



Rileybladet

Nummer 4, 2024

Organ för Svenska Rileyregistret

Utgåva 177, Årgång 46



Den Svenska Bonnicken - världens äldsta Riley

År 2003 träffade jag Sven Larsson på en marknad och Sven sa-javisst, du kör ju Riley, jag har en Bonnick cykel som jag tänker sälja till England!

Jag kände Sven lite genom AHK. Sven var även med vid starten av Cykelhistoriska föreningen. Jag kunde inte tro mina öron - en Bonnick i Sverige!

Efter ett besök hos Sven i Sigtuna kunde vi konstatera att det var en Bonnick roadster från 1892 i ett enastående original skick. Efter lite funderande tog jag över förvaltningen av cykeln.

En snabb återblick på Rileys tidiga historia kanske är på sin plats. Riley var ju verksam i vävindustrin i Coventry under senare delen av 1800-talet med William Riley som vd. När vävindustrin mer och mer befann sig i tillbakagång såg man sig om efter ny inriktning. Henry Sturmeys hade sin verksamhet i samma kvarter som Riley och han föreslog att William Riley skulle köpa Arthur Bonnick Cycles som var i behov av kapital och också låg i samma kvarter. Sagt och gjort, så skedde 1890. Man tillverkade då cyklar under Bonnicks överinseende och ändrade sedan gradvis märket på cyklarna till Bonnick/Riley för att från 1896, då Arthur Bonnick lämnade företaget, helt övergå till Riley. Så småningom tillverkades sedan motorcyklar, trikes och även bilar.

Värt att nämna är ju Percy Riley's första bil som han tillverkade själv på ledig tid när han fortfarande gick i skolan. Bilen blev färdig 1898! Tyvärr är bilen försvunnen men en replica har nyligen byggts!



Ateljé bild på John Larsson från Norrköping sittande på en Bonnick cykel. Han deltog i första Mälaren runt 1892 och några år framåt. Han blev senare proffs i USA och kallades "The Terrible Swede".

Sedan 2003 har således Bonnicken bott hos mig i Västerås! Jag skaffade tidigt replika hjul så jag kunde provcykla. Känslan är förbluffande likt en modern cykel dock har den ju fast nav dvs inget frihjul, vilket kräver lite tillvänjning.

En del efterforskning i cykelns historia gjordes och efter att ha sett ett foto av den svenska cyklisten John Larsson sittande på en Bonnick i en ateljé i Norrköping tror jag att han införskaffade en eller ett par Bonnicks för eget bruk. Han deltog i "Mälaren Runt" under flera år från starten 1892. Av någon anledning tycks cykeln ha blivit lämnad i Enköping som ju ligger på ruten för racet. Där upptäcktes den i Karl Hultmans cykel verkstad 1966 när Hultmans lade ner verksamheten. Hultmans cykel fanns i Enköping från 1919. Bonnicken togs över av samlaren Thord Lundkvist som behöll cykeln till sin död 1999 då Sven övertog vårdnaden om Bonnicken. Under åren som gått har jag försökt att hitta alla Riley och Bonnicks som kan finnas bevarade och det verkar bara finnas en Bonnick och två Riley cyklar, en i England och en i Australien!

För några år sen blev jag kontaktad av en medlem i The Riley Register i England, Bill Fellowes som visades sig, var Percy Riley's barnbarn! Han uttryckte

forts sid 8

Ordföranden har ordet

Det här är det sista numret av Rileybladet som Anders Lindner är redaktör för. Han tog vid som redaktör med nr. 1/1994, dvs. för exakt 30 år sedan! Dessförinnan bistod han som biträdande redaktör från 1991. Tack Anders för en alldeles enastående arbetsprestation, med 120 nummer av Rileybladet som punktligt skickats ut med 4 nummer per år, vilket inneburit artikelskrivande, layout, tryckning, adressering, kuvertering och leverans till Posten/PostNord.

Tyvärr har vi ännu inte lyckats hitta någon som vill ta över stafettpippen, så jag

kommer att tills vidare sammanställa en bantad version av Rileybladet (med viss hjälp av Anders). Den andra stora förändringen är att Rileybladet blir digitalt. Det kommer att skickas ut som en pdf-fil som var och en själv kan ladda ner och skriva ut (om man vill ha en papperskopia). Därför är det viktigt att alla kontrollerar sin epostadress i medlemsmatrikeln. Den som ännu inte har meddelat sin epostadress ombeds att göra det genast. Ett digitalt Rileyblad innebär kostnadsbesparingar såväl när det gäller tryckning som distribution.

Vi har haft en del problem med hemsidan, men den är nu åter igång. Dock saknas ännu bildgalleriet. Följ oss även på Facebook, där det är trevligt om du laddar upp egna bidrag: Svenska Riley Registret's Facebook Grupp. Mats Höwing har lagt in några filmer bland annat.

Medlemsavgiften för 2025 är oförändrad, 250:-, och betalas in på vårt plusgiro 45 61 63 – 5.

Erik Hamberg

Årsmöte och rally, 31 maj-1 juni, 2025

Sommarträff och årsmöte planeras till den 31 maj-1 juni på Örserumsbrunnns Gästgiveri 11 km öster om Gränna.

Alvisregistret är även inbjudna. Middag lördag och övernattnig. På söndag rally på småvägar och besök på Husqvarna Fabriksmuseum. Mer information kommer i nästa nummer av Rileybladet, om inte förr. Gör notering i almanackan redan idag!



MHRF:s årsstämma 2024

Motorhistoriska Riksförbundet höll sin årsstämma lördagen den 19 oktober. Mötet var i år förlagt till Arena hotell i Uppsala. 74 medlemsklubbar var representerade med 174 deltagare, vilka företärade nära 100.000 (99.521) enskilda medlemmar.

Dagen inleddes med en utförlig genomgång av GDPR, som i maj 2018 ersatte PUL (Personuppgiftslagen). Syftet är att skydda personuppgifter och alla bör känna till huvuddragen i dessa bestämmelser. Sök vidare på MHRF:s hemsida!

Därpå informerade Karl Ask om MHRF-försäkringen. 16% av försäkringarna har tecknats av personer som är i åldern 51-60 år, 44% i åldersgruppen 61-74 år och 32% är 75 år eller äldre. En stor procent av försäkringarna avser exklusiva bilmärken. Det påpekades att envar bör tänka på att ange rätt värde på sitt fordon; många är underförsäkrade. Under 2023 uppgick skadeutbetalningarna till 12 miljoner kronor. Vidare meddelades att det kommer att bli enklare att försäkra mopeder.

Förbundsekonomen Lennart West gick därpå igenom MHRF:s ekonomi, vilken visade ett underskott på 1,7 miljoner

kronor. En förbättring väntas för budgetåret 2024/2025 och ett ledord blir "sparsamhet". Intäkterna kommer till 64% från försäkringarna. Största posten är personalkostnader, där 8 personer delar på 6½ tjänster. Största arbetet är handläggning av försäkringar. Styrelsen, som har kontakter med myndigheter och internationella organisationer (FIVA, EU), får reseersättningar, men inga arvoden.

Kurt Sjöberg, som varit ordförande i sex år, berättade om MHRF:s tillkomst och historia. År 1967 diskuterades möjligheterna att bilda ett riksförbund och den 1 februari 1969 bildades MHRF av 13 klubbar. Idag utgörs MHRF av 174 klubbar. Sjöberg berättade även om det internationella arbetet och ELV-förordningen som handlar om "avfallshandtering" av uttjänade fordon och skall förhindra illegala transaktioner över gränserna. Historiska fordon "av intresse" kommer att undantas. ELV har ännu inte färdigförhandlats, men genom sin lobbyverksamhet har MHRF och motorhistoriska sammanslutningar i andra länder uppnått bättre förståelse för den historiska fordonshobbys synpunkter. I Sverige har MHRF över tid nått stora framgångar vid kontakter med

myndigheter och politiker. Här kan vi fortfarande utan restriktioner använda våra fordon. Så är det inte överallt.

