



RILEYBLADET

Nummer 3, 2003

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 25



Prins Bertil Memorial

Ett av de trevligaste gammeldagsbilsarrangemangen i Sverige är Gärdesloppet, eller Prins Bertil Memorial som det numera heter och som brukar gå av stapeln varje år kring den 1 juni. Träffen omfattar bl.a. samling med frukost på Riddarholmen, Concours de Charme, motorhistorisk färd genom Stockholm, mopedrally, flyguppvisning m m, m m. Huvudnumret är dock själva Gärdesloppet. Tävlingen ska påminna om KAK: s kappkörning på Gärdet.

År 1922 kunde man för första gången kunde bjuda stockholmarna på motortävling av denna typ. Banan gick till stor del på befintlig väg men man gjorde även "ny" väg. Då detta var på vintern så skrapades banan fri från snö.

Sedan vattenbegjöt man banan och la därefter på ett lager grus. Banans längd var 2 600 meter. Bland publiken fanns flera kungligheter med Gustav V i spetsen. Sammanlagt 29 bilar var anmälda som var uppdelade i ett flertal klasser. Bl a efter cylindervolym. I startlistan kunde man läsa bilmärken som Minerva, Stutz, Packard, Citroen, Voisin, Pierce Arrow, Fiat med flera. Vinnare detta år blev Hans Osterman i en Minerva. Den Osterman som senare skulle bli en känd bildirektör. Snittfarten var 72 km/tim. En bedrift med tanke på omständigheterna!

Men åter till nutid. Den 1 juni var det dags för det tionde Gärdesloppet i modern tid. Tävlingen, som numera inte är en hastighetstävling, är förlagd

till Djurgården och har under åren varit väl representerad av Riley. Bland klubbens medlemmar har Lars-Göran Itskowitz och Roland Haraldsson med sina Brooklands funnits med i startlistorna och Bob Lockley och Thore Levin har med sina MG-bilar varit flitiga deltagare. Bob med en hedersam tredjeplats 2002. Även Björn Holmqvist med sin snabba Riley 12/4 Special har under de senaste åren satt färg på tävlingen.

Några engelsmän från VSCC, The Vintage Sports-Car Club, brukar varje år förgylla evenemanget, ofta med någon häftig Riley. Minnesvärt var de gånger som Donald Day med sin ERA ställt upp! Med ett härligt ljud och

forts. sidan 4

Litet resereportage

Det går alltid att hitta någon anledning att åka till landet i väster och då tänker jag naturligtvis inte på USA. Monika och jag planerade att göra en kombinerad affärs- och nöjestripp till England där affären bestod i att spendera en onämnbart summa pund i renovering av en Rileymotor. Att ha två nästan likadana bilar är ju naturligtvis en fördel. Alltid är det väl någon som rullar men det vore kul att ha alla delar på plats på bägge bilarna så ett besök hos Ian Gladstone och Blue Diamond Service stod på programmet. Då en välvillig granne (Han har själv två st. Rileybilar) ställde sin Fiat Multipla till förfogande fanns det plats för en liten 9-motor. Nåja, han fick i sin tur låna vår Rover Turbo med sisådär 150 fler hästkrafter än Fiaten. En lämplig vagg för motorn snickrades och med ytterligare en välvillig granne så kom motorn på plats i bilen.

Om man inte vill åka lastbåt är man ju numera tvungen åka till Newcastle och dessutom besöka Norge om man vill ta färjan från Göteborg till England. Den 27 mars lämnade vi Västerås för en odramatisk resa till Götet. Väl ombord kändes det riktigt trivsamt då det var ett tag sedan vi senast åkte Englandsbåt. Med Ryan Airs dumpade flygpriser och två avgångar per dag från Västerås blir det inte så ofta vi tar bilen till England. Att hyra bil där är ju heller inte särskilt



Ian Gladstone, mannen som driver Blue Diamond Services, och som just sagt upp sig från posten som reservdelsansvarig i Riley Motor Club.

dyrt. Med tanke på kommande fakturor från Blue Diamond Service intogs medhavd lunch i form av

trädgården och efter ett besök i den lokala puben somnade vi gott efter nära två dygns resande. Dagen därpå mötte en leende Ian oss när vi anlände till Blue Diamond Service. Ian har flyttat sin verkstad från Langport till en gård utanför Curry Rivel där faciliteterna är något bättre än tidigare. En motorlyft saknades dock men motorn kom ur Fiaten utan problem med hjälp av två anställda.

