



RILEYBLADET

Nummer 1, 2015

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 37

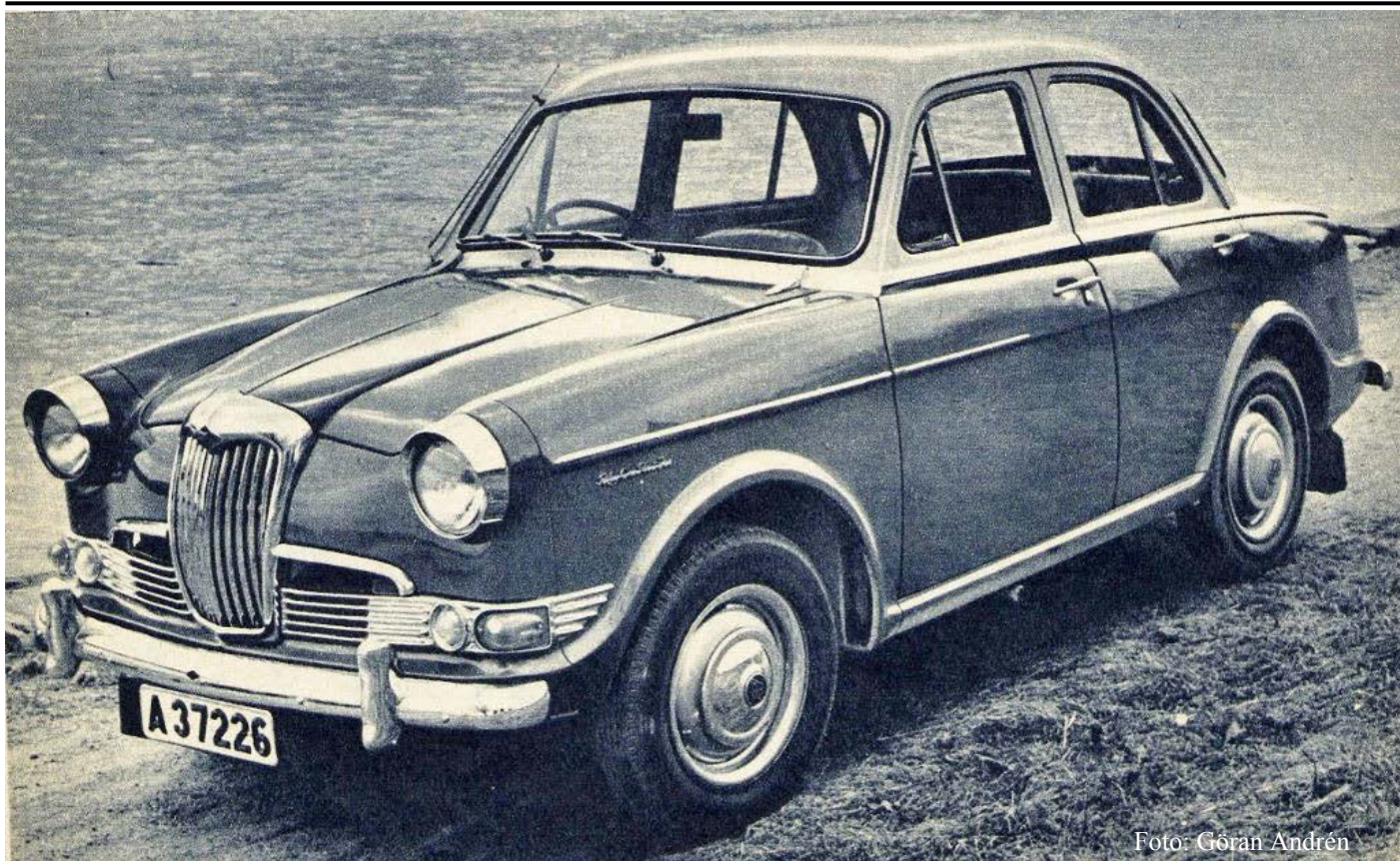


Foto: Göran Andrén

I Teknikens Värld nr 11, 1958 hittade John Gahm en artikel med rubriken "Sport i smått". Den handlar om att bilismen i Sverige då kommit så långt att sportvagnar inte längre var något exklusivt, utan låg inom räckhåll för de flesta... om man höll sig till det billigare segmentet. Och det hade man tagit fasta på i England menade artikelskribenten Bengt O Allskog.

Tre bilar presenteras: Berkeley, Austin Healey Sprite och... för den som vill ha lite mer krut, Riley One-Point-Five.



1957 Berkeley SE328 och
1959 Austin Healey Sprite

Berkeley Cars Ltd i Biggleswade, Bedfordshire, var en brittisk biltillverkare som gjorde sportbilar mellan 1956 och 1960. Motorerna var små med en kapacitet av mellan 322 cc och 700 cc. Designen gjordes av Laurie Bond och tillverkningen skedde i en husvagnsfabrik. Tio modeller gjordes i sammanlagt 4.157 exemplar. Tillverkningen upphörde 1960.

Austin Healey Sprite (alias Frog-Eye) började tillverkas i MG fabriken i Abingdon 1958. Austin Healey Sprite Mk I, II, III och IV tillverkades i 214.960 exemplar fram till 1970 då BMCs avtal med Donald Healey gick ut. Parallellt tillverkades MG Midget i 138.905 exemplar åren 1961- 1974.

Ur Teknikens Värld artikeln:

"Sportvagnsälskaren som på grund av reumatism eller nybildad familj inte kan köra öppet längre behöver numera inte skrinlägga sina drömmar. Riley, som sedan gammalt är ett aktat namn inom sportvärlden, har även de presenterat en billigare, mindre upplaga med 1,5 litersmotor.

Till det yttre tillhör den småvagnarna men under huven ligger Magnette-motorn på 68 hk och med dubbla förgasare. Toppfarten ligger vid 140 km/t. Accelerationen från 0-80 km/t är 11,7 sek så fransett det konventionella skalet är det en synnerligen temperamentsfull bekantskap. Instrumenteringen är fullt komplett med bl a ordentlig varvräknare."

Riley 1.5 / 1958
Chassi nr HSRI-H-636

580416 Reg A37226
580416 AB Hans Osterman, Birger Jarlsq. 18, Sthlm
590831 Fotograf Carl Olof Lindh, Bromma
591027 Hans Osterman Södra AB, Götg. 98, Sthlm
591124 Chaufför Arne Johansson, Sveav. 98, Sthlm
621005 Folksam, Stockholm
621120 Bror Allan Hedrén, Sunneplan 5, Farsta
630216 Telearb. Kaj Mattsson, c/o Hedrén
631112 Stud. Hans Nilsson, Forshagag. 14, Farsta
651223 AB Stockholms Bilcentral
651223 Reg BA 73706
651223 Försäljare Bo Alm, Trångsund/Huddinge
670123 Avregistrerad

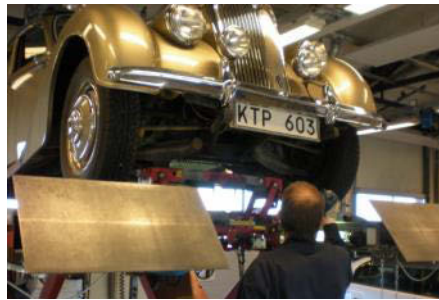
Detta var en mycket tidig Mk I, den 376:e tillverkade av totalt 40.000 mellan den 10 december 1957 och den 29 mars 1965. Förklarar kanske varför Ostermans hade bilen i över ett år innan den såldes till en kund. Bilen verkar vara tvåfärgad, Old English White ovanför midjan och antingen Leaf Green, Damask Red eller Florentine Blue under.

