



RILEYBLADET

Nummer 4, 2013

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 35



Med Riley till Requista - en reseberättelse

Att köra Riley känns behagligt ålderdomligt. Att åka med biltåg i 22 timmar och 1.600 km genom halva Europa från Hamburg till Narbonne känns, om inte som på Orientexpressen så i alla fall, lite gammaldags. Egen kupé med upppassning av en vagnsteward och vita dukar på restaurangvagnsborden. Och inte nog med det, för när vi kom fram till målet bodde vi i ett litet château, i en bortglömd dalgång längs floden Tarn, som är Magnus och Carole Hjelms hem. Allt sammantaget, en verklig nostalgitripp.

Upptakten till detta äventyr var Magnus Hjelms inbjudan i Rileybladet för ett år sedan till ett veteranbilsrally, anordnat av Auto Retro Aveyronnais, som avhålls årligen med start och mål i staden Requista. Två ekipage anmälde sig: Monika och Ronald Pfändtner med sin 1936 års Kestrel samt red med fru Lilian i en RMA från 1952. Dessutom hade Eddie

Lidholm, som var den som hade renoverat Magnus RMA för några år sedan, inbjudits som "in house mechanic". Han flög ner.

Vad tar man med sig för verktyg och reservdelar när man ska ut på Riley rally långt, långt hemifrån? Inte mycket. I en uttjänad necessär lades några fasta nycklar, en tång, en skruvmejsel och brytar-spetsar. I en tygpåse silvertejp, fläktrem, reflexväst, triangel och extra strålkastarglödlampor (de tre sistnämnda enligt lag i Frankrike). Dessutom hade inköpts några enlitersburkar med Castrol 20w/50 olja från Oljemagasinet i Kungsbacka. En burk olja gick åt. Allt annat förblev orört. Ett S-märke sattes bak på bilen för att uppmärksamma fransoserna på att man inte var att lita på i trafiken.

Någon vecka före avresan meddelar Ronald att han inte får ordning på Ke-

strelns förväljarlåda och kommer i sin 1968 års Volvo Amazon. Det var rart nog för några ytterligare amazoner på fyra hjul syntes inte till på de sydfranska vägarna.

Fredag 13 september

Via nattfärjan Malmö-Travemünde tog vi oss till stationen i Hamburg-Altona och mötte Pfändtners. Intresset för de ovanliga bilarna som stod och väntade på att köra ombord var stort bland folket kring järnvägsstationen. En glad herre i vit laboratorierock presenterar sig som Verkehrspsycholog Axel Eicker och meddelade att han just köpt en 1½ litre Riley Drophead. Det visade sig vara den bil som presenterades på sid 9 i Rileybladet 4/2012. Han var väl medveten om att det var en ombyggd saloon och inte en av original-prototyperna som den polske säljaren försökte utge den för att vara. Vad gör en Verkehrspsycholog



Påkörning i Hamburg-Altona

undrade red. Jo, berättade han: varje tysk som förlorar körkortet pga ratt-onykterhet måste godkännas av en så'n som jag innan vederbörande kan få tillbaka det. En annan tysk, Herr Hoffman, som stod i kön för att köra på tåget, erbjöd, efter en kvarts pokulerande, sin "gästlägenhet" ifall vi besöker Berlin. Rileyen öppnar sannerligen dörrar!

Lördag 14 september

De 22 timmarna på tåget går fortare än man tror. På morgonen far vi förbi Rhonedalens vinodlingar och när vi susar igenom Avignon utropar red "Här förlovade jag mig!", ett konstaterande som kunde bekräftas av hans hustru. Framme i Narbonne är det 28 grader varmt och klarblå himmel. Vi sätter navigatören på Carcassonne. Kör sedan norrut över Montagne Noir, Svarta Bergen, via Mazamet, Castres, Realmont, Alban och Trebas till Lincou (21 inv.). Här finns skyltar på två språk: franska och occitanska. Vi befinner oss nämligen i Occitanien. Fram till 1900-talet talades occitanskan över större delen av den södra halvan av Frankrike. Under 1900-talet har dock den franska språkpolitiken lett till en successiv minskning av antalet talare och det är nu vanligt att endast den äldre generationen på landsbygden talar språket. Ungefär 2 miljoner talar språket och 10 miljoner förstår det.

Strax väster om Lincou, på floden Tarns södra sida ligger det Hjelmska chateauet Salamon. Vi installeras i våra gäst-rum. Välkomstdrink ute i trädgården följt av middag, vin och mycket prat. Magnus berättar att huset var en ruin och att den holländska snickaren och uppfinnaren av KAPLA-byggklossarna, Tom van der Bruggen, köpte stället och byggde det slottsliknande huset som sedan Hjelms övertog för 12 år sedan.



Välkomstdrink



Salamon



Red, Eddie, Magnus och Ronald



Efter ett glas vin i Cassagnes-Bégonhès



Prisade prissar vid Auto Retro Aveyronnais

Söndag 15 september

Rallydag. Kallt och ruggigt. Magnus RMA har problem. Kanske utslitna bussningar på fördelaraxeln. Eddie har inga sådana med sig. Hjelms kommer i vår bil, Eddie i Pfändtners. Vi har 5 km till Requista (2.026 inv.) som alltså ligger i arrondissementet Rodez, i departementet Aveyron som i sin tur ligger i regionen Midi-Pyrénées. Ca 100 bilar har infunnit sig till start på torget. Rallyskylten fästs på bilen och vi far iväg över småvägar. Överallt betande får. Requista har regionens största fårmarknad. Halvvägs genom rallyt kommer vi till staden Cassagnes-Bégonhès (934 inv.) där borgmästaren Michel Costes, en av Frankrikes 36.569 borgmästare, bjuder rallydeltagarna på vin i kyrktornet. Vid återkomsten till Requista är gatorna fyllda loppmarknader. Red inhandlar några gamla vikter, ½ kg och 1 kg, av icke tidigare skadat slag. Så intas den stora rallylunchen på restaurang Auberge de la Planquette. Efter ett par timmars frossande rullar vi ut från värdshuset och beger oss ner till Mairie, rådhuset, där borgmästare Eric Bula (en av de 36.569) ska dela ut priser. Rallygeneralen Jacques Canac har nämligen viskat i Magnus öra att vi gör skäl i att närvara. Ett 20-tal priser delades ut. Svenska Rileyregistrets tre deltagare fick gå fram som trea, fyra och femma och mottaga bucklor och vin. Förmodligen någon slags "prix à longue distance" eller för att vi var "hôtes étrangers distingués". Franskan räckte inte riktigt till för att, i allt ståhejet, uppfatta motiveringen. Åter till Salamon. Att äta middag var inte att tänka på. Kvällen avslutades med småprat och lite vin framför brasan.

