



RILEYBLADET

Nummer 2, 2006

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 28

Riley Carina Sport

Vår nye norske medlem Dag Jarnøy tipsade mig på en sammanställning av Rileys i Norge på nätet och läsarna fick adressen i förra Rileybladet. Där fastnade jag för en Riley med Ockelbokaross. Baserat på reg. Nr F 57697 bad jag Landsarkivet i Vadstena om en kopia på registreringsbeviset. Bilen hette Riely Carina Sport och hade ett axelavstånd på 250 cm. Chassinumret var 60 S 6153.

Det var Lars Ljungqvist i Gislaved som byggde bilen 1961-62. Red talade med Lars som inte minns så mycket mer än att han köpte Rileyn på Ericssons Bilskrot i Kärda 8 km väster om Värnamo. Lars kortade chassiet 50 cm för att passa karossen som kom från Svenska Plastbilar AB i Göteborg.

Bilen registrerades in den 31 juli 1962 med nr F 57697 och Lars behöll den i ett år, sedan sålde han den till Ambjörns-sons Bil AB i Gislaved. I november 1963 gick bilen till August Arvidssons Bilfirma i Värnamo och i september 1964 köpte Karl-Axel Johansson i Reftele Rileyn. Tre månader senare övertog den av Gert Alvéen i Smålandsstenar som efter fem månader sålde bilen till Bent Karlsen i Gislaved. Siste svenske ägaren blev Alvar Johansson i Sättila. Red har talat med Alvar som tyvärr inte kommer ihåg bilen eftersom han hade bilfirma och så många bilar passerade revy under åren.

Vår gamle medlem Nils-Johan Nilsson i Göteborg lär också ha ägt bilen innan den gick till Norge.

Bilen köptes 1972 vår medlem Hans Hernæs i Norge. År 1978 gick den till Bjørn Bergskaug och enligt Dag Jarnøy ska en tredje norsk ägare ha skrotat bilen. Det sägs att Hans Hernæs bytte till sig Carinan mot en Riley Pathfinder, men Alvar Johansson i Sättila kunde inte komma ihåg varken Carinan eller Pathfindern. End of story?



2½ Litre Riley Carina Sport

Rileyn hade alltså inte en kaross från Ockelbo utan en Carinakaross. Följande är taget ur Gunnar Stålbrands och Gert Ekströms bok Svenska bilar 1842-1997 som utkom 1997.

Ockelbo presenterades 1957 och rosades för sina smäckra Ferrarilinjor. Det ansågs vara ett ganska lyckat koncept och fick året därpå en mycket snarlik efterföljare i Carina; som tillverkades och såldes av Örnryd & Co. i Örebro. Ägaren Thure Örnryd göt av en Ockelbokaross och gjorde sedan några smärre förändringar. Bland annat flyttades instrumentbrädan, frontens utseende justerades en aning och bakpartiet fick små fenor.

Den helgjutna Carinakarossen som tillverkades av glasfiberarmerad plast och vägde runt 60 kilo kunde levereras i ett flertal olika utföranden:

Typ I original var tvåsitsig, skulle monteras på chassier med en hjulbas av 220 till 250 centimeter och är den Carina som i en senare, fenlös version mest påminner om en Ockelbo. Den gick också att få med ett mindre baksäte. Karossen var 403 centimeter lång, 153 bred och 72 på höjden. Till den här modellen kunde man även beställa hardtop.

Typ II anpassades efter samma sorts chassier som ettans, men dess sittbrunn

var längre och hade plats för fyra vuxna. Den karossen gick bara att få som cabriolet.

När Carinatillverkningen i slutet av 1959 köptes av Svenska Plastbilar AB i Göteborg tillkom Typ III. På den modellen hade karossen förlängts för att kunna kombineras med chassier, vars axelavstånd mätte upp till 280 centimeter. Örnryd & Co byggde sex färdiga bilar på Volkswagen-, Saab-, DKW 1000- och Volvo PV 444-chassier. Det senare måste kortas cirka 20 centimeter. Totalt hann man göra ett 20-tal karosser, av vilka de flesta var 2+2-sitsiga. Innan Örnryd sålde formarna för att i stället koncentrera sig på tillverkning av plastbåtar.

Carina kritiserades för att fenorna gav bilen en "kantig" bakdel, som inte harmonierade med frontens mjuka linjer. Av den anledningen offererade göteborgarna även en fenlös version, som kunde fås för en extrakostnad av 100 kronor. Till att börja med sågade man helt enkelt av fenorna och lappade igen "såren". Sedan gjorde man inlägg till formarna. Riley Carina Sport hade inga fenor.