Ledaren

MHRF har under vintern kallat medlemsklubbarna till samrådsmöte för att diskutera framtida kontrollbesiktningskrav. Jag deltog å Svenska Rileyregistrets vägnar i det möte som arrangerades på Täby Park hotell den 14 januari 2015.

Bakgrunden är att EU vill harmonisera besiktningsreglerna för alla fordon inom medlemsländerna. Ett besiktningsdirektiv har tagits fram och det skall implementeras i de olika ländernas lagstiftning från den 1/1 2018. Som tur är har FIVA (där MHRF ingår) haft ett stort inflytande och aktivt arbetat med lobbying gentemot EU-politikerna när det gäller de äldre fordonen. Utan detta arbete - som de flesta gammelfordonsentusiaster inte har en aning om - hade vi knappast fått köra alls med våra fordon idag! Sålunda är förslaget att det skall bli ett direktiv och inte en förordning (vilket varit sämre). Undantag eller särskilda bestämmelser kommer att göras för "fordon av historiskt intresse". MHRF och FIVA hade helst sett att man använt begreppet "historiska fordon", som har en bredare definition.

Varje land kommer att få utarbeta sina egna regler inom vissa gränser. Besikt-



ningsföretagen i Sverige vill tjäna mer pengar (efter avregleringen är marknaden överetablerad) och ser helst att alla fordon skall besiktigas årligen. Hur MHRF kommer att agera bestäms av medlemsklubbarna och deras representanter. Vid det möte jag deltog talades det bl.a. om möjligheten att fordon t.o.m. 1950 skulle kunna besiktigas vart 8. eller 10. år, eller vid ägarbyte (så görs i Danmark). Samtidigt finns det många som vill att besiktningsfrihetsgränsen 1950 årligen flyttas fram ett år i taget (först 1951 års bilar, året därpå 1952 osv.). Det leder dock till att besiktningsföretagen får mindre att göra, eftersom det finns en hel del bilar i drift från 50-talets mitt och framåt. En annan idé var att bilar som är över 30 år skulle kunna besiktigas vart tredje i stället för vart annat år.



En annan sak som diskuterades i Täby var att andelen gammelfordon som är inblandade i olyckor är extremt lågt. I nästan alla fall beror de fåtaliga olyckorna på föraren och inte på fordonet.

Man uttryckte även oro över att besiktningsföretagen knappast har personal som kan hantera de äldsta fordonen. Skadeståndsanspråk kan uppkomma om fordon skadas vid besiktningen och hur bedöms detta?

Medlemsklubbarna kommer så småningom att få rapport om hur dessa "hearings" fallit ut och hur MHRF kommer att agera gentemot riksdagen, Transportstyrelsen, bilorganisationerna och besiktningsföretagen.

Erik Hamberg



Eddie Lidholm

Eddie Lidholm avled 19 februari 62 år gammal. Det gick mycket snabbt. En vecka efter att man upptäckt en hjärntumör var Eddie död. Våra tankar går till hans hustru Ulla.

Eddie fick överta pappa Yngves utslitna 1½ litre saloon. Det var så det började. Vi är många som minns Eddie som den alltid vänlige och hjälpsamme gentlemanen som bistod att lösa rileyproblem. Han var noggrann och kvalitetsmedveten när han arbetade med egna och andras bilar. Eddie hade flera RM salooner och höll på att färdigställa sitt Roadsterprojekt när han gick bort.

Eddie deltog nästan alltid på klubbens träffar, satt i valberedningen sedan många år, och hade dessutom hand om klubbens stora lager av begagnade rileydelar.

Vi var många i kyrkan som ville ta farväl av Eddie. Av rileyfolket närvaro Erik H, John G, Lage B och red. Vid kistan en blomsteruppsättning från hela klubben.



Eddies ofullbordade

Blandat från redaktören

Det ringde en dag i mitten av januari. "Hello it's Victor". Vilken jäkla Victor tänkte jag innan det gick upp för mig att det var Victor Riley. Han ville ha min hjälp. Vilken ära! Tre herrar, medlemmar i The Riley Register, håller på med en bok om alla Riley Brooklands. För ett år sedan hade en av dem, Adrian Smith, skrivit till KAK för information om Rämen loppet 1933 där en Riley Brooklands deltog (se Jan Strömans artikel i Rileybladet 1/2011). KAK svarade aldrig och Victor skrev nu om hjälp att komma vidare i nystandet i den Brooklandsvagnens öde. Togs bilen in av Lindblads Motor? Vem körde Hans Torell för? Och så tiotusen kronorsfrågan: Vad blev det av den? En Brooklands med chassi nr 8092 och brittiskt reg nr KV 2328. Den gick ju av banan och skadades ordentligt. Vet du något om bilen, hör av dig. Skulle dessutom gärna vilja publicera historien om Sveriges första Rileyagent, Lindblads Motor AB men behöver fakta. Hjälp!

Brooklandsrileyn på Rämen kördes alltså av Hans Torell (1904-1985). Jag hittade hans son Urban efter lite googlande på nätet. Urban hade ett tidningsurklipp men visste inget om vad som hände med bilen.

Min son och jag köpte en skruttig roadster av Bo Thorell 1996. Den hade han i sin tur köpt av Håkan Sandberg 1988 som i sin tur köpt bilen av John Medhurst i England 1975. Nu, snart 20 år efter att vi köpte bilen, var det äntligen dags för lackering. Tvåfärgad, Coffee Bean Brown och Old English White.



Vägen genom historien hette en liten notis i Svenska Turistföreningens senaste nummer av Turist som lyder: "312 f Kr började romarna stensätta Via Appia, huvudvägen mellan Rom och södra Italien. Delar av vägen används än idag. På 1300-talet stiftade Magnus Eriksson en rikstäckande lag som gjorde de svenska bönderna skyldiga att "hålla väg". Redan på 1700-talet påbjöds högertrafik då två vagnar skulle mötas. 16 år senare fastställdes vänstertrafik i landet. 1967 blev det återigen högertrafik. Asfalt användes som vägbeläggning första gången 1876, på Stora Nygatan i Stockholm. Det första körkortet utfärdades 1902 och ... gemensamma trafikmärken för hela landet infördes 1931.

För alla er som tänker möta våren i Japan men märker att det blir lite för många körsträäd... ställ då kosan till staden Komatsu i prefektur Ishikawa, ca 400 km väster om Tokyo. Här ligger 日本自動車博物館 (Motor Museum of



Japan) som med sina 12,000 m² rymmer 500 bilar från tiden 1900-1970. En av dessa är denna Riley 2½ Litre Saloon från 1951. Chassinumret är inte bekant. Inträde för vuxen är ¥ 1000. Pensionärer har 30% rabatt!