Måndag 16 september

Vi kör tillsammans med värdparet till staden Albi. Vägen går längs floden på den gamla banvallen efter vad som en gång skulle bli den 72 km långa järnvägen mellan Albi och St Affrique. Bygget startade 1904 och pågick, med avbrott, ända till 1941 då man lade ner projektet. Då hade man byggt banvallen, 17 tunnlar och 6 broar. Under kriget 1914-18 stod tyska krigsfångar för grovarbetet. Eftersom det var tänkt som en enkel- och smalspårig Decauville-järnväg var tunnarna mycket smala och något möte mellan två personbilar var inte möjligt. Hur det nu var, så klarade vi oss helskinnade. I Albi besöker vi den magnifika katedralen och biskopssätet från 1200-talet. I katedralens portvalv såg red vad som skulle kunna vara Rileys skyddshelgon, en ängel med en skiftnyckel i han-

RILEYBLADET

den. I biskopsborgen bredvid katedralen ligger Henry Toulouse-Lautrec museet som vi också besöker. I museishoppen köper red en snygg slips med HTL mönster på.

Till kvällens middag har Magnus och Carole bokat bord på restaurangen i byn Brousse-le-Château (159 inv.) 5 km öster om Salamon. På en klippa mellan floderna Tarn och Alrance ligger korsriddarborgen från 1200-talet. Hela byn verkar vara orörd sedan dess. Korgen med lokala charkuterier som red beställde verkade även den vara från 1200-talet. Inga korvar att leka med. Mögel och spindelväv över det hela. Över vinet och lammgrytan vilade dock inga skugor från "The Dark Ages".

Tisdag 17 september

Magnus tar oss till staden Millau, handskarnas huvudstad. De väldiga färhjorden som gav mjölk till osttillverkning bidrog även med sitt skinn för handsktillverkning. Idag har handsktillverkningen flyttat till Filippinerna. Men kvar i Millau står den magifika bron över Tarn-dalen invigd 14 december 2004. Frankrikes högsta byggnadsverk, något som stör parisarna nu när Eifeltornet distanserats. Världens högsta bro där en av pylonerna har en höjd på 343 meter. Vi kör över bron. Vi rundar bron. Vi kör under bron. Vi tar oss en titt på bromuseet och ställer oss och spanar upp i luften och känner oss väldigt små.

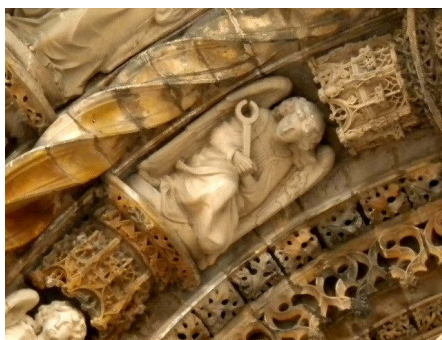
Efter broupplevelsen kör vi till Roquefort-sur-Soulzon, den äkta Roquefortostens vagg. Vi besöker Roquefort Société, den största av de sju tillverkarna, går en rundtur i grottorna och får samtidigt veta allt om denna blåmögelost gjord på färmjolk som 1927 fick Frankrikes första Appellation d'Origine Contrôlée. Ändå i senaste laget kan tyckas eftersom man tillverkat Roquefortost sedan förkristen tid. Åter på Salamon plockades fikon i trädgården vilka Carole kokte marmelad på. Burkarna fick "Riley Rally 2013" etiketter utformade av Magnus.

Onsdag 18 september

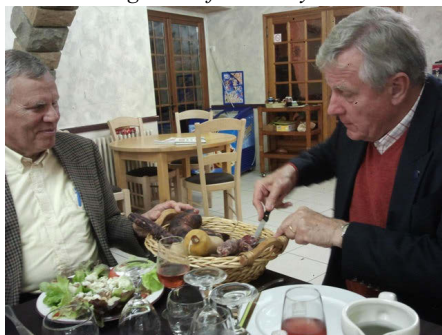
Rallydeltagarna tackar värdparet för gästfriheten och upplevelserna och kör söderut mot Carcassonne och besöker dess gamla stad, La Cité, som är helt omgiven av ett fästningsverk som påbörjats redan under romartiden. Vi befinner oss i katarernas högborg. Katarerna var en kristen sekt. De kallade sig själva "de goda kristna". Deras hastiga segertåg genom Europa berodde på, att den ro-



Har man tur möter man ingen



Ängel med femtumsnyckel



Medeltida korvar av hög densitet



Brousse-le-Château



Viaduc de Millau. Arkitekt Michel Virlogeux. Höjd 343 m. Längd 2460 m. Spann mellan två pyloner 342 m. Bygget påbörjat 14/12 2001. Bron invigd 14/12 2004. Planerad livslängd 75 år.

mersk-katolska kyrkan under sin kamp för ekonomisk och politisk makt allt mera förlorade förmågan att tillfredsställa folkets religiösa behov. Mot slutet av 1100-talet var katarernas utbredning så stor (norra Italien, södra Frankrike och norra Spanien) att kampen mot dem under flera årtionden blev katolska kyrkans viktigaste fråga. I denna kamp föddes inkvisitionen. Genom hela 1200-talet var katarapostlar i verksamhet, trots alla hetsjakter. Först efter en 120-årig kamp lyckades kyrkan i början av 1300-talet kväva all aktiv katarisk verksamhet.

Torsdag 19 september

Vi sätter GPSen på den lilla staden Fitou, känd för sina viner. Vi skippar motorvägar och tar smala slingriga småvägar dit. Härligt, men jag kan inte helt släppa tanken på hur det kan ha gått till här under inkvisitionen. I Fitou kommer en av resans höjdpunkter. Lunchen på Auberge Lou Courtal des Vidals. Vi var helt oförberedda. Allt var bara så bra; huset, krögaren, maten, vinet och inte minst krögarens far, den gamle mannen... som kom in och spelade för oss på sin saxofon. Detta besök glömmar ingen av oss. I Fitou köper vi även en del viner. Languedoc-Roussillon regionen är lokaliserad på sydkusten mot Medelhavet mellan Pyrenéerna och Provence. Regionen är på stark uppgång och är en del av den renässans Sydfrankrike upplever inom vinvärlden. Vi fortsätter ner mot Medelhavet för att söka oss härbärge och hamnar på Hotel "Les Regates" i Le Barcares längst ner vid stranden och med balkong mot havet. Hotellet ägs och drivs av Madame Moulis och hennes två söner, den ene dubbelt så lång som hon och den andre lika bred som hon är lång. Badsäsongen är slut och vi betalar €43 för ett dubbelrum. Ingen under att denna kuststräcka kallas fattigmansrivieran. Vi gick ner och lade oss på stranden som består av grus snarare än sand. En kraftig Mistral från väst får gruset att bokstavligen blåstra oss och vi finner bäst i att lämna stranden innan vi blir helt hudflängda. På kvällen tar vi Rileyn till Port de Plaisance, lustbåtshamnen, där vi intar middag. Restaurangen har 100 bord. Vid tre sitter det gäster. Säsongen är definitivt över på restaurant L'Escale.

