



RILEYBLADET

Nummer 4, 2001

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 23

Rileybilar invaderade Sparreholms slott



Parkeringsplatsen fylldes av klubbmedlemmar, deras familjer och bilar.



Delar av familjen Wikström: Håkan, Cecil och Gustav.

Rileyentusiasterna i Västerås, Ronald Pfändtner och Håkan Wikström, kallade för tredje året i rad till en tidig höstträff. Denna gång träffades vi den 26 augusti och mötesplatsen var Sparreholms slott i Södermanland. Hade mötet skett en vecka senare kunde vi i skrivandets stund ha skanderat "minns i december, den ljuva september". Söndagen i augusti var en fantastiskt fin dag med högsommarvärme och gassande sol. Rileymöten brukar gå av stapeln i gott väder.

Sparreholms slott vid Malmköping uppfördes av friherre Johan Wilhelm Sprengtporten och stod färdigt 1759. Två flygelbyggnader tillkom ett tiotal år senare och parken bakom slottet anlades. I slutet av 1800-talet gjordes huvudbyggnaden mer "slottsläk" med ytterligare en våning och två hörntorn.

Slottsanläggningen köptes för några år sedan av finansmannen Helge Karinen, en "self-made-man", tidigare huvudägare i Karolin Invest. Helge Karinen bedrev sin finansverksamhet i Skellefteå. Vid hans pensionering förvärfvade familjen Sparreholms slott och flyttade söderut. Karinens dotter Anna är idag

slottets ägare och förvaltare. Anläggningen har genomgått flera renoveringar och arbetet med huvudbyggnaden pågick fortfarande vid vårt besök. Slottet används för konferenser, medan övriga delar av anläggningen har inrättats för Karinens samlingar.

Helge Karinen byggde upp sina stora samlingar av teknikhistoria under sin tid i Skellefteå och skapade sitt eget museum, "Kareum". Delar av denna stora samling av teknikhistoria, från veteranbilar till cyklar, från speldosor till jukeboxar, kan man se i Sparreholms slottsanläggning.

Vi kom från tre väderstreck och möttes utanför Sparreholms bilmuseum. Familjerna Pfändtner och Wikström var på plats, de senare tillsammans med den nye familjemedlemmen Cecil. Det är en collie som naturligtvis döpts efter Cecil Riley, yngste son till bilmärkets skapare, William Riley. Torsten Grönwall anlände tidigt i vanlig ordning. Peter Ottosson reste i sin pålitliga Volkswagen från 1950-talet. På parkeringsplatsen försvann den helt bakom den gigantiska Rolls Royce, en tvådörrars coupé från 1933, som nyblivne medlemmen Björn Holmqvist gled in i

sällskapet med. Olle Johnson mötte upp i sin Riley Kestrel 1300. Också den lita i Rollsens närvaro. Marie och Bosse Söderqvist kom från Örebro i sin gröna RME. Per Lindson och Lennart Nilsson parkerade mer moderna bilar. Familjen Hamberg i täckt 2½:a, som pressats hårt på vägarna, svängde upp på parkeringen med två minuter till godo och förenade sig med övriga deltagare.

Vi inledde med att titta på bilmuseets välpolerade klenoder uppställda i en nyuppförd flygelbyggnad i 1700-talsstil. Museets ägare sålde själv inträdesbiljetter och svarade på frågor med norrländsk sparsamhet. I museet står ett 40-tal av Karinens ca 100 veteranbilar. Alla bilar i museet är körklara och får göra en liten tur en gång om året. Tyska bilar är mest representerade, som t.ex. Mercedes och Horch. I övrigt en del amerikanskt, bl.a. en Cadillac från 1939, som påstås vara den bil som Gustav V drattade i diket med söder om Stockholm. Platsen fick som bekant namnet Kungens kurva. Bland de mer ovanliga bilarna finns en A-Ford, den märkliga skapelsen Amphicar samt ett tidigt exemplar av Peugeot. Ett välordnat och överblickbart bilmuseum, med

Forts. Rileybilar invaderade Sparreholms slott

fordon i perfekt skick. Till typ mycket långt från t.ex. Svedinos bilmuseum vid Falkenberg – som med sina tät-packade bilar i varierande kondition dock är en upplevelse i sig.

Därefter uppmanades vi att raskt bege oss till flygelbyggnaden på motsatt sida om trädgården, ett vagnslider från 1700-talet. På ett bestämt klockslag skulle en visning starta. Och för oss som inte var beredda på vad Helge Karinen egentligen hade spenderat sina miljoner på väntade här en häpnads-väckande samling.

