



RILEYBLADET

Nummer 3, 2000

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 22



Uppställning på Klasagården ca 10 km NO om Varberg.

Årsmöte och rally i Varberg

Många säger att det var en sådan urusel sommar, men när jag tänker tillbaks på de dagar jag gjorde något speciellt och som jag därför minns, så var vädret faktiskt vackert. Det gäller även den 17 juni då vår klubb höll sitt årsmöte med rally i Varberg. Vi var ca 28 personer och 12 Rileys.

Varbergsmötet var det sydligaste som hittills avhållits, kanske i hopp om att attrahera medlemmar i SV Sverige. Kända ansikten från Uppsala, Stockholm, Västerås, Kolbäck och Södertälje syntes, trots avståndet, i vimlet och ekipage från Malmö, Helsingborg, Lahlholm och Göteborg fanns också med.

Värd för evenemanget var Ingvar Persson (bild) som förutom fint väder, hade ordnat ett trevligt program. Vi samlades på en liten sportflygplats på Getterön norr om Varberg klockan tio och körde sedan längs mycket vackra vägar i landskapet öster om staden. Bilden ovan är från första anhalten där vi beskådade en gammal skvaltkvarn samt

en samling gamla lantbruksredskap. Någon av damerna upplyste mig om att de vackra rosorna som växte där heter Louise Odier. Vi drog vidare genom ett sagolikt vackert landskap tills vi kom till en golfklubb nära Grimeton. Här åts det lunch. Madame och jag hade picknick vilken intogs i en sluttning i närheten. Just som jag skulle skölja ner en bit kall kokt lax med en klunk Chablis kom en Riley farande och parkerade alldeles i närheten. Det var Berit och Magnus Mölstad, som genast inbjöds att dela vår picknick.

Alldeles nära denna golfbana finns skogen med Bexells Talande Stenar. Etthundfyrtyrioåtta ordspråk och femhundrafyrtiosju namn inristade på uppdrag av storjordbrukaren och riksdagsmannen Alfred Bexell i slutet av 1800-talet. Syftet: att till framtida generationer förmedla sin livsfilosofi såväl som kulturella och historiska händelser. Påföljande dag körde jag tillbaka för att titta på dessa märkliga stenar ute i skogen vid Torsborg.

Sedan fick vi en guidad tur på Grimetons radiostation byggd 1925 för att på den tiden klara våra kommunikationer med Nordamerika. Anläggningen var kon-

struerad av den svensk-amerikanske uppfinnaren Ernst Alexanderson (1878-1975).

På Runestens herrgårds stora gräsmatta dukade vi upp våra kaffekorgar.

På kvällen årsmöte där bl.a. diskuterades om nästa årsmöte kunde vara i Skåne. Red. var tveksam eftersom väldigt få av de ca 25 medlemmarna här nere har körbara bilar eller har visat intresse för klubbgemenskap. Detta, lätt provokativa uttalande, kanske får någon att ilskna till och ta ett initiativ.

God middag och fin samvaro på Getteröns flygklubb avslutade en lyckad Rileyklubbsdag. Tack Ingvar!

Red.



KAK 1948

Reds. farfar var medlem i KAK och från honom har jag en medlemsmatrikel från 1948. En kväll roade jag mig med att bläddra igenom hela boken på 328 sidor för att se vilka som ägde Rileys.

Statistiskt värdefullt kunde en sådan övning aldrig bli. Medlemmarna utgjorde knappast något genomsnitt av Sveriges befolkning; halva adelskalendern, hela diplomatiska kåren, landshövdingar, skeppsredare, bankdirektörer, läkare, fabrikörer, grosshandlare och en god portion officerare. Farfar var grosshandlare.

Uppskattningsvis 60% av medlemmarna hade angivit vilka bilar de ägde. Av de bilar som nämndes var en stor majoritet amerikanska. Packard tycktes vara vanligast. Ovanligaste bilmärket var "Hohög" vilket låter väldigt likt en förort till Malmö, varför jag misstänker att det hade gått virus i KAKs registerkort.

Att ögna igenom hela katalogen väckte massor med associationer. Personnamn, titel/yrke, adresser, bilar var allt där stod, men det var otroligt vad mycket man kunde förknippa med dessa uppgifter. Gör experimentet någon gång så förstår ni vad jag menar.

Totalt ca 9.500 medlemmar av vilka sisådär 5.700 (60%) uppgivit sitt bilmärke. Och hur många av dessa 5.700

hade en Riley? Fyra stycken!

Leg. läkare Sune Almkvist, Kungsgatan 27, Stockholm hade en Riley med reg. nr A 27881. Se nedan.