Med motorn i tryggt förvar väntade några sköna dagar av vilka vi spenderade några på en av jordens vackraste platser, nämligen Exmoor. På vägen dit passerade vi Falcon Garage som brukar ha lite kul bilar till salu. Där fanns bl a en Riley One-Point-Five. Dyr men i trevligt skick. I vägkorsningen intill hann vi också precis se en skynt av en RMA komma farande. Det är annars ganska ovanligt att se några äldre bilar i trafik.

Exmoor ja. Där finns platser man kan gömma sig undan all världens ondska. Som till exempel The Rockford Inn. Rockford är en litet "hamlet" miletals



Shaftesbury, Somerset

Monikas hemlagade pajer och Boddington från taxfributiken. Ca 15 busslaster norska ungdomar förgyllde natten med glada tillrop.

Väl i Newcastle vidtog en lång resa söderut där målet var ett förbokad B&B i byn Long Load i Somerset. Med näktergalens sång från den vackra

från annan bebyggelse, djupt ner i en skogsklädd ravin med East Lyn River brusande intill. Urgamla träd håller sina beskyddande grenar över våra huvuden när vi vandrar utefter floden. En skylt visar oss vägen upp på Countisbury Hill och på krönet kippar vi efter andan av den hänförande utsikten. Mjuka kullar och havet längst



Clovelly



*I wander'd lonely as a cloud that floats on high o'er vales and hills,
When all at once I saw a crowd, a host of golden daffodils;
Beside the lake, beneath the trees,
fluttering and dancing in the breeze.*

Första strofen av dikten "Daffodils" skriven 1804 av William Wordsworth.

där borta och på andra sidan, ännu längre bort, skymtar Wales. I puben, ett gammalt Inn från 1600-talet, väntar en sprakande stockvedsbrasa en pint Exmoor Ale och kanske en Talisker som avslutning. Kan livet bli bättre? Jo... pricken över i:et skulle naturligtvis vara om man dessutom färdades dit i en Riley, men det får bli en annan gång. Vi hann också med en utflykt till Clovelly den lilla fiskebyn som helt saknar gator (och därmed bilar) men desto fler trappor då byn ligger på en mycket brant sluttning mot havet. Själva byn är levande då enbart permanentboende tillåts men ändå något av turistfälla med souvenirbutiker vid parkeringen och inträde till själva byn. Sevärt ändå och med två trevliga pubar.

Vi ville dock se lite annat av England så vi bestämde att fara vidare och hamnade i Shaftesbury, Somerset. En "Hilltop Town" men disigt väder gjorde att man inte kunde beundra den annars så berömda utsikten. Vi fick trösta oss med besök i antikbodar där jag hittade ett AA vagnsmärke, av äldre modell, för fem pund. På märket står strängeligen att märket måste återsändas till Automobile Association vid upphörande av medlemskap.

Utflykter gjordes. Bl a till Cerne Abbas där en jättelik naken mansfigur med mycket naturalistiska detaljer,

dessutom i upplivat tillstånd, var utkarvad i jorden. Mycket oengelskt. "No sex please! We're British", ni vet.

Monika hittade en trevlig gammal kolhink i mässing i en antikbod. Vi besökte också en mycket vacker trädgård i närheten, Mintern. Lord Digby ägde stället och lorden själv

hade skrivit skyltar där man kunde läsa att den och den rhododendronen hade hemförts av hans farfar från den och den expeditionen i Himalaya. Trädgården var mycket vacker och trots att det var så tidigt blommade påskliljorna i massor och magnoliorna stod i full blom. Även en och annan rhododendron blommade.

Säg den lycka som varar för evigt? Vi var nu tvungna att bege oss norrut men bet oss fast ytterligare ett dygn i England i staden Durham söder om Newcastle. En vacker liten stad med katedral och universitet. River Wear meandrar genom staden och omsluter katedralen och stadens slott på nästan alla sidor. Katedralen grundades av de munkar som fördevs (och överlevde) från Lindesfarne, som vikingarna plundrade, och som här till slut fann en fristad. Efter en publunch och en sista pint for vi vidare mot Newcastle och den väntande färjan.

Motorn? Ja, den ska vara färdig någon gång mellan Marknaden i Beaulieu och Goodwood Revival. I början av september alltså. Det kommer mera.

