



RILEYBLADET

Nummer 4, 2003

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 25



Forgotten champion, återuppstånden i Vanløse

Erwin är intresserad av engelska bilar och har ägt ett antal. Bl a Alvis i 25 år. 1998 sökte Erwin Koster Kristensen efter en Riley Imp och i den vevan stötte han på en Brooklands Nine i bitar hos firman Orchid Cars i Amesbury i Wiltshire. Erwin kunde se potentialen och priset var rimligt. Svensken Björn Mattsson bjöd också på bilen (högen av delar) men Erwin vann budgivningen.

Idag, fem år senare är bilen färdig så när som några detaljer (kylarlocket och stenskyddet framför kylaren). Oj vilken vacker liten bil. Inte så våldsamt spartansk som många Brooklands racerbilar brukar vara, utan lika läcker att se på som att köra. Erwins bil har chassi nr 8083.

Erwin böjd på provtur och han bad mig sätta mig först så att han kunde stänga dörren. Mina 182 cm gick galant in i stolen och vidare ner under instrumentbrädan, förbi diverse länkarmar och



annat och jag kunde inte känna slutet av benutrymmet. Två vuxna sida vid sida var en något intim upplevelse. Våra axlar tryckte hårt mot varandra.

Erwin som är utbildad ”verktøjsmager” har gjort en del av renoveringen själv men även anlitat duktigt folk han känner. Steve White i Leicester har t ex stått till tjänst. Han är en stjärna på förkrigsrileys.

En intressant detalj med bilen är att dess framaxel är modifierad på samma sätt som Freddie Dixon gjort på sina Riley Brooklands. Det är dock för tidigt att dra några slutsatser om bilens

tidiga historia av detta.

I Erwins garage står även en Rolls Royce Sportsmans Coupe från 1929 som han köpte av en äldre gentleman i Oxford för fyra år sedan. Och så har han en 1933 års Aston Martin under renovering.

Erwins fru Jette tycker visserligen om vackra bilar men kunde berätta att hon och hennes man för säkerhets skull kör med separata ekonomier.

Om bilens historia visste Erwin att en socitetsläkare i Sydaustralien (SA) ska ha köpt den 1936 i England och att den

siste australiensiske ägaren hette Jim Runciman.

Red kontaktade både Jim Runciman och Peter Hocking i Perth i Västaustralien (WA). Båda har inkommit med information om 8083:an.



Svar från Peter Hocking

Jag har tittat i registret vi har i Riley Motor Club of Western Australia. Var från och till arkivarie mellan 1972 och 1995 och har kvar min kopia av registret som det såg ut 1995.

Brooklands (A) 8083

Årsmodell: 1928 (?)

Motor: ej original

Historia: Sågs vara en av Rileyfabrikens utvecklingsvagnar utrustad med en aluminiumkaross på stomme av stål tillverkad i Adelaide. Bilen importerad till Australien 1936 av en Dr Warner (eller Downer) i Adelaide för tävlingsbruk och har möjligtvis tillhört Barney Dentry. Den ägdes senare av L Lobb i SA och man vet att den har deltagit i tävlingar i SA och WA (Albany?). Bilen anmäldes till 1939 års Australia Grand Prix i Lobethal i SA. Nuvarande ägaren fick 1978 ett brev från Allen Colmer i SA ”den togs till SA från England av Dr Downer (eller Warner?) som bytte in den hos Jackson Motors (idag Claridge Motors) i Malvern SA omkring september 1939. Tom Jackson tyckte det kunde vara bra reklam att tävla med bilen i Lobethal nyårsdagen 1940. Kördes av Aub Ramsay, men bilen gick uselt. Jackson Motors gick också dåligt. Bilen övertogs av Alby Lobb som behöll bilen till sent 60-tal då han blev sjuk och sålde den till Neville Webb, som strax sålde den vidare till Gavin Sandford-Morgan. Jim Runciman köpte bilen i delar på tidigt 70-tal och den har inte rörts sedan dess (sept 92).

Peter Hocking
28 okt 2003



Svar från Jim Runciman

Tack för bilderna. Bilen ser verkligen fin ut även om jag själv hade gjort en del detaljer annorlunda... och jag hade ju min chans men kom aldrig till skott.