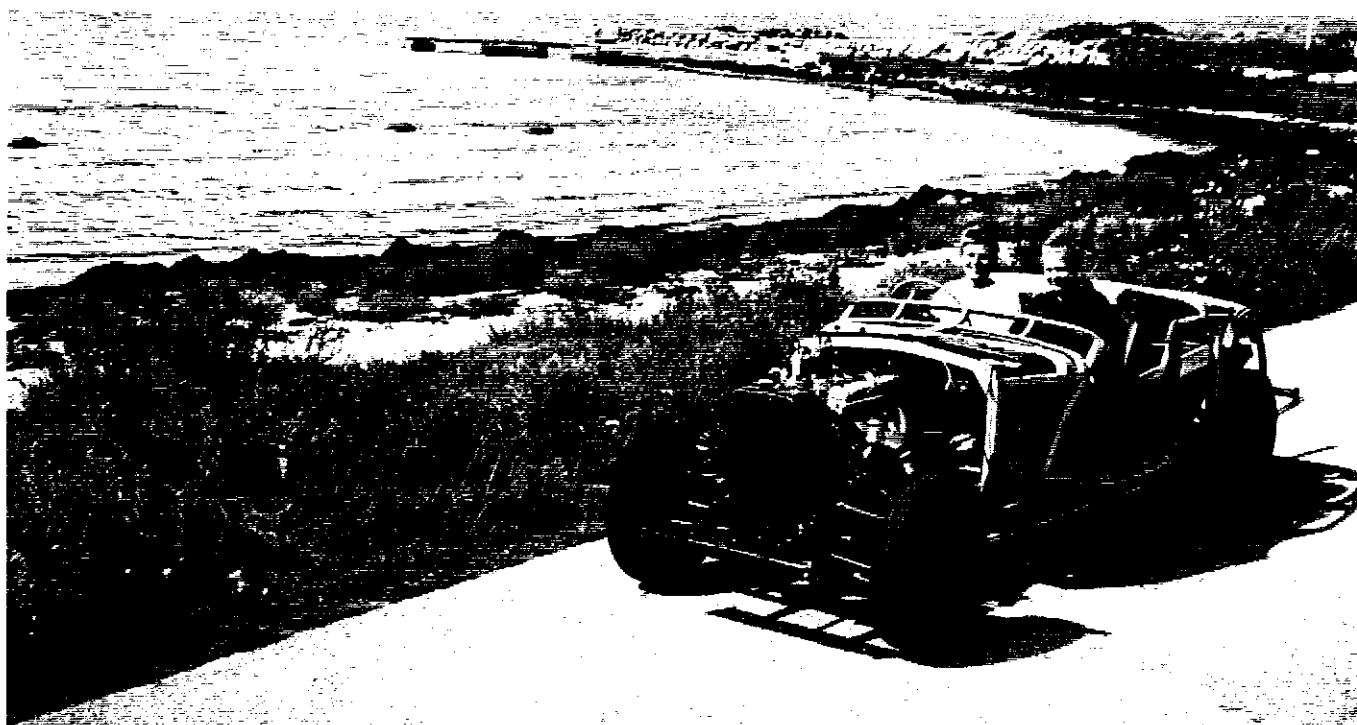
Stud. Anna Greta Bergqvist, Drottninggatan 36, Norrköping hade en Riley med reg. nr E 10630. Se nedan.

Ingenjör Claës Linde, Repslagaregatan 17, Norrköping hade en Riley med reg. nr E 13379. Se nedan.

Direktör Jan Arthur Heyman, Stureplatån 34, Lidingö hade en Riley med reg. nr B 23356. Denna bil påstod sig bilregistret inte ha några papper på.

Red.

Riley 1½ litre saloon 1947, chassi nr 37-S-12686	Reg. nr. B 28459	Reg. nr. F 8626
Reg. nr. A 278821	28/11 1955 Fänrik Bertil Lagergren, Västerhaninge	30/4 1948 ?
19/8 1947 Leg. läkare Sune Almkvist, Stockholm	5/1 1956 Förenade Bil, Stockholm	Riley 1½ litre saloon 1947, chassi nr 37-S-12788
22/3 1952 Köpman Gösta Sjöberg, Skebo Bruk, Häverö	21/1 1956 Chaufför Tom Croneld, Sollentuna	Reg. nr. E 10630
Reg. nr. B 11066	16/8 1956 Bilfirma Alvegard, Vimmerby	3/11 1947 Anna-Greta Bergqvist, Norrköping
26/3 1952 Förman Axel Wedelin, Sundbyberg	F 34258	5/3 1949 Lily Bergqvist, Norrköping
14/8 1952 Ingenjör Gunnar Dahlén, Ekerö	27/10 1956 Herr Per Andersson, Mariannelund	17/10 1948 Anna-Greta Bergqvist, Norrköping
Reg. nr. A 61437	Riley 1½ litre saloon 1947, chassi nr 37-S-11558	Reg. nr. A 26552
4/5 1953 Regissör Per Inge Tågmark, Stockholm	Reg. nr. E 13379	13/6 1950 ?
	15/3 1947 Ing. Claes Linde, Norrköping	Inga av dessa tre chassinummer finns i klubbens förteckning.



Premiär. Roadstern rullar åter. Per Lindner och flickvän tog första varvet söndagen den 13 augusti.

Chris Pack i England har skrivit tre artiklar om renoveringen av sin 16 HP Kestrel av 1940 års modell. Artiklarna har stått att läsa i *The Bulletin of the Riley Register* dec 97, mars 99 och dec 99. De två första artiklarna återgavs på svenska i *Rileybladet* 1/00 och 2/00. Här följer tredje och sista delen.

The Ultimate Kestrel – Del 3

av Chris Pack

De läsare av *The Bulletin* som kan minnas så långt tillbaks i tiden som för fyra, fem nummer sedan kommer ihåg att jag har skrivit två artiklar om "The Ultimate Kestrel". Den första beskrev hur bilen kom till och den andra återgav två års renoveringsarbete som jag lagt ner på bilen. Nu tänkte jag förmedla några användarintryck, utan att vara någon slags formellt körtest.



