

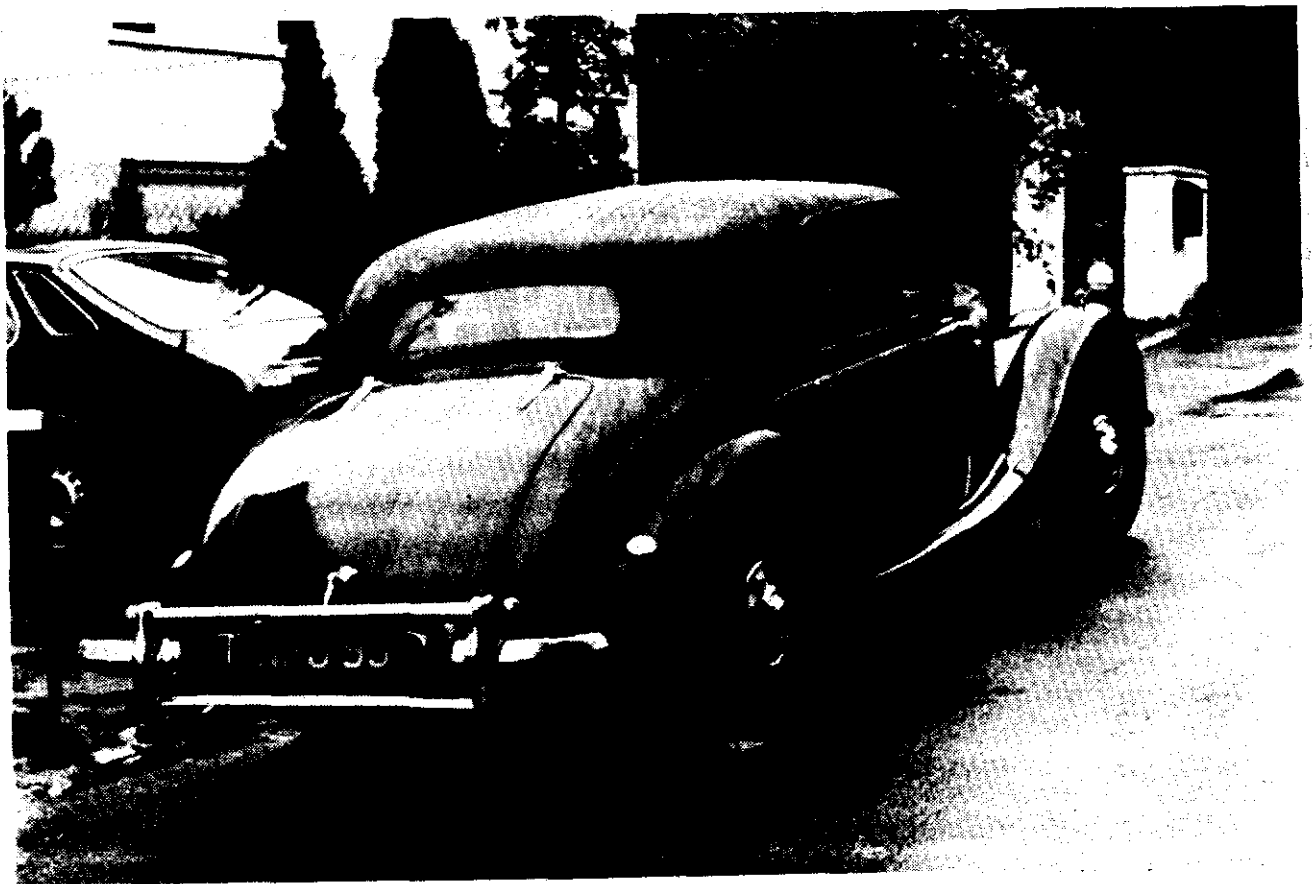
# RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg      Bitr. red.: Kent Gustafsson

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

Nr. 2/1988



## UNDER SENSOMMAREN 1987

kom den här Rileyn, en 2½ l saloon tillverkad 1952, till Sverige. Den togs hit av en engelsman i akt och mening att söka få ut ett bättre pris än i England. Bilen stod parkerad på en gata i stadsdelen Örgryte i Göteborg under åtskilliga veckor.

Många var de som tittade på bilen, eller förhörde sig per telefon, men det begärda priset var först alltför väl tilltaget med hänsyn till bilens kondition. Inredning, ytter- och innertak, en del trä samt lackeringen behövde åtgärdas. Ytterligare några brister fann nog den nye ägaren, Ove Nilsson, som hade "is i magen" och väntade till priset blev mer acceptabelt. Får vi gratulera till fyndet?

E.H.

"FÖRE DEN BLÅ DIAMANTEN" - Riley's entré som motorfordonstillverkare

En berättelse om vävstolar, cyklar och trehjulingar mellan 1870 och 1914, författad av David G. Styles, i översättning av Kent Gustafsson och Rune Möller.

Del 2.

Percy Riley grundade 1903 Riley Engine Co. i en verkstadslokal som låg in- till den medeltida Cook Street Gate vilken ledde in till Coventrys gamla stadsdel. Här tillverkades motorerna till Rileys motordrivna cyklar och trehjulingar. Det var också i det lilla verkstadskontoret som flitens gasdrivna lampa lyste sena nätter när den 20-årige Percy arbetade för att slutföra en konstruktion, eller när han hade kommit på något nytt. Hans målsättning var att alltid bygga med högsta möjliga kvalitet och den lilla skaran av medarbetare han hade genomsyrades av samma kvalitetskänsla.

Dessa tidiga Rileymotorer var genialt gjorda på fler punkter än bara ventilmekanismen. Cylindrarna var gjutna för sig, oavsett om de var luft- eller vattenkylda. Cylinderhuvudena var gjutna i ett stycke med cylindrarna. Man kunde komma åt ventilerna och ventilsätena genom att skruva av lösa lock. Dessa lösa lock innebar stora fördelar. För det första blev tillverkningen av motorn enklare när man inte behövde göra lösa cylinder- toppar. Dessutom var det lätt att komma åt ventilerna för exempelvis ventiltjusteringar.

Konstruktionslösningar av det här slaget kopierades snabbt av konkurren- terna. Percy Riley konstruerade sina motorer så att det skulle gå att byta cylindrarna sinsemellan. Cylindern skruvades fast med fyra skruvar på en fläns mot vevhuset och samma vevhus kunde användas både till luftkylda och vattenkylda motorer. När det gäller vattenkylda motorer förutsåg Percy Riley problemet med kylning runt ventilsätena och hans kylmantel blev väl tilltagen runt dessa känsliga områden.