Ronald Pfändtner



The Rising Sun Public House

forts. Prins Bertil Memorial



massor av hjulspinn blev han snabbt publikens favorit. Han körde dock alldeles för fort för att ha med tättstriden att göra.

I år var det dock undertecknads tur i egenskap av co-driver åt Håkan Wikström i hans Riley Lynx att försöka nå idealtiden. Lynxen har ju som modell en begränsad men dock viss tävlingshistoria och därmed kvalificerad att delta i tävlingen som är öppen för äldre sport och racerbilar. Vi var i gott sällskap med ett stort antal Bugatti. HGR, Aston Martin, Morgan och MG är några andra exempel från startlistan. Det gäller alltså att för varje varv köra de tre varven så nära en idealtid som möjligt.

Håkan och jag tyckte att vi hade

förberett oss minutiöst med att hemma med mätjul mätt upp den längd som banan har och därefter med hjälp av bilens vägmätare och ett flertal stoppur räknat ut den ideala farten. Kunskaper som, när vi väl var på plats, visade sig värdelösa då banans karaktär inte tillät någon jämn marschfart. Tvärtom så var banans sträckning mycket omväxlande med snabba partier varvat med kostigar i skogen! I depån smusslades bland vissa bilar med kartor och mystiska tabeller och det ryktades om både satellitnavigering och datorstöd i bilarna! Vi gjorde dock så gott vi kunde. Själv såg jag inget av banan då jag var fullt upptagen med mina stoppur och nedklottrade tidsangivelser men jag tror att den hade en trevlig sträckning bland Djurgårdens lummiga grönska. Fort gick det

stundom vilket var nödvändigt för att hålla snittfarten uppe på de långsamma partierna och det blev mer en körning "på känn" än att försöka dra nytta av våra förberedelser. Första varvet var vi en sekund sena, andra bra nog precis på idealtiden och tredje någon sekund för tidiga över mållinjen. Differensen från varv och ett att varven summeras ihop så vår strafftid blev alltså inte så många sekunder men det räckte ändå inte till finalen. Det säger något om kravet på precision. Vann gjorde PO Håkansson i en Bugatti T 43 GS från 1929. Den bil



33 1937 Riley 12/4 1.5L Spec Björn Holmqvist

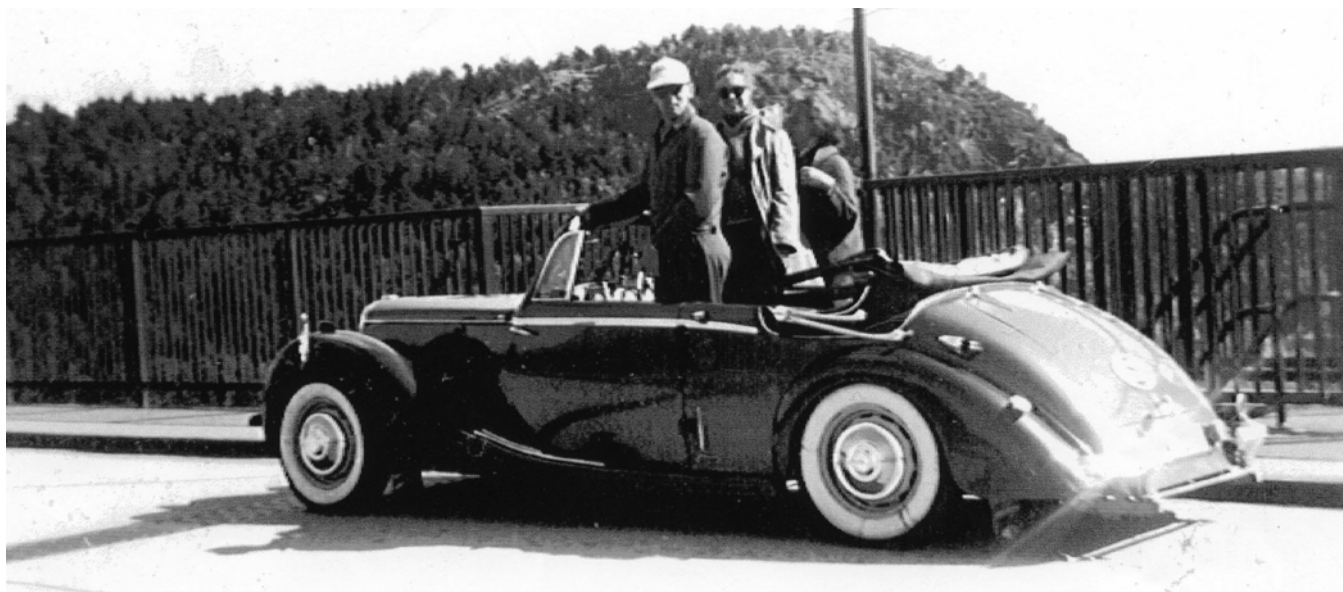
Äter en potant Riley som köptes hösten 1999 i England. Motorn är en 4:a på 1,5 Litre och ger 75 Hk. Topp-hastigheten är 130 km/t. Bilen är mycket välkänd i England på grund av sitt flitigt tävlande i historik-racing sedan 60-talet under VSCC – Blue forms. Björn Holmqvist har flitigt deltagit i Gärdessloppet med olika bilar från sitt garage.