Låt mig börja med en liten rekapitulation. Min bil är en av de mycket få Kestrels som Nuffield tillverkade, troligtvis i mars 1940. Den är begåvad med en 16 HP motor parad med en vettig växellåda. Just denna bil tycks ha hållits kvar på fabriken till slutet av 1941 och är utrustad med en motor, med nummer B1, vars specifikationer ligger mycket nära RMB. Antagligen handlar det om den första prototypen av RMB-motorn som utprovades på fabriken i vad som var den bästa Rileyn tillgänglig just då. Under min renovering gjorde jag ett par ändringar på den ursprungliga 16 HP specifikationen. Bilen fick en Big Four instrumentpanel, kamaxlar, oljepump och fördelardosa från RMF, samt en överväxel. Den sistnämnda var otillfredsställande vid farter över 80 km/tim p.g.a. vibrationer. Jag har nu lärt mig att man inte kan hänga upp en överväxel i

axlarna. Tyvärr var jag tvungen att ta ur den. Som eftergift till säkerhet och bekvämlighet har jag monterat vindrutespolare, blinkers och en kupévärmare, allt för att bilen ska vara mera användbar speciellt på vintern.

Jag har nu kört bilen i lite mindre än ett år och måst lösa problem med överhettning (ett genomrostat hot spot rör gjorde att det mesta kylvattnet rann förbi motorn), bensinpumpen stannade ett oändligt antal gånger (kanske utlöst av den höga värmen under motorhuv), bakaxellagren och, som sagt, överväxeln. Synd att den inte var tillfredsställande eftersom utväxlingen var perfekt, och utan den ropar bilen efter en högre utväxling på högsta växeln. Men nu går jag händelserna i förväg.

Vi börjar med att ta ett varv runt bilen. Jag är naturligtvis partisk (vilken Riley-ägare är inte det) men jag tycker formgivningen är fantastisk. Många i Riley Register klubben anser att Six Light Kestrel är den vackraste av alla de sena förkrigssaloonerna. Den extra längden på motorhuv på Big Four, 15/6 och 16 HP verkar balansera det hela en aning bättre. Jag skulle argumentera detsamma beträffande 1934 års Kestrels där de sexcylindriga bilarnas längre huv ger dem ett utseendemässiga övertaget. Och samma gäller för Stelvion jämfört med Monaco och Biarritz. Jag gillar en lång elegant huv, och den på min Kestrel är knappt en tum kortare än huv på min 3 litre Bentley! Min Kestrel levererades från fabrik med 16 tums hjul till en kaross som ursprungligen var avsedd att ta 18 tums, men till min förvåning ser detta inte fel ut. Denna förändring är dessutom till stor fördel när det gäller däck, eftersom jag kan använda taxiradialdäck som både sparar pengar och ger bättre väghållning.

Bilens front är imponerande och domineras av P80 strålkastarna med matchande mittlampa flankerade av dubbla signalhorn. Det hela ger ett helgjutet intryck men Vernon Barker har sagt mig att P80-orna förmodligen inte är original (och helt klart visar alla samtida foton av andra 16 HP Lucas Biflex lampor) men vem vet vad som kunde ha monterats på den här bilen som stod så länge och lurade i fabriken. Allt den tidigare ägaren kunde berätta i ämnet var att bilen var utrustad med ett par moderna ryligheter när han köpte den på tidigt på

50-tal medan P80-orna låg i en papplåda i bakluckan.

Lacken är nu utmärkt och efter polering glänser bilen som den ska. Jag tror att bilen var svart när den levererades, med en liten tunn grön rand längs sidorna. Men efter att ha sett några tjugiga tvåfärgade Big Four Kestrels beslöt jag mig för att min 16 HP skulle vara svart över grön. Färgkontrasten accentuerar karossdesignen på ett fint sätt.

Nu är det dags att stiga in i bilen. Eftersom alla Rileyframdörrar är upphängda i mittstolpen gäller "häcken först" när man ska sätta sig i framsätet!



Faktiskt bättre än en modern bil om man råkar känna av reumatismen. Första intrycket när man sätter sig i bilen är att den är lite trång. Förvånande eftersom bilen utifrån ser stor ut.

Om man är en och nittio som jag, behöver stolen skjutas så långt tillbaks det bara går. Trots det rör mina knän kontrollknapparna för justering av bränsleblandning, tomgång och tändning, som sitter under instrumentbrädan. Utsikten utöver den långa huv är magnifik, ett hav av av svart metall som slutar i ett berg av krom. Växelspaken är en decimeter längre än RMB lådans och sålunda lätt att få tag i. Rattstången, som är justerbar såväl i höjddled som längd, tycks placera ratten på ungefär rätt ställe, även om den skulle kommit lite närmare föraren för vara perfekt. Pedalerna sitter bra med plats att sätta vänsterfoten när man inte kopplar. Man kan se alla instrumenten utan att behöva luta på huvudet i någon riktning, så när som på de två små lampor jag monterade på instrumentbrädan för att lysa i takt med blinkersens. De har försvunnit under den utskjutande panelkanten. Denna kröner instrumentpanelen på ett lite sen-Lynxsk sätt, och ser ganska så elegant ut i sin mahognyfinish. Panelen innehåller en mängd reglage och stänger som utgör

vindrutetorkarrangemanget på senare bilar.

