



RILEYBLADET

Nummer 4, 2002

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 24

Med Riley i det svenska rallyt till midnattssolen – 1951

1950 års rally till midnattssolen blev en stor framgång för arrangören KAK och för svensk motorsport överhuvudtaget. Den allmänna meningen var dock att rallyt hade varit för lätt. Den tydligaste indikationen på detta var att flertalet ekipage hade gått i mål utan prickbelastning. Av 125 startande vagnar gick 113 i mål, varav hela 86 var prickfria.

I Svensk Motortidnings marsnummer 1951 inbjöds till ett nytt rally, vilket skulle köras mellan den 14 och 16 juni. Samma startplatser användes som året innan, dvs. Stockholm, Göteborg och Falsterbo, samt dessutom Sundsvall. I Karlskoga strålade deltagarna samman från de olika startplatserna. Något längre stopp, med tid för sömn som 1950, var det inte tal om detta år. I stället ordnades ett tre timmars uppehåll i Sollefteå före backtävlingen. Slutmålet var emellertid detsamma som 1950, Kiruna. Banans längd var ung. 275 mil, dvs. något längre än tidigare. Den tillåtna medelhastigheten var i regel 60 km/tim, men aldrig över 80 km/tim. Två obligatoriska specialprov ingick, dels ett hastighetsprov i backe, dels ett accelerations- och bromsprov. Vidare fanns fyra fartsträckor inlagda: Trösvattnet - Stadra, Ljungdalen - Börtnan, Mjösjön - Bjurholm och Burträsk - Sunnanå.

Tävlingen stod öppen för förare med giltig licens för deltagande i internationell biltävling. Antalet deltagare begränsades till 150 och klassindelningen var oförändrad: klass I för fordon över 2 liter, klass II för 1,5 till 2 liter, klass III för 1,1 till 1,5 liter samt klass IV för fordon upp till 1,1 liters cylindervolym. Bilar med enbart kvinnlig besättning hade möjlighet att delta i en särskild damklass. Två former av lagtävling var även möjlig, dels märkeslag (tre förare med samma bilmärke oavsett klass), dels klubbtag (högst tre förare från samma klubb). Anmälningsavgiften var satt till 300:- per fordon.



Det har inte gått att finna en bild från 1951 års Midnattssolsrally med en Riley på. Här startar Åke Orrvik och hans hustru Tua under en banderoll uppspänd ute i ödemarken vid Polcirkeln den 24 augusti 1951. Evenemanget är Vikingarallyt i Norge. Bildkvaliteten, eller avsaknad av sådan, förklaras med att red. fotograferat av Åke Orrviks album med tidningsurklipp.

De bilar som deltog måste vara serietillverkade, tvåhjulsdrevna och utan kompressor. Minst 30 bilar av den anmälda typen skulle ha sålts i den allmänna handeln före den 1 april 1951. Detta skulle sannolikt gynna deltagande med vanliga standardvagnar och förhindra att äldre och mer extrema fordon anmälades. Ytterligare bestämmelser fanns, bl.a. om karossens minimimått. Under rubriken "ordningsföreskrifter" stadgades bl.a. att "Tävlande, som upphinnes av annan tävlande skall på signal av denne hålla åt sidan och om erforderligt minska hastigheten, så att den upphinnande kan passera. Signal för omkörning skall besvaras med handtecken eller signal."

Avsnittet om prickbelastning kan också vara intressant att återge: "Anmälan vid tidskontroll får äga rum högst tio minuter före fastställd idealtid. Sker anmälan tidigare, belastas den tävlande med en prick per minut. För sen ankomst medför belastning med en prick

per påbörjad minut. Vid tidskontroller-na Stadra, Börtnan, Bjurholm och Sunnanå medför för sen ankomst belastning med en prick per påbörjad ¼ minut. Vid målet får anmälan ske tidigare än 10 minuter före idealtid."

När anmälingstiden gick ut hade man antagit 160 deltagande fordon och av dessa kom 153 till start. Tävlingsledaren Harald Palmi hade utlovat en svårare tävling än året innan och genom fler fartsträckor och en längre totaldistans fick man till stånd en större spridning än tidigare. Intresset från såväl motorpressen som allmänheten kom att fokuseras på fartsträckorna, som också till stor del blev avgörande.

