

RILEYBLADET

Nummer 2, 1999

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 21

Mysteriet med den engelske officeren och hans Riley.

För ca ett halvår sedan besökte er redaktör Bertil Sandgren på Vaddö. Bertil äger en 1933 års 9 hp Riley Monaco vars tidiga historia är höljt i dunkel. Det var någonting med att bilen hade övergetts i Göteborg i slutet av 40-talet av en brittisk officer på genomresa. Eftersom det lät spännande beslöt jag mig för att bedriva lite detektivarbete och, förhoppningsvis, presentera nya rön om bilens tidiga historia.

Jag började med att ringa Britta Enggren i Göteborg. Britta, som är 90, och hennes nu bortgångne man Oswald var bilens första svenska ägare. Britta klagade på att hennes minne inte var så bra längre men berättade följande:

En engelsk officer som hade varit stationerad i Tyskland körde bilen till Göteborg i slutet av 40-talet. Officeren skulle vidare till England men något krångel uppstod i tullen och han fick resa utan sin bil, som ställdes i förvaring. Bilen hämtades aldrig ut, och i början av 50-talet såldes den på en tullauktion. Köpare var några chalmérister som strax sålde den vidare till Oswald Enggren, vaktmästare på institutionen för kemi på Chalmers.

Bilens klädsel var sliten och Oswald lät klä om den. Paret Enggren tyckte mycket om bilen och körde med den bl a till Norge, Danmark och Norrland. "Vid fuktigt väder var bilen tyst, men när det var torrt knarrade karossen väldeliga", mindes Britta. Med tiden förpassades Rileyn till garaget på Enggrens sommarställe på Onsala där Oswald började renovera den. Oswald sålde bilen 1965 till sin kollega Erik Bengtsson. Här slutar Britta Enggrens berättelse.

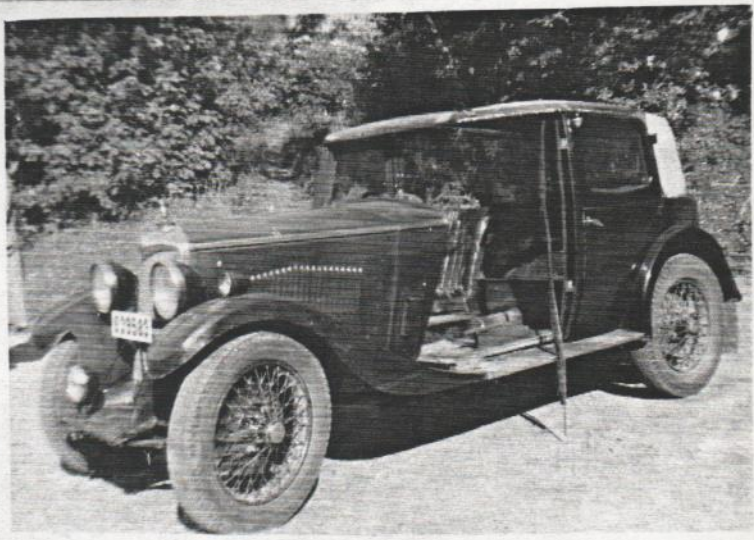
För att få reda på vem den engelske officeren var ringde jag till Tullens arkiv i Göteborg. Man lovade att söka efter



Britta Enggren lagar frukost utanför Filipstad

information om en tullauktion i början av 50-talet där en bil av märket Riley såldes. Två veckor senare ringde de och meddelade att de inte kunnat finna någonting.

För närvarande ligger detektivarbetet för att finna den engelske officerens identitet och något om bilens tidiga historia på is. Men jag återkommer. Istället har jag försökt kartlägga bilens svenska historia. Se sidorna 8 och 9.



Reparation pågår på Onsala

Auto Collection i Billdal

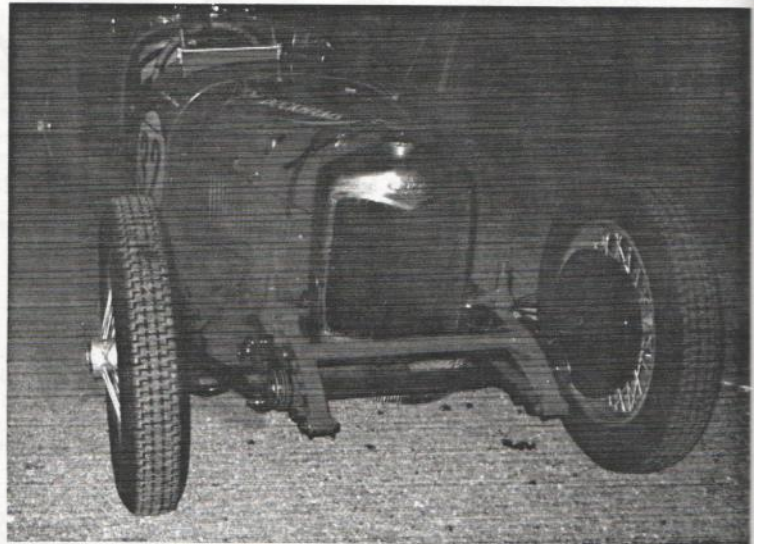
Förra året fick Rileyregistret en ny medlem, Lars-Göran Itskowitz. Han har en röd 1930 års Riley Brooklands. Men även ett par andra bilar, skulle det visa sig, för i slutet av februari i år skickade Lars-Göran Itskowitz en inbjudan till invigningen av sin permanenta utställning av sport- och racerbilar. Stig Nyberg och red. var där.