Som med så många gamla bilar är dess historia oklar och det finns bara två saker man kan vara säker på; att chassinumret 8083 är korrekt och att chassit, när jag skeppade över det till England, var ett originalchassi om än i dåligt tillstånd. Växellåda, axlar och kylare betraktade jag också som original. Bifogar ett foto på bilen som den såg ut när jag köpte den 1975.



8083 år 1975

Det är som sagt svårt att säga något definitivt om bilens historia. Den sägs ha importerats av en Dr Downer i Adelaide omkring 1936. Eftersom den hade en engelskstillverkad kaross kan man vara ganska säker på att bilen inte importerades som nybil då importtullen på den tiden var fruktansvärt hög. Det finns historier om karosser som slitits bilar och kastats överbord utanför hamnen för att undvika tullen som då vida översteg kostnaden för att bygga en ny kaross. Bilen, om det nu är samma bil vi talar om (jag ska förklara senare), hade sedan ett antal ägare innan den kom att ägas av en färgstark person vid namn Alby Lobb. Under den korta tid han ägde bilen på 50-talet flängde han runt på alla möjliga evenemang. Bilen var okänd för att vara otillförlitlig. Den hade vid den här tiden en grovt tillxad aluminiumkaross.

I början av 70-talet bjöd Neville Webb ut bilen till försäljning. Jag kom till en uppgörelse med honom om att köpa hans Brooklands plus en Riley Imp för A\$ 8.000. Under tiden som det tog mig att resa från WA till Adelaide hade han sålt bilarna till en annan som hette David Sanford Morgan. Denne var villig att sälja bilarna till mig med ett litet påslag på A\$ 2.000. Jag ville bara ha

Brooklands bilen men affären gällde ”paketet” och det var bara att betala eller gå därifrån. Jag skulle ha min Brooklands!

På den tiden bodde jag i gruvsamhället Dampier 1600 km norr om Perth. Bristen på det mesta, inklusive hantverkare, gjorde att renoveringsjobbet inte kom igång. När jag sedan kom till Perth behövdes mina resurser för att bygga ett hus och i den vevan hade jag också blivit ägare till en Speed Six Bentley som jag började renovera. Sedan satte jag igång att jobba på min Riley Imp samtidigt som jag dessutom tävlade med en Cooper JAP. Det var alltid brist på pengar för att hålla igång dessa aktiviteter. Det blev bara inte av att börja med min Brooklands.

I början av 80-talet träffade jag en man i Melbourne som ägt en Brooklands sedan tidigt 50-tal. Bilen inte hade varit ute ur garaget på 28 år. En dag rullade han ut bilen och *skåda!!!* den såg ut som Dr Downers bil och det är högst troligt att det antingen var Dr Downers före detta bil, eller så hade den vid något tillfälle utrustats med dess kaross. Efter så lång tid är det svårt att få klarhet i saken, men baserat på mina efterforskningar tror jag inte att 8083 är Dr Downers bil eftersom det verkar osannolikt att man flyttat karossen från en bil till en annan.

Jag har ägnat 20 år åt att få klarhet i bilens bakgrund men jag har hela tiden stött på motstridiga uppgifter och eftersom bilen inte har någon speciell tävlingshistoria tröttnade jag till slut på efterforskningarna. Det är tyvärr allt jag kan berätta. Mer spännande än så är det nog inte.

För ca fem år sedan fick jag chansen att köpa en Riley Works TT Sprite (reg nr AVC 20) och för att delvis kunna finansiera detta köp fick jag släppa ifrån mig mina Imp och Brooklandsprojekt.

Det värmer mitt hjärta att se att min gamla Brooklands blivit så fint restaurerad och att den rullar, men det är sorgligt att den är så långt borta.

Jim Runciman
7 nov 2003



AVC 20, the T.T. Sprite driven by Von der Becke at the 1935 Sheldy Walsh Hill Climb to set Etd. for 1,500 cc Sports Cars.



A.W.K. Von der Becke, Riley Competitions Manager and very successful driver, at the wheel of AVC 20

AVC 20 i Birminghams bok sidan 210

Erwin Koster Kristensen kommenterar

Tack för alla upplysningar om 8083. En intressant detalj beträffande 8083 är att den har fått sin framaxel från 8088, Freddie Dixons välkända vagn. Den har även en modifierad styrarm. Jag har läst artiklar där Dixon beskriver hur han ändrade styruväxlingen genom att böja styrarmen. F.n. Använder jag en standard styrarm. Den är bättre när man kör normalt i Köpenhamn.

