



RILEYBLADET

Nummer 4, 2008

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 30



Godhavnsdrengen och hans Riley

Denna 2½ litre saloon med chassi nr 60 S 7599 nämndes i artikeln ”Bilkalendrar avslöjar” i Rileybladet nr 4/07, såld ny till kallarmästare Håkansson i Sölvesborg. Den köptes 1957 av Arne Petersen, en dansk konstnär i Hässleholm. Kort därefter tog han med bilen till Danmark. Efter tre år kunde han 1960 sälja den utan att betala importavgifter och köpare blev Svend Hansen. Därefter är bilens historia höljd i dunkel till dess att senaste ägaren, Svend-Aage Rasmussen annonserade ut bilen i RMemoranda. Red kontaktade ägaren och fick svar:

Som lovet vil jeg forsøge at finde yderligere oplysninger om tidligere ejer fra 1957 og til 2007 hvor jeg købte Rileyen. Ham jeg købte den af bor ca 5 km fra mig i Faxe. Angående tekst og billeder må naturligvis offentliggøres. Jeg er i forvejen ret meget offentlig både i tv, radio

og aviser. Se vedlagte link: www.godhavnsdrene.dk (en förening för f.d. barnhemsbarn, reds anm).

På billedet er det mig og min Riley kort efter jeg skulle have Rileyen ind på værkstedet bagved, som jeg jo måtte bygge til den. I øvrigt har jeg mange billeder af Rileyen taget under demonteringen og kan bruges hvis det ønskes. Rileyens køleremblem er så hvidt jeg ved originalt. (red menade att den var mörkblå och kom från en 1½:a, reds anm).

Jeg selv kan godt huske Riley og de andre britiske biler fra min ungdom da DOMI havde til huse i Glostrup hvor jeg boede i flere år. (DOMI, Dansk Oversøisk Motor Industri, var på 50-tallet en verkstad som byggde en speciell Morris skåpbil, kallad Domi-van, reds anm).

Som tideliger nævnt har jeg på grund af helbredet desværre ikke kræfter til at fuldføre Riley drømmen og derfor må sælge den. Jeg har isteden for købt mig en skovfastighed i Norsjøvallen, Vestb-råten, i Sverige med bl a, afslapning og fiske vil blive min hobby fremover.

Du nævnte at den pris jeg havde sat £8000 var i overkanten. Det var kun et skud i tågen (*dimman*) fra min side, som er efter hvad flere andre veteranbiler sælges for i Danmark. Men jeg er naturligvis villig at sælge for den pris som Riley i den stand koster, hvis nogen er interesseret. Bare det er til en der er villig at udføre arbejdet til Rileyens bedste og tage vare på den fremover. Vi ved jo alle at engelske biler har sjæl og derfor skal leve fremover.

Svend-Aage Rasmussen

Goodwood Revival Meeting 2008

Det hela började en tidig augustimorgon. Min vana trogen gick jag hemifrån kl. 6.30 för att promenera ned till Stockholmsstället och ta mig till jobbet. Just som jag passerade min käre granne Stene (Sten Berglund, nybliven medlem) öppnade han dörren och ropade på mig. – Erik, vill du följa med till Goodwood i september? Hans bror hade fått förhinder, han hade en plats över. Lätt omtumlad blev mitt svar ”ja”.



Riley Nine March Special

Vad är då Goodwood Revival? Jo, det är en motorfestival som nu pågått tio år i rad, på och kring Goodwood Circuit, i West Sussex, beläget i södra England. Egendomen ägs sedan lång tid av the Duke of Richmond. Här finns även Goodwood Racecourse, men där ser man bara hästar. Under andra världskri-



Riley Nine March Special

get byggdes ett flygfält på egendomen och när kriget var slut kom den motorintresserade Freddie March, den nionde Duke of Richmond, på den geniale idén att här skapa en tävlingsbana för bilar. Som påläst Rileyeнтуusiastar du nu genast örönen. March Special är ju en av de snyggaste öppna Rileys som byggdes under 30-talets första hälft, i ett relativt litet antal. Freddie March ritade själv modeller som kom i produktion inom flera olika bilmärken. Hans Riley March Special var i princip en modifierad Nine

Lynx, men något rymligare. Bilarna såldes genom Rileys återförsäljare.

Racerbanan invigdes den 18 september 1948, varvid Freddie March rattade en Bristol 400. Den första tävlingen vanns av Stirling Moss i 500 cc klassen, senare kallad Formel 3. Banan användes sedan fram till 1966 och såg många berömda förare i aktion, förutom Stirling Moss, Graham Hill, Mike Hawthorne, Jim Clark m.fl. Det var för övrigt här som Bruce McLaren tragiskt omkom. Banan är mest känd för sina niotimmars uthållighetstävlingar.

Idag är Goodwood den främsta arenan för historisk racing i England. Under sommaren hålls Goodwood Festival of Speed, men Goodwood Revival Meeting, med äldre fordon, hålls numera under tre dagar i september, tre mycket intensiva dagar, till vilka motorintresse-



Sunbeam cirka 1930

rade vallfärdar från när och fjärran. Vi var 124.000 besökare som njöt i stora drag den 19-21 september 2008.

Avresan från Uppsala skedde redan på torsdagen. Stene och jag tog flygbussen till Västerås, där vi gick ombord på lågprisflyget Ryan Air som förde oss till Stansted utanför London. Väl framme tog det inte lång tid innan vi satt med var sitt välfyllt ölglas framför oss. Ett par timmar blev vi sittande där, för att så småningom sammanstråla med Thomas Dahlgren, Stenes gamle motorintresserade barndomsvän. Thomas hade varit på kontinenten och kom med ett något senare flyg. Med Thomas vid ratten i en underbar vinröd V8-Jaguar med beige skinnklädsel var vi så småningom på väg mot Berkhamsted, där familjen Dahlgren bor. En sen middag satt fint och därefter gick vi till sängs för att någorlunda tidigt nästa dag förflytta oss ned till den engelska sydkusten.