som prins Leopold av Belgien for till Sverige med då han friade till prinsessan Astrid. Bilen som senare gick många tävlingar med Einar Jonsson bakom ratten är mycket lik en Typ 35 men har en längre hjulbas för att möjliggöra den firsitsiga karossen. Concours de Charme vanns av Willem Hölscher med en Jaguar Three Position DHC från 1946.

Med på stockholmsresan var också hustru Monika och dotter Elin som nu gjorde sitt bästa för att serva de två trötta tävlande. Vi var ändå nöjda med vår insats och efter intag av välbehövlig picknicklunch och rundvandring bland övriga fordon for vi med undertecknads Kestrel som följe bil hem till Västerås efter en heldag fylld av spänning, nostalgi och trevlig samvaro.

Evenemanget är ju inte bara själva tävlingen utan även en massa sidoarrangemang och ett fint tillfälle att få se lite äldre bilar då det är öppet endast för bilar byggda före 1950.





En Riley Drophead på Svinesundsbron. Bilen lär ha ägts av en man i Sundsvall och var i så fall X-registrerad.. Erik Hamberg har ägnat ett antal timmar på att spåra chassinummer och ägare, men ännu är bilen något av ett mysterium. Kanske någon känner igen specifika detaljer på bilen och kan ge tips om vem som ägt den. Rileybladet återkommer i ärendet. I Rileybladet 1/2002 presenterades en lista med ägarna till fem av de totalt 10 Dropheads som såldes under åren 1950-51.

Two separate strands of 1930s design thinking by the old established Coventry motor manufacturer, Riley, came together to produce the cars which wore the blue diamond badge after the war. But events conspired to ensure they were not built by the original company. Riley were in deepening financial trouble towards the end of the 1930s, which had not been helped by major expenditure in diverse business areas. Their strength was sapped by motor racing, failure to rationalise parts usage across a burgeoning model range, the costly development of the ill-fated V-8 engine, and involvement in the short-lived Autovia concern, set up to build luxury cars.

Late in February, 1938, the receivers were called in. Abortive attempts were made to merge with another ailing manufacturer in the city, Triumph. Instead, Victor Riley was able to persuade Lord Nuffield to buy up the remnants of his family business; Nuffield, astute as ever, snapped up a bargain. But the price of survival was high: Riley lost their independence, and much later the marque was to disappear altogether. In 1939, however, long term worries were not a consideration: Riley appeared quite safe in the hands of Morris Motors. Soon afterwards Victor Riley was installed as managing director of a newly formed Riley subsidiary.

Of the range of production engines which Riley had used prior to 1938, only two reappeared under the Nuffield banner after the war. The smaller of these, a four-cylinder, 1496cc unit, could claim at least some ancestry dating back to the 1926 Riley Nine. Though its pushrod operated overhead valves and twin high camshafts were familiar, fundamental re-working had ensured it was virtually a new engine by 1934, when it appeared in the 124. Further development was then undertaken before it became the first Riley engine to re-emerge into the postwar world.

The other survivor from prewar days, the larger 2443cc Big Four unit, had a much shorter gestation period and at least some commonality with its smaller brother. Announced in 1937, this was to become the last new 'real Riley' engine, scraping into the final 1938 price lists in the so-called Blue Strak 16hp models, effectively the Adelphi and Kestrel saloons. Unusually, two touring saloons were also briefly listed with this engine. Quite small numbers of these were made; one of them, the close-coupled touring saloon, with 'continental' looks developed from its relatives, including the Victor, Falcon and Merlin, was a stepping stone between the

marque's prewar and postwar eras — and the first Nuffield-produced all-new Riley: the 1/16 litre.

