



RILEYBLADET

Nummer 4, 1999

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 21



Karossnickare Ingemar Edlund i sin verkstad står och lutar sig mot hytten till en Chevrolet lastbil från 1925 och delar av en Buick 1923.

Klubben besöker Ingemar Edlunds Karossnickeri

I förra numret av Rileybladet inbjöds till träff i Stora Mellösa den 11 september. Det var ca 25 medlemmar med bihang som infann sig. Det var en solig och varm dag och alla var på ett gott humör.

De flesta var från Mälardalen, men det fanns även långväga delegater; Lars Jonsson kom körande ända från Lit utanför Östersund i sin nyrenoverade RMA - 70 mil enkel resa var det visst. Eddie Lidholm, även han i en nyrenoverad RMA, hade som kontrast, bara ett par kilometer att köra. Och tur var det för däckdimensionen var för stor och gummit stenhårt. Intressant var att bägge dessa bilar var lackerade i färgen Sun Bronze.

Efter kaffe och bullar vid 11-tiden gick vi tvärs över vägen till Ingemar Edlunds

karossnickeri. Ingemar har byggt träkarosser och stommar sedan 1973. Fotoalbumet över karosser som han byggt var spännande att bläddra i. Om jag inte minns fel innehöll referenslistan 168 karosser, däribland några Rileys. Bl. a. karossen till den Imp som var till salu i Rileybladet nr 3/84.

Medan gamla engelska bilar, som Riley, ofta hade karosser uppbyggda på en stomme av ask var tyska bilar byggda i bokträ berättade Ingemar. Och när man kommer till honom med ett uppdrag frågan han vilket träslag Du önskar. Förutom ovannämnda träslag förekommer även ek och björk.

I Ingemar Edlunds verkstad stod vid tillfället för vårt besök en norskägd Mercedes 170 från 1953 (sista året för den modellen som kom redan före kriget) som skulle ha ny kaross. Där stod även två lastbilshytter till Chevrolet 1925 och 1928, den ena Ingemars egen. En kund i Stockholm hade lämnat in en Buick 1923, och så stod där en komplett träkaross till en DKW 1938 som "blev

över" när Ingemar byggde en serie om fyra för en tid sedan.

Vi åt en gemensam lunch i Odenbacken och återvände sedan till Stora Mellösa där Eddie Lidholm och Ingemar Edlund arrangerat en tipspromenad. Vinnare blev vår allmänbildade ordförande Erik Hamberg som hade oanade kunskaper om kungahuset, Carola och motbokens avskaffande.

Utflykten till Stora Mellösa gav även möjlighet till andra aktiviteter. Själv hade er red. varit i kontakt med Sten Eriksson i Tierp och lyckats köpa en vattenpump som suttit på hans reservbil. Leverans skedde denna dag.

Ett annat resultat av turen till Stora Mellösa blev att red. körde upp till Ingemar Edlund den 12 november med Roadstern på en släpvagn för att få en ny karosstomme tillverkad. Färdig i mitten av januari.

Så kan det gå när man åker till Stora Mellösa...

Några London intryck.

av
Håkan Wikström

När jag för en tid sedan fick ett brev från en gammal vän, som bosatt sig nära Wimbledon utanför London, i vilket han påpekade att hans bäddsoffa stod till förfogande och att flygpriserna till London aldrig varit lägre, blev naturligtvis frestelsen för stor.

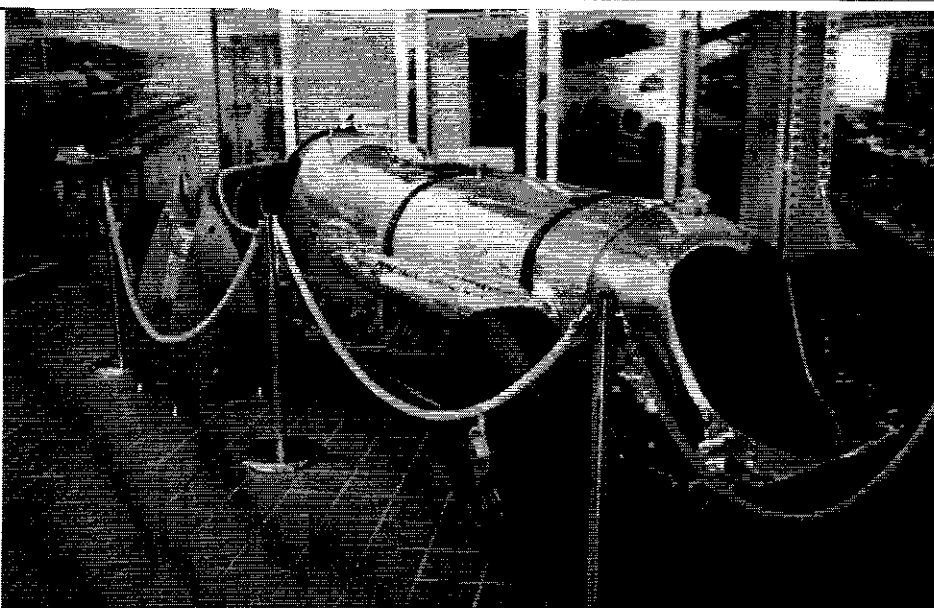
Sagt och gjort! Biljett bokades hos Ryan Air som flyger från Stockholm Södra (Nyköping) till Stansted norr om London. Därifrån tar man tåget till Liverpool Street Station vilket tar ca 40 minuter, och plötsligt står man mitt i London och ska försöka välja bland alla nöjen och sevärdheter.