Stene och jag hade extremt lätt packning med oss, bara var sin liten bag med det allra väsentligaste. Vädret var makalöst bra hela tiden med sol och värme, så den tunna regnjackan kom aldrig till användning. Stenes dotter Martina, som vistades i England ett par månader under hösten, medföljde från familjen Dahlgrens trevliga hus och så bar det iväg längs livligt trafikerade motorleder. Nästan framme satte Thomas på bilradion; det visade sig att Goodwood hade en



En imponerande Lagonda LG45 samt en Jaguar XK140 Drophead Coupé

egen frekvens som oavbrutet upplyste om vad som hände på racerbanan! När vi snart hade parkerat Jaguaren och gick in på området fick man köpa en liten bag som bl.a. innehöll en liten radio med den aktuella frekvensen. Radion fästes bakom örat. Den hade man stor användning



Austin A90 Atlantic Drophead Coupé tillverkades 1949-1952 i totalt 7981 ex.

av vid motorbanan, så att man kunde höra speakern och följa med vad som hände i loppet. Bagen innehöll även ett tävlingsprogram. Biljetterna för de tre dagarna kostade £ 97 vill jag minnas och hade införskaffats lång tid i förväg.

Väl inkommen på området befann man sig plötsligt mitt inne i finbilsparkeringen. Där stod bilar tillverkade fram till 1966 och ojoj vad det fanns att titta på! Här fanns många modeller – och

RILEYBLADET

även bilmärken – som man aldrig tidigare hade sett i verkligheten.

Antalet Riley var inte så överdrivet stort, men märket var i alla fall ganska bra representerat. Förutom ett par RMA/RME och RMB såg jag en RMD, dvs. en drophead, men den var ganska ful med sin svarta inredning. Några mellankrigsvagnar fanns också att beskåda, huvudsakligen öppna, t.ex. Brooklands och Gamecock. Den sista dagen såg jag även en sixlight Kestrel. Mäktat förvånad och glad blev jag att för första gången se en Autovia limousine – det från Rileyfabriken avknoppade lyxbilmärket med en V8 på 2,8 liter som konstruerats av två 1½-liters motorblock. Bilen var stor och imponerande. Totalt tillverkades ett 40-tal, både limousiner och salooner.

Andra imponerande bilar från denna tid var ett par Lagonda LG45, ett par underbara Alvis och Aston Martin, en stor



Håkan och Erik poserar vid en sällsynt Autovia Limousine.



I en av paraderna syntes en Tucker Torpedo. Cirka 50 bilar tillverkades

öppen Sunbeam från cirka 1930, en imponerande Vauxhall, flera fina Bentley och Rolls Royce från 20-talet m.m. Någon Invicta fick jag också syn på, liksom en Alfa Romeo. Bland bilar från decenniet närmast efter andra världskriget tyckte jag att det var särskilt roligt att kunna studera säkert 10 st. Healey, dvs. modeller som byggdes med Rileys 2½-litersmotor. Förutom den racingbetonade Silverstone fanns där Elliot Saloon, Abbott Drophead Coupé och Tickford Saloon att beskåda, samtliga tillverkade i litet antal och därför mycket ovanliga. Ratt och rattstång var välbekanta för en Rileyägare. Inredningarna var sofistikerade, med mycket eleganta instrumentbrädor. Sådana kan man även finna på Jaguarerna från samma tid och här fanns det oerhört många att titta på.

Jaguar XK120 (huvudsakligen roadsters) fanns det så många av att man snart bara gick förbi dem, men här fanns även ett antal täckta och öppna XK140, några

fin MK V:or – liksom dess föregångare – samt imponerande MK VII-IX:or att skärskåda. En bil som man nästan aldrig ser i Sverige är Austin Atlantic (Sten Wigrell hade dock två st!), men här fanns ett öppet exemplar att se närmare på. Om den är snygg kan diskuteras – men den har samma mätare som samtida Riley. Öppna och täckta Alvis var



Två Spitfires uppställda på flygplatsen. Spitfire byggdes i 20.351 ex åren 1938-48

mycket läckra att se, likaså Frazer-Nash m.m. Jowett Jupiter såg jag flera stycken, men vackra kan man knappast säga att de är. Det fanns även amerikanska, tyska och franska bilar, men andelen var påfallande liten. En stilig krämfärgad Horch var dock väl värd att titta på. Jag koncentrerade mig på sådant som man sällan ser i Sverige, så Austin, Morris, M.G., Triumph med flera hoppade jag oftast över. Några fina gamla bussar kunde också beskådas. Det tog många timmar bara att gå runt

på parkeringen, titta och fotografera och ibland prata med folk. Men det fanns mycket mer att se. Bonhams höll en auktion och många bilar var till salu för ett fast pris hos ett par handlare. Här kunde man köpa en fin Rover P4, en Jaguar Mk II eller en Rolls Royce Silver Cloud om man så ville. Biltillbehörsföretag fanns också på plats och här knöts goda kontakter om man nu ville ha tag i tjock motorolja t.ex.. Inne på själva festivalområdet stod stånden tätt. Biltillbehör och bilreservdelar – nytt eller renoverat – tweedkavajer, kepsar, huvor, gammaldags bilhandskar, nysydda 40-talsklänningar, böcker om bilar och flygplan m.m. Och överallt gick folk klädda som man gjorde för 50 eller 70 år sedan. Framför allt kvinnorna var eleganta i sina nysydda dräkter och klänningar av



Här mekas det motorcykel. Maskinen är en Triumph T110 från 1954

gammalt snitt och med fantastiska hattar!! Ofta gick de arm-i-arm med maken

eller pojkvännen som hade RAF-uniform. Tweedkavaj och keps var helt OK, medan andra föredrog overall. Motorbanan är 2,38 miles lång och varvrekordet innehas av Jackie Stewart och



Prydlig interiör från en Healey Abbott

Jim Clark som 1965 tog sig runt på 1 min. och 20 sekunder. Här ägde flera parader rum (bl.a. syntes en Tucker Torpedo och en Riley Lynx med gammal husvagn på banan) och antalet tävlingar med motorcyklar, standardvagnar från 1950-talet, formelvagnar och andra racingklasser var många. Hela dagarna kördes det på banan. Särskilt imponerande



Healey Elliot Saloon och Healey Silverstone i depån

de var det att se ett par stora Jaguarsalooner (bl.a. körde Tony Brooks och Stirling Moss samt komikern Rowan Atkinson) i god fart kränga i kurvorna och några mindre, men högljudda, Jaguar MK I köra förbi. Bristol 400 och Healey Elliot kunde också ses. Särskilt minnesvärt var det att se en körsbärsröd Volvo PV 544 Sport med framgång mäta sina krafter mot små ettriga Austin A 35 och den betydligt större och kantigare A 95 Westminster. Ett par Riley One-Point-Five fanns också att beskåda på banan. Två helt osannolika bilar i startfältet var en norskägd Tatra och en Mercedes 180! De låg dock ohjälpligt sist. Bland sportbilarna fanns Frazer-Nash, Aston Martin, Ferrari och Jaguar C-type i många exemplar. Vid ett tillfälle kom det olja på banan och formelbilarna för kors och tvärs och

ut i gräset för att sedan fortsätta. Ett par mindre olyckor inträffade också. På en Ford Zodiac, som gick ganska bra, rasade framvagnen plötsligt ihop inför mina ögon och A 95:an voltade sedan den i en kurva stött ihop med en A 35:a. Nästa dag var dock A 95:an med i leken igen, trots en ganska tilltygad högersida.

