant väder. Trotjänarens morgonhumör hade varit en antydning: "Man tar inte ut en gammal vän i busväder!"



Chausse Noir bergen i bättre väder. Tarnfloden skymtar i dalgångens botten. Bild: Med CB Hazletts, gäst hos skribenten, välvilliga tillstånd, 2012

Någon dag senare tillbringade Eddie och Martin ett antal timmar med att kontrollera avstånd i motorrummet i lugn och ro, sedan en måttsatts inköps i närmaste by. "En måttsatts måste man ha!" enligt Eddie. Och så, nu gick det mycket bättre, motorn gick jämnt. Efter en kort provtur blev Rileyyn som kronan på verket vaxad och polerad och kunde ställas i garaget i glänsande skick. Eddie och Martin återvände till ett väder de redan stiftat bekantskap med i södra Frankrike och som det skulle visa sig blev av mera långvarigt slag i Mälardalen.

Men.....ytterligare provturer visade att motorn visserligen gick jämnt men att styrkan var i underkant. Det kunde vårdnadshavaren konstatera, när han gjorde upprepade prov från boningshuset upp



62-åringen i gott sällskap bland yngre årgångar i trevligt franskt septemberväder. Bild: Magnus Hjelm 2012



Nestorn bland rallybilarna, en nyligen restaurerad Chenard & Walcker Y6 Berline 1931. Bild: Magnus Hjelm.



En annan gamling från 1951 i gott skick. Bild: Magnus Hjelm 2012.

för en brant backe till den allmänna vägen, fyra hundra meter lång och med en lutning av minst 1:8. Rileyyn klarade sig nätt och jämt upp på första växeln. Den hade gjort bättre tidigare.

Med alla avstånd kontrollerade och tändstiften putsade kunde den sidan av teknologin läggas åt sidan som orsak till kraftlösheten. Vid ett tidigare tillfälle hade det också varit problem med att komma uppför backen. Efter lång tids huvudbry och många telefonsamtal blev ett utbyte av bensinpumpens membran

lösningen den gången. Kanske motorn fortfarande inte fick tillräckligt med bensin? Efter flera telefonsamtal till Kumlatrakten upptäckte vårdnadshavaren att vajern mellan gaspedalen och förgasaren var ganska slak. Kunde det vara orsaken? Med viss möda och ovana fingrar blev vajern mellan gaspedalen och förgasare spänd och.... nu fungerade det. Förgasaren reagerade känsligt när gaspedalen trycktes in och backen klarades galant. Vårdnadshavaren är nog inte den första att ha upplevt det här problemet. På högerstyrda Rileynbilar är det tydligen så, att gaspedalen är kopplad till förgasaren via ledstänger men på de – antagligen fåtaliga – vänsterstyrda exemplaren, exporterade från Albions ö, verkar det på en lekman som om fabriken hastigt och lustigt trixade till det med vajrar enligt principen att "går det, så går det". Nu "gick det" till slut!

I augusti kom inbjudan till veteranclubbens höstrally med nästa tillfälle att visa upp Rileyyn efter det missade vårmötet, speciellt som samlingsplatsen var i grannbyn Requista och det eventuella bärgningsavståndet högst 7 km. Det kunde hustrun i följbil klara utan kostnad vid behov. Med viss bävan startade vårdnadshavaren Rileyyn en varm och solig septemberdag. Inga protester i backen, inga problem att nå samlingsplatsen, där ett femtiotal bilar av olika fabrikat mött upp. Trevliga fyrtio rallykilometrar upp mot höjderna norr om Requista avverkades. När högsta punkten vid 700 meters höjd nåddes, hade Rileyyn tillsammans med yngre årgångar av veteranbilar klättrat fem- sexhundra meter på kurviga småvägar utan problem, uppmuntrad av hundratals muskulösa limosinkor som förvånade åskådare på betesmarkerna utefter vägen.

Återkomna till Requista ställdes bilarna upp för allmän beskådan. Det var trevligt att få visa upp Rileyyn. Många frågor om tillverkningsland, ålder och konstruktion ställdes. Tillverkningsland och -år kunde vårdnadshavaren upplysa om men de tekniska frågorna var svårare att besvara, speciellt på franska. Den medförda stora servicemanualen blev räddningen. Det engelska språket var inget problem. Det var bilderna och diagrammen som intresserade!

Lunchen? Fyrrätter med ett välförtjänt (?) glas rödvin efter rallyt!

Magnus Hjelm

Riley Imp BYY 909

I Rileybladet 3/2009 berättades om engelsmannen Ivor Halberts Rileysamling som gick på auktion. En av bilarna var en Riley Imp från 1935 och dess historia återgavs i bladet baserat på vad som stod om bilen i John Gathercoles bok "The Riley Imp". Denna vackra skapelse har nu köpts av vår nye medlem Karsten Wikkelsø i Danmark.

Karsten har skickat över bilens historia som den återgavs i auktionsfirman Brightwells katalog.

Inregistrerades först 22 augusti 1935 som BYY 909. Inget känt om bilen före ca 1946 då den köptes av Mr. Calthorpe som hade varit mekaniker åt självaste Freddie Dixon. Calthorpe ägde bilen i ca fem år och var förknippad med många trevliga minnen vilka han återgav i The Riley Register Bulletin nr 112 och 113 från 1984. Calthorpe beskrev den som den bästa bil han någonsin ägt under sina 50 år av bilkörning. Han kom ihåg en bilsemester i Skandinavien från vilken han återvände till England med en halv gris surrad över huven.

Efter kriget fick Calthorpe jobb hos De Havilland Aircraft Co med placering i Buenos Aires, Argentina och tog med sig bilen. Här körde han bilen dagligen, ofta på långa turer på usla vägar till avlägsna argentinska flygbaser. Den mest spektakulära turen skedde 1949 då Calthorpe blev placerad i Santiago, Chile och körde bilen, med sin hustru sedan några månader, över 1600 km över Anderna. De fick utstå solsting, dysenteri, hemska vägar, jordskred, hetta, kyla, tunn luft och diverse tekniska problem, men kom fram. I Chile körde han ytterligare ett halvår men återvände 1950 till England.

I samband med att paret Calthorpe väntade tillökning i familjen sålde de, med stor vanda, bilen till en kollega, De Havillandteknikern Norman Vince.

Bilen hamnade i början av 50-talet hos Mercury Motors i Wimbledon där George Birrell fick syn på den och förtrollades genast. Birrell som redan ägde en annan Imp (CMV 91) var helt tagen av bilens skick som han beskrev att den just genomgått en fullständig renovering. Han betalade £425 för bilen vilket var



en enorm summa för en Imp på den tiden. Han hade betalat £295 för sin första Imp som var i normalt hyfsat skick. BYY 909 stannade hos familjen Birrell i 35 år, från 1961 uppställd i ett garage. Ivor Halbert köpte bilen 1988 och gjorde en fullständig renovering samt bytte ut motorn till en från en Riley Merlin med kraftigare vevaxel. Originalmotorns delar bevarades. Väckellådan av typ ENV 75 byggdes om av Bill Morris och fick bättre anpassad utväxling. Ivor lät montera en oljekylare och en elektrisk fläkt.