Eftersom det var lunchdags fällde jag upp paraplyet (det regnade katter och hundar) och letade rätt på puben Ye Olde Mitre Tavern. Denna pub som stammar från 1546 måste höra till de mest svårfunna i London belägen i en minimal gränd, 1 Ely Place. I puben finns ett körsbärsträd som Elisabet den första lär ha dansat runt.

Efter en stärkande lunch upptäckte jag, som så ofta i England, att vädret skiftat totalt och att solen nu lyste från en klarblå himmel. Eftersom jag länge tänkt besöka den nybyggda rekonstruerade The Globe som ligger vid Themsens strand bara ett stenkast från den ursprungliga platsen för Shakespeare teater, gjorde jag nu slag i saken.

Efter en titt i museet och en guidad vandring inne i teatern återstår bara att vid något tillfälle få se en föreställning där. Detta är dock bara möjligt sommartid eftersom teatern saknar tak.

Jag ska inte trötta läsaren med all trivsamma och inbjudande pubar och värdshus som finns i London, men jag kan inte låta bli att nämna The Anchor som lämpligen besöks efter The Globe eftersom den ligger helt nära med fin utsikt över Themsen och har en härlig atmosfär med mängder av små rum och kypin. En annan historiskt viktig pub är The George som är det enda kvarvarande "innet" sedan hästdiligensernas tid. Den ligger i



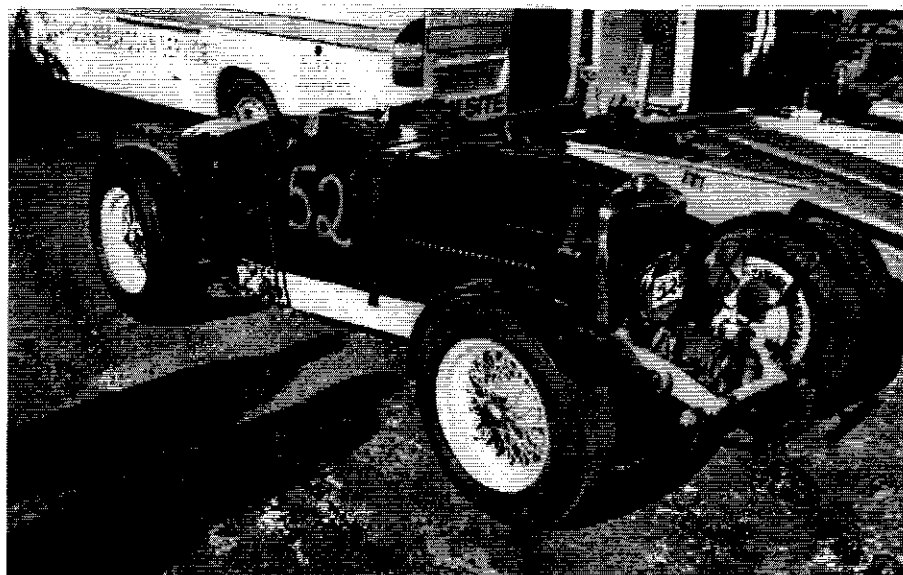
John Cobb's Napier-Railton

Southwark på ruten London-Dover och har bevarat sina ursprungliga loftgångar inne på gården. Här satte ett resande teatersällskap från Stratford upp sina pjäser innan nämnda The Globe byggdes!

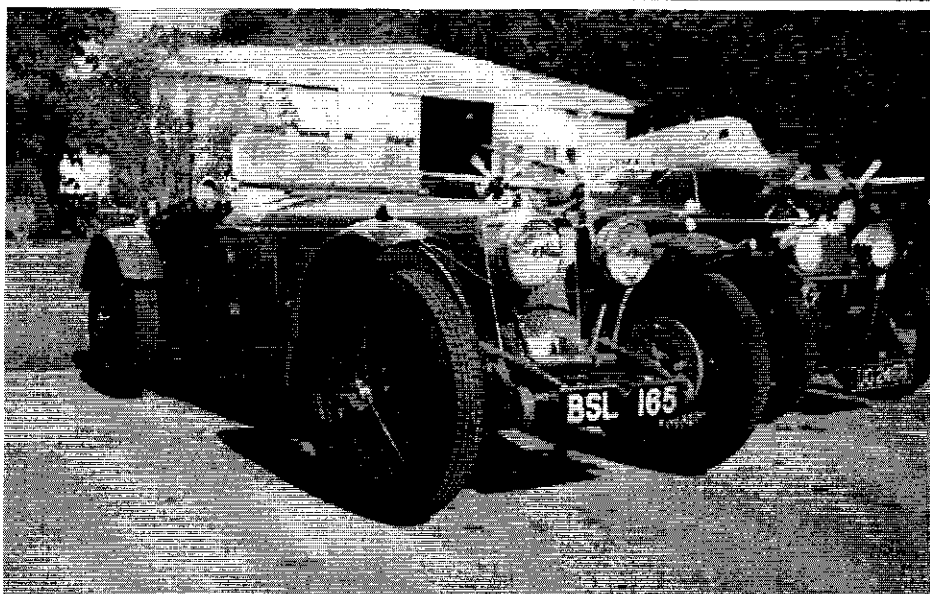
Vid ett besök i London bör man ju alltid kolla vad stadens gammelbilshandlare har att erbjuda. Det är ju ett utmärkt tillfälle att få se unika bilar gratis. Bästa stället är kvarteren bakom Albert Hall där flera handlare etablerat sig i de gamla mews som förr utgjorde stallgator bakom de vackra husen i t.ex. Kensington. Vid ett tidigare besök såg jag ett par Alfor till salu för £ 750 000 respektive £ 950 000 hos Greger Fisker. Annars är Coys of Kensington en pålitlig adress. Utanför stod en mycket racig

Aston Martin Ulster parkerad. I närheten finns även Nicholas Mee som säljer Aston Martin! Om man så vill kan man ju också besöka närbelägna Harrods innan man slinker in på The Nag's Head (nu var vi där igen). Denna lilla pub ligger avsides, och ändå bara något kvarter från Harrods, vid vad som känns som en bygata på landet, granne med en liten livsmedelsaffär och här kan man vila upp sig efter all shopping.