Riktigt kul var det dessutom att gå in i depån och närmare titta på alla bilar som hade tävlat under dagen – och det var verkligen mäktigt! Särskilt minns jag en oerhört fint renoverad Healey Elliot med störtbåge inuti, samt ett par underbara ERA – Rileyhjärtat klappade naturligtvis



Motorbyte på en Fiat 600; observera iförd skjorta, slips och keps!

några dubbelslag! På en Fiat 600 pågick motorbyte och gubbarna som mekade hade vit skjorta och slips. Snacka om stilpoäng! Det var som en dröm att gå runt bland som många ovanliga och berömda bilar. I ett enda race startade bilar för hela 85 miljoner pund, dvs. 1 miljard svenska kronor. Och dessa bilar körde man sedan för fullt!! Hur mycket alla bilar i depån var värda vågade man inte tänka på. Näringsställena var många och här bjöds det på lokalt producerade varor, t.ex.



En kompressormatad Riley Special

utomordentliga hamburgare och härligt öl som serverades, inte i muggar av plast, utan gjorda av stärlkelse som är biologiskt nedbrytbart. På söndagen fick vi kontakt med Håkan Wikström som

rest dit med en bekant och vi fick en trevlig lunch tillsammans.

På festivalområdet fanns också miljöer med gamla verkstäder och bensenmack-



En elegant Alvis Drophead Coupé från 1930-talets mitt

ar. Vid en sådan stod bl.a. en Riley March Special. Helan och Halvan kunde ses köra omkring i en T-Ford och gamla polisbilar och polismotorcyklar med ungefär lika gamla poliser syntes då och då. Dessutom förekom fantastiska flyguppvisningar, bland annat med ett stort



*Ett specialbygge på en Riley 1 1/2 litre, byggd för att likna en Imp.
(presenteras utförligt i R.Memoranda Oct/Nov 2008)*

bombplan som på låg höjd kom dånande över området, eskorterat av Spitfires.

Varje dag höll vi oss kvar ända tills mörkret lägrade sig och området stängdes. Därefter åkte vi till Alresford, en by strax utanför Winchester där vi två nätter i rad bokade en liten våning som hörde till en pub. Det var visserligen en dryg timme att köra, men det är svårt att finna rum på närmare håll. Sista natten i England var vi dock åter i Berkhamsted. När vi efter den sista dagen tog oss in mot London kom vi i mörkret i kapp en gammal bil som nog höll åtminstone 90 km/tim. Det var en Riley Brooklands...

Erik Hamberg

Riley Club Schweiz 30-års jubileum

Jubilee Weekend 28-30 August 2009

Fredag 28 augusti, em och kväll

Ankomst till Hotel Kronenhof i Berlingen vid Bodensjön. Rallyinformation och programgenomgång. Välkomstdrink.

Lördag 29 augusti

Vi har chartrat en flodbåt för att färdas på en av Europas vackraste floder, Steinen am Rhein. Besök i medeltidsstaden. Fortsatt flodfärd till Schaffhausen. Besök vid Rheinfalls eller Munot och dess historiska intressanta stadskärna. På kvällen galamiddag på Hotel Kronenhof i Berlingen.

Söndag 30 augusti

Transportrally genom landskapet vid Bodensjön. Samling vid slottet Hagenwil nära Amriswil. Lunch och underhållning. Åter till hotellet alternativt hemresa.

Fortsättningsprogram "Riley Lake of Constance Tour" Rileys Bodensjön-tur 31 augusti-3 september 2009

Måndag 31 augusti

Vi kör i våra Rileys från Berlingen till Romanshorn. Besök på ett nytt museum, LOCORAMA & AUTOBAU. Med bilfärja från Romanshorn till Friedrichshafen. Färd från Friedrichshafen till Meersburg. Stadsvandring. Ankomst till Parkhotel St. Leonhard i Überlingen.

Tisdag 1 september

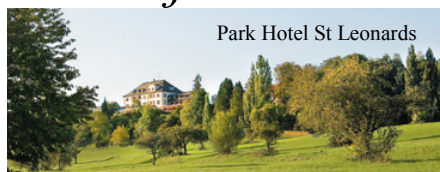
Vi kör från Überlingen till Friedrichshafen. Besök på Zeppelin museet. Eftermiddagen ledig.

Onsdag 2 september

Vi kör till blomsterön Mainau. Besök på Mainau och dess trädgårdar kända för sin hortikulturella utveckling. Bilfärja till Meersburg. Besök på ett museum med förhistoriska boplatser. Åter till Parkhotel i Überlingen.

Torsdag 3 september

Avskedsdrink och hemfärd.



Park Hotel St Leonards



Hotel Kronenhof, Berlingen



Hagenwil



Mainau



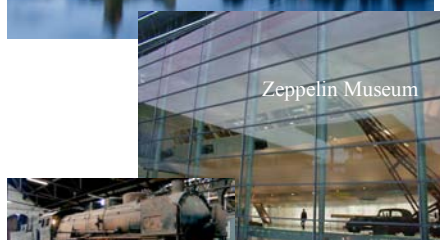
Stein am Rhein



Rheinfalls



Munot, Schaffhausen



Zeppelin Museum



Locorama

Anmälan:

Skicka in ifylld anmälningsblankett (finns på www.riley-club.ch) snarast till :
Post : Bruno Mazzotti, Stettenweg 18 .
4125 Riehen, Schweiz
eller
Fax : 0041 61 482 00 38
eller
E-post: bruno@mazzotti.com

Anmälningstiden går ut 15 februari 2009

Kostnad:

Ungefärlig kostnad för alla sex dagarna för två personer som deltar i alla evenemang, bor i dubbelrum med frukost, inkl alla avgifter och inträden, galamiddag och söndagslunch (exkl drycker): approx. CHF 1850-2050 , lite beroende på rummet.