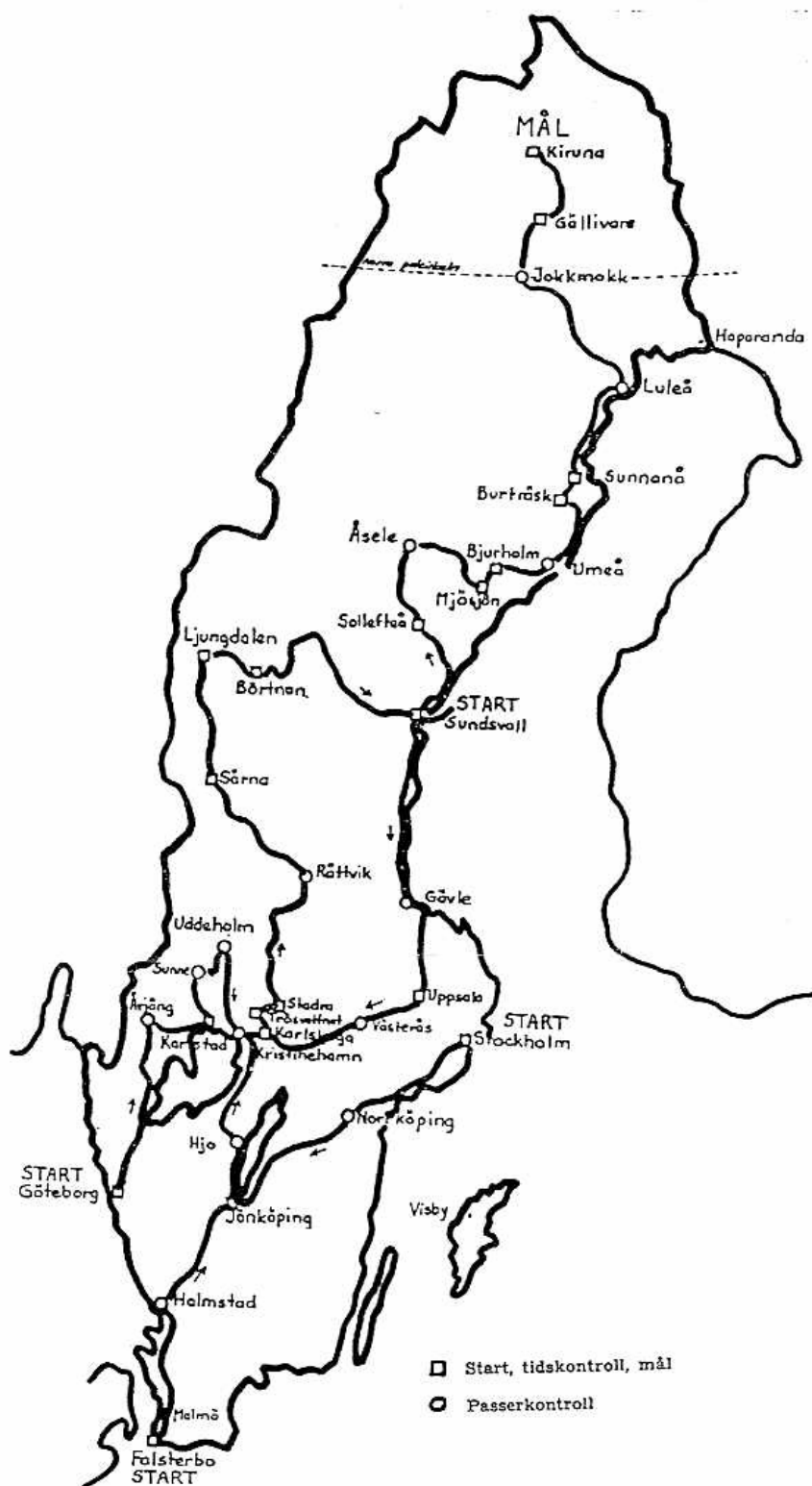
Startfältet innefattade engelska bilar som Austin A40, A70 och A90 Atlantic, Bristol, Ford Consul och Pilot, M.G. TC och TD, HRG, Jowett Javelin och Jupiter, vidare Jaguar, Morris Minor, Standard Vanguard, Sunbeam Talbot 90, Wolseley 6/80, Healey och Riley 2½ litre. Bland franska bilar märk-

tes de fyra stora märkena, Citroën (B11 & B15), Renault (4 CV), Simca (8) och Peugeot, men även Dyna Panhard, Ford Vedette och Lago Record T 26. Den tyska bilindustrin representerades av Volkswagen, Porsche, Opel Olympia, Borgward Hansa 1500 och Mercedes Benz 170. Ett par italienare, Fiat 1400 och Lancia, fanns även med. Från USA kom bl.a. Cadillac typ 62, Ford V8, Frazer Manhattan, Kaiser Henry J, Hudson Super Six, Studebaker Champion, De Soto, Dodge samt Chevrolet Stylemaster. Slutligen deltog ett antal Volvo PV 444 samt några Saab 92. De vanligaste bilmärkena i startfältet var Citroën, Austin och Ford.

Detta år representerades Riley av två deltagare, Åke Orrvik från Kungsör med startnummer 108 och Sven Haskel från Ludvigsborg, halvvägs mellan Höör och Hörby i Skåne. Haskel hade tilldelats startnummer 30. Bägge körde täckta 2½-litersvagnar. Ingen av dem var någon dununge i rallysammanhang. Orrvik, som till vardags tillsammans med sin bror Rune drev Nordiska Tubfabriken i Kungsör (tillverkning av



Åke Orrvik och hans hustru Tua (Dagny). Hon var co-driver både vid Midnattssolsrallyna och Vikingrallyt i Norge. Tua körde även Riley i ett antal damrally i Sverige vid den tiden. Klippet ovan är från Aftenposten den 27 augusti 1951 efter fullföljt Vikingrally från polcirkeln till Oslo.



tandkrämstuber m.m.), deltog bl.a. framgångsrikt i det norska Rally Viking och sågverksägaren Haskel hade bl.a. i början av 1951 kört Monte Carlorallyt. 1950 deltog han i det första rallyt till midnattssolen med en Chevrolet typ 2103 från 1946, men kolliderade med en finsk bil vid Ljungdalen och hörde till dem som tvingades bryta.

Den första fartsträckan, Trösvattnet -

Stadra, norr om Karlskoga betecknades som den svåraste. Sträckan, som var 17 km lång, skulle köras på 13 minuter. Grusvägen var dock mjuk och det blev efterhand alltmer spårigt. Redan här blev det spridning på deltagarna. Bäst gick det för M.G.-föraren Segeman (4 pr) och direktören för Koppoms pappersbruk, Gunnar Bengtson, som med sin 170 hk starka Lago Record fick 5 prickar. Orrvik, som hade sin norskföd-

da fru Tua med som kartläsare, höll sig dock mycket väl framme i sin Riley och fick endast 8 prickar. Haskel klarade sträckan med 10 prickars belastning.

Den andra fartsträckan, Ljungdalen – Börtnan, var hela 69 km lång. De flesta förarna klarade denna utan prickbelastning beroende på att Länsstyrelsen bara tillät maxfarten 75 km/tim. Fjolårsseg-raren Cederbaum, som detta år körde Austin A90, hörde till dem som klagade över att man inte tillät 80 km/tim. Därmed var det lättare att hålla idealtiden, varför denna sträcka inte fick någon större betydelse för tävlingen.

Den tredje fartsträckan, Mjösjön – Bjurholm (26 km), klarade ett fåtal utan prickbelastning. Till dem hörde Orrvik, som med framgång rattade sin 2½-liters Riley. Nästan lika bra gick det för honom på den fjärde och sista specialsträckan, Burträsk – Sunnanå (29 km), som gav 1 prick, dvs. lika mycket som rallyrävarna Cederbaum och Gunnar Olsson.

Hallstabacken i Sollefteå var platsen för backtävlingen. Innan denna tog sin början ordnades dock ett tretimmars uppehåll med mat i Sollefteå. I Hallstabacken visade sig Lagon vara snabbast på 1.16.3, tätt följd av fyra helt olika vagnar: HRG, Jaguar, Peugeot och Volvo. Rileyvagnarna hade inte några framgångar här och nämns inte ens i Svensk Motortidnings referat. Detta styrker Lennart Schöldins erfarenheter från 1950 års rally: "Bilen var för tung".