Den egentliga orsaken till denna lilla reseskildring var upptäckten av att VSCC (Veteran and Sports Car Club) hade en träff, Speed Trial, på den berömda Brooklandsbanan just den helg jag var i London. Brooklandsbanan var ju världens första specialbyggda tävlingsbana och den färdigställdes 1907



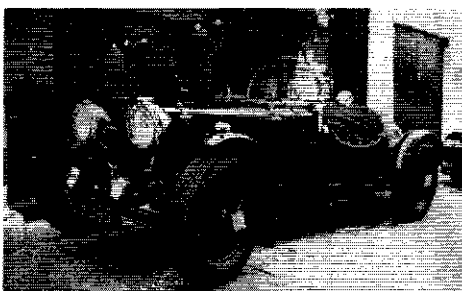
Terence Watsons Riley 12/4 Special med kompressor



Riley Sprite

tack vare Hugh Locke-King, en mycket rik godsägare som bekostade hela projektet och dessutom upplät mark för banan. Brooklands blev inte bara en tävlingsbana utan betraktas som födelseplatsen för engelsk motor- och flygsport, och även platsen för teknisk utveckling genom åtta decennier fram till våra dagar. Själva banan med sina berömda "bankings" d.v.s. höga doserade kurvor användes fram till krigsutbrottet 1939 och togs sedan över av flygindustrin och banan restaurerades inte efter krigets slut.

Nu har emellertid delar av banområdet restaurerats genom The Brooklands Museum Trust försorg och även



Aston Martin utanför Coys

klubbhus och delar av de berömda garagen bl. a. Malcolm Campells workshop renoverats och visas för allmänheten. Det finns även ett mycket trevligt museum med bl. a. Napier-Railton bilen som har banrekordet på Brooklandsbanans yttre varv med 143,44 mph (230,79 km/tim). Där fanns också flera Rileybilar t ex en verkligt fin Ulster Imp. Hela området hade en

mycket inbjudande atmosfär så jag kan rekommendera en utflykt dit för hela familjen om man är i London någon gång. Brooklands ligger i Surrey nära Weybridge.

Att som denna helg dessutom få se parkeringen framför klubbhuset fylld med gamla bilar inklusive ett antal Rileys, förhöjer naturligtvis behållningen. Jag stötte på en "gammal bekant" från Gaydon 1998 som också ägde en Kestrel -35 men denna dag färdades han i en racing Sprite i mint condition. Något av det gamla uttrycket som myntades på trettioalet "The right crowd and no crowding" kändes relevant.

Efter en rejäl titt på parkeringen gick vi så iväg mot bansträckningen som skulle användas för dagens tävling. Tävlingen gick ut på att accelerera över en uppmätt sträcka på ca 600 meter. Att få se, höra och lukta på alla dessa bilar på helt nära håll, och under så informella omständigheter som en klubbträff inbjuder till, är verkligen upplivande. Som paddock utnyttjades delar av den ursprungliga "bankingen" och det var bara att strosa runt och insupa alla intryck.

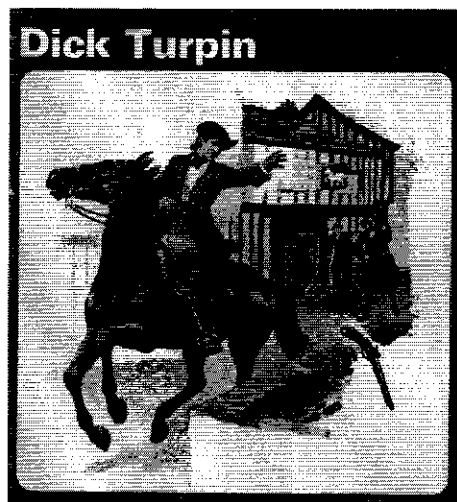
En annan "gammal bekant" var Donald Day med sin ERA som jag berättat om tidigare då han besökte Gärdesloppet och imponerade alla med sin spektakulära körstil trots att han bara har en arm i behåll efter en våldsam olycka med sin ERA.

Ett annat ekipage som imponerade, inte minst ljudmässigt, var en Napier-Bentley med 27 liters motor och raka rör! En av de snabbaste bilarna var emellertid som sig bör en Riley, nämligen Terence Watsons 12/4 Special med kompressor. Denna bil vann årets Prescott Hill Climb före flera ERA. Tänka sig att min bil har samma motor och växellåda!

Sista dagen före min hemresa tillbringade jag och Per i Hampstead där vi vandrade runt med en guide från London Walks som verkligen gav en levande historielektion. Dessa vandringar företas dagligen över hela London med mycket personliga guidningar! Rekommenderas!

Eftersom det var söndag passade vi på att ta en Sunday Lunch, en saftig Rost Beef and Yorkshire pudding, på den välkända puben The Spaniards Inn där stråtrövaren Dick Turpin brukade hålla till.