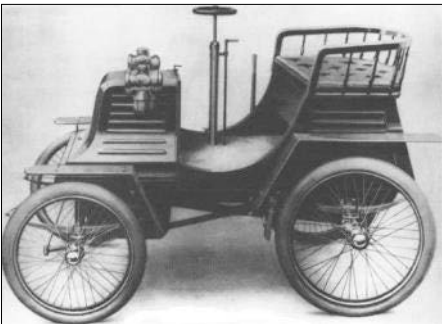
Trettonde maj bär det av till England och The London-Edinburgh Rally samt därefter The Scottish Riley Enthusiasts National Rally i Glencoe. Man får hoppas att tygen håller. Och ni som inte kommer med på dessa evenemang har Svenska Rileyregistrets årsmöte och rally på Leufstabruk i Uppland att se fram emot. Rileys ska rulla!

Historien om Riley

Rileybladet har aldrig haft en artikel om bilmärket Rileys hela historia. Visst finns det böcker i ämnet men det är inte fel med en sammanfattning. Engelske bilhistorikern, och 1976-81 chefsbibliotekarien på National Motor Museum Beaulieu, Nick Georgano skrev en sådan i sin The Complete Encyclopedia of Motorcars som kom 1968 och som användes i Cars Stora Billexikon för 30 år sedan.

1896-1914

Riley började sin bana som tillverkare av trampcyklar. Rileyfamiljen var ursprungligen vävare i Coventry men övergick till cykeltillverkning under 1880-talet. William Riley grundade Riley Cycle Company 1896 och två år senare byggde sonen Percy en lätt 2-sitsig bil försedd med 1-cylindrig motor som var så avancerad att den hade mekaniskt påverkad insugsventil. Den sattes aldrig i tillverkning och de första Rileyvagnar som tillverkades för försäljning var 3- och 4-hjuliga motorcyklar år 1900.



Percy Rileys ursprungliga bil från 1898 var en av de första bilar som hade mekaniskt påverkade insugsventiler.

Tre år senare kom en 3-hjuling med motor på 517 cc, styrstång och ett korgsäte för passageraren, placerat framför föraren. Dessa fordon tillverkades fram till 1908 och blev med tiden allt mer lika bilar. Ett säte ersatte sadeln, de fick ratt i stället för styre och vattenkyld 2-cylindrig motor. Fram till 1903 hade de 3-hjuliga Rileyvagnarna använt motorer inköpta från annat håll, för det mesta från De Dion Bouton eller MMC (Motor Manufacturing Company of Coventry) men under detta år grundade Percy och hans bröder Victor och William The Riley Engine Company för att man skulle kunna tillverka motorer för 3-



Den första serietillverkade 4-hjuliga Rileyn med mittplacerad V2 motor. W.O. Bentley hade en av dessa vagnar, hans allra första bil.

hjulingarna. Dessa fordon tillverkades i sin tur av Riley Cycle Company.

År 1907 kom den första 4-hjuliga serietillverkade bilen. Den var utrustad med V2-motor på 1034 cc (samma som använts för 3-hjulingarna) och var kedje-driven. En av dessa Riley 9hp vagnar var W.O. Bentleys allra första bil. Större bilar med frontmonterade V2-motorer på 1390 eller 2075 cc tillverkades från 1908 till 1914. De hade runda kylare, 3-stegade växellådor med växlar i konstant ingrepp, kardankrivning och Rileytillverkade trådekerhjul. Det fanns också en stor efterfrågan på Rileyfirmans demonterbara trådekerhjul som såldes till många andra biltillverkare i England och på exportmarknaderna. Bland de mer kända kunderna fanns Hispano-Suiza, Mercedes, Napier, Panhard, Renault och Rolls Royce.



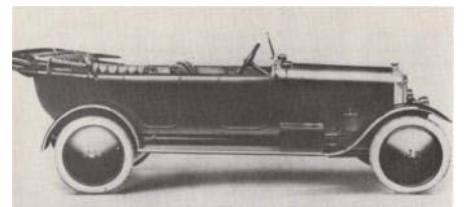
Riley 12/18hp från 1909 med 2-sitsig kaross och de traditionella Rileyhjul.

Omkring år 1912 var Riley Cycle Company så ivrigt sysselsatt att biltillverkningen var allvarligt hotad. Bröderna bildade därför ett nytt företag enbart för biltillverkning, Riley Motor Manufacturing Co Ltd. I fortsättningen koncentre-

rade sig Riley Cycle Co på hjultillverkningen men eftersom företaget redan 1911 slutat att tillverka cyklar bytte man snart namnet till Riley (Coventry) Ltd. År 1914 kompletterades V2-modellerna av en 4-cylindrig bil på 2949 cc som var känd under beteckningen Riley 17/30. Bara ett fåtal tillverkades, före och efter kriget. Ytterligare en bror, Stanley tog över Nero Engine Co för att tillverka en 4-cylindrig bil med motor på 10hp som han själv konstruerat, men bara en prototyp tillverkades innan kriget bröt ut. Nero Engine Co köpte dock den mark i Coventry som efter kriget användes som Rileys huvudfabrik.

Redwinger och Nine vagnarna

År 1920 var Riley en av många brittiska biltillverkare som hade ett högt anseende bland en liten grupp människor, men som inte på något sätt var allmänt respekterat. I slutet av årtiondet var namnet allmänt känt i Storbritannien och började också bli bekant utomlands. Detta berodde på två modeller, 10,8 hp som konstruerats av Harry Rush, och Nine som utvecklats av Stanley och Percy Riley. 10,8-modellen var den



Den Riley 10.8, här med tourerkaross, som konstruerats av Harry Rush och som tillverkades från 1919 till 1925.

första Riley som konstruerades av en person som inte hörde till Rileyfamiljen. Den hade sidventilmotor i ett block (1495 cc) med aluminiumkolvar och utvecklade 35 hk. Den tillverkades av Riley (Coventry) Ltd som nu hade övergivit tillverkningen av hjul och som i fortsättningen var det enda Rileyföretag som tillverkade bilar. Riley Engine Co satte samman ungefär sex vagnar av förkrigsmodellen 17/30, men efter 1922 koncentrerade man sig på elektrisk belysning och marinförnödenheter.

10,8-modellen tillverkades huvudsakligen som öppen 2-sitsig bil eller som tourer med diskhjul men 1923 kom sportmodellen Redwinger med polerad aluminiumkaross (2- eller 4-sitsig) och med trådekerhjul. De flesta av dessa vagnar



Riley Redwinger

utrustades med rödlackerade fram- och bakskrävar vilket förklarade smeknamnet, som alltid var högst inofficiellt. Toppfarten var cirka 115 km/h och bilarna hade många tävlingsframgångar, särskilt i trialtävlingar. Victor Gillow och Frank Ashby tävlade med lättade vagnar på Brooklandsbanan under många år och Ashbys bil klarade ett varv med 166 km/h i snitt. På 1926 års Motor Show fanns också en toppventilversion av 10,8 hp med Rileykonstruerad kompressor. Det påstods att bilen kunde göra 130 km/h, men det sades också att ventilsystemet gjort patentintrång och motorn sattes aldrig i produktion. Den sista Rileyn med sidventilmotor var Twelve på 1645 cc som tillverkades fram till 1928.