Innan stämmoförhandlingarna startade utdelades ett pris från Bertil Lindblads stiftelse till Per Sörliden, verksam vid Svenskt Motorhistoriskt Arkiv. Vidare uppmärksammades att 7 klubbar hade fått mer än 100 nya försäkringar det senaste året. Motorhistoriska Sällskapet hade lyckats bäst, med 189 nya försäkringar. En fordonsinspektör (Dan Svensson från Sjuhäradsbygdens motorhistoriker) hade verkställt hela 89 inspektioner! Två nya klubbar vann inträde: Kalmar Sportvagnsklubb och Vännäs motor-museum. Efter lunchpaus blev det stämmoförhandlingar, vilka på ett utmärkt sätt leddes av Göran Flank. Till ny ordförande valdes Hans Andersson från Mercedes-Benz-klubben Sverige. Vice ordförande är vår egen medlem Per Pettersson. Medlemsavgiften (som alla klubbar betalar till MHRF för varje medlem) fastställdes till 36:20. För mer information hänvisas till MHRF:s hemsida.

Erik Hamberg

Blandat från redaktören

När jag var pojke kunde jag alla bilmodeller som dök upp på vägarna. Idag kan jag nästan inga. Nåja, i alla fall inte så många.

Detta faktum har flera orsaker. Bilar var något spännande på den tiden. De var som individer med sina speciella utseenden. Och det fanns inte så många, varken sorter eller till antal. Situationen var hanterbar. Idag ser alla i stort sett likadana ut och myllrar på vägar, gator och torg. Intresset av att känna till alla BYD, Great Wall, Ora, Aiwai, Xpeng, Nio, Zeekr, Skywell, Hongqi, 红旗国雅, Lynk & Co, Wey, MG, Maxus, DFSK, Changan, Chery, Geely, BAIC,... ja ni förstår. Det lär finnas 144 bilmärken i Kina idag.

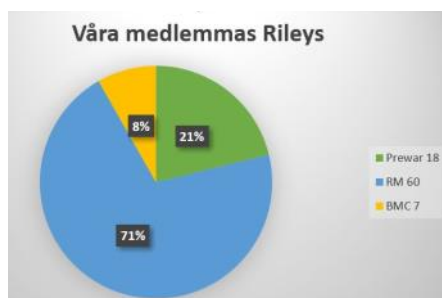
Själv kör jag en japan...

Med detta nummer avslutar jag mitt uppdrag som redaktör för Rileybladet. För mig har det varit en rileyaktivitet lika viktig som att skruva och köra och har givit mig stor glädje och många kon-
takter.

Rileybladet kommer nu att skickas ut med e-post 3-4 gånger per år. Inledningsvis med Erik Hamberg som redaktör. Dessutom har vi numera en Facebooksida.

I förra numret nämnde jag om hur det går till när jag ställer in Rileyn i garaget för vintern. Borde kanske ha tillagt att jag vartannat år låter göra rundsmörjning och oljebyte oavsett hur mycket jag kört. För detta jobb har jag alltid lämnat in bilen. Att göra sig av med gammal olja och ligga på garagegolvet och trycka in fett är inte min melodi.

Här under ett cirkeldiagram som visar klubbens innehav av Rileys uppdelade på förkrig (18), RM (60) och BMC (7). Under mina år som redaktör har jag ofta känt att RM överrepresenteras i Rileybladet. Jag har ju själv en sådan. Men siffrorna visar att jag ändå hanterat fördelningen någorlunda.



För första och sista gången, en vy av min rileybladsredaktion. Skylten på väggen köpte jag för ca 10 år sedan när okänd man ringde och erbjöd den till salu. Det inramade fotot visar min bils kylarmaskering. Idén fick jag hemma hos Bill Sang i Windermere som hade ett liknande foto på väggen. Och på datorskärmen bladet under sammanställning i programmet Publisher.



Bild ur senaste numret av R. Memoranda. Den visar en RM Riley efter en kollision med en Rolls Royce Phantom III. Året var 1954. KTA 680 finns inte i RM Club Vehicle Database och är troligtvis nu skrotad medan Phantom III:an reparerades.

Riley i USA

Ur Automobile Quarterly

1950 var ett bra år för Riley. Företaget byggde 3.588 bilar - största årsproduktionen någonsin. Siffran inkluderade 241 roadsters. Statistik visar att 117 fanns kvar till salu i England medan 124 exporterades — 32 till marknader med vänsterstyrning och 92 till marknader med högerstyrning. Endast 17 såldes i USA och sex i Kanada medan Australien tog 46 och var därmed den enskilt största exportdestination.

Lord Nuffields generalagent i Nordamerika för Morris, MG och Riley var Hambro Trading Company i Chicago med distributörer utsedda i större städer. J.S. Inskip var distributör i New York, S.H. Arnolt i Chicago, och British Motor Car Company i San Francisco. Var och en hade sitt eget återförsäljarnätverk.

Enligt entusiasten Ken Nelson, importerades 343 Rileys till Amerika 1950 (låter mycket, reds. anm.) och 116 år 1951. Inga korsade Atlanten 1952. År 1951 gick 49 2½-liters saloon och 23 drophead kupé till södra Kalifornien. 1953 exporterades de sista åtta Rileys till USA och gick till British Motor Car Company i San Francisco. Sex var RMF-saloon och två Pathfinders "för marknadsundersökning".

"Självklart var priset orimligt jämfört med en amerikansk standardvagn med 8-cylindrig motor, mycket mer utrymme och fler serviceverkstäder," noterade Nelson. "Väghållningen var inte lika bra. Stylingen hos Riley var naturligtvis elegant; men jämfört med amerikansk formgivning 1950 väldigt föråldrad."

Taylor Vinson, redaktör för Journal of the Society of Architectural Historians och en Rileyentusiast, sammanfattar: "En annons jag hittade i katalogen för British Automobile and Motorcycle Show (som hölls i New York 15-23 april 1950) angav ett pris på 2682 dollar för Riley Roadstern. En ogynnsam jämförelse med priset för en Cadillac som min far köpte i slutet av det året för cirka 3000 dollar".

Idag finns det gissningsvis 34 Roadsters fortfarande kvar i Amerika jämfört med cirka 90 i Australien, en marknad som visade sig vara långt mer mottaglig för den "gamla världens charm".

Texten ovan kommer ur *Automobile Quarterly* nr 3, 2002, *The Connoisseurs Magazine of Motoring - Today, Yesterday and Tomorrow*.

Kort nuffieldpresentation av RMB vid New York utställningen 1950.

Riley var bland de allra första brittiska tillverkarna som presenterade en helt ny efterkrigsmodell. Så framgångsrikt har den mottagits av allmänheten över hela världen att man inte funnit det nödvändigt att i någon större utsträckning modifiera utformningen. Som så många andra tillverkare bestämde man sig för att inte avvika alltför långt från det traditionellt engelska utseendet, och de flesta människor håller med om att Rileys utseende är en mycket tilltalande blandning av tradition och modernitet.

Bakom utseendet finns en avancerad bil. Torsionsfjädring fram ger full individuell framhjulsupphängning och en mycket styv ram säkerställer att bilens fulla prestanda kan utnyttjas även på extremt tuffa vägar. Passagerarna sitter mellan axlarna, vilket kraftigt minskar alla krängningstendenser och ger samtidigt ett väl tilltaget bagageutrymme utan störande överhäng där bak. Det begränsade överhänget är en mycket viktig egenskap hos den moderna bilen, eftersom det ger utmärkt styrnoggrannheten oavsett om bilen är helt eller delvis fullastad.

Även om motorn är liten med amerikanska mått mätt är effekten på 95 hästkrafter tillräckligt hög, och maxhastigheten på runt 95 mph tillräcklig. Något som Rileys ägare sätter stort värde på är dess utmärkta acceleration.