Vid Brightwell auktionen 2009 såldes bilen till en Richard Walker. Bilen sål-

des igen vid Coys auktion vid Nürburg Ring i september 2011 till Annette Abaci från Hamburg. Karsten Wikkelsø köpte den i en privat uppgörelse i augusti 2012.

Red översatte



Örkelljungawolseleyn

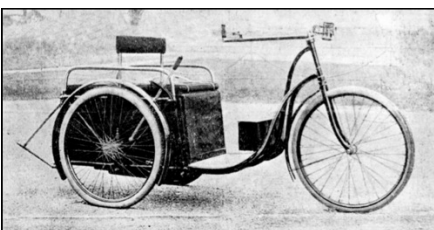
Vår medlem Håkan Lundgren var i Örkellunga en dag och fick syn på en gammal stationär motor märkt The Wolseley Sheep Shearing Machine Co. Ltd., Witton, Birmingham, England. Kanske gjordes den innan bilproduktionen kom igång skrev Håkan i ett mail och skickade en bild. Red googlade.

År 1887 grundade Frederick York Wolseley The Wolseley Sheep Shearing Machine Co. Ltd. i Sydney, Australien för tillverkning och försäljning av fårklippsutrustning. Verksamheten baserades främst på sammansättning av inköpta delar. Hos en underleverantör i Melbourne arbetade en ung man med utveckling av fårklippsmaskiner, Herbert Austin. Wolseley imponerades av honom och lockade över honom till sin firma.

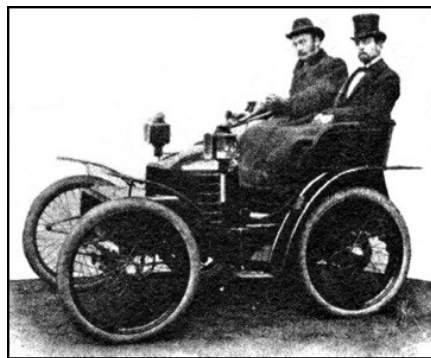
Kort därefter skickas han till färstationen Avoca för att studera maskinerna i drift. Han gör förbättringar och patenterar dessa i eget namn.

För att expandera affärerna grundar Wolseley 1889 ett bolag med samma namn i London. I november 1893 anländer Wolseley och Austin till England och man startar en liten verkstad på Broad Street i Birmingham med Austin som chef. Samtidigt säljer Austin sin patent till Wolseley i utbyte mot aktier i bolaget. Wolseley återvänder 1894 till Australien pga dålig hälsa och en långtan tillbaka till fårfarmen.

Austin flyttade till större lokaler i Aston, Birmingham och började även tillverka cyklar för att hålla verkstaden sysselsatt. Efterfrågan på fårklippsutrustning var nämligen säsongsbunden. I sitt sökande efter andra lämpliga produkter konstruerade Austin 1896 sin första bil, baserad på en Léon Bollée som han hade sett när han var på semester i Paris. Hans andra bil, en tri-car med namnet Autocar Number One, blev klar 1897 och han annonserade ut den till ett pris av £110. Den visade sig vara osäljbar



The Wolseley Autocar No. 1



Wolseley Voiturette med Herbert Austin vid styret

men 1899 lyckades han sälja sin första bil, fyrhjuliga Wolseley Voiturette. Austin byggde ytterligare en fyrhjulsbil, Wolseley Gasoline Carriage, som blev färdig 1901. Den hade ratt i.s.f. styrstång. De första Wolseley bilarna som såldes till allmänheten var baserade på Voituretten och produktionen kom igång 1901. Vid det laget hade styrelsen för The Wolseley Sheep Shearing Machine Co. Ltd. tappat intresset för den gryende bilindustrin.

År 1901 köpte firma Vickers, Sons and Maxim Co. Ltd. The Wolseley Tool & Motor Car Co. Ltd. inklusive verkstäderna i Adderley Park i Birmingham. För att utveckla verksamheten anställde man Herbert Austin.

Austin hade skrivit på ett femårskontrakt med Vickers, Sons and Maxim Co. Ltd.

men sade upp sig 1905 och startade Austin Motor Company i Longbridge. Många år senare, 1926, när Vickers sålde Wolseley Motors, försökte Austin, i konkurrens med General Motors och William Morris, att köpa bolaget. Det slutade dock med att Morris köpte Wolseley Motors.

Austin fortsatte att vara involverad i The Wolseley Sheep Shearing Machine Co. Ltd. och dess fårklippsmaskiner. Han var bolagets styrelseordförande 1911-1933.

Kopplingen mellan fårklipparmotorn ovan och Riley kom väl 1959 typ...

Red



Wolseley 15/60



Riley 4/68

Dubble Nobelpristagarens Riley

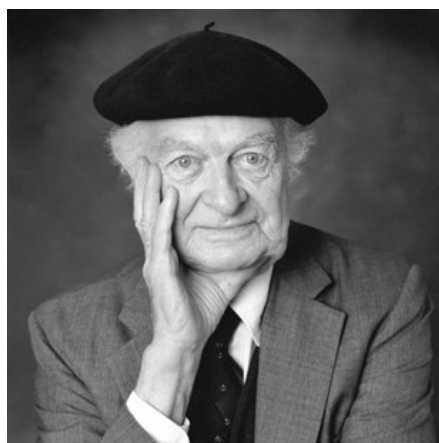
Vykort daterat 27 juli, 1951, adresserat till en av amerikanska Riley klubbens förgrundsgestalter, Karl Killorin:

Bäste herr Killorin. Jag hittade namn och adress på mannen som äger en 1950 års Riley convertible - Linus C. Pauling Jr., 132 Glen Road, Wellesley, CA.

Hälsningar
Josiah Macy

Bilen köptes för flera år sedan av min namne John Henry Riley i Mobridge, South Dakota, från Carole Lind, änka efter Fred Lind i Wellesley. John Henry var helt ovetande om att hans bil hade ägts av nobelpristagaren.

John Riley, 2012
President of the North American
Riley Owners Association



Linus C. Pauling

Foto: Michael Collopy

Red tog kontakt med John Henry Riley som lovar återkomma med bilder och information.

Linus Pauling (1901-1994) var en amerikansk fysikalisk kemist, biokemist och fredsaktivist. Pauling var en föregångare i tillämpningen av kvantmekanik på

kemi och mottog Nobelpriset i kemi 1954 för sitt arbete med kemiska bindningar. Han gjorde också viktiga bidrag till kristall- och proteinstrukturbestämning, och var en av molekylärbiologins grundare.

Pauling mottog också Nobels fredspris 1962 för sin kampanj mot ovanjordiska kärnvapenprov. Han är därmed den ende person som har fått två Nobelpris som ensam mottagare. Tre personer till har fått flera Nobelpris, men då har åtminstone något av dem varit delat.