På 1926 års Motor Show visades också en annan Riley som skulle bli en av de mest berömda av de modeller firman tillverkade genom tiderna. Den av konstruerad av Percy Riley som fått hjälp av brodern Stanley. Denna Riley Nine hade 4-cylindrig toppventilmotor på 1087 cc med korta stötstänger och två kamaxlar placerade högt upp i motorblocket. Det gav de fördelar med lätta fram- och återgående delar som brukar förknippas med toppventilmotorer, men också det enklare underhåll som förknippas med stötstängsmotorer. Topplocket hade halvklotformade förbränningsrum och var känt under namnet PR-topplocket efter Percy Riley. Denna grundkonstruktion användes av Riley så länge firman tillverkade egna motorer, dvs ända fram till 1957. Ninemotorn utvecklade i sin ursprungliga form 32 hk och monterades i ett konventionellt chassi som utrustades med konstläderklädda saloon- eller tourerkarosser. Till att

börja med hade den ekerhjul med få och kraftiga ekrar men de allra flesta Ninevagnar hade trådekerhjul vilket gav bilarna ett betydligt mer sportigt utseende. Före slutet av 1926 hade den kände tävlingsföraren och rekordslagaren J.G. Parry-Thomas börjat utveckla en mycket låg sportvagn vars grund var landsvägsversionen av Nine. Ramen var nerböjd bakom framaxeln och bakaxeln låg ovanför rambalkarna, vilket gjorde bilen så låg att föraren med lätthet kunde placera sin hand på marken när han satt vid ratten. Rattstängens var så kraftigt lutad att den närmast var horisontell. Man ägnade sig också åt att förbättra motorn som utrustades med högkompressionskolvar, speciella kamaxlar, dubbla förgasare och ett avgasgrenrör med fyra separata rör samt en speciell oljepump. Effekten ökades från 32 till 50 hk och med landsvägsutrustning kunde bilarna göra 130 km/h. De versioner som kördes lättade (bl a utan stänkskrävar) på tävlingsbanor var betydligt snabbare. Efter



Prototypen till Riley Brooklands Nine. Reid Railton demonstrerar hur extremt låg bilen är.

Thomas död i mars 1927 tog utvecklingen av Brooklands Nine modellen över av Reid Railton. De tidiga vagnarna sattes samman av Thomson & Taylor Ltd som låg vid Brooklandsbanan, men senare sattes bilarna samman i Coventry. Mellan 100 och 110 Brooklands Ninevagnar tillverkades mellan 1928 och 1932. Det var en mycket liten del av den totala Riley Nine produktionen som mellan 1926 och 1938 omfattade mer än 20 000 vagnar.

Riley Nine fortsatte att utvecklas under hela 30-talet och fick en ny nervinklad ram 1932, batteritändning 1933 och som

extrautrustning en ENV förväljarväxellåda år 1934. Ett år senare kunde man få Wilson förväljarlåda (som tillverkades av Armstrong-Siddeley för Rileys räkning) på Riley Nine i likhet med de större modellerna. En helsynkroniserad växellåda nämndes i reklamen för 1938 men sattes aldrig i produktion.



Kestrelkarossen med sluttande bakparti tillverkades med två eller tre sidorutor och fanns på Nine-, 12/4-, 14/6-, 15/6- och Big Four-chassierna. Detta är en 12/4 från 1936

Utbudet av karosser växte under 30-talet och inkluderade saloonmodellerna Merlin och Kestrel, tourervagnen Lynx, drophead coupémodellen Ascot och fixed headcoupémodellen Lincock. Flera av dessa karosstyper kunde också levereras på de större Rileyvagnarna och



Riley Nine Ascot 1935



Bang-Steinsviks Riley 6/12 Lincock 1934



Riley Nine Tourer 1929 med Weymann konstläderkaross.



Riley Nine Monaco Saloon 1934



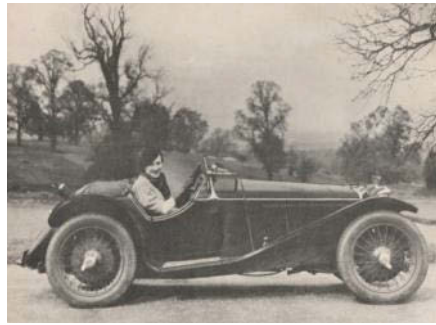
Peterssons Riley Nine Gamecock 1932

praktiskt taget vilken kombination som helst av motorer, chassi och kaross kunde levereras på beställning. I en annons från 1936 talade man ganska naivt om att "Vi gör naturligtvis alldeles för många modeller. Men så har vi också en mycket produktiv designavdelning och vi tycker om att göra trevliga och intressanta bilar."

På 1928 års bilutställning i London visades Rileys första 6-cylindriga bil, 14/6 på 1633 cc. Det var helt klart en förstorad Nine med liknande ventilarrangemang och från 1934 kunde bilarna levereras med växellåda av förväljartyp. Ett anmärkningsvärt brett karossprogram erbjöds för 14/6 modellen. Det fanns 15 karosstyper, flera gemensamma med Nine, men också en del som uteslutande var förbehållna 14/6 modellen, som t ex Edinburgh och Winchester som båda var saloon- eller limousinevagnar med tre sidofönster (six-light). Den mindre 6-cylindriga modellen 12/6 på 1458 cc tillverkades från 1933 till 1935, och 1935 ersattes också 14/6 av 15/6 på 1725 cc. Denna modell hade mycket gemensamt med den nya 12/4, bl a lådbalksram och Wilsonlåda som standardutrustning. Denna modell tillverkades fram till 1938.

12/4 var en ny modell för 1935 och var Rileys största 4-cylindriga bil sedan 20-talet. Motorn konstruerades om av Hugh Rose och fick tre ramlager men grundkonstruktionen med de högt placerade kamaxlarna behölls. Modellen tillverkades i sex olika saloon-varianter plus tourervagnen Lynx och den 2-sitsiga sportvagnen Sprite. Spritemotorn hade kamaxlar med högre lyfthöjd och andra ventiltider, magnetändning, större olje-tråg och nykonstruerad vattenpump. Den kunde också levereras tillsammans med mindre sportiga karosser, oftast saloonmodellen Kestrel och tourervagnen Lynx. En Lynx Sprite gjorde ungefär 130 km/h. Färre än 8000 12/4-vagnar tillverkades med trots detta finns ett förvånansvärt stort antal kvar idag.

Tre sportiga Rileymodeller tillverkades under 30-talet förutom Brooklands Nine. Den första sportvagnen var Riley Imp som hade Nine motorn i en ny ramtyp som var uppsvept över framaxeln och hade bakaxeln liggande över rambalkarna. Bilarna hade korta och knubbiga 2-sitsiga karosser. Axelavståndet var 2286 mm och förarplatsen var så trång att alla som var över 175 cm långa fann det svårt att komma ner bakom ratten. En



Riley IMP var en av de vackraste av 30-tals sportvagnarna, klart inspirerad av Zagatos Alfa Romeo karosser. Bara ca 75 vagnar tillverkades och överlevande exemplar är mycket eftersökta.

förväljarlåda från ENV eller en manuell låda med täta steg förekom och toppfarten låg på ca 120 km/h. Det var inte någon speciellt hög hastighet för en 30-tals sportvagn, men Imp fick många vänner genom sina exakta köregenskaper. Bara 75 exemplar tillverkades under åren 1934 och 1935. Ännu mer sällsynt var sportvagnen MPH vars utseende påminde om Imp men som hade något



Ännu mer sällsynt, och om möjligt ännu vackrare, än IMP var MPH-Six som bara tillverkades i 12-15 exemplar.

längre axelavstånd fanns med tre 6-cylindriga motortyper (1458, 1633 och 1726 cc). I likhet med Imp fanns MPH med olika växellådsalternativ och firman påstod att vagnarna kunde köras från 10 till 145 km/h på högsta växeln. Chassiet var baserat på en tävlingsvagn från 1933 års Tourist Trophy tävlingen och hade bakaxeln liggande ovanför rambalkarna. MPH var dyra och kostade £550 jämfört med £325 för en Imp. Bara 15 vagnar tillverkades under 1934 och 1935.