Motordrivna cyklar som drevs av Rileymotorer började komma i slutet av sommaren 1903. De hade kortare hjulbas än sina föregångare och motorerna monterades rakt upp och ned på det sätt som skulle känneteckna den moder- na motorcykeln. Ramhöjden var fortfarande baserad på cykelns mått och man kunde välja på 20 eller 23 tums storlek. Tre Rileydrivna modeller fanns nu tillgängliga: 2.1/4 hp, 3 hp och 3½ hp. Alla var luftkylda sidventilare med cylinder och cylindertopp gjutna i ett stycke och gjutjärnskolv med tre kolvringar. Bromsning skedde med fälgbroms.

1904 fortsatte samma utbud av motordrivna cyklar och dessutom tre modeller av trehjulingarna. Deras motorer var på 3 hp, 3½ hp (bägge luftkylda) och den nya 4½ hp som var vattenkyld. Den förbättrade kylningen möjliggjorde ett större hästkraftsuttag, men ökade också ofrånkomligen vikten på grund av kylmantelns och det vidhängande kylpaketets vikt. I 3 hp fick passage- raren sitta i en enkel korgstol, men i modellerna 3½ hp och 4½ hp använde man ett solidare säte.

Vid den här tiden började Sun Rising Hill, i närheten av Kineaton i War- wickshire, bli välkänt för Midland Automobile Club's backlopp. En trogen åskådare vid evenemangen hette John Browning. I slutet av 1903 köpte han sig en 3½ hp "Moto-Bi" och började tävla så ofta han kunde i MAC's back- lopp. Övertygad om att större motorstyrka ger högre hastighet, monterade Browning in en 4½ hp-motor i cykelramen under vintern 1903-1904 och tävla- de sedan med upprepade framgångar i Sun Rising Hill. Den första gången han använde sig av den modifierade maskinen fick det emellertid ett brått slut. Skruvarna i motorfästena gick tvärt av när han kommit halvvägs upp i bac-

(forts. sid 3)

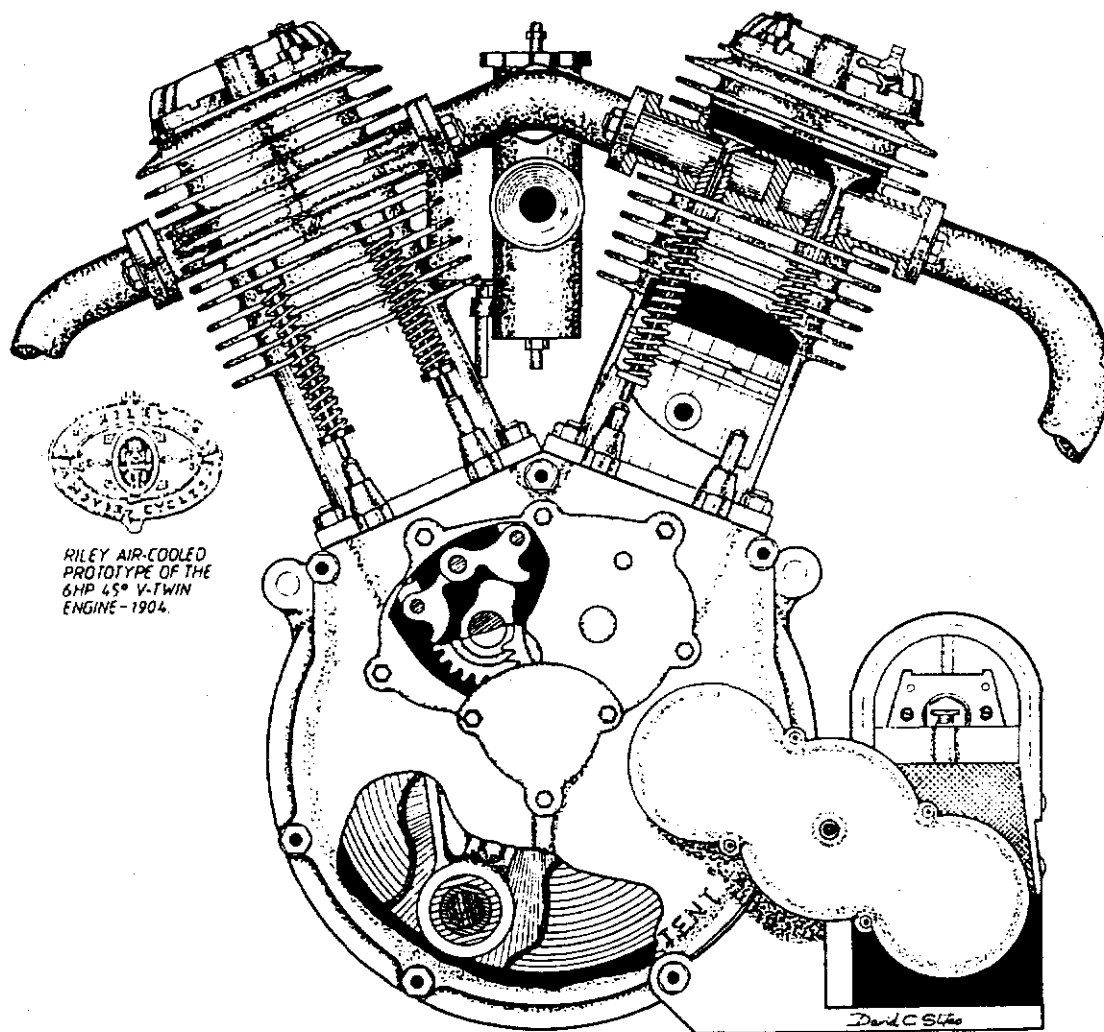
/Före den blå ... (forts.)/

ken. Det var bara stor tur och en ren tillfällighet att inte cykeln, motorn och föraren for skilda vägar. Nåja, med kraftigare skruvar hölls motorn på plats och Browning var snart tillbaka i leken igen. Kort efteråt lämnade MAC Sun Rising Hill och flyttade sina backlopp till Shelsley Walsh, där man kör än idag.