Fredag 20 september

Vår sista heldag i södra Frankrike och vi sätter GPSen på byn Maury i vindistriktet Rivesaltes. Besöker vingårdar, bl a Château de Jau. Provsbakar. Tar bilder på bilarna i vackra miljöer. Vi lunchar

på Auberge de Queribus i Maury som har ett traditionellt katalanskt kök... mat med medeltida tyngd. Goda grönsaksrätter; grillade, skalade paprikor, auberginer och lök, spenat fräst med vitlök och pinjenötter. Kör uppför berget och tillbaka in i Fitoudistriktet till Quéribus, Cucugnan, Tuchan och Vingrau. På Caveau de Cucugnan, vinförsäljningsstället i byn, får föreståndaren syn på Rileyn och säger att om vi får problem så är han kompis bäst i regionen på att reparera gamla engelska bilar. Köper några flaskor och tackar för tipset. Kör sedan nerförbacke tillbaks mot Medelhavet. Nu ska vi bada i havet! Badet blir ett dopp för vattnet är svalt. På kvällen äter vi ostron på fullsatta (!) Le Pyrénéen i Le Barcares och gläder oss åt att resan varit så lyckad.

Lördag 21 september

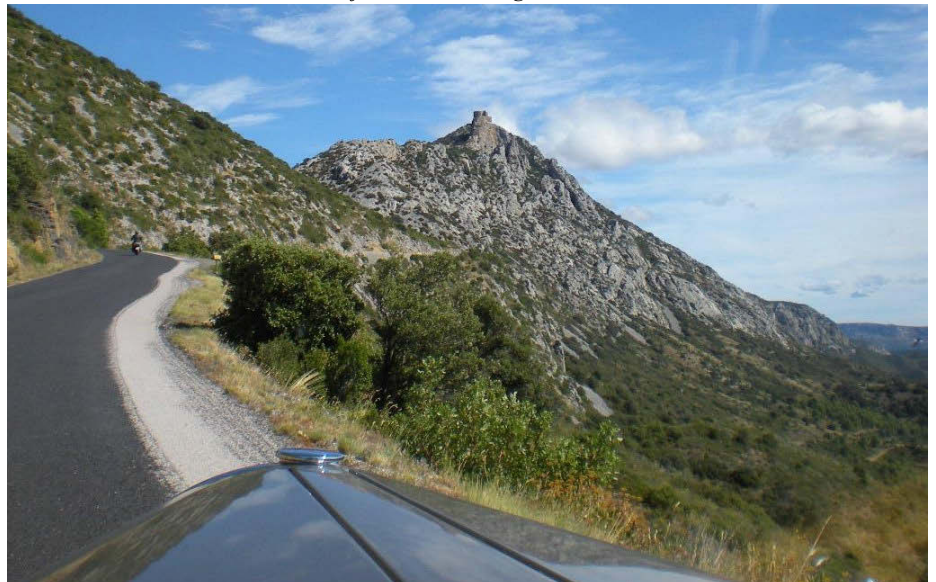
Vi säger adjö till Madame Moulis och kör norrut mot Narbonne. Incheckning till biltåget är kl 14. Vi är på plats i god tid. Ställer våra bilar och går till fots till stadskärnan som ligger alldeles i närheten. En urgammal stad. Grekerna kände till den 500 fvt. Romarna kom hit 118 fvt. Från 719-749 låg Narbonne under muslimsk överhöghet via emiratet i Cordoba. Katedralen började byggas 1217 ovanpå en plats för tillbedjan känd sedan 300-talet. Här finns hela historien. Frankrikes kanske mest kände sångare, Charles Trenet (La Mer) föddes i Narbonne 1913. Hans röst hörs från någon caféhögtalare. Vi sitter på torget med allt detta kring oss och en dubbel espresso i koppen.

Ombordkörningen följer fransk organisationsmodell och tåget avgår en timme försenat. Efter middag i restaurangvagnen går vi och lägger oss. Tåget har då just stannat. Vi är någonstans nära Strassbourg. När vi vaknar får vi veta att vi är ytterligare flera timmar försenade. Bakluckan på en BMW på övre däck har gått upp av sig själv och når nästan upp till kraftledningarna. Den tyska tågpersonalen vågar inte röra någonting och tillkallar en elektriker från fransk järnvägen. Det är mitt i natten, natten mellan lördag och söndag, och antalet franska järnvägs elektriker redo att hjälpa ett tyskt tåg i nöd är begränsat. Till slut får man stängt av strömmen i kraftledningarna och smält igen BMWns baklucka. Sedan måste hela ruten till Hamburg planeras om...

Vi kör av tåget i Hamburg 3 timmar försenade men hinner ändå med nattfär-



Oljekoll mellan vingårdarna



På toppen, Château de Queribus en av "Carcassonnes fem söner", tillsammans med Aguilars, Peyrepertuse, Termes och Puilaurens: fem borgar strategiskt placerade för att försvara den franska gränsen mot spanjorerna fram till dess att gränsen flyttades år 1659.



