



RILEYBLADET

Nummer 1, 2000

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 22

Några bilder och rader från sommarens Rileyäventyr.

Ronald Pfändtner

Ett par dagar efter den trevliga träffen i Arvika (Tack Kent Gustavsson för ett fint arrangemang), hade Monika och jag tagit ut några extra semesterdagar för att på småvägar ta oss hem till Västerås. Efter vårt avsked från Rileygänget i Klässbol for vi till Edane för att hälsa på några gamla konstnärsvänner till mig. Trevlig samvaro avslutades med övernattnings på vandrarhemmet i Brunnskog. Tidigt på måndags morgon for vi till Brunnskogs kyrka. *Brunnskogs kyrka stod och lyste som en bondbrud grann och ny*, så diktade Gustaf Fröding om den då nya kyrkan som stod färdig 1878 och var då en av Sveriges största landsortskyrkor med sina 2000 sittplatser. Arbetet med den nya kyrkan hade varit mycket besvärligt. De unga gråstensblocken bars på bårar upp till murkrönen och arbetarna var nära att ge upp. Men spelmannen Ola från Kenselvika lär ha med sitt spel gjutit mer mod och kraft i arbetarna och under två somrar fortsatte Spelmans-Ola att med sin fiol anföra stenbärarna. Men den ödesdigra natten till den 29 juni 1973 slog åskan ned i tornspiran. Elden fick fäste i bjälklag och innertak. Klockorna smälter och tornspiran rasar. Inga inventarier kunde räddas. Kyrkan återuppbyggdes 1973-1975 och konstnären Ingemar Lööf har bl a gjort den mycket vackra altartavlan.

Vidare mot nordost och Rileyn stretade förtjänstfullt uppför den branta Fryksdalshöjden och ner mot Västra Ämtevik. Eftersom ingen ordentlig frukost hade intagits for vi ned till Frykens strand för att koka kaffe och äta smörgås. Där vid en brygga låg en ensam båt som såg mycket gammal ut. Det visade sig vara S/S Freja af Fryken den båt som jag tidigare hört talas om och hoppats att få se i Sunne och eventuellt ta en åktur

Lagerlöfs Mårbacka. Denna släktgård såldes vid hennes fars död 1885, men tack vare framgångarna med sina böcker kunde hon 1907 köpa tillbaka gården. Kring den ursprungliga mangårdsbyggnaden lät hon 1921-1923 bygga en herrgård i karolinerstil. En trevlig guidning avslutades i biblioteket där vi också fick höra Selmas röst från en radioinspelning på hennes 80-årsdag 1938. Hennes ande svävade i rummet.



En sådan syn man aldrig skådat har! Två Riley Kestrel och Lilla Karlsö.

med. Byggd 1868, förlit 1896 och bärgad 1994. Med sin originalpanna och rekonstruerade interiör är den ett fint stycke transporthistoria. De avlånga Frykensäarna var ju idealiska för sjötransport. Någon tur blev det inte den här gången men väl en privatvisning av en entusiastisk skeppare. Numera gör Freja både reguljära turer och privata arrangemang där både champagne och konserverad hummer kan beställas från det minimala köket.

Vidare norrut till Sunne och över till andra sidan Fryken där vi besökte Selma

Rileyn tog oss outtröttligt vidare österut på slingrande grusvägar genom djupa skogar. Efter Filipstad var det bra men tråkigare väg. Det började skymma och en liten skogsväg tog oss till en sjö där tältet slogs upp och en brasa tändes. Dagen avslutades med ett kvällsdopp i iskallt vatten.

Morgon och vidare österut. Mellan Hällefors och Kopparberg tog vi dock av söderut och en mycket vacker vägsträcka tog oss till den lilla idyllen Nora. Lunch på Stadshotellet och besök i de gamla lokstallarna. Vandrarhemmet i Nora be-



Det är något visst med att köra en Riley Kestrel 1936 på krokiga grusvägar mellan Sunne och Molkom.

står av ett antal gamla sovvnagar med utsikt över Norasjön från alla rum. Nora har ju verkligen tåganör. då Sveriges första normalspåriga järnväg gick mellan Ervalla-Örebro med bibanan Nora-Ervalla. Än idag kan man åka på denna

Sveriges största normalspåriga veteranjärnväg. Eftermiddagsfika i kaffestugan i Järle. I Järle uppfördes landets första stationshus 1854. Redan på 1500-talet var Järle ett viktigt centrum för järnförädling i Bergslagen. Det fanns till och

hemma i Västerås igen.