Erwin Koster Kristensen
24 nov 2003



Höstmöte i Göteborg den 20-21 september 2003

Årets andra Rileyträff förlades till Göteborg för att ge medlemmarna på Västkusten möjlighet att träffas.

Roland Haraldsson hade åtagit sig att ordna ett lämpligt program och det löftet infriades med råge! Som nog de flesta vet kör Roland ibland historisk racing med sin gröna Riley Brooklands och det påverkade hans program. Till de verkliga entusiasterna för historisk racing hör ju även en annan av våra medlemmar, Lars-Göran Itskowitz. Då och då kan han ses bakom ratten på sin röda Riley Brooklands i någon tävling, ofta samtidigt som Roland luftar sin Riley.

Lars-Göran har haft möjligheten och nöjet att skaffa sig en rad intressanta sport- och tävlingsbilar, vilka han sedan 1999 visar på bilutställningen Auto Collection i Billdal, strax söder om Göteborg. Bilmuseet ligger i det tidigare Kodakhuset i bekväm närhet av väg 158 som går mellan Kungsbacka och Göteborg.

Lördagen den 20 september kl. 12.00 samlades intresserade klubbmedlemmar utanför Lars-Görans bilutställning. Två gröna Riley kom till träffen: Ingvar Persson gled stilenligt in på parkeringen med suffletten nedfälld på sin 2½ liters drophead coupé 1950. Han hade kört från Varberg med vännerna Torsten och Per. Kort därpå fick vi syn på Anna-Britt och Lars Gustavsson som



Donald Healey skapade sig ett namn som tävlingsförare under 30-talet och avslöt sig efter kriget för att tillverka bilar. Som drivkälla valde han den beprövade Riley 2½ litersmotorn som han trimmade till 104 bhp vid 4.500 varv. Sonen Geoffrey utvecklade chassiet. År 1950 introducerades den mest kända av Healeys bilmodeller, den lätta, tvåsitsiga sportbilen "Silverstone" som hade många tävlingsframgångar i sin klass. Den attraktiva karossen hade två ovanliga och lätt identifierbara kännetecken. Strålkastarna som satt bakom grillen och reservhjulet som låg inskjutet där bak och även fungerade som stötfångare. År 1952 introducerades Austin Healey som blev urtypen för den brittiska efterkrigssportbilen.

anlände i sin välhållna 4/68 saloon från 1959. Övriga närvarande, MHM-redaktören Per-Börje Elg – som en gång i tiden ägde två drophead coupé samtidigt – Torsten Grönvall, Per Lindson, Lennart Nilsson, Roland Haraldsson och undertecknad med vännen Gunnar Vidner från Arboga, hade valt

moderna bilar. Ett par av oss hade närmare 50 mil att köra till mötet, så vi må vara förlättna för detta tilltag. Mörkerkörning långa sträckor med gammal bil är ju inte heller kul alla gånger.

Besöket inleddes med en utmärkt lunch, där vi kunde välja mellan mellan tre sorters utomordentliga pajer och avsluta med att plundra frysboxen på glass. Till lunchen anslöt även värden själv, Lars-Göran, som berättade om museet och sitt mycket stora bilintresse.

Efter lunchen följde en guidad och personligt hållen visning av Lars-Göran. Ett erbjudande att i stället få höra hans röst i bärbar bandspelare bortdömdes genast – vi ville höra honom "live". Det blev en oförglömlig rundvandring bland bilarna i denna makalösa samling med sport- och tävlingsbilar. Särskilt och mer ingående beundrade vi en Healey Silverstone – som ju har Rileys 2,5 litersmotor – och Lars-Görans ögonsten, en Riley Brooklands från 1930, en gång ägd och körd av den på sin tid kände engelske storbandsledaren Billy Cotton (1899-1969), innan han övergick till att köra ERA.. Billy Cot-



"We are amused" säger flerfaldige dropheadägaren Per-Börje Elg om Ingvar Perssons RMD

tons storband hörde till de mer namnkunniga engelska jazzorkestrarna under 1930-talet, vid sidan av Jack Hylton,

det var riktigt behagligt att sitta utomhus trots att vi passerat mitten av september. Det var nästan svårt att bryta

vare sina utmärkta proportioner och smakfulla formgivning. Här fanns exemplar som verkligen fägnade ögonen.