På äldre dar propagerade han starkt för nyttan av att inta C-vitamin i stora mängder.

Vem vet, kanske en tablett i tanken ger ystrare hästkrafter?

Red

Riley i Sverige på 30- och 40-talet

I Rileybladet 1/2008 presenterades för första gången en svensksåld förkrigsriley, en 1933 års Stelvio som köptes ny av ingenjör Hugo Aspegren i Helsingborg. Andre och siste ägaren var också från Skåne och bilen skrotades i Malmö.

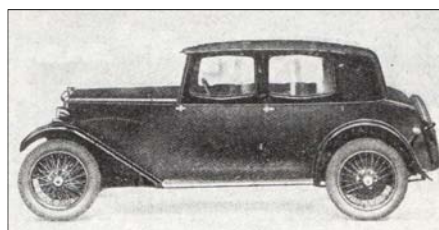
I Rileybladet 4/2010 kom så den andra svensksålda förkrigsrileyn, en 1933 års 9hp som tillbringade åren 1947-54 i Skåne innan den skrotades i Ängelholm. Red kontaktade änkan till en av de sista ägarna till denna bil i hopp om att få ett foto, men något sådant fanns inte. Vet alltså inte vilken karosstyp denna bil hade.

Bilhistoriker Jan Ströman har under fjoråret hittat ytterligare åtta svensksålda förkrigsrileys. Här är två av dessa. Fler i nästa nummer.

Riley Monaco 9 Plus Ultra Series 1931/32
Täckt. Tre pass.
Längd 400 cm, bredd 160 cm.
4-cyl. 60,3 x 95,2 mm
Motornr. 38456
Chassinr. 60 17629

320701 Reg O 401
320701 Per Svanbäck, Kjellbergsgatan 6, Göteborg
331010 Reg D 728
331010 Handlanden Erik Annerstedt, Nyköping.
Reg B 6521
360326 Plåtslagare Nils Jeppsson, Helenelund,
senare Skälby.

380217 Wennberg & Krenslers Sveavägen 61, Sth.
380224 Montör Oskar Lord, Åby gård, Segersång.
380428 AB Beg. Bilar, Sth.
380503 Reg A 17101
380503 Tjm Hans Holmberg, Riddargatan 78, Sth.
380520 AB Beg bilar, Sth.
380714 Reg B 9717
380714 Montör Olof Lundén, Tureberg
391114 Avreg.
440327 Roland Wallqvist Bilsrot. Avförd och skrotad.



Riley Monaco 9 Plus Ultra Series 1932

Riley 9HP Monaco Saloon 1932
4-cyl. Dim. 60,3 x 95,2 mm
Längd 390 cm, bredd. 150 cm.
Motornr. 40938
Chassinr. 60 19543

321202 Reg A 6504
321202 Kapellmästare Franz Haidl, Grev Turegatan 5,
Stockholm senare Klara Östra Kyrkogata 4,
Stockholm.
340203 Bilen utförd ur riket

Franz Haidl var född i Wien 1898. Han utbildade sig till violinist. Kom till Sverige efter första världskriget. Var restaurangmusiker bl a på Operakällaren i

Stockholm, Savoy i Malmö och Gillet i Uppsala. Spelade i Akademiska Kapellet i Uppsala med Hugo Alfvén som dirigent, bl a Beethovens violinkonsert under Beethovenåret 1927.

Fick anställning i Dresden 1934 och tog Rileyn med sig. Åter Sverige 1935. Gifte sig 1949 med en kvinna som kom till Sverige med de vita bussarna efter kriget. Franz Haidl avled i Malmö 1980.

Red har talat med Franz Haidls son Sven och fått ovanstående information. Något foto av Franz och hans Riley finns tyvärr inte. Vad som hände med bilen är inte känt.

Red



Riley 9HP Monaco Saloon 1932

Sälen Grand Prix

Att Good Old England utanför Falun är ett trevligt arrangemang vet vi ju sedan tidigare. Svenska Rileyregistret förlade ju för ett par år sedan sin sommarträff i anslutning till detta arrangemang. Träffen blev inte sämre av att Monika och jag i år föräddades ett pris i form av deltagande i Sälen Grand Prix den 19 till 22 juli. Vi kände tidigare inte till detta "motorevent" som utgav sig för att vara av "sydeuropeiskt" snitt. Fjällrally, golfturnering, backtävling, bilutställning, marknad och after race utlovades. Då vi ändå hade semester och var lediga så beslöt vi oss för att ge det en chans.

tändspole, en extra solenoid, ståltråd, vultejp, rörklammor, skruv, elkabel, tvål och kattstrypare m.m, även tvåkomponents "stålplast" Det sistnämnda kom nu till pass. Det av mig gjorda hålet limmades nu igen. Lite trixande blev det innan epoxykittet stelnade då det ville bli en bubbla av övertrycket i flottören. Med grejerna på plats fungerade allt igen men jag fick fortsättningsvis varje dag ta loss och kontrollera att det höll tätt.

Backen upp från själva Sälen upp till Sälstjärnstorget klarades på högsta väx-

eln. Döm dock om vår förvåning (och glädje) när vi såg ytterligare en Riley på plats. Det var vår rileybroder Lage Bellström med sin snygga RMB Drophead och entourage som utan vår vetskap hade anmält sig. I Lages sällskap fanns också Anders Bogg med sin fina Jaguar XK 150.

Under kvällen gavs programinformation, starttider m.m. Boende, som man fick ordna själv, bestod i för oss en för tillfället hyrd stuga bara ett par hundra meter från samlingsplatsen.

Fredag, rallydag, och ösregn! Att det sedan var ca 5 plusgrader gjorde ju inte saken bättre. Men Rileyn har ju både tak och vindrutetorkare. Dessutom blir den mycket tystare i karossen i fuktigt väder! Tråkigt dock att vi inte kunde njuta av en förmodad fin utsikt då vi fick åka upp på kalfjället via en annars avlyst väg. Kontrollerna var av mycket varierande slag där slungboll och bågskytte var exempel på fysiska prov som inte föll så väl ut för vår del. På den teoretiska frågesportdelen gick det dock bättre men ändå inte tillräckligt för att vi skulle nå prispallen. Kvällen avlöpte med en fantastiskt fin middag till levande musik. Peter Carlsson (han med Blå Grodorna) och som deltog med sin fina Morgan, anträdde scenen för en minnevärd Taubetolkning.

Lördag var det backtävling. Strålände sol och 1 plusgrad på morgonen! Två heat kördes på den 2,2 km långa gamla fjäll-



Golf är vi inte så intresserade av så vi ägnade torsdagen åt resan norrut. Rileyn gick bra ända till Malungsfors där vi tänkte titta in i en av skinnvarubutikerna. En omisskännlig doft av bensin spred sig från motorrummet och vid en titt under huven kunde jag konstatera att halva motorrummet var dränkt i bensin. Det visade sig att flottören till ena förgasaren var fylld med bensin och hade sjunkit till botten i flottörhuset. Förgasaren hade därmed flödat över. Till saken hör att under denna förgasare sitter styrsnäckan och längst ner på den, strömställaren till ljuset. Stor brandrisk alltså! Vad göra? Då det inte fanns något synligt hål på flottören tog jag en kniv och skavde med spetsen ett tillräckligt stort hål i botten för att slå ur bensinen. Då jag numera förutom verktyg alltid har med mig en extra bränslepump, en extra



RILEYBLADET



vägen där det gällde att få så lika tid som möjligt på respektive heat. Borde ju inte ha varit något problem då full gas var en förutsättning för att Riley'n över huvud taget skulle orka upp! Dock skilde det 4 sekunder för oss och vi hamnade långt ner på listan.