Visningen inleddes i bottenvåningen där ett stort antal åkvagnar, slädar, kalescher och andra typer av hästdragna fordon placerats. Vagnsamlingen anses vara unik. Personen som samlat får dock anses vara än mer unik. Samlingen av hästvagnar är ett verk av en kvinna vid namn Siv von Rosen. Hon började samla vagnar och allt som därtill hör som 23-åring i början av 1950-talet. Alla vagnar med dess inredningar renoverades sedan minutiöst av henne själv.

Renoveringarna omfattar alla typer av material såsom smide, trä, tyger, läder. Ett gigantiskt arbete!

På övre våningen fördes vi genom Karinens lätt övermäktiga samlargärning. Draperier öppnades och rum efter rum lystes upp för att avslutas i ett crescendo för den självspelande musiken. Här koncentrerades alltså teknikhistorien runt speldosor, positiv, självspelande pianon, fonografer och grammfoner för att sedan övergå i en – enligt utsago – nästintill komplett serie av jukeboxar! Vi fick höra prov på flera typer av spelande apparater, men vid höjdpunkten av samlingen, i det sista rummet med jukeboxarnas Rolls Royce från 1930-40-talen – fick det bli mer ögonfägnad än örongodis (?). Kurviga och imposanta stod de där och blinkande inbjudande i allsköns färger. Att sätta igång de mäktiga musikmaskinerna kunde överbelasta elsystemet. I värsta fall också antända de dekorativa bubblorna av eter som rann i smala rör på jukeboxarnas framsidor.

Något utmattade av det upplevda vacklade vi ut i ljuset och värmen. Alla våra veteraner startades och vi åkte till Malmköping och det forna exercisfältet Malma Hed. Av officerarnas byggnad har det blivit ett kulturhotell vid namn Plevnagården. Där intogs en god måltid som avslutades i trädgården. När eftermiddagen hunnit bli sen för alla Rileybilarna tillbaka i respektive väderstreck. Då kom åskan och hållregnet efter dagens värme. Men Rileyträffen var ju faktiskt slut och vi kan nog vara ganska säkra på att våra framtida möten också ska få bra väder.

Ett stort tack till arrangörerna!

Åsa Henningsson

Brev

Bäste Erik Hamberg!

Så trevligt att få se en gammal fin och välvårdad Riley. Det väckte kära gamla minnen från min ungdom. Vår egen Riley var av modell 1948 och inköptes juni 1952 om jag minns rätt. Den hade då rullat ca 3000 mil och vi bytte in den mot en ny Ford 1958. Motorn var på 55 hk men gick förvånansvärt bra. Dock hade vi bekymmer med bromsarna, hydromekaniska, som var svåra att justera. Ibland hände det att de inte fungerade alls!

Jag har troligen fler bilder men under 50-talet var det mera populärt att ta diabilder. Jag tänker försöka överföra dessa bilder så småningom till papper! Jag skickar dessa bilder även över internet och Du får gärna använda dem på lämpligt sätt om Du så önskar! Tack återigen för vår pratstund och bilden jag tog på Din fina Riley!

Hälsningar

Magnus Bergman
Göteborg, 30 november 2001



Flickvännen Gunnel Strömberg
vid midsommar 1953.

Tillsammans med min far Karl
Bergman. Denna bild är också
från 1953.



Brev

Bilen kjenner dere fra deltagelse på årsmøte i Svenska Rileyregistret noen år tilbake. Den kom i vårt eir januar 1988 og eieren er Tor Ole Bang-Steinsvik. Den ble i utgangspunktet registrert i mitt navn pga. hans meget unge alder. De siste 4 årene har bilen stått i opplag vesentlig fordi eieren har oppholdt seg i utlandet.

I april i år ble den så tatt i pleie i vår garasje for å komme på veien igjen.

Vi har gjort en del utbedringer på bilen siden den ble anskaffet, men generelt vært usikre på hva som var gjort med den tidligere. Etter at vi nå gjennom det funksjonelle och fikk bilen i gang diskuterte vi frem och tilbake hvordan vi best kunne sikre oss at vi hedde en "sorted bil" som feks. Kunne tåle en Nordkapp tur.

Vårt "Window of opportunity"

Vår gode venn Peter Morrell meldte

per e-mail at han hade solgt sin RM 1½ for å kunne konsentrere seg om sin Kestrel 12/4 "Six light" og at han hade plass til å ta vår Lincock i varetekt over vinteren. Dette var vår store sjangse. En pensjonert verkstedeier her med god kjennskap til gamle motorer ble konsultert og han stilte med stetoskop som de fleste "leger" gjør.

