



RILEYBLADET

Nummer 1, 1998

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 20



Chassinummer 22 T 1950: 1½ litre 12/4 Riley Kestrel från 1935. Ursprungligt registreringsnummer AVC 401. Den finns idag i Malmö och tillhör Ingemar Ohlsson, som köpte den i Danmark 1966. Registreringspappren visar att den funnits i Danmark åtminstone sedan 1946.



Chassinummer 22 T 1951: 1½ litre 12/4 Riley Kestrel från 1935. Ursprungligt registreringsnummer AVE 500. Den finns avbildad i Birmingshams bok från 1965 med bildtexten "The much admired Kestrel rebuilt by Nev Farquhar which won many Concours d'Elégances at Riley Register rallies". Bilen finns visst nu i USA.

UK, DK, SK åne

Bakgrunden till denna historia finns på sidan 3. Ett brev från Peter Ottosson fick red. att ringa till Ingemar Ohlsson i Malmö, och be att få komma och titta på bilen och ta några foton.

Vi träffades, och en kvart in i samtalet stod det klart för oss att vi båda arbetat på Tetra Pak i många år, så för en stund blev det bara tetra-snack.

Ingemar hade alltid haft ett bilintresse. Praktiserade i England på ett företag som tillverkade bussar. Någon standardkaross fanns inte eftersom varje stad hade sin egen minimihöjd på underfarter under järnvägar och liknande, och man beställde dubbeldeckare som hade precis en tum till godo mellan busstak och brobalkar. Bussarna hade ofta Wilson pre-selector växellådor, en erfarenhet som skulle komma väl till pass många år senare (hör du det Roland!).

I en annons i Sydsvenska Dagbladet, söndagen den 13 mars 1966 såg Ingemar sin Kestrel. Den var i ganska risigt skick och saknade kofångare fram och bak, vilket den ännu gör. Grön med svarta skärmar, grön skinnklädsel. Säljare var Svend Algren i Köpenhamn. Andra

SYDSVENSKA DAGBLADET S



1,5 l Riley Kestrel 1935, 4 cyl Wilson pre-selector gear alumin karosseri med skyddstak, ekerhjul, ca 3 000:—.

Kan beses i Malmö efter avtal. Skriv till: Algren, F F Ulriksgade 21 St, Köpenhamn Ø.

Taunus 17 M -65

motor A
LUNDAVÄGE

"har vidsträckta re

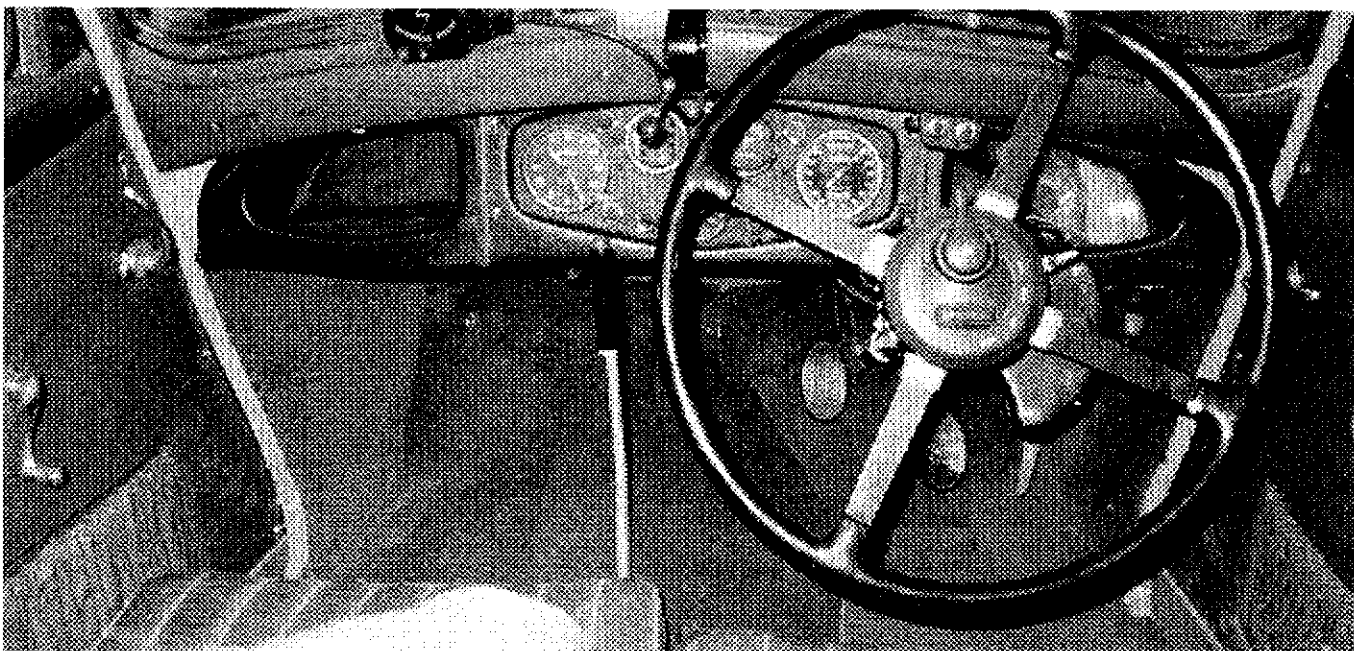
Volvo Amazon	1965	kö
VW 1500	1965	kö
VW 1200	1965	kö
Rekord Coupé	1964	k
Kadett Std	1964	

Annonsen i Sydsvenska Dagbladet, söndagen den 13 mars 1966.

ägare enligt det danska registreringsbeviset var Erik Frydland från 1946, Fritz Paustian från 1948, herr Møller-Jensen från 1951 och Fru Ingeborg Bogh från 1955. Det danska registreringsnumret var KD 31.166. Enligt David Styles bok var bilen ursprungligen en "Riley factory-registered car" med nummer AVC 401.