Avslutningsmiddag på kvällen och om möjligt ännu godare mat. Prisutdelning och dans till levande Beatlesmusik med bandet Liverpool. En höjdarkväll med trevlig samvaro.

Vi var alla överens om att detta var ett mycket trevligt arrangemang även om undertecknad hade önskat lite fler äldre bilar. Det var för all del en trevlig bredd av olika fordon från Fiat 503 från 1927 till ny Aston Martin V12. Ett sympatiskt arrangörsdrag är att de satsar på främst europeiska bilar. Lage och jag var dock överens om att detta är en mycket trevlig och väl arrangerad träff. Arrangörerna lovade att komma igen även nästa år. Så vem vet? Nästa år blir vi kanske ytterligare några rileybilar på plats!

Hemresan gick via Mora där vi hälsade på hos Anders Bogg som visade sina fina bilar men där vi också fick en glimt av Anders bror Sigvards strålande vackra RMA.

Väl hemma så vidtog en grundligare reparation av flottören. Små sprickor kunde anas så förutom att ersätta epoxyn med tenn så förtennades även dessa ytor. Därefter var den gamle Riley'n åter "fit for fight" för sommarens fortsatta äventyr.

Ronald Pfändtner

Ännu en kopplingsexplosion!

"För övrigt kan jag berätta att i dag (27/11) exploderade min centrifugal-koppling. Det blev inte ens skit kvar."

Detta lakoniska meddelande fick red från Rolf Palm vars 6/14 MPH Special är färdig efter 15 års arbete, men där pre-selector lådan skulle justeras in.

Exakt vad det var som hände, vet vi inte än, förutom att en "governor" (en sådan där centrifugaltyngd) gick av och förstörde kopplingskåpan och skadade startmotorn.

Detta drabbade för några år sedan även Tor Ole Steinsvik. Hans 6/12 Lincock



råkade ut för "clutcheksplösjon" i 100 kilometers fart. Om den katastrofen stod att läsa i Rileybladet 4/2009.

Red har varit i kontakt med The Riley Register Bulletin redaktören, John



Glenn, som återkommer med information om hur vanligt eller ovanligt detta haveri är.

Red

Alla dessa nymfer !

Red ber om ursäkt, men nymph-ärendet visar sig inte vara helt slutbehandlat.

Alltså... i Rileybladet 2/2012 kunde man läsa om bilmaskotar och att den engelska firman med det franska namnet A.E. Lejeune år 1917 registrerade en maskot de kallade "Speed Nymph". Red har läst på och Lejeune köpte faktiskt rätten till L.V. Aronsons "Diving Nymph" som denne gjorde redan ca 1910. Aronson/Ronson Art Metal Works ändrade senare namnet på sin "Diving Nymph" till "Speed Nymph".

Genombrottet för "Lejeunes" "Speed Nymph" kom 1919 vid London Motor Show på en bil av märket Albert tillverkad av Adam Grimaldi & Co Ltd. Därefter har den alltid varit en av Lejeunes bestsellers bland "accessory mascots".

Men... nu träder nymfen fram igen, denna gång i novembernumret av tidningen Antik & Auktion i en annons för Bamses Auktioner i Svedala. Skulpturen är gjord av, den i Skåne världsberömda konstnären, Axel Ebbe år 1912 och heter "Lättare än luft". Förutom som bronsskulptur finns hon sedan 1943 även i "naturlig storlek" i gips i simhallen och i konsthallen i Trelleborg.

Citat ur boken "Axel Ebbe och hans konstverk" av Algot Hägg: "Hans konst är naturlig och medelbar som livet självt. Den är sprungen fram ur hans mogna livserfarenhet och följer inga



Speed Nymph maskot på Riley kylare

andra lagar än hans konstnärliga och säkra intuition. Ingen föraktar han djupare än den, som plagierar."

Att Axel Ebbes "Lättare än luft" är identisk med Louis V. Aronsons "Diving Nymph" är märkligt.

Red



Axel Ebbes konsthall i Trelleborg

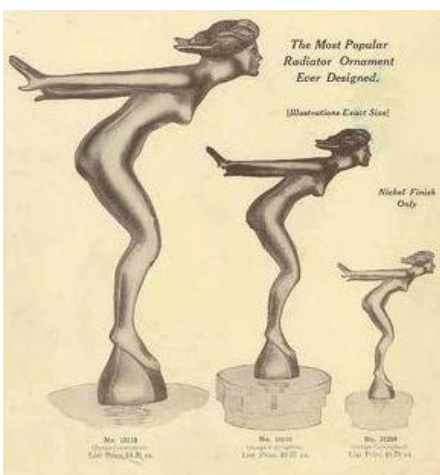


Axel Ebbes "Lättare än luft" i Trelleborgs simhall



Ronsontillverkad Speed Nymph med påmålad baddräkt. Ägaren, den amerikanske samlaren Phil Morris, säger att baddräktens konturer finns i gjutningen.

RONSON 1910



Ronson Diving Nymph ca 1910.

Källa: Tony Wraight, Mascot Mania

AXEL EBBE 1912



Den på Bamses Auktioner utbudna skulpturen "Lättare än luft" skapad av Axel Ebbe 1912.

LEJEUNE 1919



A.E. Lejeune's Speed Nymph från 1919

Källa: Tony Wraight, Mascot Mania

RILEYBLADET

Nice try!

Annon på Ebay:

FOR SALE UNIQUE RILEY RMA. PROTOTYPES OF RMA DROPHEADS YEAR 1947-1948. COMPLETE CAR. NOT REQUIRE NO REPAIR.

Several prototypes of RMA Dropheads were made. For whatever reason the 1.5 litre Drophead never went in to production. I Bought in UK Riley from old man. Vehicle stood in barn 30 years. Vehicle had such construction and he was convertible. I restored whole vehicle. Riley is obviously complete. Engine and different components. Very good condition. Riley is very pretty. Photos Riley are authentic and current. In this moment car in upholsterer's workshop. Riley finished and complete from new interior and roof 29.08.2012.

Michal

Översatt:

Unik RMA drophead prototyp från 1947/48 säljes. Flera ex. tillverkades men någon serieproduktion av 1½ litern kom aldrig igång. Jag köpte bilen av en gammal man som haft den i sin lada i 30 år. Bilen var en drophead när jag köpte den och jag har totalrenoverat den.