Accelerations- och bromsprovet mitt inne i Kiruna avslutade tävlingen. Bästa tid, 22 sekunder, fick Umeåföraren David Bärgran med en Chevrolet. Tvåa blev Ove Stålheim med en Citroën. Rileybilarna skördade inte heller här några framgångar med sina långslagiga växellådor och hydro-mekaniska bromsar.

Slutsegrare i klass I blev Gunnar Bengtson med sin 4,5-liters Lago Record (5 pr), följd av tre Citroën B15 (Stålheim, Gillberg samt Tengbom) och Gunnar Olsson i Austin A90 Atlantic. Fjolårsseg-raren Pehr-Fredrik Cederbaum placerade sig på nionde plats med sin Austin och Åke Orrvik belade mycket förtjänstfullt elfte plats med sin Riley RMB, alldeles före Arne Hemmingsson i Healey. För Sven Ha-

skel gick det inte alls lika bra. Han hamnade först på 59:e plats med 64 prickar.

I klass II vann Raymond Sjöqvist med Citroën B11 Sport, följd av ytterligare två deltagare på samma märke. Segrare i klass III blev Stig Gruen från Östersund med Peugeot, följd av en M.G. (Nils Segeman, Karlstad) och en Simca (Martin Carstedt, Kristineberg). I klass IV lyckades den rutinerade Eric Tornvall från Södertälje hålla undan i sin Fiat före ett koppel av Porsche och Saab. Greta Molander fick 36 prickar och Rolf Melde 40 med sina bilar från Trollhättan. Molander fick skjuta sin bil i mål och Melde gjorde en 30-meters utfärd i skogen under den första fartsträckan.



Åke Orrvik idag

Av de 153 startande ekipagen kom 121 i mål. De fordon som ej nådde mål bröt på grund av tekniska fel eller avkörningar. Några allvarigare olyckor verkar inte ha inträffat. 1951 års rally till midnattssolen blev sålunda en ny framgång för svensk motorsport och bådade därmed för en fortsättning.

Vid samtal med Åke Orrvik, idag 83 år, minns han att Rileyn gick "jättefint" och att den med sin distinkta kuggstängsstyrning var särskilt lätt att köra i kurvorna. Bilen, som var från 1950 och hade registreringsnumret U 10320, behöll han till 1952. Han började då i stället köra Fiat 1100. 2½:an hade föregåtts av en 1½ litre saloon från 1948. Åke berättar också att han inför varje

rally inte sparade någon möda på att gå igenom hela bilen ordentligt. Det var en förutsättning för att nå framgångar och gav också lön för mödan.

Erik Hamberg

Källor:

Samtal med Åke Orrvik 3/1 2003.
Classic Motor Album, 2.
Svensk Motortidning, 1951.
Anders Tunberg & Peter Haventon,
Full fart genom Sverige (Kivik 2000).



Red. träffade Åke Orrvik för att få några fotografier från rallyt, men några sådana fanns inte. Passade på att fråga honom lite om hans Rileys.

1½:an köpte Åke ny från en firma i Eskilstuna år 1948. Någon bild på den finns inte, och registreringsnumret är okänt, men den var svart. Det fanns inte så mycket att välja på så snart efter kriget, men Åke minns att han tyckte Rileyn var en vacker bil. Två år senare, när Åke hade lämnat in 1½:an på Ingvar Lagerstedts verkstad i Kungsör, tog den fyr och brann upp.

Åke köpte då sin 2½:a hos samma firma i Eskilstuna. Den var grön. Både Åke och hans hustru körde rallyn med Rileyn. Åke sålde 2½:an efter Midnattssolsrallyt 1952. Det finns bilder av Rileyn från det rallyt och de kommer att presenteras i ett kommande nummer.

Åke deltog som sagt i två Midnattssolsrallyn, 1951 och 1952. Vid bägge tillfällena startade han i Stockholm. Licensen som man måste ha för att delta i utfärdades av Motormännens Riksförbund. Åke passade på att kommentera att KAK var en helt värdelös organisation såvida man inte var "nollåtta".

Cykelepoken

Under den viktorianska erans höjdpunkt mellan 1870 och 1880 genomdrevs en rad lagar som starkt begränsade utnyttjandet av barnarbetskraft. Textilindustrin i England var under industrialismens början starkt beroende av billig arbetskraft och begränsningarna gjorde att industrin började gå med förlust. Konkurrensen från utlandet gjorde sig alltmer kännbar, och hotet kom från Tyskland och Österrike där barnarbete fortfarande var tillåtet.

Många av William Rileys engelska konkurrenter avfärdade tanken på att deras väldiga textilindustrier skulle kunna rubbas i sina grundvalar av utländsk påverkan. När det oundvikliga emellertid inträffade hade unge Mr Riley redan börjat ägna sig åt en lönsamare verksamhet.

Tillverkning och försäljning av cyklar hade tilldragit sig William Rileys intresse. En av Coventrys cykeltillverkare fanns runt hörnet från Rileys egna lokaler på St Nicholas Street. 1890 köpte William Riley Bonnick & Company Limited och investerade nytt kapital för att kunna expandera. William hade vid köpet av Bonnick inte hunnit göra sig av med väveriet utan drev bägge bolagen parallellt. Herbert Riley blev vd för cykelfirman och Basil Riley fick ta ansvaret för väveriet och maskintillverkningen.

Bonnicks hade grundats 1885 vid King Street i Coventry bara några år efter att Starleys berömda Safety Cycle såg dagens ljus. Den som betraktas som föregångaren till den moderna trampcykeln. 1890 var Bonnick en firma med gott rykte och erbjöd ett utbud på tio olika cykelmodeller. Man kunde välja på massiva däck eller de nymodiga och alltmer populära pneumatiska Dunlop däck. Bonnick kallade sina cyklar "The Telephone Cycle" och ville med det namnet ge intryck av snabbhet och lätthet. Det var också nu som skylten med telegrafstolpen kom på styrstången på Bonnick- sedermera Rileycykeln.

Bonnicks cyklar liknade till en början vilken annan cykel som helst och det verkar som man egentligen bara monterade inköpta komponenter. Fabrikslokalerna på King Street anskaffades när

man expanderade och registrerade ett aktiebolag för tillverkning av cyklar.