Eftersom karossen är medvetet utformad för att ge lyxig komfort för fyra personer har det inte varit nödvändigt att ha en växel monterad på rattstängeln, istället har växeln formen av en kort spak placerad mellan förarens och passagerarsätet fram, vilket medger distinkt växling.

Av samma anledning har ett framsäte av bänktyp inte använts, och de separata skålade sätena har behållits, vilket är så mycket bekvämare för föraren. Man måste komma ihåg att Riley är en bil som är avsedd för människor som verkligen njuter av att köra.



Riley i Amerika

I början av 50-talet presenterade Nuffield sitt erbjudande till USA med denna annons/broschyr (?) för RMB Saloon.

För amerikanska köpare var den den enda tillgängliga Riley med sin 2443cc "Big Four" motor med tanke på amerikanarnas behov av långväga cruising mellan stater.

Annonstexten lyder:

Bilkörning i lyx och säkerhet. Elegant, kapabel till 100 mph och med superkraftiga bromsar... det är Riley! Generationer av kräsna bilförare är överens om dess enastående egenskaper. För Riley är lika gammal som bilindustrin själv...och modern som detta nya motormästerverk".

- Kaross i lyxklass
- Enastående väghållning
- Torsonic individuell framvagnsfjädring
- Hydro-mekaniska, dubbelt säkra bromsar

Som metafor för USA visar vinjetten ovan en cowboy till häst vid en kaktus vaktande biffkor. Att amerikanerna inte ville ha en fyrcylindrig bil med design från före kriget och kaross uppspikad på trästomme verkar inte marknadsförarna på Nuffield ha insett...



Foto ur Nuffieldbroschyren för New York utställningen 1950

Om en 1935 Riley Adelphi som rullat i Sverige

Bästa Svenska Rileyregistret,

Låt mig först kort presentera mig själv. Jag heter Hagen Kranz, jag är 22 år och bor i Tyskland, nära den holländska gränsen.

Tillsammans med min pappa driver jag Oldtimerservice Kranz, ett företag specialiserat på förkrigsfordon, där vi fokuserar på restaurering, service, motorsportsupport och försäljning av veteranbilar.

Jag har en speciell passion för Rileys från förkrigstiden, och jag reser, tävlar och deltar regelbundet i rallyn och kör en mängd olika Rileys som ägs av våra kunder såväl som de från vår egen samling.

I vår personliga samling finns en Riley 9 Brooklands från 1928, en bil jag ofta tävlar och skulle älska att få köra i Sverige en dag, om jag kunde ta reda på vilka evenemang som rekommenderas och vilken dokumentation som krävs. Jag skulle särskilt uppskatta all vägledning ni kan ha om relevanta tävlingsevenemang.

Dessutom äger vi en 1933 Riley 12/6 Special och en vacker 1935 Riley 15/6 Adelphi.

Angående 1935 Riley 15/6 Adelphi skulle jag vilja ställa några fler frågor, om det är ok?

Vi köpte bilen av Kjeld Erik Nielsen i Danmark i början av 2023 och importerade den till Tyskland. Sedan dess har vi iordninggjort den mekaniskt och förbättrat motorns prestanda något.

Vi är angelägna om att lära oss mer om bilens historia, men har hittills bara begränsad information.

Vi är särskilt intresserade av att ta reda på när bilen importerades från England till Danmark eller Sverige, hur många tidigare ägare den kan ha haft och dess tidigare användningsområden.

Den bär fortfarande ett märke från "Autohistoriska Rallyt 1983 Göteborg – Stockholm", vilket väcker vår nyfikenhet ytterligare.

All information ni kan ge skulle uppskattas mycket, inklusive all hjälp ni kan ge för att koppla oss till tidigare ägare (vi är redan i kontakt med Kjeld Erik Nielsen).



Här är den informationen jag har:

Engelskt regnr: DPH 433

Danskt regnr: CL 52 866

Ytterligare ett danskt regnr: JT 40 809

Chassinummer: 46A2692

Om ni behöver ytterligare information får ni gärna meddela mig. Jag skulle vara oerhört tacksam för alla info ni kan ha.

Hagen Kranz

M: [+49 \(0\) 1605688102](tel:+4901605688102)

E: hagen.kranz@oldtimerservice-kranz.de

W: www.oldtimerservice-kranz.de

Bäste Hagen,

Jag såg Adelphin när den deltog i detta rally (1983). Den ägdes av Otto Krogh från Danmark.

Bilder tagna av mig i Göteborg kan ses i vårt nyhetsbrev 3/1983.

Erik Hamberg



Närmast Alexander Beck's Lynx 1934 med 14/6 motor



Paris-Amsterdam-Paris 1898 - del 3 av 3

Fortsättning från Rileybladet 1/2024

Paris-Amsterdam-Paris 1898 var den första tävlingen som gick över nationsgränser. Förutom svårigheterna att köra tidiga bilar på dåliga vägar stod organisatörerna inför byråkratiska utmaningar från de fyra involverade länderna.

Söndag 10 juli

På söndagen kunde folk besöka utställningen i Amsterdam. Efter att ha betalt entreavgiften på 50 cent kunde besökarna se, och till och med röra vid bilarna som visades i palatset. 37 bilar och 14 motorcyklar var utställda — de flesta av dem täckta med vägsmutts. Många ur turistgruppen hade parkerat sina bilar någon annanstans och utnyttjade vilodagen för att utforska Amsterdam. Det var lite eller ingen information om fordonen som visas, det fanns små möjligheter för besökare att få veta något om bilarna. Det var ganska många besökare men entreavgiften på 50 cent måste ha varit för hög eftersom det inte blev någon rusning till palatset.

Måndag den 11 juli

Alla deltagarna startade tidigt på måndag morgon mot Paris. Vädret var fint och man hade stark medvind från nordväst.

Tävlingsdeltagarna skulle följa samma väg till Liege som på utresan, medan för turisterna var Nijmegen återigen destination. En stor publik hade samlades vid starten, inklusive tusentals cyklist. Klockan 7:30 var Giraud, i sin Bollée, den först att lämna Blooker kakaofabrik i riktning mot Duivendrecht bron, följ varannan minut av de andra 31 tävlande som fortfarande var kvar i tävlingen.

Några haverier inrapporterades den dagen. Den första vid starten för Comte de Périgord's de Dion trehjuling, på grund av en trasig kugghjulsväxel. Cykelfabriken De Hinde tillverkade en ny och han kom iväg 20:45.

Märkligt nog hade baron de Turckheim otur igen på nästan samma plats i Arnhem som föregående lördag. Då gav han definitivt upp. Baron van Zuylens Mors bröt bakre bladfjädrarna mellan Utrecht och Nijmegen, men reparation utfördes på ett tillfredsställande sätt av vagnbyggare Plaum & Drevers i Nijmegen.

Noirel's de Dietrich, nummer 115, fatade eld vid Elst och fick bogseras till Nijmegen av en annan deltagare. Han kunde fortsätta tävlingen. Baron Turckheims Amédée Bollée fick problem

nära Lent då baronen körde in i ett staket för att undvika en kollision med åskådarna. Skadan var så allvarlig att även han fick ge upp.

Giraud fick problem och Charron tog över ledningen. I Liège hade Charron en ledning på nio minuter över Girardot medan Giraud kom en timme efter Charron.

En kedja på Adams Panhard gick sönder 20 meter från mål, vilket tvingar honom att putta sin bil över mållinjen. Förutom de Turckheim, fick ytterligare två förare, Vinet och Leys, bryta.

Tisdag den 12 juli

Vid halv åttatiden lämnade de 29 tävlande under hyfsade väderförhållanden på den femte och näst sista etappen på 260 km från Liege till Verdun.