Under 1936 ersattes både Imp och MPH av Sprite som hade en trimmad version av 12/4 motorn på 1496 cc i ett chassi som påminde om MPHs. Prototypen hade en typisk Rileykylare, men de flesta av de serietillverkade vagnarna hade smala grillar som påminde om en fåktmask - något som många tyckte förstörde bilarnas utseende. Senare version-



De tidigaste Sprite-vagnarna var utrustade med en konventionell Rileykylare.

er hade topplock av tvärströmningstyp och gjorde 135 km/h. Man uppskattar tillverkningen av Sprite till mellan 40 och 50 exemplar.

Under Rileys sista år som fristående företag kom två nya modeller, en stor fyra på 2443 cc och en 8-cylindrig vagn på 2178 cc. Den senare kom först under 1936 och hade en motor som bestod av två Nine motorblock med var sitt insugsgrenrör och var sin fallförgasare. Bilarna fanns med saloonkarosserna Adelphi och Kestrel, men så vitt känt var det enbart Adelphikarossen som byggdes på V8-chassiet. Modellen blev ingen framgång och bara 37 vagnar tillverkades. En större version av samma motortyp användes dock i Autovia, ett separat bilmärke tillverkat av en firma där Victor Riley var direktör. Till skillnad från denna motor var fyran en ut-



Riley Adelphi 8/90 1936. Endast 37 exemplar tillverkades.

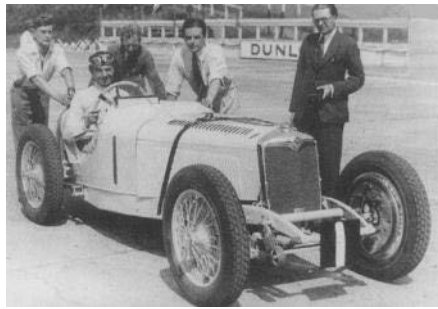
märkt konstruktion och användes för flera framgångsrika Rileymodeller före och efter andra världskriget. Med sina 2443 cc var det den största engelskbyggda 4-cylindriga motorn sedan Bentley 4½ litre lagts ner. Effekten var 85 hk i enförgasarutförande. Efter kriget ökade effekten till 106 hk i de vagnar som Donald Healey tillverkade. Den stora fyran hade ett nytt och starkare chassi och dessutom hydrauliska domkrafter, hydrauliska stötdämpare tillverkade av Luvax samt Girling bromsar med en diameter på 380 mm. Fyra saloonkarosser förekom liksom tourerkarossen Lynx men bara en sådan tourervagn byggdes.

Rileys tävlingsvagnar 1927-1938

Även om Redwingervagnarna användes för tävlingar på Brooklandsbanan blev Riley en berömd tävlingsbil först sedan Brooklands Nine kommit till. Modellen vann sin allra första seger på Brooklands i slutet av 1927 med Reid Railton vid ratten. Kenneth Peacock (med tiden Sir Kenneth Peacock och styrelseordförande i GKN) vann klassen 1100 cc i 1928 års 6-timmarstävling och i Tourist Trophy-loppen 1928 och 1929. I början av 30-talet fanns det två versioner av Brooklands Nine, en med föga annan tävlingsutrustning än två förgasare och höjd kompression, och Plus Series vagnarna (även kallade Ulster Brooklands) fullt utbalanserade vevaxlar, speciella vevstakar och om så behövdes även fyra förgasare. Frank Ashby körde en speciellt iordningställd Nine med två förgasare på varje sida av topplocket. Effekten var 71 hk och bilen gjorde 210 km/h. Bland denna bils många framgångar märks en klassegger i 1931 års Brooklands Double Twelve Hour tävling.

År 1932 uppträdde för första gången den mest kände Rileyföraren på arenan, den oförläpplige Freddie Dixon. Med sin ombyggda Ninevagn ledde han Tourist Trophy loppet innan han med hög fart försvann genom en häck och lämnade fabriksvagnarna av samma typ att komma på första och andra plats totalt. Han tog klassrekort på Brooklands med en 1-sitsig vagn och 1933 vann han Mannin Beg tävlingen på Isle of Man. År 1934 producerade han de berömda aluminiumvagnarna med 1-sitsiga karosser (med föraren placerad på ena sidan) och långa akterpartier. Med en sådan vagn vann han Brooklands 500 mile-tävlingen och 1935 och 1936 totalvann han Tourist Trophy-loppen, liksom 1935 års British Empire tävling och 1936 års 500 Mile lopp. Det var ERA vagnarnas inträde på arenan (men också dessa var utvecklade ur Riley) som satte punkt för Dixons många framgångar. Riley hade många andra stora framgångar under 30-talet, och kom bl a på fjärde plats i 24-timmarsloppet på Le Mans år 1933 (Kenneth Peacock och Bill von der Becke).

År 1932 kom den första 6-cylindriga tävlingsbilen från Riley med 14/6-motorn vars slagvolym minskats till 1486 cc. En utveckling av denna biltyp vann 1500 cc-klassen i 1933 års Tourist Trophy tävlingen (Cyril Whitcroft). Denna bil var också förebild för Riley MPH. Under 1933 körde Raymond



Raymond Mays i den kompressormatade "White Riley". Mannen i vit skjorta och slips är Humphrey Cook som finansierade den ERA som utvecklades ur "White Riley".

Mays en kompressormatad Six (med kompressor konstruerad av Peter Bert-hon), en bil som döptes till "The White Riley". Denna bil var speciellt framgångsrik i backtävlingar och kom på andra plats efter Whitney Straights Maserati i Shelsley Walsh backtävlingen åren 1933 och 1934. Den var också grunden till den första ERA racern. En annan framgångsrik Rileytävlingsvagn var den 6-cylindriga 2-litersvagnen med Spritechassi som kördes av Hector Dobbs som kom på tredje plats efter två ERA i 1936 års International Trophy tävling. Under 1936 tog också 1,5 litre TT Spritevagnar de fyra främsta placeringarna i 1½-litersklassen i franska Grand Prix (som detta år var avsett för sportvagnar). Rileys tävlingsavdelning stängdes sedan Nuffield tagit över företaget i september 1938, men privatförare fortsatte framgångsrikt att tävla med sina bilar även efter kriget. År 1951 vann en ung Mike Hawthorn motortidskriften Motor Sports tävling om Brooklands Memorial Trophy med en TT Sprite från 1935, en bil som använts för 1935 års Tourist Trophy tävling och flera 1936 års franska GT-lopp. Flera Rileyvagnar, både tidigare fabriksvagnar och andra, deltar i våra dagar i de tävlingar för historiska sportvagnar som arrangeras av den engelska klubben Vintage Sports Car Club.

