

MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 2/1980

Huvudredaktör: Erik Hamberg

Bitr. redaktör: Erik Berglund

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda

Så har då den efterlängtdade sommaren kommit! Svenska Rileyregistret tänker naturligtvis inte låta denna gå spårlöst (!) förbi. Låt oss därför träffas vid något av de möten som vi arrangerar i sommar:

27-28 juni anordnar klubben ett möte vid Duckarps säteri i Skåne. Vägbeskrivning: Från Hässleholm, följ väg 21 mot Kristianstad. I höjd med Vinslöv svänger Du till höger, mot Nävlinge. Passera Nävlinge och Rickarum. Halvvägs mellan Rickarum och Årröd ligger Duckarp. Om Du i stället kör väg 15 mellan Hörby och Kristianstad finns mellan Linderöd och Tollarp en avväg till Årröd (norrut). Följ den vägen och passera Årröd. Halvvägs till Rickarum (väg till vänster) finner Du Duckarp. Närmare uppgifter kring detta möte kan erhållas från Magnus Mölsted, tel. 046 - 14 61 62 eller 0450 - 250 05. Det säkraste sättet att nå Magnus är dock att skriva under adress Karl XI gata 21, 222 40 Lund.

9-10 augusti arrangerar MHS sin stora veteranbilsträff på Mantorp Park mellan Linköping och Mjölby. Låt oss försöka träffas där! Kontaktman är Erik Berglund, tel. 013 - 10 12 25 eller 13 14 78.

23 augusti arrangeras en Rileyträff vid Ugglarps havsbad mellan Falkenberg och Halmstad. Vägbeskrivning: Följ E 6 till Slöinge och kör därefter ett par slingrande kilometer fram till den s.k. Kustvägen. Vid den svänger Du vänster (söderut) och kör en dryg kilometer. Strax efter det att Du passerat Svedinos bilmuseum (till vänster) svänger Du till höger vid en vitmålad affär (badplatstecken). Följ sedan vägen en knapp kilometer. Strax efter en raksträcka med mötesplatser, vilken går parallellt med stranden, svänger Du in på anvisad plats. Samling kl. 12.00-13.00. Medtag badgrejor! Jag hoppas att vi även hinner med ett besök på Svedinos bilmuseum. För vidare information, kontakta Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda; tel. 031 - 29 39 17 eller 0346 - 434 56.

En Engelsresa planeras av Erik Hamberg och Magnus Mölsted under juli månad. Är det några delar som Du vill ha tag i, kontakta oss så snart som möjligt.

En ny matrikel planeras till sensommaren. Ägarbyten, tillägg, ändringar och kompletteringar önskas snarast till redaktionen.

På sid 8 är Christer Ahlins roadster avbildad. Bilen är som synes under renovering. Christer meddelar att han räknar med att bilen skall vara körklar till nästa sommar. Jag hade själv tillfälle att se bilen för en tid sedan och kan intyga att karosseriarbetet verkligen var välgjort. Det skall bli roligt att så småningom få se slutresultatet. Lycka till Christer!

Annonser, artiklar och renoveringsbilder är alltid välkomna i Medlemsbladet! Deadline för nästa nummer är den 23 augusti.

Sommarhälsningar från Erik H.

Från Jim Clarke i The Riley Register har nedanstående rader influtit till redaktionen. The Riley Register erbjuder bl.a. en god service när det gäller reservdelar till förkrigs-Rileys. Medlemsbladet "Bulletin of the Riley Register" utkommer 4 ggr/år. Klubbens årliga möte i Coventry i början av juli brukar vara en fantastisk upplevelse.

Kära vänner och medlemmar i Svenska Rileyregistret!

Erik Hamberg har bett mig att skriva några rader för medlemsbladet. The Riley Register bildades 1954 med mål som nu är klart inpräntade i våra sinnen (1). Vid det första årliga mötet i juni 1955 gjordes ett uttalande om det dåliga deltagandet, endast 17 st. av totalt mer än 200 medlemmar. På den tiden gick det dock att gå in till en återförsäljare och köpa riktiga Rileydelar över disk.

Från 50-talets mitt har klubben sakta växt och blivit en av de största märkesklubbarna i Storbritannien. För närvarande har vi mer än 1.200 medlemmar i alla delar av världen. En av våra nyaste medlemmar bor t.ex. i Polen. Han måtte känna sig mycket ensam.