Väl hemkommen känner man sig omtumlad men vederkvickt och det är lätt att börja planera nästa tur till Rileys hemtrakter. Bli långtan för stor kan man ju ta ut Lynxen på en tur längs Skerikes vägen, känna fartvinden i ansiktet och känna sig som Mike Hawthorn och lyssna till kompressorns tjutande på Skultunarakan.



Dick Turpin hängdes i York 7 April 1739

Seklets bästa... och sämsta

Denna krönika, signerad Argus, publicerades i Auto Motor & Sport 12/99 och återges här med benäget tillstånd.

1900-talet har varit världshistoriens mest händelserika sekel. Vad kan då vara lämpligare än att reflektera lite grand över automotiva succéer och dito motsatser under 100 år.

Sedan bilen föddes har ungefär 4000 bilmärken sett dagens ljus. Idag finns, generöst räknat, ett 100-tal kvar och bilvärlden domineras helt av ca 10 stora konstellationer innehållande de mest kända märkena. Om några år är de fem eller sex stycken spår en del. Det finns onekligen mycket att reflektera över.

Under rubriken bäst och sämst har ställts upp en del kända och mindre kända fakta, präglade av såväl saklighet och kunskap som rent och skärt tyckande från skribentens sida. Kanske håller läsarna med i en del påståenden, retar sig på andra, eller förstår ingenting av några. Nåväl, gott! Sådan är Argus sista krönika i det 20:e seklet.

Seklets viktigaste bil: Här står det mellan Ford model T och Volkswagen typ 1. Båda gjorde bilen tillgänglig för gemene man, om än under olika tidsåldrar, genom en kombination av lågt pris, enkel konstruktion och låga driftskostnader. Båda har tillverkats i över 15 miljoner exemplar och VW:n lever egentligen fortfarande. Det får bli den!



Bilden har inget med vidstående artikel att göra. Det är omslaget till en av Martin Rogbergs böcker om bilfärder på kontinenten. Denna bok är från 1929.

Tekniskt mest intressanta bilen: Citroën DS 19, helt tvärsäkert. Jämför hur övriga bilar såg ut och fungerade 1955!

Mest överskattade bilen: Ferrari. Skickligt spunnen PR-myth har skapat ett helt oförtjänat romantiskt skimmer kring detta överskattade märke. Den har aldrig innehållit en enda teknisk innovation utan bara hållit sig till beprövade lösningar, och ändå haft en tillförlitlighet och slitstyrka som legat närmare nollpunkten än vad Anders Celsius kom.

Mesta mytbilen: Eftersom vi ändå punkterar bubblor tar vi en till, Rolls-Royce. En ordinär bil som genom löjligt högt pris och smaklös lull-lull lyckats skapa en myt och begreppsvärld som är helt orealistisk. Rolls-Royce har alltid rostet och gått sönder.

Roligaste bilen: Det finns flera att välja mellan men kravet från Argus sida är att bilen avviker genom t ex sin form, antalet hjul, motorns placering och liknande. Eller vad sägs om Leyat, Rumpler, Dymaxion, Amphicar, Gyrocar, Wimille, Tucker, Tatra och andra oddballs. Gemensam nämnare är tyvärr att riktigt kul bilar sällan är ekonomiskt lönsamma.

Bästa biltypen: Århundradets bästa biltyp sakligt sett är den riktiga familjekombin, herrgårdsvagnen, stationsvagnen. En bil som kan varieras på många sätt och som inte tvingar föraren att välja mellan antingen passagerare eller bagage som i fallet MPV.

Sämsta biltypen: Seklets mest meningslösa bilar är dessa nya rullande skåp som förpestar marknaden under seklets sista år och som inte duger något till utom att ha lågt inköpspris. Små, fula, obekväma, löjliga, vingliga. Till och med namnen är fåniga.

Bästa bilen: Chevrolet 1939, Peugeot 404 1965, Mercedes-Benz 220 Diesel 1970. Dessa vagnar har evigt liv. Du kan inte ta död på dem annat än genom förstörande krock eller skrotning!

Sämsta bilen: Bilhistoriker säger Trojan. Realister säger Alfa-sud. Romantiker säger Edsel. Argus säger dött lopp mellan Saab V4 och Lotus.

Seklets störste entreprenör: Henry Ford. Uppfinningsrik, smart, skrupelfri och elak, men en j-l till industrialist. Och han gjorde det i princip ensam!

Seklets största tekniska snille: Professor Ferdinand Porsche är utan tvivel det största allroundsnillet, eller vad sägs om hans arv till mänskligheten i form av elbilen med navmotor, kompressor-Mercor, Auto Union-racers, Tiger-tanks, VW:n och impulserna till 356:an samt ett antal Horchar och Austro-Daimlers.

Viktigaste uppfinningen: Den självbärande helstälkarossen. Första serietillverkade självbärande konstruktion Lancia Lambda 1922.

Viktigaste säkerhetsuppfinningen: Säkerhetsbältet, hur trist och präktigt det än låter.

Värsta uppfinningen: Parkeringsmätaren, fartradarn, laserpistolen, SBP:s rosthämmare. Välj själv.

Största skämtet: Det är faktiskt alla elbilar som kommit och gått - fast för det mesta har de inte gått - ända sedan föregående århundrade. Bevara oss för den strömmen!

Mest tragiska fenomen: Gamla fina märkesnamn som vilat i frid i många år och som på senare år fått nya ägare genom företagsackquisitioner och därefter tvingats låna ut sina namn åt hopplösa produkter som bara betytt skam och nesa. På 60-talet drabbades Stutz, Cord, och Duesenberg. Idag släpas Isotta-Fraschini, Maybach, Bugatti, Lea-Francis och andra i smutsen.