På anmälningsblanketten finns alla priser angivna. Kryssa för vilka program ni vill delta i.

Hotell:

Lake Hotel Kronenhof i Berlingen
Lake Hotel Feldbach i Steckborn
Lake Hotel Schiff i Mannenbach

Tilldelning av hotellrum sker i den turordning anmälningsblanketterna kommer in.

Bekräftelse:

Deltagarna får sina bekräftelser och betalningsinstruktioner i mars 2009. Anmälan anses gälla från den dag betalning har gjorts.

Program:

Ett detaljerat program skickas ut i juni 2009.

Försäkringar:

Detta ligger helt på deltagaren.

Avbokning:

Avbokning av hotell görs av deltagaren som själv står för avbokningskostnaderna:
1 till 2 månader före = 50 %
2 veckor till 1 månad före = 80 %
Mindre än 2 veckor före = 100 %

Info:

Ytterligare information kommer att läggas ut på schweiziska Rileyklubbens hemsida: www.riley-club.ch

På vår klubbs och festkommitténs vägnar hälsar jag alla välkomna att delta!

Bruno Mazzotti
Ordf. Riley Club Schweiz

Two-Point-Six

Översättning av Simon Elliotts artikel ur *The Riley Record* 2/2005. Publiceras med tillstånd av David Pipes, Riley Motor Clubs ordförande och redaktör för *The Riley Record*.

Riley Two-Point-Six beskrivs ofta som en modell som inte gick hem - en produkt av BMC:s "badge engineering" som gick vilse och inte lockade de riktiga Rileyentusiasterna. Det är en ståndpunkt som tycks riktig när man konstaterar att det bara byggdes 2000 ex under modellens två-åriga historia. De bittra omdömena i motorpressen vid introduktionen bidrog sannolikt också till dess korta liv.

Såsom en relativ nybliven Two-Point-Six ägare ville jag lära mig förstå historien om Two-Point-Six, en resa som har givet mig nya insikter och perspektiv. Viktigaste insikten var den att Two-Point-Six inte endast var en "badge engineered" Wolseley 6/90 utan faktiskt en bil med egna förtjänster. För att förstå varför måste man, å ena sidan, lära känna kulturarvet och utvecklingen av Rileys stora salooner och, å andra sidan den bistra verklighet som BMC levde i under slutet av 50-talet.

Bilar av märket Riley kommer alltid att ha en särskild plats i motorhistorien. Den var och är fortfarande ett märke som attraherar människor med en passion för att köra bil, för entusiasten som söker en karakteristisk och elegant bilkörning. Dessa värden, även om de är mycket svårare att identifiera när vi kommer fram till 50-talets BMC era, ger oss ledtrådar till tankegångarna bakom Two-Point-Six.

Fast mindre en klonad Wolseley 6/90 eftersträfvade Two-Point-Six att hålla på sina diskreta men viktiga karaktärsdrag - dels sin speciella formgivning som leder tillbaka till Pathfindern och dels Rileys sportiga förflutna. Självklart kan man inte se Two-Point-Six som en äkta Riley typ dem på 20, 30 och 40-talen, men spår av Riley DNA kan ännu anas i filosofin bakom senare salooner.

För att förstå vad vi menar med "Riley DNA" måste vi förstå Gerald Palmers insats. Mannen vars namn är synonymt med MG Mquette, Jowett och viktigast i det här sammanhanget, med Riley Pathfinder. Pathfindern var RM model-



Riley Two-Point-Six 1957

lens sista generation och ersättare till Riley RMF. Utvecklingsarbetet med Pathfindern tog sin början 1950 då Palmer arbetade för Nuffieldgruppen men denna historia tar sin början omedelbart efter sammanslagningen 1952 mellan Nuffield och Austin till det som blev BMC.

I en artikel i *Thoroughbred and Classic Cars* (september 1977) citeras Palmer om den företagsfilosofi som rådde och kom att influera framtiden. "Efter Mquetteprojektet fick vårt team i uppdrag att ta fram en ny Riley (Pathfindern) samtidigt som vi jobbade med Wolseley (6/90) med BMCs sexcylindriga C-motor. Strategin var två bilar med samma kaross, en hög och en låg."

Det var logiskt för Wolseley att välja BMCs C-motor motor på 2639 cc eftersom den förde vidare traditionen med sexcylindriga motorer även om 6/80 hade haft en Nuffield sexa på 2215cc. Pathfindern däremot behöll 2½ liters kraftkällan från RMF Rileyn vilken Palmer beskrev som "en utmärkt motor". Växelverkan mellan märkena Riley och Wolseley och det sätt på vilket de utvecklades är en viktig del av denna historia som vi ska återkomma till.

Wolseley 6/90 (Series I) utvecklades parallellt med Pathfindern. Båda bilarna hade i stort sett samma chassi och fjädring och karosserna såg i stora drag lika

ut. 6/90 var däremot två tum högre på grund av de större trösklarna under dörarna.

De två bilarna var olika i detaljutseendet. Pathfindern hade en sportigare framtoning vilket förväntades av märket. Det var den fortsatta utvecklingen av dessa egenskaper som skulle komma att särskilja Two-Point-Six från Wolseley 6/90 (Series III) några år senare.

Medan arbetet med Pathfindern främst gick ut på att förbättra köregenskaperna så utvecklades även Wolseleyn. Med Wolseley Series II introducerades halveliptisk fjädring bak, en hellång instrumentbräda i trä och en högerhänt golvväxelspak som på Pathfindern. De två modellerna fördes ytterligare närmare varandra då även Pathfindern fick halveliptisk fjädring bak kort innan bilen slutade tillverkas i februari 1957.

Släktskapet mellan Riley och Wolseley var mycket nära samtidigt som båda



Wolseley 6/90

RILEYBLADET

märkena bidrog med något från sitt eget fädernesarv. Trots att de var parhästar strävade båda att behålla en identitet som attraherade respektive bils märkes-trogna kunder även om detta med tiden blev allt svårare att upptäcka. Bristen på särprägel mellan modellerna stärkte uppfattningen att Riley profil höll på att gå förlorad.

Året 1957 innebar stora förändringar för Riley. Den sista modellen med en äkta Rileymotor lades ner och ersattes av en Wolseley. Two-Point-Six var i grunden en Wolseley 6/90 med annan grill. Denna uppfattning förstärktes ytterligare då introduktionen av Two-Point-Six i augusti 1957 sammanföll med lanseringen av 6/90 Series III. Two-Point-Six fick Wolseleys högt liggande kaross och avvek sålunda från Pathfinderns profil som sportig saloon. Alltså var Two-Point-Six och Wolseley 6/90 till synes nästan identiska förutom kylarmaskeringen förstås.

