



RILEYBLADET

Nummer 1, 2020

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 42



BILL·BEG·BIL. Den kan ju knappast vara tvåbarnsmammans dröm. Men pappa skulle få en ursäkt att tillbringa mer tid i garaget. Foto från omslaget till Teknikens Värld nr 4, 1961.

Jovisst, roadstern ovan är Luciabilen med chassinummer 58 SS 3570. Fast nu 12 år senare har den glest mellan tänderna och kofångare från en amerikanare - kanske en 1947 års Cadillac. Tolv år var genomsnittliga livslängden... i alla fall för en Riley.

Luciafotot på omslaget till Rileybladet 2/2014 togs 13 december, 1949 utanför



Teaterbaren i Folkets Park i Malmö. Denna bil syns även på omslaget till Rileybladet 4/2018 med Allan och Jan Söderström på besök på Nuffieldkontoret i Cowley i sydöstra Oxford 1950.

Här till vänster ett tidigare okänt foto av bilen. Någon, kanske dåvarande ägaren Dahlström i Hudiksvall, kör en nybakad student våren 1951.

Sju personer i en 3-sitsig Riley Roadster. Det måste vara något av ett rekord.

Red

Ordförande har ordet

Den 7 mars 2020 sammanträdde styrelsen. Resultatet för 2019 visar på ett obetydligt underskott och vi kommer vid årsmötet att föreslå en måttlig höjning av medlemsavgiften. Men tyvärr kommer detta inte att räcka i det långa loppet. Kostnaderna för att skicka ut Rileybladet beräknas öka med 50% på grund av aviserade höjningar hos PostNord. Små föreningar kommer inte att kunna tillgodogöra sig rabatter i fortsättningen.

Jag skulle därför sätta värde på att få reda på hur du som medlem ser på möjligheten att till en lägre medlemsavgift enbart få Rileybladet digitalt och inte i pappersform.

Denna lösning har många klubbar och föreningar anammat. Sålunda kan man som medlem i engelska Riley RM Club välja om man vill ha deras klubbtidning, R.Memoranda tryckt eller digitalt. Om vi också skulle erbjuda dig denna möj-

lighet för Rileybladet så skulle ett lösenord behövas för inloggning på hemsidan.

Mina kontaktuppgifter hittar du på sista sidan av Rileybladet.

Erik Hamberg

MHRF-konferens

Söndagen den 2 februari bevistade Torsten Grönvall och undertecknad en konferens ordnad av MHRF. Platsen var AHK's klubblokal i Bromma. Efter att ha hälsats välkomna av Rune Sahlberg från AHK så fick vi en grundlig presentation av MHRF av Lennart West och Göran Flank.

När MHRF nämns tänker väl de flesta av oss på våra förmånliga försäkringar men det är lätt att glömma att MHRF som bildades 1969, både är en remissinstans och en viktig lobbyorganisation för att säkerställa att vi även i framtiden kan använda våra fordon. MHRF ska, som det heter "...verka för bevarandet av det fordons- och teknikhistoriska kulturarvet och därtill knutna företeelser samt främja förståelsen för och kunskapen om motorismens historia..." och "verka för att säkerställa att gårdagens fordon får användas på morgondagens vägar" Detta ska ses som MHRF's huvudsyfte och är oerhört viktigt då våra politiker och beslutsfattare, ofta av okunskap, kan fatta förödande beslut för vår verksamhet.



Skräckexempel finns bland andra europeiska länder som t.ex. Österrike och Grekland med höga straffavgifter för äldre fordon.

Utöver detta ska MHRF samverka med myndigheter och andra organisationer, även internationella organisationer som

FIVA (som representerar 1,5 miljoner medlemmar) och andra nordiska och baltiska förbund. Andra viktiga arbetsområden är att vara ett serviceorgan för medlemmarna, värna om samhörigheten mellan medlemmar genom konferenser och evenemang samt främja miljö och trafiksäkerhetsåtgärder.

I övrigt fick vi en gedigen presentation av MHRF, dess styrelse, kansli, stämma, budget m.m. Vad gäller försäkringar har man som mål att endast digital hantering för ansökan och hantering av försäkringar blir möjligt fr.o.m. 1 maj 2022.

Konferensen avslutades av förbundsordförande Kurt Sjöberg som berättade om dina myndighetskontakter. En intressant fråga som kom upp på slutet var om äldre fordon skulle utrustas med särskilda registreringsskyltar alternativt en särskild handling som visar att det är ett historiskt fordon.

Ronald Pfändtner



Vår ordförande i yngre dagar. Farmor Hamberg har gått ur tiden men pappas Riley finns kvar i familjen.

Red

Ingen glädje utan Sprite

Titeln ovan är tagen från en artikel i Rileybladet 4/2000 skriven av den då nyblivne Spriteägaren Lennart N. Nilsson. I Rileybladet 2/2019 skrev Lennart om sitt möte med Rob Parsons, tidigare ägare till Rune Möllers Sprite.

Nyligen skickade Lennart ett foto till redaktionen på Rob och hans Sprite taget på 50-talet. Bilen ägs idag av Runes dotter Kerstin Winberg.

En passande text till fotot nedan - ett utdrag ur Rune Möllers berättelse om hur han köpte och började köra sin 1936 års Riley Sprite. Hela historien kan du läsa i Rileybladet nr 3/1983. Finns på vår hemsida.

Red

Mitt livs lyckligaste beslut kunde jag fatta våren 1980 när jag konstaterade att min pojkdrom sedan 30-talet skulle kunna realiseras utan katastrofala ekonomiska uppoffringar. Naturligtvis gällde det en liten sportbil, men nu en gammal en i stället för 30-talets idol som skulle vara ny. En bekant tipsade om en kille utanför London som skulle ha några Morgan, M.G., AC och liknande till salu, så jag försåg mig med pengar och

stack över. Väl framme blev jag presenterad för ett tiotal vagnar av det slag som intresserade mig, men mest intressant var dock den bil som inte var till salu; en Riley Sprite 1936. Efter mötet med denna bil var allt annat ointressant, så jag åkte hem med oförrättat ärende och besökte inte en någon av bilformorna i London.

Det gick fem månader under grubblande och letande och kontakter med ägaren innan den blev till salu. Så på hösten kunde jag åka över med pengar, 24 kilo verktyg, tandborste och rakapparat för att hämta hem *pärulan*. Och hem kom jag så småningom, men efter reparationer, strapatser och upplevelser som väl räckte till för en hel avhandling.

På våren 1981 då jag trodde att jag fått bilen i någorlunda skick skulle den invigas, och det på ett rejält rally förstås. Jag valde att köra ett 7-dagars rally mellan Paris och Antibes. Det var lätt att övertala min fransktalande äldre bror, som sedan gammalt är frankofil, att följa med som co-driver. Nu bar det iväg med 50 kilo verktyg och fortfarande minimalt med personligt bagage.