År 1891 fick "The Telephone Bicycle" en intressant ramkonstruktion som liknade dagens racercykel. Hjulavståndet var ca 48 tum, ungefär som idag, men hjulen var betydligt större än dagens 26-27 tumsfälgar, och cyklisten satt mycket högre. Broms fanns bara på framhjulet, och utgjordes av en tryckplatta på en stång som tryckte direkt på däck. Sadeln hade ordentliga fjädrar och styret satt högt.

Sportcyklar ingick, liksom hos de flesta tillverkare, också i Bonnicks sortiment eftersom tävling på cykel hade blivit på modet. Många köpare hade ingen avsikt att tävla men ville äga "sista skriket" i cyklar och köpte alltså landsvägsversionen av racern. För Bonnicks del betydde detta att man tog sin racercykel och satte på stänkskärmar och en broms. Andra kända märken vid den här tiden var Raleigh, Elswick och Ormonde.

I slutet av 1892 började Rileynamnet skymta lite diskret på Bonnickcyklarna. På märket på styrstången kunde man nu se bokstäverna R & S vilket stod för Riley and Sons, och 1893 döpte man om The Bonnick Roadster till R & S Roadster, en cykel för vardagsbruk baserad på racermodellen, men med stänkskydd, bekvämare sadel, lamphållare och framhjulsbroms.

År 1895 bestod cykelsortimentet av

racercyklar, roadstercyklar samt något som kallades "Första och andra klassens damcyklar".

1896 var ett viktigt år för familjen Riley. Väveriverksamheten lades ner och maskinerna såldes. Bonnick and Company Limited ändrades till The Riley Cycle Company Limited med ett aktiekapital på £ 60.000. Detta var mycket pengar på den tiden och signalerade att Riley var ett gediget företag.

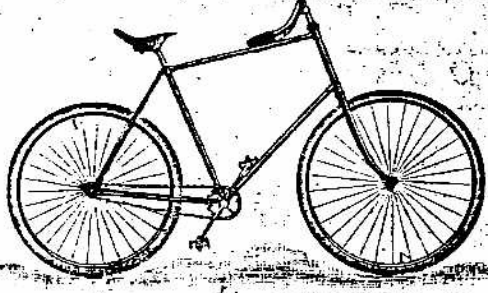
William Rileys äldste son Victor togs in i företagsledningen och kom snart även att följas av Allan. William var själv en innovativ företagare och sönerna Victor och Allan visade snart att de också var kreativa och planerade att sätta en motor på en trehjulig paketcykel man tillverkade.

Samtidigt fanns unge Percy i kulisserna som jobbade på sin 2 ¼ h.p. fyrhjulsbil ett projekt som man inte tog på så stort allvar. Dock lyssnade man på honom när det gällde tekniska lösningar på den motordrivna trehjulingen. Percy blev klar med sitt fordon först och testade 1898 den första Riley bilen på sträckan Coventry – Stratford upon Avon, ett helt år innan trehjulingen "The Motor Tricycle" presenterades för allmänheten på 1899 års National Cycle Show på Crystal Palace i London.

Vid sekelskiftet var cyklar fortfarande Rileys huvudprodukt, även om de inte

Racers, Road Racers, Light Roadsters, Full Roadsters, 1st & 2nd Grade Ladies'.

AGENTS, WRITE FOR PRICES,



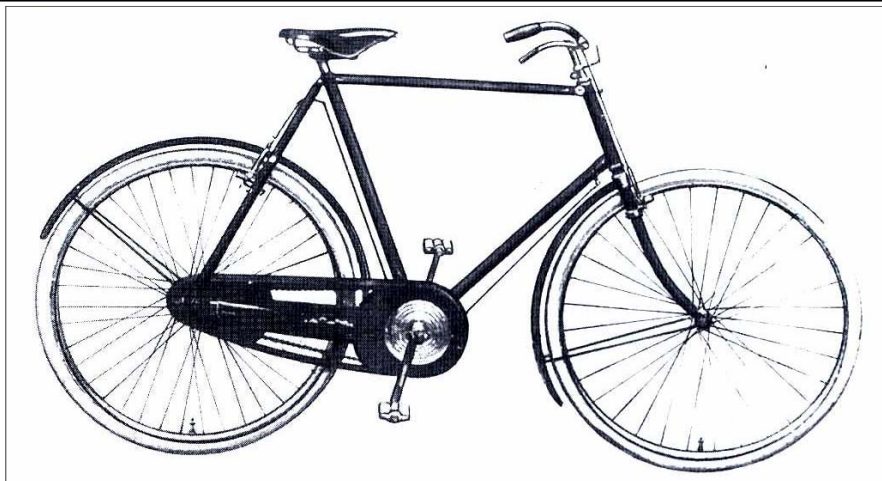
THEY WILL ASTONISH YOU.

BONNICK & CO., LTD.,
CITY CYCLE WORKS, COVENTRY.

missade chansen att sälja de nya produkterna på modet, de motoriserade tre- och fyrhjulingarna. Riley och andra tillverkare offererade "omställbara" motortrehjulingar som lätt (!?) kunde modifieras till fyrhjulingar av sina ägare. Tävlanget med fyrhjulingar började bli en populär sport och dessa tidiga Rileys drevs av motorer av de Dion typ.

Trots detta visade cykelsporten visade inga tecken på minskat intresse när man tog steget in i det 20e århundradet. En ny Riley cykel för tävlingsbruk presenterades 1901, "The Imperial Speed Model". Den kunde fås med frihjul och från 1903 även med pedalbroms. Priset, £ 10, var mycket konkurrenskraftigt.

Percy Rileys sinnrikhet var nu bekräftad tack vare hans utveckling av den mekaniskt drivna insugsventilen på den de Dion motor han monterade på sin bil. Pappa William var trots detta inte beredd att investera pengar i projektet eftersom han menade att allt tillgängligt kapital i så fall hade behövts för produktionsutrustning utan att lämna någonting kvar till den dagliga verksamheten. Percy accepterade detta beslut och utvecklade andra idéer som gick att applicera på den igångvarande produktionen, t. ex. Rileyfrihjulet som skiljde sig från konventionella frihjul och gav en mjukare gång och mindre



Bilden visar Rileys sista trampcykel som introducerades 1908 och som tillverkades fram till att man lade ner cykelproduktionen 1911. Det var en tämligen konventionell kvalitetscykel med länkarmsbromsar, kedjeskydd och lås.

slitage.