Charron startade först (och skulle komma också fram först den dagen), medan de andra följde med 30 sekunders mellanrum.

Giraud och Girardot tävlade sida vid sida hela dagen tills Giraud fick en sladd och bilen vält. Han lyckades få bilen upprätt och kämpade sig sedan ikapp Girardot. De gick över mållinjen nästan samtidigt, Giraud en bråkdel av en sekund före sin motståndare. Eftersom han hade startat två minuter senare på morgonen vann han etappen.

Breuil körde in i ett träd med sin Panhard och tvingades bryta. Roscoff gav av okänd anledning upp i Verdun.

Idag fick ACF beskedet att man inte fick köra igenom Paris för att komma till mållinjen i Versailles. Herr Bochet tänkte hämnas för att de tävlande lurade honom vid starten. Nu skulle han arresteras alla förare om de körde igenom hans Paris prefektur.

Genast beslöt sig arrangören ACF att flytta målet för tävlingsförarna till Montgérion och sedan skulle de fortsätta i saktat mak till Versailles och den officiella avslutningen. Turisterna skulle gå i mål vid Villiers där starten hade gått.

Onsdag 13 juli

Den här dagen skulle visa sig vara den mest dramatiska på hela tävlingen för båda grupperna. De 26 kvarvarande i racergruppen lämnade Verdun kl. 07.26 för den sista sträckan på 234 km. Förarna plågades av ett ihållande kallt regn hela dagen. Många punkteringar. Girardot som låg nio minuter före Charron vid starten kom att tappa ledningen. Få



Tävlingsklassen startar i Verdun utanför Café de la Renaissance på morgonen den 13 juli. Närmast kameran nr 1, Charron. Därefter nr 3, Girardot och nr 2 Hourgieres.

åskådare hade kommit till det nya målet i Montgérion på grund av regnet. Och vid Versailles var man osäker på om det skulle komma några bilar alls. Charron kom till målet i Montgérion en kvart över ett följd av Loysel fem minuter senare. Corre var sist att gå i mål kl. 18.30.

Så snart förarna anlände bad funktionärerna dem att fortsätta till Versailles. Till en början var man inte intresserad av att fortsätta eftersom alla var våta, kalla och slutkörda. Dock lydde Charron, Girardot och Loysel och fortsatte till Versailles och ett entusiastiskt välkomnande av mottagningskommittén.

Turistgruppen hade startat i ett regnigt Liège 08.30. Vädret blev bara sämre och övergick i ösregn. För Griet, Michelin och baronessan van Zuylen blev stormen så besvärlig att de sökte skydd för natten. De anlände till Luxemburg följande morgon.

Torsdag 14 juli och fredag 15 juli

Turistgruppen började tunnas ut. Saint-Clair hade gett upp dagen innan på grund av trasig vevaxel. Vid starten på torsdagen var det bara 12 startande ekipage inklusive baronessan van Zuylen som hade anlänt kl. 11 och startade först på eftermiddagen. Alla anlände till Châlon. Följande morgon startade man mot slutmålet i Paris. Först att nå Villiers var Walrus i sin Mors, som gick i mål 13.15. Michelin var den sista deltagaren som anlände, kl. 04:30.

RESULTATEN

Även om loppet var över fredagen den 15:e juli hade arrangörerna besvär med att sammanställa resultaten pga av det komplicerade tidsregistreringssystemet vid alla etapperna.

I tidningen La France Automobile den 16 juli, publicerades de preliminära resultaten. I tävlingssektionen var Charron utsedd till vinnare i den viktigaste kategori, klass A, med Girardot och Giraud på andra respektive tredje plats. Detta blev också det officiella slutresultatet och Charron tog hem förstapriset på 4000 franc.

De andra vinnarna var Marcellin trehjulningar/klass B) och Corbière (voiturette/klass C). Bland turisterna vann Wit Guet (bilar/klass A) i en Delahaye. Vinnare i motorcyklar/klass B var Griet i en Dion et Bouton och i klass C Piet-Lautaudrie i en Bollée.

I Frankrike var reaktionerna efter loppet allmänt positiva. Hela arrangemanget hade förlöpt smidigt och arrangörer och funktionärer hade blivit väl mottagna. ACF kritiserade dock myndigheterna för att man (herr Bochet) satt käppar i hjulet i samband med starten.

Det är sant att det hade inträffat flera olyckor, varvid deltagare hade skadats, men dessa var tydligen inte alltför allvarliga. Man betonade vikten av dessa tävlingar för utvecklingen av biltekniken. Nya motorer gjorde att fordonen kunde köra en kilometer per minut utan ansträngning. Ratten visade sig vara en stor förbättring. Nästan alla deltagare hade Michelin pneumatiska däck monterade, vilket tillät dem att nå en betydligt högre hastighet. Tyvärr var punkteringar fortfarande en plåga, men det fanns ingen återvändo.



Översta bilden

Vinnare Fernand Charron i en Panhard & Levassor (nr 1).

Distans 1431 km på 33 tim 4 min.

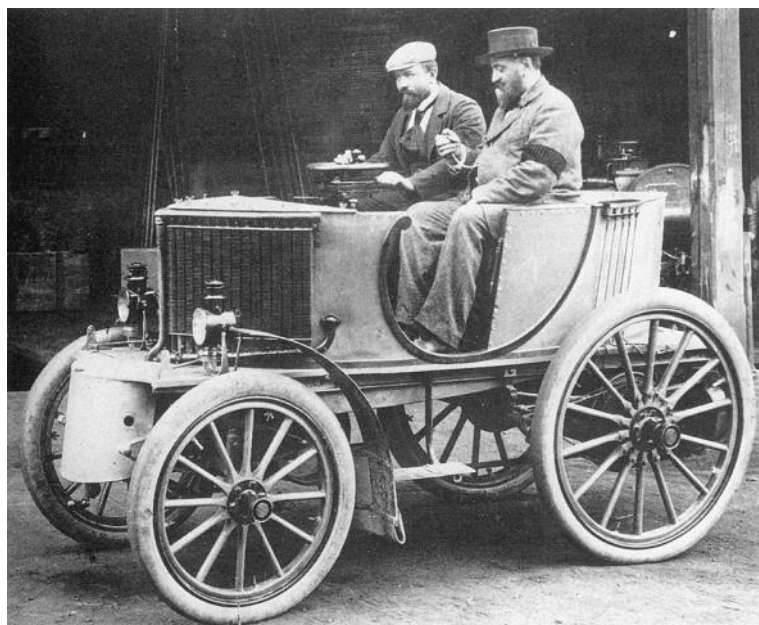
Medelhastighet 43,26 km/tim

Mellersta bilden

Tvåa Léonce Girardot i en Panhard & Levassor (nr 3). Tid 33 tim 25 min

Undre bilden

Trea Etienne Giraud i en Amédée Bollée (nr 11). Tid 34 tim 9 min. Bilen har världens första strömlinjeformade kaross.



Forts. Den Svenska Bonnicken-världens äldsta Riley

försiktigt en önskan att jag, om jag någång tänkte sälja Bonnicken, skulle tänka på honom.

Efter en tid så träffades vi hemma hos honom i England och hade väldigt trevligt. Det började kännas som en bra idé att Bonnicken skulle få komma tillbaka till Riley familjen efter alla år.

Bill har även en MotoBi motorcykel 1904 som är konstruerad av hans morfar Percy samt en tidig 1927 Brooklands och en RMB.

Vi kom överens om leverans av cykeln i Augusti och jag flög över med den välförpackade Bonnicken med Ryan Air från Västerås flygplats. Jag blev mycket lättad när paketet kom fram helt oskadat.

Bill mötte upp på Stansted och vi åkte hem till honom för uppackning. Sedan följde en mycket trevlig vistelse med mycket Riley snack och titt i familje albumen. Fantastiskt att få så mycket Riley historia direkt från källan. En liten sväng till puben med RMBn hanns också med.