Fram till start kom vi... och i mål kom vi... och även hem, men verktygen hade kommit till användning många gånger. Vartenda ett! Och vi hade inte mycket av ståltråden kvar. Bilen var med andra ord långt ifrån det skick som jag själv, och andra, hade bedömt den till.

Efter två år har tydligen min bil anmält alla sina svaga punkter för åtgärd och fungerade nu oklanderligt.

Sommaren 1983 var det dags för det svenska FIFA-rallyt. Ett problem var den låga markfrihöjden som medförde ideliga skador på avgassystemet med läckage och avgasknallar som följd. I legio var de nyfikna kor och hästar som vi tyvärr skrämde på flykt med våra "baksmällor". Småvägarna i Småland är ju både backiga och gropiga och man kan ifrågasätta om det är välbetänkt att anvisa dammiga grusvägar för dessa gamla fordon utan luftrenare.

Rune Möller

S26S 4593

1936 Riley Sprite 1½ litre 2-seater



Foto taget i Ardennerna 1959 visar Rob Parsons och hans 1936 Riley Sprite. Bilen köptes av Rune Möller 1980 och ägs idag av Runes dotter Kerstin Winberg.

Varför älskar folk klassiska bilar?

Jag har länge sökt efter en bra text som förklarar varför vi håller på med gamla bilar. Hittade en artikel på hemsidan Petrolicious. Låter som välsmakande bensin. Artikeln är skriven av en Ian Davis. Vem Ian Davis är vet jag inte men det skulle kunna vara den nyss avlidne journalisten Ian Davis på tidningen Coventry Telegraph.

Om du inte själv har satt ord på din passion kan du låna några av Davis' argument. Varsågod!



Varför älskar folk klassiska bilar?

I de flesta avseenden är klassiska bilar skräp. Hade de varit något att ha så skulle de fortfarande tillverkas. Moderna bilar är snabbare, har bättre vägegenskaper, är betydligt mer tillförlitliga, bekvämare, miljövänligare, säkrare, mer ekonomiska, och dessutom oftast billigare att köpa. Ja, i stort sätt bättre på alla sätt. Men den klart underlägsna klassiska bilen finns ju fortfarande. Och inte nog med det, den frodas i all önsklig välmåga. Varför?

Det finns inget enkelt svar men väl en kombination av faktorer som var och en spelar en roll.

För det första har vi bilens formgivning. Klassiska bilar kom till i en analog värld där formgivarna använde papper och penna för att skapa eleganta former och fulländade linjer som helt enkelt inte är möjliga i de datorprogram som används av moderna bildesigners. Ta till exempel framskärmen på en Jaguar XK120 eller profilen på en Ferrari 250 GTO. På alla sätt sköna former som ingen modern designer hade skapat idag, där ofta jig-

gen eller bottenplattan som används vid prototypstadiet får betydelse för bilens formgivning.

Klassiska bilformer tillhör en svunnen tid - en tid som många ser tillbaka på med saknad, en tid när formgivare inte var tyngda av krav på krocktester och friktionskoefficienter utan skapade former som speglade tidens stämningar och trender.

Moderna tillverkningsmetoder har också tagit bort mycket av karaktären hos nya bilar. System för massproduktion, själslösa datorer och robotar vid monteringslinjerna spottar fram identiska bildelar 24 timmar om dygnet, 7 dagar i veckan och fokuserar på en enda sak; att uppnå de mål och kvoter tillverkaren ställer för att maximera effektiviteten och aktieägarnas utdelning.

Tillverkningen av klassiska bilar var däremot i princip en verksamhet där skickliga hantverkare använde enkla verktyg och sin erfarenhet för att skapa paneler för hand och med ögat. Resultatet blev skapelser som har överlevt dagliga påfrestelser och stått emot tidens tand. Alla är förstas inte som dessa. Somliga hade anskrämlig formgivning och byggda utan precision, något som skiljer klassiska bilar från bilar som bara är gamla.

De skiljer sig förstås även mekaniskt. Moderna motorer är effektivt förseglade enheter vars delar knappast låter sig servas av gemene man. Enkelt uttryckt är de flesta delarna övervakade av en central dator som tar information från hur föraren kör och filtrerar datan till styrningen, bromssystemet, gaspedalen, automatlådan, väghållningen, ABS systemet o.s.v. Alla dessa system är kon-

struerade för att maximera effektivitet och säkerhet, men på något sätt förtar de också bilens karaktär och körkänsla. Klassiker å andra sidan är riktiga grejor. Minutiöst balanserade mekaniska system bestående av hundratals individuella delar trimmade att arbeta i harmoni med varandra. Föraren är en direkt förlängning av fordonet, agerar och får omedelbart respons via reglagen vilket ger en ren och oförfalskad upplevelse som helt enkelt inte är möjlig med en modern bil.

Det krävs en hel del av föraren av en klassiker, t. ex. justera bränsle/luft blandningen med choken, välja växel och överföra kraft till hjulen med kopplingen. Det måste dessutom ske på ett sätt som ger bästa resultat från motor och växellåda samtidigt som det ska ske på med känsla så att det gamla maskineriet håller. Självlärt ger denna utmaning mycket större behållning och nöje än elektronisk tändning, automatväxel, servo och andra hjälpmedel.

Kör man en klassisk bil kör vanligtvis inte för att nå ett mål. Körandet är målet.

Nostalgi spelar en stor roll i lockelsen till klassiska bilar. Alla klassiker har en historia, ibland intressant, ibland inte. Några har utträttat stordåd; vunnit tävlingar, deltagit i expeditioner eller uthållighetsprov. För andra klassiker kan det vara mer vardagliga utmaningar men lika viktiga för ägaren. Maskiner som möjliggjorde ett friare, rörligare liv i en tid när sådant inte var så vanligt. De följde sina ägare på viktiga händelser i livet och blev för evigt förknippade med dessa.



*Texten passar väl in på Karstens IMP som han nu tagit isär och bygger upp på nytt.
Bilen har även en spännande historia i Sydamerika.*



Alla klassiska bilar har en historia att berätta; om vad de har utträttat i livet, var de har varit och varför de fortfarande rullar. Sprickorna i skinnsätena, skraporna i lacken, ses av somliga som defekter men för entusiasten är det vittnesbörd om bilens historia och berättar om dess liv. Biltillverkare är måna om att framhålla märkets historia (storytelling som det brukar heta) men det är ju faktiskt de klassiska bilarna själva som står för märkets anseende.

Att äga en ny bil är ingen konst. Allt som krävs är pengar eller billig kredit och smidig finansiering. Med klassiska bilar förhåller det sig annorlunda. De tillverkas inte längre och är därför svårare få tag på och av det skälet mer exklusiva. Inga pengar i världen kan t. ex. skaffa dig en splitter ny Riley MPH. Och skulle du absolut vilja ha en måste du finna personen som har en och som är villig att sälja sin till dig.

Mödan att få tag på, äga och underhålla en klassiker säger något om ägarens passion för bilen och motiven för att göra dessa ansträngningar när det är så mycket enklare att äga en ny bil. Det har uppstått en kultur kring klassiska bilar. Det handlar om evenemang såsom rallyn, Historic Racing och utställningar.