Hur många Carina som tillverkades i Göteborg är inte känt men det lär inte ha varit mer än tio.

Red.



På spaning efter Pathfinders (2)

I förra numret av Rileybladet utlovade jag några rapporter från mina spaningar efter de 11 svensksålda Pathfinders, som så många bilintresserade hört talas om, men som så få verkar ha sett eller ha några egna minnen om.

Jag insåg snabbt att ett någorlunda systematiskt angreppssätt i spaningar borde vara verkningsfullt, och försökte lista ut vilka personer som fortfarande kunde ha uppföljbara minnesbilder.

Motorhistoriker, kontakter med alla från Erik Friberg på tidningen Motor via Jan Ströman, Autohistorica och Classic Motor och Peter Haventon till Per-Börje Elg, MHS-magasinet och Kjell Broberg

1950-talet, och fram till ca 1960 bedömde jag vara en säker men tidsödande källa.

Följande Bilkalendrar hade jag tidigare införskaffat: Bilkalendern 1956 för M-län med 480 sidor samt M, MA-län från 1959 med 518 sidor. Bilkalendern 1957 för A, AA, B-län med totalt 1269 sidor. Bilkalendern 1960 med O, OA-län med totalt 682 sidor. Det tog några vinterkvällar att plöja igenom materialet, men det skulle visa sig vara givande.

Landsarkiven som finns kopplade till olika Länsstyrelser borde också vara en utmärkt källa att forska i.



på Klassiker borde kunna vara en framkomlig väg till tips om Pathfinders, och kanske rentav fotografier eller till och med ägarhistorier.

Motortidningar som Teknikens Värld, Motor och Teknik för Alla borde vara värda efterforskningar och genomgångar.

Förenade Bil var Nuffieldimportör med märken Riley, MG och Wolseley i importprogrammet, och företagets anläggningar i Malmö och Göteborg var ju i högsta grad inblandade i försäljningen av dessa fina engelska märken, och så även företagets agent i Stockholm, Wilhelm Kindvall.

Bilkalendern, de böcker om registreringsnummer per län, som Polisens Idrotts- och Skytteförbund gav ut under

Motorhistoriker

Jan Ströman, legendarisk redaktör för Automobilhistoriska Klubben AHKs tidning Autohistorica under många år, och numera medarbetare i Classic Motor är en gammal vän till mig, och känd för sitt fantastiska sifferminne för bl a registreringsnummer på bilar från 1940-1950-talen, borde vara en idealisk person till hjälp i spaningarna efter Pathfinder. Jan erinrade sig en mörkröd Pathfinder, som i mitten av 1950-talet ofta stod parkerad på Sveavägen i Stockholm, ungefär mitt emot Stockholms Stadsbibliotek, men dessvärre kom han inte ihåg just detta fordons registreringsnummer, och hade heller inget fotografi.

Per-Börje Elg erinrade sig att han sett en Pathfinder i Krylbo i slutet av 1960-talet, och just detta fordon är för närvarande under utredning med flera olika

bilhistoriker med anknytning till Dalarna inblandade: Per-Arne Johansson, Thomas Abrahamsson, Bengt Abrahamsson, Kjell Brunström, Ingvar Berg m fl. Mina kontakter med Per-Börje ledde till att han skrev en artikel om Pathfinder i MHS Magasinet nr 1/2006. Per-Börje nämner i artikeln att Pathfinder "var en sällsynt fågel i den svenska bilparken".

Peter Haventon, även han välkänd bilhistoriker och redaktör för bl a Jaguar-tidningen, kunde också erinra sig Pathfinder, men kom inte ihåg något om registreringsnummer eller fotografier. I en av Peters populära böcker med bilbilder finns ett fotografi från Stockholms Bilsalong 1956, och i bakgrunden skymtar man en takschild med Rileylogotypen. Det bör ha varit Pathfinder som ställdes ut detta år, men Peters samling av bilder gav inga vidare spår.