Jag säljer den här bilen på uppdrag av en vän i Polen som inte talar engelska men som har 20 års erfarenhet av bilrenovering. Bilen har totalrenoverats under 2011-12 till högsta standard och perfekt finish. Den startar på första försöket och är som en dröm att köra. Bilen står i Węgrów, nära Warszawa i Polen.

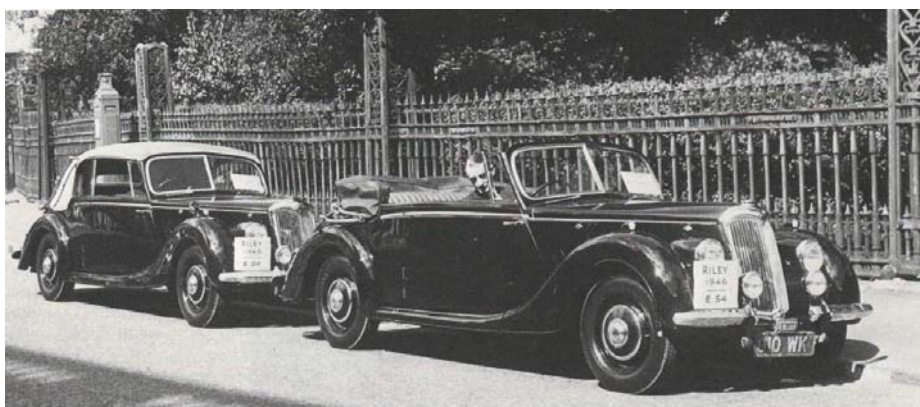
Michal

På Riley RM Club Internet Forum går snacket som följer:

Detta är inte en RMD. Det är en special baserat på en 1952 års 1½ litre saloon 42S20407/reg RPK 395. Detta är 6:e gången den har bjudits ut till försäljning på Ebay under olika täckmantlar sedan augusti 2007 då förre ägaren, en f.d. medlem i South Wales, sålde den. Hade gärna sett den med suffletten uppfälld.

Bilen har alla tecken på att vara en 1952 års saloon. Se bara på kofångarna, senare instrument, inga sufflettjärn och avsaknad av huvlås. 1½ litre drophead prototyperna hade en tunn vindruteram. Säljaren skickade mig chassinumret: 37 D 10528. Nice try!

Den verkar ha sålts för £15.500. Jag hoppas köparen är nöjd med sin '52 Special.



Två äkta drophead-prototyper på 1½ liters chassin. Bilden är tagen vid Regents Park i London i juli 1946 i samband med Motor Industry Jubilee Parade.

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDETS FÖRBUNDSSTÄMMA

John G:son Gahm och undertecknad var Rileyregistrets delegater på MHRF förbundsstämma på Täby Park Hotel i Täby den 13 oktober. Förbundsordförande Peter Edqvist öppnade mötet och hälsade deltagarna välkomna.

Ordförandekonferenser har hållits tre gånger i Hallsberg samt en fjärde gång på grund av det stora antalet anmälda. 124 deltagare från 60 klubbar deltog. Ämnen som diskuterades var MHRF försäkringen, MHRF:s kontakter med myndigheter och politiker, kulturgärningen samt återväxten inom klubbarna. Helen Elmgren, Jan Seglert och Lennart West redogjorde för MHRF-försäkringen. På ett år hade man 3.000 försäkringsansökningar, 2.200 förfrågningar, 1.000 medlemskontakter, 30 informationsmöten hos klubbar och 400 skadehanteringar. Antalet försäkringar har ökat från 34.500 år 2011 till 35.000 i juni 2012. Mopedförsäkringarna ökar mest. Försäkringen hade en kostnad på mer än 6 miljoner kronor 2012 beroende på några singelolyckor med motorcykel som gett dyra personsador. Det har även hänt skador under övningskörning. Övningskörning med ett MHRF-försäkrat fordon är inte tillåtet.

Besiktning och foton är viktigt för att dokumentera ett extremt fint skick eller eventuella brister. Skäl för att inte få försäkring är genomrost, dåliga elledning, brister som inte godkänts av bilprovningen, inte godkänd förvaringsplats till exempel carport eller parkering på tomten.

Ett digitalt system för att ansöka om försäkring finns i en testversion. Meningen är att det skall gå att ansöka över internet med foton besiktningsprotokoll och få godkännande via nätet av klubbens försäkringsansvarige.

Svenskt Motorhistoriskt Arkiv har bildats för att bevara fordonshistorisk dokumentation och originalhandlingar. Det finns många privata samlingar som, om de deponeras till arkivet, kan få en säker förvaring och bli en resurs för forskning för kommande generationer.

MHRF har omfattande kontakter med myndigheter bland annat med Transportstyrelsen gällande regler, förordningar och lagar. Ett problem är att TS tillämpning av dessa regler inte är offentliga



Motorhistoriska Riksförbundets styrelse 2011-2012. Rune Björck, Georg Magnusson, Lennart West, Per Dahl, Rickard Elgán, Göran Flank, Peter Edqvist (förbundsordförande), Anita Karlén (vice förbundsordförande) och Timo Vuortio (förbundssekreterare).

Bild: Jan Tägt

utan kan variera över tid och från fall till fall. Framsteg görs dock. Kravet på en obruten ägarlängd har slopats och kravet på originalhandlingar skall ses över. Ett problem är att när ett fordon har fått nya handlingar förstörs originalhandlingarna vilket rimmar illa med att vi vill bevara fordon och dokumentation.

Riksdagen har beslutat att TS skall avgiftsfinansieras. Detta har fått till följd att TS höjer dispensavgifterna från 1300 kronor till 2600 kronor.

EU har kommit med förslag till nya besiktningsregler för bättre miljö och färre döda i trafiken, vilket kan få konsekvenser för fordonshobbyn. Förslaget har mött stark kritik från Transportstyrelsen, Näringsdepartementet, Trafikutskottet, Riksdagspolitiker, MHRF och SMC.

I Naturvårdsverkets utredning om skrotning av bilar, tas ordet yrkesmässig bort. Det innebär att alla som plockar delar från bilar måste vara auktoriserade. Följden blir att privatpersoner inte i fortsättningen kommer att kunna förvara gamla fordon för att i framtiden renovera eller att ha som reservdelsobjekt. Vi får hoppas att förslaget med det snaraste hamnar i papperskorgen.



Folksam fick årets Motorhistoriska Pris för sitt flera decennier långa arbete med försäkring av veteranfordon.

Motorhistoriska Dagen den 6 juni manifesterar det motorhistoriska arvet med arrangemang av ett hundratal MHRF-klubbar över hela landet. Tävlingen Kultur På Väg arrangeras av MHRF och Nostalgia Magazine som utser bästa arrangemang under Motorhistoriska Dagen. Vinnare blev Upplands Fordonshistoriker för sitt arrangemang av Upplandsrundan. Hederspriset årets dragkrok gick till Automobilsällskapet i Nyköping för sitt arrangemang Dåtid Nutid Framtid i Nyköpings Hamn. Intresset för Sverigeklassikern har minskat men om någon vill organisera ett möte i 2 dagar kan det komma igen.