Ägare av klassiska bilar gillar att ställa ut sina bilar, inte bara för att visa upp bilen utan även den egna personligheten och smaken.

Köpare av nya bilar kanske överlägger att de ska äga bilen allt från 6 månader till 5 år innan de går vidare till något nyare och bättre. Ägare av klassiska bilar ser tvärtom på saken. Bilen ska leva vidare efter att de själva har lämnat in handduken. De ser sig som tillfälliga vårdhavare av någonting som har ett liv efter deras eget.



*BYY909 har just kört över Anderna.
Story i Rileybladet 1-2/2013*

Kommer detta att fortsätta eller är det en övergående trend. Nya bilar blir troligtvis bättre och bättre för varje år som går så den tre år gamla bilen du har nu har just blivit passé och ersatts av senaste modellen.

Klassiska bilar däremot konkurrerar i en helt annan klass. Det handlar inte om driftsekonomi eller fartresurser utan om något tidlöst; erfarenhet, stil, exklusivitet och hantverk. Klassiska bilar attraherar inte bara bilnördarna utan även dem som älskar ingenjörskonst, design, konst och historia.

Det är skälet till att folk älskar, och alltid kommer att älska gamla klassiska bilar.

Red översatte

**”Livet består av mer än
att öka hastigheten”**

Mahatma Gandhi
(1869 - 1948), indisk politisk
och andlig ledare.

Coachbuilt Rileys

Nästan alla Rileys fram till 1955 var coachbuilt d.v.s. mer eller mindre handgjorda. Undantaget var de vagnar vars karosser gjordes av den stora Fordägda firman Briggs Manufacturing Co. i Dagenham.

Red inspirerades av Davis Trunfulls bok "Australian Coachbuilt Riley Cars" och

har försökt sammanställa en lista på Rileys som fått sina karosser från andra europeiska firmor än Rileys egen Midlands Motor Body Co. Förutom engelska firmor hittar vi franska, schweiziska, italienska, holländska och inte minst australiensiska firmor som har tillverkat rileykarosser. Boken *British Coachbuilders 1919-1960* har varit till

viss hjälp i sammanställningen av listan nedan.

Bilhistorikern Jan Ströman har skrivit boken *Svenska karosserimakare: berättelsen om ett hantverk*. Någon Riley med svenskbyggd kaross figurerar inte.

Red

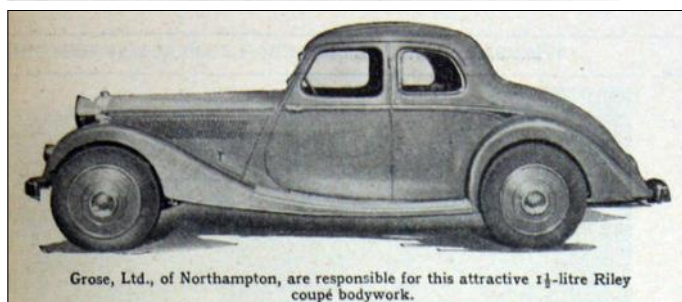
Karosser tillverkade på uppdrag av Rileyfabriken	
Riley Motor Mfg Co. Ltd. Midland Motor Body Co.	Samma firma. Bytte namn 1931. Ägdes av Riley och var huvudleverantör av karosser.
Morris Motors Bodies Branch	Nuffields namn på ovannämnda firma.
Briggs of Dagenham	Karosser av pressat stål 1936-38. Falcon, Victor, Merlin, Touring Saloon. Totalt 9.794
Hancock & Warman of Coventry	H&W var en självständig Coventryfirma men som främst är förknippad med Riley. Tog sin början 1923 när man tillverkade enstaka karosser till Rileychassin för tresitsiga sportvagnar typ Redwing. H&W ställde ut Rileys Olympia Motor Show 1928 och 1929. H&W tillverkade även några vävklädda karosser åt Riley. H&W fabriken förstördes i en brand 1930.
Karosserifirmor som byggt karosser på uppdrag av privatpersoner	
Enrico Bertelli of Feltham	Två 6-cylindriga Rileys 1935, Bertelli MPH
Bonallack of East London	Stationsvagnar med stålpaneler och ett dussin Riley Drophead Coupé
Dibben of Southampton	Stationsvagn 1947
Kevill-Davies & March	Ca 50 Riley March Special. Oftast sålda genom John Charles & Co Kew Gardens
James Butlin of Coventry	Ca 7 st. "flat door-top tourer"
Grose Ltd of Northampton	1½ litre Coupé + Grose 'Burcote' body on a Riley Kestrel chassis
Clifford Dillon of Southampton	Karosser på Rileys 1946-47
Epps Bros of Penge, south-east London	Huvudsakligen tillverkare av Riley Drophead Coupé i ett antal versioner. Ca 7-12 bilar. Firman lade ner sin verksamhet 1949 efter en skandal med illegal export.
Chalmers & Hoyer (HOYAL) of Hamworthy, Dorset later Weybridge	F.o.m. 1926 Hoyal Body Corporation. Första brittiska karosserifirman att erhålla en licens från Weymann. 1931 Riley Nine Drophead.
Frank Grounds Coachbuilders, Ashton, Birmingham	Stationsvagn 1948
Hollick & Pratt of Coventry	Tillverkade några karosser på tidiga 20-talet
KC Bodies of London	Minst en Riley 1931
Walter Köng, Basel	Köng 2½ litre coupé
Lewis Motor Works Ltd of Lewis, Sussex	Byggde en två-sitsig "boat tail kaross" på ett Rileychassi 1923
Maltby Motorworks, Sandgate, Kent	1938 Riley Big Four Redfern se Rileybladet 2/2013
Mapco Builders Ltd of Bankshill	Stationsvagn på ett Rileychassi 1949
Mead Brothers of Dorridge	Byggde 1953 en Drophead Special på RMA chassi 36S 10843
Robert Massey, Weighton	Stationsvagn 1948
Arthur Mulliner of Northampton and London	1937 Autovia Sports Saloon
Newdigate Motor Body Co of Nuneaton	Byggde 1930 en 2-dörrars Sports Coupé kaross på ett Riley Nine chassi
Pourtout, Paris	3 st Riley TT Sprite
Princess Coachbuilders of West Bromwich	Kaross till en 1½ litre Riley 1947
H.B.H. (Coachbuilders) Ltd Hayward, Biggs & Hill	RM stationsvagn 1947