Lars-Göran Itskowitz vid sin Brooklands med chassi nr 8071. Red hade först tänkt att presentera alla Brooklands i Skandinavien i detta nummer tillsammans med en liten Brooklandshistorik med hjälp av Automobile Quarterly från hösten 1970, men det får vänta till nästa Rileybladet.

Roy Fox och Burt Ambrose. Billy Cottons Riley provstartades också inne i lokalerna och gav ifrån sig ett vasst, öronbedövande motorljud – sannolikt lite fränare än vad orkestern presterade för 70 år sedan.

I samlingen finns en rad fina tävlingsbilar från nästan varje decennium av 1900-talet. Bilarnas tidigare historia är i de flesta fall väl dokumenterad. Personligen tilltalar mig nog ändå mest de något äldre sportbilarna. En underbar öppen 4-sitsig fransk bil med boattailkaross, en makalöst stilig Lagonda M45 och ett fint exemplar av den vackra Jaguar XK 140 dhc hör till det som jag särskilt lade märke till. Många andra härliga bilar fanns också att beskåda: Ferrari, Morgan, Triumph, Austin Healey, M.G. m.m. Sen skall vi inte glömma de fina bakgrunder och miljöer som Lars-Göran skapat med verkstad, bensinmack m.m. Det hela är mycket smakfullt ordnat och bilutställningen är verkligen väl värd att besöka flera gånger. Passerar du Göteborg är utställningen ett ”måste”, lika viktigt som Liseberg.

Efter besöket på bilutställningen for vi söderut, ned till Särö. Där intogs fika på det vackert belägna Säröhus, en stor konferensanläggning. Solen sken och

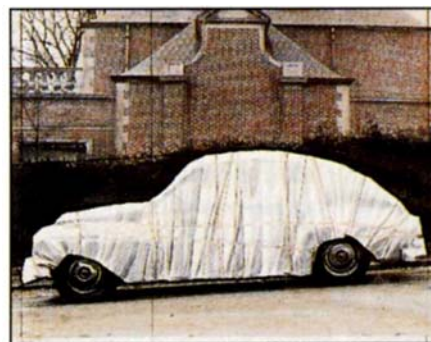
upp, men nödvändigt eftersom vi hade en bokad middag som väntade i Gottskär. Där hade även övernattningsordnats för dem som önskade ligga över. Vi for i samlad tropp, genomförde incheckning och sökte oss ned till vattnet och Hamnkrogn, där Roland beställt bord. Utsikten över Kungsbackafjorden var hänförande och kvällen alldeles som en fin sensommarkväll. Vi åt alldeles utmärkt – företrädesvis fiskspecialiteter – och så småningom uppsökte vi våra nattkvarter.

På söndagen möttes vi kl. 11 vid Volvos bilmuseum i Arendal, på Hisingen i Göteborg. Det visade sig vara ett smakfullt, trevligt och välplanerat museum, där vi först bjöds på en filmvisning som översiktligt berättade om Volvos historia. När vi så trädde in bland de utställda föremålen möttes vi av grundarna Assar Gabrielssons och Gustaf Larssons stora gemensamma skrivbord och de första modellerna, ÖV 4 och den täckta ”Orrekojan”, som har en Weymannkaross av samma typ som de första Riley Monaco.

De stora 6-cylindriga personvagnarna från åren runt 1930, PV 651 och 652, hör till de vackraste bilarna som byggts vid denna tid – snyggare än nästan alla samtida amerikanska förebilder – tack

Bland de utställda bilarna fanns även ett exemplar av Volvos svar på den strömlinjeformade Chrysler Airflow, dvs. PV 36 - även kallad Carioca. Det blev dock inte någon riktigt lyckad eller populär modell. Bättre gick det med efterföljaren, PV 51/52, som hade en modern stålkaross, lägre vikt och mer konventionella linjer.

En tidig PV 444 (A-modell) fanns att beskåda, liksom den sist tillverkade PV 544. Annat att se var en tidig tvåfärgad Amazon och den ovanliga P 1900. Dess efterföljare P 1800 representerades av dåvarande Volvochefen Gunnar Engellaus privata exemplar i speciell stålblå lackering och med försilvrade växelspårknopp. Efterträdaren Pehr G. Gyllenhammars specialutrustade och ilsket röda 244 från tidigt 80-tal fanns också på plats.



Den bulgarisk-amerikanske konstnären Javacheff Christo är känd för att packa in ett och annat.