Brumming i lagrene er normalt sa han og våre lagre ga ikke mere ulyd fra seg enn forventet. Dermed var motoren godkjent for langfart.

Vi startet overfarten til England torsdag 4. oktober fra Oslo til Kristiansand, ferge til Newcastle, derfra meste dag til Newbury. En kjøretur på i alt 800 km og bilen oppførte seg eksemplarisk hele veien under alle forhold. Lørdag var det bestilt MOT-kontroll for å få et bilde av Lincocks tilstand, men ellers trenger vi det ikke.

Til vår overraskelse ble tre dekk underkjent pga. Sprekker i gummi, dog bare på yttersiden. Dekkene har gått ca 7000 km og er 10 år gamle. Sprekkerne viste seg godt synlige først etter kjøreturen på 800 km. Dette er gjenstand for kommentarer som vi gjerne imøteser. Bilen var eller i god orden. Peter besørger nye dekk denne uke og vi får sertifikatet.

Lite om vår kjøreopplevelse underveis.

Fra Newcastle tok vi den brede vei og M1 for å nå frem til kvelden. Lincock var ivrig og "halset" i vei med en gjennomsnittshastighet på ca 50 mph. Den fulgte den øvrige trafikken godt og vi var ikke noen gnag presset av iltre trailere. Oljetrykket lå jevnt på 40 psi, men kom nære 0 på tomgang. Vi bruker 20/50 olje. Bilen sporet fint og bremsene var gode og jamne til tross for oljete venstre trommel bak. Man

Forts. sidan 7



MHRF årsmöte 27 oktober 2001

Dagen omfattade presentationer och information om aktuella frågor.

Krutmotorer ingen succé

Per Gillbrand har arbetat med motorutveckling på SAAB. Han kåserade om motorer och dess utveckling allt ifrån Huygens försök med krutmotorer på 1670-talet till dagens moderna turbomotorer. Krutmotorer blev aldrig någon succé. Den enda praktiska användningen var kanonen, vilken Gillbrand betraktade som en långslagig entaktare. Han visade och demonstrerade även sina modellmotorer. Dessa modeller har Per Gillbrand byggt själv och de är kopior av verkliga maskiner, som har funnits genom tiderna. Modellerna visar utvecklingen från Thomas Newcomens atmosfäriska ångmaskin från 1712 till dagens moderna förbränningsmotorer. Newcomens ångmaskin kallades även eld och luftmaskin beroende på att den drevs av eld och lufttrycket i atmosfären.

Verkningsgrad: 0,5%

Mårten Triewald vistades en tid i England och verkade då en tid som assistent till Newcomen. När Triewald återvände till Sverige ville han bygga en Newcomenmaskin. Han lyckades intressera ledningen för Dannemora gruvor för en sådan. Den skulle användas till att länspumpa gruvan. Denna maskin installerades i Dannemora 1728 och gjorde 16 slag i minuten och hade en verkningsgrad på 0,5%.

Ångmaskinen

Utvecklingen gick fort även på den tiden. 1769 hade James Watt fått patent på kondensorångmaskinen, vilken hade en verkningsgrad på 2,5 till 3 procent. 1843 kom Stephenson med det ångdrivna lokomotivet.

I princip en Sterlingmotor

John Ericsson fick sin varmluftmaskin färdig 1851. Denna varmluftmaskin fungerade i princip på samma sätt som Sterlingmotorn.

Gustaf Erikson konstruerade den första svenska bilen 1897 med förbränningsmotor på fyra cylindrar och 6 hk. Denna motor var närmast att betrakta som en varmluftmaskin och drevs med fotogen.

Ottomotorn

Den första riktiga förbränningsmotorn konstruerades 1867 av Otto und Langen och drevs med lysgas. Konstruktionen var något komplicerad. Kolven var fäst vid en kuggstång, som drev ett kugghjul, som med ett frihjulsnavn satt på svänghjulet. Denna motor tillverkades i cirka 3000 exemplar.

Karl Benz fick 1886 patent på en bil eller motorvagn, som den kallades. Motorn var encylindrig fyrtakt på cirka 1,5 hästkrafter med ett horisontellt svänghjul. Samma år fanns även en Daimler i Tyskland och en Hammel i Danmark båda enligt T R Nicholson utrustade med fyrtakts vattenkylda motorer.