När Ingemar köpt bilen plockade isär den, kollade, och satte ihop den igen. Körde lite småsträckor, men sedan slutet av 70-talet står den stilla.

Det är roligt att Rileybladet kunnat presentera två, i Sverige residerande, 1935 års Kestrels i rad på förstasidan. Håkan Wikströms nyinköpta 22T 1268 och nu Ingemar Ohlssons 22T 1950.



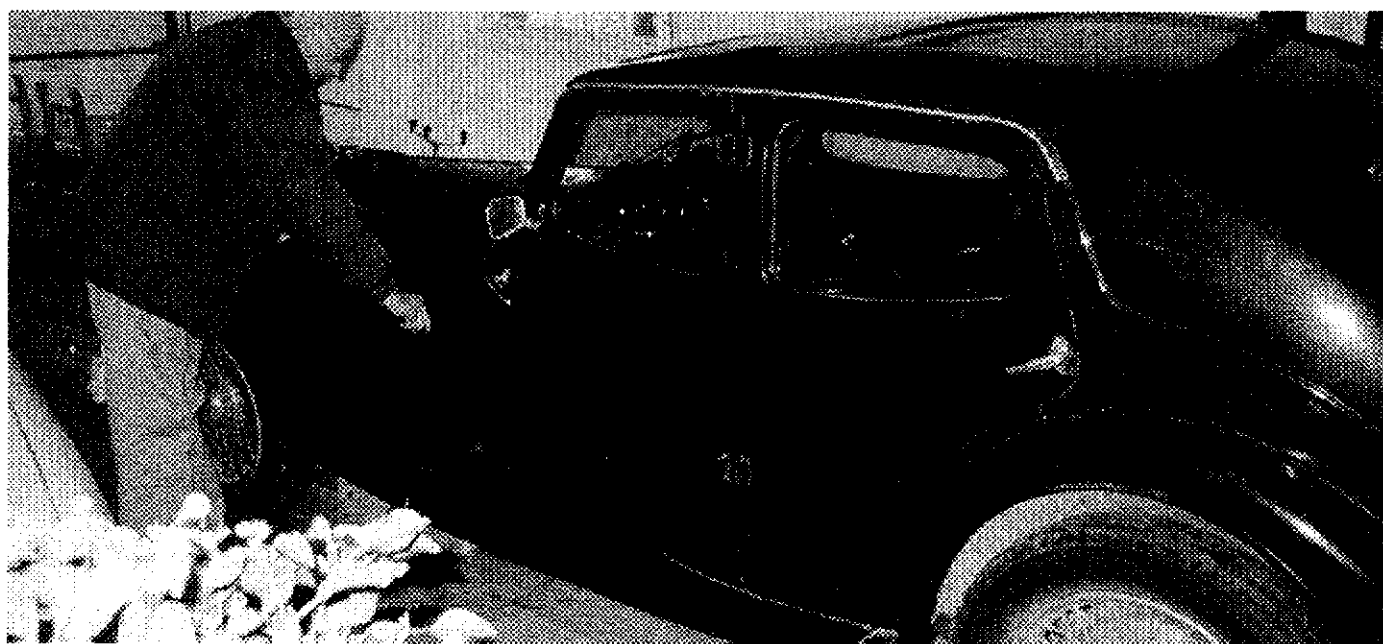
Nytt för modellåret 1935 var 1½ litersmotorn 12/4. Det var den första nya fyrcylindriga motor sedan The Riley Nine (1087 cc) kom år 1927. Utvecklingsteamet under Percy Riley hade delade meningar om hur den nya motorn skulle se ut så Victor Riley gav uppdraget att konstruera motorn till Hugh Rose, som togs in utifrån, med instruktioner att hålla sig nära Riley Nine konceptet. Den nya motorn var på 1496 cc. Ett nytt chassi att passa till motorn ritades också. Den nya motorn och chassiet fick beteckningen 22T.

1935 års 22T modeller kom i oktober 1934 och varade till juni

1935. På det nya chassiet byggdes modellerna Kerstrel Saloon, Falcon Saloon, och Lynx 4 Seat Tourer. Totalt tillverkades ca 2000 "22T". Ingemar Ohlssons bil är således en sen 35:a med sitt chassinr 1950.

12/4 motorn är densamma som satt i RMA och RME fram till 1955, hot spot rör och allt!

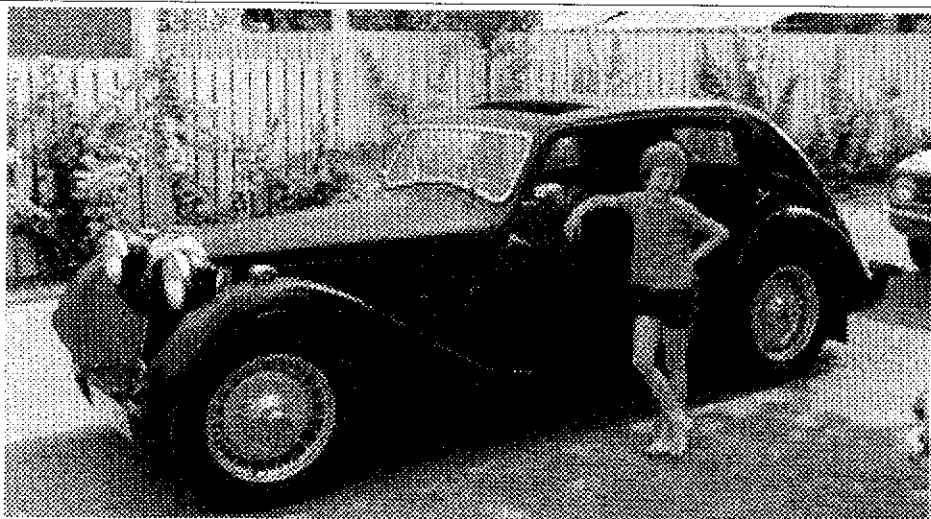
12/4 Kestrel för 1935 kunde fås antingen med utanpåliggande reservhjul eller ett som låg under en skyddskåpa. Ingemars Kestrel har friliggande reservhjul. Och inte har den körriktningsvisare. Ingemar har satt på "blinkers" för att inte bli påkörd, speciellt som han inte har några kofångare. Men just nu är risken rätt liten.