Rileyn smutsigare än någonsin men vi var mer än nöjda med vår minisemester. Jag kan verkligen rekommendera semester i gammalbil (läs Riley). Man behöver inte

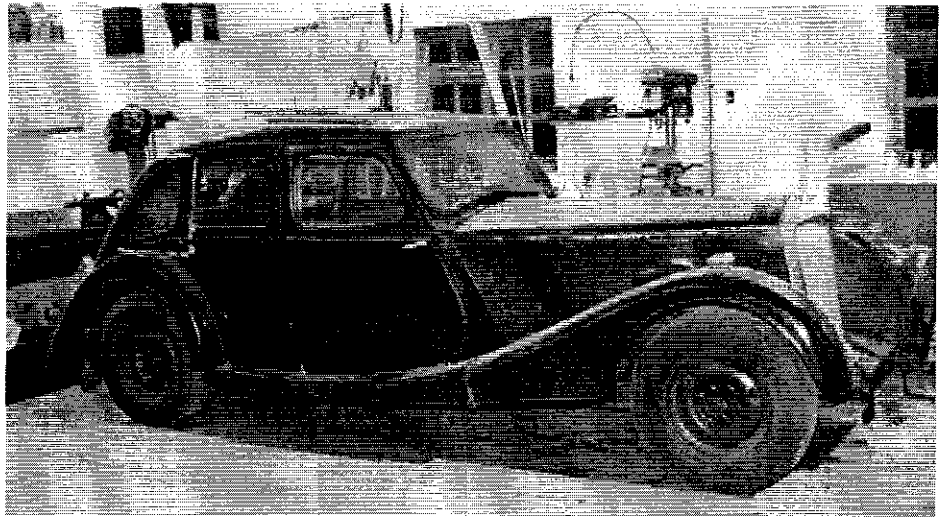
lägga hundratals mil bakom sig utan med bra kartor och gott om tid kan man uppleva väl så mycket på en resa i en lite mindre skala.

Jag dristar mig till att även skicka några bilder från Gotland där vi var tillsammans med familjen Wikström-Lindström i juli -99.



Vy från Visby. En fin balans mellan arkitektur och voitures.

Eftersom det endast är 12 svenskar, 4 danskar och 2 norrmän som är medlemmar i The Riley Register, återstår många skandinaviska Rileyentusiaster som inte läst Chris Packs artiklar om renoveringen av hans 16 HP Kestrel av 1940 års modell. Artiklarna har stått att läsa i The Bulletin of the Riley Register dec 97, mars 99 och dec 99. Er redaktör tog kontakt med Chris Pack som gav sitt gillande till publicering i Rileybladet och skickade ett antal bilder. Här följer den första av dessa tre artiklar.



Den återintroducerade 16 HP Nuffield-Kestreln som den såg ut vid köpet.

Foto: Chris Pack

The Ultimate Kestrel

Del I

av Chris Pack

Ämnet för denna artikel är en 16 HP Kestrel, med chassi nr 49K 1596, och registreringsnummer EVC 880, först registrerad i oktober 1941. Jag har kallat denna artikel "The Ultimate Kestrel" (den ultimativa/slutgiltiga/definitiva Kestreln, reds. anm.) därför att jag tror att det är den sista Kestrel som såldes - vi bortser här ifrån BMC produkter - och samtidigt den "maffigaste" Kestreln som någonsin lämnat Rileyfabriken.

Jag köpte bilen 1996 efter ett tips från Bill Allday som jag träffade under Teeder Feeder Rallyt, det som ledde fram till hundraårsmötet i Coventry. Det tog mig tre månader att övertyga ägaren om att summan jag erbjöd honom var tillräcklig! Även om bilen var mekaniskt komplett så hade en halvfärdig restaurering plus att den stått utomhus 20 år utan fönster satt sina ruggiga spår.

Enligt Vernon Bakers efterforskningar (håll utkik efter hans kommande bok om The Big Four och 16 HP bilarna) visar EVCs chassi nummer att bilen byggts på våren 1940, och längre fram i artikeln kommer jag att spekulera i varför bilen inte såldes förrän i slutet av 1941. När Nuffield övertog företaget 1938 bantade den nya ledningen ner modellfloran till två (12 HP och 16 HP baserade på 12/4 respektive Big Four) och erbjöd en saloon och drophead kaross på vardera. Dessa karosser var inte vidare inspirerande - de såg lite ut som Wolseley - och det lär ha varit en allmän

besvikelse ute hos återförsäljarna som därför ville att Kestrel skulle återintroduceras. Detta var lätt att göra eftersom ramen på 16 HP var i stort sett densamma som på Big Four, och Vernon tror att det eventuellt fanns ett restlager av Kestrelkarosser. Men så kom kriget vilket resulterade i att det bara byggdes ca 20 stycken 16 HP Kestrel av vilka kanske fyra finns kvar idag. En av dessa har dock mist sin kaross.