Kompressormatade motorer

Harry Miller konstruerade på 20-talet kompressormatade motorer som tävlade på Indianapolis, där de var praktiskt taget oslagbara. 1929 köpte Bugatti en 1.5 liters framhjulsdreven racerbil av Millers konstruktion och plagierade cylindertoppens konstruktion till sin typ 50.

Om man jämför en SAAB från 1952 med en från 1990 ser man vad som har hänt med familjebilarnas utveckling på några årtionden. 52:an hade 25 hästkrafter, vid 70 km/tim drog den 0,79 liter bränsle per mil och hade en generator på 130 Watt. 90:an hade 200 hästkrafter, vid 70 km/tim drog den 0,6 liter bränsle per mil och hade en generator på 1100 Watt. Topp hastighet var cirka 100 km/tim respektive över 220 km/tim.

Modeller som verkar och låter

Till varje maskin som Gillbrand berättade om hade han en skalenlig modell som gick att starta och köra. De äldre modellerna, som måste eldas för att få upp ångtrycket kördes med tryckluft. Då slapp man vänta på att maskinen skulle bli varm. Maskinerna hade samma ljud som sina förebilder när de kördes.

Mäktigare blev det när det var tid att starta förbränningsmotorerna. Först ut var Benz encylindriga från 1886. Efter några ryck med startsnöret puttrade motorn igång. Det är fantastiskt att få en modell i gissningsvis skala 1:10 av så gammal konstruktion att gå för egen

kraft. Nästa motor var en Jap av samma modell som användes i speedwaymotorcyklarna på 50-talet. Den var litet skarp i ljudet än den förra och lät ungefär som en riktig Japmotor. Sedan startades en modell av Husqvarnas 2-cylindriga 1000 cc V-motor konstruerad av Mannerstedt. Denna motor hade ett mäktigt ljud även i modellutförande, dessutom rykte det rejält när motorn gick igång. Världens minsta 12-cylindriga V-motor var den sista som visades. Denna hade en slaglängd på 22 mm, en cylinderdiameter på 20 mm och en slagvolym på 90 cc.

Detta var ett försök att referera vad Per Gillbrand talade om, men det är svårt att ge full rättvisa åt Pers mycket intressanta och kunniga framställning av motorns utveckling genom tiderna. För den som är intresserad att läsa mer, speciellt om de äldre maskinerna, kan *Maskinen* av Sigvard Strandh rekommenderas.

Blyersättningsmedel

Styrelsen fick vid förra årets stämma i uppdrag att undersöka blyersättningsmedel. Bengt Dieden redovisade resultatet av detta. En empirisk test på motorer för att göra jämförande mätningar av VSR (Valve Seat Recession - ventelsätesslitage) var inte ekonomiskt genomförbart, då det skulle kosta cirka en halv miljon kronor. Man valde därför att göra en kemisk analys av fem vanliga preparat. Följande märken testades Tri-Pak, TLI-PRO, Millers VSP PLUS, Red Line Blyersättning och Blyersättning Hall Miba.

Tri-Pak innehåller 15300 ppm bor, 85 ppm kalcium, 173 ppm fosfor och <10 ppm koppar.

TLI-PRO innehåller 3 ppm natrium, 5000 ppm bor, 94 ppm kalcium, 49 ppm fosfor och <10 ppm koppar.

Millers VSP PLUS innehåller 3 ppm kalium, 6000 ppm mangan och 5 ppm bly. Millers VSP-PLUS har en viss oktanhöjande effekt. Vid rekommenderad inblandning höjs oktantalet på 95 oktanic bensin till 97,3 oktanic.

Red Line Blyersättning innehåller 12500 ppm natrium och 18 ppm kalium.

Blyersättning Hall Miba innehåller 29 ppm natrium och 6000 ppm kalium.

Bänktester av motorer har visat att VSR uppkommer när motorn körs under längre tid med över 4000 varv/min eller med minst 75 % av full effekt. Troligtvis är det få av våra motorer som körs på detta sätt. Då det inte finns några fullständiga tester, som visar slitaget på ventiler och ventilsäten, rekommenderar man att ett blyersättningsmedel användes i motorer där ventilsätet är fräst direkt i gjutjärnstoppen. Kaliumbaserade medel anses bäst då det har bättre egenskaper vid höga temperaturer än natrium. Medlen skall inte överdoseras då det kan ge till följd att ventilerna kärvar i styrningarna. Priset varierar stort Blyersättning Hall Miba är billigast med 4,8 öre/liter bensin, Red Line Blyersättning 31,3 öre, TLI-PRO 39,2 öre, Tri-Pak 80 öre och Millers VSP PLUS 172,5 öre/liter bensin.