Karosserifirmor som byggt karosser på uppdrag av privatpersoner	
Reinboldt an Christe AG, Basel, Schweiz	Mindre antal RMB konverterade till Drophead 1949-50
Rose Not known where	Byggde ca 1948 en Drophead Coupé kaross på ett 1½ litre Riley chassi
Ryswyck, Haag, Holland	2 st Drophead Coupé 1947 och 1953
Swain Group, Manchester and London	Stationsvagn 1947
Tickford of Newport Pagnell	Byggde 1930 en Coupé kaross på ett Riley Nine chassi. Byggde om en RMB 1949 till Drophead
Trent Coachworks of London	Byggde en Drophead Coupé kaross på ett 1½ litre chassi 1948
Urquhart & Son Ltd. Petersfield	Stationsvagnskaross på en Riley 1½ litre 1947
Verheul Carrosseriefabriek, Waddinxveen, Holland	1950 Riley Drophead
Victoria Carriage	Drophead Coupé kaross på ett 1½ litre Riley ca 1947
Village Garage of Netherhampton	Stationsvagnskaross på ett Riley 1½ litre chassi 1947
Yeovil Vincent of East Coker	Stationsvagnskaross på ett Riley 1½ litre chassi 1948
G. Wylder & Co of Kew, Surrey	Byggde minst en kaross på ett Riley 15/6 chassi
Carrosserie Worlauben, Switzerland	2½ Drophead
Holbrook Bodies Ltd, Coventry	Minst 5 Riley Nine

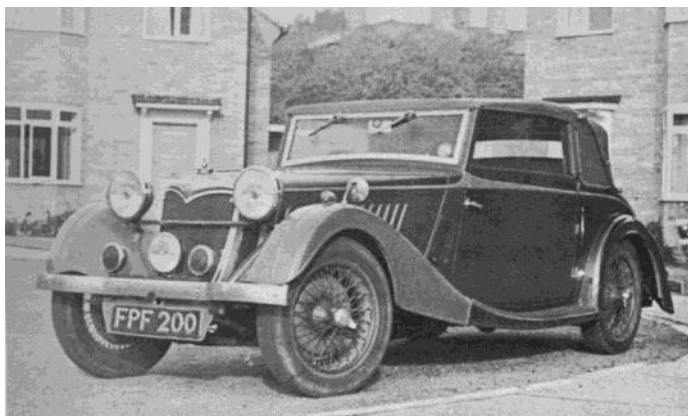
Kaross från Verheul Carrosseriefabriek, Waddinxveen, Holland på 1949 2½ litre Riley RMC roadster chassi. Uppgifterna kommer från: www.coachbuild.com



Kevill-Davis, 1933 Riley Nine March Special



Grose Riley 1.5 Litre Coupé, 1936



G. Wylder & Co. of Kew— 15/6 Sedan Coupé 1937



H.B.H. Coachbuilders - 1947 RM

Ur arkiven

1953 Riley 2½ litre saloon LHD

Chassi nr RME 10447

530720 Registreringsbesiktning i Gävle
 530722 Reg X 23756
 530722 AB Lindmans Rör, Hofors
 590630 Bil AB Gustaf Redhe, Hedemora
 590630 Manufakturarb. Sigvard Westerlund, Hofors
 601011 Reg W 59423
 601004 Fru Linnéa Qvarfordt, Tunabro
 610323 Sune Einar Blomqvist, Stora Tuna
 611110 AB Sigurd Nilsson, Ludvika
 611114 Fru Linnéa Qvarfordt, Ludvika
 611114 Överförd till BRR
 650930 Avreg.

Reg JYC 649
 Erik Berglund, Sturefors

1953 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr RME 21098

530725 Reg D 15236
 530725 Bilfirma Olov Bergwall, Katrineholm
 531229 Köpman Svante Jürs, Katrineholm
 640611 Frk. Lilly Jürs, Katrineholm
 681213 Överförd till BRR
 690702 Återregistrerad
 72xxxx Reg GPL 826
 ???

Thomas Eriksson, Sundborn



Den unge mannen som vanvördigt ställer sin grusiga sko på den kromade kofångaren är okänd men bilen började som direktionsvagn åt AB Cascos direktör Jörgen Blegvad.

1950 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 60 S 6223

500620 Reg U 10320
 500630 Åke Orrvik, Nordiska Tubfabriken, Kungsör
 540517 Lackerare David Höglén, Kungsör
 540619 Köpman Gösta Allerfeldt, Västerås
 540806 Chaufför Bengt Bergkvist, Västerås
 570816 Köpman Gösta Allerstedt, Västerås
 571104 Skogskörare Harry Ludvigsson, Svanå
 581022 Reg D 14529
 581022 Skogsarbetare Harry Ludvigsen, Stigtomta
 590127 AB Motordrift, Nyköping
 590331 Frisör Alf Eriksson, Rockebo, Oxelösund
 590311 Överförd till BRR
 630901 Avförd

1948 Riley 2½ litre saloon

Chassi nr 58 S 3213

481027 Reg B 16406
 481027 AB Casco, Stockholm
 511024 Reg Y 15460
 511024 Motoraktiebolaget i Örnköldsvik
 520227 Sigfrid Sundkvist, Örnköldsvik
 520710 Motoraktiebolaget i Örnköldsvik
 521007 Ing. Sven Sture Westman, Örnköldsvik
 521202 Motoraktiebolaget i Örnköldsvik
 540103 Reg BD 16871
 540226 Lennart Granberg, Tulluvaara, Kiruna
 570228 Överförd till BRR, Bilreservregistret
 580614 Reparator Sune Emmoth, Kiruna
 590511 F:a Stålnacke Radio & Maskinaffär, Kiruna
 601112 Charkuterist Rolf Pettersson, Kiruna
 610103 Överförd till BRR, Bilreservregistret
 611109 Stud. Gunder Eriksson, Kiruna
 640901 Avf. ur reservregistret

1947 Riley 1½ litre saloon

Chassi nr 37 S 13003

471210 Reg R 11344
 471210 Folke Löfving, Löfvings Möbelfabrik, Tibro
 540107 Gummireparatör Evert Persson, Tidaholm
 550811 Cementarb. Kurt Fredriksson, Folkabo
 580910 Reg P 68909
 580802 Tandtekniker Sigurd Karlsson, Åhult, Sjötofta
 581120 Reg R 29302
 581124 Avreg.

Hur kan det komma sig att regeringen
 tillåter en gammal bil att skattebefrias,
 men inte en svensk pensionär?

Vårdhemmet Luftslottet



Midnattssolsrallyt 1952. Åke Orrvik från Kungsör startade för andra året i rad med sin beprövade 2½ liters Riley saloon, det här året biträdd av Ingvar Lagerstedt. Startplatsen var Stockholm. Orrvik hade i vanlig ordning förberett sig väl. Hela bilen var noggrant genomgången i Ingvar Lagerstedts bilverkstad, men likväl fick man problem under rallyt. Det visade sig att generatormotorn överladdade eftersom laddningsreläet var felinställt och det ledde till att batteriet kokade över. Då och då fick man göra rent efter batterisyra som hade läckt ut och fylla på destillerat vatten.