Nu hade Riley skapat sig ett namn som tillverkare av högklassiga motordrivna cyklar och trehjulingar och med aptit på att göra ytterligare förbättringar slog brödratrion Percy, Allan och Stanley sina kloka huvuden ihop för nästa utveckling i produktsortimentet. Med sin övertygelse att de vattenkylda motorerna var tillförlitligare, började Percy konstruera en 6 hp V 2-motor för en ny trehjuling. Motorn var på 804 cc och hade samma mått i borring och slaglängd (80 x 80 mm). Cylindrarna var bultade fast på ett vevhus av lättmetall. Man använde samma gjutjärnskolvar som satt i 3 hp-motorn. Vevstakarna var trappstegsformade, så att cylindrarna kunde ligga i samma centrumlinje. Vevstakslagret var en bronsbussning, som också tjänade syftet att hålla isär de bägge vevstakarna. Bussningen var fodrad med vitmetall som lageryta mellan bussningen och veven. Förgasaren var av märket Longuemare.

Prototypen till 6 hp-motorn byggdes under sommaren 1904. Motorn monterades "med skohorn" in i en 3 hp "Moto-Bi" och drivningen skedde via en Riley

(forts. sid 4)



/Före den blå ... (forts.)/

2-växlad låda och kedjedrift till bakhjulet. Kedjedriften kom att användas på 1904 års trehjulingar. Detta var förmodligen enda gången som en kedjedriven motorförsedd cykel någonsin byggdes av Riley. Allan Riley, som var en skicklig motorcykelförare, tog ut prototypen på provkörningar och tävlade intensivt med den. Cykeln ansågs vara god för runt 95 km/tim. vilket var en hög hastighet 1904. Emellertid var det aldrig avsikten att saluföra 6 hp i en cykel, utan motorn kom att användas i den nya Riley Six Tricar.

Under tiden som Percy och Allan Riley utvecklade 6 hp motorn, lånade en viss Harry Ferguson (senare i traktorbranschen och även sysselsatt med 4-hjulsdrivna racerbilar) en 2.1/4 hp "Moto-Bi" och anmälde sig till en 32-mils landsvägstävling, som anordnades av Ulster Centre of the Motor Cycle Union of Ireland i juli 1904. Han låg bra till i loppet ända tills bensintanken exploderade! 1906 tävlade Harry Ferguson flitigt med Riley och han vann det året Gilnahirk Hill Climb med en vinstmarginal på 9 sekunder.

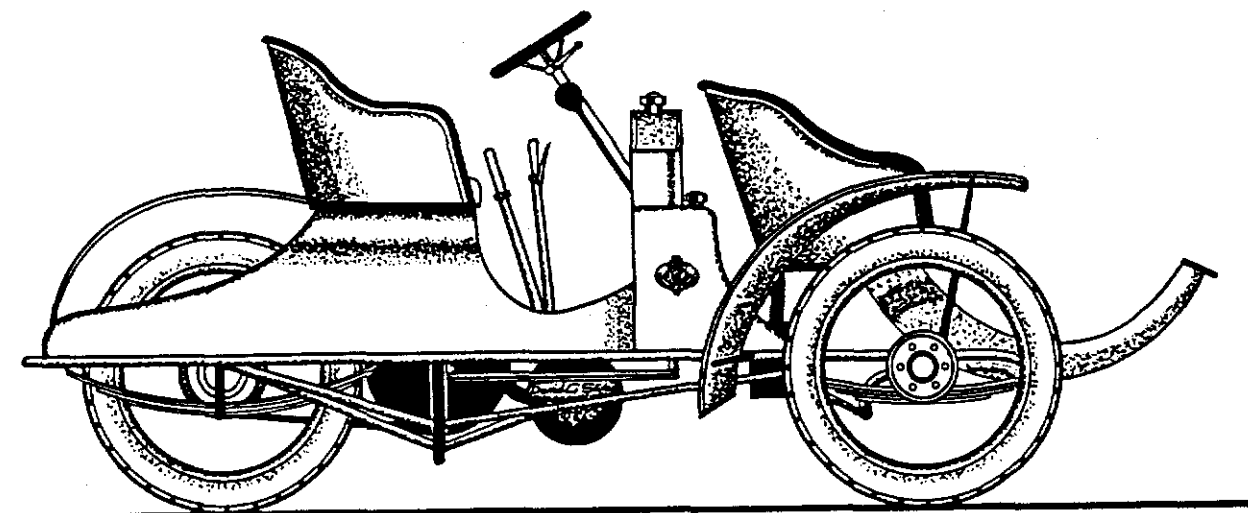
Percy Riley kunde vara nöjd med sin motor konstruktion och vände nu sin uppmärksamhet mot problemet att kunna överföra motorkraften på drivhjulet så effektivt som möjligt. Percy hade tillverkat varje komponent själv på sin ursprungliga bil från 1898 och därför skulle han inte vara obekant med de problem som eventuellt skulle dyka upp. Faktum var att Percy bland sina gelikar hade ett mycket gott rykte när det gällde att skära till kugg-hjul. Han lär ha varit en mästare vid svarven innan han var 15 år och därför kunde han nu använda all sin kunskap för att utveckla en växellåda.

I september 1904 hade han sin konstruktionslösning klar för en växellåda med tre växlar fram och en back. Den visar viss släktskap med svarvens drivmekanism och är den första lådan med alla kugghjulen i ständigt ingrepp, även backväxeln. Kugghjulen för de olika växlarna kopplades till utgående drivaxeln genom en serie medbringare, en för varje växel. Av dessa fyra medbringare var två placerade på ingående axeln och kopplade 1:a växeln och backen, en på en hjälpaxel för 2:a växeln och en på utgående axeln för direkt drift. Detta arrangemang möjliggjorde en relativt enkel växlingsmekanism som byggde på en tvärgående axel upptill på växellådan. Denna axel i sin tur hade kammar som flyttade gafflarna till medbringarna och gjorde in- och urkopplingarna så mjuka som möjligt. Denna revolutionerande konstruktion erhöll patent nr. 20860 den 28 september 1904.

Säsongen 1905 kunde Riley visa upp sina nya Tricars, som allesammans började bli alltmer billiknande, utrustade med Percys nya växellåda, ratt och reglage av biltyp. Men fortfarande hade de mycket kvar av cykelns smidighet och ekonomi. De här maskinerna skulle tydligt visa den väg som Riley skulle komma att följa, fastän de motordrivna cyklarna fortsatte att tillverkas året ut. 6 hp följdes snart av Stanleys 5 hp Popular Tricar som kom att ersätta den gamla encylindrige 4½ hp. Nu försvann också den sista resten av motorcykelkänsla, då 5 hp styrdes med ratt istället för med styre. Den drevs till att börja med av en förstörad version av den gamla 4½ hp encylindrige motorn, men efterföljdes snart av den största modellen i hela motorsortimentet, nämligen 9 hp V 2-modellen.