På väg från Maury till Cucugnan

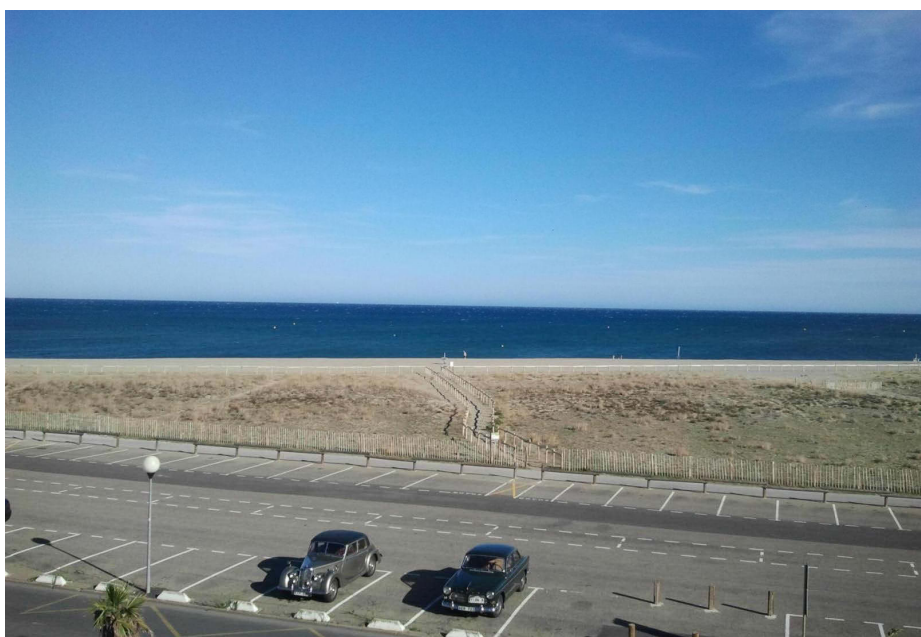
RILEYBLADET



Vår färdväg inritad med blått på kartan



Här kan en enånhalva komma upp i 160 km/tim.



Säsongen över i Le Barcares



Solsken och vingårdar



Nästan uppe vid Château de Queribus



Lådväs med souvenirer

jan Travemünde-Malmö. Rileyn har gått som en klocka hela turen och drog 1,05 liter milen.

Oändligt stort tack Magnus och Carole för initiativet och inbjudan till ett annorlunda och roligt biläventyr... och Monika och Ronald för trevligt resesällskap.

Red reste och skrev

Höstmötet

Höstmötet startade för min del den 30:e augusti på förmiddagen med att kontrollera att RMA:n fungerade vilket den inte gjorde. När bilen har stått en tid och den skall brukas igen pumpar jag fram bensin till förgasarna med den mekaniska pumpen. Ingen bensin kom fram. Bäst i ett sådant läge är att renovera pumpen. Med två förgasare ovanför bensinpumpen måste dessa först monteras bort för att komma åt att ta bort pumpen. Detta var inte att tänka på för då hade jag nog inte blivit klar före höstmötet. Ett annat sätt är att lossa slangen till pumpen och hålla i litet bensin. Problemet var att jag hade ingen dunk med bensin, och det var så litet i bensintanken att det inte gick att slanga. Jag hade en flaska k-sprit så jag försökte med den. Pumpen pumpade ändå inte, så jag tänkte att den kanske inte tålde k-spriten. Jag försökte igen efter en stund och kan man tänka sig allt fungerade.

På lördagsmorgonen startade Riley som vanligt och efter tre mil i det sydduppländska landskapet anlände jag som första medlem till Skånelaholms slott. Efter en stund kom en Engelskregistrerad Röd Bentley Continental V12 in på gårdsplanen. Det visade sig vara en motorjournalist som letade efter lämpliga miljöer att fotografera Bentley i. Han blev intresserad av Riley när han hörde att det skulle komma fler och vi skulle då eventuellt komma med i reportaget. Men alla förhoppningar om det grusades när Sten Berglund anlände med sin Bentley Mark VI 1947, allt intresse för Riley övergick helt till Stens Bentley. De båda Bentley bilarna fotograferades efter alla konstens regler med slottet som bakgrund och Sten intervjuades om sin bil.

Tre Riley kom till Skånelaholm. Min RMA 49, Gunnar Press RMB 50 och Olle Johnson 1300 Kestrel 69. Till Signe kom även Lage Bellström med sin RMB2 Drophead Special 52, sammanlagt fyra Riley inte så dåligt.

Klockan 11 började guidningen av slottet. Slottet ägs av Kungliga Vitterhetsakademien som fick slottet som en donation från de sista ägarna Herbert och Ing-Marie Rettig 1962.

Slottet har anor ända från 1200-talet. I ett köpebrev från 1276 säljer Magnus Ladulås egendomen till Skokloster. Slottet byggdes åren kring 1640 av hovrätts-



*Engelskregistrerad Bentley Continental V12 samt
Sten Berglinds Bentley Mark VI 1947*

president Andreas Gyldenklou i rött tegel som putsades över på 1800-talet. Slottet är egentligen inget slott. För att få kallas slott skall det finnas en kunglig anknytning vilket saknas. Det har funnits få ägare till egendomen. 1742 till 1918 ägdes Skånelaholm av bruksägarfamiljen Jennings som även hade intressen i andra bruk i Uppland. 1918 till 1929 hade egendomen flera ägare. 1929 köpte den förmögne Herbert Rettig Skånelaholm. Han var då 42 år. Herbert Rettig genomgick en ögonoperation 1942 och träffade då en 24 år yngre

sjuusköterska som han senare gifte sig med. De bodde huvudsakligen på Skånelaholm.

Rettig var mycket intresserad av hembygdsvård och samlade på sig en mängd föremål av olika slag. Bland annat ett materia-medika skåp från 1700-talet som enligt Antik-Olle i Uppsala (som sålde skåpet) hade tillhört Carl von Linné. Rettig tvivlade litet på detta. Skåpet var dyrt, men Antik-Olle lovade att skaffa fram proveniensens. Det gick till så att Antik-Olle försåg sig med en låda cigarrer och några flaskor brännvin. Sedan besökte han ett antal bönder i trakterna kring Linnes Hammarby bjöd på cigarr och brännvin fick ett papper påskrivet. Efter några sådana vändor hade Antik-Olle dokumenterat hela ägarkedjan och Rettig var nöjd. Senare forskning visar dock att skåpet är från slutet på 1700-talet och texten på de papper som finns i skåpet stämmer inte med Linnes handstil.

Guidningen avslutades i köket som var beläget i källaren. Där fanns spisar från tre epoker. Den nyaste en emaljerad Bolinder från 40-talet. Intill köket fanns en fängelsehåla med några hals och fotjärn för att kunna fästa fången vid väggen.