Dessutom hade man problem med bromsarna, minns Ingvar Lagerstedt. De bakre bromsarna behövde justeras både före och efter varje fartsträcka och när täv-

lingen var slut hade bromsbanden blivit helt utslitna. Bilen ville gärna gå rakt fram i kurvorna, erinrar sig Ingvar Lagerstedt och påpekar att "Åke körde sina bilar hårt". Broms- och i någon mån batteriproblemet bidrog till att det inte gick riktigt lika bra som året innan – men mer om det längre fram. Fartsträckorna kördes alltid av Åke Orrvik, medan Ingvar Lagerstedt fick bistå bakom ratten under transportsträckorna.

Åke Orrvik och Ingvar Lagerstedt placerade sig på 23:e plats i klass I med sin Riley, vilken även var försedd med startnummer 23.

Erik H
 (Rileybladet 1/2004)

Välkommen till sommarens Rileymöte!

Thoresta herrgård den 5-7 juni 2020

Thoresta Herrgård utsågs 2019 till "årets mötesplats" och är berömt för sin goda mat.
Vi har lyckats få ett mycket förmånligt pris på detta charmiga ställe.

Program

Fredag 5 juni

15.00-16.30 Ankomst till Thoresta herrgård. Afternoon tea/kaffebuffé serveras.
19.00 3-rätters gourmetmiddag serveras

Lördag 6 juni

08.00-09.15 Frukostbuffé serveras
09.45 Avfärd till Skoklosters slott
11.00-12.00 Guidad visning av Skoklosters slott
12.00-13.00 Lunch
13.30 Avfärd till Åbergs museum i Bålsta
14.30-15.30 Besök på Åbergs museum
15.30 Avfärd till Thoresta herrgård
15.45 Ankomst till Thoresta herrgård
16.00 Champagne med tilltugg serveras
18.00 Årsmöte
19.00 5-rätters gourmetmiddag serveras

Söndag 7 juni

08.00-09.30 Frukostbuffé serveras
09.45 Utcheckning och avfärd
Eventuellt något extra utflyktsmål under förmiddagen

Vi har förhandsbokat "herrgårdsvistelse". Kostnad per person i enkel- eller dubbelrum:
Fredag-lördag: 1.790:- (afternoon tea/kaffebuffé, 3-rätters gourmetmiddag, logi samt frukostbuffé).
Lördag-söndag: 1.890:- (champagne med tilltugg, 5-rätters gourmetmiddag, logi samt frukostbuffé).
Vill man ha ett "deluxerum" tillkommer 300:-/natt & person.

Ett antal rum har förhandsbokats, så ange "Svenska Rileyregistret" när du beställer, antingen till 08 – 582 426 00 eller info@thoresta.se. Bokning måste göras senast den 30 april!

Thoresta herrgård ligger utanför Bro, nära Mälaren, öster om Bålsta och väster om Stockholm.



Riley med "Flat Door" kaross från James Butlin, Coventry



I detta blad finns en lista över karosseri-firmor som tillverkade karosser till Rileychassin åt privata kunder. Den här bilen, en Riley från 1937, togs till Sverige 1976 av Håkan Sandberg. Red fotograferade bilen 2003 hos dåvarande ägaren Peter Kock. Karossen är tillverkad av Butlin Coachbuilders i Coventry. Peter Kocks Riley presenterades i Rileybladet 2/2003. Bilen har chassinummer S 67Z 3191 och är enligt Styles bok en Special Series Monaco från 1937 med en fyrväxlad Armstrong Siddeley pre-selector växellåda.

I boken British Coachbuilders 1916-1960 står följande att läsa om Butlin:

"Kompanjonerna som startade Butlin's of Coventry 1932 var tidigare anställda hos Charlesworth Motor Bodies Ltd i Coventry, grundat 1907. James Butlin hade varit delägare i Charlesworth på det sena 20-talet fram till konkursen 1931. Butlin byggde karosser på uppdrag av Daimler och Lanchester och har även byggt karossen till minst en Alvis. Företaget överlevde inte andra världskriget."

Bilen till vänster är en 1933 års Lanchester L10 med kaross från Butlin i Coventry. Visst ser man släktskapet med Rileyn ovan.

Lanchester tillverkade bilar mellan 1896-1956. 1931 gick Lanchester Motor Company i konkurs och övertogs av Daimler Motor Company, som ägdes av BSA. Samtidigt flyttades tillverkningen från Birmingham till Daimlers fabrik i Coventry.

Red



Riley modellbilar av all de sorter



1930 Riley Brooklands by Mikeansue



1961-69 Riley Elf by RM Toys



1936 Riley Lynx by D.G. Models

Modellhörnan - eller två Riley i Frankrike



Tidningen Klassiker hade i nr 10-2019 ett klippark, konstruerat av Gunilla Forsman, så man kunde bygga ihop en svensk småstadsideal för sina modellbilar i skala 1:43. Kanske har du byggt ihop den... Jag flyttade hela härligheten till Frankrike! Tog en bild och skickade till tidningen, så den blir med i ett kommande nummer.

Men jag kunde ju göra en variant för

Rileybladets Modellhörna! Sagt och gjort, så här blev det! Med en Riley från Dinky Toys, som jag haft i min ägo sedan 10-årsåldern och en Riley MPH 1934 i Matchbox-serien "Models of Yesteryear" som jag skaffade nån gång på 60-talet.

Övriga bilar är en Ford Vedette 1952, en Sunbeam-Talbot 1950-53, en modell från Somerville (1983), en Vedette

Beaulieu 1958 från Norev, en ovanlig Ford Vedette Cabriolet och, på väg ut från macken, en Ford Comete Monte Carlo.

Kul detalj, tycker jag, är att Shell med ACI hette Shell med ICA i Europa. Och konstnären, ja, det är jag själv förstås!

Per-Börje Elg

...och när vi ändå är på ämnet modellbilar kan det vara passande att visa några av de lite mindre vanliga. Dinky Toys

tillverkade RM bilar ser man rätt ofta men här har vi ett antal andra modeller och tillverkare. Om du är intresserad av

Riley-modellbilar ska du ta en titt på: riley-cars.co.uk/Diecast-models.php

Red



1935 Adelphi by Brooklin Models



1953-57 Riley Pathfinder by Base Toys



1957-59 Riley Two-Point-Six by Landsdowne Models



1934 Riley Kestrel by Oxford Diecast



1958 Riley One-Point-Five by Pathfinder Models



1961-69 Riley 4/72 by Crossway Models

Ett Rileyäventyr

Man hade hunnit bli sjuttiosex och livet har gått in på näst sista varvet. Men man är ju inte helt färdig. Tid för ett eller två äventyr till. Australien!

Ligger lite långt borta men jag hade förmånen att jobba där en tid i slutet av 70-talet. Av en tillfällighet blev det att jag köpte en Riley där. Strax hade jag många bekanta och några blev till livslånga vänner.

En av de livslånga var Jim och 1985 körde han och jag tvärs över Australien från Sydney i öster till Perth i Western Australia, 4000 km enkel resa, för att delta i det årets stora Rileymöte för alla medlemmar i alla Rileyklubbar i Australien. Det var häftigt och jag skrev om äventyret i Rileybladet det året.