9 hp följde konstruktionsmässigt 6 hp och använde 2 st. 4½ hp kolvar och vattenkylda cylindrar. Därmed hade man skapat en verkligt kraftig V 2-motor på 1.034 cc. Den monterades i den nya 9 hp trehjulingen, som blev synnerligen populär, samt blev en faktor att räkna med i tävlingar. En av de första framgångarna var dagens snabbaste tid i backloppet vid Dashwood Hill under 1905 års ACC Tricar Trials.

(forts. sid 5)



1906 RILEY 9 H.P. V-TWIN TRI-CAR. (OUTRIGHT WINNER, 1907 S.M.C. RELIABILITY TRIAL).

/Före den blå ... (forts.)/

I slutet av 1905 - medan man fortsatte att tillverka trampcyklar - tog Riley det djärva beslutet att sluta bygga motordrivna cyklar för att i stället gå in för Tricars. Även om dessa trehjuliga bilar fortfarande faktiskt var mer motorcyklar än bilar - och att de tävlingar de deltog i arrangerades av ACC - så kom fortsättningsvis förarna i Riley Tricars att sitta i dem och inte som tidigare grensle över dem som på en cykel. De trehjuliga bilarna var så framgångsrika att nästa steg i utvecklingen blev att tillverka den fyrehjuliga, den riktiga bilen.

Den trehjuliga 9 hp hade inte varit i produktion lång tid, förrän det stod klart för Percy Riley att vägegenskaperna inte var vad de borde vara vid höga farter, låt vara att den inte var direkt instabil. Den kunde i alla fall komma upp i 95 km/tim! Därför inriktade han sig på att konstruera en konventionell bil med fyra hjul, byggd på samma principer som den vid det här laget väl utprovade trehjulingen, dvs. med tvärställd motor och kedjedrift till bakhjulen. En duplex rörram med tvåsitsig kaross tillverkades. Kylaren placerades för första gången längst fram. Den första experimentbilen var ute på Coventrys gator innan året 1905 var till ända. Den fanns sedan till salu för allmänheten i slutet av 1906.

Percy Riley hade nu sålunda uppfunnit den mekaniskt styrda insugningsventilen och den första växellådan där dreven låg i ständigt ingrepp. Hans energi och snille vändes nu mot andra problem som väntade på sin lösning. Det verkade därför helt enkelt logiskt att han tog itu med nästa viktiga komponent på en bil, nämligen hjulet. Percy Riley hade aldrig gillat den s.k. Stepney-fälgen, där det vid ett däckbyte bara gick att byta fälg, inte hela hjulet, som man gör nu för tiden. Hans mål var att kunna erbjuda kunderna en bil med avtagbara hjul och därmed slippa ifrån de krångliga fälgbytena. Han lyckades - förstås.

Det tog inte Percy lång tid att fästa sina idéer på papper och hans första hjulpatent beviljades den 30 juni 1908, med numret 13857. Då hade uppfinningen redan  $2\frac{1}{2}$  år på nacken. På Riley 9 hp fanns de nya hjulen som ett katalogtillbehör redan 1906 och från 1907 var de standard.

(forts. sid 6)

/Före den blå ... (forts.)/

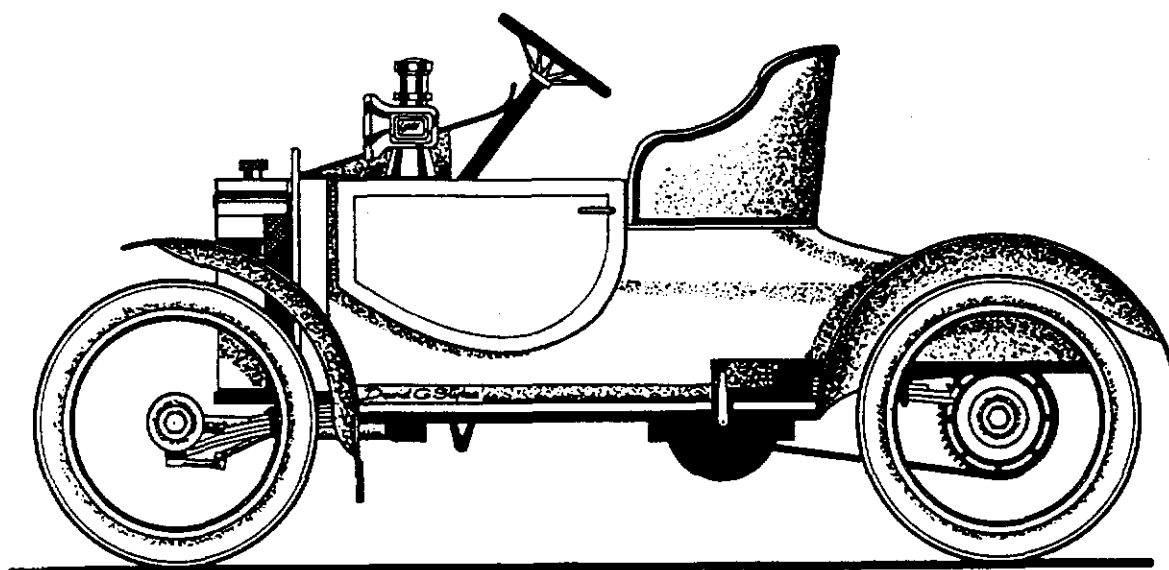
Nu låg Riley långt framme i bilens utveckling. När 9 hp-bilen (se bilden nedan) lanserades på marknaden fanns ännu en modell på utvecklingsstadiet, samtidigt som ett beslut togs om att tillverka de nya hjulen och även sälja dem till andra biltillverkare. Som om inte det var nog, tog man sig också tid till att finna nya lokaler för Riley Engine Co., vars gamla utrymmen på Cook Street hade blivit för små. När man så fann en ny fastighet på Aldbourne Road, byggde man en lastbil i den gamla verkstaden för att flytta all maskinutrustning till den nya verkstaden. Fordonet drevs av en Riley 9 hp-motor via en Riley 3-växlad låda. Det behöver väl inte sägas att det löste sin uppgift utan att mankera en enda gång.