Bästa förvaltandet av kapital: Den japanska bilindustrin startade på allvar från i stort sett ingenting på 1960-talet, bokstavligen talat från aska och ruiner till världsledande bilindustri genom flit, skicklighet och smarthet. Beundransvärt.

Sämsta förvaltandet av kapital: Den brittiska bilindustrin som hade alla trumf på hand då japanerna började och som gick från verklig stormakt till noll på 20 år genom inkompetens, trängsynthet och allmänt slarv. Men racingkompetensen kan ingen ta ifrån dom.

Skickligaste kuppen: Många har försökt, John Z. DeLorean lyckades. Han snuvade brittiska regeringen på det som krävdes för att sätta upp en bilfabrik i Belfast och bygga en bil som ingen vill ha. Själv hade han visst "rent mjöl" i påsen.

Bästa tävlingsföraren: Eftersom bara kappkörning på asfalt räknas blir det en raceråkare. Juan Manuel Fangio var världsmästare i F1 fem gånger. Sista gången 1957, då var han 46 år! Han bröt aldrig, han körde aldrig sönder en bil och vann oftast.

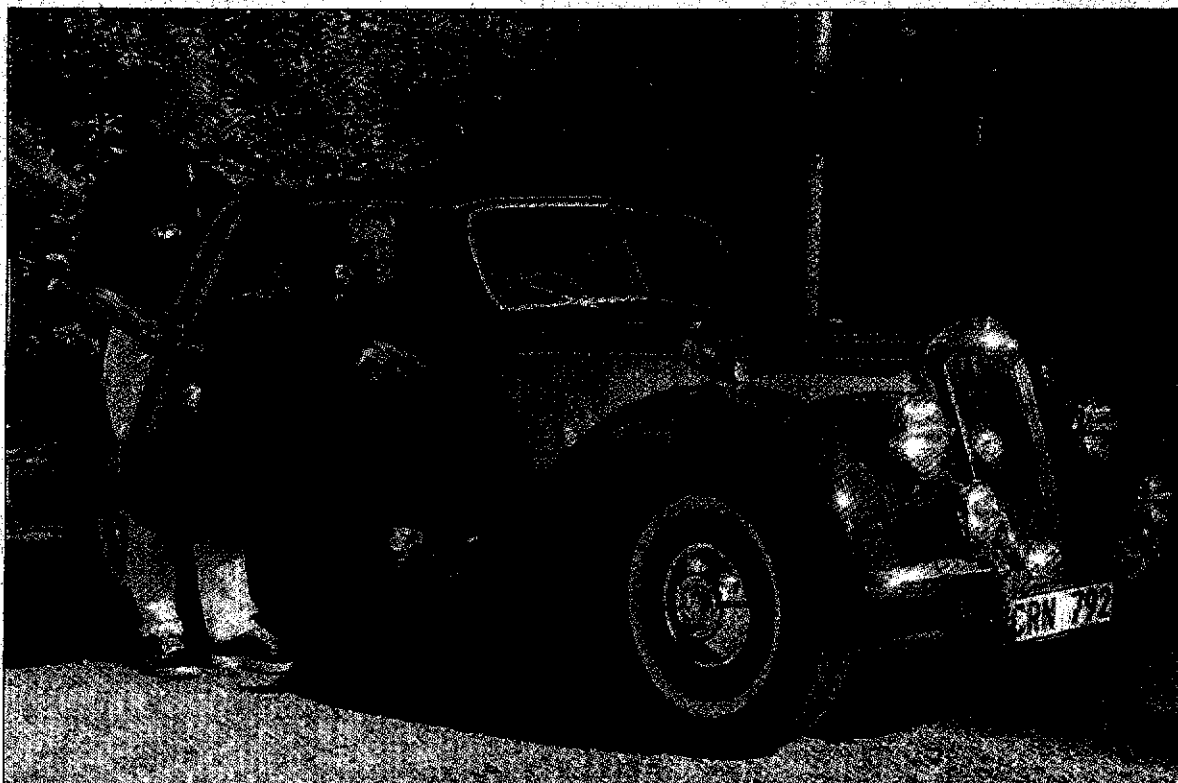
Största överraskningen: Att utvecklingen gått så konventionellt till väga och så förtvilat långsamt. Bilen har likadana beståndsdelar och fungerar i princip likadant nu som vid förra sekelskiftet. Det är detaljerna som ändrats. Och det finns visst dåliga bilar fortfarande.

Det finns dussintals fler saker att ranka men man får sätta stopp någonstans. Nästa sekelskifte gör Argus ny listning. Häng med då!





Det är tveksamt om klockan verkligen var så mycket som en kvart över tre, men dagen var garanterat lördagen den 11 september. Vi hade spiset i Odenbacken och var på väg tillbaka till Torsborg via Stora Mellösa. För er som inte ser bilden i färg kan red. tala om att solen ger en varm lyster åt instrumentbrädans valnötsfaner.



Börje Grönhult och Tina Sörensen konstaterar att Lergökarallyt på sju år blivit landets största veteranbilsrally.

Börje Grönhult utan polismotorcykeleskort men väl i gott sällskap. Bilden förekom i Nordvästra Skånes Tidningar med anledning av det årligt återkommande Lergökarallyt i Ängelholm som Börje är med om att arrangera. Sveriges största veteranbilsrally säger man att det är.

Tänk vad den skulle vara värd nu !

Har ni märkt hur det vid sammankomster för bilentusiaster alltid finns ett antal intresserade åskådare som går runt bland de uppställda bilarna, sparkar på däcken, och kungör för hustru, flickvän eller kompis att, "Jag hade en så'n här! Men jag sålde den för 500 kr. Tänk vad den skulle vara värd nu!".