Bäste Rileybladsredaktör,

När man från och till tyngas extra mycket av vardagens problem och kanske har svårt att se meningen med tillvaron, så känns det välgörande att tänka på att man trots allt är medlem i Svenska Rileyregistret. För det betyder dels att man har själsfränder i hela landet med vilka man delar ett fascinerande och speciellt intresse. Och dels betyder det att man har ett fint och exklusivt maskineri i sitt garage som det är en sann fröjd att arbeta med - och avstressande är det också. Det tredje uppiggande momentet är att man med jämna mellanrum mottager Rileybladet, och jag vill säga att det sista numret som kom kring nyår var ett sant mästerverk. Det har legat framme här på mitt bord länge, för jag kan inte hålla ögonen borta från den 1935 års Kestrel som pryder framsidan. Här ser vi bilhistoriens vackraste och mest fulländade sportsaloon överhuvudtaget. Alla linjer och proportioner är perfekta, inklusive vagnens storlek. Och allt detta har man lyckats med tack vare en oortodox, mycket speciell, linjeföring. Det är enastående.

Jag glömmar aldrig den första gång jag såg en sådan Kestrel accelerera genom Köpenhamns trafik. Även med vår tids begrepp mått skulla man nog anse att det gick rätt snabbt! Det var omkring 1960, och jag visste då inte vad det var för en bil och än mindre hade jag hört talas om en Wilson-växellåda. Men inte långt därefter fick jag allt detta klart för mig, samt att bilen ägdes av en känd konstnär och designer. Bo Bonfils hette han. Några år senare sålde han bilen till



12/4 står för 12 brittiska skattehästkrafter (R.A.C. h.p.) och fyra cylindrar. Detta hästkraftsantal får man genom formeln $b^2 n \cdot 2 \times 5$ där b står för "bore" lika med cylinderdiameter i inches och n står för antal cylindrar. Exakt blir det 11,9 hp. Denna typ av hästkrafter används inte längre... och även Riley är historia.

en god vän till mig, så under åren kring 1965 körde jag själv omkring i denna sällsamma vagn. Min vän sålde den sedan vidare till en man i Skåne så det skulle inte förundra mig om det är den bil som Ingemar Ohlsson har idag. Min vän ångrade senare bittert att han sålde bilen, och ännu den dag som idag är måste jag akta mig för att påminna honom om denna vagn.

Nu finns det i Danmark en annan 1935 Kestrel. Den stod i många år på ett museum på Jylland, vålhållen och i orestaurerat originalskick så vitt jag vet. Nu har den sluppit ut i det fria, men körs tyvärr inte så ofta.

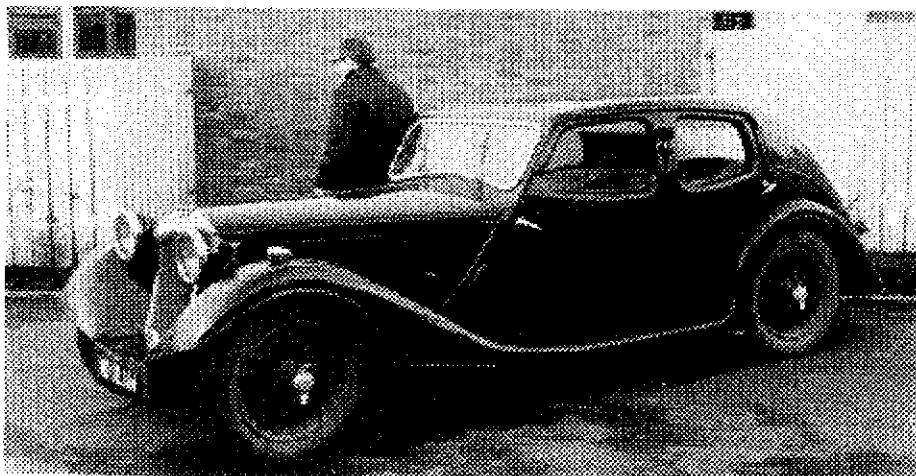
Bo Bonfils tog förresten för inte så många år sedan initiativet till att bygga tre specials. De blev särdeles lyckade efter-

som han har en eminent blick för linjer och former. Det har, som bekant, inte alla specialbyggare. Jag vet inte om det finns något exemplar kvar i Danmark. Två av dem försvann snabbt till Tyskland har jag hört. Jag har förresten också hört att Bo nu är igång med ett experiment som kanske kan leda till en MPH!

Tusen tack för den fina översättningen av Wilkinson artikeln. Jag förstår vilket stort arbete det har varit. Då jag föreslog att Du skulle publicera den i Rileybladet föll det mig inte in att det skulle vara nödvändigt att översätta den. Nu hoppas jag innerligt att klubbmedlemmarna har haft glädje och nöje av att läsa den. (Det har alltid förundrat mig att Wilkinson fått för sig att taket var av läder).

Jag fann häromdagen ännu en av hans artiklar, möjligtvis den sista han skrev. Tidskriften *Veteran and Vintage* försvann också kort därefter. Kanske är det en sådan artikel man egentligen inte ska läsa idag. Den påminner oss om om allt det vi missade på grund av bristande förutseende. Eller vad sägs om en Bugatti Typ 57, 1935 och en Mercedes Benz 500 K, 1937 för £ 90 stycket - året var 1955. Om 500 K:n skriver Wilkinson "this car was quite the thirstiest brute I've ever known, 4 to 8 m.p.g. (4,5-7,0 liter/mil) depending on how you drove it." Men det är väl ingen idé att ondgöra sig över gamla bilannonser...