Även några racingmodeller fanns utställda samt några enastående fula experimentmodeller, vilka man får vara oändligt tacksam för att de aldrig kom i produktion. Ett mindre urval tyngre fordon fanns även på plats.

Vi avslutade besöket med kaffe och tilltugg, varpå var och en for åt sitt håll. Sist men inte minst vill jag framföra tre stora tack: först till Roland som förtjänstfullt ordnade ett mycket trevligt program, därpå till Lars-Göran för en oförglömlig och engagerad visning och slutligen till Saabmannen Per-Börje Elg som visade sig vara en utomordentlig kännare av och ciceron bland Volvos bilar.

Erik Hamberg

Sensation!!! - Bonnick Roadster upptäckt i Sverige



Håkan Wikström (t.v.) "upptäckte" i höstas världens enda kända existerande Bonnick cykel hos Sven Larsson (t.h.) i Sigtuna...

När "Rileyspanarna" Wikström och Pfändtner traditionsenligt besökte årets Eskilstunamarknad stötte de på AHK-medlemmen och cykelentusiasten Sven Larsson från Sigtuna som hade ett stånd med cykelprylar.

Eftersom spanare Ronald behövde tips om var man kunde få tag i cykeldäck av udda dimension, och Håkan tillbringat en kväll på skottlandsbåten tillsammans med Sven och hans hustru Gun, så stannade de för lite småprat. Efter ett tag hade Sven genomskådat deras förklädning och avslöjat dem som Rileyspanare.

"Jaså ni kör Riley! Jag har en Bonnick cykel hemma som jag tänker sälja..."

Hela historien i nästa nummer!

Man undrar förstås...

Den sista helgen i augusti avverkades Lergökarallyt i Ängelholmstrakten.

Redaktören hade som vanligt anmält sin bil men fick förhinder (Bordeaux-resa) så bilen lånades ut till undertecknad som i avsaknad av egen körbar bil naturligtvis accepterade möjligheten till några Rileymil.

Under rallyt upphittades en verktygspåse från en mc samt en registreringskylt. Rallyt var kanske förlagt på för många mindre vägar med för många gropar. Man undrar förstås hur ägarna förbereder sina fordon.

Det var naturligtvis trevligt att få delta i rallyt vilket faktiskt var tredje gången med denna bil. Under körningen upptäcktes vissa defekter som ledde till åtgärder då jag har så svårt att återlämna en bil som kan bli åtminstone lite bättre.

Kopplingen

Det var stort "slack" i kopplingspedalen. Lokaliserades till förbindelsen mellan stag E6.50 och hävarm E6.43. Vanligtvis tror man att spelet är mellan urtrampningslagret och motgående del på kopplingen. Detta spel var tvärtom väldigt litet. Jag har monterade ny sprint E6.48 mellan stag och hävarm. Det tog bort halva spelet. På sikt bör redaktören

låta sätta i en bussning i hävarmen. Hålet har blivit en smula avlångt. Jag har ökat spelet vid urtrampningslagret något – detta spel minskar med kopplingens slitage och låter vid nollspel lagret ligga på hela tiden med stort slitage som följd.

Höger framskärm

När vi körde Lergökarallyt tyckte jag att det ibland kändes som om skärmen ville ramla av vid minsta ojämnhet. Jag tänkte genast på stötdämparens funktion. När jag senare tog tag i skärmen kunde den röras upp/ner. Skärmen satt inte längre fast i skärmstaget – bulten hade lossat. Den är numera åtdragen. Då bilen har justerbara stötdämpare gjordes olika justeringar som efterhand gav bilen en lugnare gång. Kanske

skärmen sitter fast bättre i fortsättningen.

Chokereglaget

Redaktören instruerade att choken måste föras tillbaka för hand efter start av motorn. Han anade att wiren blivit knäckt någonstans och behövde bytas. Det visade sig att retur fjädern hoppat av från chokens hävarm ett fel som egentligen inte går att se – man får känna sig fram. Det är inte heller så lätt att återmontera fjädern på rätt plats.

Ovanstående som en liten motprestation och tack för lån av bilen under några fina dagar i augusti.