Miljöfrågor

Åke Larsson från Mercedes Benz klubben berättade om miljöarbetet som bedrivs inom Mercedes Benz klubben. Man har gjort försök med två Mercedes genom att mäta koloxid och kolväten i avgaserna. Första mätningen gjordes på bilarna, som var välvårdade och välskötta, i befintligt skick. Därefter finjusterades motorerna och en ny mätning gjordes. Den nya mätningen visade att avgaserna var något renare, men om jag förstod rätt var inte skillnaden så stor. Slutsatsen är ändå att det är viktigt att ha motorn i bra trim.

Sverigeklassikern

Timo Vuortio från Norrlands Motorhistoriker med 600 medlemmar informerade om Sverigeklassikern. Den kommer att köras 27-30 juni 2002 för fordon 25 år och äldre. Rallyt kommer att gå i midnattsolen och ha en längd av cirka tio mil.

Årsstämma

Mötet öppnades av ordföranden Lars Adolfsson som även valdes till ordförande för mötet.

Förra årsmötet fick styrelsen i uppdrag att komma med förslag till Annonsmagasinet framtid. Förslaget är i korthet följande. För innevarande år 2001 ges Annonsmagasinet ut som vanligt. Klubbarna bestämmer om det skall distribueras till medlemmarna. Om möjligt läggs annonserna efter någon vecka ut på MHRF:s hemsida.

År 2002 kommer Annonsmagasinet ut som vanligt, men om möjligt kan annonsermanus sändas via webben. Efter några veckor publiceras annonserna på MHRF:s hemsida.

År 2003 tas ställning till om ett helt webbaserat Annonsmagasin kan ersätta det tryckta Annonsmagasinet. Det bör även fortsättningsvis stå klubbarna fritt att beställa Annonsmagasinet eller ej. Stämman tog enhälligt styrelsens förslag.

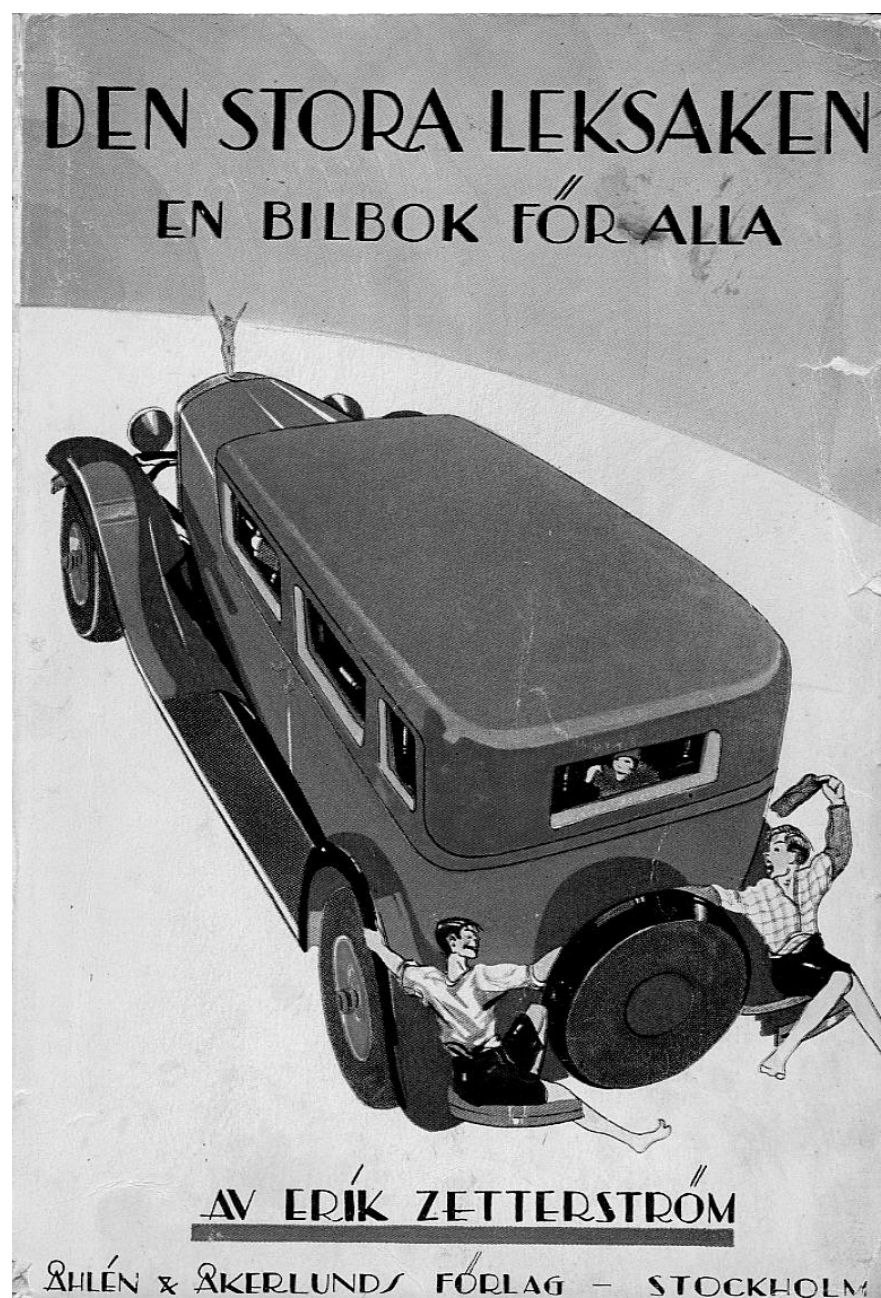
Medlemsavgiften bestämdes till oförändrat 10 kronor per medlem.