Jag hoppas kunna hänge mig åt utvidgad publicitet kring klubben så att vårt medlemsantal kan nå 2.000. - Jag fruktar att mitt fantiserande nu utvecklas till en ren medlemsvärvningskampanj. Tyvärr är väl de flesta av Er med förkrigsbilar redan medlemmar (2).

Bästa hälsningar från

Jim Clarke

Membership Secretary, Riley Register

- (1) Ung. att bevara, underhålla och använda de Rileyvagnar som tillverkats av den ursprungliga Rileyfirman före Nuffields övertagande 1938.
- (2) Fullt medlemskap kan endast lösas av ägare till Rileyvagnar som tillverkats senast 1938. Ägare till en Riley av senare datum kan bli associerad medlem.

Den som är intresserad av medlemskap i The Riley Register kan skriva till Jim Clarke under adress:

56 Cheltenham Road, Bishops Cleeve, CHELTENHAM, Gloucestershire GL52 4LY.

- oOo -

ANNONSER:

All annonsering är gratis. Det finns säkert någonting som Du antingen saknar eller inte alls behöver - annonsera därför här!

Säljes:

T-shirts med klubbens emblem i alla olika storlekar. Gul tröja med blått tryck. Pris: 40:-/st. med kort ärm; 47:-/st. med lång ärm.

Beställningar med uppgift om storlek emottages av:

Ingemar Edwardsson, Kungsåkersvägen 41, 230 30 OXIE
Tel. 040 - 54 90 34

Instruktionsbok till 2½ L 1946-1952 (nytryck av Riley R.M. Club): 50:-

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

Köpes:

Till Riley 1½ L 1947: Kromade fotstegslistor (höger sida)

Kent Gustafsson, Nordhem, Högvalta, 671 00 ARVIKA
Tel. 0570 - 311 27, 311 33, 122 89

Till 2½ L Saloon 1950: Oljemätsticka till oljesump, 1 st. original
Butler dimljus.

Anders Muhr, Örnehufvudsgatan 9, 412 59 GÖTEBORG
Tel. 031 - 81 28 72, 0755 - 339 33

- oOo -

NYA MEDLEMMAR I KLUBBEN

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i Svenska Rileyregistret:

73 Jan Hansson 1½ L Saloon 1950 40 S 18665 / KHM 806
Krageholmsgatan 15
216 19 MALMÖ
Tel. 040 - 15 43 63

74 Ove Hallberg 1950
Artillerigatan 91, 4 tr.
115 30 STOCKHOLM
Tel.

Adressändring:

Carljohan Carlson har flyttat till Lottavägen 9 A, 818 00 VALBO.
Telefonnumret är 026 - 13 36 93.

- oOo -

MED AGG 214 I ENGLAND (forts. från nr. 1/1980)

Sent på eftermiddagen söndagen den 29 juli upplöstes 1979 års National Rally i Woburn Abbey. Dessförinnan ägde prisutdelning rum, varvid vinnarna fick emottaga sina priser ur Cathy Ross' (ordförandens fru) hand.

Thomas och jag beslöt oss för att trots allt sova över natten på det dyra hotellet i Woburn. Dave Hampson och hans fru var bussiga nog att skjutsa oss den knappa halvmilen dit. Rileyn fick tills vidare lämnas kvar vid Woburn Abbey.

Följande morgon kl. 10 mötte vi John Byron där vi lämnat Rileyn. Den vinschades snart upp på den trailer som John medförde och sedan bar det i väg ungefär en timmes resa längs slingrande vägar till Johns verkstad, tillika klubbens reservdelsförråd, nära Stoke Mandeville (helt nära Aylesbury nordväst om London).

Inne i verkstaden stod 3 st. 1½ L Riley uppställda för olika reparationsarbeten. En av bilarna rullade vi ut, varefter min Riley med visst besvär vinschades ned och rullades in i verkstaden. När den sedan skulle lyftas gick Johns hydrauliska verkstadsdomkraft sönder. Dessutom vek sig en pallbock. Vi fick i stället förlita oss på två st. Rileydomkrafter och mer provisorisk uppallning.

(forts. sid 4)

/Med AGG 214 ... (forts. från sid 3)/

När den trasiga drivaxeln så småningom drogs ut ur bakaxeln ville inte den bit som gått av följa med. Ibland har man tur och får då med sig den avridna biten, men sådan tur hade inte vi. Vi tvingades därför att taga loss hela bakaxeln och omsorgsfullt tvätta den invändigt så att inga metallfragment låg kvar.