Nu, 35 år senare, var det Riley Club of South Australia som stod som värd och jag anmälde min hustru Lilian och mig. Evenemanget skulle gå av stapeln i och kring McLaren Vale strax söder om Adelaide, ett av landets många vindsrikt.

Onsdag 1 maj, 2019

Peter Lowe möter oss vid flygplatsen i Melbourne. Han har kommit i sin gröna RMB. I rusningstrafiken börjar bilen koka. Efter ett rött ljus vill bilen inte starta. Av och putta in den till vägkanten. Jag hämtar vatten till kylaren medan Peter trixar med brytarspetsarna. Bilen startar och efter 1½ timme är vi i Peters hus i Mornington. I garaget under huset står fem Rileys.

Vi åker till Peters externa garage för att byta brytarspetsar och kondensator på gröna RMBn. Där står även hans blå RMC.



Torsdag 2 maj

Lilian och Peters fru June ser sig om i Mornington medan Peter och jag kör till Brian Grahams garage i närheten. Trevlig kille på ca 80 med ett halvt dussin pre-war Rileys i garaget. Brian berättar att han just avslutat The Peter Antill Memorial Rally Melbourne-Perth-Sydney-Melbourne i en pre-war Nine. 8.300 km så där. Typiskt Riley-aussies.



Peter och jag kör sedan åter till hans externa garage och lagar Dropheadens kabelrör i rattstängen. Det har släppt och gör att hela rattcentrum snurrar. Bilen som jag ska köra. Vidare till puben The Dubliners. Trevligt ställe. Irländsk musik, inkl. sångare, tin whistle, dragspel, fiol och gitarr. Där träffar Lilian Lilian, en svenska som bott 40 år i Australien.

Fredag 3 maj

Avfärd. Jag följer efter Peters Roadster till färjan i Sorrento som tar oss till Queenscliff. Efter Torquay tittar vi in hos



Frank MacKenzie som har tre Rileys i garagen: Kestrel Sprite 37, Nine Tourer 27 och en MPH replica som han byggde



för 50 år sedan. Det står en stor känguru på tomten. Fortsätter längs kusten och sedan in i regnskogen i Great Otway National Park. Övernattar i Port Campbell. Lamm och vin. Peter berättar om sitt brokiga liv. Idag har vi kört 161 mil/260 km.

Lördag 4 maj

Passerar de tolv apostlarna, Great Ocean



Roads mest kända sevärdhet i form av enorma kalkstenraukar en bit ut i havet. Fortsätter Princes Highway till Port Fairy. Går ut på Griffiths Island uppkallad efter John Griffiths som grundade en valfångststation här på 1830-talet. Fortsätter via Portland och Mt Gambier till Robe, en gammal fiskehamn. Under guldrushen i Victoria 1857 steg 16.000 kineser iland här och gick till fots 300 km till guldfälten.

På Caledonian Hotel i Robe, byggt 1858, bjuds ostron, mullet (*Mugil cephalus*) och Cape Jaffa vin. Peter berättar mer om sitt liv. Kört idag 400 km.

Söndag 5 maj

Cabbar ner. Kör norrut till Tailem Bend och upp på motorvägen M1 i riktning mot Adelaide. I Bridgewater tar vi av till Kangarilla. 20 km kvar till McLaren Vale. Checkar in på McLaren Vale Motel där vi stannar hela veckan. Rallyregistrering. Vi blir 120 personer med 52 bilar. Genast många igenkännanden. Kör till middagen på Bowles Club. Delar bord med Peter Lowe samt Jim och Glennys Runciman som jag även delade bord med på 100 års jubileumsmiddagen i Coventry 1996. Kört idag 332 km.

Måndag 6 maj

Kör rallyrunda med lite hjälp av GPS-en. För att den skulle fungera hade jag i Sverige inhandlat ett 15000 mAh Power Bank. Toppen! Lunch på Penny's Hill Winery. Sitter bredvid Ian och Helen Klose. Köper vin till BYO (bring-your-own) middagen. Trevligt bord. Ken och Wendy Lonie och Warwick och Janelle Mainwaring och Rod Longden. Rolig filmvisning. Kört idag 120 km.

Tisdag 7/5

Vi kör, enligt dagens program, till Goolwa. Går ombord på båt för tur till



Murray Rivers utlopp. Mycket komplicerat utlopp. Sandbankar, avspärningar så inte saltvatten kommer in. Sluss. Tågtur med ångtåg till Port Victor. På kvällen till War Memorial Hall. Trevlig kväll med far och dotter Paul och Jo Bae samt Phil Evans. Paul och Phil; båda Redwingerägare. Kört idag 100 km.



Onsdag 8/5

Kör till Serafino Hotel för fotografering. En film från rallyt finns på websidan: [Riley Club of SA](#), till vänster klicka på [National Rallies](#) och sedan på [2019 McLaren Vale](#).



Halva gruppen (vi) till d'Arenberg Winery. Fantastiskt ställe där tokige, konstlänkande ägaren byggt "Rubriks kub" i jätteformat. Vinprovning. Vidare till Willa Willa Wineries. Vinprovning. På kvällen middag på Alma Hotel i Willunga byggt 1856. Trevlig bord. Leigh Johnson med fru Helen Miller och Geoff McHenry med fru Marion.



Torsdag 9/5

Det regnar. Kanske 10 grader varmt. Kör raka spåret till lunchen på Currency Creek Winery i.s.f 110 km scenic route. Vid vårt bord Graeme Sargent med fru Lola och John Paul med fru Cheryl. Scenic route 120 km tillbaka till McLaren Vale. Middag på Bocciaklubben. Vid vårt bord Geoff och Marion Meritt och Leigh Johnson och Helen Miller. Italiensk afton. Klädsel "Op Shop Chic" för dem som vill. Lilian med som domare. Bocciatävling. Lilian i vinnande laget. Kört 200 km.

Fredag 10/5

Vi lämnar vår bil idag och jag får köra Geoff Meritts RMA, utrustad med 5-växlad Alfa Romeo låda och lite andra moderniteter. Målet är Graeme och Diana Pinkneys gård Munetta för picnic-lunch och körtävlingar. På kvällen avslutningsmiddag på Serafino Winery i McLaren Vale. Satt med Chris Stafford och hans fru Peggy Corder samt Warwick Mainwaring och Janelle King. De senare erbjöd sig att visa oss runt i Sydney.



wick Mainwaring och Janelle King. De senare erbjöd sig att visa oss runt i Sydney.

Lördag 11/5

Lämnar McLaren Vale 7 om morgonen. Kör via Bordertown, Nhill, Horsham och Ararat. Vid Beaufort lämnar vi Western Highway och kör en genväg (?) via Skipton (inget logi), Rokewood (inget logi). Nu blir det mörkt och regnar. Warrambine, Shelford, Bannockburn till Geelong. Tar in på Best Western Motor Inn och beställer pizza på rummet med en flaska vin som Lilian vunnit på rallyt. Tänk om bilen stannat i regn och mörker på en öde landsväg! Men det gjorde den inte. Kört 700 km

Söndag 12/5

Tar färjan från Queenscliff till Sorrento och kör kustvägen till Mornington och Peters hus och tackar för lånet av bilen. Peter kör oss till Airport Hotel.