Kombinationen av en blomstrande affärsverksamhet och ett brinnande intresse för bilar ligger bakom tillkomsten av den permanenta utställningen Auto Collection, som nu är uppbyggt i f.d. Kodakhuset i Billdal. Det tog 13 månader att bygga utställningen. Ett 35-tal racer- och sportbilar från 1923 - 1997 står i, vad jag bara kan beskriva som stora dioramor, d.v.s. ett arrangemang där bilen eller bilarna står mot en perspektiviskt återgiven bakgrund för illusorisk verklighetsåtergivning. Lars-Göran underströk i sitt invigningstal att han velat åstadkomma en bilsamling som även kan roa hustru och barn, som annars riskerar att gå och stöna när den bilintresserade mannen får sitt lystmäte. Och visst är det roligt att se!

Red. har varit på en hel del bilmuseer, men endast en gång tidigare på ett som är uppbyggt på detta sätt med miljöer kring

bilarna. Det var på Musée Automobile de Sarlat i sydvästra Frankrike. Peter Haventon har skrivit två artiklar om detta museum i Autohistorica nr. 4/89 och nr 1/90.

Vi var ett 40-tal bilklubbar representerade



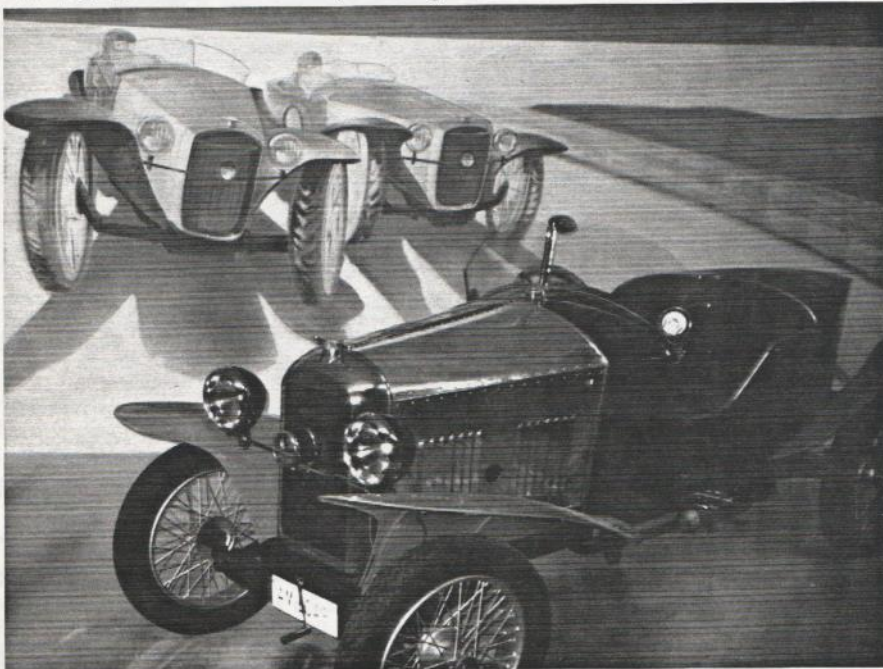
terade vid invigningen. Det vet red. bestämt för under invigningsbuffén fick representanterna från bilklubbarna pre-

sentera sig. Totalt var vi ca 100 personer. Kungen som var vidualad att inviga utställningen, hade en vecka tidigare tvingats ge återbud, varför Lars-Göran själv klippte av det blå-gula bandet.

Red. är inte rätt person att bedöma utställningsföremålen eftersom hans kunskap om racerbilar inte är det allra största, men de uppbyggda miljöerna var fint gjorda, och där fanns även en hel del "icke racer bilar". Eller vad sägs om franska Génestin (enda i Sverige) från 1928, eller en W.O. Bentley designad Lagonda M45 från 1934.

9 H.P. Riley Brooklands Speed Model från 1930 fängade på ett speciellt sätt in besökarnas blickar. Dels var den knallröd, men mer än det, det rök ur ventilationsslitsarna i motorhuven!

Att Lars-Göran gillar sin Riley får väl anses bekräftat av att han använt den som logo för Auto Collection.





Här står Lars Jonsson i Lit och bakom sig har han en RMA från 1950. En bil som han nyligen köpt. Varför köpte han en RM Riley? För att det är en synnerligen vacker bil? Eller för att det är ett av bilhistoriens stora märken? Inte vet red. som aldrig träffat Lars Jonsson, men som en gång själv började sitt bilintresse när han fick se en RMA hos en bilförsäljare i Sydney 1978, blev "förälskad" och har sedan dess haft Riley som en del av sitt liv. Lars bil är lackerad in en brun metallic färg som ser ut som en av Rileys standardfärger Sun Bronze. Kent Gustavsson har en RMA i samma färg. Den får alla som kommer till årsmötet i Arvika den 12 juni se. Red. träffade Nigel Trotman förra sommaren i Gaydon. Nigel är arkivist i The RM Club och har en originalfärfärdkartor över RM bilarnas standardfärger. Red. ska försöka få låna den och färfotokopiera den i Riley-bladet... vad det lider.



Slöjdlärare Bertil Sandgren går snart i pension. Då, då ska det bli fart på färdigställandet av Monacon. Sonen Erik som har del i projektet har flyttat hemifrån och därmed blir det där speciella far-son partnerskapet lite lidande. Det är ju inte lika kul att gå ut och skruva i garaget alldeles ensam. Detta vet red. som har ett Roadsterprojekt tillsammans med sin son, som alltså oftast befinner sig till sjöss. Det värmer hjärtat på en gammal Riley-entusiast när den yngre generationen fattar intresse för gamla bilar. För nog är det så att när man läser artiklar och ser bilder i veteranbilstidningar, så är det en relativt hög medelålder i vår hobby. Vi som var på invigningen av Auto Collection... medelåldern låg nog kring femtiofem.