MHRF har varit representerat på ELMIA i Jönköping. I MHRFs monter visades bland annat en Volvo 244 av 1978 års modell som blivit utsedd till Årets Klassiker av tidningen Klassikers läsare. BMW Club Schweden har begärt utträde från MHRF vilket beviljades. Två klubbar har ansökt om medlemskap i MHRF. Svenska Alvisregistret med 49 medlemmar och 50 bilar av märket Alvis, den äldsta en 12/50 från 1927. Svenska Volvo 7/900 klubben ideell rikstäckande förening med 102 medlemmar, med syfte att säkra teknisk kunskap och reservdelar till fordonen. Båda klubbarna valdes in som medlemmar i MHRF. MHRF har 171 medlemsklubbar av dessa var 77 representerade på mötet.

Två motioner om höjning av medlemsavgiften hade inkommit. Styrelsens förslag var att avgiften höjs från 20 kronor som har gällt från 2008 till 23 kronor och uppräknas med arbetskraftskostnadsindex varje år. Detta förslag antogs av stämman efter viss diskussion.

Rune Björck som är trafiksäkerhet och miljöansvarig i styrelsen på MHRF framhöll vikten av att klubbarna respekterar krav på trafiksäkerhet och miljö. Varje medlemsklubb bör ha en trafiksäkerhets och miljöansvarig.

Preliminärt datum för nästa förbundsstämma är 19 oktober 2013.

Torsten Grönvall

Rally i Aveyron 2013

Vår medlem Magnus Hjelm som bor i Réquista inbjuder till ett rally i hans hemtrakter i departementet Aveyron i södra Frankrike i september 2013.

Magnus skriver:

Kom på att biltåget från Hamburg till Narbonne är ett bra sätt att flytta en veteranbil med förare till södra Frankrike. Båt går från Göteborg till Kiel vid behov. Från Narbonne tar det c:a 3 timmar (160 km) att i lugn takt nå Aveyron. Tror du att någon eller några av medlemmarna i Rileyregistret vore intresserade i att besöka Aveyron på de betingelserna för ett minirally? Inkvartering för åtminstone 4 bilar med förare (två) kan erbjudas.

Korsriddarna från England mellanlandade i Aveyron på väg till Jerusalem och på hemresan. Många av borgarna från 1100- och 1200-talet, där de bodde, finns kvar i gott skick inom en radie av 100 km från oss. I Albi föddes Toulouse Lautrec och den största existerande samlingen av hans verk finns där. Roquefort med ostarna och Millau-viadukten ligger på c:a en timmes avstånd. Men "plat du jour" och ett glas franskt lantvin i en bykrog i området duger också!

Narbonne till Salamon borde ta högst 5 timmar i lugn takt (180 km kortaste men backigaste alternativet, 230 km längsta alternativet med mindre branta backar. (Med vanlig bil körs kortaste sträckan på c:a 3 timmar). Därmed tid för uppfräschning före middag på ankomstdagen. Kan möta vid stationen i Narbonne för att visa vägen.

Resten av veckan kan därför användas till andra utflykter som till Albi, Roquefort och korsriddarslott. Carcassonne måste ses men kan tas på återvägen till Narbonne.

Som framgår av nedanstående sker veteranbilsrallyt för "våra" bilar på söndag 15 september. Därmed möjligt att anlanda på lördag 14 september. Bifogar inkommet svar från Jacques Canac, ordförande i Auto Retro Aveyronnais.

Hälsningar Magnus

Cher Monsieur HJELM,
Ce serait un véritable plaisir d'accueillir des

RÉQUISTA/AVEYRON



équipes SUÉDOIS avec leur Riley à Réquista pour 2013. La prochaine édition se déroulera les 14 et 15 septembre 2013. Je suis à votre disposition pour tous renseignements, et toute aide pour leur faire découvrir les jolies coins Aveyronnais.

Concernant le programme de Réquista 15/9 2013 il sera comme celui de cette année. Nous aurons la réception des équipes de 9 h 00 à 10 h 45.

A 11 h 00 promenade touristique avec réception pour collation dans une Municipalité en cours de promenade.

13 h 30 repas à l'Auberge de la Planquette.

17 h 30 remise des prix aux équipes.

Dans le prix d'engagement qui devrait se situer entre 50 et 55€ pour un équipage de 2 personnes, est compris à l'arrivée le matin le

café et la fouace, la remise du dossier et de la plaque de Rallye, le cadeau souvenir, les 2 repas de midi, et les deux collations offertes par les mairies.

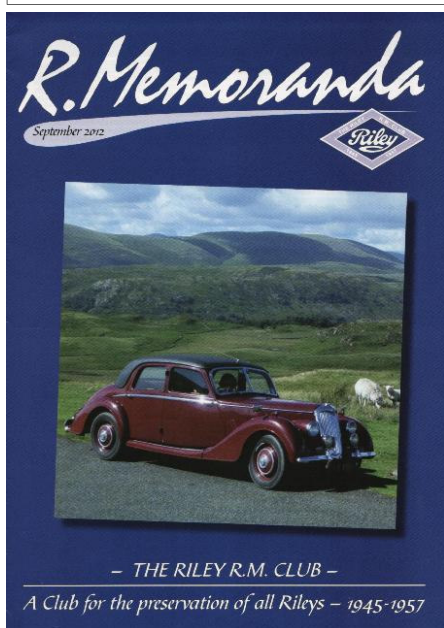
Dés que j'aurais le programme je vous le transmettrai, vous pouvez vous servir de celui de cette année, car il sera similaire.

Jacques CANAC

Autozug går endast en gång i veckan i september. Er redaktör har bokat Autozug Hamburg-Narbonne 13/9 och återresa 21/9. Ni som vill uppleva ett troligtvis oförglömligt franskt äventyr, boka tåg och hör av er till redaktionen eller direkt till Magnus på e-post: magnus_hjelm@hotmail.com

Red

Ur andra Rileyblad



Memoranda September 2012

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

Articles

National Rally at Cartmel
 J.A. Robson reminisces
 The 1948 Motor Show at Earl's Court
 From the Internet on-line Forum: fuel additive/
 lubrication/boot seal/RME head stud size/Roadster brake
 compensator/seatbelts/RMB rocker cover fill with oil/
 erratic petrol pump action/acid resistant paint
 Club Historian: The Grose Group/Riley export photos
 Donington Historic Festival
 Pathfinding

Events

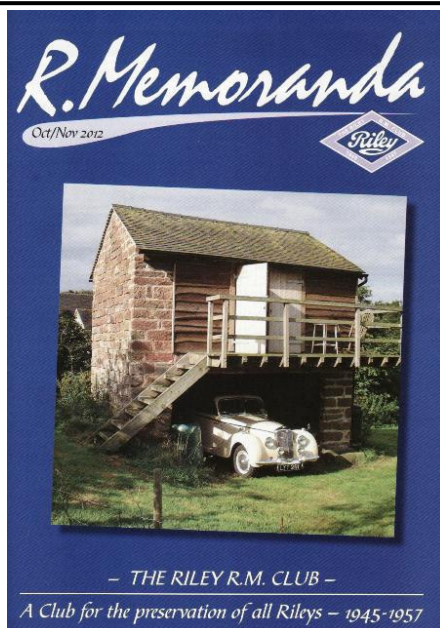
Pennine Weekend, Clitheroe, Oct 5-7
 Classic Motor Show, NEC, Birmingham, Nov 16-18
 Riley South Australia, Aug 2013