Efter en härlig middag och övernattnings bjöd Bill på en tur i Brooklands bilen. Väldigt roligt men lite väl kvickt på engelska småvägar.

Efter besöket for jag vidare till vänner i London och njöt av lite turistliv och kunde begrunda Bonnickens vidare öden. Det känns bra att den nu kommer ut och kan beskådas av fler i Riley världen och finns i Riley familjens vård!

Bill planerar att anlända till Coventry träffen nästa år med Brooklands, MotoBi och Bonnick! Jag hoppas att jag kan närvara!

Håkan Wikström



Det osannolikt välbevarade transfermärket på Bonnicken!



"A well sprung saddle"

Annon ur The Cycling Yearbook 1892
→



Bill har även en MotoBi motorcykel 1904 som är konstruerad av hans morfar Percy samt en tidig 1927 Brooklands och en RMB.

Historien om den "Svenska Bonnickens" Michelin däck

1891 kom oväntat en engelsman på cykel till bröderna André och Edouard Michelin och deras firma, Michelin et Cie i Clermont-Ferrand. Engelsmannen hade fått punktering på sina av Dunlop tillverkade pneumatiska däck.

Det pneumatiska/luftfyllda cykeldäcket hade uppfunnits 1888 av den skotska veterinären John Boyd Dunlop som var verksam i Belfast. Han utrustade sin sons trehjuling med luftfyllda däck och gjorde sonen oövervinnerlig på gatan.

Emellertid var Dunlops uppfinning något opraktisk då däcket var limmat till fälgen. En punktering tog därför ca 3 tim att laga plus 24 timmar för limmet att härda.



Detta tyckte bröderna Michelin att man borde kunna förbättra. De uppfann därför det avtagbara pneumatiska cykeldäcket. Däcket fästes till fälgen med en serie "klackar" som via en wire med en liten skruv klämdes fast däcket till fälgen. Detta gjorde att en punktering kunde klaras av på 15–20 minuter!

Innan däcket hade passerat prototypstadiet kontaktade bröderna Michelin Frankrikes mest kända tävlingscyklister, Charles Terront. Tanken var att han skulle bevisa att Michelins uppfinning, i

det kommande cykelracet Paris-Brest-Paris, var helt överlägsen.

Efter en synnerligen gedigen middag med åtföljande utsökta viner, tackade Terront ja och blev Michelin brödernas främsta förespråkare.

Den 6 september 1891 klockan 06.17 vinkades alla 206 deltagare iväg inför en enorm publik. Sträckan som skulle avverkas var 121 mil. Tidigt tog Terront ledningen tillsammans med närmaste konkurrenten, Joseph Laval, känd som J.L.

Allt gick väl med Terront i klar ledning när man närmade sig Brest, men i byn Morlaix, 6 mil före Brest, försvann Terront oförklarligt. J. L. cyklade triumferande in i Brest som ledare.

Rykten gick att Terront hade avlidit och bytt två hjul mot vingar och en harpa. Något senare dök han emellertid upp i Brest efter att ha åtgärdat en punktering. Charles Terront behöll sedan ledningen hela loppet och gick i mål i Paris efter 71 timmar och 18 min och tre sömnlösa nätter. Tvåan, J. L., gick i mål drygt 8 timmar senare.

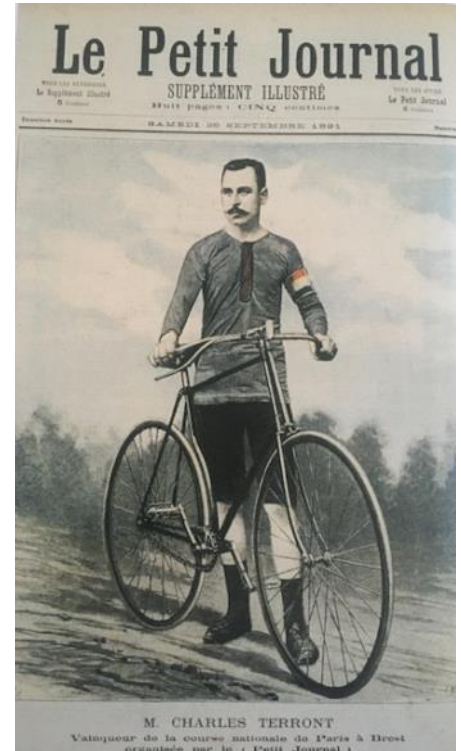
När Michelin bröderna vädrade succé mot slutet av loppet, lyckades de producera ett reklamblad under natten som sedan spreds bland den stora publiken.

Michelins nya uppfinning fick stor uppmärksamhet och 1895 arrangerades ett Paris Clermont-Ferrand race med bara Michelin utrustade cyklar. Det sägs att bröderna också spred ut ett stort antal spikar på vägen för att få chansen att

visa hur smidigt en punktering kunde lagas.

Att den "Svenska Bonnickens" fortfarande har kvar sina Michelin däck från 1892 ger ju ytterligare en dimension till dess historia!

Håkan Wikström



Charles Terront cyklade för övrigt på en Humber cykel som vägde 47 pounds ca 21 kg.



Mysteriet kring en MPH teckning

Tak för det senaste Riley Bladet som netop er modtaget. Jeg glædede mig rigtig meget over alle de fine Riley tegninger og selvfølgelig især Imp tegningerne.

Det får mig til at tænke på en tegning jeg meget tilfældigt spottede, da jeg for nogle år siden kiggede videoen igen, som er udgivet fra Sommers Museum af Ole Sommer senior, hvor han præsenterer hver enkelt bil på museet. Under præsentationen af G.N. - Salmson'en ser jeg bag ham på væggen en Riley - Imp eller MPH! Jeg spurgte naturligvis Jakob, om det var en Bo Bonfils tegning, men det var det ikke.

Sommers G.N. er fra 1921 og bygget på licens hos Salmson i Paris. Det var en af de første biler, Ole Sommer købte til sin samling. Bilens papirer siger at den er

fra 1914, men det kan umuligt passe, da den så le have haft remtræk. Frazer Nash Archive i UK siger 1921.

Tegningen hænger ikke mere på væggen, derfor begyndte jeg en eftersøgning overalt på museet og endelig fandt jeg den pakket væk i en af de andre biler. Nu kunne jeg se at det er en meget detaljeret tegning af en MPH med registreringsnummeret BOH - 1, signeret "Bob Heiligers". Tegningen er meget detaljeret, så den må være lavet efter et billede eller en virkelig bil, men registreringsnummeret er næppe et virkeligt - snarere en forkortelse af tegnerens navne.

Jeg prøvede at google navnet - hollænder og afdød, men der kom ikke meget frem som kunne forklare hans valg af motiv. Måske du kan finde noget om ham. Da jeg viste tegningen frem på

museet, besluttede man at den nok aldrig ville komme op på væggen igen, så den befandt sig nok bedst hos mig, så nu hænger den på væggen i min "man cave".