Avgående styrelseledamöterna Åke Andersson och Lars Hedström tackades för sitt arbete i styrelsen. Hedström var

ej närvarande. Därefter avslutades årsstämman.

Torsten Grönvall

Rileyägaren Erik (Kar de Mumma) Zetterström skrev denna bok 1929. En, som han säger, "ganska allvarlig bok skriven av kärlek till A 8321, en fyrcylindrig automobil av god kvalitet och omväxlande lynne". Bilens märke anges icke.



Renoveringsbilder



Just återkommen från Ingemar Edlunds karossnickeri är Rolf Palms MPH projekt.



Per och Anders Lindners RMC roadster (ex. Bo Thorell ex.Håkan Sandberg) har fått ett golv. En stol är monterad men har kommit så högt att man inte får plats med benen under ratten.



Ny kabelhärva från Autosparks i England har dragits. Per har under hösten testat bilen i befintligt skick längs bygatan i Domsten vilket väckte viss uppmärksamhet...

Forts. Brev

sitter tett mot skulder. Setene er meget bekvemme selv for Tor Ole som er langbeint. Det er god plass for bagasje. Sammenlignet med min RMF 2½ er Lincok mere fleksibel i kronglete bystrøk, men RM er en utpreget langdistansløper som det er vanskelig å konkurrere med for noen og hver.

Prosjektet i England

Vi har budsjettert en fast sum for det som skal skje og Peter fordeler og administrerer oppdragene. Vi har god tid til å kunne finne de beste løsninger med hensyn til kvalitet og pris. De aller første oppgavene er: oljelekkasjen på venstre bakhjul, detaljert rapport på motot og drivverk, eksosanlegg, vurdering av karosseriet, treverk og sprekker i aluminium. Det mest kritiske taes så i prioritert rekkefølge. Vi håper det blir penger til også å kunne hellakkere bilen.

Hva som skjer kan vi komme tilbake til senere.

Beste hilsen
Tor Bang-Steinsvik
Rykkinn, 10 oktober, 2001

Riley på nettet

Før alle med dator og internet anslutning finns det mange Rileysidor att surfa mellan. De flesta Rileyklubbar har hemsidor (vår klubbs styrelse diskuterar också en sådan, men så är det ju det här med att den ska underhållas också...).

För att er red. inte ska behöva lista alla, hänvisar jag till The Riley Registers hemsida:

www.v-twin.demon.co.uk/riley/links

Där finns det länkar till Rileyklubbars hemsidor runt om i världen samt till firmor som tillhandahåller Rileydelar och service.



Farväl

78 Sture Persson
191 Sigmund Finnestad
242 Zlatko Sovic (avliden)

Säljes

1 st. äldre diagonaldäck B.F. Goodrich Silvertown 6.00-16 lämpligt som reservdäck. 50:-

Taklister av aluminium till täckta RM modeller. Listerna är 244 cm långa och måste hämtas. 350:- (Obs! jag har endast 2 satser, så först till kvarn...