Den cykel som placerade Riley i en klass för sig själv var "Anti-Vibratory" modellen, en konstruktion som gav bekvämast möjliga åkande, och vars princip användes i Rileys bilar under de följande 30 åren.

Produktionen av cyklar pågick fram till 1911 då försäljningen hade nått ett lågmärke. Tillverkning av bilhjul utgjorde vid denna tid huvuddelen av Rileys produktion och eftersom William Riley

behövde mer produktionsutrymme lades cykeltillverkningen ner. Tillverkningen av motorcyklar hade upphört fem år tidigare.



Ovanstående är en förkortad och redigerad översättning av Dr. David Styles artikel *The Badge of a Legend* daterad 6 maj 1989.

Bilder från Palms källare



Rolf Palm i Bjuv bygger en MPH replica. Bilen är för närvarande i Linköping för att få ett plåtskal på den trästomme som Ingemar Edlund i Stora Mellösa byggde. Se bilder i Rileybladet nr 4, 2001.

Shelleyverktygen och Lake & Elliot domkraften kommer från Firma Barry Walker nära Stratford upon Avon. Kylarpaketet har gjorts av Vintage Car Radiator Company i Towcester.



Triplexdatering

Här är ett lustigt litet trick för att ungefärligt bestämma bilens, eller rättare sagt dess rutors, tillverkningsdatum. Red är dock tveksam till metoden vilket avslöjas i slutet av artikeln.

Leta reda på den etsade logotypen på rutan, vanligtvis i ett av de nedre hörnen, där det står "TRIPLEX TOUGHENED" eller "TRIPLEX LAMINATED". Kontrollera först tillverkningsåret genom att se under vilken bokstav i ordet "TOUGHENED" eller "LAMINATED" det finns en punkt. (Du måste känna till decenniet eftersom det inte går att fastställa med denna metod:

TOUGHENED eller LAMINATED

.....
1234567890 1234567890

därefter finner du tillverkningsmånaden genom att se på punkterna över ordet "TRIPLEX":

januari TRIPLEX (punkt över T)

februari TRIPLEX (punkt över R)

mars TRIPLEX (punkt över E)

april TRIPLEX (punkt över X)

maj TRIPLEX (dubbla punkter över T)

juni TRIPLEX (dubbla punkter över T och punkt över R)

juli TRIPLEX (dubbla punkter över T och punkt över E)

augusti TRIPLEX (dubbla punkter över T och punkt över X)

september TRIPLEX (punkt över T och dubbla punkter över X)

oktober TRIPLEX (punkt över T och dubbla punkter över E)

november TRIPLEX (punkt över E och dubbla punkter över X)

december TRIPLEX (dubbla punkter över X)

Efter att ha läst om detta springer Re-

daktören ut till garaget och undersöker sin Riley med chassinummer 42 S 20002 vilket tyder på att den är tillver-



kad i februari 1952. Triplexmärket på vänster baddörr ser ut så här:

**TRIPLEX
TOUGHENED**

Med denna datering är mina bilrutor ett helt år äldre än bilen. Men det var kanske så i England på den tiden. Att jämföras med dagens bilindustri där lager knappast förekommer längre.



För många år sedan besökte red. Geneve och passade på att besöka bilmuseet som då låg i utkanten av stan. I höstas var det åter dags att fördriva några timmar i Geneve och nu hade bilmuseet flyttat till själva flygplatsen. Det marknadsfördes som världens största bilmuseum vilket jag tillåter mig betvivla. Där stod i alla fall denna 2½ litre Riley, svart med röda sidor, flankerad av en öppen Bentley och en Austin. Sannolikt utlånad av någon medlem i Schweiziska Rileyklubben.

USED CARS FOR SALE AND WANTED—SPARES AND SERVICE

Renault Cars Wanted
ROWLAND SMITH'S, the Renault buyers—Hampstead High St. (Hampstead Tube). Ham. 6041. [0982/R]
RICHARDS & CARR buy rear-engined Renaults.—35, Kinnerton St., Wilton Place, London, S.W.1. Sloane 5424. [W3045]
WELHAM'S RENAULT SALES & SERVICE, Surbiton, Hill Rd., Surbiton, Elmbridge 1873. purchase all models. [0127/R]

Renault Spares and Service
GLANFIELD LAWRENCE, 2-10, City Rd., Cardiff; Renault distributors—East Glamorgan—spares and service.—Tel. 20531. [0911/R]

RILEY

RAYMOND WAY.
RAYMOND WAY, of Kilburn.
RAYMOND WAY, The Hire-Purchase specialists.
1937 Riley 1½-litre sports saloon, resprayed attractive grey green metallic, superb mechanical order throughout, a model universally sought by Riley enthusiasts; offered at 279 guineas.
HIRE purchase terms on the spot with no references, no formalities or guarantors. Part exchange on your present motor cycle or car. Always 200 cars under £400 to choose from.
RAYMOND WAY, Canterbury Rd., Kilburn, N.W.5.
RAYMOND WAY, 6044 connecting all branches and departments (Kilburn Park Station, Bakerloo line, 150 yards). [C4047]

NEWHAMS, Ltd.
1947 Riley 1½-litre saloon, mileage 21,460, one owner, most carefully used; £750.
NEWHAM House, 235-7-9, Hammersmith Rd., London, W.6. Riverside 4646. [C3024]

J. HUNTER, Ltd., offer:—
1949 Riley 2½-litre 3-seater, genuine 90mph; unrepairable at this figure, £750.
1947 Riley 1½-litre saloon, very carefully used; £750.
J. HUNTER, Ltd., 22, Cricklewood Broadway, N.W.2. Tel. Gladstone 6303. [C2040]

SAUL & SLATTER, Ltd., offer:—
1948 (September) Riley 2½-litre saloon, black, H.M.V. radio, in excellent condition; £760.
44—46, Aldermans Hill, N.13. Tel. Palmers Green 1205/7173. [C4002]

WILCOX (SLOUGH), Ltd., offer:—
1950 (Dec.) Riley 1½-litre sports saloon, very low mileage, attractively finished in duo green with green leather upholstery.
MORRIS House, Chandos St., Slough, Bucks. Slough 21429. [C4052]