Hälsningar, Peter Ottosson



Ingemars bil, ännu med danska skyltar. Men är det bilen som Peter Ottosson kört? Peter har inte sagt vad hans vän hette, men Svend Algren var arkitekt precis som Peter. Men Bo Bonfils verkar inte ha ägt bilen - i alla fall inte i eget namn.

The plot thickens!

40 S 17801

Kort historik och renoveringsrapport

telefonintervju med Eddie Lidholm

Var kommer den här bilen ifrån?

Bilens första tio år är ännu höllda i dunkel. En skräna låter berätta att Karde Mumma hade beställt en 2½ litre saloon hos Förenade Bil men att när bilen kom till Sverige visade sig vara en 1½ litre. Istället skulle "den förträfflige herr Thorén" ha köpt den. Jag hade ett klipp ur tidningen SE som visar herr Thorén och hans Riley där registreringsnumret var väl synligt, men den har försvunnit.

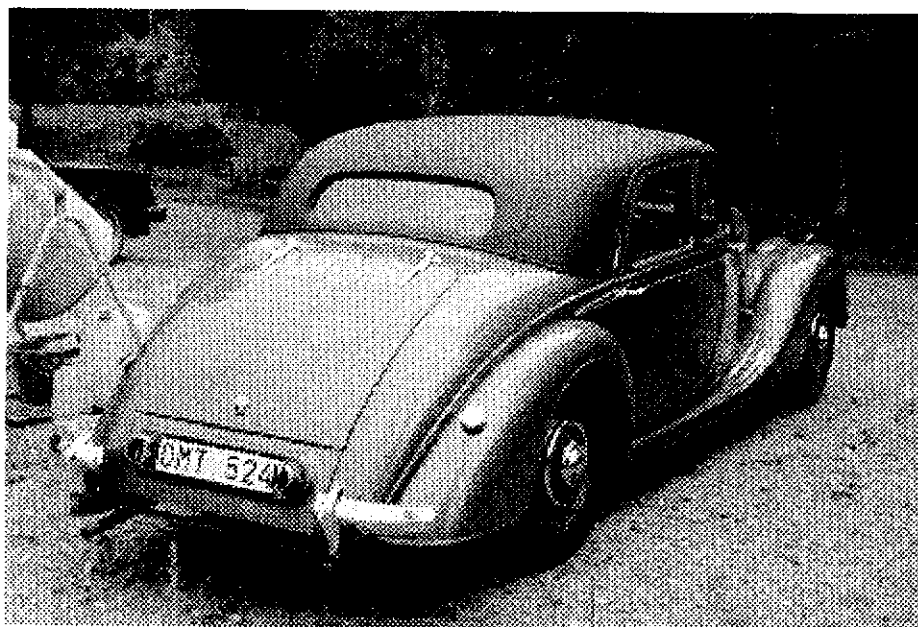
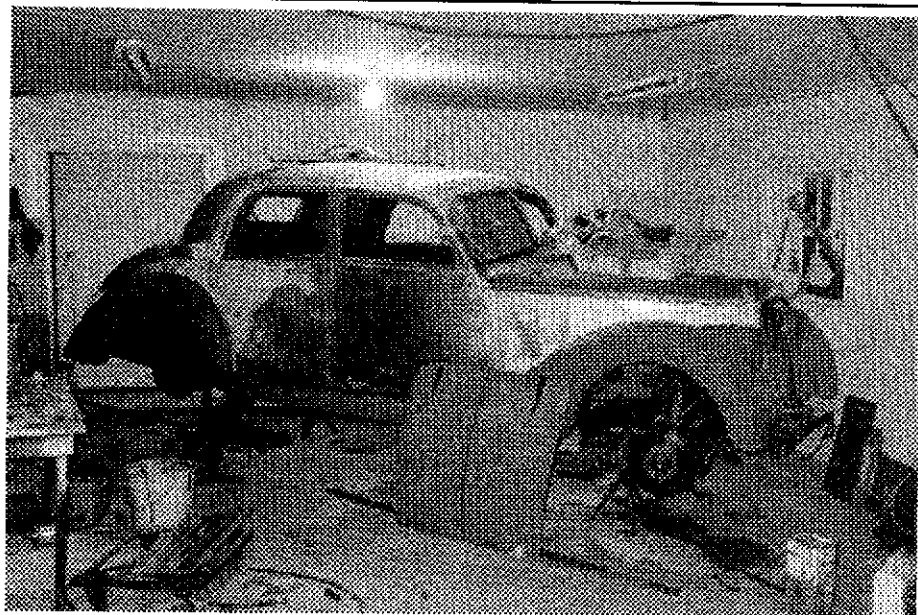
Hur som helst, pappa köpte bilen 1961 av en symaskinsförsäljare i Stockholm. Bilen var ursprungligen i färgen Sun Bronze men var omlackerad vit. Den kostade några hundralappar. När bilen köptes hade den reg. nr. B 95896 men fick sedan AA 51228. Pappa körde Rileyn från Stockholm mot Norrtälje men den kom aldrig fram för egen maskin. Två cylindrar hade skurit och en vevstake var av.