Erik Hamberg, 018-12 82 83

Skänkes

1 st. regummerat äldre radialdäck 175 R 16 som knappast går att köra på, men duger fint på bil som är undanställd eller under renovering.
Erik Hamberg, 018-12 82 83

Utlånas

Mot depositionsavgift utlånas träform för riktning av navkapslar till 1½ & 2½ litre RM modeller.
Erik Hamberg, 018-12 82 83



Kassören

Inbetalningskort på medlemsavgift för 2002 bifogas detta medlemsblad.

Medlemsförteckning

Medlemsförteckning bifogas detta medlemsblad. Klubben har per årsskiftet 137 medlemmar och lika många Rileys: 28 pre-war, 85 RM och 24 post-war.



Akvarell av Peter Haventon

Ur andra Rileyblad

R, Memoranda September 2001

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

Articles

Riley Screensavers
Faithful Old-Timer, 10 years with 2½ litre Riley
Technical Topics: Cellulose vs two-pack paints
Technical Topics: Electrical Trickery (trafficators)
Living with a Riley

Cars for sale

RMA 47, for restoration, £650
RMA 48, requires renovation, £1.300
RMA 48, runs like a whisper, £1.800
RME 53, extensive work carried out, £2.800
RME 54, v.g.c. but need attention in places, £3.500

R, Memoranda Oct/Nov 2001

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

Articles

Riley Technical Article Index 1969-1990
The Great Dorset Steam Fair

Cars for sale

RM 1½ litre Bonallack Coupé, partly restored, £5.500
RMC 49, roadster, lovely condition, £14.500
RME 54, complete but tatty, £600
RME 54, very reliable, £3.500
RMA 47, engine runs well, allways garaged, £2.350
RME 54, good but needs a little t.l.c., £2.500
RMA 46, much time and money spent, £6.500
RMF 53, needs total restoration, £650
RMF 53, excellent condition, £8.000
RMH 56, Pathfinder, fully restored, £3.000
RME 54 resonable order and condition, £3.000

R. Memoranda December 2001

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

Articles

Dear Santa: Biltillbehör från 1951
National Rally 2002 27-28 juli, North Wales
Period Advertisements

Cars for sale

RME 54, needs some cosmetic surgery, £3.500
RM 1½ litre Bonallack Coupé, part restored, £5.500
RMB, complete for restoration, £1.200
RME, for total restoration, £500
RME 54, excellent condition, £6.000
RMC 50, roadster, good condition, £12.400

The Riley Record 4/2001

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

Articles

The Elf - Magnificent motoring in miniature
The Mountbatten Split
RME restoration tips

Cars for sale

Riley 1.5 Mk3 1962, well cared for, £2.200
Riley 1.5 1964, good restoration project, £495
Riley 1.5 Mk2 1961, very original, £495
Riley 1.5 1965, concours condition, £4.500
Riley 1.5 1965, good working order, £1.500
Riley 1.5 1960, professionally maintained, £1.500
Riley 1.5 1959, excellent, £1.500
RMA 51, A1 condition, £5.990
RMA 48, resonable order and condition, £3.500
RMA 48, very good condition, £ 5.500
RME 52, small rear window, restoration project, £ 700
Kestrel "9", 1935, pre-selector, £8.500
Monaco 1933, excellent original order, £8.750

The Riley Record 5/2001

Ur andra Rileyblad

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

Articles

Riley Festival Gaydon, The 75th Anniversary of the
 Riley Motor Club 2 September 2001
 The Blue Diamond at Beaulieu
 Merlin Magic
 Hot Elf
 Life with an "E" (RME)
 Pathfinder Paras
 Collector's Corner (Riley modellbilar)

Events

RileyMotor Club National Rally 20-21 July, 2002

Cars for sale

Riley 1.5 Mk2 1959, runner but requires structural work, £400
 Riley 1.5 1965, good, £1.500
 Riley 1.5, class 2 condition, £2.000
 Riley 1.5 1959, solid original condition, £995
 Riley 1.5 Mk2 1961, all there for a rebuild, £350
 Riley 1.5 Mk3 1964, in desperate need of t.l.c., £550
 Riley 1.5 1961, used daily, goes very well, £1.800
 RMA 47, not used for many years, £2.500
 RMA 48, runs well, needs some restoration, £1.300
 RME 54, resonable order and condition, £3.000
 Riley 9 Merlin 1937, for restoration, £2.000

The Riley Record 5/2001

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

Articles

Brooklands racing circuit
 RMC at NEC
 The Riley Record Vol.1 No.1 November 1927
 Life with an "E"

Cars for sale

Riley 1.5 Mk2 1960, good home important, £1.500
 RMC 50, roadster, good condition, £12.400
 Elf Mk2 1967, slight rust, £1.250
 Riley 2.6 1957, mechanically sound, £2.500