Sedan vi ätit lunch hemma hos John och därefter skaffat en del nya delar, bl.a. nya hjullager, övergick vi till att montera ihop det hela. Arbetet drog ut på tiden, men klockan kvart i nio på kvällen var det slutfört. Jag startade motorn och körde med spänning ut bilen ur verkstaden. Till vår stora glädje fungerade allt som det skulle.

Med några rader bör jag kanske även beröra klubbens reservdelslager. - John Byron har alltid varit en av eldsjälarna i R.M.-klubben, alltsedan den grundades 1969. Reservdelssidan, med såväl nytillverkning som uppspårande och lagerhållande av begagnade delar har alltid haft central betydelse. Omfattningen torde ha få motsvarigheter inom andra klubbar. John Byron är sedan ett par år avlönad av klubben för att kunna sköta det mycket tidskrävande arbetet. Invid verkstaden fanns ung. 12 ton begagnade reservdelar lagrade, förutom två magasinerade bilar, varav den ena tillhörde John. Den hade för övrigt deltagit i Monte Carlo-rallyt i början av femtiotalet, modifierad av fabriken. Det var rena julafton att gå runt och leta efter önskade delar. Ordningen var högst relativ, vilket gjorde sökandet ännu mer spännande. De nytillverkade delarna förvarade John däremot med utsökt ordning i sitt eget garage.

Eftersom bilen blivit färdig så sent fick Thomas och jag övernatta hos John och hans hustru Sylvia, vilket vi verkligen uppskattade. Även om vi var ordentligt trötta blev det Rileyprat till ett gott stycke efter midnatt.

Morgonen därpå tog vi farväl av Byrons och fortsatte resan till Gloucester. Jag hade nämligen tidigare avtalat tid med E. T. Lundegaard för service på bilen. Det gällde dels en översyn av framvagnen, dels renovering av förgåsarna. Under tiden lånade Thomas och jag en Wolseley 1500 och gjorde utflykter åt olika håll, bl.a. till det trevliga bilmuseet i Bourton-on-the-Water (rekommenderas) ungefär halvvägs mellan Gloucester och Stratford. Vi fick även tillfälle att besöka grottorna i Cheddar.

Sedan Rileyn blivit klar och ytterligare några delar införlivats med den växande samlingen reservdelar fortsatte vi längs småvägar söderut till den lilla tjusiga byn Lacock, helt och hållet vårdad av The National Trust. Vi besökte Fox Talbot-museet och fick sedan logi på en magnifik bondgård vackert belägen på en höjd med hänförande utsikt. Att söka efter Bed & Breakfast är alltid spännande under resor i England; det här stället var ett av de mest storartade jag varit med om. Vägen upp till bondgården var mycket brant, dessutom oerhört smal och kantad av höga häckar. Som tur var slapp vi möten med andra fordon där. Eljest var resan planerad så att vi skulle slippa de riktigt branta och besvärliga vägarna och därigenom undvika stora påfrestningar på transmission och bromsar.

Från Lacock fortsattes resan via det märkliga fornminnet i Avebury till Oxford. Ett stycke av vägen dit körde vi motorväg - någonting som vi annars försökte undvika av flera skäl - och råkade då ut för ett häftigt skyfall med åska. Sikten blev nästan obefintlig i slagregnet. Vindrutetorkarna var föga effektiva och det regnade t.o.m. in i bilen. Vi blev i likhet med många andra bilister faktiskt tvungna att stanna vid kanten av motorvägen för att invänta bättre siktförhållanden. Oxford, vars universitet har anor sedan 1000-talet, bjöd på mycket att titta på. Logi var på grund av den stora mängden turister omöjligt att få nära centrum. Vi hamnade så småningom hos

(forts. sid 5)

/Med AGG 214 ... (forts. från sid 4)/

en trevlig familj halvvägs mellan Oxford och Abingdon. Farfadern i huset var ett stycke över nittio och underhöll oss en stund med att berätta om bilismen i hans ungdom, dvs. före första världskriget. Kvällsmålet åt Thomas och jag i Abingdon. Lundegaard hade sagt oss att han i stort sett varje gång han besökte Abingdon med sin Riley stötte på någon gammal Riley-anställd. Thomas och jag hade haft lite svårt att riktigt sätta tilltro till detta, men tro det eller ej: just när vi skulle ge oss iväg från Abingdon dök en något stagad gammal arbetare upp och uttryckte sin förtjusning över att få se bilen. - Nice oul' caa's theese. They won't make 'em any more. Han berättade för oss på sin underbara dialekt om hur han på den gamla goda tiden polerat Rileyvagnar på Abingdonfabriken. Han demonstrerade livligt hur han brukade gå tillväga. Innan vi skildes gick han runt och knackade i bilplåten och på navkapslarna under barnslig förtjusning.