Kommande generationer kanske ägnar sig åt att renovera gamla datorer... vad vet jag.



För att fylla ut sidan har red. grävt fram ett foto han tog i Madras, Indien 1986. Ägare till bilarna (och där var många fler) är södra Indiens största tillverkare av kondomer, Herr T. T. Vasu, som föresten är gift med en svenska. Bilarna är en Triumph Renown, en RMA Riley och en månkraket till Cadillac. Rileyn har tillverkningsnummer 39 S 16378.

Rileyspanarna på jakt !

Ingen möda sparas idoga medlemmar att söka Rileyvänner var de än står att finna. Sista söndagen i februari for Rileyspanarna till Lit, ett par min norr om Östersund för att söka det nya hem som Sten Wigrells RMA enligt ryktena skall ha funnit.

Lars mötte upp på gårdstunet och vi gick mot en garagebyggnad vars innehåll visade sig vara en 1½ liters saloon av 1950 års modell som han för en tid sedan förvärvat av Sten Wigrell. Även om bilen var ett bra renoveringsobjekt har Lars på kort tid gjort ett jättejobb.

Detta är en mycket seriös renovering som kommer att resultera i en av Sveriges finaste RM-bilar.

I och med detta var inte upplevelserna för Rileyspanarna slut. Lars kompis, Bengt-Olof Lybäck dök upp och bjöd spanarna hem till sig. Där kunde bl. a. beskådas en Daimler Drophead Coupé 1950, en Lanchester Leda 1953 och en helt fantastisk motorcykel av märket Motoreve från 1913 med sidovagn i flätad korg.

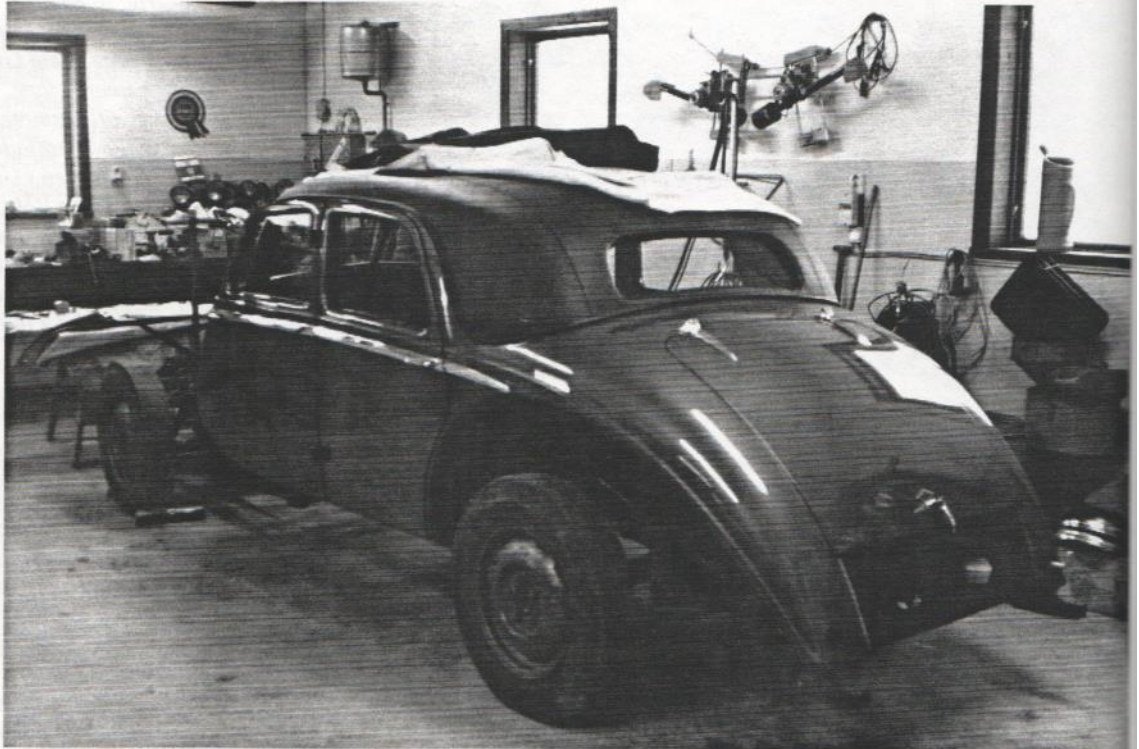
PS

Enligt februari-numret av brittiska tidskriften Automobile har BMW köpt reg. nr. R1 LEY för £ 40.000 !

BMW:s styrelseordförande har ju fått sparken p.g.a. den mindre framgångsrika affären med Rover, men Rileyprojektet tycks finnas kvar. Ryktet säger också att coupéversionen av nya Rover 75 ska heta Riley.

Men massiva personalneddragningar hos Rover indikerar att allt inte står väl till hos den tilltänkta tillverkaren av den nya Rileyn.

Ronald Pfändtner, spanare m.m.