The Riley Register Bulletin No. 184

www.rileyregister.com

Articles

Burgundy and Bust...
 A trip to Suisse Normande
 Biarritz Bitz (about Riley Biarritz cars)
 Riley Engine Performance
 AGM 2001
 Classic Car Show NEC, Nov 10-11
 Rescuing a historic Riley
 Picture Parade

Riley Gazette November 2001

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

Articles

The Australian Grand Prix and the Riley Connection
 Riley Concours 2001
 More on historic racing
 More on spark advance
 The 2001 Alpine Rally Classic
 RM steering rebuild - a few hints

Cars for sale

RMB 50, A\$14.000
 RMC 49, roadster, A\$25.000

Riley Gazette December 2001

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

Articles

Rally preparation: avoiding motion sickness
 Corwa National Rally, 29/3-1/4 2002
 The Australian Grand Prix and the Riley Connection
 Eastern Creek Races, Sept 8-9, 2001

Cars for sale

RMB 50, A\$14.000
 RMC 49, roadster, A\$25.000

Riley Motor Club - October 2001

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Club Minutes
 Secretaries Scribbles
 Traveller's Tales
 Riley Recipes: Georgies Priceless Fruit Mince Pie
 Archive update
 Calendar of Event 2001

Cars for sale

RMH 54, Pathfinder, completely restored, A\$9.500

Riley Motor Club - November 2001

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Monthly Meetings
 Coming events
 Club Minutes
 Secretaries Scribbles
 Ditchfinder Blues
 Riley Recipes: Georgies' Traditional Xmas Pudding
 RMH Pathfinder: An appreciation
 Aladdin's Cave
 Archive Update
 Calendar of Events 2001

Cars for sale

RMA 50, extensively restored, A\$7.000
 RME 54, VERY NICE, A\$11.000
 ELF 67, Mk 3, one owner, offers between \$5.000 and \$10.000 would be appreciated

Roamer 96

Medlemsblad för Riley Club Holland

Bladet är på 30 sidor. Inte illa för en klubb med 106 medlemmar. Medlemsförteckning bifogades bladet.

Bilar till salu

RMA 50, måste renoveras, ingen motor, € 1.361
 RMA 50, för renovering, € 1.588
 RME 54, högerstyrd, svart/röd, € ?
 4/72, 1964, renoverad motor, många delar, € ?
 RMA 52, vänsterstyrd, grön/svart, 50% renoverad, € ?
 Elf 69, Mk3, i bra skick, f 5.500 (€ 2.500)

Holländska Rileyklubbens 25-års Rally 2002

Vi har fått en inbjudan till rubricerade rally som går 25/8 - 2/9 2002. Rallyt har två delar.

Start sker i Rotterdam den 26/8 och rallyt går sedan genom de fagraste delarna av Brabrand och Limburg till den av romarna grundade staden Maastricht. Härifrån kör man igenom vackra nejder i norra Belgien och till Renesse vid Nordsjön i södra Holland. Här slutar första delen av rallyt den 30/8. Kostnad för första delen av rallyt för två personer inklusive alla hotell och måltider är ca € 1.200

Del två av rallyt 30/8-2/9 är i Renesse med många aktiviteter. Man bor på fyrstjärnigt hotell (eller så sätter man upp sitt tält på en campingplats). Del två av rallyt kostar, för två personer, ca € 300.

Kontakta red. om Du vill ha alla detaljer om rallyt samt anmälningsblankett.

RCS Newsletter 5/2001

Riley Club Schweiz

Artiklar

Bericht zur RCS Herbstausfahrt 9-10 Okt 2001
 La Grande Parade Automobile, Mulhouse Apr 2001
 British Car Meeting, Morges 6 Okt 2001
 Vintage Monthlery, Monthlery/Paris, 20-22 Apr 2001

Svenska Rileyregistret

25 år

Svenska Rileyregistret grundades 1977. Vi planerar därför att arrangera ett extra festligt årsmöte och rally den 15-16 juni 2002 i Sundborn nära Falun. Det kommer att bli ett besök vid Carl Larsson gården, rally med mera. Mer information i nästa nummer av Rileybladet.

Anteckna datum i almanackan - nu!



Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg

Salagatan 41 A

753 26 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

Fax 042-927 05

Mobil. 070-958 50 19

E-post: anders.lindner@swipnet.se



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för år 2002. 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 Motor Club NSW

The Association of Riley Clubs

The Riley Club of Western Australia