Sedan vi lämnat Oxford gjorde vi en avstickare till John Byron och fortsatte därpå till Windsor. Besöket där föranleddes av att Thomas ville titta på två Riley roadsters som var till salu. Bilarna var delvis nedplockade och inte i allra bästa skick. Någon affär blev det därför inte.

Efter övernattnings på ett ganska trevligt hotell ett stycke från Windsor styrde vi kosan söderut mot Weybridge i Londons utkanter. Målet var Brooklandsbanan, vars sorgliga rester vi till slut lyckades leta oss fram till. Intressant, men samtidigt något demprimerande att se förfallet på denna motorhistoriska plats.

Efter en ganska lång dagsetapp tog vi oss till slut upp till Colchester, där vi hamnade på ett hotell som var inrymt i ett månghundraårigt korsvirkeshus. Staden är ju känd för sina minnen från romartiden, varför vi också tog oss tid att gå igenom museet där.

Den sista dagen förde oss till färjan i Felixstowe. Dessförinnan gjorde vi en del inköp i såväl Colchester som Ipswich.

Trots drivaxelproblemet var vi mycket nöjda med hela Englandsturen. Vi fick träffa många trevliga människor, besöka tjugiga platser och inte minst njuta av att åka gammalbil i måttlig fart. När jag efter överresan till Sverige körde in bilen i garaget uppgick reslängden till lite drygt 100 mil. Förutom drivaxelhaveriet skötte sig bilen fint hela tiden. Det enda som behövde åtgärdas var en slangklämma som släppte något och därför gav ett litet kylvattenläckage. Den saken var dock lätt åtgärdad.

Erik Hamberg



En avslutande bild från Riley R.M. Clubs möte vid Woburn Abbey 1979.