Men utgjorde särdragen faktiskt bara lite kosmetik i form av en namnplåt och en grill? Inte riktigt. Kofångaren på Two-Point-Six hade dubbla, längsgående vulster. Ett tydligt arv från Pathfindern. Wolseley 6/90:s kofångare hade däremot mer svepande linjer med ett distinkt V mitt på i likhet med tidigare modeller. Belysningen fram var annorlunda. Strålkastarna på Two-Point-Six hade små skärmar som gav bilen ett aggressivt intryck. Rileyn hade ett dimljus och ett fjärrljus på kofångarhornen, liknande arrangemanget på Pathfindern. Wolseleyn hade inga sådana lampor. Rileyn



hade blinkers (kontroversiellt på den tiden) medan Wolseley valde traditionella körriktningssvisare av semafortyp. Speciellt för Rileyn baktill var annorlunda skyltbelysning/ bakluckshandtag och frånvaron av krom vid takstolparnas nederkant. Detta bidrog till ett enklare helhetsintryck för Two-Point-Six. Kromlist längs midjan och två-färgad kaross (kontroversiellt på den tiden) var ett tillval som mycket visuellt präglade Two-Point-Six. Det verkade som BMC hade målsättningen att göra Two-Point-Six till ett sportigare val precis som med Pathfindern. Den kanske till och med hade anspråk på att ta sig upp på Jaguar-nivån om C-motorn hade trimmats till sin fulla potential. Wolseleys något mjukare framtoning var sannolikt riktad mot Rover 90 och liknande bilars kundgrupp.

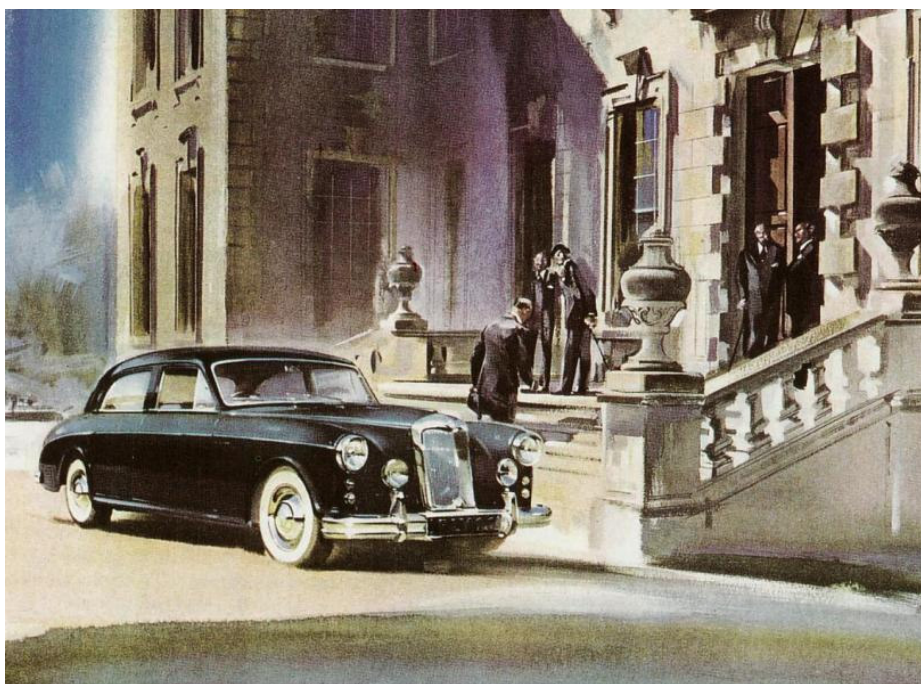
Skillnaderna fanns inte enbart på utsi-

dan. Rileyns instrumentpanel var annorlunda och hade en varvräknare bredvid hastighetsmätaren. Denna kombination var ännu ett arv från Pathfindern. Ytterligare fyra mätare, två på var sida om radiohögtalaren mitt på instrumentpanelen angav vattentemperatur, laddning, oljetryck och bensintank. Även dessa var avsedda att understryka att Riley var en bil för entusiaster.

Och så var det motorn. Rileyn hade nu fått BMC:s C-motor som redan fanns i Wolseley 6/90. I sin bok "The Cars of BMC" visar Graham Robson nästan identiska prestanda... men Riley vinner med en liten marginal:

	Riley Two-Point-Six	Wolseley 6/90 Series III
Bhp	97 vid 4750 varv	97 vid 4750 varv
Max hastighet	94 mph	94 mph
Acceleration 0-60 mph	17,4 sek	18,1 sek
Standing 1/4 mile	20,6 sek	21,2 sek

Tidskriften Autocar (december 1957) pekar på en någon större skillnad i prestanda mellan bilarna: "Det finns mer kraft under huven (101 bhp mot 97) och bättre vridmoment vid höga varv; högre utväxling på högsta växeln och större däck ger 20,4 mph vid 1000 rpm jämfört med 18,93 mph för Wolseley. Sålunda går Riley 4 mph fortare och är 10 sekunder snabbare från stillastående till 80 mph än Wolseley. Den senast testade Pathfindern gick 4 mph fortare än Two-Point-Six men tog 2,5 sekunder längre att nå 80.



forts. nästa sida



Slutet för Pathfinderns fyrcylindriga motor beklagades naturligtvis men Autocar noterade även att "motorbytet har gjort den ganska kärva Pathfinderns efterträdare till en tystare och mer förfina vagn. Motorbytet kan ses som en övergång till en lite lyxigare körupplevelse även om bilen gick aningen långsammare." Tidskriften *Classic & Sportscar* (1988) gjorde tankeexperimentet "hur annorlunda det hade kunnat vara om Gerald Palmer hade fått fullfölja arbetet med dubbla kamaxlar på BMC:s C-serie motor eller att man satt in en 117 bhp Austin Healey 100-Six motor. Vilka möjligheter en 3-liters Austin Healey motor hade betytt för Two-Point-Six kan man spekulera över men den hade definitivt givit bilen ett övertag i jämförelsen med Austin A90 och Morris Isis som också hade C-serie motorn och samma prestanda som Riley.