När man ser sig allmänt om i bilen står det klart att det mesta är gjort i mahogny, skinn och mohair - i kort en betryggande luxuös look!

Dags att starta motorn. Vrid om nycklen (klick, klick, klick från bensinpumpen), drag ut chokeen och tryck på startknappen. Till skillnad från Big Four vagnarna startar den här motorn genast oavsett temperatur. Med tomgångsvredet utskruvat ett par varv håller sig motorn på 600-700 varv i minuten med ett jämnt dunk från den stora, långslagiga, svänghjulstunga fyran. Man kan genast trycka in chokeen och ge de två SU förgasarna i uppdrag att göra det som de är så enastående bra på, nämligen att ge motorn den bränsleblandning den vill ha. Vi är nu färdiga att köra iväg.

Tryck ner kopplingen och lägg i ettan. Kopplingen är förvånansvärt lätt med tanke på det vridmoment den ska överföra och växlarerna känns "moderna" både när det gäller lägen och känsla. Ett lätt tryck på gaspedalen och vi far iväg. De första intrycken är kopplingens underbart progressiva och vibrationsfria gång och den häpnadsväckande kraften från motorn vid låga varv. Detta sistnämnda intryck kvarstår under hela körningen eftersom motorn drar fint från 500 varv/min, dvs ca 10 mph i högsta växeln. Utväxlingen på etten är lite lägre än vi skulle göra den idag, så genast in med tvåan. "Milda synchromeshmakter, så lätt det går!" Gasa på och vi accelererar ungefär i takt med trafiken omkring oss. Den här bilen känns klart modern.

In med trean och sedan upp i högsta växeln där bilen strax lägger sig på marschfart, vilken jag just bestämt mig för är ca 3000 varv och 60 mph på vanliga vägar. Här kan jag ligga hela da'n, backe upp och backe ner, hela tiden i högsta växeln. Att växla ner är bara nödvändigt om man har bråttom, eller hamnar bakom någon i en uppförbacke. Bromsarna känns hyfsade snarare än bra. Jag kommer ihåg första gången jag körde en Riley med Girling bromsar, året var 1960, och jag tyckte att bromsarna var fantastiska. Men nu fyrtio år senare har de flesta av oss blivit bortskämda med servoassisterade skivbromsar runt om. Framförvarande bil har med största sannolikhet sådana, så man

gör klokt i att hålla lite extra avstånd.

På motorväg är 60 mph inte riktigt fort nog, så jag tycker det är på sin plats att öka till 3500 varv motsvarande bra och lagliga 70 mph. I den här farten är motorn i det närmaste ohörbar eftersom vind och väg ljud dominerar, och allt är relativt vibrationsfritt. Detta tillskriver jag den massiva vevaxeln som tar död på vibrationerna vid källan så att säga. Ännu har jag inte känt för att sätta gasen i botten men jag misstänker att 90 mph skulle nås utan svårighet, med en toppfart nära 100. En utväxling på 4.1:1 på högsta växeln känns klart för låg, och jag kommer ofta på mig själv med att försöka växla upp till en imaginär femte växel. Nu har jag skaffat en 3.5:1 pinjondrev och kronhjul från Graham Brown vilka jag ska montera så snart jag får mina nya Big Four drivaxlar från Riley Register Spares Ltd. Eftersom Big Four vagnarna före, och RMB vagnarna efter har rykte om sig att knäcka drivaxlar, så tycker jag att min Kestrel förtjänar axlar tillverkade enligt senaste teknologi- och materialkunskap. Gillar inte tanken på att ligga och byta axlar...

Bilen känns anmärkningsvärt styv över ojämnheter. Karossen varken skakar eller rasslar. Skärmar, huv och strålkastare lever inte ett eget liv vilket är ett stort framsteg jämfört med Big Four. Stötdämparna gör sin plikt i det tysta och medger endast en anings krängning.

Styrning och väghållning förtjänar några ord. Styrningen är nog den minst tilldragande egenskapen hos senare förkrigsbilar och min bil är inget undantag. Den är både tyngre och mindre direkt än på bilar med styrsnäcka. Det går väl an att köra längs en vanlig väg, men att ta skarpa kurvor i låg fart eller att parkera kräver råstyrka. Upprepad itryckning av fett i spindelbultarna som hade tusenårigt gammalt fett sittande i spelrummen har klart förbättrat situationen. Väghållningen är en mycket trevligare historia. Bilen går absolut spikrakt, tycks vara okänslig för sidvind och har ännu inte dragit iväg i kurvor. Det finns inget tecken på överstyrning något som alla andra Rilyes som jag har ägt har varit behäftade med. Den är heller inte understyrd. Jag tillskriver detta goda uppförande en kombination av radialdäck och en krängningshämman där bak som Nuffield lade till en i övrigt

oförändrad Big Four fjädring. Men det är inte en bil som man med tonårsnonchalans skulle slänga iväg med längs småvägar, dels p.g.a. den tunga styrningen och dels de blott nöjaktiga bromsarna. Jag kanske håller på att bli gammal...

Så hur skulle jag summera intrycken av bilen? En praktfullt bil med stor pondus som drar till sig blickarna vart den går. En bekväm fysitsig vagn lämplig för hela familjen i alla väder. Avkopplande att köra långsträckor med tack vare dess vibrationsfria och lugna motor. En bil som står sig i modern trafik.