Lite otur med vädret hade vi. När vi skulle gå från Slottet till bilarna vräkte



*Alexander Roslins målning av
John Jennings från 1769.*

RILEYBLADET



*Torsten Grönvall 1937 parkerad
mellan sin RMA 1949
och Olle Johnsons 1300 Kestrel 1969*



*Monika Pfändtner, Ingegerd Gillström,
Ronald Pfändtner, Gunnar Press,
Olle Johnson och
en bekant till Gunnar Press*



*Lage Bellströms RMB2 Drophead Special
1952. Tidigaste kände ägaren var Mr E.
Nix. Näste ägare, Mr C. Randolph-Gray i
London, tog bilen till Göteborg 1987 och
sålde den till Ove Nilsson (1987-2003).
Gösta Öhrn ägde bilen 2003-2009 och
byggde om den till en Drophead. Lage Bell-
ström köpte bilen 2009 och gjorde om den
som han ville ha den.*



*39 S 16735 och 62 S 9995, den 84:e
RMF:en tillverkad.*

regnet ner. Efter språngmarsch till bilarna visade det sig att det hade bildats stora vattenpölar vid bilarna så det var svårt att stiga in i dem utan att bli blöt om fötterna. Vi åkte till Sigtuna till Farbror Blå för att intaga lunch.

Efter lunchen vidtog eftersnack vid bilarna. Några gick runt och tittade på den

gamla staden, som har anor från 900-talet och grundades av Erik Segersäll.

En stor eloge till vår ordförande Erik som organiserade denna träff och dagen till ära var passagerare i Bentley Mark VI.

Torsten Grönvall



Gunnar Press RMB 1950

Riley RMB 1950
Chassi nr 60 S 6016
Kaross nr A 54480
Motor nr B 3766

500420 Reg F 14829
500520 Löfsko-Nordsko Handels- & Fabriks AB (Bengt & Lennart Eklöf), Myntgatan 2, Jönköping
520705 Förenade Bil, Jönköping
520808 Mejeriföreståndare Fritz Johansson, Linnégat. 3 Huskvarna
530724 Förenade Bil, Jönköping
530724 Kulturhistoriska Förlaget, Skeppsbron 4, Göteborg
540830 Reg A 62824

540830 Läkare Hans Müntzing, Hornsgatan 83, Stockholm
570619 Köpman Martin Nordqvist, Stjärnströmsvägen 6, Hägersten
570728 Laboratoriebiträde Eide Segerbäck, Baltzar von Platens gata 11, Stockholm
570917 Firma Katarina Biltjänst, Södermannagatan 47, Stockholm
571026 Reg B 37664
571026 Herr Ard Axegård, Oxelvägen 3, Sollentuna
590523 Motormontör Carl E:son Sparre, Egnahems- vägen 70, Spånga
620901 Avregistrerad

1980 Lage Bellström, Arboga
1999 Gunnar Press, Bromma

FIVA - Den internationella rörelsen för historiska fordon

Delegater från 54 länder samlades i Split, Kroatien, den 14-16 november för årsmöte. Huvudpunkten på agendan var att välja ny president efter Horst Brüning (tidigare ordf. i Motorhistoriska Riksförbundet/MHRF) vars 3-åriga mandattid gick ut. Till ny president valdes fransmannen Patrick Rollet, ordf. i l'Auto et de l'Association Patrimoine du Pays de Fougères.

Horst Brüning blir ihågkommen som president för

sitt arbete med att globalisera FIVA och rekryteringen av länder som USA, Kanada, Kina, Förenade Arabemiraten och Kuwait. Idag är 64 länder medlemmar i FIVA organisationen med tillsammans 1,5 miljon veteranbilsentusiaster.

FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) grundades 1966 för att "tillförsäkra att gårdagens bilar får användas på morgondagens vägar".



Horst Brüning



Patrick Rollet

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRFUNDETS FÖRBUNDSSTÄMMA 2013

19:e oktober började med en kall morgon med frusna och hala vägbanor. Följden blev att alla kunde inte ta sig till stämman för krockade bilar blockerade vägen. De flesta kom dock fram och för dem började dagen med information om MHRF:s verksamhet.

På stämman var 96 av 171 klubbar närvarande representerande 70925 medlemmar. Till ordförande valdes (för sjunde gången) Gunnar Ahlqvist.

20 % av försäkringarna söks och hantearas digitalt. Intresset för rullande renoveringsförsäkring ökar. Konkurrensen från andra försäkringsbolag minskar. Små prisjusteringar och ändringar av produkterna har gjorts under året. 3.000 ansökningar om ny försäkring och 2.200 förfrågningar kommer in varje år. Totalt 36.000 försäkringar, 400 skadehanteringar, 30 informationsträffar ute hos klubbarna och besiktningsmannautbildning vart 3:e år. 1.000 nya försäkringar under året. Personbil ökar mest, MC inte alls och moped något. Många skador under 2012 till en kostnad av 7 miljoner. Två stora skador och många klantskador, till exempel glömt dra åt handbromsen och grejor som ramlar ned från hyllor i garaget. Under 2013 beräknas skadekostnaden bli 6 miljoner. MC har många singelolyckor. Att köra omkull i rondeller är vanligt. Vid otillåten övningskörning händer en del olyckor. Ersättning utgår inte för egna fordonet men andra skador måste ersättas.

Besiktning är viktig för att avgöra om och vilka som skall få försäkring. Ännu viktigare är att skick och brister dokumenteras ordentligt.

Klubbarna får 1,2 miljoner kr i administrationsbidrag, 30 kr för varje försäkrad tvåhjulig och 35 kr för fyrhjuliga fordon.

Under höstens överläggningar med Folksam skall diskuteras sänkning av förstaårsförsäkring för moped och traktor. Trolig höjning av premier för MC och moped nyare än 1971 på grund av dyrare skador.

Besiktning av historiska fordon är under utredning inom EU. Inte känt vilket resultat det kan bli. Kanske det kan bli längre besiktningsperioder och att 1950 gränsen för besiktningsfrihet ändras.

En fordonsflotta 2030 som ej är beroende av fossila bränslen utreds. Historiska fordon skall i så fall undantas.

Transportstyrelsen jobbar med en föreskrift för teknisk identifiering. Tullverket tillsammans med EU jobbar på ett enklare regelverk för import från tredje land.

Naturvårdsverkets utredning om uttjänta bilar där all privat skrotning skulle förbjudas. Ministern har sagt att det måste vara tillåtet att ha bilar att plocka delar ifrån vid renovering.

Motorhistoriska dagen den 6 juni är en manifestation för det rullande kulturarvet. Över hundra evenemang ordnas i hela landet av MHRF anslutna klubbar. En jury reser runt och utser de fem bästa arrangemangen. Vinnare i år blev Norrköpings Veteranbilsklubb med Motorhistoriska Dagen och Nationaldagen i samarbete med Norrköpings kommun.