Nuffield tar över

Fram till 1936 hade Riley Coventry Limited varit mycket lönsam och kunnat göra utdelningar till aktieägare på upp till 20 % och dessutom sparat tillräckligt med pengar för att kunna göra förbättringar på fabrikerna och för att utveckla nya modeller. Det var troligen det senare som ledde till företagets fall eftersom det, som vi redan konstaterat, fanns ett enormt utbud av blandningar mellan olika karosser, chassier och motorer. Tillverkning i små serier, som t ex av

MPH och V8-modellerna kan omöjligt ha täckt utvecklingskostnaderna. Bristande styrning från direktionens sida var också ett problem, liksom konkurrensen från nya S.S. Jaguar. Ett nytt insugningsrör som konstruerats av Lewis Ord (som egentligen var konsult i arbetsfrågor snarare än tekniker) var en katastrof och förstörde Rileys goda rykte vid en kritisk tidpunkt. Efter två år av allvarliga förluster kallades en konkursförvaltare (Sir William Peat) in i januari 1938 och i september samma år köptes Riley av Lord Nuffield för att genast säljas till Morris Motors. Ett nytt företag, Riley (Successors/Efterträdare) Ltd. bildades med Victor Riley som verkställande direktör.



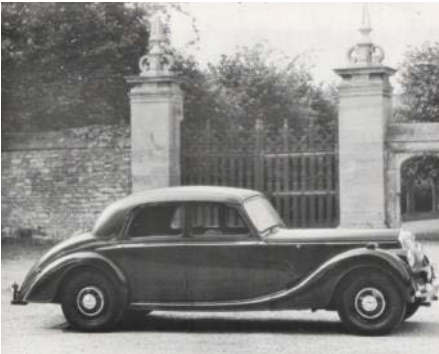
*Den första Rileyvagnen under Nuffieldepoken.
En Riley Twelve (1½ litre) Saloon.*

Inför 1939 kom man med två nya modeller, Riley 12 hp som hade en moderniserad 12/4 motor och Riley 16 hp med motor på 2443 cc. De hade identiska karosser, en saloon och en drophead coupé med ganska trista linjer, vanliga synkroniserade manuella växellådor och plåtfalgar. Rileyentusiasterna blev högeligen besvikna, men man kunde som extrautrustning få Sprite-motorn med magnetändning i 12 hp-chassiet. Förvånansvärt nog återupplivade man i juli 1939 den gammaldags saloonkarossen Kestrel med tre sidorutor. Den förekom enbart tillsammans med den stora 4-cylindriga motorn men bara några få bilar tillverkades på grund av krigsutbrottet.

Efterkrigsvagnarna från Riley var en angenäm överraskning. Medan andra Nuffield produkter som Morris och Wolseley var praktiskt taget identiska med 1939 års modeller kom Riley med sin mycket tilltalande sedanmodell RMA som hade separatfjädrande framhjul med torsionsfjädring och hydromekaniska bromsar. Den 4-cylindriga motorn på 1496 cc med högt placerade kamaxlar var föga ändrad men så hade den också varit det bästa hos de första Nuffieldtillverkade Rileyvagnarna – på den kunde entusiasterna åtminstone inte



Riley 1½ Saloon
13.950 tillverkade 1945-55



Riley 2½ litre saloon
7.956 tillverkade 1946-53



Den första Riley 3-seater Sports med bl. a. bakskärmar av saloon typ och vindrutetorkare ovanför rutan.

klaga. I mitten av 1946 återupplivades den stora 4-cylindriga motorn på 2443 cc som nu installerades i ett förlängt RMA chassi för att bli till RMB-modellen. Effekten ökades från 90 till 100 hk år 1948 vilket gav RMB-modellen en toppfart på något över 150 km/h och en behaglig marschfart på 130-135 km/h. Bortsett från en eller två vagnar med drophead kaross tillverkade under 1946 förekom enbart RMA i saloon-utförande men med det större motoralternativet fanns två öppna karossmodeller, den 3-sitsiga roadstern RMC (507 exemplar mellan 1948 och 1950) och RMD som hade 4-sitsig drophead kaross (502 vagnar mellan 1948 och 1951). Av RMA tillverkades 10504 salooner och av RMB 6900 sådana vagnar. Båda modellerna tillverkades fram till 1952 då de ersattes av de i stort sett identiska RME och RMF. Dessa hade dock hypoidbakaxlar och

hydrauliska bromssystem. RME kunde man känna igen på att den hade hjulhusplåtar över bakhjulen och på att den saknade fotsteg. Totalt 3446 RME och 1050 RMF tillverkades. De förekom aldrig med öppna karosstyper.



Riley Pathfinder
5.152 tillverkade 1953-57

År 1953 ersattes RMF av Pathfinder, en saloon med den pontonkaross som också fanns på Wolseley 6/90. Motorn var ännu den gamla stora fyran och även framfjädringen med torsionsfjädrar var ett arv från de traditionella Rileyvagnarna. Senare Pathfinder hade överväxel och automatväxellåda fanns från 1956. 5162 Pathfinder tillverkades fram till 1957.

De följande Rileyvagnarna karaktäriserades av Michael Sedgewick (engelsk motorjournalist/författare 1926-1983) som "Wolseley-vagnar som man hängt dit en extra förgasare på", och det var inte långt ifrån sanningen. Pathfinder ersattes 1957 av Riley 2.6 som inte bara hade samma karosstyp som Wolseley 6/90 utan också dess 6-cylindriga stötstängsmotor på 2639 cc. Rileys individualitet begränsades till bredare framdäck, skålade säten och en varvräknare. RME försvann under 1955 och dess ersättare (som kom två år senare) var Riley 1.5 dvs Rileyversionen av Wolseley 1500 som i sin tur närmast var en förlängd Morris Minor med B-motorn på 1489 cc. Dess fjädring och styrning från Morris gav den utmärkta vägegenskaper och med motor på 68 hk



Riley One-Point-Five
40.577 tillverkade 1957-65

och en toppfart på 135 km/h hade modellen vissa framgångar i tävlingar för standardvagnar på bana.



Riley 4/68 & 4/72
25.091 tillverkade 1959-67

De tre sista Rileymodellerna handlade enbart om konsten att flytta kylarmaskeringar och emblem mellan olika bilmodeller: Riley 4/69 och 4/72 (1959-69) var 4-dörrars sedan-modeller med Farinartide karosser från systervagnarna Austin Cambridge/Morris Oxford/M.G. Magnette/Wolseley 15/60.



1968 Riley Elf
30.912 tillverkade 1961-69

Riley Elf (1961-69) var en BMC Mini med ett litet utbyggt bagageutrymme och en del valnötspaneler i interiören, och Kestrel (1965-69) en Austin/Morris/M.G. 1100 eller 1300 med de vanliga dubbla SU-förgasarna och tränredning. 1300-modellen hade helsynkroniserad växellåda som standardutrustning och automatlåda som extrautrustning. British Leyland tog livet av Rileynamnet hösten 1969. Sista Rileyn, en 4/72 med chassi nr 25291, rullade av monteringsbandet i oktober 1969.