Jag tog min systerdotter och hennes barn på en åktur för några dagar sedan och femårige Charlie vände sig till sin mor och utbrast:

"Mamma när vi är färdiga med Golfen kan vi väl ha en Riley?"

"Nä" säger hon, "dom gör inte den här bilen mer".

"Men...", säger Charlie, "vem gjorde denna?"

"Det har Din farbror Chris" säger mamman.

"Kan Du inte göra en åt oss farbror Chris?" undrar Charlie.

"Inte på ett tag" slingrar sig farbror Chris. Förresten har jag tre utslitna Bentleys att renovera först...

Red. översatte



En Riley i Habo

I somras var jag på Båstad Classic Car Show, och som så ofta varit fallet, var min den enda Riley'n där.

Jag börjar alltid Båstad Classic Car Show med att gå runt på marknaden. Bland annat såg jag en gammal publikation vid namn Autoveteraner nr 3/71 som handlade om Rileys historia. Artikeln var skriven av Erik Löfberg med hjälp av Bengt Lydell.

Vid rundvandringen hade jag lagt märke till en magnifik, nyrenoverad, sjusitsig Cadillac Imperial från 1934 i den amerikanska sektorn av parken. En minneshjälp var även registreringsnumret: RMA 877.

Jag sitter under ett träd framför Riley'n och picknickar när Lasse Lindström (känd som speaker i veteranbilssammanhang - åtminstone i den här landsändan) kommer förbi tillsammans med en man som lägger handen på mitt biltak och säger "en så'n här har jag".

Mannen är Leif Persson från Habo, som efter tio års renovering premiärvisar sin Cadillac Imperial från 1934. Det visar sig att Leifs garage även innehåller en Hudson Super Six Phaeton från 1929, en BMW 326 Cabriolet och en Wanderer W23 Cabriolet, båda från 1939, en sexcylindrig 3,6 liters Opel Admiral från 1938 samt en 2½ litre Riley saloon från 1950.

Av en tillfällighet har jag vägarna förbi Habo fyra dagar senare, och ber Leif att få komma förbi och se på hans bilar, speciellt Riley'n. Leif har köpt denna RMB med chassi nr 60 S 6006 från en man i Oslo. Mannen i Oslo hade köpt den i Östergötland ca 1985 men blev aldrig färdig att renovera den. Leif köpte den 1993 och tanken var att ta itu med renoveringen av Riley'n så snart Cadillacen var färdig. Det är den nu...

Riley'n är vit och vänsterstyrd och har ännu den gamla svenska nummerplåten E 87468.

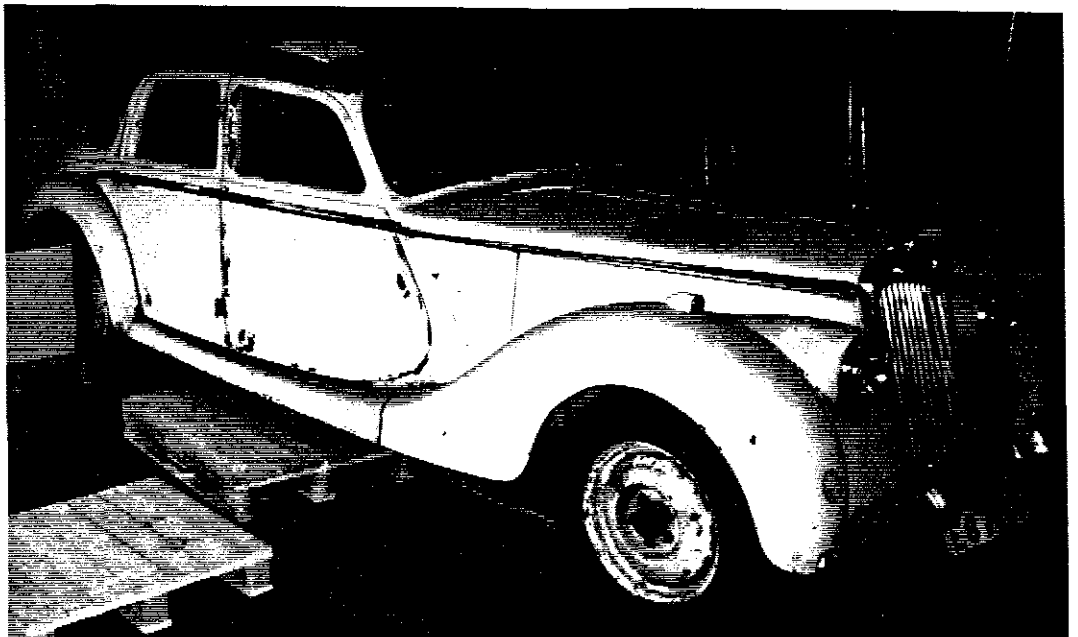
Uppgifter från landsarkivet i Vadstena visar att bilen en gång haft nummer N 9515 och var först inregistrerad i Halmstad 11/5 1950. År 1963 dyker den upp i Östergötland och får nummer E 29373. Ägare är ing. Göran Elmhed i Linköping. Bilen avregistreras 1966 och registreras åter 1970 av Göran Elm-

hed, nu med nummer E 87468. I vår klubbs register över kända Rileys återfinns 60 S 6006 med anmärkningen "senaste ägare Yngve Nyman". Självsäger Leif att bilen kom från Finspång.