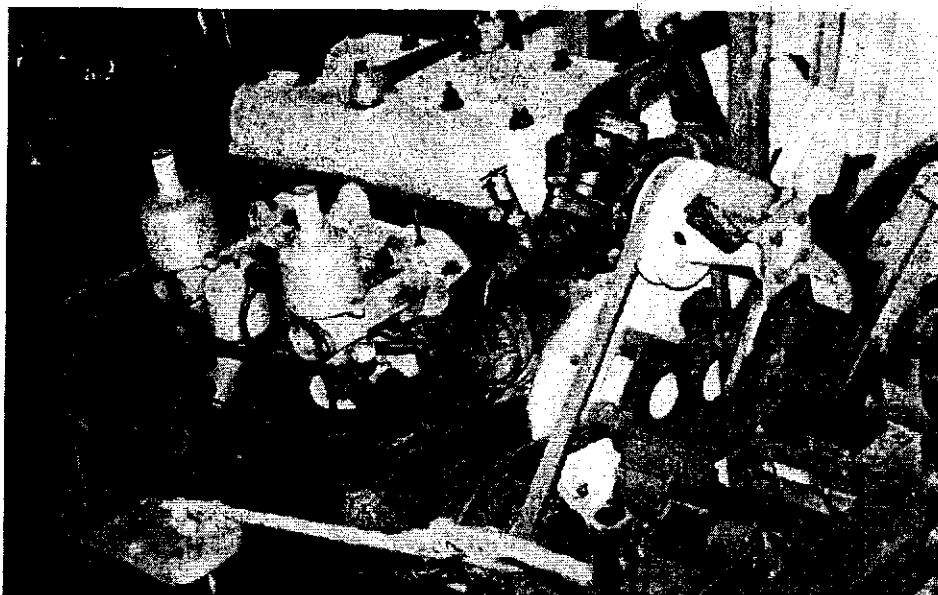
Vid första anblick ser en 16 HP ut som en Big Four Kestrel. Tittar man närmare gör den fortfarande det! Det är samma kaross. Enda skillnaderna är huvsidorna (det var nog inga 16 HP som hade diamantmotivet), tanklock på båda sidor och en lite annorlunda framplåt. Inuti är klädseln densamma men på instrumentbrädan saknas varvräknare.

Och de mekaniska skillnaderna? Big Four, som i mycket var en enastående bil, ansågs väl inte som helt färdigutvecklad eftersom; den led av kallstartproblem, en motor som kokade efter snabb körning, en skälvande koppling (detta tycks dock inte ha varit ett problem när bilarna var nya), tveksamma köregenskaper (benägenhet till understyrning och tung styrning) och en svårhanterad tvåväxlad låda med överväxel. Rileyingenjörerna under Nuffieldledningen modifierade Big Four på dessa punkter och fick fram en väldigt bra bil, mekaniskt mycket lik efterkrigstidens RMB. Att Nuffield-Rileys från före kriget inte står så högt i kurs måste nog skyllas på de tråkiga karosserna där Kestreln är det lysande undantaget.

Några ord om de mekaniska skillnaderna och hur 16 HP var konstruerade. Först motorn. Under topplockspackningen var det i stort sett en Big Four, men topplocket hade den välkända Rileykonstruktionen med avgasuppvärmd hot spot. De flesta sög sin brännleblandning från en stor SU fallförgasare men några Kestrels var utrustade med dubbla SU H4 horisontalförgasare monterade på ett ouppvärmigt insugsrör. Oljefilter var standard och en mycket enkel vattenpump riktade kylvatten direkt mot avgasventilerna. Den tvåväxlade lådan med överväxel var utbytt mot en fyrväxlad låda (synkroniserad på de tre högsta) som kom från någonstans i Nuffieldsortimentet. Min växellåda har en oljesticka med oktagonaltopp vilket kanske säga något om dess ursprung! Växellådan är identisk med efterkrigslådan i RMB utom att spaken är fyra tum längre.