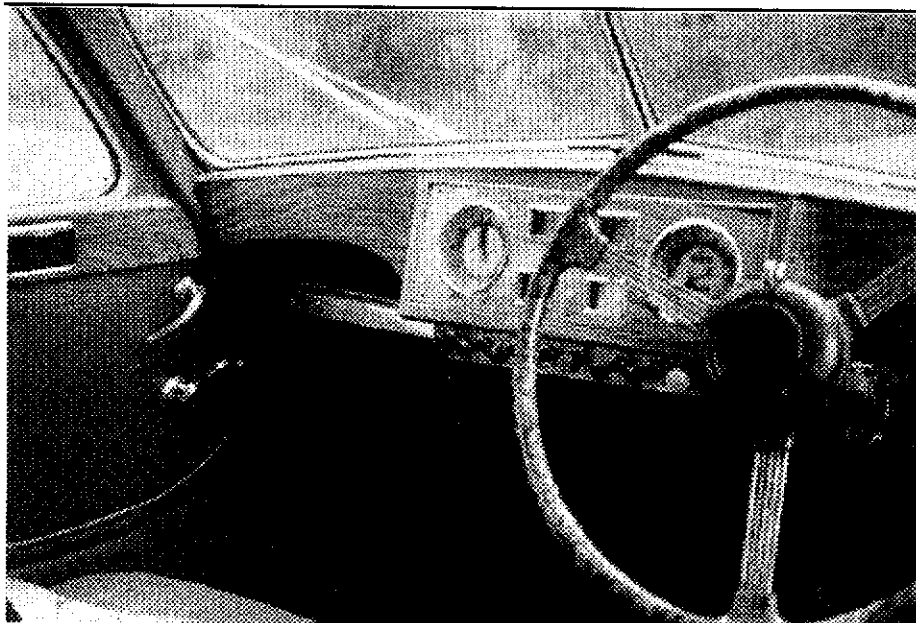
Berätta lite om renoveringsarbetet.

Bilen blev stående fram till 1966 då jag började plocka av bromsar, skärmar etc och tog ur motorn. Det var inte lika lätt med reservdelar på den tiden som det är nu, och firma Dixner i Stockholm fick i uppdrag att helrenovera motorn. De lokaliserade gjutformar till kolvarna i England och nya tillverkades. Motorn blev klart ca 1970 och kostade, vill jag minnas 4.500 kr. Oj, oj oj.

Det stora rycket kom ca 1988 när jag flyttat till Stora Mellösa. Jag plockade isär framvagnen och renoverade den. Karossen lämnades till blästring, men allt svetsarbete gjorde jag själv. Förtenning fick en fackman göra. Ulf Edlund här i närheten gjorde nya trädelar till stommen.

En kompis som är billackerare kom hem och vi lackerade bilen här hemma. Färgen, Sun Bronze fick vi bekräftad i en Rileyfärgkarta som Lage Bellström har, och färg beställdes. Dock inte cellullosa lack utan en modern tvåkomponentslack och sist ett klarlacklager.





Alla fästen till länkar till de mekaniska bakbromsarna var slitna och med mycket glapp. Jag gjorde nya stänger och fästen. Och hela upphängningen till kopplingpedalen var också sliten och med mycket glapp. Även här gjorde jag nya delar.

Jag satte på nytt yttertak och innertak och jag lade ny valnötsfanér på instrumentbrädan och på dörrarnas tråkarmarna. Eftersom det roar mig att arbeta med trä såg jag till att ådringen i fanéret är identiskt på bägge sidor, från instrumentbrädans centrum ända bak till den lilla trädetaljen vid baksätets ryggstöd. Plåtpanelen runt instrumenten har också valnötsfanér i.s.f målad träådring.

De röda lädersätena är original, men dörrpanelerna är nya och en del syarbete fick en sadelmakare göra. Nya mattor förstås, och eftersom jag är mattläggare till yrket var det inget problem...

Ratten var spräckt. Via Rileykontakter skickade jag den gamla ratten, plus en extra ratt som jag hade, till Australien. Rileyklubben i Sydney hade en man som renoverade rattar. Att denne person även tillverkade surfbord syns på ratten, som glittrar lite väl mycket.

Och vad är läget idag?

Bilen är klar men har ännu inte besiktigats. Under hela renoveringsarbetet har bilen stått på gamla 16 tumsdäck hårda som ishockypuckar. Investeringen i registreringsbesiktning och nya däck väntar på friskt kapital.



Svenska Rileyregistret inbjuder till årsmöte och rally Uppsala den 6 och 7 juni 1998

Programmet är ännu inte fastställt i detalj men vi vågar utlova en trevlig helg med roliga och intressanta programinslag som skall passa lalla i familjen.

Boka därför denna helg redan *nu* i din almanacka.

Vi hoppas på stor uppslutning från hela landet!

Asa Henningsson & Erik Hamberg

Närmare detaljer när det gäller tider och program lämnas per tel. 018-12 82 83.

Ett mer utförligt program kommer dock i nästa nummer av *Rileybladet*.

Det går bra att komma med en förhandsanmälan redan nu.

Du bör dock anmäla dig senast den 1 juni.