Kjell Broberg, numera redaktör för bildidningen Klassiker, och hans medarbetare Olle Wilson, Arne A Johansson och Kjell Brunström, blev nästa intervjuobjekt för Pathfinderspaningarna. Kjell, som själv är gammal Rileyman - han ägde på 1970-talet den RMB, som numera ägs av vår klubbmedlem Christer Råsbäck i Blekinge - erinrade sig att han sett en Pathfinder på en bilskrot i Södertälje någon gång under 1970-talet. Pathfindern var fortfarande i hyggligt skick, och verkade ha sparats av bilskrottaren. Detta fordon är för närvarande under utredning med hjälp av bilhistorikern Göran Gelotte i Södertälje. Under dessa efterforskningar har Göran fångat upp att en överingenjör Urban Molin från Lidingö, då arbetandes på Wedaverken i Södertälje, hade en Pathfinder med vilken han slog ständiga fartrekord i transporterna mellan hemmet på Lidingö och arbetet i Södertälje. Någon som känner till något om denna Pathfinder? I nr 3/2006 av motormagasinet Klassiker har en efterlysning av Pathfinder, med ett fint fotografi i 4-färg.

Så här långt således inga helt konkreta resultat av spaningarna tillsammans med bilhistoriker: många kommer ihåg, några har sett, men inga heta spår efter ägare, registreringsnummer eller fotografier.

Motortidningar

Tidningen Motors redaktör hette under många år Erik Friberg, och honom kom jag i kontakt med via nuvarande infor-

mationschefen hos Motor, Tomas Nilsson, som för övrigt arbetade som framgångsrik produktchef i mitt företag några år i slutet av 1970-talet. Erik kom mycket väl ihåg den vackra Pathfinder, som han sett några exemplar av i Stockholm i mitten av 1950-talet. Han var dock tämligen säker på att det inte skrivits någon artikel om Pathfinder i tidningen Motor. För säkerhets skull bad jag om Tomas hjälp att bläddra igenom årgångarna 1954-1957 i tidningens arkiv, och en vänlig dam på arkivet kunde dessvärre bara bekräfta Erik Fribergs uppgift: ingen artikel om Pathfinder.

Motorjournalisten Åke Andersson arbetade i många år på Teknikens Värld, och hans intresse för engelska bilar är väl dokumenterat. Åke själv kom mycket väl ihåg Pathfinder, men hade inga namn på ägare, inga fotografier eller registreringsnummer noterade. Åke tipsade om sonen Patrik, som idag är marknadschef på Teknikens Värld. Patrik var vänlig nog att bläddra igenom samtliga nummer av tidningen 1954-1957, men inte heller Teknikens Värld hade uppmärksammat lanseringen av Pathfinder.

Teknik för Alla var den tredje stora motortidningen, och i MHRF: s annonsblad hösten 2005 annonserade en person att han hade kompletta årgångar från mitten av 1950-talet till salu. Med lite övertalning bläddrade han igenom samtliga nummer, men inte heller där fanns något om Pathfinder.

Lite dystra spaningsresultat so far, och lite märkligt att ingen av de stora motortidningarna uppmärksammat Pathfinder. Men skam den som ger sig.

Förenade Bil

Med hjälp av Henning Wendel, Förenade Bils verkstadschef under många år, och sedermera själv importör av fina engelska bilmärken som Aston Martin, är fortfarande en mycket vital person med detaljrikt minne om olika fordon från Förenade Bil åren. Henning gav mig namnen på några personer, som arbetat som säljare på Förenade Bil i Malmö i mitten av 1950-talet.

Första namnet var Göran Laurin, som arbetade på Förenade Bil 1952-1955. Göran har fortfarande kvar den anteckningsbok i vilken han noterade alla de bilar han sålde under sina aktiva år som bilförsäljare. Göran letade igenom sina anteckningar, och kom tillbaka med

uppgiften att han 1953 sålt en Riley med pegamoidtak. Årtal och takbeklädnad stämde inte riktigt med Pathfinder, och uppföljningen av denna bil ger det första sidospåret i På spaning efter Pathfinders.

Sidospår

Den Riley Göran Laurin trodde var en Pathfinder visade sig vara en Riley RME med registreringsnummer M 52 150, och chassinummer RME 21 312. Göran berättade att Gad Rausing en dag i början av maj 1953 kommit in i Förenade Bils lokaler på Östra Tullgatan i Malmö, alldeles intill Drottningtorget. I skyltfönstret stod en elegant RME med svart kaross och skärmar i Autumn Red. Gad Rausing blev förtjust i bilen, och bad att hans hustru Birgit Rausing dagen efter

Förenade Bil, fortsättning

Nästa namn jag fick av Henning Wendel var Ivan Persson, som arbetade på Förenade Bil i Malmö några år som både säljare och assisterande verkstadschef. Ivan blev småningom trafikflygare hos SAS, och är numera boende som pensionär i Skurup.