Håkan Lundgren



Håkan och Somporn Lundgren

08.09.2003

Säljes**1949 Riley Roadster**

Bilen såldes ny i Brisbane. Nuvarande ägaren har haft den sedan 1972. Bilen är i utmärkt skick. Renoverad år 2000 inför Alice Springs rallyt. Originalmotorn renoverad med nya vevstakar, kolvringar och lager och toppen konverterad för blyfri bensin (1000 mil sedan renovering). Omlackerad i Volvofärgen Royal Blue. Separata stolar omklädda i beige skinnklädsel. Beige sufflett. Michelin radialdäck. Nästan nytt avgassystem. Elektrisk fläkt. Ytterst tillförlitlig. Dokumenterad historia. Samtliga kvitton. Tvingas till försäljning då jag snart inte har garage till den pga Big 4 projekt. Mycket vacker bil som sällan blir använd. A\$27,000 eller bästa bud.



Peter Hocking
Perth, WA (+7 tim)
Tel. 0061 8 9385 0692 eller
pahocking@hotmail.com

Säljes

Riley Monaco 1933, Ulf Åskag,
Tel. 0651-530 26

**Säljes****Riley Sports Special 1937**

Riley Sports Special 1937, 6 cyl. 15 hp. Chassi och allt mekaniskt ombyggt från grunden av långvarig Riley entusiast/ingenjör. Unik 4 sitsig vagn. Sittbrunn och bakdel byggd i Perth 1995 enligt traditionella karosseritraditioner i tasmansk ek och aluminium. 3000 miles körda sedan den registrerades. A\$ 42.500

Bob Shanks
Perth, WA (+7 tim)
Tel. 0061 8 9299 8008 eller

Shanksleenaabob@yahoo.com

**Ur andra Rileyblad****R. Memoranda September 2003**

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

Articles
Editorial
From Our Enrolment Secretary
Chairman's Comments
Area News and Views
Confessions of a Data Enterer
Rumblings (brev från medlemmarna)
Riley Images (insända bilder)
Technical Topics - preventing oil egress from the 2½ litre rear crankshaft, lubricating system, equipment review: spot blast gun, fitting an alternator
Messages from the Riley RM Club on-line forum: (bonnet hinges, mending bonnet sides, 2½ engine numbers, piston ring gaps, RMB/C/D axles, Cars in films)
ARC Bavaria Trip
From a Bench front Seat (Pathfinders)

Forthcoming Events
N.E.C. Classic Motor Show 8-9 nov
Riley RM Club Annual General Meeting, 1 nov
The Riley RM Club National Rally 2004, 10-11 July
Pennine Weekend 2004, 2-3 Oct

Cars for sale
RMA 50, £8,000 spent on restoration, £4,800
4/72 1968, runs and very solid, £375
RME 54, in need of full restoration, £700
RMA 47, runs very well, fibreglass roof, £2,750
RME 54, for complete rebuild, £1,000
RMB 50, lovingly restored, a beautiful drive, £4,900
RME 55, always garaged, summer use only, £4,000
RMF 52, valuable reg. no. complicates price
RMF 52, restored to A1 condition, £8,000
RMB 47, part stripped for restoration, £900
RME 54, beautiful looking car in above average condition, £4,500
RMF 53, superb condition, one of the best RMs around, 50,000 documentet miles, £11,000

R. Memoranda Oct/Nov 2003

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

Innehåll
Klubbens databas innehåller ca 4.500 kända RM Rileys av totalt ca 28.000 tillverkade.

Artiklar
Vehicle Database Notes
2003 National Rally
Riley Images
Technical Topics: tools for re-roofing
Messages from the Riley RMClub on-line forum
Technical Topics: Pathfinder engine in RMF chassis
Technical Topics: Fitting rubber extrusions
The Association of Riley Clubs (history, make-up, funding and activities).
Archive
From a Bench Front Seat (Pathfinders)

Evenemang
Rileyträff i Sydafrika 16-24 oktober 2004 nära Knysna längs kustvägen Garden Route mellan Kapstaden och Port Elizabeth. För dem som önskar delta i en av två "pre-tours" träffas man i Kapstaden torsdagen den 7 oktober eller tisdag den 12 oktober med mål i Knysna lördagen den 16 oktober.