Cars for sale

The Hamilton Riley, RMB special, £14000
 RME 54, full service history, 43,000 miles, £3250
 RMF 53, low mileage, £10500
 RMF 53 restored for £14000 in 1993, £8750
 RME 53, fully restored, health reason sale, £5500
 RME 55, in need of full restoration, £700
 RMH 56, vandal damaged, £1000
 RMD, the bravest restoration ever, £1000



*En av stjärnorna på Cartmelmötet.
 Handväska med Riley inköpt av Judith
 Uttley på marknaden i en liten by på
 den franska landsbygden i juni 2012.
 Dom hade bara en!*



Memoranda Oct/Nov 2012

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

Articles

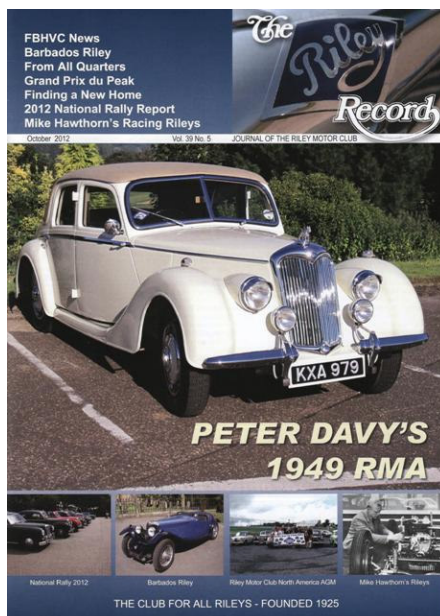
34 "nya" RM vagnar i Vehicle Register under perioden
 januari-juni 2012
 From the Internet on-line Forum: Polarity/RME brakes/
 trafficator display RMC, RMD/SU fuel pumps/
 Two Dropheads "test drive" the island of Madeira
 Not quite as it left the factory (en RM med många modifi-
 eringar)

Events

RM Club National Rally 19-21 July 2013, Wincanton
 Racecourse (mellan Plymouth och London)
 Baccanian Week 21-28 July 2013
 Welsh Weekend 26-27 April, 2013
 Riley South Australia, August 2013
 Riley Club of New Zealand, Coromandel Rally, 1-10
 March, 2013
 37th Pennine Weekend, 4-6 Oct, 2013

Cars for sale

The Hamilton Riley, RMB special, £14000
 RMF 53, professional restoration, £15000
 RME 54, all round good condition, £4000
 RME 53, full restoration needed, £1650
 RMH 56, vandal damaged, £1000
 RMF 53, requires complete restoration, £2400



The Riley Record 5/2012

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

Articles

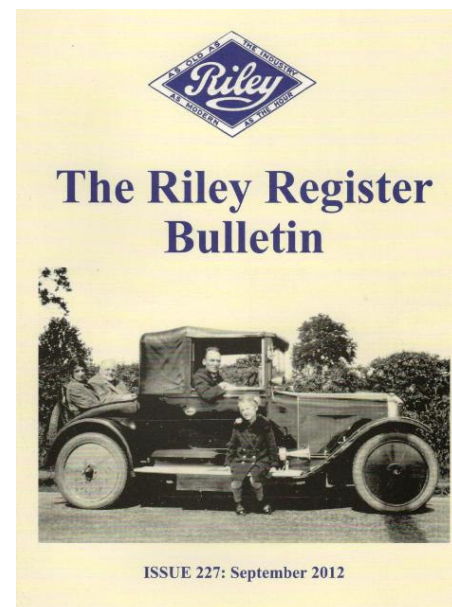
Southeastern Centre News
 West of England Centre News
 Northern Centre News
 Midland Centre News
 Riley Motor Club of North America 2012 AGM
 Sri Lanka Riley
 Oulton Park Classic Car Spectacular
 Grand Prix du Peak (Englands svar på Nurburgring)
 Mike Hawthorn's Rileys (racing history)
 National Rally report
 Riley Motor Club Spares
 Barbados Riley renovation story
 Chairman's view

Events

Riley Motor Club National Rally 2013, The Buckatree
 Hall Hotel, Telford, Shropshire, Aug 9-11

Cars for sale

RMF 53, restored for £14000 in 1993, £8750
 RMF 53, requires complete restoration, £2400
 Elf Mk 3, automatic, good condition, £1000
 One-Point-Five, 1959, reason for sale: major change in
 personal circumstances, £1800



Omslagsbild: A family outing in the 1920's

The Riley Register Bulletin June 2012, Issue 227

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

Articles

Editor's notebook (om hans gamla Adelphi som blivit en
 Special i Tyskland)
 A thread in the life of Percy Riley
 Unreliable electrics Part 4, Distributors the hidden
 problems (9 sid)
 Riley 1936 26AT Army Tourer
 A Unique Gamecock Coupé
 Installing hazard warning lights
 Setting six cylinder valve timing
 Bella Lagonda and Red Riley go to France
 Obituary: Ken Soothill
 Obituary: David Wilcox
 Biarritz Story part 2
 Comments on Robin Cameron's book "The Riley MPH"
 Some thoughts on 12/4 valve problems

RILEYBLADET

Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

Aug/298, Sept/299, Oct/300, Nov/301

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Articles

Garry Whyte and his racing career in a Riley 12/4 Special
Area News: Tayside, North-East, South-East, Strathclyde
The Bo'ness Revival Hillclimb
A low-key programme of improvements (Nine Kestrel 36)
The AGM of the Riley Register

Events

25th SCOTTISH NATIONAL RILEY WEEKEND
24th – 26th May 2013, Edzell, Angus

For sale

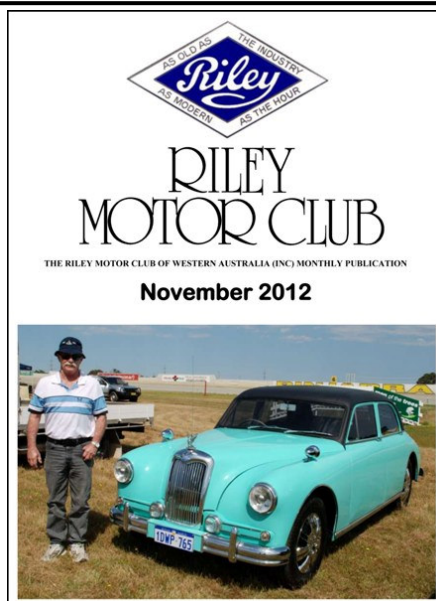
1932 Plus Ultra Monaco 9hp, £12000
1965 Riley 1.5, good running order, £2500
The Flying Greenhouse (se nedan)

*The Flying Greenhouse.*

This 1948 RMA one-off special saloon with many unique features, such as the Perspex roof panels, has an extensive history file and is still in good condition from an earlier rebuild of the body and engine. MoT and Tax. £6,750

Riley Motor Club - September 2012, October 2012, November 2012

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



Articles

Karin Lambie Memorial Run, 10 Rileys and 26 Riley Clan.
Interested in the Riley Run through the Red Centre in August 2013? Perth-Port Augusta-Darwin-Perth, 51 days, 10135 km.