If war had not intervened, it's pretty certain this car would have been announced in 1940. Much of its development work seems to have been undertaken before the

Buyer's GUIDE

By Dave Moss

RILEY RM SERIES



Later versions of RM series cars had a number of detail bodywork changes and the addition of rear wheel spats. This 1/16 litre RM was imported to its new owner on 24th August, 1954, making it one of the last survivors of the range (RMemoranda magazine)

Nuffield involvement in the months before recovership — work which was then continued afterwards. There were undeniable flashbacks to the appearance of several company products dating from 1937, though the car was perhaps most interesting in the way it preserved so much Riley individuality, including various prewar (and distinctly pre-Nuffield) influences.

Its chassis held few surprises. A box section mainframe, braced by cross members of box section and tube, carried a well proportioned, traditional, ash-framed body. The composite roof design was formed from metal mesh overlaid with padding and topped by a fabric covering. Overall, the effect was of a quite handsome, long and

relatively low slung car, attractively styled in a semi-streamlined sort of way.

The 1496cc four-cylinder overhead valve engine was an updated version of the mid-'30s 12/4 unit, retaining its typical 69mm bore and 100mm stroke and breathing through a single SU carburettor. The most significant improvement was the introduction of duplex chain drive to the camshaft, replacing the gears used previously. On a compression ratio of 6.8 to one, Riley claimed a useful 54bhp. Drive to the rear wheels was via a four speed gearbox lacking synchromesh on bottom gear, as originally seen on the very first Nuffield Rileys in 1939.

Its independent front suspension was christened Torsionomatic in the advertising of the time. It resembled some prewar Citroën systems, with a torsion bar and double wishbone arrangement; there were semi-elliptic leaf springs at the rear. There was innovation, too, in the rack and pinion steering system, whilst braking was hydro-mechanical, via 10in drums all round.

The Riley 1/16 litre was listed from September, 1945, and entered series production at Riley's Coventry factory early in 1946. The larger-engined 2/16 litre car followed later that year, sporting the Riley Big Four engine coupled to noticeably higher overall gearing than the smaller engine car, and with a wheelbase 6in longer. Other differences were relatively minor, though the bigger engine brought with it a light blue badge on the radiator shell. The 1.5 litre cars continued to use dark blue.

The Big Four engine was still a relatively recent design which had seen quite significant improvement during 1939. As a result it needed only detail alterations for its new application. At that time, for use in the first 16hp Nuffield Rileys, it had acquired a crossflow cylinder head and a single SU carburettor. In its postwar guise, capacity remained at 2443cc, derived from an 80.5mm bore and 120mm stroke, but a second carburettor allowed the makers to claim a possibly optimistic output of 90bhp. This was increased in 1948 to

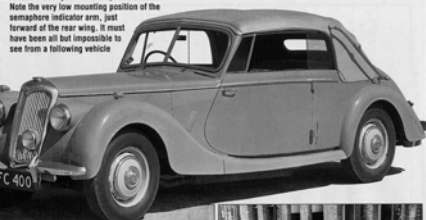
a magic 100bhp as the availability of better quality fuel brought a higher compression ratio.

In terms of interior treatment and general equipment, both 1 1/2 and 2/16 litre versions had managed to retain most of the character of earlier Rileys, though there were some obvious Nuffield Organisation influences. SU carburettors were one example; another was the spindly pull-out handbrake lever. Yet there remained a distinct Riley feel inside, with tasteful trim, a neat central instrument panel and the luxury of a telescopic steering column. Individual front seats were fitted, with accommodation for three abreast in the back, though contemporary reports levied gentle criticism at the limited window area in the rear compartment, resulting in poor visibility for the passengers. The boot was another cause of concern: the split layout facilitated removal of the spare wheel, but some commentators expected greater luggage capacity for a car of this size. There was praise for the performance, particularly in the bigger-engined version, and the dependable roadholding and ride, even if the unusually precise, kick-free steering seemed to require a good deal of physical effort.

In general, both models impressed the critics. Their overall view was that the Nuffield Organisation had largely managed to avoid tinkering with the character of the marque. Yet it was inevitable that eventually Nuffield operational rationalisation would set in. In 1948 Victor Riley, now 72, was asked to step down from the board. Soon afterwards, vehicle assembly was moved to the MG factory at Abingdon.