Vi går igenom bilen och jag förklarar vad som inte är original, främst instrumentbrädan med instrument, växellådkåpan, diverse delar i motorrummet, dörrpanelerna och stolsskenorna. Kylarmärket är ett 1½ liters mörkblått i.s.f. ljusblått som det ska vara på 2½-or. I original har bilen nog varit svart med beige skinnklädsel och grön "piping".

Några utfästelser om när Riley'n kan var färdig ger den erfarna renoveraren Leif Persson inte.

Red.



Senaste Rileyimporten

Vid Historic Racing dagarna på Ring Knutstorp i Skåne sågs en ljusblå Brooklandslikande Riley med ursprungligt registreringsnummer GG 6371. Den visade sig tillhöra Magnus Neergaard i Malmö som köpt bilen i England förra året.

Magnus fascinerades av Riley redan på 80-talet, men på den tiden var det rena fantasipriser på gamla bilar. Det var

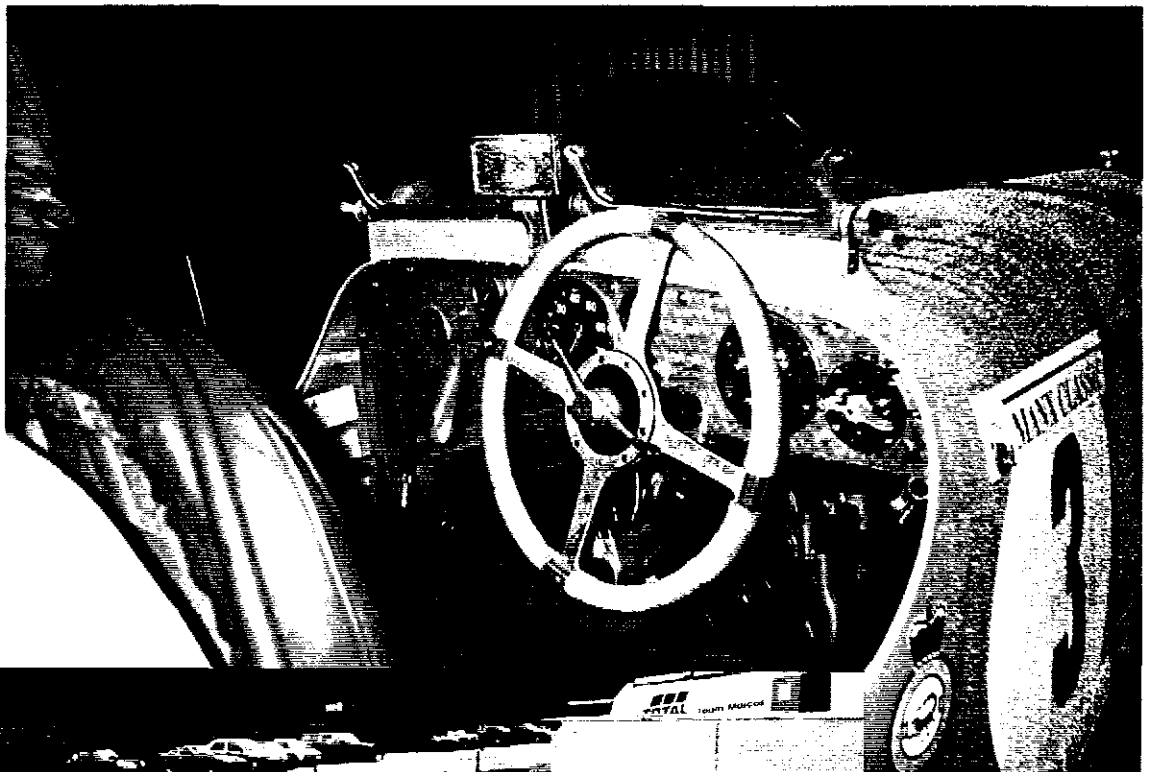
Rileys förmåga att med enkla medel skapa spännande bilar som attraherade Magnus.

Magnus Riley är från början en Nine Sports från 1931 som byggts om till den Brooklandsliknande lilla racer som syns på bilderna.

Veckan efter Knutstorp var Magnus i Köpenhamn på Copenhagen Classic Car Cup, ett evenemang med gammalbils-racing som hålls vartannat år. Här förekom inte mindre än sju Rileys. Det var Roland Svensson med sin short six

racing special från 1935, Roland Haraldsson med sin 9 Brooklands från 1929, Lars Göran Itskowitz med sin 9 Brooklands från 1930, Magnus Neergård med sin 9 Sports Special från 1931, Henrik Skou-Nielsen med två Riley Imp samt Erwin Koster-Kristensen med sin Brooklands med förflutet i Australien. En som tydligen inte var där med sin Brooklands var Ole Sommer. Hans bil går som bekant att se på Sommers samling i Nærum norr om Köpenhamn.

Red.



Besök på Arvika Fordonsmuseum

Kent Gustavsson i Klässbol, med SRR-medlemsnummer 4, var med och grundade Arvika Fordonsmuseum som öppnade 1995. Om detta går att läsa i Rileybladet 3/99.

Då jag plötsligt befann mig i Värmland i somras ringde jag upp Kent. Vi hade inte träffats sedan mitten på 80-talet då jag köpte en 1½ motor av honom som han och Erik Hamberg hittat på Torsby-skroten. Motorn finns avbildad i Rileybladet 4/86. Blocket, skulle det visa sig senare, var frostsprängt. Motorn har nu totalrenoverats av John Byron i England och John skaffade ett "nytt" block för £ 50. Härligheten står och blänker i ett specialgjort ställ i väntan på att motorn i min RMA ska haverera.