Riley 1100, 1275 and 1300 Kestrel
21.529 tillverkade 1965-69

Program försommarmöte

Fredag 29/5

- 17.00 Ankomst till Leufstabruks
Wårdshus
18.00 Middag

Lördag 30/5

- 09.15 Avfärd till Strömsberg
09.45 Rundvandring i Strömsbergs
bruksmiljö
11.00 Besök vid Nostalgimuseet nära
Strömsberg
12.15 Lätt lunch på Café Strömsberg
14.00 Guidad visning av Leufstabruks
herrgård, bibliotek och kyrka
16.00 Tid till förfogande
18.00 Årsmöte
19.00 Middag

Söndag 31/5

- 09.30 Utcheckning från Leufstabruks
Wårdshus
10.00 Program meddelas senare

Logi har reserverats på Leufstabruks wårds-
hus. För 950:-/per person och natt i dubbel-
rum ingår tre-rättersmiddag och frukost. Natt
mot söndag 100:- billigare. Bokning måste
du göra själv, senast den 10 maj, på telefon
0294 – 311 22, eller epost:
info@leufstabrukswardshus.se

Anmälan om deltagande skall även göras till
Erik Hamberg, tel. 018-12 82 83 eller 070-
530 62 25. Den guidade visningen av herr-
gården kommer att betalas av klubben.

Välkommen!

Erik Hamberg



Bilkalendrar avslöjar

1946 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 36 S 11063

- 470521 Reg M 26184
470521 Dir. Sven Clase, Malmö
480520 Byggm. Karl Jönsson, Svedala
481206 Reg L 12280
481206 Köpman Ove Wilson, Långebro
490615 Reg H 11599
490531 Förs inspektör Siwerth Österberg, Kalmar
490802 Civilingenjör Arne Björneklint, Kalmar
510522 AB Oskarshamns Bilkompani
510619 Representant Sture Karlsson, Oskarshamn
510908 Kalmar Bilaffär, Kalmar
511122 Fabrikör Erik Eriksson, Bidalite
511231 Reg K 6242
511231 Hemmansäg Henning Karlsson, Ölgehult
530801 Reg G 6024
Köpman H. Bång, Växjö (uppgift från
Bilkalenden)

Reg kort saknas. Korten för G-län 1948-
1952 har förkommit enl. länsstyrelsen i Krono-
bergs län

- 571231 Reg M 63435
571231 AB Auto-Lindén, Hälsingborg
580121 Trädgårdsanl John Björklund, Hälsingborg
580419 AB Auto-Lindén AB, Hälsingborg
580421 Skrotad av Köper Allt Aronsohns
Bil & Skrotaffär AB, Ängelholm
Åke Kronholm, Tingsryd

1950 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 40 S 18211

- 501020 Reg F 17977
501020 Björkenäs Möbelfabrik, Sven Ekwurtzel, Nässjö
520725 Städernas Försäkringsbolag, Stockholm
550905 Reg G 19353
550905 Sigfrid Einvall, Lammhult
570330 Axel Davidsson Bil AB, Växjö

- 570617 Stud. Åke Frykner, Växjö
650706 Överförd till BRR
680930 Avföres jml 20§ 3m om 4 st VTF
Äga idag av Johan Bjärkse, reg KPP 108

1950 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 40 S 17777

- Reg G 7910. Reg kort saknas
520509 Reg H 17541
520509 Ing. Erik Albertsson, Lindås
561031 Fru Elsa Bark-Lagergren, Lindås
570521 Carlströms Bil AB, Kalmar
570617 Ing. Gunnar Fleetwood, Paskallavik
591114 Reg M 27260
591207 Ryttnästare Gösta Streiffert, Skövde
630624 Köpman John Eklund, Skövde
630624 Bilen nedskrotad

1950 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 40 S 18428

- 501108 Reg N 10458
501122 Varbergs Brandstyrelse, "Användes uteslutande
för brandändamål. Skattebefriad"
520126 Reg G10888
520126 Byggmästare Karl Magnusson, Växjö
520523 Fru Elsa Magnusson, Växjö
601124 Axel Davidson Bil AB, Växjö
601212 Doktor Magnus Hjelm
Ägs ännu av Magnus Hjelm, reg CJF 687

1953 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr RMF 10415

- 540222 Reg H 21652
540222 Löjtnant Torbjörn Fleetwood, Odensviholm
570306 Reg E 33459
570306 Automobilfirma David Carlsson, Norrköping

- 570401 Dykare Sven Johansson, Norrköping
580925 Automobilfirma David Carlsson, Norrköping
581004 Gummifabriksarb. Arthur Olsen, Norrköping
590309 Automobilfirma David Carlsson, Norrköping
590603 Fru Svea Jonsson, Norrköping
611011 Herr Hans Johansson, Norrköping
620514 Bilrep. Olof Holm, Norrköping
651124 Överförd till BRR
690930 Avregistrerad

Bevarad och ägs av Maths Forntegen

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13126

- 480219 Reg T 10959
480219 Örebro Automobilförsäljning
510508 Köpman Widar Widarsson, Örebro
530701 Lantbr. Ernst Persson, Löth, Ervalla
560413 Bilfirma K. Andersson, Örebro
560508 Henry Andersson, Bäsåsby, Kvistbro
570517 Reg U 34970
570517 Bilrep. Henry K. Andersson, Köping
570817 Köpings Bil AB
570907 Chaufför Torsten Sedvall, Köping
571030 Köpings Bil AB
571205 Reg E 52943
571205 Ingenjör Göran Andersson, Finspång
580714 Reg F 34594
580714 Ingenjör Göran Andersson, Huskvarna
590218 Reg U 42670
590218 Bröderna Falks Bil & Motor, Köping
590613 Ringvägens Motor, Västerås
591022 Reg B 29382
591022 Furir Gösta Hermansson, Tullinge
611002 Flottillpolis Nils G. Jansson, Tullinge
611023 Bil AB, Umeå
611023 Överförd till BRR
650901 Avregistrerad

I Left My Heart in San Francisco

(Tony Bennetts signaturlodi från 1953)



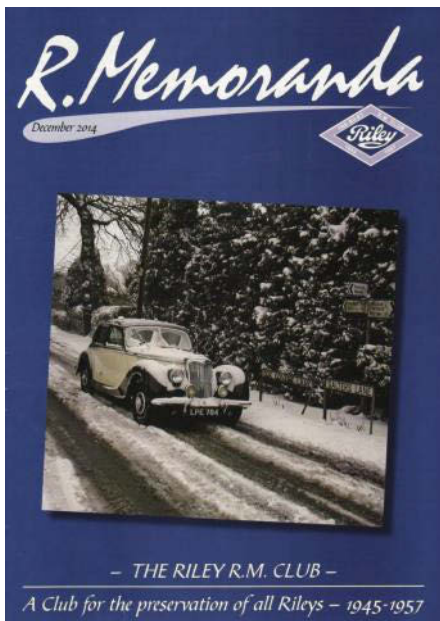
Alla kommer väl ihåg filmen Bullit med Steve McQueen från 1968. Red hittade en bild på nätet där fotografen Fred Lyon tar en, typ, "selfie" när han är på väg ner för en gata i San Francisco 1953.

Till vänster Anne Lyon, som kämpar med att dra upp dörren på Rileyn som står parkerad på tvären (säkrast så) på branta Nob Hill en blåsigt dag. Det är lite av Lustiga Huset över bilden.