BOON & PORTER, Ltd., distributors.
1951 2½-litre drop head four-seater coupe, maroon, mileage 9,000, faultless condition; £1,145.
1949 1½-litre saloon, black, with loose covers, unscratched, mileage 25,000; £895.—Castellau S.W.13. (By Hammersmith Bridge.) Riv. 4444. [C1022]

PARADE MOTORS (MITCHAM), offer:—
1938 Riley Blue Flash Kestrel saloon, grey and red; £355.
PARADE MOTORS (MITCHAM), Ltd., 66-67, Monarch Parade, Mitcham, Tel. Mit. 3392. [C3036]

KEVILL-DAVIES & MARCH, Ltd., offer:—
1950 2½-litre Riley roadster, maroon and beige, low mileage, fast and attractive.
41—42, Hay's Mews, Berkeley Sq., London, W.1. Tel. Grosvenor 2553. [C2612]

CHILDREN CARS—See our selection of Competition Rileys under "Sports Cars." [C1045]
SUSSEX specialists for Riley cars and spares.—Caffyns Ltd., Lewes 1221. Successors to Lewes Motors, Ltd. [C0057/R]

PERFORMANCE CARS—Good selection always available; written guarantee.—See under "Sports Cars." [C3041/R]

CAMDEN MOTORS—Riley—See special double-page advertisement in this issue.
CAMDEN MOTORS, Leighton Buzzard, Beds. Tel. 2041. [C1035]

BEARTS, of Kingston, Riley specialists, sales, spares, repairs.—102, London Rd., Kingston, Kingston 3348. [0079/R]

1950 2½-litre Riley roadster, black, with beige leather upholstery, a fast and attractive car; £925.
BREW BROTHERS, Ltd., 133, Old Brompton Rd., S.W.7. Kensington 2468. [1005]

1947 Riley 1½ saloon, carefully used, reconditioned engine; £685.—Mervyn Austin, Paddington 1280. Ext. 167. [2279]

£325—Riley 1½-litre Kestrel 1936, in exceptional condition throughout, really wants seeing; many others.
BENMOTORS, 1, Clarendon Rd., Holland Park, London, W.11. Park 5066-7. (50yds. Holland Park Tube.) exchanges, h.p. [C1017]

1946 (Nov.) 1½-litre Riley saloon, excellent condition; £575; any examination or trial.
Haskins, Ladbroke 1155. [C3027]

1946 (Dec.) Riley 1½-litre saloon, low mileage, in really immaculate condition throughout; price £585; trade enquiries welcomed.
MOTORISTS (LONDON), Ltd., Gt. North Rd., E. Finchley, N.2. Tudor 2301-2. [C3018]

RILEY 1½-litre saloon, taxed, in very good condition throughout, good tyres, recently overhauled, a very sound and economical car; £245.
V. W. DAVIES & SON, Ltd., Shipston-on-Stour. [2883]

1947 Riley 1½ (July) saloon, £645, one private owner, black, red leather, excellent tyres, taxed year, beautiful condition.—Cunningham 0558. [2868]

£295—1938 12hp Riley Victor saloon, overdrive, very good throughout.—Richards & Carr, 35, Kinnerton St., Wilton Place, London, S.W.1. Sloane 5424. [C3045]

1950 Riley 1½-litre, 21,000 mls., bronze metallic finish, H.M.V. radio, perfect condn. throughout; £995.—Carr Bros., Soho Garage, Soho Sq., W.1. Ger. 6678-9. [2879]

1938 Riley 12hp saloon, recent Riley Motors overhaul engine, gear box, new back axle, bodywork perfect. 30mpg; £425 o.n.o.—27, High St., Manchester, 13. [2754]

RILEY 2½, 1952 model, 3-seater, cream, red upholstery, immaculate condition; £1,175 or near offer; exchange considered.—55, Church Rd., Wimbledon 1153. Evenings Vig. 7017. [2716]

1952 Riley 1½-litre, Nov. '51, autumn red and beige, Ace rims, mileage 3,200, condition as new.—110, Liverpool Rd., Southport. Tel. 66737, evening 6427. [2804]

£333!!!—Magnificent 1937 Riley 9 special sports saloon, bodywork literally beautiful, interior outstanding; this is the finest example we have had; 3 months' guarantee; hire purchase, exchanges.
L. AMBS, Finchley Showrooms, 421, High Rd., Finchley, N.12. Fin. 6221. [C2052]

1950 (Sept.) 2½ Riley saloon, 24,000, bronze, red leather, unblemished, Radiomobile, passlight, speedlight, seen London, Sussex, new tyres, battery.—Dorking 2737. Box 5338. [2806]

1952 Riley 2½-litre saloon, sun bronze, red leather, built-in heater, loose covers, mileage 5,600, like new; £1,500, seen London Oct. 27-29.—Brill, 95, Pickwick Rd., Corsham, Wilts. [2375]

TRADE invited!!!—1947 (April) Riley 2½-litre saloon, black, brown leather, all good tyres, clean car, mechanically sound, taxed December; price £595; trade enquiries welcomed.
MOTORISTS (LONDON), Ltd., Gt. North Rd., E. Finchley, N.2. Tudor 2301-2. [C3018/1]

1937/8 Riley 9 Merlin saloon, very good mechanical condition, good tyres, clean paint and interior; £295.—G. P. Morley, Ltd., 54, Streatham Hill, S.W.2. Tulsa Hill 4488. [C3016]

BARTLETT, Riley 1951 2½ saloon, one owner, 8,000, recently, specially tuned engine, special heater and radio, probably one of the best conditioned cars ever offered; £1,095.—27A, Pembridge Villas, W.11. [C1013]

1948 (Jan.) Riley 1½-litre saloon, black, perfect, £750; 1946 (April) Riley 1½-litre saloon, black, perfect; £650.—Gibsons Sports Cars (Christchurch), Ltd., Lyndhurst Rd., Christchurch, Hants. Tel. 1681. [C2771]

1951 Riley 1½-litre saloon, green, green leather interior, heater, recorded mileage 12,000, a one owner car that has been carefully used; £1,050.—Grove Garage & Motors, 322, Fore St., Edmonton, N.9. Tot. 4162. [C2029]

1950 (July) Riley 2½ saloon, black/red, special coachbuilt seats, heater, spotlamps, special washers, new puncture proofs, low mileage, in immaculate condition throughout; price £375.—Apply Overwood West Side Garages, S.W.4. Tel. Battersea 2683. [2742]