Ivan kom mycket väl ihåg Pathfinder, eftersom han själv sålt tre stycken: en som direktionsvagn till Kockums varv, en till konsul Arne Pålsson, Pähls choklad i Malmö, och en till Sven Sjögren, VD för Nordsjö Färg i Malmö.

Tipsen var således väldigt konkreta, och nu gällde det att finna något gammalt fotografi eller verkstadsfaktura eller



skulle få komma in och titta på den. Även hustru Birgit föll för den charmfulla bilen, som köptes utan minsta försök till prutning, och registrerades på Rausingägda Östanå pappersbruk i Lund.

Rausing behöll den till den 20 juni 1956, då deras ekonomiske rådgivare Börje Erickson förvärvade den. Hans dotter kommer mycket väl ihåg bilen som i början av 1960-talet garagerades i en lokal hos Felix livsmedelsindustrier i Eslöv, och senare såldes till en studerande Per Christer Söderholm. Efter några år förvärvades bilen 1975 av vår klubbmedlem Jan Bertil Jeppson i Bjärred, som delvis renoverat bilen. Den är fortfarande inregistrerad, numera med registreringsnummer HYF 055, men har inte varit i trafik sedan slutet av 1980-talet.

någon notering om registreringsnummer. Jag kontaktade åter Henning Wendel, som erinrade sig att han haft service några Pathfinders som gick direktionsvagnar, men då bara haft med privatchaufförerna att göra. Henning lyckades inte föra tipsen vidare denna gång.

Jag ska i nästa artikel beskriva hur denna del av spaningarna fortsatt, och även beskriva vad som genomläsningen av drygt 3 000 sidor med registreringsnummer under perioden 1956-1960 har givit.

Jag kan dock redan nu antyda att spaningarna har givit resultat, men mer där om i nästa Rileyblad.

Christer Ahlin

Renovering och ombyggnad av RMB till cabriolet

I förra numret av Rileybladet förhands-tipsade red. om ett spännande projekt som utförts av vår medlem Gösta Öhrn i Gemla utanför Växjö. Bilen är en RMB2 av 1952 års modell med chassi nr 62 S 9995. Gösta köpte den av Ove Nilsson i Åhus för två år sedan. Ove hade köpt bilen av en engelsman som tagit den till Göteborg 1987. Här följer Göstas redogörelse...

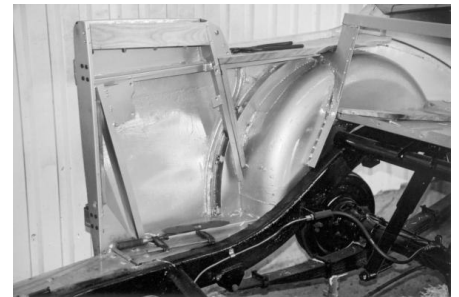
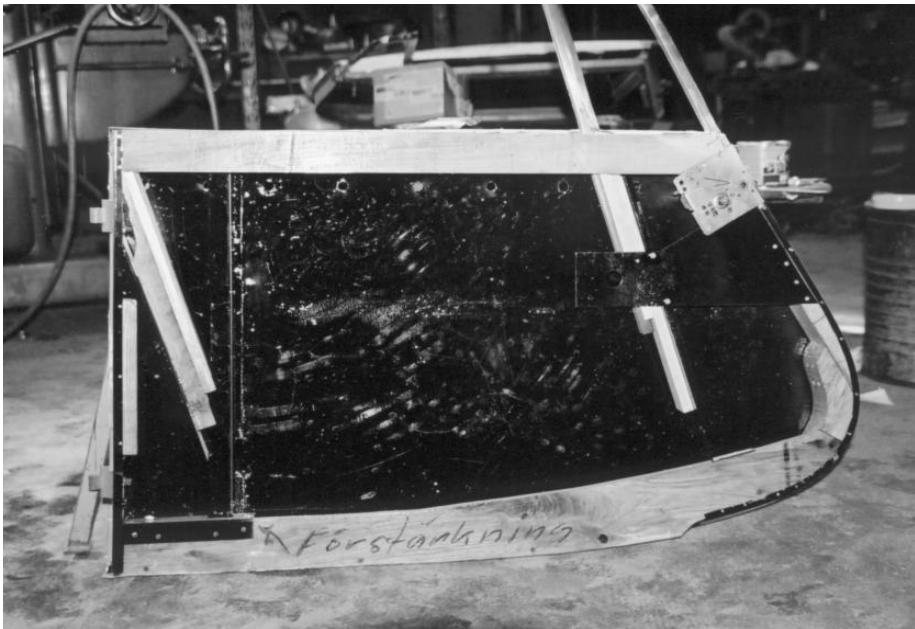
Att jag överhuvudtaget vågade mig på detta projekt beror nog på att jag arbetat med att rita och bygga maskiner till in-