Dessa f.d. ägare till klassiska bilar var förmodligen helt vanliga människor med vanliga jobb, som köpte vanliga bilar till priser som låg i överkanten av vad de hade råd till; en Volvo, Saab eller Folka.

Frågan är - varför sålde de sina gamla bilar? Förmodligen för att de hade körts i botten, stod utomhus i alla väder och det enda vettiga var att sälja dem till folk fattigare än de själva, till priser som var lite högre än dessa hade råd med, och vilka i sin tur hoppades på nya mirakel från bilarna.

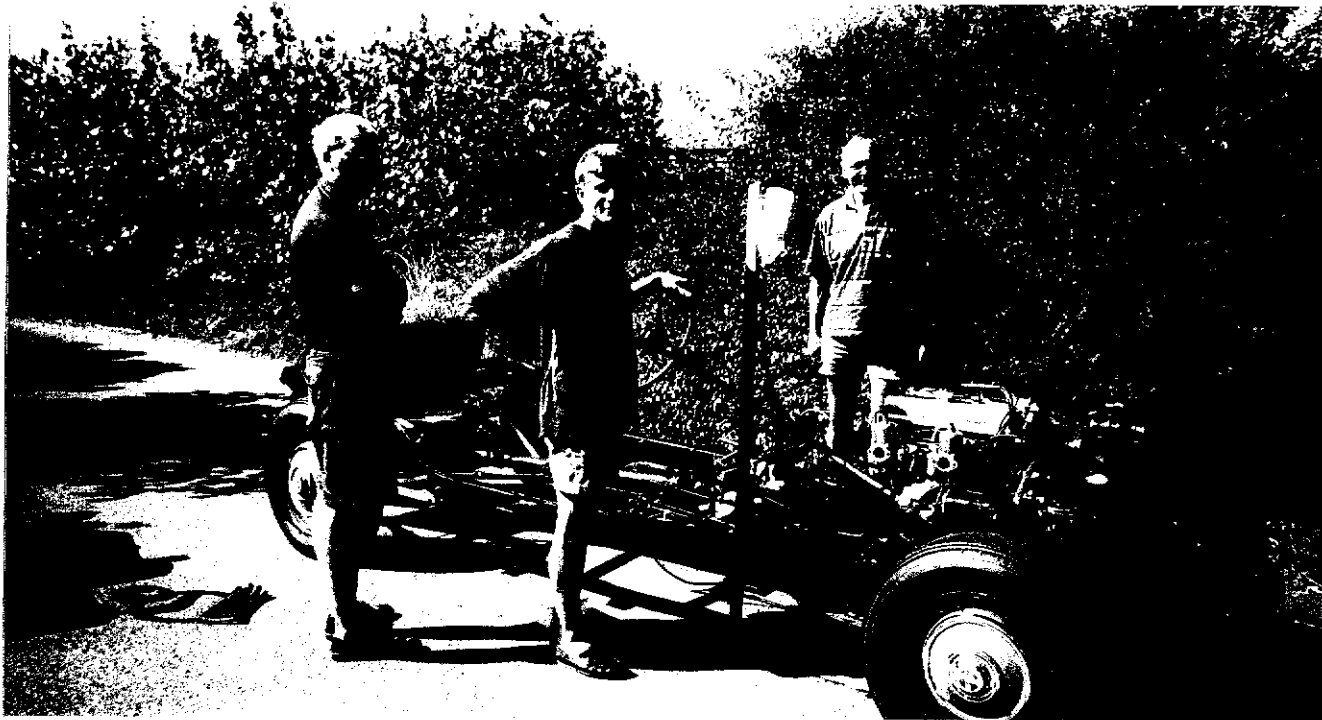
När detta förlopp haft sin gilla gång och allt som återstår är en hög skrot, kan man ju fråga sig vad den vore värd...

Lyckligtvis dyker det ibland upp en annan sorts person, som drar iväg med skrothögen och ägnar sin fritid, sitt handlag och sina surt förvärvade slantar åt ett projekt som till att börja med ser ut som ett hopplöst företag, men där det

sedan växer fram, mirakulöst som en Fågel Fenix ur flammorna, en skönhet som till slut blir bättre än ny. Den blir någons ögonsten, stolthet, ja nästan en familjemedlem. Den vårdas ömt och med vördnad som en fin antikvit. Den rullas ut i solljuset, kanske ett dussin gånger på året, för att skämmas bort, poleras och beundras, inte bara av denhängivne entusiasten, utan också av den obekymrade romantikern vars fantasi genast skenar iväg och han säger "Jag hade en så'n här! Men jag sålde den för 500 kr. Tänk vad den skulle vara värd nu!".

Jo Du! Det kan jag kan tala om för dig vad den skulle vara värd nu – inte ett skit!

Fritt ur ett australiensiskt Rileyblad som i sin tur tagit det ur en gammal Jaguarklubbtidning



Dagen är den 24 juli. Per Lindner vid ratten startade upp roadstermotorn efter många års tystnad. Den gick igång så fint så. Det osade från gren- och avgasrör, och vattenpumpen läckte - men vilket ljud, och vilken jämn gång. Vilken lycka! Observera den temporära bensintanken.

Från brittiska motortidningar

Oktobernumret av Thoroughbred & Classic Cars 1999 innehöll under rubriken "Buyer's Guide" en jämförelse mellan Citroën 15CV, Lancia Aurelia och Riley RM 2½ litre. Alla tre bilarna får inledningsvis var sin presentation och därefter görs olika jämförelser: fördelar, nackdelar, historisk bakgrund, bästa modell, smidighet, kostnader, kloka

modifieringar, klubbar, tillgång och image. En trevlig artikel som avbildar en mycket fin svart RMF med grön inredning. Någon "segrare" koras inte i denna jämförelse.