1948 (Aug.) Riley 1½-litre saloon, one private owner, finished black, leather-trimmed grey cloth upholstery, leather panels, loose covers, taxed December, sound mechanical condition, really immaculate condition; price £745; trade enquiries welcomed.
MOTORISTS (LONDON), Ltd., Gt. North Rd., E. Finchley, N.2. Tudor 2301-2. [C3018/2]

165 gns.—Riley Lynx, 1933 (registered 1935) 12hp sports 4-seater, dark green, green leather, Scintilla magneto, carefully used, excellent condition; terms, exchanges; list; open 9-7 week-days and Saturdays.—Rowland Smith, Hampstead (Hampstead Tube), Hampstead 6041. [C4018]

1950 Riley 2½-litre 2-3-seater Roadster, in Riley green with cream hood, side curtains, upholstery and wheels, a most attractive well-kept car which is in showroom condition, small mileage; £975, would consider car in part exchange; terms could be arranged.—Southwinds, Smugglers Walk, West Worthing, Worthing-by-Sea 42131. [C4027]

Riley Cars Wanted

C
M
THE CAR MART, Ltd., wish to purchase Riley cars.—150, Park Lane, W.1. Grosvenor 3434. [0969/R]

ROWLAND SMITH'S, the Riley buyers—Hampstead High St. (Hampstead Tube). Ham. 6041. [0983/R]
1950 2½-litre saloon wanted, under £1,000; private purchaser.—Box 3331. [2756]

REQUIRED immediately, good Riley.—G. Edwards, Amenbury Lane, Harpenden, Herts. Tel. 118. [W2000]

BLAKES, Riley distributors, will purchase any Riley cars.—110, Bold St., Liverpool, 1. Tel. Royal 6622. [7735]

C. A. PETO, Ltd., 42, North Audley St., W.1, urgently require post-war small mileage Riley cars, in first-class condition.—May, 3051. [W3043]

POST-WAR Riley 1½, and 2½-litre saloons wanted immediately.—Wilcox (Slough), Ltd., Morris House, Chandos St., Slough. Tel. 21429. [W4052]

URGENTLY required 1946-52 Riley 1½-litre saloons.—Gibsons Sports Cars (Christchurch) Ltd., Lyndhurst Rd., Christchurch Hants. Tel. 1681. [1285]

Riley Spares and Service

ARCOT ENGINEERING, Ltd.
ARCOT ENGINEERING, Ltd.,—Preselector gear boxes; exchange and repairs.—169, Fulham Rd., S.W.3. Kensington 7501. [10238/R]

FRANK L. HALL OF MAIDENHEAD
SPECIALIST knowledge and personal supervision of Riley sales and service, guaranteed satisfaction.—Tel. Maidenhead 713. [7930]

Riley Spares and Service
PRESELECTOR gear boxes.—H. & A. Engineering, 35, Grant Rd., Addiscombe 2931. [0779]

FOR Riley service consult the Riley specialist.—W. T. Mason & Co., 2, Ley St., Ilford. (Tel. Ilford 0961.) [0472]

HARTLEY'S for Rileys, spares and service.—165-171, Stanstead Rd., Forest Hill, S.E.23. Forest Hill 2244-5. [0246/R]

REX NEATE, Sharnhurst Lane, Botley, Southampton, specialized Riley service; large stocks of spares; prompt attention.—Enquiries to Botley 132. [0060/R]

SQUIRE MOTORS, Ltd., of Henley-on-Thames, for specialized Riley service; cars collected and delivered by arrangement.—Tel. Henley-on-Thames 430. [0272/R]

RILEY spares: We have an excellent range of spare parts for pre-war Rileys and we buy pre-war Riley cars for breaking up.—H. T. Isles, Ltd., 68, Finnieston St., Glasgow, C.3. [2691]

J. JAMES (LONDON), Ltd., carry the largest stock of Riley spares in the country; special equipment for mechanical and coach repairs.—Carkers Lane, Highgate Rd., London, N.W.5. Gul. 5446. [0092/R]

RILEY distributors for 29 years.—Comprehensive list of spares, quotation and advice invited; send your engine for complete overhaul by specialists.—Moss's Agencies, Ltd., High St., Leamington Spa. Tel. 67. [8836]

ROLLS-ROYCE

C
M
CAR MART, Ltd.
1951 Rolls-Royce Silver Wraith Park Ward 4-door saloon black with beige leather upholstery, in exceptional condition, passed manufacturers, 7,000 miles; £5,500. [C1039]

1951 Rolls-Royce Silver Wraith H. J. Mulliner touring limousine, black with black leather to front and beige cloth to rear, 14,000 miles, passed manufacturers; £5,500.

1938 Rolls-Royce 25-30hp 7-seater limousine by front and beige cloth to rear; £1,795.
1937 Rolls-Royce 25-30hp H. J. Mulliner sports saloon, black with brown leather upholstery; £1,495.

CAR MART, Ltd., Gloucester House, 150, Park Lane, W.1. (Corner of Piccadilly.) Grosvenor 3434. [C1039]

H
HOFFMANN'S OF HALIFAX, Ltd.—Send for full details of first-class used Rolls-Royce cars available.—Huddersfield Rd., Halifax, Yorkshire. Tel. Halifax 5944; proud member of the Swain Group. [C2037]

RIPON. [2771]
RIPON. [2771]
RIPON BROS., Ltd.

THE leading Northern Rolls-Royce and Bentley specialists.
HAVE a very fine selection of post-war Rolls-Royce and Bentley cars.
RIPON BROS., Ltd., Huddersfield 7070 (10 lines).
R Also Bradford, Leeds and Sheffield. [0905/R]

SWANMORE GARAGE. [C4024]
1176—1180 Christchurch Rd.,
BOSCOMBE, Bournemouth.

SEE full page advertisement; page 221.
PARK WARD & Co., Ltd.