Andra skillnader mellan Wolseley och Two-Point-Six finner vi bland tillvalen. Båda bilarna kunde fås med automatlåda men bara Riley gick att få med överväxel. Inredningen kostade Two-Point-Six gick på £1411 vilket var £135 mer än Wolseley. Merkostnaden på 10% var alltid svår att motivera.

Trots försöken att skapa lite distans mellan dessa båda modeller undrar man varför BMC valde att ha två märken med samma kaross? Svaret ligger i BMC:s strategi vid den här tiden. De generationer som köpte bilar på 50-talet var ganska märkestrogna. För att tillfredsställa detta behov trodde sig BMC kunna behålla sina marknadsandelar. Det var dock dyrbart och komplicerat att hålla sig med alla dessa märken så man löste problemet genom att begränsa antalet kaross- och motorvarianter. Istället

försökte man fånga varje märkes identitet med designdetaljer, något som pågick långt in på 60-talet.

En presentation av Two-Point-Six vore inte fullständig utan att ta upp de ofta kritiserade köregenskaperna. Men även här finns det olika synpunkter. Medan Autocar i december 1957 skriver om "den oförlåtliga kombinationen av låga växlar och en tung vagn" och "jobbigt med allt växlande vid låga farter" så skriver Autosport i september 1958 att "rattandet är alls inte tungt" men medger att "det behövs en hel del handkraft vid låga farter och parkering."

Recensioner av Two-Point-Six antyder att bilen är mer tungrattad på slingriga vägar än Pathfindern var och därför mer tröttande att köra. Om man bara kör raka spåret kommer Two-Point-Six mer till sin rätt även om den behöver köras hårt för att ge sin fulla potential. Det som de flesta biljournalister kom fram till sammanfattas bäst av Autocar: "Även om den stora och robusta Riley inte lever helt upp till kriterierna för en lätt, ledig och bekväm bilkörning så kan den tillryggalägga långa sträckor i hög fart utan

att motorn klagar".

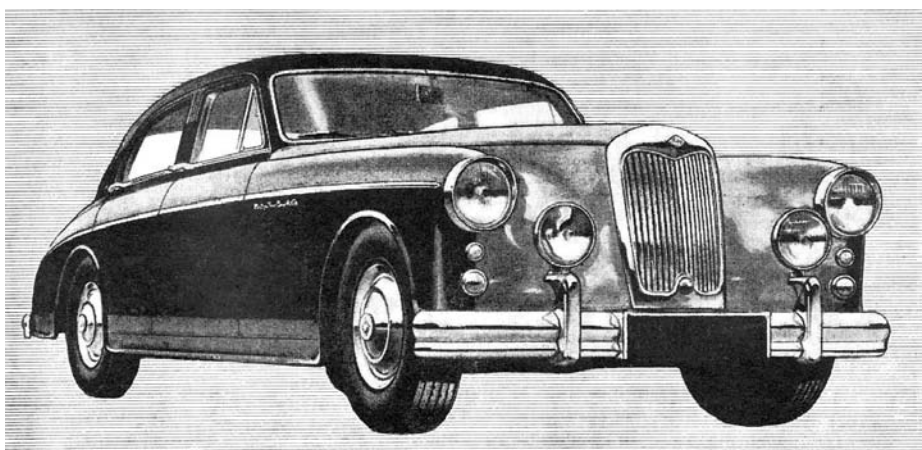
Med all denna märkes- och modellkomplexitet och olika omdömen, är då Two-Point-Six inget annat än en "badge engineered" Wolseley? Var det en bil som förlorade sin identitet, eller fanns det faktiskt fler kvaliteter än en hastig blick gav vid handen? Man kan argumentera för bägge åsikterna.

Det som står helt klart är att Two-Point-Six hade mer av en egen profil än vad man kanske kunde tro. Det är också troligt att det bara fanns en möjlighet för BMC att låta märket Riley leva vidare efter att Pathfindern upphörde och det var att bygga vidare på en redan existerande modell. Wolseley 6/90 vars tillblivelse löpte parallellt med Pathfinderns var ett naturligt val. Samtidigt är Rileys stamtavla från RMF till Pathfinder till Two-Point-Six väldigt tydlig. Huruvida den är stark nog att göra Two-Point-Six till en "äkta Riley" förblir ett ämne för diskussion.

På det hela taget är jag benägen att tro att Two-Point-Six levde upp till sitt namn. Den hade dessa sportiga karaktärsdrag som alltid varit Rileys profil. Den var förstås BMC:s tolkning av märket, men dess påbrå fanns där. Autosport (september 1958) uttrycker det så här: "Pathfindern fick sin efterföljare i Two-Point-Six och även om de två bilarna har ett visst släktskap så är den senare en något mer förfina vagn om inte fullt så livlig. Den bygger på Wolseley 6/90 men med prägeln och utrustningen som man förknippar med Riley."

Om den blygsamma produktionen vore något slags mått skulle Two-Point-Six finnas med i listan av historiens viktiga sports salooner. Och kanske är det så, bara att vi inte tänkt på det.

*Simon Elliott
Red översatte*



Motorhistoriska Riksförbundets förbundsstämma 2008

Den 11 oktober var det förbundsstämma i MHRF på Täby Park Hotel. I år var det ingen hästauction, så vi fick vara själva på parkeringen.

Efter kaffe och smörgås började mötet klockan tio med att förbundsordförande Horst Brüning hälsade delegaterna välkomna. Horst Brüning slutar som förbundsordförande för MHRF då han har blivit vald till president för FIVA.

Jan Tägt har tillträtt en ny tjänst som förbundets generalsekreterare med ansvar för kansliets drift. MHRF blir 40 år 2009 och Jan ville ha förslag från klubbarna på hur man skulle kunna fira 40-årsjubileum med syfte att profilera hobbyn och göra MHRF mera känt för en större allmänhet. Vidare är det viktigt att ha goda kontakter med politiker och departement och att MHRF kan verka som dörröppnare till myndigheter och verk.

Ursprungskontrollen har förts över från bilprovningen till Vägverket. Syftet med detta var att det skulle vara lättare att upptäcka stölder av fordon och handlingar. Tanken var att hederliga ägare skulle skyddas. Ursprungskontrollen skulle ta högst två dagar och kosta 500 kronor. Efter att Vägverket

fått fart på rutinerna skulle kostnaden för privatkunder bli mindre. Vägverkets höga krav på att dokumenten skall vara i original, vilket ibland inte är möjligt, gör att det blir orimliga konsekvenser för bilägarna. När Vägverket tog över ursprungskontrollen från bilprovningen var det meningen att det skulle bli lättare och smidigare för bilägarna. Så har inte blivit fallet. MHRF arbetar för att det skall bli enklare och lättare att göra ursprungskontroll och få bort de orimliga konsekvenser som det blir på grund av Vägverkets orimliga krav på bland annat originaldokument.