Motorhistoriskt arkiv skall samla in och arkivera dokumentation om det fordonshistoriska arvet. Mycket dokumentation finns hos privatpersoner som riskerar att kastas om ingen har intresse av bevarande. Arkivet kan bli en stor tillgång för framtida forskning. Lanseringen kommer att ske i mitten på januari 2014.

En fordonsteknisk utbildning för historiska fordon har startats i Motala. I samverkan med MHRF, Motala, kommun, Carlsunds Utbildningscentrum och Motala Motormuseum. För närvarande med 18 elever.

Stiftelsen Bertil Lindblads Bil- och Tekniskhistoriska Samlingars stipendium tilldelades Åsmund Nordahl för boken *Fordonen, vägarna och motorsporten i västra Värmland*.

Fem föreningar sökte medlemskap i MHRF. Samtliga beviljades inträde.

MC-Veteranerna föreslog i en motion att den höga förstaårspremien skulle tas bort. Styrelsens förslag till stämman var att motionen skulle avslås då premierna i alla fall skulle ses över. Tre röstade för att motionen skulle antas, trots detta begärdes votering, motionen avslogs med stor majoritet.

Anita Karlén och Georg Magnusson hade avböjt omval. Till nya styrelsemedlemmar valdes Helen Martin och Per-Åke Larsson.

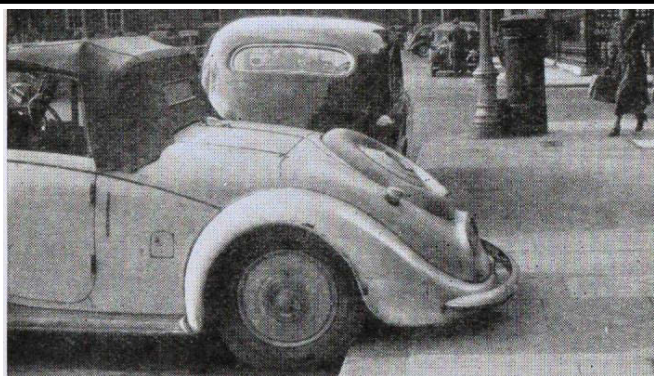
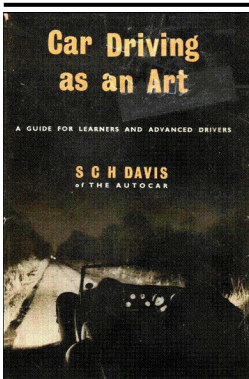
Anita Karlén fortsätter en tid att arbeta med fordonsutbildningen i Motala. Georg Magnusson bevakar MHRF:s intressen i Bryssel.

Arbetskostnadsindex som bestämmer medlemsavgiften är inte klart än. Avgiften beräknas bli höjd från 23 till 23,50 kronor per medlem.

Den föreslagna budgeten fastställdes, inkomsterna täcks till 35% av medlemsavgifter och till 45% av administrationsbidrag från försäkringen. Av utgifterna går 48% till personalkostnader.

Nästa förbundsstämma blir den 18:e oktober 2014.

Torsten Grönvall



Ur boken *Car Driving as an Art - Bilkörningens konst*.

”På vissa gator är det tillåtet att parkera vinkelrätt mot gångbanan. Bilens bakdel får i dessa fall inte skjuta in över trottoaren, dels för att det hindrar fotgängarna och dels för att bilen kan skadas av barnvagnar och liknande.”

Bilen på bilden, en Triumph Dolomite Roadster tillverkades 1938-40 i ca 200 ex.

Skönheten ligger i betraktarens öga (... och red vet vilken han hade valt)



Roberto Privato i Araraquara, Brasilien har byggt en Roadster av en skrotfärdig RMA från 1948. Motor och växellåda är nu en brasilianskbyggd Chevrolet-fyra med tillhörande fyrväxlad manuel låda. Enligt Roberto kan man se fler bilder på bilen på hans Facebook sida: www.facebook.com/roberto.privato.5

Red är inte fejsbok-ansluten och har inte kunnat se mer än fotona vilka publicerades i R.Memoranda, Oktober/November 2013, och ses här ovan och nedan.



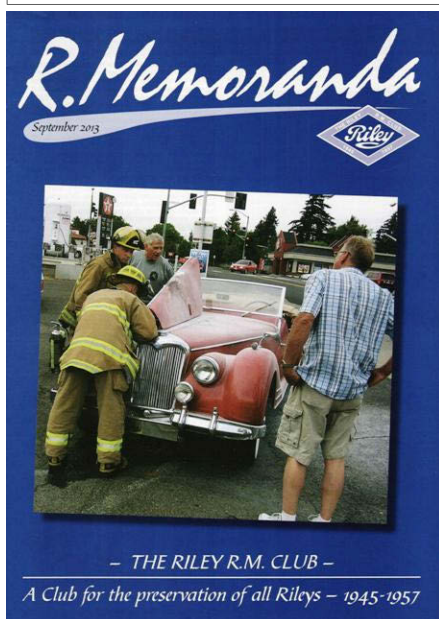
En obekant dansk herre i Vejle på Jylland har byggt ovan avbildade skapelse baserat på RMA chassiet 39 S 17235. Motorn på 2½ liter är från en Riley Pathfinder. Fordonet var nyligen till salu på Ebay och det begärda priset var £45.000. Bilen hittade inga köpare.

Text ur annonsen:

"Denna iögonfallande gul över svarta 1949 års Riley 2+2 Tourer har genomgått en fullständig renovering som blev klar 2009. Helrenovering av ramen, motor och växellåda, kaross, inredning etc. Helskinnklädsel, mohairsufflett, integrerad verktygslåda, två reservhjul - alla däck nya. Bilen fungerar perfekt och har körts regelbundet sedan den blev klar."



Ur andra Rileyblad



Omslaget: Steve Tate's Roadster motor tar eld i Ellensburg (100 km SV om Seattle) just där hans gamle vän råkar stå redo med en eldsläckare i handen och stadens brandkår råkar köra förbi. Tur i oturen!