När man nu installerat sig kunde man ge sig i kast med nästa motorprojekt. Det kom att bli den dittills största Rileymotorn, en 2 liters med beteckningen 12/18. Förstudierna till motorn hade börjat innan Engine Co. flyttat från Cook Street och prototypmotorn blev den första i den nya fabriken vid Aldbourne Road. Det lovade gott för den nya verkstaden att 12/18-modellen snabbt blev lika framgångsrik som sin föregångare.

Prototypen till den bil som man skulle använda den nya motorn i döptes till "Old Midnight" och var en 4-5-sitsig tourer. Hjulbasen låg på 2,97 m. Namnet kom sig av att arbetet sällan avslutades förrän midnattstimmen var slagen. Den första bilen testades under de sämsta förhållanden men klarade proven med glans. Produktionen började tidigt 1907.

Vid den här tiden - när 12/18 gick i produktion - hade William och Victor Riley kommit underfund med det avtagbara hjulets avgjorda fördelar och började sprida det goda budskapet till andra biltillverkare kors och tvärs i Storbritannien. Intresset för Rileyhjulet blev så stort att Riley Cycle Co. kom att leverera hjul till företag i Storbritannien, på kontinenten och till slut även till USA. Bland alla berömda bilmärken som tävlade med Rileys hjul kan nämnas 1908 Austin 100 hp Grand Prix, 1910 Austro Daimler Prinz Heinrich Preussen-Fahrt, den väldiga Blitz Benz och 1913 Rolls Royce Alpine Eagle. Andra stora bilmärken att använda Rileyhjulet var Napier,

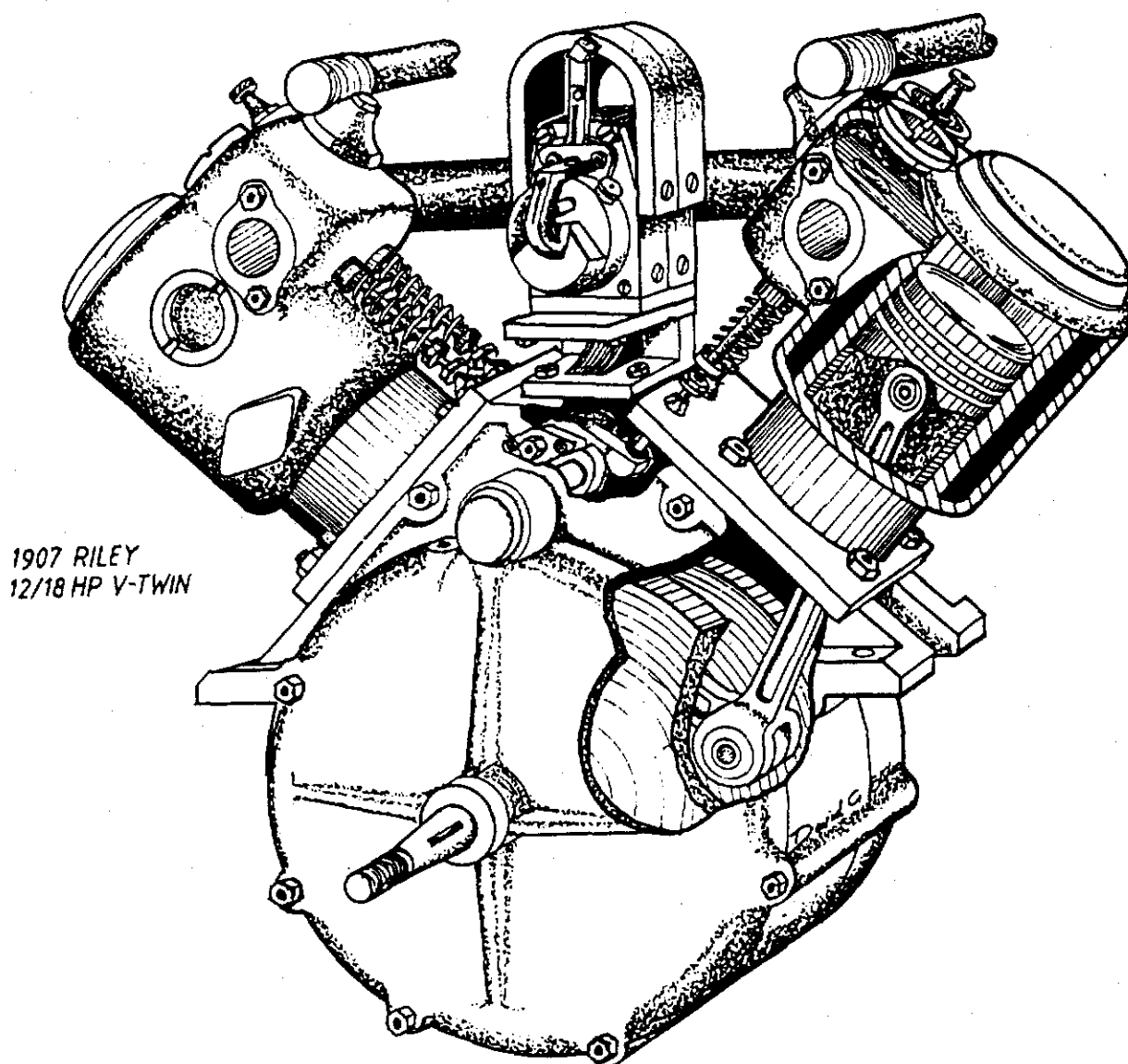
(forts. sid 7)



1907 RILEY 9HP V-TWIN 2-SEATER (1ST CLASS Å, 1908 COVENTRY-HOLYHEAD TRIAL).

/Före den blå ... (forts.)/

Panhard-Levassor, Pierce-Arrow och Spyker. Mellan Austin och Spyker lär det ha funnits totalt 183 biltillverkare i Wheel Departments orderböcker.



Knappt hade 12/18-modellen framgångsrikt lanserats förrän det var dags för nästa modell. Det var den nya 10 hp med en V2-motor där cylindrarna stod i 90 grader till varandra. Den hade återigen "fyrkantiga mått", den här gången 96 x 96 mm, vilket gav cylindervolymen 1.390 cc.

De två karosstyper som erbjöds på 10 hp var bägge tvåsitsiga, den ena konventionell med sätena rätt högt monterade, den andra en sportigare modell med ett enklare och lättare karosseri. Detta var också den första Riley där man kunde erbjuda sina kunder möjligheten att inte få något karosseri överhuvud taget. Kunden kunde sålunda köpa ett chassi och låta en karosbyggare tillverka en kaross efter önskemål.