Kopplingsinriktningen är densamma men urkopplingsmekanismen är en annan, och förre ägaren till EVC säger mig att den var fri från skälvningar. Man borde någon gång skriva en separat artikel om urkopplingsmekanismerna, eftersom jag tror att lösningen till Big Four skälvningarna ligger här. Bakom växellådan finns en kort bit kardanaxel (intermediate driving shaft) som i sin tur är fäst i den långa kardanaxeln (propeller shaft) vid ledtappsfästet (trunnion housing) som sitter i änden på skyddsroret (torque tube). Bakaxelutväxlingen har enligt samtida litteratur angetts som 4.0:1, även om det vid pinjonjusteringshålet på min bil klart och tydligt står 4.11:1.

Forts. nästa sida



Motorn som den såg ut vid köpet.

Foto: Chris Pack

Styrnäckväxeln är av typ "Bishop High Efficiency" och skiljer sig sålunda från Big Four genom att styrappen är kul-lagrad. I teorin borde detta göra den lättare. Handboken säger att "när styrningen är rätt justerad är den fingertoppslätt, stabil, inga vägstötar känns i ratten och hjulen rätar ut sig fint efter en sväng". Men handboks författare har ju en förmåga att tänja begreppen.

Luvax stötdämparna på Big Four har på 16 HP ersatts med Girling "Pressure Recuperative Double Acting Piston Dampers" som verkar vara bättre, och de två bakre stötdämparna är länkade med en krängningshämmare (anti-roll bar), vilket måste vara en väldigt tidig användning av en dylik konstruktion. Framtill har stötdämparfästena flyttats så att de inte påverkar stänkskärmsstagen och stagen är nu sammankopplade via motorfästet. Sålunda borde inte skärmarna "flaxa i vinden" som man skrev om 1937/38 års bilar. Ett trevligt litet raffinemang är den hydrauliska domkraften. Systemet kallas "Jackall".

Den enda allvarliga mekaniska missen, kanske på order av Nuffields ekonomiavdelning, är handbromskryckan som, även den, förmodligen plockats från någonstans ur Nuffieldgarderoben. Åt helsike med puristerna! Jag tänker sätta dit en Big Four golvhandbroms. Min bakaxel har imponerande 16 tums Girling bromsar precis som på Big Four, men Vernon säger att det måste vara ett undantag. Och så är det synd att varv-

räknaren föll offer för konstnadsjakten. Även detta ska jag rätta till.

Jag återgår nu till EVC 880. Varför registrerades den först 18 månader efter det att den byggts? I avsaknad av dokumentation och historiska fakta blir det nödvändigt att se vad man kan få ut av en obduktion. Och svaret tycks ligga i motorn. Vid första anblick ser den ut som en efterkrigsmotor. Den har efterkrigsventilåpor och ett vattenuppvärmt insugsrör. Så någon bytte ut motorn i ett tidigt skede, säger Du. Men vänta! Det finns några knepigheter. Efterkrigsblock har inte ett genomgående hål för avgas hot spoten. Min har, även om jag har blockerat den, och de har garanterat inte ett gjuteridatum 18/8/39 på lagerhuset. Förkrigsoljafilteret har omvänd rördragning jämfört med RM-bilarna. Oljepumpen på EVC har det lilla (förkrigs) kugghjulsdrevet som drivs från insugskamaxeln (vilket Big Four ägare vet har en benägenhet att slitats ut). Topplocket har ett förkrigsnummer ingjutet, och det vattenuppvärmda insugsröret (inlet manifold) returnerar sitt vatten via ett externt rör till termostatenheten. Och viktigast av allt, motornumret, stämplat på motorblocket och på diverse invändiga delar, är B1. Detta är alltså den första prototypen av en RM motor, utprovad 1940-41 i en i övrigt standard Kestrel? Kanske monterades de extra stora bromsarna för att klara av den extra kraften! Vi får förmodligen aldrig saken bekräftad, men mekaniska bevis stärker denna teori.