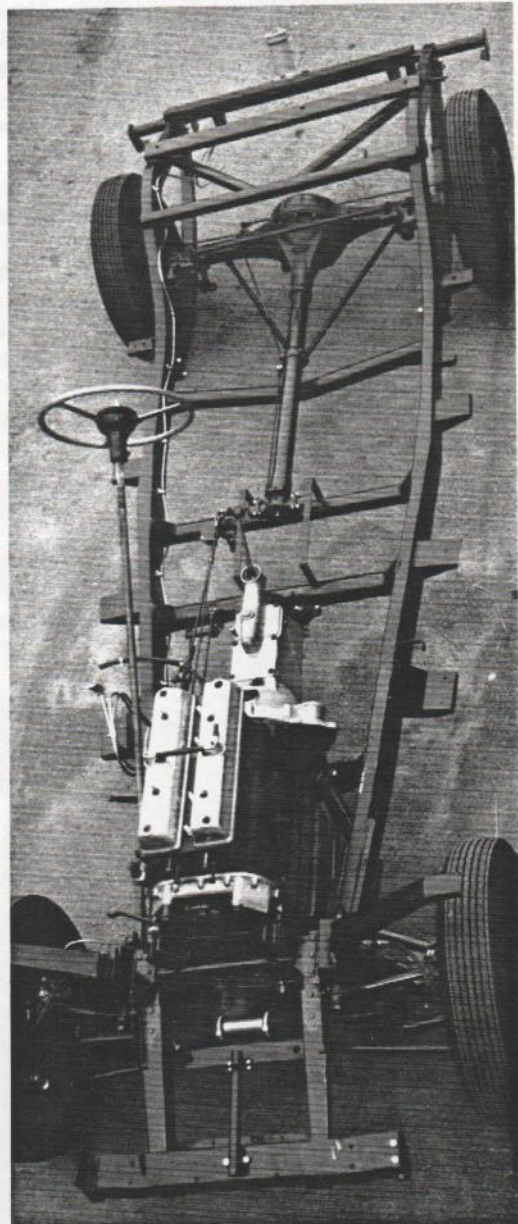




Det är inte endast TV-smutarna Morse och Bergerac som kör gammalt engelskt. När Ängelholms egen Detective Chief Inspector Grönhult för en månad sedan gick i pension körde han hem i sin 1950 års RMA eskorterad av MC-kollegorna.



Ovanstående bild är insänd av Håkan Wikström utan någon förklaring. Att det är en 30-tals Riley som håller på att välta i en kurva, så mycket står klart. Reds. tro är att bilden har tagits från Internet. Där finns det ju så mycket Rileybilar nuförtiden. Häftig bild, eller hur?



I marsnumret av The Bulletin of the Riley Register fanns en fin artikel med titeln The Ultimate Kestrel - The Rebuild skriven av Chris Pack, en av förgrundsgestalterna i The Riley Register klubben. Er red. ska nog ta och översätta den artikeln vad det lider.

Chris beskriver renoveringen av en 1941 års 16 HP Riley Kestrel som en krigsoperation med strategi, mobilisering, och exekution och givetvis budget. Han beräknade att arbeta 20 timmar per vecka på bilen, och att det skulle ta ett år (ca 1.000 timmar) att bli färdig. Nu när bilen är klar visar det sig att han förbrukat 1.300 timmar över 1½ år, och att han spenderat £ 6.000 på delar och externa jobb.

Bilden ovan visar reds. Roadster projekt där just motorn lyfts i. 2½ år har det tagit !!

Brev

Hej Anders,

Jag bifogar ett par intressanta foton. Det ena är taget i oktober 1998 när min Blue Streak Kestrel deltog i sitt första bröllop. Det var en scoutledarkollega till mig som gifte sig och bilen var minst lika stilig som brudgummen. Se bara på kylarmaskot och band...

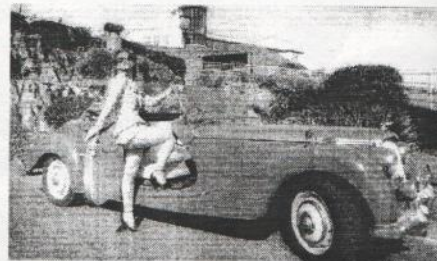
Det andra fotot togs på Rilton flygplatsen där jag jobbar (British Aerospace, Airbus), i samband med en filminspelning. Det var en dokumentärfilm, gjord av brittiska TV4, om Airbus historia och människorna bakom projektet. När jag på kvällen skulle hämta bilen upptäckte jag att man hade rullat ut Spitfiren som förvaras på Filton och använt som bakgrund. Vi ser ofta Spitfiren flyga iväg på torsdagarna till olika evenemang runt om i landet. Det är en Mk 9 med Rolls Royce motor (byggd på Rilton) och den har ett omisskännligt ljud. För oss engelsmän, lite magiskt. Vi ser med spänning fram emot att se filmen.

Har nyligen gjort en del modifikationer på bilen. Utväxlingen på högsta växeln, när överväxeln är i, har ändrats från 5.5 till 5.0:1. Jag får nu över 25 mph vid 1.000 varv och en marchfart på 75 mph vid måttliga 3.000 varv. Den andra förändringen är till negativ jord. Jag kan nu använda dimljusen som ljusstuta, en diod blinkar under instrumentpanelen när tändningen är av, och jag har ett elurtag under huven med belysning och en minikompressor. Och bäst av allt ett elektriskt Klaxon horn - wow!

Hoppas kunna besöka Sverige två gånger i år, men båda gångerna utan Rileyn är jag rädd. Först till Lund för att fira några goda vänners gemensamma 50-års kalas och andra gången till Åbo på Åland* för en treveckors intensivkurs i svenska i sommar.

Bästa hälsningar
Rex Meaden

* Rex, för att Du inte ska komma fel... Åbo ligger inte i Sverige. Åbo ligger ej heller på Åland. Åbo ligger i Finland, där det dock finns ett svenskspråkigt universitet, Åbo Akademi. Reds anm.