For sale
RME 54, beautiful looking car, £4,500
RME 55, present owner retiring from driving, £3,900
RMF 52, good prospect, a fine purchase at £2,750
RMB 50, generally good condition, £4,900
RMA 52, VGC and sweet runner, £5,000
RMB 51, reluctant sale to fund new project, £5,250
RMF 53, superb condition, £11,000
RME, 55 much renovation done, £4,000
RME 54, sound and reliable car, £1,950
RME 54, good condition, £3,750

Forts. Ur andra Rileyblad

RMF 53, daily use, solid, nice looker, £3.995
 RMA 47, used regularly, 6 weddings this year, £4.800
 RMD 51, poor health promotes sale, £20.000

The Riley Record 5/2003

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

Articles

National Rally 2003
 Spring Time (RM fjädring)
 Beaulieu Autojumble (1.800 stall holders) too big to do in a day
 Pathfinder paras
 Collector's corner (Riley Coventry Limited aktiebrev, Rileyfrimärken från Nevis)
 Riley Motor Club Regalia (Riley Fleece jackor, Riley slipsar, Riley muggar,

Forthcoming Events**Cars wanted**

RMC roadster circa 1955 preferably red with beige leather in good roadworthy condition

Cars for sale

RMB 50, generally good condition, £4.900
 Elf Mk2, 1966, very good condition, £1.400
 Elf Mk3, good winter project, £400
 4/72, 1965, daily use, £850
 9hp touring saloon, 1937, VGC, £9.000

Riley Gazette October 2003**Rally Edition**

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

Cars for sale (1 australiensisk dollar = 5.14 kr)

RMC 49, roadster, beautiful car, A\$ 20.000
 RMD 50, drophead, wonderful car, A\$ 20.000
 RMH 55, Pathfinder, vg condition, A\$ 6.000

Riley Gazette November 2003**Rally Edition**

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

Cars for sale (1 australiensisk dollar = 5.14 kr)

RMB 49, exceptionally original, A\$ 14.750
 RMC 49, roadster, beautiful car, A\$ 20.000
 RMD 50, drophead, wonderful car, A\$ 20.000

Riley Motor Club - August 2003

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

Monthly meetings
 Coming events
 Munich Run
 Riley Annual Lunch
 Parts Identification

Forthcoming Events

Riley Motor Club of the ACT, National Heritage Rally, easter 2004,

Cars for sale

RMB 51, requires some work, A\$ 12.000

Riley Motor Club - September 2003

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

Monthly meetings
 Coming events

Some Australian Rileys (läs Riley med australiensiska karosser: bl a ett 2½ litre roadster chassi importerades och fick en strömlinjeformad kaross av firma Head Brothers)
 Coventry Rally 2003

Forthcoming Events

Riley Motor Club of the ACT, National Heritage Rally 2004,

Cars for sale

Riley Sports Special 1937, 6 cylinder, 15 hp. Chassis and all mechanicals exhaustively rebuild by long time Riley enthusiast/engineer. Unique 4 seater, rear cockpit body built (Tasmanian oak and alloy) in traditional coachwork manner in Perth 1995. A\$ 42.000

Riley Motor Club - October 2003

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Artiklar

The Riley Restoration Day (när ett halvt dussin medlemmar kommer hem till Dig och gör en veckas jobb på några timmar)

Riley Motor Club - November 2003

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Artiklar

Two 1950 Rileys Cross Australia
(samma tur som red gjorde och skrev om i Rileybladet 1985)

Roamer 103 Riley Club Holland

www.rileyclub.nl

Säljes

Adelphi 36, € 15.000
 Kestrel 37, € 15.000
 RME 54, € 12.000

Billimpa

Riley är en typisk engelsk "one-hundred miles per hour car": snabb, gedigen, stram och konservativ. Förra året mjukade den motvilligt upp sitt aristokratiskt tillknäppta ansikte med lite bulligare linjer. Den blev strömlinjeformad med förvandlades, åtminstone enligt rileyägaren Kar de Mumma, från världens vackraste vagn till den vanliga "billimpan"

Klipp från någonstans

**Kassören**

Inbetalningskort för medlemsavgiften för 2004 bifogas med detta nummer av Rileybladet.

Torsten

Nya medlemmar

274 Erwin Koster Kristensen
 Eriksholmvej 20
 2720 Vanløse
 Danmark
 Tel. 0045 38 71 89 01

Kommer inom kort

Den amerikanska Automobile Quarterly hade nyligen en lång artikel med titeln Riley's Folly om RMC Roadstern. En presentation på svenska kommer i Rileybladet inom en snar framtid.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

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 125 kr för år 2004.
 Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

**Cirkulation:**

Medlemmar
 Riley News
 The Riley Register
 Riley Club Holland
 The Riley RM Club
 Riley Club Schweiz
 The Riley Motor Club
 The Riley Motor Club NSW
 The Riley Club of Western Australia