Och varför anser jag att 16 HP Kestrel är den ultimativa? Till att börja med har den Big Four Kestrels magnifika stil, dvs den mycket långa motorhuven, kylarmaskering med grillspjälor och P80 strålkastare vilket jag tycker överträffar 12/4 bilarna. Sedan har den en pålitlig nära nog 100 hästars motor (mer när jag är färdig med den!) med ett vridmoment på 135 lb.ft. En vettig växellåda och en rimligt hög bakaxelutväxling ger den rätt kraft när man behöver den. Jag har nyligen kommit fram till att det finns precis plats att montera in en J-type överväxel där den korta biten kardanaxel (intermediate driving shaft) sitter. Jag jobbar just nu med konstruktionen av detta eftersom det kommer att ge bilen "löparben" och samtidigt blir det en enkel sak att ändra tillbaka till ursprungsspecifikationen om det skulle kännas angeläget att göra det. Ett chassi med bättre stötdämpare, styrnäckväxel och krängningshämmare (anti-roll bar) bör ge bättre kör- och vägegenskaper än Big Four, och EVC 880 med 16-tums hjul (förmodligen original) med Michelin X radialdäck kommer att ge ett bra grepp på Dorsets leriga småvägar.

Jag är för ögonblicket (artikeln är skriven hösten 1997, reds. anm.) mitt i arbetet med bilen och i en kommande artikel ska jag berätta om den fullständiga reoveringen, och kanske ännu viktigare, ett kortest på den färdiga produkten. Jag kan knappt vänta!

Chris Pack



Kaross av och motor ur - klart för reovering!

Foto: Chris Pack

Spjärona i min RM-grill är lite krokiga. Hur får man ordning på dem? Gick igenom 24 årgångar av R.Memoranda och i numret för maj 1995 hittade vad jag sökte: THE GRILLE FIXER.

Artikel och skiss var insänd av Peter Fotheringham i Sydafrika. Skrev till honom för att få låna hans grillfixare, men fick inte tag på honom. Han hade flyttat och dessutom lämnat klubben. Just nu håller en smed i Bjuv på med att göra en åt mig.

Återger här bredvid Peter Fotheringhams artikel och den utmärkta skiss han gjorde.

Red.

Här är specifikationerna för ett specialverktyg för att räta ut krokiga spjälor i kylarmaskeringen på RM-bilar innan man lämnar in dem för omförcromning.

Det finns förstås många som har löst detta problem långt tidigare, men den här varianten fungerar hur bra som helst.

Den består av två delar, ett yttre don som man kan spänna fast i skruvstället, och ett inre kildon (med slagkant) som kan föras in i kromspjälan.

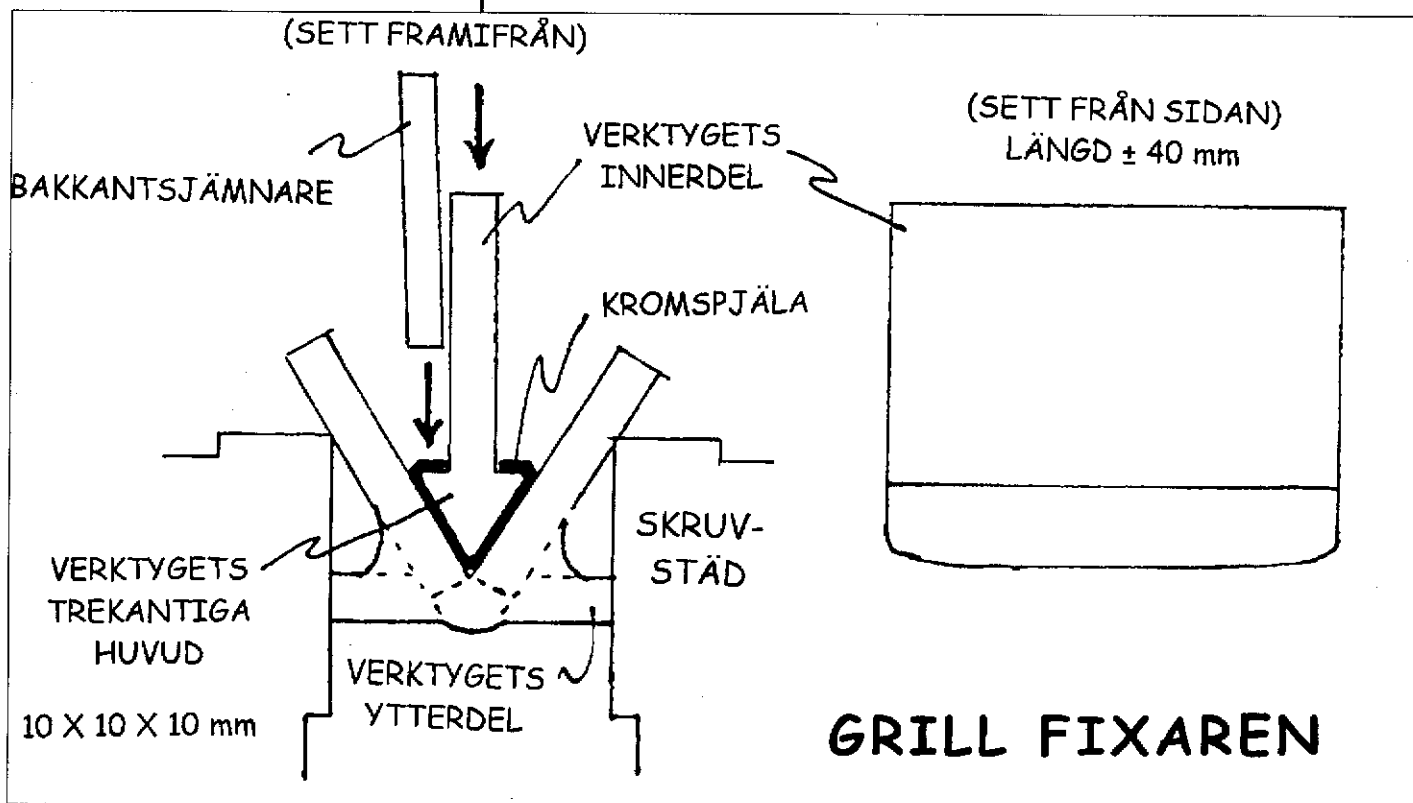
I skissen syns ett tvärsnitt av den trekantiga kromspjälan där den sitter