Though never volume sellers in the mould of Morris products, the cars sold steadily. Confidence was strong enough for open top roadster versions to be developed. Just as left hand drive saloon production got under way in 1948, the first of two convertible derivatives appeared. The first was a rebodied 'roadster' development of the 2.16 litre car, built very much with the American market in mind. It had a cleverly lowered bonnet line, an offset steering column (initially

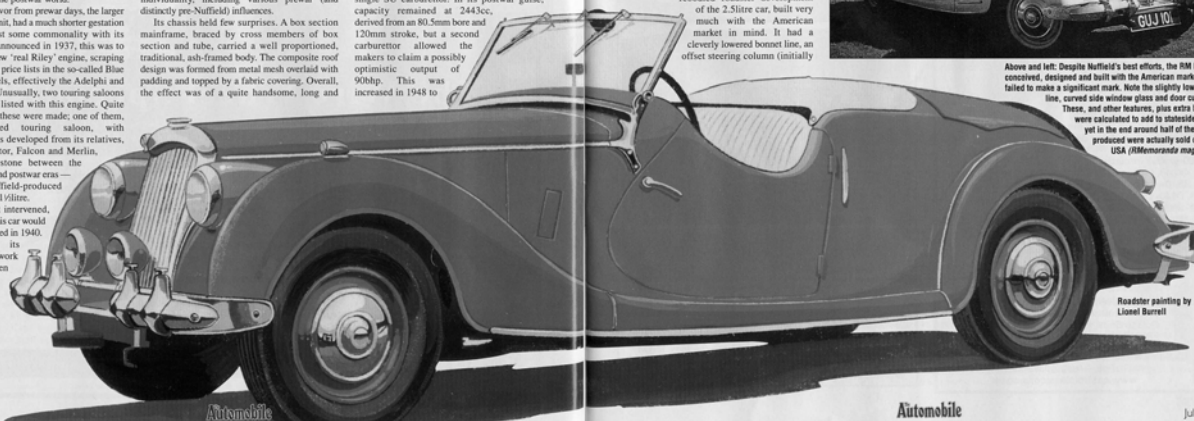
A 1950 model year RMD drophead 2/16 litre. Note the very low mounting position of the semaphore indicator arm, just forward of the rear wing. It must have been all but impossible to see from a following vehicle



A 1949 example of the classically styled Riley RMB saloon in its purest form. Right: A well used, ageing, but still apparently working and remarkably well preserved RMA at the roadside in the late 1960s



Above and left: Despite Nuffield's best efforts, the RMB Roadster, conceived, designed and built with the American market in mind, failed to make a significant mark. Note the slightly lowered bonnet line, curved side window glass and door casings. These, and other features, plus extra brightwork, were calculated to add to its roadside appeal, yet in the end around half of the 500 or so produced were actually sold outside the USA (RMemoranda magazine)



Roadster painting by Lionel Burrell

**Selges:**

1950 Riley RMB, tofarget mørk og lys grå metallic, orginalt lys brunt interiør i meget god stand. Det samme gjelder crome. Nye 6.50 x 16 radialdekk. Bilen er i rimelig god stand og trivelig å kjøre. NOK 58.000:-

Sigmund Finnestad
Høyebakken 29
N-4029 Stavanger
NORGE

Telefon 0047 51 54 25 27



Brev från en medlem

Käre Red.,
Findes det hos Svenska Rileyregistret propagandamaterial som kan tillsendes potentielle medlemmer? I så fald kunne noget gå till en god bekendt av mig: Erwin Koster Kristensen. Erwin har i en del år haft en udmærket Brooklands Riley i garagen, nu er den køreklar og så velfungerende at han af og til kører på arbejde i København i den. Ved mit seneste besøg i Danmark kørte vi omkring i den i hovedstadens udkanter, en uforglemmelig oplevelse. Selv i den vanvittige danske trafikultur klarer den sig med bravour.

Ejeren viste desuden interesse for at beskrive bilen i text og billeder for Rileybladet.

En mulighed kunne måske også være en smuk høstreise i Riley saloon ad Strandvejen fra Helsingør till Vanløse

straks vest om Københavns centrum. Jeg ved at Erwin meget gerne tager imod besøg.