Svenska Rileyregistret
inbjuder till
årsmöte i Arvika
lördag 12 juni 1999

Samling vid Arvika Fordonsmuseum kl. 12.00, Termiavägen 2. Därefter besök på Rackstadmuseet. 17.30 Årsmöte. 19.00 middag. Övernattning på Ingestrands Camping där 10 stugor är reserverade. Boka senast 17/5 hos Kent Gustafsson, tel. 0570-46 00 63. Söndag besök på Klässbols linneväveri.

Se gula bladet för mer information.



Fortsättningen på historien...

om Edla Perssons RMA, berättad i Rileybladet 2/95 och 4/95. Vad har hänt sedan dess?

Efter köpet transporterades Rileyn till Höganäs för att så småningom genomgå en renovering och återställas i originalskick. Någon tidpunkt för när renoveringen skall vara klar har inte satts upp. Detta p.g.a. att det är första gången jag ger mig in på renovering av en veteranbil. Tidigare har jag endast fuskat med enklare underhåll och reparationer av mina bruksbilar.

Innan jag går in på renoveringsbeskrivningen måste jag berätta vad som hände två månader efter det att Rileyn inköptes. Det kom ett A4-brev innehållande handlingar som samtliga hade anknytning till Rileyn. Där fanns besiktningssinstrumentet i original som utfärdats av Länsstyrelsen i Malmöhus län den 10 februari 1950 och där Förenade Bil Aktiebolaget i Malmö intygar att personbilen med registreringsmärke M 17975 överensstämmer med den personbil som den 1 februari 1947 tilldelades typbesiktningen 81 O Riley 1,5 liter Saloon 1947. Här är en undran; enligt besiktningssinstrumentet är bilen beskriven som årsmodell 1947, är det detta som gäller vid en återbesiktning?

Vidare fanns i brevet köpekontraktet mellan Arnbergs Fabriksaktiebolag och kontor Edla Persson, upprättat den 9 april 1953 med köpesumma av 9.900 kronor. Dessutom fanns de brev som sänts från Arnbergs Fabriksaktiebolag där krav och bekräftelse har gjorts till dess att betalningen slutligt den 28 oktober 1954 bekräftas med en slutlikvid av 2.414 kronor. Med bland handlingarna fanns även Edla Perssons läkarintyg avsett att företes vid anmälan till förarprov för bil eller motorcykel. Något körkort blev

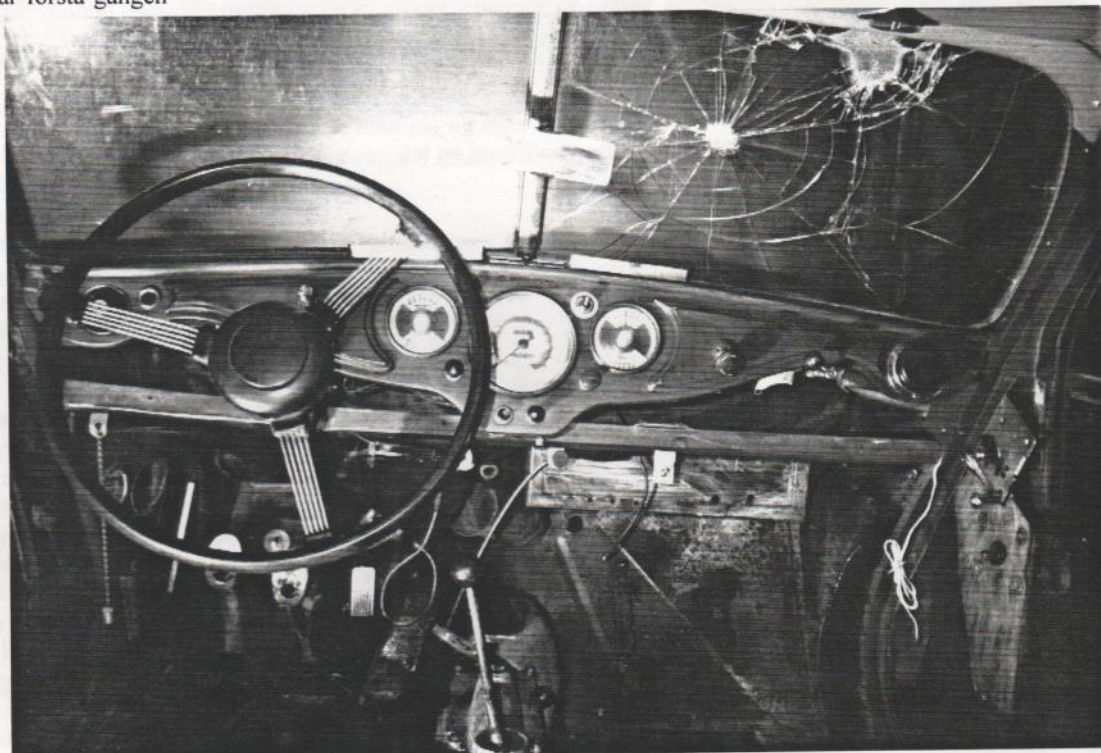
dock inte utfärdat för henne. Det fanns även en graverad namnskylt *Edla Persson Mörarp tel 71090 - Hbg*, här till fanns det även en del andra personliga anteckningar och brev tillhörande kontor Edla Persson.