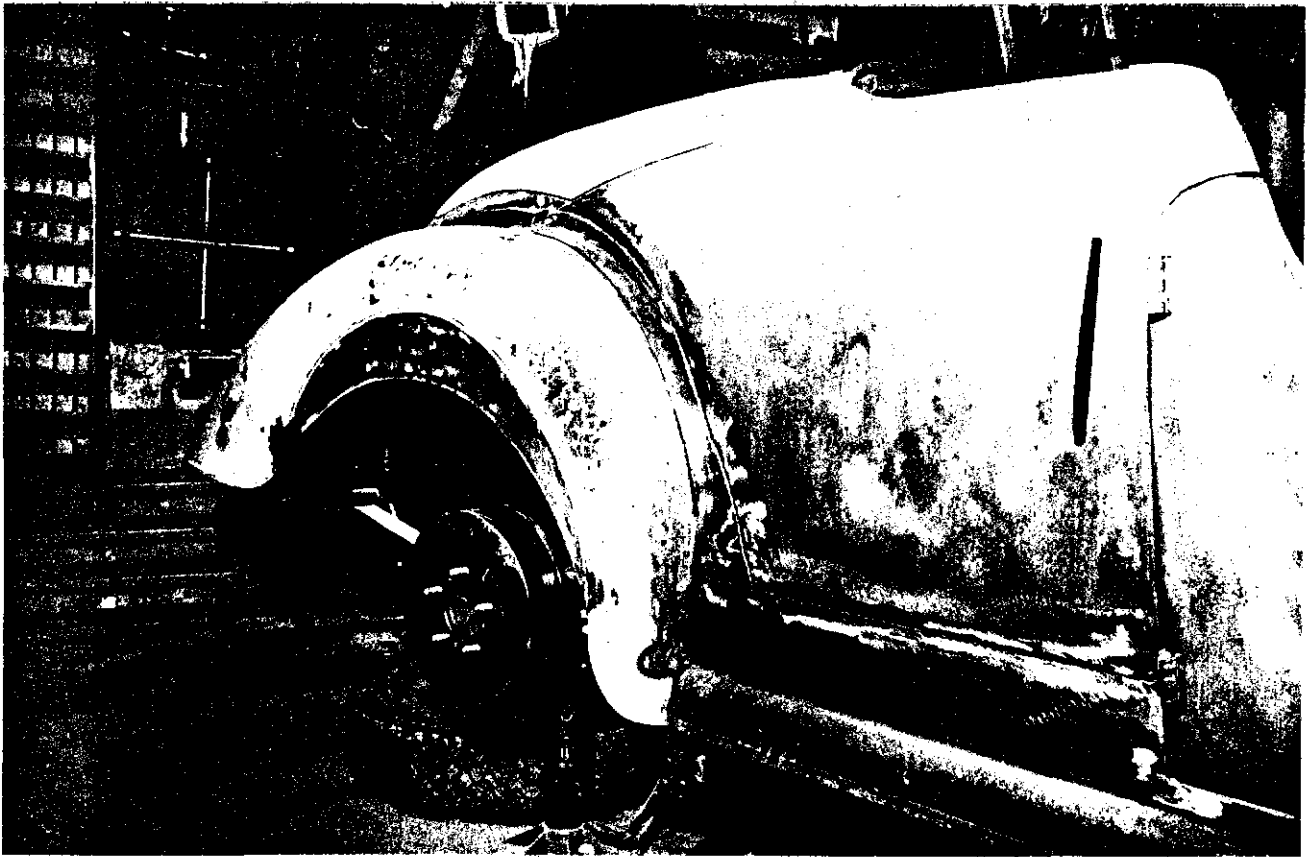
INTERNATIONAL SURVIVAL ROSTER OF 2 1/2 LITRE RILEY RM SERIES CARS

1979 Edition

Compiled by W.J. Lewis - Riley Motor Club U.S.A. Inc.

Serial #	Engine #	Body #	Survives In	Notes	Serial #	Engine #	Body #	Survives In	Notes
57-S-2119			England		60-SS-5387			U.S.A.	First 1950 LHD car
57-S-2163			England		59-S-5440			England	RHD prefix overlap
57-S-2348			U.S.A.		60-SS-5468			Sweden	
57-S-2351			England		59-S-5508			Peru	RHD prefix overlap
57-S-2486			England		60-2S-5596			U.S.A.	
57-S-2552			Ireland		60-SS-5633			U.S.A.	Destroyed 1977
58-SS-2802	B1036		U.S.A.	1st production roadster	60-D-5685			U.S.A.	Earliest Drophead so far
58-SS-2946			U.S.A.		60-D-5695			U.S.A.	
58-S-3021			U.S.A.		60-S-5765			U.S.A.	
58-S-3030			U.S.A.	Parts car	60-2S-5768			Australia	
58-S-3098			England		60-D-5790	B4453	A55151	U.S.A.	
58-S-3235			Sweden		60-2S-5875			U.S.A.	
58-SS-3351			U.S.A.		60-D-5878			U.S.A.	
58-S-3401			Australia		60-D-5880			U.S.A.	
58-S-3408			U.S.A.		60-D-5893			Sweden	
58-S-3411			U.S.A.		60-S-5946			England	
58-S-3489			U.S.A.		60-D-5976			Sweden	
58-S-3539			England		60-D-5977			Sweden	
58-SS-3591			U.S.A.	Competition prepared	60-D-6077			England	
58-SS-3699			U.S.A.		60-D-6080			Ireland	
58-SS-3700			U.S.A.		60-D-6081			England	Parts car
58-S-3735			England		60-D-6083			Ireland	
58-SS-3789			U.S.A.		60-D-6093	B4608		U.S.A.	
58-SS-3820			U.S.A.		60-D-6094	B-4584		U.S.A.	
58-S-3843			U.S.A.		60-S-6126			U.S.A.	
58-SS-3961			U.S.A.		60-SS-6173			U.S.A.	
59-S-3904			England		60-SS-6182			Australia	
59-S-3990			U.S.A.		60-D-6192			U.S.A.	
59-S-4015			U.S.A.		60-S-6203	B4566	A54742	U.S.A.	
59-SS-4034			U.S.A.		60-S-6222			Sweden	
59-S-4078			U.S.A.		60-S-6237			Australia	
59-SS-4133			W. Australia		60-SS-6240			U.S.A.	
59-S-4142			U.S.A.		60-S-6248			Australia	
59-S-4145			England		60-S-6254			Sweden	
59-SS-4152			Ireland	Parts car	60-SS-6275			U.S.A.	
59-SS-4161			U.S.A.		(61-S-6282)	6282		U.S.A.	Unlike all other cars, should carry 60 prefix but has 61
59-S-4200	B2603		U.S.A.		LHD				
59-S-4386			Australia		60-S-6304			Sweden	
59-S-4609			Australia		60-S-6320	6848		U.S.A.	
59-S-4690			Australia		60-D-6331			U.S.A.	
59-S-4724			W. Australia		60-2S-6345			Canada	
59-S-4737			England		60-2S-6346			U.S.A.	
59-SS-4856			W. Australia		60-D-6367			U.S.A.	
59-SS-4866			England		60-D-6368			England	
59-S-5046			W. Australia		60-D-6369			U.S.A.	
59-S-5125			W. Australia		60-S-6413			Sweden	
59-S-5171			England		60-2S-6418			England	
59-SS-5180			U.S.A.		60-SS-6421			Australia	
59-SS-5184			U.S.A.		60-S-6426			England	
59-SS-5185			Australia		60-S-6443			Australia	
59-S-5224			England	4 passenger Roadster	60-D-6465			W. Australia	
59-S-5260			England		60-S-6471			U.S.A.	
59-SS-5278			Sweden		60-D-6489			Australia	
59-S-5290			U.S.A.		60-D-6506			U.S.A.	
59-SS-5297			U.S.A.		60-D-6507			U.S.A.	
59-SS-5383			England		60-S-6521	6521		U.S.A.	
59-2S-5386			U.S.A.	Earliest 2-S found Last 1949 LHD	60-D-6546			U.S.A.	
					60-D-6550	6550		U.S.A.	
					60-S-6566			Sweden	
					60-S-6581			Australia	