Försäkringen har de senaste åren ökat med ungefär 1500 försäkringar per år och har nu 32500 försäkringar. Antalet försäkrade personbilar är 17000 och antalet motorcyklar är 12000. Motorcyklar årsmodell 1980-88 ökar mest. Skadekostnaden de senaste två åren har ökat, särskilt kostnaderna för personskador i samband med motorcykelolyckor. En dödsolycka och några svåra personskador har inträffat. Den totala kostnaden det senaste året var cirka fem miljoner kronor. Premien kommer att höjas med i genomsnitt fyra procent. Gränsen för försäkringar på blivande klassiker ligger kvar vid 1997 års modell. Mopeder har inte haft några ska-

dor. Premien för dessa kommer därför inte att höjas.

Årsmötesförhandlingarna öppnades av ordföranden Horst Brüning. Till ordförande för mötet valdes Gunnar Ahlqvist och till sekreterare Carl Gunnar Lillieroth. Förvaltningen godkändes och styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2007/2008. Åtta nya klubbar invaldes som medlemmar i MHRF. En klubb blev utesluten, SLAM, som inte svarat på brev eller sänt in begärda uppgifter de senaste fyra åren. Inga motioner hade inkommit. Till ny förbundsordförande valdes Peter Edqvist. Förra året aviserades en höjning av medlemsavgiften med två kronor, beroende på den ökade skadekostnaden i försäkringen, som till en del beror på att försäkringen numera skall stå även för den del som staten betalade tidigare. Detta gör att vinstdelningen med Folksam kan bli lägre. Styrelsen föreslog därför att medlemsavgiften skulle höjas med fem kronor till 20 kronor per medlem för nästa verksamhetsår, vilket blev stämmans beslut.

Nästa års stämma bestämdes preliminärt till den 10 oktober 2009. Mötet avslutades med att avgående styrelseledamöter avtackades.

Torsten Grönvall

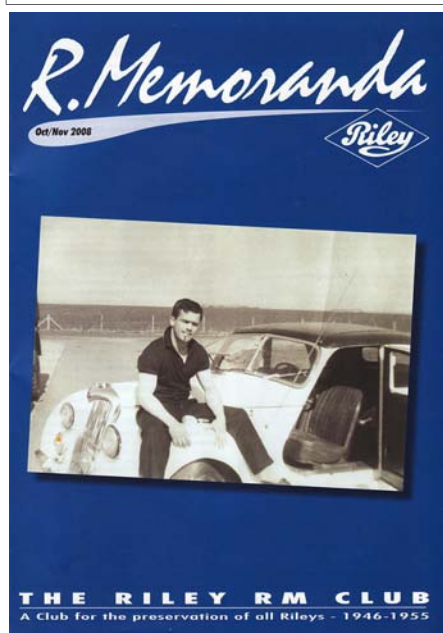


Two-Point-Six var en stilig bil som vid introduktionen kunde fås i ett antal färgkombinationer:

Ovanför midjan	Nedanför midjan	Klädsel	Mattor
Shannon Green	Leaf Green	Duotone Green eller Brown & Biscuit	Green
Basilica Blue	Teal Blue	Duotone Grey	Blue
Charcoal Grey	Frilford Grey	Duotone Grey eller Duotone Maroon	Blue
Maroon	Kashmir Beige	Duotone Maroon eller Brown & Biscuit	Maroon
Black	Frilford Grey	Duotone Maroon	Blue
Black	Frilford Grey	Duotone Grey	Maroon
Black	Chartreuse Yellow	Duotone Green eller Brown & Biscuit	Green

Inför 1958 kunde man få enfärgade karosser: Black, Shannon Green, Basilica Blue, Yukon Grey och Maroon med passande klädsel och mattor. Mot slutet av 1958 skedde en del förändringar i färgvalet pga rationaliseringar. Basilica Blue/Teal Blue byttes ut mot Basilica Blue/Florentine Blue. Charcoal Grey/Frilford Grey byttes ut mot Yukon Grey/Birch Grey. Black/Frilford Grey byttes ut mot Black/Birch Grey.

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda Oct/Nov 2008

Magazine of the Riley RM Club

Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk

Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll (i urval)

The Story of Three Dropheads

Technical topics: Making RM tachos electronic. Starter problems.

Club on-line community forum): over rich mixture/RMA rear brake pull rod imbalance/sound insulation/tyres for RMA/

Cars for sale

RME 54, lovely original condition, £5000

RMF 53, good all round condition, £6000

RMF 52, good all round condition, £5500

RME 54, restored 1995. Illness forces sale, £4000

RMB/2 52, reluctant sale, complete for restoration, £800

RME 54, easy restoration, € 5335 (France)

RME 54, for further renovation, £2200

RMB 48, highly original, extremely sound, £7750

RME 54, rebuilt and ready for respray, US\$ 4600

RMA 51, A dream to drive, £6500

RMA 51, Condition One, £6995



The Riley Record 5/2008

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: David Pipes

In this issue (i urval)

Book Review: The Riley Imp (John Gathercole, förf.)

Rileys in Miniature - Kestrel by Auto Replicas Ltd

Riley stars at Brooklands Society Reunion

Prescott Rileys

One-Point-Five update

Riley Motor Club Merchandise (klubbshoppen)

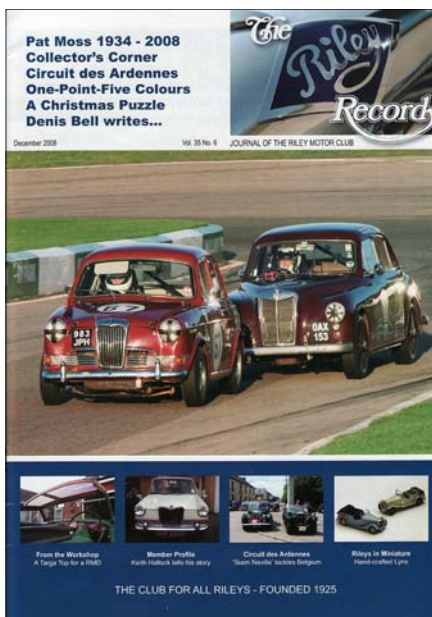
Cars for sale

RME 54, excellent running order, lovely cond, £5000

RMF 53, good cond and well maintained, £8250

RMA 51, Condition One, £6995

1965 Elf Mk2, good condition, £3500



The Riley Record 6/2008

(The First All-Colour Riley Record)