Cars for sale

RMD 50, very good condition A\$ 35,000.00



RME 54, runs perfectly, A\$ 15,000

MHRF:s Nyhetsblad nr 4 2012

Hela bladet kan läsas på www.mhrf.se

Detta nummer innehåller:

Nya klubbar invalda vid stämman
Har klubben fått ett pris?
2012 - rekordår för kulturarvet, men hoten består
Nu kan man ansöka om MHRF-försäkring digitalt
Anmäl klubben eller ett fordon till Elmia i påsk!
Snart trycks Evenemangskalendern 2013
Var med och fira Motorhistoriska Dagen 6 juni!

Riley Prewar Special



En grupp schweizare har startat en hemsida för personer med speciellt intresse av gamla och nya specialbyggen av typ förkrigs Riley. De skriver till vår klubb:

Vi har gjort en ny hemsida för Riley Prewar Specials. Målsättningen med denna internationella webbsida att

föra samman alla gamla och nya "Riley Specials" till en fristående och gratis webbplats där entusiaster kan utbyta information.

Tag gärna en titt på den:

www.riley-prewar-special.com

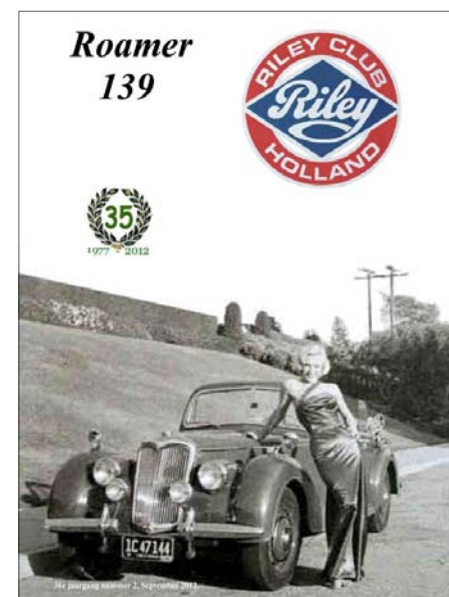
Michel Vock

Roamer 139 - September 2012

Medlemsblad för Riley Club Holland

Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl

Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis och Kees de Kock



*Inte vilken Speed Nymph som helst.
Marilyn Monroe lutar sig mot fotografen
Frank Worths Riley Drophead. Fotot taget i
Las Vegas 1953 inför marknadsföringen av
filmen "How to marry a millionaire".*

The Motor Cycle, April 1908

(detta blad har red fått av en av sönerna)

Insändare:

Nymodig trafikfälla nära Canterbury

En bekant har berättat att han blev stoppad av två polismän i uniform när han återvände från Margate annandag påsk. Poliserna informerade honom om att man antecknat hans registreringsnummer och exakt tid han passerade en plats fem miles tidigare och att hans ankomsttid nu noterats. Tiden kommer att räknas ut och om han har överskridit tillåten hastighet på sträckan kommer han att vänta åtal. Har han kört lagenligt kommer inget ytterligare att ske. Detta måste vara polisens senaste påfund i att förfölja oss motorister!

LATEST



Observera !

Dags att betala medlemsavgiften
i Svenska Rileyregistret för 2013

Avd. huvkråkor

Arlequin dans la lune (Harlekin på månen), kopia av maskot från 1920 av den franske skulptören Mady. Motivet är från Commedia dell'arte. En äkta Mady-harlekin såldes 2011 på Bonhams för 25.000 kr.

Fel, fel, fel

Förra numret hade en intressant artikel om bilstaden Coventry, skriven av Bård Nielsen. Red översatte och gjorde två små tillägg på eget bevåg. Ett var om att Gustaf Larson arbetat hos White & Poppe. Det var väl okey, men det andra tillägget var felaktigt. Bård skall inte beskyllas för att det står att herrarna Lord och Harriman genomförde direktörsutrensningen hos Nuffield 1947. Bård skriver till red:

Du skriver att det var Len Lord och George Harriman som sto bak sjefsutrensningen hos Nuffield i 1947. Men på den tiden var Lord hos Austin och Harriman hadde ennå ikke steget opp til de posisjoner han senere skulle få hos BMC. Den som sto bak utrensningen i 1947 var Miles Thomas, som ble Morris' "sterke mann" etter at Lord forsvat til Austin i 1936. Thomas var sjef hos Wolesley i Birmingham, og gjorde en meget bra jobb der, så bra at han ble Morris' høyre hånd etterhvert. Men han forlot Nuffield-konsernet kort tid etter denne utrensningen, og ble sjef hos BOAC eller BEA. Hans etterfølger som Morris' høyre hånd ble Reginald Hanks.

Red ber om ursäkt för att ha misskrediterat Bård och hans kunskaper.

Nya medlemmar

- 302 Eiliv Hereid
Trollstien 14
N-1890 Rakkestad, Norge
RMA 42 S 20021
- 303 Erik Dahl-Andersen
Haugenvegen 8
N-1342 Hyggen, Norge
One-Point-Five HSR 1/14499
- 304 Per Albertsen
Hamangskogen 98
N-1338 Sandvika, Norge
RMB 57 S 2357

Säljes

Riley RMB, 1949. Sten Eriksson bil, chassi nr 59 S 3867 till salu. Renoverad och körklar. Renoveringsbeskrivning i Rileybladet 1/1996. Bud.
Per Bylund, 070-540 97 89 eller 018-340 450

Riley RMA, 1952. Chassi 42 S 20249. Renoveringsobjekt. Bud.
Sven Ohlsson, tel. 0653-20094

Riley RMA 1950. Chassi 40 S 18700. Renoveringsobjekt. Bud.
Dennis Ekblom, tel. 070-739 76 86
E-post: azrid@spray.se

Riley RMA 1950. Chassi 40 S 18665. Renoverad och körklar. Bud.
Per Lindson, tel. 013-811 30
E-post: per.karin@bahnhofbredband.se

Bildtext till bilden högst upp till höger: Prins Bertil och Prinsessan Lilian i en 1927 års Austin Seven Swallow på Ring Knutstorp 1980 tätt följd av Jan Hansson i sin 1950 års Riley 1½ litre Saloon. Rileyn ägs idag av Per Lindson och är till salu.



Prins och prinsessa på vift i en bil som idag lär tillhöra Lars Söderström i Malmö

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
e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 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 200 kr för år 2013. 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