Riley Racing Special baserat på chassi 44 T 2351

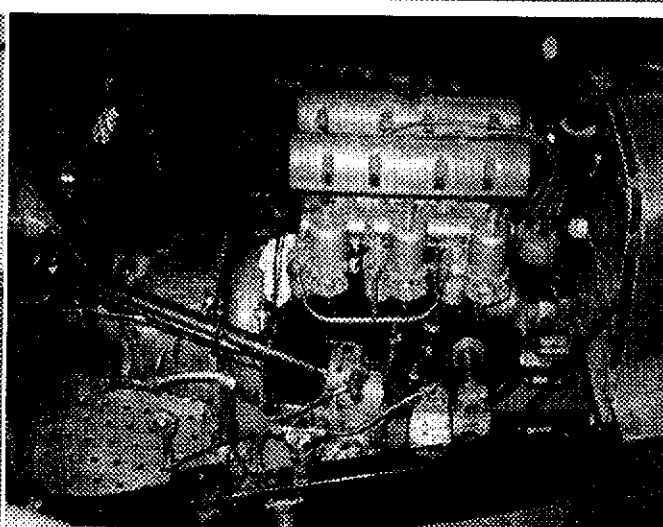
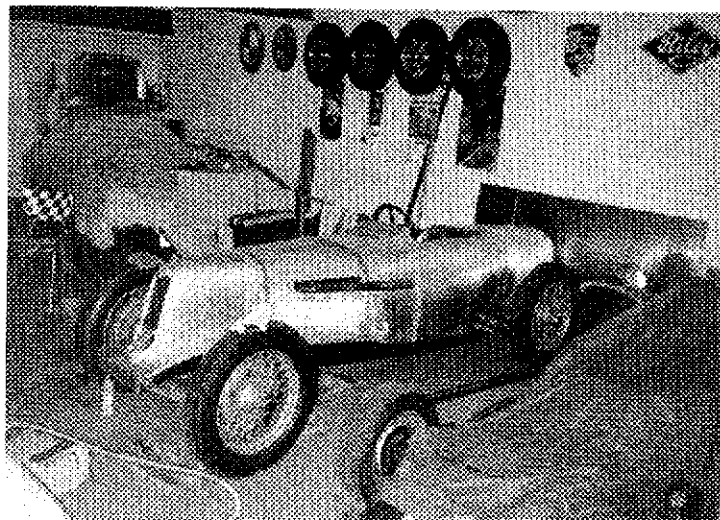
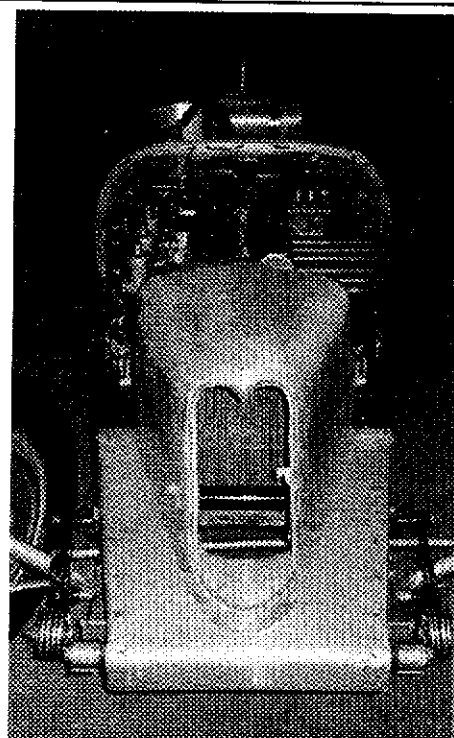
I Häljarp utanför Landskrona håller en Riley Racing Special på att färdigställas. Det är Roland Svensson som snart ska ut och köra *historic racing*. Det har han drömt om i snart 15 år. Det var då han satte sig ner för att inventera vilka 30-tals tävlingsbilar kunde komma ifråga för ett projekt att göra iordning en klassisk racervagn. Till slut fastnade han för Riley, som under 20- och 30-talet hade varit så framgångsrika tävlingsbilar.

Nu var det 1985 och Roland visste ungefär vad han ville ha. Uppe i Gävle fanns en gammal man som hade en sexycylind-

ett *rolling chassis* nr. 44 T 2351 med en *short six* sexycylindrig motor på 1726 cc. Väckellådan är en Wilson Preselector. Chassit var byggd i slutet av 1935, och den ursprungliga karossen var antingen en Falcon, Kestrel eller kanske en t.o.m. en MPH. Dansken hade köpt det rullande chassit i England några år tidigare.

Nu dröjer det inte länge förrän en man ringer från Gävle. Han har fått Riley-motorn från den gamle och vill sälja den. Roland kör upp och köper den, och besöker även den gamle för att få historien om motorn. Men den gamle är nu så senil att det inte går att få ut något ur honom. Är det någon som har information som kan kopplas till denna sexycylindrige Rileymotor från Gävletrakten med nr 12 T 311?

Under de senaste tio åren har det rullande chassit, motor och väckellåda reno-



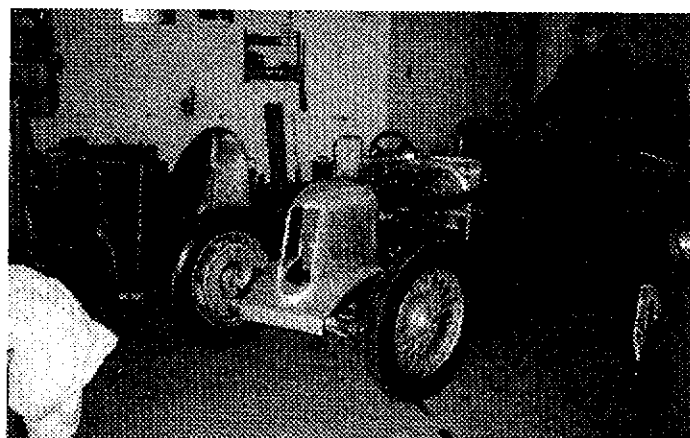
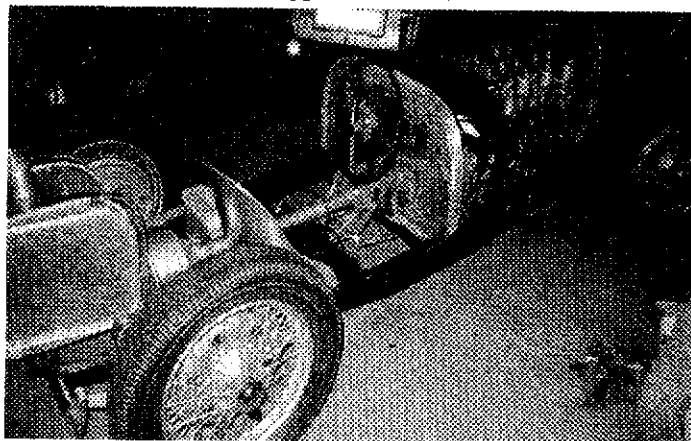
rig 1½ liters (1486 cc) Rileymotor nr. 12 T 311 med manuell väckellåda. Det var bara det att han ville inte sälja den. Roland ringde och ringde men det blev alltid nej.