I Classic & Sports Car, december 1999, möter vi en annan Rileymodell. Det är en 2½ litre Roadster (RMC) som jämförs med en Lea-Francis 2½ litre roadster (med 14 hp kaross) och en Triumph 2000 roadster. Den sistnämnda betraktas som något sävlig, men komfortabel och tystgående, medan Lea-

Francis den mest sportiga av de tre. Rileyn anser man ha de bästa köregenskaperna och är mest praktisk: "...it's a surprisingly nice car that offers unretiring fun on continental tours." Rileyns sufflett får man upp i en handvändning, medan det tar evigheter på en Triumph. På Lea-Francis finn det bara ett sittbrunnskapell, så där får man vackert vänta vid sidan av vägen om det skulle börja regna när man är ute och kör...!

Erik Hamberg

Reservdelsnytt

Som en bilaga till nr. 3/99 av Rileybladet distribuerades en förteckning över klubbens begagnade delar, i huvudsak till 1½ litre. Efterfrågan blev över förväntan, ja entusiastisk, bland medlemmarna och det blev nästan telefonterror de första två dagarna. Behovet av alla tänkbara och otänkbara delar verkar vara stort och redan nu har åtskilliga beställningar kunnat effektueras. Nästan alla som ringt har beställt olika saker. Startmotor och fälgar kunde vi dock sålt fler av. Det är roligt att så många bilar är under renovering, samtidigt som det är mycket stimulerande att kunna hjälpa andra och kunna konstatera att fler bilar tas i bruk.

I mitten av oktober gjorde Torsten Grönvall och jag en ny expedition till Kent Gustafsson i Arvika och vi kunde då hämta de resterande delar som klubben fått övertaga. De ytterligare delar som nu finns tillgängliga för hugade spekulanter är:

- 1½ litre chassi (något modifierat) med pedallställ, diverse länkar och huvudbromscylinder
- bakaxel, sannolikt något defekt
- torped
- sidoplåtar med vädringsluckor till torped
- plåt mellan vindruta och motorhuv
- framvagnsbalk

Jag vill också passa på att nämna, för dem som har överblivna delar liggande, att klubben kan köpa in alternativt ta hand om sådana delar. Vi kan sedan erbjuda den till andra klubbmedlemmar. Jag vill också i detta sammanhang på nytt tacka Kent Gustafsson för hans föredömliga donation till klubben.

Erik Hamberg

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda July/August 1999

Artiklar

Additives - an explanation
Gearbox conversion
Drop Dead Drophead

Till salu

RMA, 1947, sound honest car, £ 3.250
RM, Roadster Special, £ 15.500
RMF, 1953, little used, £ 8.250
RMA, 1949, perfect cond., £ 10,000
RME, good cond. £ 4.500
RMB, 1948, ex police car, £ 9.750
RMD, 1951, very good cond., £ 16.500
RMB, 1952, needs restoring, £ 450
RMB, 1952, lovely car, £ 5.550
RME, 1953, very solid w. good wood, £ 1.550
RMB, 1952, USA, Excellent cond., £ 13.000
RMB, 1950, very good cond., £ 5.000
RME, 1954 + Ferguson T 20 tractor, £ 4.500
RMC, 1949, roadster, much admired, £ 18.000
RMB 1951, patina of age, £ 3.250

R. Memoranda September 1999

Artiklar

Melbourne to Perth 1950 in an RMB
Intermediate Propshaft Bearings RME/F
Tyre markings
Colour Mixing handbook, ICI Belco

Till salu

RMB, 1952, with factory rev counter, £2.500
RME, 1954, minor cosmetic needs, £ 3.000
RMB, 1952, USA, excellent cond., £ 13.000
RMA, 1948, £ 2.250
RMB, 1947, fully restored, £ 6.250
RMF, 1953, working period radio, £ 6.500
RMA, 1948, one owner since 53, £ 4.000
RME, 1953, ss exh, new loom, 2½ axle, £ 6.500
RME, 195?, for complete restoration, £ 750
RME, 1954, Just drive and enjoy, £ 5.250
RMA 1949, excel. cond. whitewall tyres, £ 3.750

R. Memoranda Oct/Nov 1999

Artiklar

Chris Hudson's Notes on "Riley R.M. Series" by James Taylor
Unleaded petrol - 1 month to go
More on tyres

Till salu

RMA, 1948, drives very well, £ 4.995

Collection for sale:

RMA, 1950, used only as wedding car, £ 3.900
RMB, 1949, £ 5.250
RMB, 1952, superb car, £ 6.900
RMD, 1953, for restoration, £ 3.500
RME, 1953, could be beautiful car, £ 3.500
RME, 1954, drive away, wedding car, £ 4.250
RMF, 1953, absolutely original, stripped, £ 700

RME, 1954, abandoned project, £ 900
RMB, 1949, used every day, £ 3.500
RME, 1955, minor work needed, £ 3.500
RME, 1954, beautiful car, £ 6.000
RME, 195?, exc. mech., looks good, £ 4.000
RME, 1955, Special 2-door drophead, £ 5.000
RMF, 1953, in good condition, £ 6.500
RME, 1954, good condition, £ 4.500
RMA, complete engine & gearbox, £ 250
RMB, 1952, USA, excel, cond, £ 13.000
RME, 1954, restored to good std, £ 4.850
RME, 1953, appears to be good mechanically, body a little tired, £ 1.500
RMC, 1950, Roadster, wonderful driver, £ 11.000
RMF, 1953, sound, for restoration, £ 1.500
RMA, 1948, if you like "em" shiny its an ideal winter project, if not just enjoy, £ 3.900
RMB, 1950, needs restoring, £ 800
RME, 1954, very clean and sound, £ 4.250
Riley Elf, 1968, auto, £ 750

The Riley Record Oct 1999

Journal of the Riley Motor Club Ltd.