dustrin i över 40 år, bl. a. till BRIO och Volvo. Till BRIO konstruerade jag automatiska maskiner för tillverkning av räls och tåg och till Volvos utlandsdivision s.k. kontrollfixturer till lastvagnar.

Jag hoppar över arbetet med trästommen och hänvisar till Lars Stavmars utförliga berättelse. Jag känner igen alla hans med- och motgångar i den renoveringen. Det jag vill beskriva är främst det som är specifikt för det här projektet nämligen modifiering till två dörrar samt konstruktionen av sufflettstativet.

Det var ju bara att konstatera att taket var väldigt dåligt och den perforerade plåten var genomrostig. Lösningen blev en cabriolet. Innan karossen monterade av satte jag ut mätpunkter i längd och höjd. Jag märkte ut positionen för de nya dörrstolparna på bakdörrarna och nya stolpfästen på ramen.

Fotona visar fästena på karossen. Lägga märke till den vågräta förstärkningen från dörrposten till bakskärm som sänktes 20 mm. Lägga även märke till fästplåtarna för fönster och fönsterhiss.



Karossplåten mellan bagageluckan och sufflettfastet gjordes så smal som möjligt. Ja, jag borde egentligen ha tagit bort 15 mm till! Denna plåt förstärktes med en U-balk tillverkad av 2 mm plåt, 30x30 mm som avslutas i ändarna med runda rör för sufflettspännarna.

Sufflettställningen tillverkade jag av 1,5 mm plåt med träförstärkning. Rören har en diameter på 15 mm. I underkanten av rören fastsvetsades en 4 mm, ca 100 mm mellan svetsarna. Avståndet mellan rör och tråd gjorde jag ca 5 mm för fäste av innertaket.

Plåten över framrutan nyttillverkades av 1,2 mm plåt. Jag gjorde även en ny sarg för vindrutan.

Låsen till sufflettställningen är tillverkade, som framgår av Motorhistoriskt Magasin nr 2, 2004, som excenterspännen.

Hjälpfjädrar monterades på bakre fönsterbågen för att underlätta resning av suffletten (se bild).

Dörrarna förlängdes efter uppmätning och gjordes en aning skålade, som sig bör. Dörrposterna tillverkades i stål och även gångjärnen som hade härdade bultar.

Dörrarna förstärktes med 25 mm fyrkantströr (se foto) som lades så nära ytterplåten som möjligt för att få plats med fönsterrutan.

Om någon har intresse av att ta sig an ovan beskrivna projekt så har jag ritning och funktionsmall på lederna till sufflettställningen och ritning till plåten ifråga (som jag i efterhand modifierat för bättre utrymme).

Gösta Öhrn



Säljes

Efter 16 år i min ägo har jag kommit till det smärtsamma läget att jag beslutat sälja den gamla Riley. Letande efter ett sommarställe, 2 barnbarn, ett boende i Stockholms innerstad utan bra garage-möjligheter, samt ett i övrigt hektiskt arbete, gör sammantaget att familjen bestämt sig för att det är bättre att sälja bilen än bara ha den stående. Jag vill att någon skall få glädjen att köra denna ärevärdiga gamla dam.

Som ni säkert vet är det en tvåtons grön RMB från 1950 med regnr EZU 347, chassinr 60 S 7431.

Bilen är i stort sett helrenoverad under åren 2000-2004 av först Ingemar Edlund, allt trä utbytt, och sedan Eddie Lidholm. Eddie har gjort ett fantastiskt arbete med bilen.

Vill ni veta närmare om renoveringsarbetet skall ni tala med Eddie. Honom når ni på tel. 019-44 52 03 eller 070-66 65 777.

Bilen var när jag köpte den i relativt dåligt skick. Nu är den återställd till ett, enligt min mening, utmärkt bruksskick. De som var med på 2004 års Rileymöte hade tillfälle att närmare beskåda den. Se bild.



Observera att detta är inget renoveringsobjekt !