mellan det yttre och inre donet.

Det yttre donet har en bredd så att den går in i ett ordinarie skruvstäd. Det inre donet är ca 40 mm långt och en aning rundat för att stämma överens med spjälprofilen. Observera att ändarna måste också vara rundade för att undvika vassa kanter som kan skada spjälan vid ett snett hammarslag.

Man måste även ha ett stycke plattjärn, ca 25 mm tjockt, för att kunna räta ut bakkanten av kromspjälan.

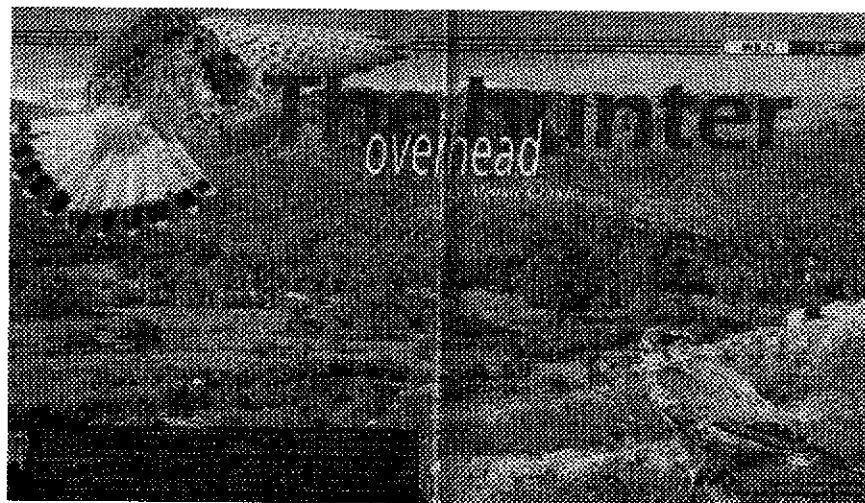
Peter Fotheringham



Jägaren i skyn

Till redaktionen dimper det ner en engelsk tidskrift postad i Västerås. Den heter Lakeland Walker och vänder sig till folk som älskar att vandra i grevskapet Cumbria i England. Vad har den med Riley att göra frågar man sig?

På mittuppslaget återfinns en artikel om rovfåglar med titeln The Hunter Overhead, och i bild syns en tornfalk (Falco tinnunculus) och en stenfalk (Falco columbarius), eller som vi säger, Kestrel och Merlin.



Bokanmälan

**Titel: The Golden Age of the
RileyMotor Car 1926-1938**

Om någon känner för att spendera £ 85 (ca 1200 kr) på en bok om Rileybilar finns nu chansen. Boken har endast tryckts 1.000 exemplar så skynda och fynda, om Din håg står till Rileys!

Rileys har aldrig haft Aston Martins snobbiga framtoning eller samma popularitet som MG. Men Rileybilar har alltid uppskattats i en mer initierad krets av motorfolk, på samma sätt som människor som verkligen förstår och uppskattar racing gärna framhäver ERA framför mer uppseendeväckande Bugatti eller Maserati. Det är ingen tillfällighet att så många Rileys genom årens lopp ägts av tekniker och ingenjörer som uppskattar kvalitet och integritet i konstruktionen mer än bara image och ett iögonenfallande karosseri.