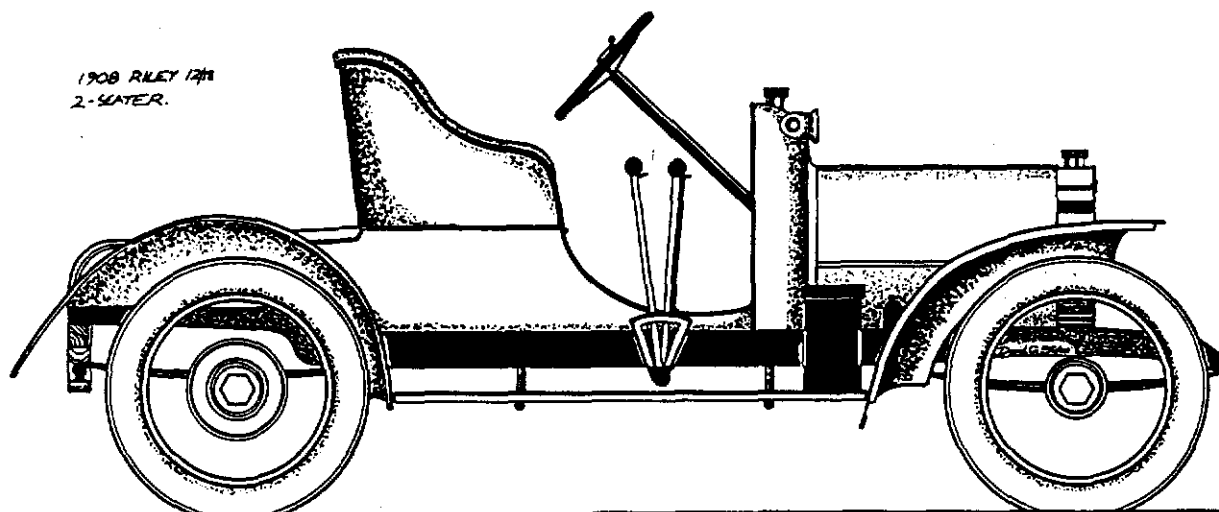
Den nya modellen hade alla de vanliga Rileyfinesserna, så som 3-växlad låda, avtagbara hjul och en fantastisk tillförlitlighet. Liksom 12/18-modellen blev den snabbt framgångsrik i tävlingar. Faktum var att Stanley Riley körde

(forts. sid 8)

/Före den blå ... (forts.)/

den första 10 hp Speed-modellen till klasser i 1909 års Scottish Trial och slog flera bilar med större motorer, däribland en Riley 12/18 som kördes av J. F. Buckingham.

Åren runt 1910 var Riley ett framgångsrikt företag med fina försäljningsframgångar. Riley Cycle Co. var nu delat i huvudsakligen tre verksamhetsfält. En av dessa var hjultillverkningen vid Wheel Departments verkstäder på St. Nicholas Street. Victor Rileys försäljningskampanjer hade givit Wheel Department nått upp med mer arbete än man kunde klara och 1910 förhandlade han fram ett avtal om licenstillverkning i Frankrike och Tyskland. Därmed lättade trycket på Coventryfabriken, samtidigt som man fick in en nått inkomst i ett enda slag. Trampcyklar tillverkades fortfarande, men försäljningen minskade stadigt, delvis beroende på att bröderna Riley inte hade tid att utveckla cyklarna och dessutom tappat intresset för de gamla trampohjarna.



Motor Department leddes av Allan Riley vid King Street. De bilmodeller man saluförde sträckte sig från den 10 hp öppna tvåsitsiga till en 12/18 landaulette. Man kunde välja på tre olika chassier, dels 10 hp-chassiet samt två olika till 12/18-modellen. På de sistnämnda varierade hjulbasen mellan 2,64 m. till 3,17 m. Till och med nu hade dessa fina bilar detaljer som avslöjade deras ursprung i de tidiga motordrivna cyklarna. Dels var det de tvåcylindriga motorerna, som hade utvecklats direkt ur de luftkylda motorcykelmotorerna, dels var det växellådan, som konstruerats för att kunna monteras tillsammans med både tvärställda och längsmonterade motorer.

Den tredje grenen i Rileys familjeföretag var Percys Engine Co. 1904 hade Engine Co. svarat på en förfrågan från South African Railways angående tillverkning av en motordriven dressin för inspektion och reparationsarbeten. Riley byggde en arbetsdressin och en inredd dito av rälsbusstyp för järnvägsinspektörerna. Percy använde sin ursprungliga växellåda, vilken kopplades till en 4½ hp vattenkyld motor via en läderklädd konkoppling. Dressinen försågs med ett slags kraftuttag, så att man kunde använda motorn till att driva olika verktyg. Dressinerna kunde dessutom bogsera släp som var försedda med generatorer.

Dressinerna blev så lyckade att järnvägsbolaget beställde fler 1906. Dessa kom att drivas av 9 hp-motorer med treväxlad låda. Riley Engine Co. sålde

(forts. sid 9)



/Före den blå ... (forts.)/

dessutom motorer och växellådor till Singer Motor Co., som monterade dem i terrängfordon, vilka exporterades till Indien. Till Indien såldes dessutom ett antal rälsbussar år 1907. Vidare beställde Mount Lyall Mining Co. i Tasmanien tre rälsbussar till sin järnväg 1908. En av dessa behöll chefen för gruvorna för egen räkning, medan de andra fick tjänstgöra som underhållsfordon och för personaltransport. Den sista rälsbussen gick i tjänst till så sent som 1964! Efter pensioneringen har den renoverats och finns sålunda kvar än idag.

1908 arbetade Percy Riley på att utveckla en dubbelslidmotor som - till skillnad från dem som täcktes av Knights patent - hade en kylmantel mellan sliderna. Detta var genialt men komplicerat och proven visade att man inte kunde få ut det hästkraftsantal som man väntat sig. Därför övergav Percy tanken på slidmotorer till fördel för vanliga motorer med tallriksventiler och sålde 1909 patenträttigheterna till Packard i USA.