Ni som är intresserade skall kontakta min handgångne man, Peter Eriksson, som kommer att hålla i försäljningen. Han nås på tel: 0708-29 26 27 eller 08-446 17 12. Han finns i Arninge norr om Stockholm där också bilen finns.

Jag vill att bilen i första hand skall erbjudas Rileyklubbens medlemmar.

Prisidé: 120.000 kronor eller högst-

bjudande. Det är hälften av vad renoveringen kostade.

Ni som länge drömt om en Riley RMB, helrenoverad och körklar, vänta inte – gör för en gång skull nu slag i saken!

Bästa Rileyhälsningar, Jonas Reiner

08-442 53 00, 08-31 08 44
070-562 85 45

Sensommarträff

Naturligtvis kan en Riley sägas gå som på räls, men lördagen den 26 augusti ska vi prova det på riktigt. Vi besöker Museispårvägen i Malmköping där framför allt Stockholms Spårvägars vagnar finns bevarade. Det hette ju liksom Jaguar tidigare SS innan Hitler förstörde den beteckningen.

I dag har museet mer än 40 vagnar från Sveriges en gång totalt 12 spårvägsstäder. En tredjedel av vagnarna har hittills renoverats för museitrafiken i Malmköping. Den äldsta är från 1903 och den yngsta från 1950-talet. Ett 25-tal bussar ingår också i samlingarna.

Vi börjar med ett besök på kafeet för de som önskar, annars fri aktivitet. Vi får en guidad tur i samlingar och verkstäder, allt återskapat i en 30-talsmiljö där så varit möjligt. Efter det åker vi en spår-vagnstur till Hosjö och tillbaka längs

glittrande sjöar och genom vacker natur med ängar och skogar. Du får uppleva en resa som på farfars tid, en tur som tar ungefär 25 minuter.

Dagen avslutas med en sen lunch på värdshus, antingen Malmköpings Värdshus eller Plevnagården. De vill veta ungefärligt antal innan vi bokar. Drygt 100 kr per person inklusive enkel måltidsdryck och kaffe.

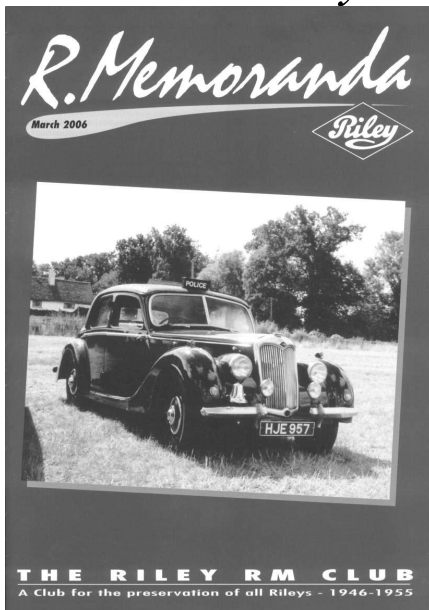
Inträde Museispårvägen 50 kr för vuxna och 25 kr för barn förutsatt att vi är minst 15 deltagare.

Information och anmälan till Lennart Nilsson, 0480-49 29 33, 0708-93 76 03, lennart.n.nilsson@telia.com eller Erik Hamberg, 018-12 82 83, 0705-306225, erik.hamberg@telia.com

Välkomna



Ur andra Rileyblad



R. Memoranda March 2006

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Articles

Synopsis of messages from the Riley RM Club on-line community service (<http://groups.msn.com/RileyRMClub>)
 Technical Topics: testing and adjusting your charging circuit

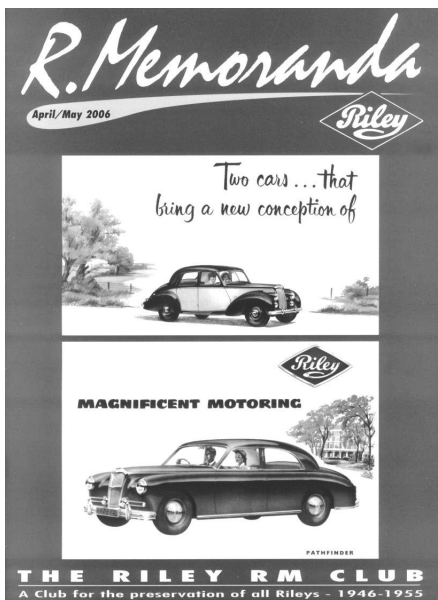
Trip to Lime Rock (en 10.000 km lång resa från USAs västkust till östkust och tillbaka igen) i en Riley Roadster.
 Tidigare publicerade bilder från Rileymonteringen i Abingdon 1950