Serial #	Engine #	Body #	Survives In	Notes	Serial #	Engine #	Body #	Survives In	Notes
60-S-6589			U.S.A.		60-S-7485			Sweden	
60-D-6594			U.S.A.		60-S-7486			England	
60-S-6602			U.S.A.		60-S-7488			Australia	
60-S-6616			Australia		60-SS-7498			Sweden	
60-D-6617			England		60-S-7531			England	
60-2S-6649			U.S.A.		60-S-7536			U.S.A.	
60-D-6651			U.S.A.		60-D-7539			U.S.A.	
60-D-6652			U.S.A.		60-D-7540			U.S.A.	
60-D-6653			U.S.A.		60-S-7560			England	
60-S-6672			U.S.A.		60-D-7564			U.S.A.	
60-S-6674			U.S.A.		60-D-7565			U.S.A.	
60-2S-6679			U.S.A.		60-D-7567			U.S.A.	
60-S-6686			Australia		60-D-7569			U.S.A.	
60-D-6707			U.S.A.		60-D-7582			U.S.A.	
60-D-6710			U.S.A.	Reported Stolen 1976-unheard of since	60-S-7587			Australia	
					60-S-7593			Sweden	
60-D-6711			U.S.A.		61-D-7607			U.S.A.	Dated ahead - should be 60
60-D-6712			U.S.A.		61-D-7609			U.S.A.	Dated ahead - should be 60
60-D-6713			U.S.A.		60-D-7638			U.S.A.	
60-D-6714			U.S.A.		60-D-7639			U.S.A.	
60-2S-6741			U.S.A.		60-D-7640			U.S.A.	Latest LHD 1950 car found
60-S-6745			U.S.A.						
60-S-6751			Australia		61-D-7650			U.S.A.	Earliest LHD 1951 car found
60-D-6767			U.S.A.		61-D-7668	6345		U.S.A.	
60-S-6769			Australia		(60-S-7682)			England	RHD overlap should prefix 61
60-SS-6783			U.S.A.		61-D-7725	6343		U.S.A.	
60-S-6801			Australia		(60-D-7746)			W. Australia	RHD overlap numerically 61
60-S-6816			Australia		(60-D-7756)			Australia	RHD overlap - should be 61
60-D-6926			U.S.A.		61-S-7809			Australia	
60-D-6930			U.S.A.		61-S-7817	6425		U.S.A.	
60-S-6949			Australia		61-S-7819	6740		U.S.A.	
60-S-6961			Australia		61-S-7820	6453		U.S.A.	
60-2S-6970			Sweden		61-S-7825	6481		U.S.A.	
60-D-7002			U.S.A.		61-S-7826	6479		U.S.A.	
60-2S-7047			U.S.A.		61-S-7828	6485	A-64652	U.S.A.	
60-2S-7059			U.S.A.		61-S-7831			U.S.A.	
60-D-7062			U.S.A.		61-D-7847			Australia	
60-2S-7070			U.S.A.	RHD parts car	61-S-7862			England	
60-S-7078			Australia		(62-D-7874)	6516		England	Why a 1952 prefix so early in 1951?
60-S-7094			England						
60-D-7096			U.S.A.		61-D-7879			U.S.A.	
60-D-7098			U.S.A.		61-D-7912			U.S.A.	
60-2S-7102			U.S.A.		61-D-7924			Australia	
60-S-7111			U.S.A.		61-S-7949			England	
(61-S-7129)			U.S.A.	Should prefix 60 but doesn't	61-D-7977	6627	A50456	U.S.A.	
60-D-7140	7140	A50343	U.S.A.		61-S-8015			U.S.A.	
60-D-7147			U.S.A.		(60-D-8020)			U.S.A.	Should be '61 but isn't
60-2S-7150			U.S.A.		61-S-8021			U.S.A.	Why is this right in prefix and the car before it not, both being LHD?
60-S-7184			U.S.A.						
60-D-7221			U.S.A.		61-S-8027			England	
60-S-7222			U.S.A.		(60-S-8045)			Australia	Ought to be 61 not 60
60-D-7251			U.S.A.		61-S-8068			U.S.A.	
60-S-7256			U.S.A.		61-S-8069			U.S.A.	
60-D-7284			U.S.A.		61-D-8070			U.S.A.	
60-D-7285			U.S.A.		61-D-8090			U.S.A.	
60-S-7294			U.S.A.		61-D-8091			U.S.A.	
(61-S-7300)			U.S.A.	Should prefix 60 but doesn't	61-S-8107	6763	A64685	U.S.A.	
60-D-7321			Australia		61-S-8115			Sweden	
60-S-7322	7395		U.S.A.		61-S-8118			New Zealand	
60-S-7355			U.S.A.		61-S-8119			England	
60-S-7362			U.S.A.		61-S-8140			U.S.A.	
60-D-7370			U.S.A.		61-S-8148			U.S.A.	
60-D-7373			U.S.A.		61-S-8151			Sweden	
60-D-7374			U.S.A.		61-S-8174			Australia	
60-S-7380			Australia		61-S-8192			U.S.A.	
60-S-7395			England		61-S-8193			England	
60-D-7415			U.S.A.		61-S-8194			U.S.A.	
60-S-7431			Sweden		61-S-8200			U.S.A.	
60-S-7450			U.S.A.		61-S-8213			Australia	
60-2S-7454			Australia		61-S-8224			Australia	
(61-D-7461)			U.S.A.	Should prefix 60 but doesn't	61-S-8300			U.S.A.	
60-D-7468			U.S.A.	First owner actor Clarke Gable					