Så skriver författaren Mark Gillies, som haft för avsikt att presentera en exklusiv bok om ett trots allt ganska litet märke i den engelska bilhistorien. Och visst lyckas Mark Gillies!

Boken är ingen heltäckande historik men vederhäftigt och kunnigt skriven och med en tydlig entusiasm och stor kärlek till märket. Författaren blev hemskjutsad från BB i en "Alpine 14/6 Gamecock" så Rileymanin är nog nedärvd!

Boken avslutas med ett kapitel om ett antal Rileyracerbilar såsom Brooks Special, White Riley, Dixon Six, Ulster Imp, ERA med flera, alla presenterade i vackra och genuina miljöer.

Boken levereras i en mycket elegant box med Riley märke i relief, och det är en bok med utsökt papperskvalitet och med fantastiska nytagna bilder på de flesta modeller under åren 1926-1938.

Författare: Mark Gillies
Foto: Richard Newton
Pris £ 85 + frakt
Beställes hos Barry Gillies
tel: 0044 1189 744 772 eller
fax 0044 1189 744 102

Håkan Wikström

Kalabalik på MHRF

Som representanter för vår klubb deltog Erik Hamberg och undertecknad den 9 oktober på MHRFs förbundsstämma och tillika 30-årsjubileum på Täby Park hotell norr om Stockholm.

Närheten till Täby galoppbana gjorde sig påmind genom ett gnäggande utanför entrén till möteslokalen. Tydligt var det auktion av 1- eller 2-åringar.

Mötet inleddes med en presentation av tidskriften Nostalgia av dess redaktör samt hur han uppfattar dess roll i och engagemang för samlarhobbyn. Ett trevligt och uppskattat inlägg.

Därefter gav MG klubbens Jan Borgfelt en intressant inblick i deras organisation, anpassad för en stor klubb med många medlemmar.

Efter lunch inleddes årsmötesförhandlingarna och plötsligt blåste det full storm... Mötesordföranden fick avgå och en ny valdes. Sittande ordförande i MHRF, Claes Antonsson, föreslog en alternativ lista till valberedningens egen för de poster som skulle omväljas i styrelsen. Ombuden valde valberedningens lista varvid ordförande Antonsson ställde sin plats till förfogande med omedelbar verkan. Nya ledamöter och ordförande valdes. Den nye ordföranden heter Lars Adolfsson.

Övriga punkter avhandlades under ordnade former och i laga ordning.

Olle Johnson

**Ur andra Rileyblad****R. Memoranda December 1999**

Magazine of the Riley RM Club

Artiklar

Chris Hudson's Notes on "Riley R.M. Series" by James Taylor
More on tyres

For sale

RMA, 1948, drives very well, £ 4.995

R. Memoranda Jan/Feb 2000

Magazine of the Riley RM Club

Artiklar

Fitting new pistons
Electric petrol gauges
New Zealand Rileys
Introduction of the Pathfinder
Pathfinder technical articles index

Till salu

RME 1953 complete, runs well, £ 1.800
RMC Roadster 1950, good cond. £ 12.400
RMC Roadster 1950, restored to primer, £ 9.200
RMD Droph 1950, restored to primer, £ 10.500
RME 1953, excellent cond. £ 6.400
RMA 1953, present lady owner since 1990, carefully maintained and very reliable, used gently and regularly, £ 3.000
RMB 1952, in USA, excellent condition, £ 13.000
RMB 1954, a derelict heap, £ 200
RME 1954, minor cosmetics required. £ 3.650
RMA 1950, beautiful car, £ 5.999
RMF 1953, major rebuild, £ 6.500
RME 1952, partly restored, £ 2.500
RME complete for restoration, £ 750
RME 1954, needs a little recommissioning £ 3.000
RME 1955, good cond/running order, £ 3.000

The Riley Record - No. 6/Dec 99

Journal of the Riley Motor Club Ltd.

Artiklar

The Wrotham Riley

For sale

Riley 2.6 1958, £ 2.950
Riley 1.5 1963, £ needs bodywork, £ 700
Riley 1.5 Mk3, 1962, good cond. £ 2.100
Riley 1.5 Mk2, 1960, close to needing a thorough restoration, £ very negotiable
Riley 1.5, 1959, unfinished project, £ 550
Riley 1.5 Mk1 1959, for everyday use £ 1.895
Riley 4/72 good all-round condition, very solid underside, £ 900

The Riley Record - No. 1/Feb 2000

Journal of the Riley Motor Club Ltd.