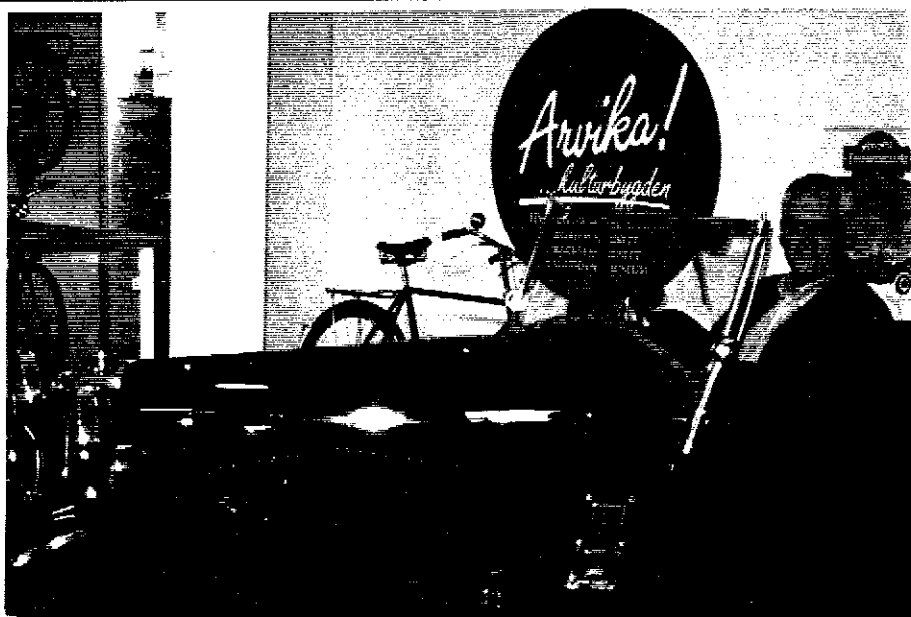
Kent med hustru och bror tog emot mig på museet och vi pratade över kaffe och våfflor om museets tillblivelse och utställningsföremålen. Dessa lånas in, och byts med jämna mellanrum ut, så att varje nytt besök blir en spännande upplevelse. Kent ansvarar för inlåning av bilar och motorcyklar till museet.

Vid mitt besök fanns det en Riley på museet, en grön 9 hp Lynx från 1933/34 som ägs av Göran Möllberg i Karlstad. Lynxen har chassi nr 6023540 och importerad från England på 60-talet av Lennart Johansson i Arvika.

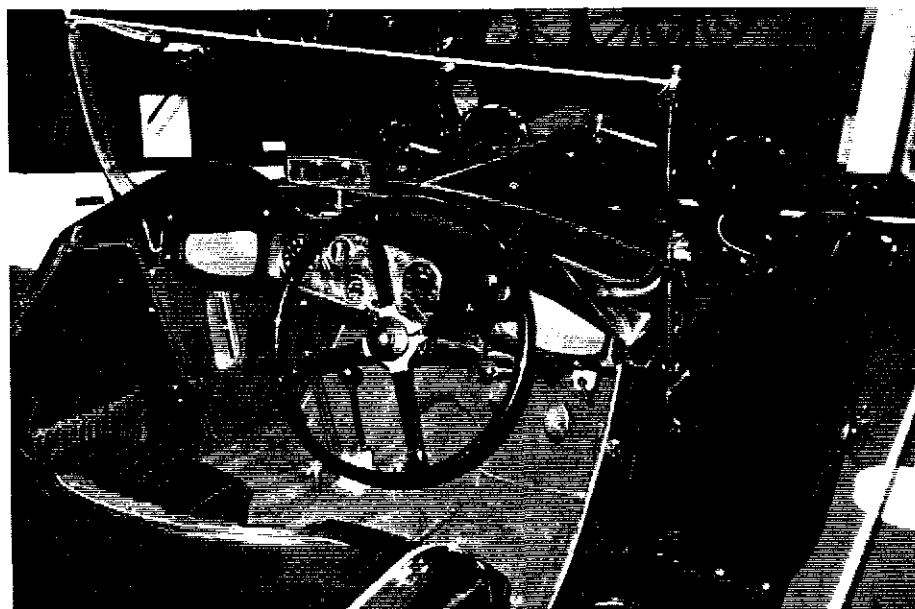
Håkan Sandberg i Åmål, hade på 80-talet en bilsamling på Baldersnäs herrgård i Dalsland med fem Rileys: Gamecock, Lynx, 9 hp Tourer och två RMC roadsters (den ena roadstern är den som nu finns i reds. hushåll). Idag har Håkan en läcker Vauxhall utställd på Arvika Fordonsmuseum. Tyvärr har jag tappat bort lappen med fakta om bilen, så ni får titta på bilden och sedan fara iväg till Arvika.

Missä då inte Rackenmuseet med verk av Rackenmålarna; Gustaf Fjæstad, Björn Ahlgrensson, Fritz Lindström, Bror Lindh och så förstås Christian Eriksson och hans bror Elis i Tase. Be att Per Inge Fridlund tar er runt så får ni en oförglömlig upplevelse.