Serial #	Engine #	Body #	Survives In	Notes	Serial #	Engine #	Body #	Survives In	Notes
61-S-8314			U.S.A.		62-S-9527			Australia	
61-S-8361			England		62-S-9577			Australia	
61-D-8363			Australia		62-S-9695			England	
61-D-8369			England		62-S-9871			England	
61-S-8391			U.S.A.		62-S-9898			Ireland	
61-S-8394			U.S.A.		62-S-9899			U.S.A.	
61-S-8410			U.S.A.						
61-D-8419			England		62-S-10052			England	
61-D-8431			England		62-S-10078			England	
61-S-8443	7141		U.S.A.	An RHD car driven 10,000 miles recently imported. Why does it contain the next engine to LHD drophead 7140 of mid 1950?	62-S-10092			England	
					RMF-10184			England	
61-S-8465	6907	A-69612	U.S.A.		RMF-10252			U.S.A.	
61-S-8471			U.S.A.		RMF-10265	RMB2-1003		U.S.A.	
61-S-8477	82989		Australia		RMF-10268			U.S.A.	Wrecked and scrapped 1976
61-S-8478			Australia		RMF-10277			U.S.A.	
61-S-8484			Australia		RMF-10315	RMB2-1027		U.S.A.	
61-S-8493	7262		U.S.A.	Parts	RMF-10368			U.S.A.	
61-S-8509			U.S.A.		RMF-10415			Sweden	
61-S-8515			Australia		RMF-10445			England	
61-S-8550			Australia		RMF-10447			Sweden	
61-S-8564			U.S.A.		RMF-10505			England	
61-S-8636			Australia		RMF-10511	RMB2-1312		U.S.A.	
61-S-8668			England		RMF-10521			England	
61-S-8676			England		RMF-10549			England	
61-S-8684			Australia		RMF-10614			Australia	
61-S-8705			U.S.A.		RMF-10625	RMB2-587		U.S.A.	
61-S-8725			U.S.A.		RMF-10675			U.S.A.	
61-S-8738			W. Australia		RMF-10677			U.S.A.	
61-S-8740			W. Australia		RMF-10702			W. Australia	
61-S-8751			U.S.A.		RMF-10736			England	
61-S-8755			Australia		RMF-10757			England	
61-S-8861			W. Australia		RMF-10785			Ireland	
61-S-8900			Sweden		RMF-10821			England	
61-S-8952			W. Australia		RMF-10849			England	
61-S-8964			Australia		RMF-10869			England	
61-S-8981			Australia		RMF-10884			U.S.A.	
61-S-8988			Australia		RMF-10921			England	
61-S-9008			U.S.A.		RMF-10927			England	
61-S-9098	8066		Australia		RMF-10934			England	
61-S-9122			Australia						
61-S-9129			Australia						
61-S-9134			Australia						
61-S-9147			Australia						
61-S-9226			W. Australia						
62-S-9237			Australia						
62-S-9253			Australia						
62-S-9302			U.S.A.						
62-S-9311			Australia						
62-S-9313			Australia						