Karsten Wikkelsø

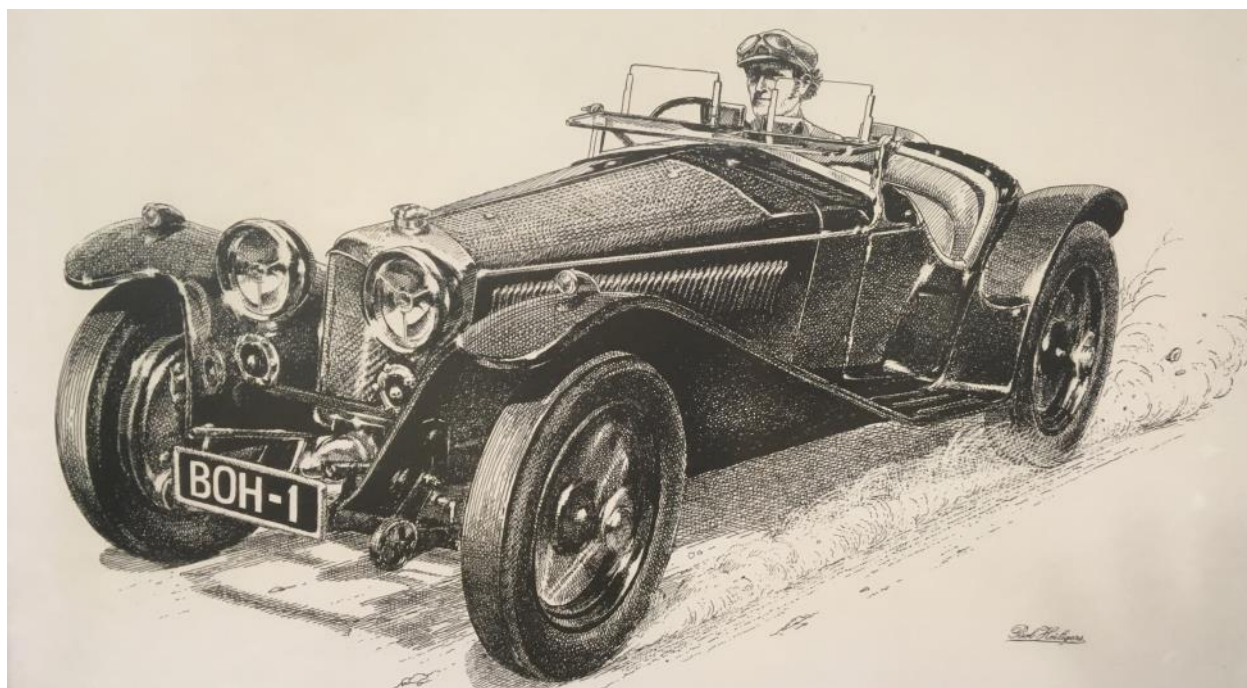
Man cave: en tillflyktsort där en man ostört kan ägna sig åt sin hobby.

Förre redaktören i den holländska klubben såg teckningen hos deras klubblads tryckeri och fick den. Bod Heiligers är död (för mycket sprit och droger). Han gjorde sannolikt MPH-teckningen utan att ha någon koppling till bilmärket Riley.

G.N. bilen var det mest kända brittiska exemplet på de egendomliga cykelbilar, som hade som glansperiod från omkring 1910 till början av 1920-talet. Männan bakom G.N. var H.R Godfrey och Archibald Fraser-Nash och bilarna tillverkades i Hendon, London. Från 1919 tillverkades G.N. även på licens av franska Salmson. Tillverkningen upphörde 1925 efter att totalt ca 4.000 av alla modeller hade tillverkats.

De mest berömda G.N. sportmodellerna var specialbyggda av Archie Frazer-Nash och namngavs efter Rudyard Kipling-figurerna Kim och Mowgli.

Red



Temadagar

För ett tag sedan fick red en inbjudan från Hallands Fordonsveteraner. Kom i din bil till Ysby gamla lanthandel utanför Laholm och ät en räkmacka på Räk-mackans dag!

Vad sjutton är Räk-mackans Dag? Red googlade och fick veta att detta är en så kallad temadag i kalendern. Tittade i min almanacka men där nämndes inget om någon Räk-mackans Dag.



Räk-mackans dag

Räk-mackans dag instiftades 2010 av Arlanda flygplats. Den kom till eftersom Arlanda tillsammans med Landvetter flygplats säljer flera tusen räkmackor i veckan. Dagen infaller den 14 oktober.

Det finns över 800 temadagar. Förutom kyrkoårets helger och allmänna flaggdagar har på senare år tillkommit massor med udda temadagar: Ägg-halvans dag, Internationella musarmsdagen, Gin-och tonic dagen, Årsdagen av Plutos degradering, Snusets dag, Ostbågens dag o.s.v. Vem bestämmer att det ska vara silikonbröstens dag den 1 juli? Inte vet jag. Det mesta verkar vara trams.

Gick igenom listan på temadagar och sökte efter sådana som hade med bilar att göra.



Motorhistoriska dagen

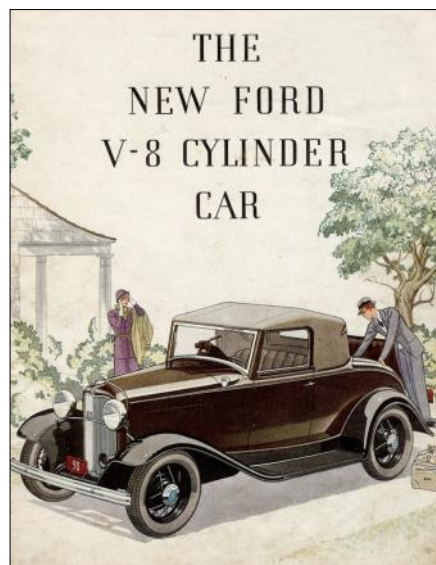
Den 6 juni, på nationaldagen, har Motorhistoriska dagen etablerat sig som en årlig manifestation för det fordonshistoriska kulturarvet.

Ett annat viktigt mål med Motorhistoriska dagen är att uppmärksamma allmänhet, media, politiker och beslutsfattare på den fordonshistoriska rörelsens omfattning för att därigenom skapa ökad acceptans för bevarandet och användandet av detta kulturarv.



Bilens dag

firas sedan 2010 den 28 oktober varje år. Dagen uppmärksammar hur viktig bilen har varit för vår utveckling. Bredvid t ex telegrafan och järnvägen har bilen gjort mycket för vår utveckling. De företag som står bakom bilens dag anser alla att bilen gör livet friare, rikare och enklare. Tack vare bilen kan mobiliteten öka, något som är en förutsättning för ekonomisk utveckling, demokrati och högre livskvalitet.



V8-motorns dag

Den 10 mars 1932 rullade den första Forden med V8-motor av monteringsbandet. Ford var inte först med V8, men med ny gjutteknik kunde de tillverka motorn billigare och erbjuda den i en

vanlig familjebil i stort antal. V8:ans kompakta mått och höga effekt gjorde att den senare blev populär i nästan alla amerikanska bilmärken som Chevrolet, Pontiac, Chrysler m.fl. Sedan 50-talet har flera hundra miljoner V8:or tillverkats i USA.

Europeiska V8-motorer sitter ofta i lyxigare bilar som Rolls-Royce, Ferrari och BMW. Faktiskt även i Riley. Läs om Rileys V-8:or i Rileybladet 4/2009. Motortypen driver även lastbilar, båtar och motorcyklar. Många väljer en hobbybil - veteranbil, raggarbil eller hot-rod med denna typ av motor. Det som lockar entusiasterna är hästkrafterna och V8-motorns härliga muller.



Internationella bilfria dagen

World Carfree Day infaller den 22 september. Dagen har uppmärksammats världen över sedan år 2000 genom att bilister uppmanas att inte använda bilen under ett dygn. Organiserade evenemang hålls i många städer och länder för att ge bilister och övriga invånare en uppfattning om hur deras ort skulle kunna se ut med färre bilar.



Traktorpullingens Dag ...

Den temadagen väntar vi på. Men det är väl bara en tidsfråga. Ett sådant evenemang avhölls här i närheten den 5:e oktober. Traktorn på bilden har 2000 hästkrafter. Dessa verkar dock aldrig ha plöjt någon åker...

Red

Döstädning

I samband med att jag lämnar redaktörskapet passar jag även på med att rensa ut massvis med gamla bildtidsningar, ca 250. Men inte förrän jag hade ögnat igen indexsidan i samtliga. Det tåg två dagar och resulterade i en mängd artiklar om Riley. Här följer helt kort några av dessa.

Svensk Motor Tidning, januari 1950
Engelsk bilkavalkad.