Red.



Kent Gustavsson i Lynxen



Ovan: Inuti en lokatt. Under: Vauxhall Golfers Coupé



Ur andra Rileyblad

R. Memoranda April/May 2000

Magazine of the Riley RM Club

Articles

Points to look at when viewing RM Saloons
Stator tube repair
How to destroy your voltage regulator
Fitting arch liners to RMs

Cars for sale

RMA 51, needs complete restoration, £ 600
RMA 49, early dashboard car, £ 4.850
RME 55, runs well, very original, £ 4.500
RMC 50, good condition, £ 12.400
RMC 50 restored to high standard, £ 14.500
RMC 49, Condition 1, £ 17.500
RME 54, for restoration, £ 1.500
RME 53, excellent, £ 6.950
RME 54, must sell or will have to scrap, £ 750
Merlin Nine Saloon 1935, excellent condition, £ 7.500
RME, first class, mechanically on the spot, £ 5.000
RME, does need tidying up but... £ 3.500
RME 54, needs tidying up, £ 3.500
RME, need a good home, a runner, £ 1.300
RME 53, lots done, lots to do, £ 950
RMF 52, too much money spent, £13.500 (Belgium)
RMA 52, same restoration as above, £ 10.500 (Belgium)
RMD 50, needs restoring, £ 6.000
RME 53, new brakes, roof, paint, chrome, timber, tyres, exhaust, loom, £ 6.000
RME 52, partially restored, £ 2.000

R. Memoranda June 2000

Magazine of the Riley RM Club

Articles

Lucas workshop instructions - control box
Rally 2000 - A personal Account

Cars for sale

RMA 50, partially restored, £ 3.500
RME 53, new brakes, roof, paint, chrome, timber, tyres, exhaust, loom, £ 6.000
RME 52, partially restored, £ 2.000
RME 53, complete for restoration, £ 750
RME 54, restored, £ 5.500
RMC 49, must sell, £ 15.000 or offers
RMA 47, partially restored, £ 4.750
RMA 49, excellent, £ 5.250

The Riley Record - No. 3/June 2000

Journal of the Riley Motor Club

Articles

Famous African Riley
Riley 1.5 front disc brake conversion

Cars for sale

Falcon 12/4, 1935, £ 7.250
RME 55, used daily, £ 5.500
RMD, for restoration, £ 4.500
RME 53, not immaculate but very presentable, £ 4.000
RMC 49, restored late 80's, £ ?
RMH, £ 1.600
3 x Riley 1.5
7 x Riley Elf

The Riley Record - No. 4/August 2000

Journal of the Riley Motor Club

Articles

The Scottish National Rally
Riley Platinum Jubilee Event
The Riley Motor Club Ltd 75th Anniversary
Riley Rally 2000 - Port Augusta to Alice Springs

Cars for sale

RME 54, Brakes would need attention, £ 3.250
RMB 47, Special Tourer, needs work, £ ?
5 x Riley 1.5, £ 300 - £ 2.200
5 x Riley Elf, £ 1.595 - £ 2.000

Bulletin of the Riley Register No. 178, June 2000

Articles

Riley performance in the 1930s
Running board magic (1933 Riley 9 Lynx)
Non destructive testing
Riley March specials - The hunt for chassis numbers
The BMW connection (prewar)
Loose head studs - a follow up
Replacing pin beading

Riley Gazette - June 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

Articles

The rebirthing of RMA 40 S 18497
Getting tired
Interview with a legend (Ernie Parks)
Riley Club goes Cyber
Australian Millenium Rally
Tech tips and tire myths

Cars for sale

RMB 47, new wood in doors, new roof, retrimmed inside, new dash, overhauled speedo, rebuilt front suspension, bare metal respray, radial tires - a first class car, A\$ 15.500

Riley Gazette - July 2000

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

Articles

Getting pumped (fuel pumps)

Riley Motor Club, May 2000

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Perth to Port Augusta in Rileys

Cars for sale

RMB 51, very original condition, mechanically very good, body has a little rust, timber completely new, A\$ 8.500

Riley Motor Club, June 2000

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

2000 Riley Rally - our story
Minutes of Annual General Meeting

Köpes

4 st. 19" däck oavsett skick (att sättas på bilen under renoveringen). Skall ej användas för körning. Rolf Palm, Tel. 042-850 00 (dag), 042-821 33 (kväll).



Heritage Certificate

British Motor Industry Heritage Trust har samlat uppgifter om tillverkade bilar, inklusive Riley. För många år sedan skrev er red. till dem för att få veta exakt när hans RMA 52 var tillverkad med uppgifter om originalfärg, inredning och annan utrustning. Jag vill minnas att jag fick ett svar som sade att alla papper hade förkommit och att man inte kunde hjälpa mig.

För några veckor sedan skrev jag igen, denna gång för att få veta allt om Pers och min RMC roadster 1950. Svaret, daterat 16/8 lyder: "Vi beklagar att våra produktionsuppgifter om Riley börjar först 1953 och att vi inte kan hjälpa er med denna begäran. Vi bifogar lista över vilka bilar vi har uppgifter om". Beträffande Riley står det: "Riley 1953-69 f.o.m. Pathfinder (ej 1½ och 2½)".

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
Fax 042-927 05
Mobiltel. 070-958 50 19
E-post: anders.lindner@swipnet.se



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för år 2000. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Kirkulation:

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.