Till slut dök ett objekt upp i Danmark,

verats. Preselectorlådan har Roland ännu inte fått helt bra på alla växlar, men skruvandet och justerandet fortsätter. Ny bensintank i aluminium, ny racerbilskaross i aluminium (lika det på en 2 litre Racing Six, sid. 218 i David Styles bok "As Old as the Industry") och

ny cockpit. Ännu är inte karossen lackerad. Kanske blir den grön, kanske svart. Till sommaren blir nog allt klart för start.

□



De första Rileyvagnarna i Sverige

av Erik Hamberg

Beståndet av Riley i Sverige är idag drygt 100 fordon. Merparten utgörs av R.M.-modeller, drygt 70 st. BMC-modellerna uppgår endast till ung. 15 st., eftersom utskrotningen varit synnerligen hård. Merparten av dessa två modelltyper har rullat här i Sverige ända sedan de var nya.

Annorlunda förhåller det sig med de runt 20 st. förkrigsbilarna. De flesta av dessa har importerats sedan de blivit samlarfordon, dvs. från 1960-talet och intill dessa dagar. Mycket litet är känt om Rileys historia i Sverige före andra världskriget och det vore intressant om vi skulle kunna hjälpas åt att lägga några bitar i det pusslet.

Sannolikt rullade det inte några Rileyvagnar på svenska vägar förrän 1932. Detta år deltog två Riley i Monte Carlo-rallyt, med start från Umeå. Vilka dessa var och vilka ytterligare Monte Carlo-startar som gjordes med Riley från Sverige, tänker jag snart återkomma till i en annan artikel. Möjligen var det så att dessa två Rileyvagnar gjorde att en och annan fick upp ögonen för bilmärket Riley och dess kvalifikationer.

I *Svensk Motortidning* nr. 8 från 1932 publicerades en förteckning över de bilmärken och modeller som såldes i Sverige detta år. Listan startar med 8- & 12-cylindriga Auburn (hos Philipsons) och fortsätter med Bugatti typ 44, 46, 49, 50 & 55 som kan inhandlas hos Lindblads Motoraktiebolag. Lindblads - som fanns i Stockholm, Göteborg och Malmö - hade en rik palett av märken för hugade spekulanter. Om man händelsevis inte valde en Bugatti, så kanske det passade bättre med De Soto (2 modeller), Reo (10 modeller), Standard (9 hp, 16 hp & 20 hp), Studebaker (5 modeller), eller varför inte en Riley?

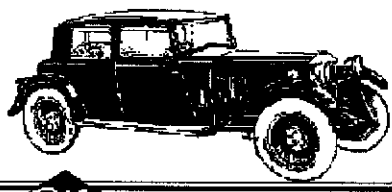
De två Rileymodeller som man enligt förteckningen i *SMT* satsade på var den fyrcylindriga Monaco och den sexcylindriga Stelvio, med i princip samma motor

som Monacos Nine, men med två extra cylindrar. Den lyckade Monacomodellen var ju Rileys volymvagn, medan Stelvio aldrig tillverkades i stort antal; min gissning är ett par hundra vagnar.

Lindblads publicerade en Rileyannons i direkt anslutning till förteckningen i *SMT*. Sannolikt är detta den första Rileyannonsen i Sverige. Annonsen visar en Stelvio - i större skala - samt en väsentligt mindre öppen vagn, som måste vara en Gamecock. Om denna skriver man att det är "En vagn av utpräglad sporttyp, särskilt lämplig för alla, som sätta värde på en öppen vagn."

Eljest ville man locka läsekretsen att bekanta sig med Riley - och då i synnerhet Stelviomodellen - genom att ange att "Den är så trevliga att köra". Men man passar även på att påpeka att "Riley är oerhört populär, och även den kräsaste motormannen blir tillfredsställd och imponerad av de fulländade tekniska finesser och detaljer, som känneteckna RILEY".

Samma annons upprepades i nästa



nummer av *SMT* och i det därpå följande numret av tidskriften, nr. 10/1932, kunde motorskribenten G.V. Nordenswan presentera bilmärket för läsarna. Efter att först ha skrivit om utbudet av bilmärket standard i Sverige, övergick skribenten till "...Riley, den sportbetonade bälgetingen...". Efter en kort genomgång av konstruktionen hos vagnarna - möjligen erbjöds trors allt tre chassier: nene, short six och long six, eftersom hjulbaserna anges - fortsatte Nordenswan med några körintryck:

"Riley är av sedd för bilister, som icke sky växelspaken som pesten. Visserligen kan man ta sig fram rätt bra även i rätt långsam frät på fyran, men det är varken nyttigt för vagnen eller tillfredsställande från accelerationssynpunkt. Något nämnvärt besvär är det ej heller att pilla in den tystgående trean vid behov, och även tvåan fogar sig med

dubbelkoppling lydigt i förarens intentioner. Kör man Riley riktigt, är den med sin ypperliga vägföljsamhet och balans mycket snabb även på krokiga vägar. Fyran går 105 och sexorna över 110 'verkliga' km/t."

Av artikeln framgår inte vilken eller vilka modeller som Nordenswan provkört. Möjligen var det så att importören endast tagit hem de två modeller som tidskriften ett par nummer tidigare hade med i sin förteckning, dvs. Monaco och Stelvio. I så fall bör Nordenswan ha varit ute i någon av dessa. Gissningsvis tog man endast in den i annonsen avbildade Gamecock på beställning. Modellen fick genom annonsen bli "lockbete" för att hugade spekulanter skulle förstå att det rörde sig som sportiga bilar som kom från Rileyfabriken.