Sommaren 1912 beslöt William Riley att upphöra med tillverkningen av trampcyklar. Det fanns vid den tiden bara två modeller att välja på, en herr- och en dammodell av den gamla Royal Riley Bicycle. Cyklarna hade inte modifierats sedan 1908 och sönerna protesterade inte mot beslutet, vilket betydde att man kunde taga cykeltillverkningens utrymme och resurser i anspråk för att öka produktionen av bilhjul.

I mars 1912 döptes Riley Cycle Co. om till Riley (Coventry) Ltd. och nu orsakade William Riley det största grälet någonsin mellan sig och sina söner. Han hade nämligen på samma gång som namnbytet också meddelat omvärlden att Riley (Coventry) Ltd. fortsättningsvis inte skulle tillverka bilar eftersom bilhjulen, så vitt han kunde se, var mer lönsamma. Vid diskussionerna som föregick faderns beslut avslöjade Percy och Stanley att de tillsammans arbetade på två nya bilar och att de inte alls var beredda att överge sitt utvecklingsarbete. Allan stödde sina bröder, eftersom biltillverkningen fortfarande gick med vinst. Cecil tillfrågades aldrig om sin uppfattning, eftersom han fortfarande bara var en yngre medarbetare på Wheel Departments ritkontor. Däremot stödde Victor sina bröder vilka därmed utgjorde en övervikt på 4 mot 1 i omröstningen med sin far. Resultatet blev att man bildade två nya företag.

Efter att ha skrapat ihop nödvändigt kapital för att dels köpa ut Motor Department ur Riley Cycle Co. och dels finansiera utvecklingen av de två nya bilarna, så grundades Riley Motor Manufacturing Co. och Nero Engine Co. Riley Motor Manufacturing Co. kom att ledas av Allan Riley; företaget fortsatte att tillverka bilar på de konstruktioner som fanns. Nero Engine Co. skaffade sig lokaler vid Aldbourne Road bredvid Riley Engine Co:s verkstäder och fortsatte utvecklingsarbetet på den nya fyrcylindrige 1.034 cc Riley Ten - vilken konstruerats av Stanley Riley - samt modell 17/30 som var en utveckling av Percys tidigare sidventilmotor, men med konventionella ventiler, avsedd för en stor treliters touringbil.

På detta sätt avslutades epoken med Riley Cycle Co. Det hade varit den mest nyskapande perioden dittills i familjeföretaget Rileys historia. Men det hade också varit en tuff tid. Percy hade genomlidit sitt unga livs värsta provotid när han kom till insikt om hur nära det varit att han förlorat sin uppfinning av den mekaniska insugningsventilen till Benz. Hans beslut att grunda Riley Engine Co. var också ett resultat av meningsskiljaktigheter om huruvida familjeföretaget skulle ge sig i kast med att tillverka egna motorer. För att kunna starta sitt nya företag så blev han tvungen att låna kapital från sin mor och andra medlemmar av familjen. Av sin far fick han ingenting, varken stöd eller pengar. Resultatet blev en rad nyskapande konstruktioner som används än idag inom bilindustrin.

(forts. sid 10)

/Före den blå ... (forts.)/

Medan Rileys hjul i stort antal såldes till alla de ledande biltillverkarna så misslyckades företaget av någon anledning att få behålla patentet på det avtagbara hjulet. Därmed låg vägen öppen för ständiga juridiska tvister mellan Riley, Rudge-Whitworth och Goodyear. Den sista stora striden stod mellan Victor Riley och John Pugh från Rudge-Whitworth, men den avbröts på grund av en större strid - den som gällde Storbritannien och Imperiet. Året var 1914 och det skulle dröja fyra långa år innan bröderna Riley kunde återvända till biltillverkningen. Men det är - som man säger - en helt annan historia .....

## NYA MEDLEMMAR

Vi har nöjet att hälsa följande nya medlemmar välkomna i klubben:

- |     |   |                |      |                       |
|-----|---|----------------|------|-----------------------|
| 172 | Gunnar Lindholm<br>Österås 5063<br>881 00 SOLLEFTEÅ<br>Tel. 0620 - 230 78                   | 4/68 Saloon    | 1959 | R/HSIL 1586 / ACT 471 |
| 173 | Pontus Lundin<br>Östra Hoby<br>270 52 BORRBY<br>Tel. 0414 - 306 82                          | 4/68 Saloon    | 1959 | R/WSIL 1070 /         |
| 174 | Carl E. Kristoferson<br>Skyllbergsgatan 11, 2 tr.<br>124 45 STOCKHOLM<br>Tel. 08 - 47 98 74 | 2½ 1 Saloon    | 1950 | 60 S 7431 / EZU 347   |
| 175 | Bengt Ahlerona<br>Södra Förstadsgatan 30<br>211 43 MALMÖ<br>Tel. 040 - 723 85               | One-Point-Five | 1958 | 2026 / GLG 304        |
| 176 | Ove Nilsson<br>Sjögatan 47<br>296 00 ÅHUS<br>Tel. 044 - 24 36 63                            | 2½ 1 Saloon    | 1952 | 62 S 9995 / NUY 716   |
| 177 | Holger Nilsson<br>Daltorpsgatan 14<br>412 73 GÖTEBORG<br>Tel. 031 - 40 39 20                |                |      |                       |
| 178 | Gunnar Rohr Torp<br>3520 JEVNAKER<br>Norge<br>Tel. 063 - 142 13, 110 22 (arb.)              | 2½ 1 Saloon    | 1950 |                       |

RILEY

Adressändringar:

- 22 Bengt Borneving: Mariedalsgatan 6, 441 41 ALINGSÅS  
50 Anders Lindner: Box 146, 8100 ÅRHUS C, Danmark  
58 Carljohan Carlsson: Skolgatan 13 A, 803 59 GÄVLE Tel. 026 - 18 25 67  
114 Åsa Nordberg: Kvarngatan 15, 961 34 BODEN Tel. 0921 - 163 63  
131 Johan Bjärkse: Ingelstorp 1331, 395 90 KALMAR Tel. 0480 - 718 91  
132 Ulf Samuelsson: Kallhögen 2072, 911 00 VÄNNÄS Tel. 0935 - 241 22  
136 David Jackson: Allhelgonagatan 5, 2 tr., 116 58 STOCKHOLM  
146 Håkan Lundgren: Albogatan 14, 260 80 MUNKA-LJUNGBY  
155 Bo Thorell: Alreiksgatan 4, 602 35 NORRKÖPING

**ANNONSER**

Säljes

Riley Falcon Saloon 1935, chassinr. 22T 735. Enda exemplaret i Sverige. Chassiet är färdigrenoverat.