Hermed mange hilsener fra
Peter Ottosson
Älvsjö 26 aug 2003

Tack Peter för tipset. Jag kontaktar Erwin och tar en tur med tjänsterileyen längs Kystvejen. Återkommer med rapport i nästa Rileyblad.

Red.



En Riley Brooklands, men inte Erwins...

Automobil

Då jag varit borta från mitt Grisslehamn ett par veckor, börjar jag märka, att jag så småningom övergått till en modern människa. Jag dricker ogenerat de underbaraste bardrycker, umgås med skalder på deras tungomål, talar om det lönlösaste av allt - som samtalsämne betraktat - konst. Jag köper moderna kragar och kläder, vävda av Kaschmirs och Nepals skickligaste vävare. Bonden går nog inte riktigt ur mig, därför att jag vill ha den kvar, men han börjar bli besvärlig. Jag märker att näsduken är nödvändighetsartikel och börjar kritisera rakknivar. Jag åker automobil....

Rätt länge har jag observerat djurens lidande i människans tjänst. Och då jag såg den första automobilen kände jag så intensivt det barbariska i att använda djur till dragare, att jag vid anblicken av de sista spårvagnarna med hästar framför och droskorna och arbetsvagnarna tyckte mig leva kvar i något slags medeltid.

Min första automobilfärd tjsade mig. Kanske chaufförens sätt att klara sig var mer imponerande än vagnens egenskaper, ty maskinen strejkade ibland, hostade, hoppade, skakade sina passagerare som om den velat fortsätta utan dem på egen hand. Och den massa ingenjörer, som tagit mig in i sin krets på provturen, tillbragte sin mesta tid under vagnen liggande på rygg med tänger och skruvnycklar i sina oljiga händer.

De bättre tiderna ha kommit. Man kan verkligen nu utan krångel och bråk förflytta sig nästan vart som helst på så kort tid som helst med maskiner, som måste kallas konstverk. Jag behövde för några dagar sedan åka några mil inåt trakter i Stockholms närhet, där vägarnas beskaffenhet och brådskan krävde en förstklassig maskin. Jag fick den. Jag vände mig till Aktiebolaget Auto, och dess direktör tillmötesgick mig med en älskvärdhet och ett uppförande av tid och krafter, som verkligen kräva denna offentliga tacksamhetsbetygelse.

Jag vill inom parentes förklara, att jag är motståndare till allt vad reklam heter, men jag begär att få betyga min tacksamhet offentligen, om uttrycket för dess storlek kan få utseende av re-

klam. Med Auto's 24-hästars Cottureau susade vi ut ur staden, försedda med pälsar och älskligt koketta glasögon. Det var en ståtlig syn och mänskligheten vek sig formligen vid vår framfart. Stadshästarna och deras kuskar, som voro vana vid automobiler, gävo oss fan, men ute på landet började de osjälliga djuren, allteftersom kulturen matades, visa tecken till vansinne. Knappt en mil utanför staden började mötande hästar visa tecken till klätterförmåga, samtidigt med att körsvennerna utvecklade en uppfinningsrikedom i fråga om svordomar, som nästan närmade sig fullkomligheten.

En äldre häst klättrade upp i en större gran, medan bonden krampaktigt höll



sig fast i svansen. Vi sökte med vänligt tilltal lugna de oroliga djuren, men vår tack blev en serie av tillmälen, vilka jag med avsikt undanhåller den till småaktighet petige läsaren.

Ett slagsmål hängde i luften vid en lanthandel, men biträdenas medfödda försiktighet bevarade dem åt livet.

Jag har sällan passerat så ohövliga bönder som Stockholmstraktens - åtminstone aldrig med så stor hastighet. Nästa gång åka vi i gående, hoppa av och rätta deras uppfostran, åt vilken okunniga lärare och dumma präster givit en alldeles skev riktning.

Vi körde icke över någon präst, oaktat jag skulle ha betalt rätt mycket pengar för att få ha varit med om en så oskyldig katastrof. Icke för att skada honom - visst icke. Utan för att ge honom tillfälle att vara sig själv ett litet ögonblick.

Snart åkte vi upp till vår resas mål under utförande av all den musik en modern automobil med alla sina resurser kan prestera, och det är inte litet.

Skall jag berätta mera? Skall jag berätta om den fridfulla hemvägen, då de illasinnade bönderna sovo i sina lyor

och Deras djur idisslade i de mörka krubborna?