Denna brevöversändelse med beskrivet innehåll var avsänd från Stockholm Klara den 14 januari 1997 men någon avsändare fanns ej angiven. Jag har inte kunnat finna ut vem som sänt dessa handlingar till mig - det är en gåta. Handlingarna utgör en viktig del för att bygga upp den historiska bakgrunden till personbilen M 17975 och dess öden.

Köpenhamn för förkromning.

Ännu så länge tycks alla delar vara originalgrejor. Endast några detaljer har monterats i efterhand, såsom defroster av märket Svenska Fläktfabriken. Det har även suttit en radio i bilen men den har någon tyvärr stulit när bilen stod i Mörarp. Radion finns dokumenterad i handlingarna och skulle vara "Radio 5 (fem) rör, värde med antenn: 510 kr". Antennen och en högtalare finns dock kvar.

Att det kan ta tid med renovering av gamla bilar förstår jag nu. Att utföra detta



Renoveringen har påbörjats. Del för del kommer vagnen att demonteras, tills dess att jag gått igenom hela bilen. Jag har funnit att det svåra är att dokumentera varje del som skruvas bort för att sedan kunna återställa den på rätt plats igen. Jag för anteckningar som tillsammans med fotografering hjälper till för minnet för att kunna återmontera detaljerna på rätt sätt. Det som praktiskt måste lösas är framför allt att kunna få bukt med allt som är fastrostat.

Kylarpaket och motorn, liksom bromstrummor och bromsbackar, har tagits ur och överlämnats för genomgång av fackman. Nästa steg är att lyfta av karossen från ramen för att sedan kunna blåstra och rostskyddsbehandla dem. Allt krom har skruvats av och skall sändas till Croma A/S i Glostrup utanför

i ett minimalt utrymme tillsammans med frysboxar, saftflaskor, syltburkar, trädgårdsredskap och tusen andra prylar gör det inte lättare. För mig får projektet aldrig bli *ett måste*, utan skall genomföras endast, när inspirationen att gå ut och skruva, infinner sig.

När renoveringen kommit in i nästa skede, vilket jag menar inträffar när ram och kaross åter monterats ihop, återkommer jag med fortsättningen på historien om "Edla Perssons Riley" med chassi nr 38 S 14772*.

Höganäs den 18 april, 1999
Bengt Rosenberg

* Där 38 anger att det är en 1948 års modell, den 729:e av 1.924 byggda det året, vilket lutar åt att den såg dagens ljus i mitten av maj.

Riley Nine Monaco 1933 reg nr O 39583

Hej Anders,

Jag sänder några snabbt hopradsade rader, som är spontana minnen och hoppas att de kan vara av lite intresse.

I slutet av 50-talet kunde jag skymta denna lilla tjugiga och nätta bil i Göteborgstrafiken. Ganska snart lokaliserades den till stadsdelen Haga nära Järntorget. Vid något tillfälle såg jag den parkerad framför gamla Chalmers på Storgatan, varifrån den senare kördes iväg av herr Enggren införd skinnjacka och skärmmössa.



Kaffepaus på väg till Malmö någon gång på 50-talet

År 1965 fick jag via en bekant höra talas om att den var till salu. Den innehades då av Erik Bengtsson i Källered. Han arbetade, liksom Enggren, som institutionsvaktmästare på Chalmers Tekniska Högskola. Erik Bengtsson var en synnerligen händig man när det gällde bilar och motorcyklar. Huruvida hans huvudsakliga uppgift var att betjäna institutionen eller att meka med professorernas och lektorernas motorfordon lär väl aldrig gå att klarlägga. Vid ett tillfälle handkappanpassade han en verkligt rar MG PB från 1936 för en nyligen poliodrabbade lärare. I sitt hem hade han ett högklassigt motorcykelmuseum.

Denne man hade alltså köpt Enggrens Riley, för att renovera den och borde ju ha haft de allra bästa förutsättningar. Den exakta tidpunkten för hans övertagande känner jag inte till, men gissningsvis 1963-64.

Här kommer alltså jag in i bilden då jag köpte den på sommaren 1965. Bengtsson hade konstigt nog dragit ut bilen till en lada några mil öster om staden och därstädes börjat en, som jag tillåter mig att säga, ganska planlös demontering. Han hade ju faktiskt vissa garage-resurser hemmavid.

Min egen entusiasm såg vi tiden för inköpet inga gränser, som de flesta känner till då man inhandlat något nytt att hugga tag i. I ärlighetens namn skall jag också säga att jag hade dessförinnan aldrig renoverat en bil.

sar mm.

Mr Burrville "The Riley Man" i Wembley, där han höll till i en av järnvägsviadukternas valv, var en nyttig kontakt.

Jag ansåg att motorn behövde en totalrenovering och att den skulle göras i England. En Mr Neale, motor engineer i Wakefield, Yorkshire, skulle få den unika uppgiften. Han hade, visade det sig, stor erfarenhet av Riley Nine motorer. Han skulle ha den klar inom ett år, men det hela drog ut på tiden - tre till fyra år - om jag minns rätt. (Hela korrespondensen med honom ingick i köpet när jag sedermera sålde bilen). En av Mr Neales egenheter var att inte ge någon offert - sånt sysslade förmodligen inte gentlemän med. Dock skulle leverans ske och jag for lite darrig över Nordsjön med en, som jag tyckte, rejäl sedelbunt i fickan. Efter många om och men, vid den supper som han bjöd på, muvlade han fram en summa, fyra gånger den i min ficka. Jag fick dock kredit. Här hade jag en fin motor - den provkördes av Mr Neale i en provisorisk bänk framför min ögon.