Hans Sjöholm, Fridhemsgatan 54, 852 42 SUNDSVALL  
Tel. 060 - 11 20 05 (arb.), 060 - 12 67 83 (bost.)

- Jag överväger att sälja min 2½ l Riley Saloon 1950. Bilen är i mycket gott skick; motorn nyrenoverad.

Carl E. Kristoferson, Skyllbergsgatan 11, 2 tr., 124 45 STOCKHOLM  
Tel. 08 - 47 98 74 (bost.), 08 - 47 19 15 (arb.)

Riley One-Point-Five 1959 i mycket bra originalskick säljes eller bytes. Modellen är ovanlig i Sverige. Bilen är körklar.

Åke Carlsson, Stakegatan 19 A, 531 33 LIDKÖPING  
Tel. 0510 - 297 29

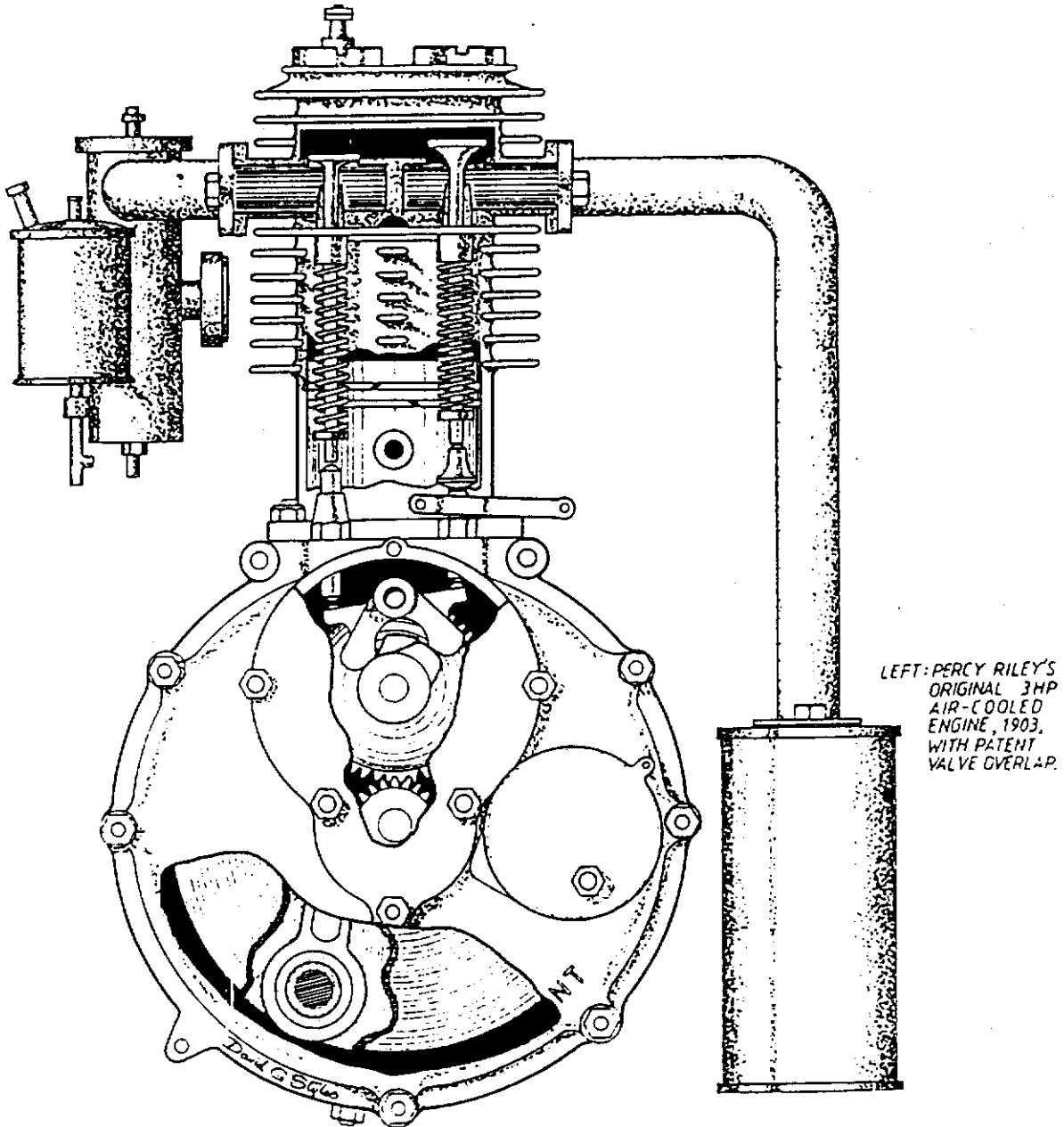
Riley Elf 1962. Bilen - som är avställd sedan våren 1979 - är ljusblå med vitt tak. Avgassystem och klädsel behöver lagas och tillsyn av karossen bör ske. Vinterdäck medföljer. Säljes pga. sviktande hälsa och tilltagande ålder av icke-medlem.

Bertil Bergren, Svärdlångsvägen 56, 121 72 JOHANNESHÖV  
Tel. 08 - 19 98 92

Till Riley R.M. säljes ett par begagnade bladfjädrar samt 1 st. begagnat 16 tums AVON-däck med smärre sprickor (lämpligt för bil under renovering eller likn.). Såväl fjädrar som däck säljes billigt.

Växellåds- och bakaxelolja 85W/140 (Shell Spirax ED) från fat: 30:-/l.

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



## DITT & DATT

- Special Autotextil heter en firma i Ystad som meddelar att man lagerför och anskaffar: cabrioletväv, innertakstyg, bilmattor, galon, mattnappar och andra tillbehör till gammelmilar. Adressen är: Special Autotextil, Mariagatan 10, 271 00 YSTAD Tel. 0411 - 727 64 mellan kl. 17.00 och 20.00.
- Har du förslag till var vi skall förlägga nästa års årsmöte med tillhörande rally? - I så fall: ring eller skriv till redaktören snarast!
- Behöver du byta trävirke i din Riley R.M.? Då skall du vända dig till: E. B. Mould, 31 Sandbach, Great Lumley, CHESTER-LE-STREET, Co. Durham DH3 4LL, England (Tel. 0385 881191 efter kl. 18.00). Han har specialiserat sig på att göra högklassiga trädetaljer till våra bilar!