Forthcoming Events

2006 Riley RM Club National Rally 29-30 July at Higher Whitley, Cheshire
 50th International Coventry Rally 24-25 June
 Riley Motor Club National Rally, 22-23 July, Banham, Norfolk

Cars for sale

RMB 49, fully restored £6000
 RMH 55, excellent caravan tow, £1500
 RMA 48, generally sound, £1800
 RME 54, fully restored, £7000
 RME 54 good runner but body poor, £750
 RME 54, a few imperfections but all in all a very smart car, £3950
 RME 53, last used 1976, restoration begun, £1000



R. Memoranda Apr/May 2006

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

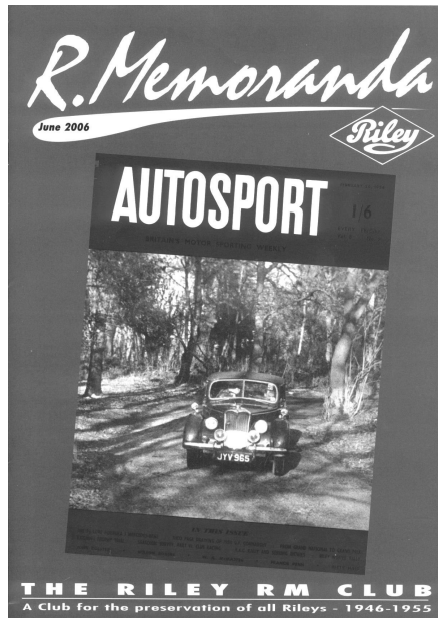
Articles

Technical Topics: The B-pillar and front seat belts in an RM

Technical Topics: torque wrench settings, valve data table
 A former owner shares his (RMB) memories
 Synopsis of messages from the Riley RM Club on-line community service (<http://groups.msn.com/RileyRMClub>)
 Tidigare publicerade bilder från Rileymonteringen i Abingdon 1950

Cars for sale

RMA 47, restored, £7500
 RME 54, generally good and sound cond., £6500
 RME 54, very original, runs well, £4400
 RMF 53, would need a lot of work, £1000
 RME 53, a great chance to acquire a car in need of a total rebuild, £1350
 RME 54, restored, £4000
 RME, abandoned restoration project, £900
 RMA 51, halfway through second rebuild, for sale due to marriage meltdown, £2.500
 RMA 51, would benefit from remedial work, price for car with registration £4250 as "Plate RPC 63" valued at £2430



R. Memoranda June 2006

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Articles

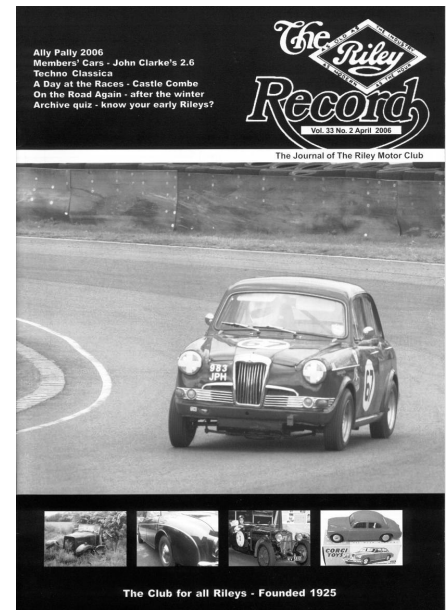
Technical Topics: Riley RM cooling systems
 Bilder från produktionen i Abingdon 1950
 The dummy bonnet radiator cap

Forthcoming events

Riley Reunion 2006, 2-4 Sept, Connecticut, USA
 RM Club National Rally, 29-30 July, Whitley, Cheshire
 50th International Coventry Rally, 24-25 June
 The 9th International Autovia Rally, 8-9 July, Essex

Cars for sale

RMA 47, professionally restored, £7500
 RME 54, generally good sound original cond., £6500
 RME 54, very original, always garaged, £4400
 RME 54, has won several prizes, £6500
 RMC 50, stunning, body off restoration, £26500
 RMA 49, body & chassis sound and strong, £350
 RME 54, all in good condition, £6500
 RMF 52, full body off restoration in 1988, £3000
 RMH 55, suitable for spares, £250
 RME 54, a lovely car, £6750
 RMA 47, smart looking roadworthy car for your enjoyment, in need of some tender loving care, £5900