R. Memoranda September 2013

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

Articles

Contents of Club Archive
 Technical Topics: Manufacture and fitting of hood surround chrome trim finisher. Methods 1 & 2
 From the Club on-line forum: Horsepower calculations/Kenlowe fan conversion/RMF hydraulic brake light switch/Spare wheel compartment - wiring/Under bonnet colours
 RMB water mainfolds & fibre washers
 "RM tires" by Dougal Cawley of Longstone Tyres
 Crown wheel, pinion and a Riley weekend at Bardon
 Two week, 4500 miles of Riley Motoring in RMC Roadster (Seattle to Oklahoma) by Steve Tate. Part I
 Identity crisis: Pathfinder-MG Magnette

Cars for sale

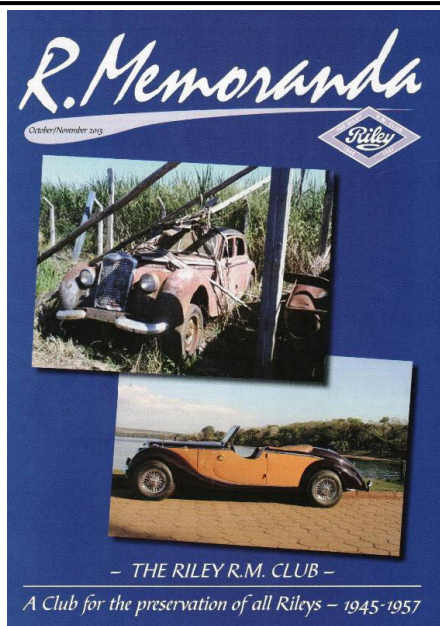
RMB 51, recent overhaul, runs very well, £11000
 RME 53, chassis up restoration, 100% reliable, £9000
 RMF 53, family owned rarity, Chicago, \$15000
 RMA 50, total body-up restoration, absolutely outstanding in every respect, £11000
 RMA 51, new project forces reluctant sale, £5950
 RMA, abandoned restoration project, £600
 RMA, given much TLC, ill health necessitates sale, £5500
 RMC 50, part-rebuilt, £5000+£3000 for remaining parts
 RMC, incomplete, £2500

R. Memoranda Oct/Nov 2013

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

Articles

New cars recorded in RM Database (107 st.)
 Spares Secretary's Report
 Technical Topics: Problem with fuel delivery
 From the Club on-line forum: Fettling new timber/AC fuel pumps/Hand throttle setting/Vapour lock/Front shock absorbers/RMA ride height
 Rileys through The Red Centre (Adelaide to Darwin)



Omslaget: Robert Privatos Roadster Special baserad på en RMA

Roberto Privato converts derelict RMA to roadster.
 Pathfinder brakes
 New book: The Rebuilding of Cara Mia IIb—an AUTO Biography by Alastair Thomas (kan köpas för £22)

Events

Guernsey Channel Islands RM Riley Visit 16-23 June 2014, The Imperial Hotel Torteval.
 Guernsey Classic Car Show 22 June
 Welsh Weekend 2014, 18-28 April, The Wild Pheasant Hotel, Llangollen
 The All Riley Clubs Annual Dinner, 7 Feb 2014, The Spur Hotel, Slindon, West Sussex
 RM Club National Rally 9-10 Aug 2014, Wortley Hall, South Yorkshire
 Baccanahalian Week 2014, 11-15 Aug

Cars for sale

RMA 47, abandoned renovation project, £600
 RMA 51, Condition 3, for restoration, £500
 RME 53, requiring full restoration, £3000
 RME 55, used daily but needs a bit of TLC, £5000
 RMA 51, for restoration £2000
 RMA 49, restoration project, £1000
 RME 53, required restoration, 1 owner from new, £2000



Omslaget: 25th Scottish National Riley Weekend. Utanför Glenesk Hotel, Edzell - varenda bil en Riley!

The Riley Record 3/2013

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

Articles

Passion for Power Classic Car Show, Manchester
 Pathfinder Paras
 25th Scottish National Riley Weekend
 The Riley "Twelve"
 Technoclassica Essen (4 Rileys)
 Historic Racing Drivers Club Championship, Oulton Park
 34th Bristol Classic Car Show

For sale

RME 53, very tatty but virtually complete, £ 750



Omslaget: Mick Holehouse's unika Riley Riviera.

The Riley Record 5/2013

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

Articles

Kop Hill Climb
 Spares News: New One-Point-Five fascias
 Cyril Wheatcroft wins the 1932 TT
 1908 Riley discovered in Germany
 Pathfinder Idyll
 King Köng, the Köng Riley at Salon Privé
 National Rally 2013
 Riley Riviera's Return

For sale

RMH 55, changed circumstances means reluctant sale

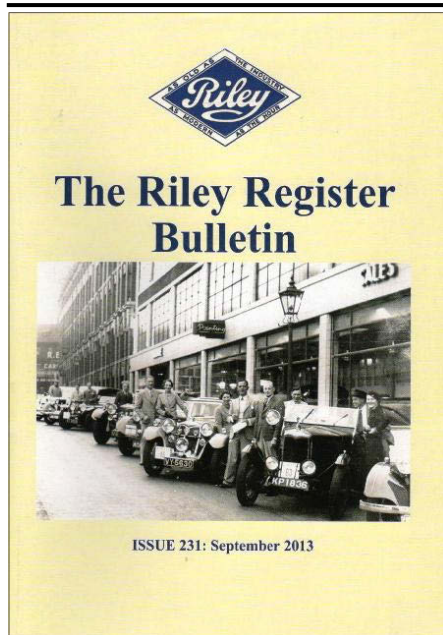
The Riley Register Bulletin September 2013, Issue 231

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

Articles

1931 German Grand Prix Class II won by 9 Brooklands
 Direction indicators within sidelights - a personal view
 Rileys on VSCC trials
 Grand Prix de Tours
 2013 Fougères Rally
 To the "Manoir" Born
 Thoughts on Riley Briggs Bodied Models
 Instruction re tuning of triple carburetors on special series six cylinder models
 Coventry Rally Awards 2013
 Mystery photographs from the S.M. Riley Collection
 400/450x19 tyres for Riley
 Dixon's last Riley

RILEYBLADET



Omslaget: Ett fotoalbum tillhörigt en S.M. Riley skickades nyligen på lån till Bulletin-redaktören. Ingen tycks veta vem S.M. Riley var. Bilden på senaste Bulletinens omslag är från detta album.



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter

No 310, No 311, No 312

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com

Redaktör: Gordon McAllan

Articles

Rapporter från: Central, Tayside, South East, North East, Strathclyde

A Monaco's Islay Weekend

Events

The SRE End of Season Run 2013 - or "A Tour of Fife Eateries"

RSAC Three Lochs Classic



SRE möte på utmärkta Ken Bridge Hotel beläget vid River Ken, några km norr om den vackra lilla staden Castle Douglas

The Bo'ness Hillclimb Revival
"The Scottish Scatter" Inter - Register Championship
Scottish National Rally Weekend, 23-25 May, Barony Castle Hotel in the little village of Eddleston, just north of the town of Peebles, in Peebleshire

SRE Area Meetings Monthly Diary

South East: Call Paul for an update. Branch AGM 1st Oct.
North East: 7.30 Tue 3rd Sept, Redgarth Hotel, Oldmeldrum.