OFFICIAL Rolls-Royce retailers,
OFFER slightly used Silver Wraith cars; details on application.
PARK WARD & Co., Ltd., 473, High Rd., Willesden, London, N.W.10. Tel. Willesden 0015. [0684]

TOM GARNER, Ltd., offer:
1950 Rolls-Royce Silver Wraith semi-razor edge sports saloon by Park Ward & Co., Ltd., steel grey, with blue leather, 25,000 miles.
TOM GARNER, Ltd., 10-12, Peter St., Manchester, 2, Blackfriars 9265-6-7. [C2020]

M
MASCOT MOTORS, Ltd., offer the following:—
1936 25hp Hooper sports saloon with division.
1935 25hp Tickford drop head sports saloon.
1935 40/50hp T. & M. swept back 7-seater limousine.
1935 25hp H.J.M. swept back 7-seater limousine.
1934 25hp Park Ward sports saloon, ride control.
1934 25hp Salmon sports saloon.
1932 25hp Park Ward 4-light saloon.
1931 25hp post-war super sporting 2/4-seater.
1930 25hp H. J. Mulliner Weymann saloon.

WE are anxious to purchase 20hp and 25hp Rolls-Royce and 3½ and 4½-litre Bentley with owner-driven type coachwork.
MASCOT MOTORS, Ltd., 237-243, Kensal Rd., Ladbroke Grove, W.10. Ladbroke 1251-2. [C3007]

OWNER-DRIVER 1935/25hp Saloon, boot, leather, black, attractive, nice order. £595.
PHANTOM II/1934 Hooper Coachwork, 5-seater tourer, 6-wheels, lavishly equipped, reasonable mileage, outstanding carriage, reasonable cost. Below.

OWNER-DRIVER 1937/30hp 4-door H.J.M. Saloon, black, capacious boot, leather, mileage 50,000, delightful condition, excellent history.

OWNER-DRIVER 1937 Phantom III electric partitioned Park Ward Saloon, sunroof, mileage 21,000, excellent history, capacious boot, wireless, 6-wheels, Jorjion covers, exceptional opportunity. Alpe & Saunders, Providence Court, North Audley Street. Mayfair-2941. [C1096]

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda December 2002

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

Articles

The National Restoration Show 2002, Stoneleigh
 2002 Pennine Weekend

Forthcoming Events

Munich Road Run, May
 All Riley Clubs Dinner, Jan 17
 Pennine Weekend, Oct 3-5
 Riley RM Club National Rally, July 11-13

Cars for sale

RME 54, very reliable, needs some TLC, £2.250
 RMB 52, £ 9.000
 RMF 53, excellent condition (Holland), £15.000
 RME 53, good condition, £4.250
 RMA 47, quick sale needed, £1.200
 RMB 50, ideal restoration, £ 1.000
 RME 54, excellent, very reluctant sale, £6.250
 RMH, engine good, body poor, free for collection
 RMD 50, beautiful car (Sweden), £23.000
 RMC 50, sive restoration (Sweden) £25.000

The Riley Record 6/2002

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

Articles

Dutch Riley Rally
 Le Mans 1934, special 8 page race supplement from
 the Riley Record, July 1934
 A "2.6" back on the road again
 Klausenrennen Memorial - Rileys shine in this historic
 race in Switzerland
 Collector's corner

Cars for sale

RMF 53, stored since 81, so requires work, £650
 RME 52, complete and engine run regularly, £2.750
 RMB 47, unfinished project, sensible offers
 RME 54, too good to break, £1.250
 Elf Mk3, 1969, de-seamed, offers over £1,000
 Elf 67, excellent condition, £1,995

Riley Motor Club - November 2002

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Bushfire close call for our second-hand parts shed.
 Boyanup British Car Day
 British car imports up

Cars for sale

RMA 47, 74.000 miles, one owner, no rust, interior to
 wedding car standard, A\$12,500

Riley Motor Club - December 2002

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

About Riley clubs in Australia
 A Clutch of Problems
 Luvax Shock Absorbers
 BMC/Leyland Day
 Christmas Picnic

Roamer 100 - Nr 3/2002

Medlemsblad för Riley Club Holland
www.rileyclub.nl

Innehållsförteckning

Dutch Riley Rally 2002
 Kom in de Kas
 The Pathfinder Story - Part 2
 The Dutch Riley Rally
 Memories and impressions. The Dutch Riley Rally

RCS Newsletter 5/2002

Riley-Club Schweiz www.riley-club.ch

Program 2003

29-30 mars, Riley Club Schweiz ställer ut på veteran-
 bilsutställningen OTM i Fribourg
 9-12 maj, vårutflykt till München
 30-31 augusti, sensommarträff i Reigoldswil
 5 november, vinterträff

Reservdelsförteckning

Svenska Rileyregistret har ett lager av
 frekventa reservdelar. Förteckning
 bifogas med detta nummer av Riley-
 bladet. Kontakta Erik Hamberg om
 Du vill beställa delar.

Årsmöte & rally 2003

Sommaren 2003 planeras årsmöte och
 rally äga rum den 14-15 juni. Sanno-
 likt går det hela av stapeln i närheten
 av Örebro. Mer information kommer i
 nästa nummer av Rileybladet.

Exklusiva klockor med Riley logotype

Tillsammans med andra Rileyklubbar
 har vi låtit tillverka armbandsur med
 Rileymärke på urtavlan. Klockorna,
 som är av schweizisk tillverkning, är
 vattentäta, har ett års garanti och leve-
 reras i en snygg ask.

Vi har 30 klockor till försäljning, så
 "först till kvarn får första mala". Pri-
 set är 350:-/st., vartill kommer 30:- i
 frakt i förekommande fall. Beställning
 görs per telefon till Erik Hamberg,
 018 - 12 82 83 (inga beställningar per
 post). - På så sätt vet du säkert att det
 verkligen finns kvar någon klocka till
 dig! Obs! Endast en klocka per med-
 lem!

Erik H.



...as modern as the hour.

Nya medlemmar

269 Sigfrid Olausson
 Bryggarvägen 15
 730 40 KOLBÄCK
 Tel. 0220-436 30

270 Lennart Schöldin
 Narvavägen 30
 115 22 STOCKHOLM
 Tel. 08-66 29 93



Kassören här!

Inbetalningskort för medlemsavgiften
 för 2003 bifogas med detta nummer
 av Rileybladet. Lika bra att betala ge-
 nast så Du inte glömmer av det.

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

Mobiltel. 070-958 50 19

E-post: anders.lindner@swipnet.se



Rileybladet erhålles genom medlem-
 skap 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

The Riley Motor Club NSW

The Association of Riley Clubs

The Riley Club of Western Australia