Artiklar

Mr Pathfinder, Harry Wright
Key to the Farina automatic gearbox

Till salu

Riley Blue Streak Kestrel 1937, £ negotiable
Riley Kestrel 9 1935, restored, £ 8.500
RMD Drothead for restoration, £ 6.000
RMH Pathfinder 1955, requires reassembly by enthusiast with TLC (tender loving care), well worth a look, £ 750

Bulletin of the Riley Register Dec 99*Artiklar*

The Ultimate Kestrel Part III

The 1934 Brooklands 500
Suffering loose head studs?
Resurfacing valves and valve seats
Towards a brake-through (on Nine brakes)

Riley Motor Club, December 1999

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Front cover: A very rare 1948 RM Shooting Brake*For sale*

RMB, 1951, very original condition, A\$ 8.500
RMB, 1956, Pathfinder, runs like a charm, ready
for Alice Springs, A\$ 7.500

Riley Motor Club, January 2000

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Front cover: 1932 Experimental Lynx 9 - the Olympia Motor Show car based on the Plus Ultra 9*Artiklar*

Prewar Riley in Western Australia: 11 runners,
1 under restoration, 6 unrestored

Riley Motor Club, February 2000

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Front cover: Does anybody know what happened to this car?*Artiklar*

Alice Springs? Never heard of her!
Important reminders for travelling to Alice
Motoring down the ages

Riley Gazette, November 1999

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

New fuel sender goes from empty to full!

Riley Gazette, December 1999

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

Some observations of a cost conscious
complete re-trim of an RM
Alice Springs Rally 2000: 81 entrants as at Oct 99

For sale

A set of RMC Roadster hod bows AS 50
1937 Riley Falcon, A\$ 25.000

Riley Gazette, Jan & Feb 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

For sale

2 x RMA, AS 2.500 the lot
Riley 12/4, 1938 sports touring special, AS 18.000
RMA, 1950, lonely Riley needs someone to love it.

Riley Gazette, March 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

The B series engine

For sale

RMB rust free, perfect engine, A\$ 8.500



Omslaget till Martin Rogbergs bok om en 1000 mil lång biltur till Portugal 24/2-7/4 1931. Mycket rolig läsning om en resa i bil i ett Europa fattigt på turister men rikt på genuina miljöer. Bilen var föresten en Buick 1929. Detaljerade uppgifter på vad allt kostade: hotell, restaurangbesök, bensininköp etc. Boken innehåller en kartskiss, 32 fotografiska bildsidor och 58 teckningar med mycket humor av Britta Stenström-Rogberg.

Säljes**RMC - Roadster 1949**

Är det någon som är intresserad av att köpa den enda RMC 1949 som finns i landet? Tyvärr har jag alldeles för lite tid att jobba med min RMC. Motor, växellåda och transmission fungerar. Visst plåtarbete samt lackering återstår. Saknar endast baklyktor och fästen till dessa. En vinters jobb om jag hade tid. Brage Dankel, Skellefteå tel. 0910-77 77 20 e-post: b.dankel@swipnet.se

PS: Artikel om och bilder av denna kycklinggula roadster, med ett förflutet på Ceylon, finns i Rileybladet 1/1992 och även i Autohistorica 3/1980 (red.).



Riley Two-Point-Six 1959. Bilen är i gott skick, renoverad av tidigare ägare. Två-färgad grön lackering och skinnklädsel. Sexcylindrig motor. För närvarande avställd, men körklar fränsett defekt bensinpump. Pris 40.000:-

Nils F. Nygren, tel. 0241-614 80

Återvänt

27 Per Englund
Skönsmogatan 27
854 62 SUNDSVALL

Per äger Sveriges äldsta RM Riley,
36 S 10991. Se artikel i Rileybladet
nummer 4/96.

Ändrat datum

Ändrat datum för vår klubbs nästa årsmöte och rally i Varberg: 17-18 juni, 2000 ... och ingenting annat.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

Kassör

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

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Fax 042-927 05

E-post: anders.lindner@swipnet.se



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för år 2000. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The Riley RM Club, The Riley Motor Club, Riley Club Holland, Riley Club Schweiz, The Riley Motor Club NSW, The Riley Motor Club of Western