Tayside: 7.00 Wednesday 4th September, Invergowrie Inn.

Central: 7.30 Thursday 5th September, Woodside Inn.
Strathclyde: 7.30 Monday 16th September, Newhouse Inn.

The 22nd SRE Annual General Meeting (33 deltog)

Cars for sale

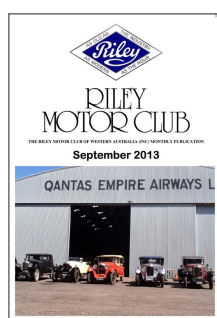
RMA 50, beautiful condition, £7500

RMB 50, good running order, £7000

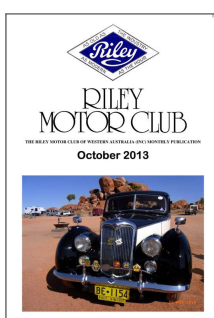
RMB 47, for restoration, basically sound, £3000

RME 54, excellent, unrestored, near-original condition, £10000

RMA 52, Pickup Special ("Tutti Frutti"), £3300 (bilen i mitten av fotot från Ken Bridge Hotel)



Riley 9's at Darwin Airport



At the Devils Marbles on the Red Centre trip

Riley Motor Club - Sept/Oct 2013

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Mourveen Hilzinger

Articles

2013 Rattle of Rileys in the Barossa, South Australia

Through the centre of Australia, 44 days, 8984 km

The Blue Streak Redfern Riley

National Rally 2015 preparation

Invitation to The Pinjara British Auto Classic

Waroona Vintage Machinery Rally 2013

Election of new R.M.C.W.A. logo (se förslag)

Regalia: keps, handduk, halsduk, resefilt, kavajslagsmärke, armbandsur, nyckelring och vagnsmärke.

Cars for sale

RME 54, utmärkt skick, A\$ 15.000

Eftersom det finns förespråkare för en ny klubblogo även i Svenska Rileyregistret kan det vara intressant att se vad medlemmarna i Riley Motor Club of Western Australia har fått att välja mellan:



Nuvarande märke



A



B



C



D



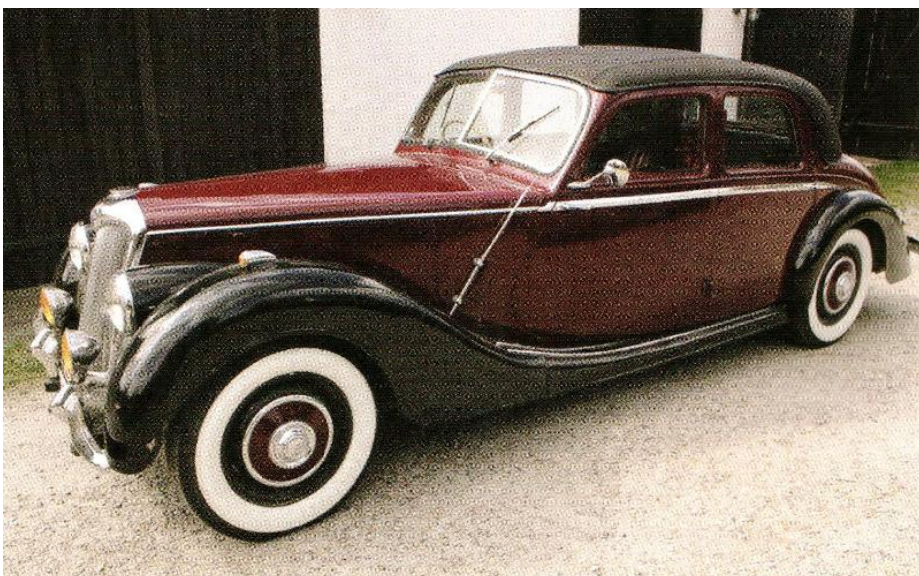
E

Ur andra Rileyblad



Omslaget till Riley Club Hollands senaste medlemsblad. "Mille Miglia 2013"

I september 2012 blev Luc Brands ägare till KV6079, chassi nr 4/105, en av två MPH prototyper. Luc Brands skriver: "En av de fem tävlingssexor som byggdes och systerbil till Dixons White Riley. Bilen användes i rekamsyfte för MPH (om någon har en MPH originalbroschyr är jag mycket intresserad). Bilen är fint restaurerad av LMB Racing i Belgien som tidigare gjort The White Riley. Jag har alltid haft en dröm om att delta i Mille Miglia. På de ursprungliga Mille Miglia loppen deltog bara Riley Sprite. Därför har MPH i princip inte rätt att delta, men min anmälan godkändes av organisatörerna med stor majoritet."



Hugo Aspegrens gamla Riley 60 S 7552 som stått många år på museum i Helsingborg såldes 2010 av Staffan Nilsson till Mattias Lundgren. ML annonserade ut bilen för 95.000 i Motorhistoriska Klubbens i Skåne tidskrift Vintage 2/2013.

Ett foto av bilen från 1954 prydde omslaget på Rileybladet 1/2008

Sommarmöte 2014

Notera i era almanackor att SRR:s sommarmöte blir i Gävle den 31/5-1/6. Huvudattraktion blir Järnvägmuseet. Ev. blir det även besök på Mackmyra whisky. Program med information om aktiviteter, mat och logi i nästa nummer av Rileybladet.

Erik Hamberg

"På väg", ny utställning på järnvägmuseet. Få uppfindingar har revolutionerat människans liv som bilen. Följ med på en historisk resa om vägens och bilens utveckling i Sverige från begynnelsen och fram till 1950-talet.

Från museets hemsida



Trodde inte du kunde skriva? Slå dig med häpnad - sätt igång och skriv och skicka ditt bidrag till Rileybladsredaktionen!

Ny medlem

306 Stewart Adwick
"High Views"
12 High Street
HALBERTON
Devon EX16 1AF, UK
s.adwick@btinternet.com

Sommaradress: Pjäxeröd 33, 455 96 Hedekas
Stewart äger 3 Pathfinders

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
Mobitel. 070-530 62 25
e-post: erikhamberg@telia.com

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
Mobitel. 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 2014. 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
Kungliga Bibliotekets samlingar
The Riley Club of Western Australia



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

Inbet. kort för medl. avg. bifogas