Present information indicates that car RMF-10960 of Sept. 1953 was the final chassis of the series.

Would the owners of cars listed here, by serial number only, PLEASE forward additional data to us and help us to complete the record of your surviving 2½ litre RM Riley. Engine and Body numbers plus verification of left or right hand drive status are needed.

Please address your response to "Riley Survival Roster" The Riley Motor Club U.S.A. Inc., P.O. Box 4162, Anaheim, California 92803 or directly to me, W.J. Lewis, 600 Kiama St., Anaheim, California 92802.

Förteckningen är återgiven med tillstånd från The Riley Motor Club U.S.A.

Kompletterande uppgifter kan insändas till Svenska Rileyregistret för vidare befordran till W. J. Lewis.

NYREGISTRERADE BILAR I SVERIGE/NEW REGISTERED CARS IN SWEDEN 1946 - 1963

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Riley	3	54	70	11	99	36	7	18	5	6	4	-	34	107	38	16	6	1
Alvis	1	3	26	18	12	18	11	3	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Armstrong-S.	2	14	15	28	12	8	6	27	25	14	3	1	-	-	-	-	-	-
Bristol	-	2	2	-	4	3	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Daimler	2	4	1	-	15	21	5	1	-	-	1	1	1	-	-	4	3	8
Healey	-	-	3	3	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Jaguar	11	18	17	10	110	107	78	86	100	36	37	56	74	85	81	149	207	199
Jowett	-	-	70	82	668	544	304	187	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lanchester	2	4	-	-	-	-	30	37	4	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Lea-Francis	-	-	1	7	12	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M. G.	11	21	29	3	49	34	29	39	144	380	277	322	325	312	117	174	251	371
Morgan	1	-	10	-	5	11	14	5	5	5	-	-	2	-	-	4	8	1
Rover	105	116	123	50	151	257	288	359	621	220	146	128	33	54	45	31	27	13
Triumph	2	27	35	-	21	210	529	513	56	24	32	10	19	18	14	186	791	1105
Wolseley	5	28	27	8	228	204	43	259	620	99	78	242	445	407	204	136	117	x
Volvo	553	2053	2281	4446	7419	9288	7132	14741	21186	25017	26268	27911	31151	39029	40154	45329	48978	53665

Källa: Bilismen i Sverige 1948-1964.

I tabellen ovan anges ett urval engelska bilmärken. Volvo har medtagits för att visa den vikande tendensen för de engelska märkena, samtidigt som man får en viss uppfattning om bilismens utveckling i Sverige under den angivna tiden. Från 1964 anges ej BMC:s produkter efter bilmärke, endast totalt. I fråga om Wolseley gäller detta redan från 1963.

Av registreringsiffrorna kan man i vissa fall utläsa när en ny modell med framgång introduceras på marknaden. Detta gäller t.ex. Riley 1,5 och 4/68, Jaguar Mk V, Lanchester Leda, M. G. Magnette ZA-ZB, Rover P4, Triumph Mayflower och Wolseley 4/44. Notera även Jowett Javelins stora popularitet, till stor del grundlagd på märkets stora framgångar i några Monte Carlo-rallyn.