Måndag 13/5

Flyger till Sydney. Checkar in på Cremorne Point Manor. Trevligt ställe och mycket bra beläget. Ringer till Warwick och Janelle och kommer överens om att de tar oss på en tur på onsdag.

Tisdag 14/5

Vi tar färjan - här är vackert så man ryser av välbehag - till Circular Quay. Besöker operahuset och sedan till Taronga Zoo för att Australiens märkliga fauna. På kvällen till restaurang Moretti som ligger i den italienska stadsdelen Leichhart. Att det skulle vara just den restaurangen är en lång historia. Den tar vi en annan gång.

Onsdag 15/5

Strålende sol och 22 grader varmt. Warwick Mainwaring and Janelle King hämtar oss. Kör österut till North Head, vid inloppet till Sydney Harbour med fantastisk utsikt. Sedan norrut via Manly och Mona Vale till Barrenjoey Head, vid inloppet till Broken Bay och Pittwater. Lunch på krigsveteranklubben Club Palm Beach. Till Church Point och 1800 Pittwater Road där jag bodde 1978-79 när jag blev Rileyägare. Vidare till West Head Lookout vid norra udden på Kuring-gai Chase National Park. Kör till Paul och Jo Bae's hus i Hornsby och tittar på alla hans Rileys. Panik! Fastnade i Redwingern och fick ha hjälp att ta mig ur den.



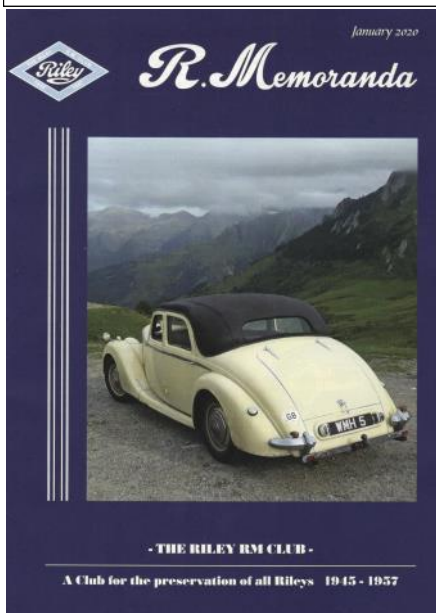
Torsdag 16/5

Sista dagen i Sydney. På kvällen ser vi på aboriginikonst på operahustaket. Ett glas vin med utsikt över Sydney Harbour Bridge och operahuset. Magnifikt. Ett välbefinnande infinner sig. Att vara inne på näst sista varvet är inte så dumt. Tack min Riley, för allt du betytt för mig.

Red



Andra Rileyblad



R. Memoranda January 2020

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Omslaget: Alan Kirbys vittberesta RMA på toppen av Col de Tourmalet i Pyreneerna

Artiklar i urval

RM Club trip to France and French Pyrenees

From the internet on-line Forum: RMA rear springs/Is this bad Timing?/Starting procedure 1946 RMA/Lubrication/

Engine steady cable RMA/RME

Fuel vaporisation in a Riley 1½

RME interior rear window surround—reproduction wood finish

2019 Pennine Weekend (där Peter Lowe, som har klippkort på sträckan Melbourne-London, vann The Pist'n Broke Trophy)

For Sale

66 Riley 4/72, no brakes good tyres, £1000

46 RMA, restored by previous owner, £9750

54 RME, runs fine, good condition, £5995

54 RME, good runner, still a project, £3000

57 One-Point-Five, restoration nearly complete, £3500

47 RMA, ground up restoration 2008, US\$ 14000

46 RMA, restoration project, £1500

52 RMF, running well, £11750



The Riley Record 6/December 2019

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: Rileyutställningen på Classic Motor Show, NEC, Birmingham. Närmast kameran kopian av Percy Rileys

Voiturette från 1898, bakom den en nyligen funnen 1907 Riley V Twin, och bortrest skymtar den första Riley 11 side valve 10,8 hp Tourer från 1919, den första som hade Rileys blå diamant på kylaren. Dessutom utställdes en 1969 Riley Kestrel 1300, en 1958 Riley One-Point-Five och en 1965 Riley Elf.



Artiklar i urval

NEC Birmingham

Rory Weavers retro Rileys

Riley Facebook—to like or not to like? That's the question!

For sale

69 Riley Kestrel, £3000

57 One-Point-Five, restoration nearly complete, £3500

58 Riley 2.6, only 2000 made, £9750

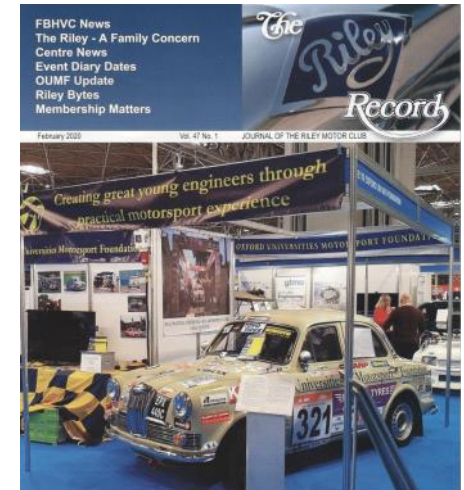
Evenemang

Ulster Riley Club 50th Anniversary, 4-6 Sept, 2020,

County Down, Northern Ireland

London to Edinburgh Run 2020, FULLY BOOKED

NEC Classic Car Show 2020, 27-29 March, Birmingham



The Riley Record 1/February 2020

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: Harris Khairuddin

Omslag: OUMF—Oxford Universities Motorsport Foundation, founded 2005 (to promote practical engineering skills)

Artiklar i urval

Austin 7 Club goes "Carbon Neutral"

Peter Antills 1929 Freemantle to Sydney 90th Anniversary re-inactment.



Foto ur detta nummer av The Riley Record: Nora Riley, whose late husband Percy founded Riley Motors, in the drivers seat of a 1933 Riley Ascot.