The Riley Record 2/2006

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

Articles

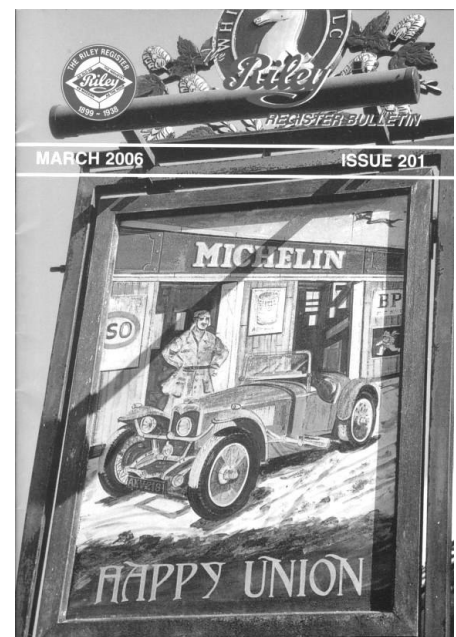
Ally Pally 2006 (The London Classic Car Show)
 Riley 2.6, an affectionate personal view
 Techno Classica 2006 (Essen, Tyskland)
 A day at the races - Easter Monday Raceday at Castle Combe
 Winter Blues Banished (om att öppna garagedörrarna ffg på våren och se Rileyn stå där)

Forthcoming Events

Riley Motor Club National Rally, 22-23 July, Banham, Norfolk

Cars for sale

1.5 1962, excellent condition, £1300
 1.5 Mk 2 1960, original registration, £500
 RMA 51, good condition, £4750
 1956 Kestrel Mk2, no rust, £1700



The Riley Register Bulletin No. 201

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Articles

The Grose "Bircote" Riley Drophead Coupé 1936
Turning the engine upside down
Specials—a point of view (till försvar)
Rebuilding a Riley Nine engine
Yet more pictures from the past
Percy Riley's inlet valve
En dramatisk långtur med Big 4 Kestrel

RCS Newsletter 2/2006

Riley Club Schweiz
Klubbens hemsida: www.riley-club.ch

Artiklar

Nyheter i medlemsmartrikeln
Vårträffen i Möriken 1 april

Evenemang

Möte med Austin-Morris-Wolseley vännerna 25 juli i Untertoggenburg
2-3 sept Wallis

In memoriam

Två av våra medlemmar har gått ur tiden, Olle Gotthard, Grangårde och Bengt Rosenberg, Höganäs.

Olle Gotthard blev medlem 1992 och hade en RMA som hans son Per nu har hand om.

Bengt Rosenberg köpte Edla Perssons RMA 1996 och gick då med i klubben. Renoveringen av bilen hade bara påbörjats och Bengt fick aldrig köra sin Riley.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida

www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

e-post: erik.hamberg@globalnet.net

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Blåmesvägen 12

260 83 VEJBYSTRAND

Tel. 0431-45 22 22

Mobiltel. 070-958 50 19

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 125 kr för år 2006.
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

The Riley Club of Western Australia



RILEY MOTOR CLUB
THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION
May 2006



Not another Kestrel?

Riley Motor Club - March 2006**Riley Motor Club - April 2006****Riley Motor Club - May 2006**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Articles

Late model identification plate changes
Om att renovera en Wilson Epicyclic växellåda

Cars for sale

RMB 49, se Rileybladet 3/2005, Peter Hockings bil, den som han körde Tasmanienrally. Bud på ca A\$15000
RMC 50, just jump in and go, A\$30000 (ca 160.000 kr)
RMA 47, excellent condition, A\$13500



Roamer 113


Roamer 113

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
38 sidor. Inget originalmaterial förutom mötesreferat.



*En Riley och tre Morrisbilar framför
S:t Joseph's Institution ca 1950. Foto
av Marjorie Doggett ur boken
"Characters of Light - Early Buildings
of Singapore".*

Notiser

Roland Svensson i Landskrona har sålt sin Riley racer till Nisse Nilsson i Malmö. Börje Grönhult i Ängelholm har nämnt för red. att han avser att sälja sin Riley RMA.

Säljes

Begagnade Lucas strålkastare i varierande skick (552403, 556075, 553940) samt strålkastarsargar.
Generator 22700M till Riley 4/68.
Erik Hamberg, tel. 018-12 82 83

Skänkes

Pre-war framaxel
Rolf Palm, tel. 046-14 32 33