Väl hemkommen gjorde sig karossen påmind - den var illa medfaren. Jag började inse min begränsning och 1973 kände jag mig tvungen att annonsera ut Rileyn. Den nye ägaren blev Hans Rillnert i Göteborg.

Stenkullen den 8 april 1999
Owe Persson

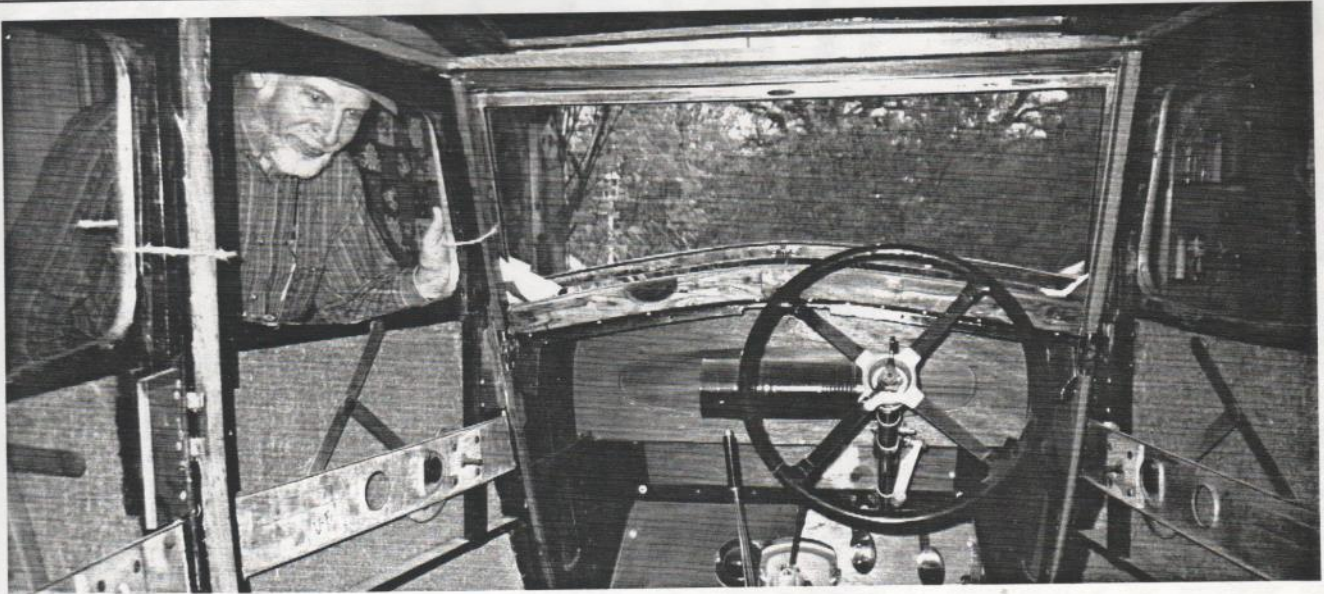
PS

Ute hos Auto Collection träffade jag en bekant från Borås som senare hörde av sig och hade i en bilregisterbok från 1939 hittat en Riley från 1932 med reg nr P 1834.

Fullbokat till Riley Club Schweiz
20 års jubileums rally i september.

Inbjudan till rallyt stod att läsa i Rileybladet 4/98 och nu när anmälningstiden gått ut räknar man 60 bilar, ca hälften från England och Holland, och 115 personer. Beat Fischer, klubbens eldsjäl, konstaterar att det tyvärr inte finns några nordiska ekipage med.

Ligger vi för långt ifrån hjärtat av kontinenten, eller är det för att semestern är slut, eller är vi inte den sortens människor här uppe som ger oss ut på sådana äventyr, eller är det för dyrt för oss med våra små kronlöner, undrar red.



Bertil Sandgren kikar in i sitt och sonen Eriks gemensamma projekt

Bäste Riley Broder,
Trevligt att du planerar skriva en artikel om en gammal Riley som jag har lagt ner mycket möda på. Jag skall försöka fylla på med lite info som jag har.

I början av 70-talet ägdes bilen av Orvar Olsson i Näset utanför Göteborg. Orvar, som var finmekaniker hos Hasselblads, slutförde en del chassi arbeten. Bland annat monterades den renoverade bakaxeln samt växellåda/koppling med nya lameller. Orvar rörde aldrig karossen.

Min far och jag köpte bilen 1976. Efter hemtransport till Alingsås började jag demontera kaross och inredning. Detta för att kunna starta det mödosamma arbetet med att byta virket i den tämligen ruttna trästommen. Sedan blev det till att svetsa, byta och/eller tillverka diverse plåtdetaljer. Alla skärmar fick blåstras, riktas och rostlagas, ett svårt arbete som lämnades till en specialverkstad. Hela golvet fick nytillverkas. Ny stomme till bakluckan. Fotstegen sänkades och fick nytillverkas.

Huvsidorna var hopplöst förstörda, varför jag fick tillverka nya, ett spännande arbete som gick bra. Kylarpaketet var helt uppruttet och ett nytt tillverkades i Danmark.

Att passa in alla dörrar var nästan en hopplös uppgift. Mycket p.g.a. att karossen varit så dålig och nästan allt fick bytas. Det blev någorlunda och dörrarna passade i sina lås, men det blev ingen jämn gipa runt dörrarna mot karossen.

Stolar och glidskenor monterades, liksom stommen till baksätet. Tank och bensinpump monterades. Det skulle efter allt slit bli möjligt för en liten provtur utanför garaget. Efter påfyllning av olja, vatten och bensin startade verkligen motorn, och jag gjorde en kort tur och kunde konstatera att allt verkade fungera. Under några resor till England

passade jag på att komplettera med diverse delar som saknades. Blue Diamond är en guldgruva för delar och även The Riley Register har ett förmåligt reservdelslager. Bilen saknade bl. a. strålkastare, som det tog sex år att hitta.