Skönheten och odjuret: Fred Lyons 1950 Riley 2 1/2 Litre Drophead och Frank Bullits 1968 Ford Mustang 390 GT 2+2 Fastback.

Red googlade

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda December 2014

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: A winter spin in an early RMB

Articles

New chairman David Pettican presents his credentials
 AGM 2015—The Year of the Body Restoration Manual
 Ny ord/fantal med 1609 (för 10 år sedan 1790)/
 Rileys from photo library at Stanford University
 From our vehicle registrar: RMC/61 S 7628, RMF/62 S 10164
 World of Rileys: USA
 From the internet Riley RM Club on-line Forum: Riley's
 Abingdon test route/Rear seat fixing/RME brake linings/
 Flushing oil/RMF brakes, a salutary lesson/Starter motor/
 LHD 2½ engine
 Roaming in a Riley (reseberättelser/körupplevelser)
 The Irish RMs
 Pathfinder pages

Events

Bacchannalian Week 2015, 26 July-1 Aug, Fareham
 Pennine Weekend, 2-4 Oct, Market Harborough
 Welsh Weekend, 17-19 Apr, Criccieth
 Scottish Riley Enthusiasts National Weekend, 22-24 May, Glencoe
 The West Sussex All Riley Clubs Annual Dinner, 6 Feb, The Spur Hotel, Slindon, West Sussex

Cars for sale

RME 54, ageing forula 60-70-80 prompts sale, £5500
 RME 54, very reliable and honest vehicle, £8500
 RMA 51, for restoration, £1500
 Riley MPH Sprite replica, £49000
 RME 52, runs extremely well, £10000
 RMB 47, in need of restoration, £3000
 RMA 46, for restoration, £2500
 RME 53, requires restoration, £2000

R. Memoranda Jan/Feb 2015

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Here comes summer! Lovely RMA in the Warwickshire countryside

Articles

From our Vehicle Registrar: More from the new vehicles list.
 The last Riley Kestrel EVC 880; forerunner to the RM
 London Classic Car Show 8 Jan, 2015
 Riley images
 From the internet Riley RM Club on-line Forum: Abingdon Rileys test route/Bleeding RMB brakes/Truncheon



bearing replacement/2½ litre clutch replacement
 Early 1½ litre Drophead by Princess Coachworks
 A million in gold bullion and a Riley Roadster
 Roaming in a Riley: Pyrenees
 Riley RM Series brochure and information Database
 (Nästan alla Rileybrochyrer och artiklar finns i databasen i Riley R.M. Club Forum)

Events

Riley RM Club National Rally 2015, 25-26 July, Fontwell Park Racecourse, West Sussex

Cars for sale

RME 54, ageing forula 60-70-80 prompts sale, £5500
 RME 54, very reliable and honest vehicle, £8500
 RMA 51, for restoration, £1500
 Riley MPH Sprite replica, £49000
 RMB 47, in need of restoration, £3000
 RMA 46, for restoration, £2500
 RME 53, requires restoration, £2000



The Riley Record 5 / October 2014

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Articles

Footman James Classic Vehicle Restoration Show, Shepton Mallet
 No more tax discs

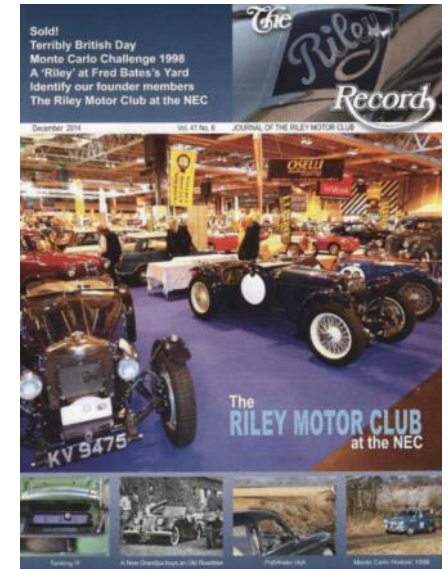
Events

90th Anniversary National Rally 2015, 14-16 Aug, Stoke

Rochford, Grantham
 Pathfinder Idyll (Australia)
 Federation of British Historic Vehicle Clubs news
 The Leighton Hall Show
 Spares news. Riley books. Riley Motor Club Shop
 Kay Don update - collection bought by Brooklands Museum
 Seattle to Pebble Beach in a 1935 Riley MPH
 Brooklands - a snapshot in time
 Bernie Peel writes about the 2.6 Register
 Prescott Hillclimb with VSCC
 En voiture sur la droite! (om att köra i diket i Frankrike med en One-Point-Five)
 Chairman's View - David Pipe's Riley ramblings...

Cars for sale

RME 54, Condition One. Ill health forces sale. £11500



The Riley Record 6 / December 2014

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

Articles

Pathfinder idyll
 Lady Mary Grosvenor's Sprite
 The Riley Motor Club at the NEC
 Riley Motor Club founding members



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter No 326

Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan
 Omslag: Drophead i filmen "Geordie" från 1955

Evenemang

Sommarträff och årsmöte

Leufstabruk

29-31 maj 2015

Kontaktperson: Erik Hamberg

Sensommarträff

Åkers Styckebruk

29 augusti 2015

Kontaktperson

Lennart N. Nilsson, 070-8937603

lnilsson@me.com



För all information och anmälan se:
www.vintagesportscar.se



Riley Roadster B 32584 figurerade på omslaget av Teknikens Värld nr 4/1961 och, visar det sig, även på omslaget av följande nummer (se bild) som kom ut 9 mars 1961. Ägare var då Bengt Hillring i Danderyd. Verkar inte som Teknikens Världs artikel hjälpte vad gäller Hillrings gamla Roadster. Bilen avregistrerades 9 oktober 1961. Öde okänt.

Insänt av John Gahm



I mars 1978 gjorde er red en distributionsstudie för Lacnor Al Buheira mejeriet som då var under uppbyggland i emiratet Sharjah. Landet och staden minns jag som en enda sandhö. Mjölk skulle komma i pulverform från Nya Zeeland och rekombineras.

Det skulle dröja ytterligare ett år innan er red visste vad en Riley var för något

och emiren av Sharjah hade ännu inte kommit på tanken att bygga ett flyg- och bilmuseum.

Men idag står det där, The Al Mahatta Aviation and Classic Car Museum, komplett med Riley Roadster med chassi nr 59 SS 5188. Och mejeriet fyller fortfarande mjölk och juice i Tetrapakförpackningar.

Nya medlemmar

310 Per-Olof Melin
Östra gatan 12
442 31 KUNGÄLV
RMA 40 S 17544

311 Torbjörn Håkansson
Klätten Skogslund
671 92 ARVIKA

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Mobitel. 070-530 62 25

e-post: erikhamberg@telia.com

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

e-post: torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Blåmesvägen 12

266 53 VEJBYSTRAND

Tel. 0431-45 22 22

Mobitel. 070-14 14 551

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 200 kr för år 2015. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar

The Riley Register

Riley Club Holland

The Riley RM Club

Riley Club Schweiz

The Riley Motor Club

Scottish Riley Enthusiasts

Kungliga Bibliotekets samlingar

The Riley Club of Western Australia



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