Jag vaggades hem till det soliga Stockholm halvsovande under en blå vårhimmel och mellan allt mer tätande murar av spirande grönska.

Bilen är bra och nödvändig som trappsteg till våra barns flygmaskin.

Albert Engström
Ur Strix 1906, nr 18.

Ur andra blad

R. Memoranda July/August 2003

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Articles

Riley RM vehicle register database conclusion
 (RM klubben trodde sig ha 3500 bilar i sitt register, men nu efter den nya databasen gjorts upp har antalet kända bilar ökat till 4500)

Technical topics: Clutch and gearbox
 Roofing demo

Cars for sale

Riley 2½ Reinboldt&Christe drophead replica, £14.500
 RMF 53, superb condition, one of the best, £12.000
 RMA 50, part dismantled, generally poor cond., £600
 RME 55, well maintained, always garaged, £4.000
 RMF 53, very good cond., ill health forces sale, £6.200
 RMB 49, butterfly dash, lovely car, £7.500
 RMA 51, VGC, £6.750
 RMC 49, roadster, good example, £10.500
 RME 54, compl. rest., over £8.000 spent, £5.500
 RME 54, beautiful car, concours condition, £9.500
 RMB 50, beautiful drive, £5.900
 RMB 48, excellent, £4.900
 RME 53, complete rebuild, £7.250
 RME 52, for restoration, £850
 RME 54, undergone complete rebuild by a professional German car restorer, magnificent car in concours condition £10.500

The Riley Record 4/2003

The Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

The Bavarian Experience 7-21 May 2003

Forthcoming Events

International Classic Motor Show, NEC, Birmingham, 8-9 nov

Cars for sale

RMB 50, beautiful drive, £5.900
 Riley 1.5 saloon, 1963, lovingly restored, £2.000
 Riley Elf Mk 3, £1.750
 Riley Elf Mk 3, £2.500
 Riley Monaco, 1931, Weymann fabric saloon, £7.000

Riley Gazette August 2003

Rally Edition

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Rileys, silicones & polyurethane resins

Forthcoming Events

National Heritage Rally, Canberra 9-12 April, 2004

Cars for sale

RMC 49, roadster, excellent, A\$27.000
 RMD 50, drophead, A\$35.000
 RMH 55, Pathfinder, A\$6.000
 RMB 51, requires some work, A\$12.000
 RMA 47, perfect condition, A\$12.000

Riley Gazette August 2003

Rally Edition

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

So you think the Riley is difficult?
 More on bright rear lights.
 Front suspension height.

Cars for sale

RMH 55, Pathfinder, VGC, A\$6.000

Riley Motor Club - July 2003

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

The (Riley) Autovia

The ARC München Run 2003
 The National Rally, Collie Valley, 2003
 Cars for sale
 RMB 52, requires some work, A\$12.000
 RMC 49, roadster, excellent, A\$27.000
 RMD 50, drophead, A\$35.000
 RMA 47, perfect condition, A\$12.000

Riley Motor Club - July 2003

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

The ARC München Run 2003, continued...

Cars for sale

RMB 51, requires some work, A\$12.000

Classic Motor Magasin - 6/2003

Artikel

Jazzgossens racer - Lars-Göran Itskowitz och hans Riley Brooklands

The Automobile, July 2003.

Article

Buyers guide to RM Series.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

753 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

E-post: erik.hamberg@telia.com

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

Mobitel. 070-958 50 19

E-post: anders.lindner@swipnet.se



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
 Medlemskap kostar 100 kr för år 2003.
 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

Association of Riley Clubs

The Riley Motor Club NSW

The Riley Club of Western Australia



...NNU EN ENGELSMAN presenterar vi här, en specialbyggd sport-
 av märket Riley. Den är öppen, tresitsig och mycket snabb.
 g vattnas det väl i mun på en bilälskare att se denna lilla läckra
 11? Vi kan trösta med att det bara är två i Sverige som är
 en dylik. Den ena ser vi här — arkitekt Cyril Marcus.

Detta klipp i färg från 50-talets mitt har red. fått låna av Irma Marcus vars man
 ägde denna röda Riley Roadster 1953-55. Irma minns att när både sonen och
 svärmor skulle följa med fick Irma och hunden sitta på tvären i det minimala ut-
 rymmet bakom soffan. För soffan var det i alla roadsters, både 2- och 2/3-seaters.
 Rileyn ersattes med en De Soto cabriolet...