The Riley Register Bulletin December 2019, Issue 256

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Publicitetsfoto från mitten av 30-talet

Artiklar i urval

Redaktören John Glenn har köpt sig en efterlängtat 1934

Riley 15/6 Stelvio, Series III

The right equipment makes all the difference to winter motoring

When my Riley dream became a nightmare

Laser welding—scrap can be revived

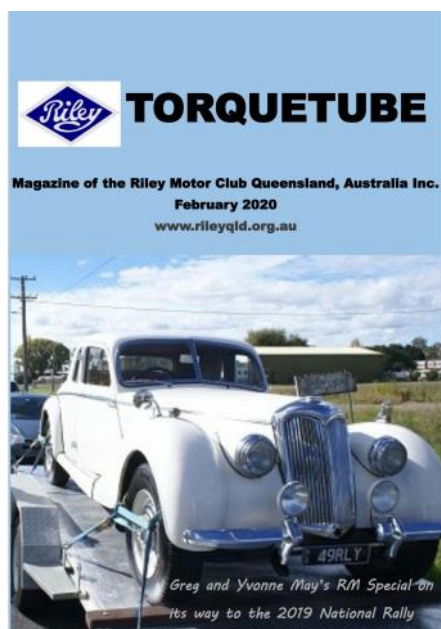
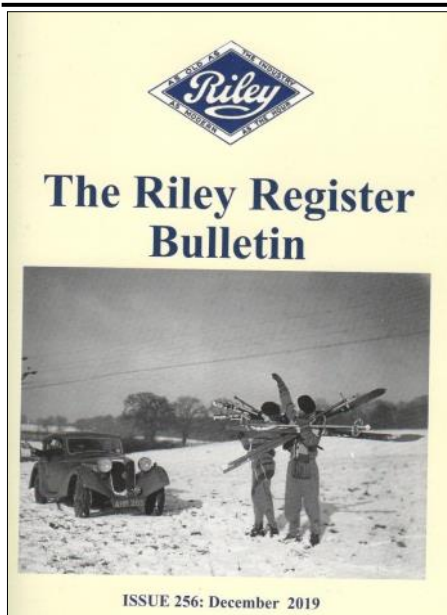
Brooklands Riley 8023

Cecil Riley—en biografi

Kapstaden till Johannesburg i en Riley Nine Tourer - 950

miles (1530km) på 21 timmar 10 minuter år 1932

Nordic Pre-war Riley Register (Denmark)

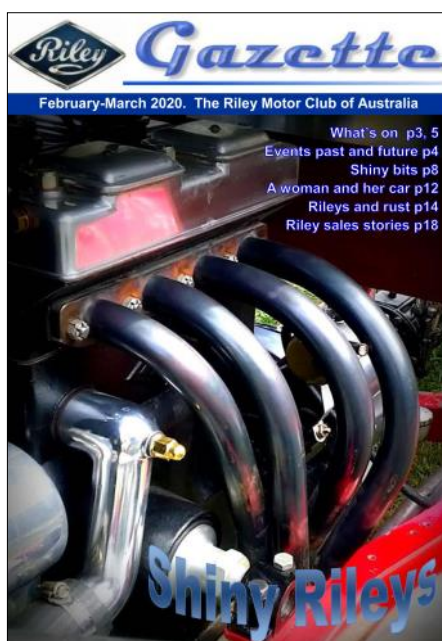


Riley Torquetube - Feb 2020

Newsletter of Riley Motor Club of Queensland
 Klubbens hemsida: www.rileyqld.org.au
 Redaktör: Philip Wyllie

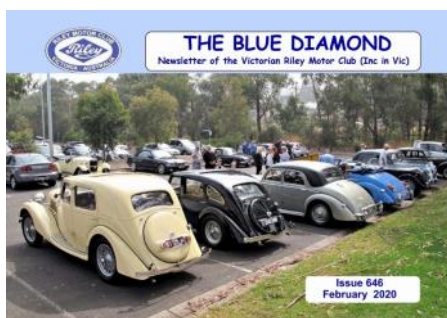
Roamer 168 - December 2019

Medlemsblad för Riley Club Holland
 Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
 Redaktörer: Jan-Willem Nieuwenhuis



Scottish Riley Enthusiasts Newsletter December 2019, No 385

January 2020, No 386
 Klubbens hemsida: www.sre.gb.com
 Redaktör: Gordon McAllan



The Blue Diamond - Feb 2020

Newsletter of the Victorian Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: <http://rileymotorclubvic.worldpress.com>
 Redaktör: Keith Morrison

The Riley Gazette - Feb/Mar 2020

Newsletter of the NSW Riley Club
 Klubbens hemsida: www.phil.soden.com.au
 Redaktör: Phil Soden



MHRFs Nyhetsblad nr 1 2020

- Obs! Fira påsk med MHRF på Bilsport Performance & Custom Motor Show.
 - Lagskydd för rörliga kulturarvet lagt på is!
 - Ursprungskontrollen viktigaste frågan när MHRF möter infrastrukturministern
 - Stor seger: möjligt att återfå originaldokument av Transportstyrelsen!
 - MHRF möter Transportstyrelsen – huvudsakligt tema: ursprungskontrollen
 - Stort engagemang i riksdagen för MHRF-frågor
 - MHRF träffar klubbarna
- Nya infobroschyrer: försäkring och egenkontroll

Nya medlemmar

327 David Simonsen
Axel Heides Gade 28, 1. tv
2300 KÖPENHAMN S
DANMARK
+45 31216152

328 Jonas Grönvall
Frasshauserstr. 8A
83623 DIETRAMSZELL
TYSKLAND
+49 171 562 0584

280 Anders Backman
Rinna Söderväg 24
517 31 BOLLEBYGD
0766-472771

Kassören saknar dig

Det mesta vi gör i klubben är ideellt arbete men några saker kostar pengar, t.ex. reservdelsinköp och tryckning av och porto för Rileybladet. Några av er har missat att betala medlemsavgiften. Ett inbetalningskort bifogas till berörda.

Svenska Rileyregistrets**Sensommarmöte 15/8**

Eskilstuna och museet på Faktoriholmarna. Arrangör Lennart N. Nilsson.
Full info i nästa Rileyblad.

**British Motor Meet 2020
INBJUDAN**

Brittiska motordrivna fordon av alla slag hälsas välkomna till **Stadsparken i Hjo 31 juli - 2 augusti 2020.**

Lördagen den 1 augusti

är dagen för fordonsutställningen.

På fredags- och lördagskvällarna blir det grillbuffé med underhållning på Hotell Bellevue.

På söndagen anordnas en utflykt i trakten med avslutande aktiviteter samt lunch.

Vi ser gärna att ni som tänker komma anmäler er och era brittiska fordon. Se vår hemsida för ytterligare information.

www.britishmotormeet.se

Pre-war møde

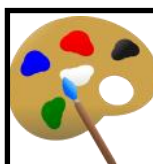
Nordic Pre-war Riley Register
inbjuder till frokostmöde på Jægerhuset
i Holte söndagen den 14 juni, kl. 13.00.
Anmälan till
karsten.wikkelso@gmail.com



Mötet är som brukligt Kristi Himmelsfärdshelgen och infaller i år 21 maj.
Sista anmälningsdag 5 maj.

Anmälningsblankett och mer information fås av Glenn Billqvist:
billqvist@yahoo.se
eller Magnus Neergaard:
magnus.neergaard@telia.com

Jakriborg Prix kommittén



**Rileybladet i färg
finns på
vår hemsida**

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
08-580 352 78
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.lindner@ektv.nu

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 225 kr för år 2020.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

**Cirkulation:**

Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
Motorhistoriska Riksförbundet
The Victoria Riley Motor Club
Kungliga Bibliotekets samlingar
The New South Wales Riley Club
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland



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