Svensk Motor Tidning, juli 1950
Svenska rallyt till midnattssolen

Svensk Motor Tidning, oktober 1950
Bilmässan i Stockholm



I Förenade Bils utomhusmonter skildrades denna vackra Riley 1950

Motor, sept 1955

Sådan är min Riley. Kar de Mumma/
Erik Zetterström. 2 sidor.



Sådan är min RILEY

Teknikens Värld, feb 1961
Hur man köper begagnad Riley (4 sidor).

Practical Classics, augusti 1982
RM Riley buying guide (6 sidor)

Thoroughbred & Classic Cars, dec 1982
Comparing Diamonds and Triangles
Jämförelse mellan Riley RMF och Alvis TA 21 (3 sidor). Resultat: Riley would appeal more to the enthusiast.



Thoroughbred & Classic Cars, sep 1984
Utvärdering av RMF (3 sidor)

The Automobile, sept 1986

Victor Riley's last fling: The Autovia. 5 sidor.



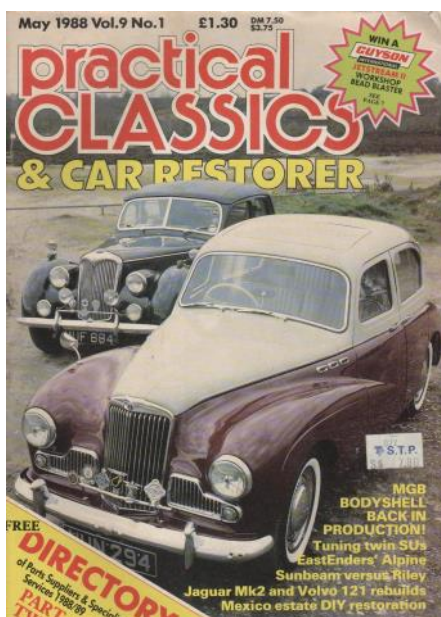
Thoroughbred & Classic Cars, oct 1986
Old as the industry—modern as the hour? Test of IMP and MPH

Practical Classics, may 1988
Comparison test Sunbeam vs Riley. 5 sidor. Riley emerges as the driver's car.

Thoroughbred & Classic Cars, sep 1988
Racing the Brooklands Riley Nine. 4 sidor.



Thoroughbred & Classic Cars, nov 1988
Test match between Triumph Roadster, Lea Francis Sports, Riley Roadster, Jowett Jupiter, Sunbeam Alpine and Daimler Conquest. 8 sidor. Verdict a dead heat between the Daimler and the Riley.



Classic Motor/Signalhornet, okt 1989
Veteranbilisten Rune Möller. 6 sidor.

Thoroughbred & Classic Cars, nov 1989
Test match between AC 2 litre, Triumph Renown, Rover 75, Riley 1½ litre and Ford Zephyr 6. Riley was judged the winner by a convincing margin.

Thoroughbred & Classic Cars, sep 1990
Riley revival. Restoration of a Riley RMA.



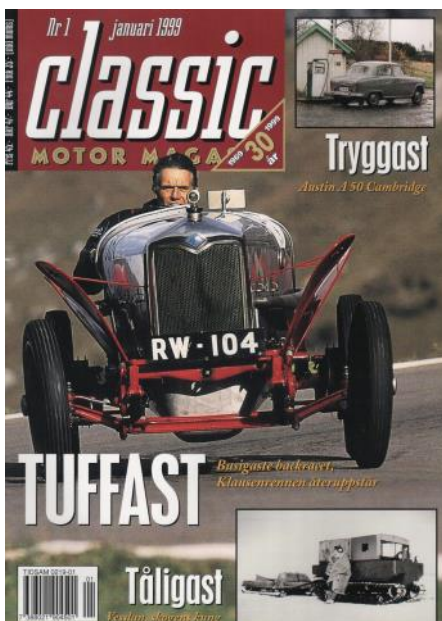
Thoroughbred & Classic Cars, jan 1992
Interview with Brian Palmer, designer of the Riley Pathfinder. 5 sidor.

Thoroughbred & Classic Cars, aug 1992
Back to Elf. About restoring a 1968 Riley Elf. 5 sidor.



Thoroughbred & Classic Cars, mar 1991
Test match between Jaguar 1½ litre, Jowett Javelin, Rover 60, Riley 1½ litre, and Wolseley 4/50. Verdict: A tie between Rover and Jowett.

Auto motor & Sport, juni 1998
The Rileyble Car. Perter Haventon lånar reds bil en vecka (4 sidor).



Thoroughbred & Classic Cars, feb 1995
A new life of Riley. Antique restorer turns his hand to a modern antiquity—the last of the old style Rileys. 7 sidor.



Classic Motor, nov 2005

Jakten på den försvunna diamanten. Roland Svensson bygger en sexcylindrig Riley Brooklands Special av en övergiven Riley han hittade i Gävle.

Klassiker, dec 2006

Konsthistorikers val. Om Erik Hambergs pappas köp av en RMB (6 sidor).



Thoroughbred & Classic Cars, maj 1991
Test march between Austin A90 Atlantic, Ford V8 Pilot, Jaguar Mk V 2½ litre, Riley 2½ litre and Wolseley 6/80. 9 sidor. Verdict: A draw between Jaguar and Riley.

Classic Motor Magasin, maj 1998
Komfort och kvalitet. Håkan Wikströms Riley 12/4 Lynx. 4 sidor.

Classic Motor Magasin, jan 1999
Rekordjakt i Alpina. Klausenrennen Memorial. På omslaget en Riley Red Wing.



Gods & Gårdar, april 2003
Herrgårdsvagnen, en Riley för rally. Peter Haventon om reds RMA.

Thoroughbred & Classic Cars, dec 2004
The Monte Carlo Riley. Restoration of a 1949 Riley RMB that competed in the 1951 and 1952 Montes. 5 sidor.

Classic Motor Magasin, mars 2005
Med Fjärran Östern i minnet. Om Magnus Mölstads Riley Drophead. 4 sidor.

Classics Monthly, July 2005
Buyers Guide RMA (4 sidor).



Andra Rileyblad



R. Memoranda Aug/Sept 2024

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslag: The RM Club is as much about people as cars. Just look at the pride etched on Bob Stear's face as he joyously receives a prestigious award from the lovely Karen at this year's National Rally.

Artiklar i urval
 Electric power steering
 Landrover master brake cylinder in RM
 From the Internet Forum: RMB and Healey tuning / RMA mpg / Air filter to casting pipe / New ignition coils/ Hydraulic brakes
 Ernie Mould gone on ahead

Advertisements
 50 RMB, in need of restoration, US\$ 4000
 47 RMA estate, sound and smart, £9500
 53 RMF, excellent and beautiful, £14650
 53 RMF, restoration project, £1500
 52 RMF, good all round condition, £9250
 46 RMA, for restoration or spares, £2000
 56 Pathfinder, excellent condition, £20.000
 52 RMA, excellent condition, £14000
 52 RMB/2, generally good condition, £9500
 51 RMA, base for a special, £600
 47 RMA, runs well, £6000
 51 RMA, not concourse but good condition, £8000
 40 12 hp, complete but not running, £5500
 49 RMC nice condition, £40.000
 54 RME, totally restored, £15000
 46 RMA, drivable but needs som attention, €17500(NL)



R. Memoranda Oct 2024

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslag: Used frequently in classic car magazines of the 1980s, this advert was for many club members the reason that they fell for the charms of the RM series.