Av olika anledningar blev jag hopplöst förälskad i en Lynx, som även den behövde en omfattande renovering. När denna var

klar tyckte jag att det var dags för lite *Magnificent Motoring*. Sålunda blev aldrig Monacon lackad, klädsel monterad etc. År 1993 sålde jag bilen till Bertil Sandgren.

Spånga den 8 januari, 1999
Anders Borneving



Den engelske officerens Riley Monaco med chassi nr 6020197 som den ser ut idag i Bertil Sandgrens garage på Vaddö.

Ur andra Rileyblad

Riley Gazette, December 1998

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

Cleaning out your block
Running a Riley on unleaded
Octane requirements

Till salu

RMB, 1949, extremely reliable, AUD \$ 10.000
RMB, 1950, restored to concours, AUD \$ 14.800

Riley Gazette, March 1999

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

Brighter lights
List of Riley manuals

Till salu

Pathfinder 1957 (på museum), A\$?
RMA, stored since 1978, A\$?
RMA 1949, A\$ 7.000

Riley Motor Club, September 1998

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Artiklar

Riley - the poor mans Jaguar (om NZZ's
TV- dokumentär)

Riley Motor Club, December 1998

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Artiklar

"Star Brite" stainless steel radiators

Till salu

RMB, 1950, goes anywhere, AUD \$ 15.000
RMD, for sale in Yakima, Washington, USA

The Riley Record, Jan/Feb 1999

The Journal of the Riley Motor Club Ltd.

Artiklar

A Revival for Riley?
New Life of Riley?

Till salu

Riley 1.5 1963, excellent cond., £ 2.400
Riley 1.5 1960, excellent cond., £ 2.250
Riley 1.5 1958, excellent, £ 1.950
Riley 1.5 1959, £ 150
Riley Mk III, £ 1.300
Riley Elf Mk III 1967, complete runner, £ ?
Riley Elf 1968, used daily, £ 950
Riley Elf Mk II 1965, 7540 miles!, £ ?
Riley Elf Mk III 1968, total rebuild, £ 1.800
Riley Elf Mk II 1966, £ 1.200
Riley Elf Mk III 1967, one lady driver, £ 1.500
Riley Elf Mk III 1969, well maintained £ 2.000
Riley Elf Mk II 1965, outstanding, £ 2.250

R. Memoranda Jan/Feb 1999

Noteringar från årsmötet

RM Klubben hade per siste oktober 1550 brittiska och 299 utländska medlemmar. Under 1998 sålde klubben reservdelar för £ 143.759. Klubben tog in £ 32.000 i medlemsavgifter. Medlemsbladet R. Memoranda kommer ut med åtta nummer per år. Varje nummer kostar £ 2.000 att producera, det mesta tryckning och porto.

Artiklar

My dynamo isn't charging
The 2½ hot spot tubes
Bleeding Pathfinder brakes!
Unleaded petrol - eleven months to go!

Till salu

Riley Kestrel 1½ 1935, immaculate, £ 12.000
RME 1952, , spent £ 3.000, will accept £ 1.500
RMB/2 1952, much work done, £ 5.000
RMB 1952, excellent cond., in USA, £ 13.000
RME 1953, needs spray and chromework, £ 2.000
RMA 1947, needs total restoration, £ 350
RME 1952, easy project, £ 950
RMA 1948, very tidy, £ 3.250
RME 1954, complete car in need of conscientious rebuild or for spares, £ 350
RMA 1952, resoration project, £ 800
RMF, beautiful original condition, £ 9.500

R. Memoranda March 1999

Artiklar

Fitting a rear window on an RMB
More on the 2½ Hot Spot Tube
Unleaded petrol - Ten months to go!
Shopping for a Riley

Till salu

RMB 1948, ex police car, rebuilt, £ 10.750
RMB 1952, excellent condition, USA, £ 13.000
RMF 1952, economical and fast, £ 8.500
RMA 1947, nice original, £ 1.500
RME 1953, excellent condition, £ 4.500
RMF 1954, ideal for restoration project, £ 1.950
RMB 1947, needs some TLC, £ 3.000
RME 1952, immaculate inside and out, £ 6.250
RMA 1949, abandoned restoration project, £ 850
RMD 1950, £ 14.000

Säljes

Verkstads-handböcker: Pathfinder.
Reservdelskataloger: 4/68, 4/72, One-Point-Five, Elf och Kestrel.
Utöver detta finns mycket litteratur om övriga BMC-bilar. Ring gärna och fråga.
Lennart Samuelsson, Lingogatan 32,
234 43 LOMMA. Tel. 040-41 19 41,
Fax 040-41 23 70.

Nya medlemmar

- 246 Sven Ahlgren
Rönnvägen 2
191 41 Sollentuna
Tel. 08-96 56 98
- 247 Katarina & Anders Wernell
Mariagatan 6
738 35 Norberg
- 248 Bertil Andersson
Pl. 7521
434 97 Kungsbacka
Tel. 0300-231 27
- 249 Håkan Gabrielsson
Mossen 1
655 91 Karlstad
tel. 054-53 06 33

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



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 100 kr för 1999.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The Riley RM Club, The Riley Motor Club, Riley Club Holland, Riley Club Schweiz, The Riley Motor Club NSW, The Riley Motor Club of Western Australia, The British Automobile Club of Sweden.