I *Rileybladet* 4/1996 kunde vi läsa om det häpnadsväckande fynd som Bertil Sandgren gjorde på en upplandsåker häromåret. De axlarna och hjulen härrör helt säkert från en av de Rileyvagnar som importerades till Sverige i början av 30-talet.

"Den är så trevlig att köra" —

En annan bil som möjligen har en hel-svensk historia är den 12/4 Falcon 1935 med chassinummer 22 T 735 och registreringsnummer B 28121, vilken på senare år byggts om till öppen sportbil och nu ägs

av Björn Cronholm i Malmö. Tidigare ägdes denna bil av i tur och ordning (baklänges!) Eskil Nihlén i Helsingborg, Hans Sjöholm i Sundsvall, Martin Selander i Sundsvall och före honom av Roland Nordh i Eskilstuna. Vem vet mer om ev. ännu existerande Rileyvagnar som importerats på 30-talet? Hur länge sålde Lindblads Rileybilar?

Är det någon av Rileybladets läsare som äger bilkalendrar från 30-talet? Att ta sig igenom sådana kan möjligen belönas med att man hittar en eller annan Riley. Vi skulle därpå försöka skaffa fram besiktningsinstrument för dessa bilar... Ett annat uppslag är att försöka få fatt i program från isbanetävlingar från Råmen. Åtminstone en Riley med svensk förare lär ha deltagit ett år ...

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda, Dec 1997

Till salu:

RME 1954, £ 2.000
 RMA 1947, £ 700
 RME 1954, £ 1.500
 RMC 1950, £ 16.950
 RMF 1953 Convertible, £ 11.500
 RMA 1947, £ 5.950
 RMB 1946, £ 1.250
 RME 1952, £ 5.500
 RME 1954, £ 4.500
 RMF 1953, £ 12.000 (ca £ 30.000 nerlagt på bilens restaurering!)

The Riley Record, Nov/Dec 1997

Artiklar

Greetings from Sweden (Ilya Meyer)

Under rubriken *50 Years Ago* publiceras en artikel ur *The Autocar* från december 1947:

Nuffield Resignations

Six directors of Morris Motors Ltd have resigned. They are Mr. Victor Riley, managing director of the Riley Co. Ltd., Mr. H.A. Ryder, managing director of the MG Car Co. Ltd., Mr. C. Skinner, managing director of the S.U. Carburettor Co. Ltd., Mr. E.S. Luyks, managing director of Morris Mechanizations Ltd., Mr. J. Shaw, managing director of the Engines Branch and Mr. E.C. Ruffle, managing director of Morris Commercial Cars Ltd.

The resignations follow that of Sir Miles Thomas, vice-chairman of the Nuffield Organisation until recently.

A statement was made by the company last week-end denying reports that there had been differences of opinion between Lord Nuffield and the directors concerned, and stating that the objective being followed in the Organisation is increased centralization, reduced overheads, and encouragement to the younger element in the staff. All the directors who have resigned have been with the Organization for a long time, and have attained, or are near retiring age.

Lord Nuffield's continued objective is to produce cars as cheaply as possible in order to increase export sales to the utmost.

Till salu:

RME 1954, £ 2.000

RME 1954, £ 3.900
 RME 1954, £ 3.750
 Riley 1.5 Mk II 1960, £ 3.000
 Riley 1.5 1964, £ 1.000
 Riley 1.5 Mk III 1964, £ 2.000
 Riley 1.5 1963, £ 1.000
 Riley 1.5 1964, £ 1.000
 Riley 1.5 1963, £ 400
 Riley Elf Mk 2 1966, £ 2.500
 Riley Elf 1968, offers

The Riley Record, Jan/Feb 1998

Artiklar

The complete trafficator construction

Noterat i bladet

An RM should be black and run on cross ply tyres!

Till salu:

Riley Pathfinder 1955, £ 450
 Riley Elf Mk 3 1967, £ 3.800
 Riley Elf 1967, non runner
 Riley 1.5 1962, £ 2.500
 Riley 4/72 aut 1969, £ 1.350

Dr. Birminghams bok *The Production and Competition History of the Pre-1939 Riley Motor Cars* finns nu att köpa från The Riley Motor Club. Pris £ 25. Beställ hos:

A.J. Draper
 99 Farmer Ward Road
 Kenilworth CV8 2DH
 England

R. Memoranda, Jan/Feb 1998

Artiklar:

Body repair manual
 New Riley RMA models 1/43 scale

Till salu:

RME 1954, £ 3.950
 Roadster Special based on RMB 1952, £ 16.500
 Drophead Special based on RMB 1952, £ 18.500
 RME 1954, £ 1.000
 RMB Special 1949/50, £ 3.750
 Riley Monaco 1933, £ 3.000



The Riley RM Club hade vid årsskiftet 1699 medlemmar varav 252 utanför Storbritannien. Klubben sålde reservdelar för £ 130.000 under 1997.

The Centenary of the Riley Car

Detta evenemang hålls 11-12 juli i Gaydon, Warwickshire. Anslutningsrallyn, så kallade Feeder Rallies, startar söndagen den 5 juli på följande platser: Dover (south East), Taunton (West & Wales), John O'Groats (Scotland) och Harwich (East Anglia). Många aktiviteter på programmet:

- Scatter run (rally)
- Heritage Motor Center
- Wellesbourne Market
- Charlecote Manor
- Historic Racing med Riley och ERA på Rovers test bana i närheten
- Jubileumsmiddag
- Mellan 300-700 Rileys

Biljetter för alla arrangemang skall köpas i förväg hos The Association of Riley Clubs.

För Dig som funderar på att delta men inte har fått information direkt från en av de engelska Rileyklubbarna, kontakta red. som även har listor över hotell och B&B i närheten av Gaydon.

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
 Mobiltel. 0708-67 66 60
 Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för 1998. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5