Artiklar i urval
 Lundegaard Spares Company
 Master brake cylinder conversion
 From the Internet Forum: Oily spark plugs / Early RMA brake plates / Trunnion reassembly / Radiator construction
 A history of the Riley RM Club Vehicle Database

Events
 RM Club National Rally 2025, Huntingdon Racecourse, Cambridgeshire, August 8-10

Advertisements
 54 RMA, excellent condition, £11000
 50 RMB, in need of restoration, US\$ 4000
 47 RMA estate, sound and smart, £9500
 53 RMF, excellent and beautiful, £14650
 53 RMF, restoration project, £1500
 40 12 hp, complete but not running, £5500
 52 RMA, excellent condition, £14000



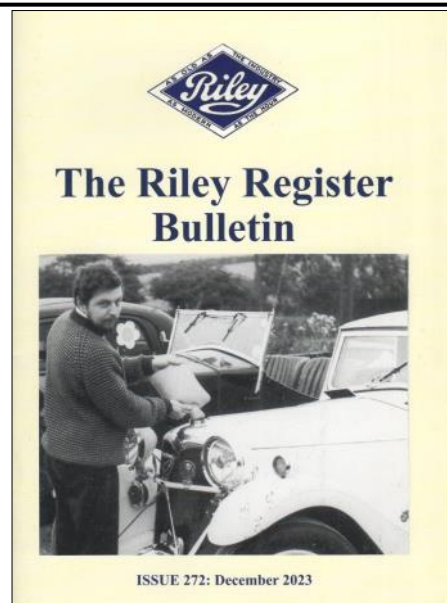
The Riley Record 5/Oct 2024

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Paul Guinness
 Omslag: From the badge-engineered duo launched by BMC in 1957, it was the twin carb Riley that most appealed to keen drivers.

Artiklar i urval
 Worthy of the Badge (Riley One-Point-Five)
 Update from the Trust
 One-Point-Five update
 Picture Perfect (Riley Riviera)
 The Chaos of Coventry, tre jobbiga turer till evenemang i Coventry
 Memory Lane, nostalgic look at Rileys best brochures



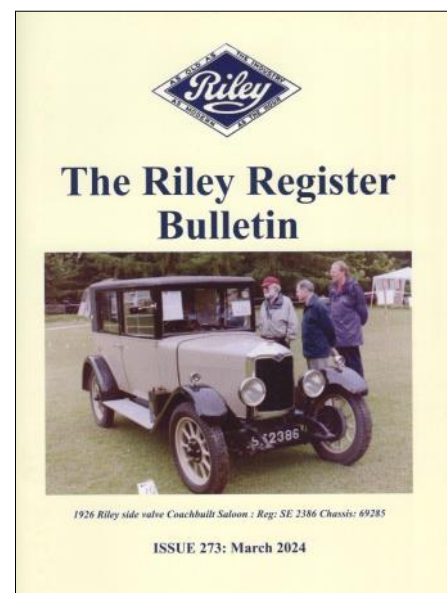
Historic Vehicle Gathering at Powderham Castle July 13



The Riley Register Bulletin December 2023, Issue 272

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: A young Roger Twelvetrees topping up the radiator on his 12/6 Kestrel

Artiklar i urval
 Tappets, crankshafts and engine oil
 Driving without the dazzle?
 Brooklands brakes



The Riley Register Bulletin March 2024, Issue 273

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn
 Omslag: 1926 Riley side valve coachbuilt saloon

Artiklar i urval
 Unreliable electrics—SU fuel pump
 Bodywork in car construction
 Pre-selector epicyclic gearboxes and centrifugal- and fluid clutches



Riley Ascot vid årets Coventryrally



The Riley Register Bulletin



ISSUE 274: June 2024

The Riley Register Bulletin June 2024, Issue 274

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
Redaktör: John Glenn
Omslag: Nigel Dowding's Brooklands.

Artiklar i urval

Universal Joint (UJ) refurbishment
Fabric body repairs

RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA



Our Monthly Publication- October, 2024



RILEY MOTOR CLUB of WESTERN AUSTRALIA



Our Monthly Publication- November 2024



Riley Gazette

December-January 2025. The Riley Motor Club of Australia



Riley calendar p.3
Car colours p.5
Driving an RMA p.6
Autovia p.9
Out and about p.10
2 wheeled Rileys p.12
Racing Rileys p.16
All British p.18
Spare part news p.19

THE BLUE DIAMOND

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club



Riley Restorer

A magazine for Riley restoration enthusiasts in Australasia Inc November 2024 www.rileyrestorer.com



Colin Dennis' 1934 Riley Kastrel just as it was when it arrived from England



Matt bakelit med oxiderad yta kan väckas till liv igen med samma polermassa som används för att göra aluminiumkomponenter blankare. Ömtåliga föremål som tryckknappen till signalhornet och instrumentknappar poleras för hand med polermedel. Det finns i tre kvaliteter och den finaste av dessa är vanligtvis vit och är vad som användes för att ta bort ytans oxidation och få bort det tråkiga utseendet på tryckknappen till signalhornet på bifogade bild.



The Riley Register Bulletin



ISSUE 275: September 2024

The Riley Register Bulletin September 2024, Issue 275

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
Redaktör: John Glenn
Omslag: Vintage Sports Car Club Light Car & Edwardian Event

Artiklar i urval

The cable brakes question
Fluid flywheel or hydraulic coupling
Gaskets: theory and practice

- Paper gasket
- Cork gasket
- Copper or brass lamination with asbestos filling
- Aramid fibre gasket
- Asbestors gasket



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

PåVäg nr 3 hösten 2024

- Obs! Nya klubbar
- Obs! Ny ägarguide
- Nytt nätverk samlar fordonsrörelsen
- MHRF-engagemang prisas
- ThN: hög tid för verkstad i riksdagen!
- Missa inte M-förmåner!
- Årets Kultur på väg

Läs på MHRFs hemsida

Nya medlemmar

338 Kjell Eriksson
Knutsby 114
748 96 TOBO

Såld



Bertil Skagerstrands Riley Two-Point-Six såldes 24 oktober på på Bilweb auctions för 50'. Ny ägare ännu inte känd.



Put your foot down George!

Bilden ovan är inskickad av vår medlem Rex Meaden som är något av en specialist på "transport jigsaws" som han kallar det. Rex har över 175 dylika pussel! Detta är ett av dem.

På tal om pussel. I Rileybladet 4/23 kunde man läsa om pussel med RM Riley på. Red var i Akademibokhandeln den 20 nov och där låg ett av dessa pussel, den med motiv från San Francisco.



Kassören påminner

Du Rileyägare, du är rätt unik i Sverige. Dags att förnya medlemskapet för att fortsätta tillhöra Svenska Rileyregistret; få Rileybladet och medlemslistan för att hålla kontakt med andra Rileyägare samt att få hjälp med delar m.m.

250 kr för 2025. Kassören bifogar minneslapp i form av ett postgiroinbetalningskort.

Säljes



Riley's hand pump fire extinguisher.
1.000 kr. Rolf 073-821 87 45



Riley's gräddkolor lanserades 1907 och tillverkades av "Riley Brothers, (Halifax) Limited" efter ett recept som deras mamma, Ella Riley, gav dem. Bröderna var Fred Riley & John Herbert Riley.

I samband med John Herbert Rileys död 1953 sålde den överlevande brodern företaget till Nuttalls och efter ett antal företagsköp hamnade företaget hos Kraft PLC och tillverkades vid Callard & Bowser. I mitten av 1990-talet togs beslutet att upphöra med produktionen av Riley's gräddkolor.

2008 upptäckte Freya Sykes en receptsamling som hon hade fått av sin farmor Ella Riley. Här fanns det handskrivna receptet för den ursprungliga Riley's Toffee Rolls gräddkolan och efter att ha sökt om rätt att använda namnet föddes Riley Toffee Rolls på nytt, nu med en något mjukare konsistens för att passa modern smak.

Liksom brandsläckaren har dessa kolor inget med bilfamiljen Riley att göra.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
070-533 46 06
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.vejby43@gmail.com

Fordonsinspektör och
försäkringssamordnare
Lennart Nilsson
lnilsson@me.com
070-893 76 03

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2025.
Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5
Medlemmar i utlandet kan betala till
Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635
Bic: NDEASESS



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



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

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