Till salu

RMA, 1949, very good overall cond., £ 6.000
RMH, 1956, Pathfinder, original cond., £ 1.000
Riley 1.5, 1965, body good, rest excel, £ 1.850
Riley 4/72, 1970, for sale due to bereavement, good car, £ 1000 ono (or nearest offer)
Riley Elf, 1968, complete and original, £ 2.200
Riley Elf, 1969, 1000 auto, excel, sensible offers
Riley Elf Mk3, 1969, auto, excel, £ 2.500
Riley Elf Mk3, 1968, used daily, open to offers
Riley Elf Mk3, used daily, £ 600
Riley Elf Mk2, 1966, restored 3 years ago, £ 850
Riley Elf, 1965, needs restoring, offers
Riley Kestrel 1300, 1966, excellent, £ 1.850
Riley 1300, auto, basically sound, sensible offers

Riley Gazette, September 1999

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

Lead in petrol update
One-point-five
Transistorised fuel pump
Just how good is the club advice?
Rally 2000 update
Insert time and money here!

Till salu

RMA, complete car, A\$ 10.000
RMA, spare car, A\$ 3.000
RMA, rolling chassis, A\$ 1.000

Riley Gazette, September 1999

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

Restoration of a 1936 Riley Falcon

Till salu

Riley Elf Mk2, 1963, A\$ 6.000
RMA, 1947, concours winner, £ ?
Riley Falcon, 1936, high standard restoration, preselector gearbox, A\$ 22.000

Riley Gazette, September 1999

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

Emission test and your Riley

Fuel senders

Riley Rejects

Till salu

RMA, 1946, one of the first two RMAs to arrive in Sydney, concourse winner, asking A\$ 15.000

Riley Motor Club, September 1999

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

På omslaget läcker färgbild från National Vintage & PV Rally i Kapstaden i Sydafrika. I förgrunden en 6-cylindrig Riley Kestrel 1937. Bakom den havet, och i bakgrunden Taffelberget. Annars mest klubbärenden.

Riley Motor Club, October 1999

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

En lista över de 81 ekipage som hittills anmält sig till Riley Rally 2000

Riley Motor Club, November 1999

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Medlemsförteckning bifogades.

Klubbens har 59 medlemmar. Klubbens program fram till juni 2000 innehåller 12 träffar av olika slag, såsom Annual cleanup of secondhand parts shed, christmas party, Claremont Speedway, Fremantle Army Museum, St Valentines Breakfast, Leap Year run to Pinjarra, Marlows Car Day och Rally 2000

Riley Club Schweiz - Okt 99**Artiklar**

Lång artikel med 30 bilder från klubbens stora rally i samband med deras 20-års jubileum. 53 Rileys och 117 personer deltog. Förutom schweizare deltog engelsmän, fransmän, tyskar och holländare.

Även färgbilaga med Rileyprylar till salu: armbandsur av schweiziskt fabrikat Fr. 70 + porto, emblem Fr. 30 + porto och dokumentportfölj Fr. 10 + porto.

Kontakta Beat Fischer
Tel. 0041 56 633 50 62

Nya medlemmar

253 Lars Stavmar
Riddersholm 988
760 15 GRÄDDÖ
tel. 0176-442 00

254 Per Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 Helsingborg

Säljes

RME, 1954, spatted model - projekt eller reservedele. Totalt adskilt, men komplet. Nye trådele medföljer (A-posts og cills). Meget rimelig pris. Ring for nærmere info.
Peter Jensen*
Skensvedvej 8
DK-2700 Brønshøj
DANMARK

Tlf.: 0045 38 28 27 83

*Riley RM Club medlem N90 (= dec 1979, red.)

Bilaga 1

Inbetalningskort för medlemsavgiften för år 2000 bifogas med detta nummer av Rileybladet.

Kom ihåg

Vår klubbs nästa årsmöte och rally sker i Varberg 11-12 juni. Anteckna detta datum almanackan redan nu. Nu har Du hela vintern på Dig att få ordning på grejorna. Vi ses!

Bilaga 2

Ordf. har sammanställt en ny förteckning över RM bilar i Sverige. En sådan har tidigare förekommit i Rileybladet 2/83, 2/86 och 4/88. Listan följer med som bilaga till detta nummer av Rileybladet. Om du ser att uppgifter är oriktiga eller om du har något att tillägga, ber vi att du hör av dig till Erik H.

Hjälp!

Min RMA 1947 behöver renoveras. Självt har jag varken tiden eller kunskapen. Finns hjälp till rimlig kostnad?

Bo Nilsson
Tel./fax 0611-610 06
e-post: bo.nilsson@harnosand.se

Ny adress

11 Per Nyström
Hus 180
Box 4057
474 04 KÄRINGÖN
Tel. 0304-560 36
070-585 60 42

179 Peter Kock
Västra Mellanvägen 13
236 42 HÖLLVIKEN
Tel. 040-45 63 36

134 Karl-Erik Gelin
Tel. 0690-612 23

171 Arne Carlsson
Tel. 0410-33 47 27

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
Mobiltel. 0709-58 50 19
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 Australia, The British Automobile Club of Sweden.