The Journal of the Riley Motor Club

Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org

Redaktör: David Pipes

In this issue (i urval)

Monte-Carlo 100th Anniversary

Rileys in miniature (DG Models Lynx 9)

Pat Moss in Memoriam

Commemoration du Centenaire du Circuit des Ardennes

Riley Sales Literature in Colour

In the Workshop

One-Point-Five Colour Chart

From the Clubs Technical Library (RM ash frame)

Cars for sale

1963 One-Point-Five, pretty little car, £2200

1962 One-Point-Five, concours prize winner, £4950

RMD 51, LHD, original, unrestored, US\$ 10.000

Events

30th Bristol Classic Car Show, 7-8 Feb, 2009,

The Riley Register Bulletin

December 2008, Issue 212

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: Dr. John Glenn

Innehåll (i urval)

The right material for the job - The Riley steel stores in the 1930s

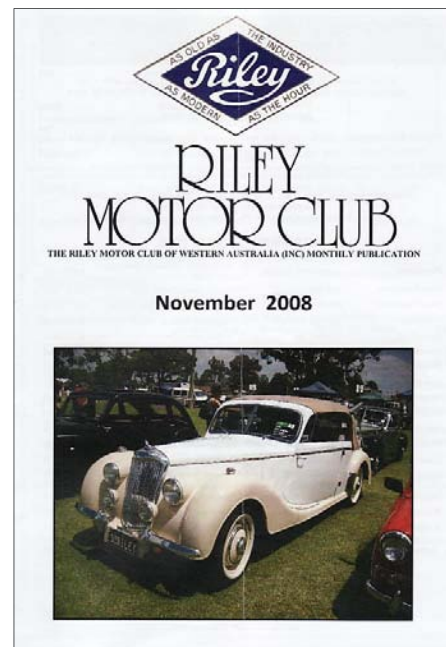
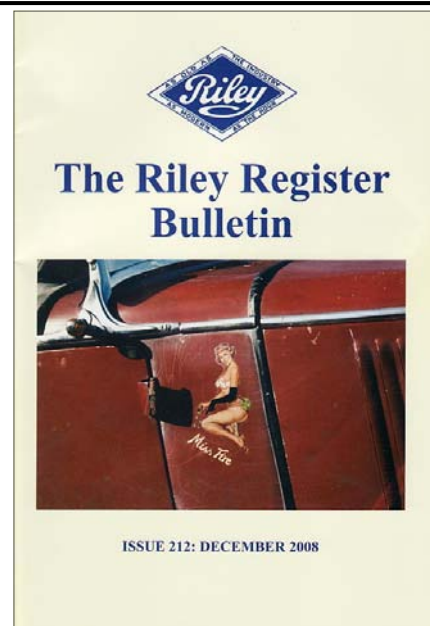
Tales of a Riley wife

Kestrel Notes

The history a Riley Sprite

The story of KV8932 (Riley Imp)

Riley Nine cable brakes



Riley Motor Club - November 2008

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au

Redaktör: Jill Axford

Innehåll (i urval)

My Riley Story

Omlindning av generator

Evenemang

Riley Motor Clubs of Australia National Rally, Mt Baker, WA, 9-13 april, 2009

Anthill Reenactment - Rally i Peter Anthills hjulspår tvärs över Australien 14-28 april, 2009.

First night 14th Southern Cross

Second night 15th Norseman

Third night 16th Cocklebidy

Fourth night 17th Border Village

Fifth night 18th Ceduna,

Sixth night 19th Port Augusta

Seventh and Eight night 20th/21st Adelaide

Ninth night 22nd Kingston

Tenth night 23rd Hamilton

Eleventh and Twelfth night 24th/25th Melbourne

Thirteenth night 26th Albury

Fourteenth night 27th Goulburn

Fifteen night 28th Sydney



**RILEY
MOTOR CLUB**
THE RILEY MOTOR CLUB OF WESTERN AUSTRALIA (INC) MONTHLY PUBLICATION

December 2008



Riley Motor Club - December 2008

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
Redaktör: Jill Axford

Innehåll (i urval)

The Harry Pyle Special (The chassis is Riley "9" number 602203/1928. According to previous owner, or 6022036/1933..not sure. The engine is 1934 12/4 with preselect Wilson gearbox..both need rebuilding. The new aluminium body that was put on the car for the 1932 Australian Grand Prix)



**Roamer
124**



Roamer 124 - december 2008

Medlemsblad för Riley Club Holland
Klubbens hemsida: www.rileyclub.nl
Redaktörer: Wim Arends och Willem Postel

Innehåll

4 ALGEMENE GEGEVENS
5 VAN DE REDACTIE
6 VAN DE VOORZITTER
7 VAN DE SECRETARIS
8 MUTATIES LEDENLIJST
9 VAN DE PENNINGMEESTER
10 NAJAARSMEETING
12 NIEUWJAARSMEETING
13 RCH MEETING KOTTEN
14 30 YEARS RILEY CLUB SWITZERLAND
18 50 JAAR RILEY IN DE FAMILIE KEIZER
22 TE KOOP
24 FEHACTIVITEITEN

Säljes

RMF 52, €17.500



RILEY-CLUB SCHWEIZ
Newsletter 4 / 2008

RCS Newsletter - 4/2008

Medlemsblad för Riley Club Schweiz
Klubbens hemsida: www.riley-club.ch
Redaktör: Bruno Mazotti

Innehåll (i urval)

Om sammanställningen av data och foton på medlemmar-
nas bilar

Om Riley Club Schweiz Shop för Rileyprylar

Om 30-års jubileet 2009 (se sidan 5)

Om sida på hemsidan för köp och försäljning av bilar och
delar



Ur tidskriften The
Automobile, septem-
ber 2008. Brooklands
celebrates the Double-
12 races of 1929 and
1930.

Evenemanget gick 28-
29 juni, 2008.



NOTERA i almanackan!

Svenska Rileyregistrets sommarmöte
går av stapeln 29-31 maj, 2009 i trakter-
na kring Sala silvergruva. Detaljerat
program i nästa nummer av Rileybladet.



Toppfarter för alla märken — nästan

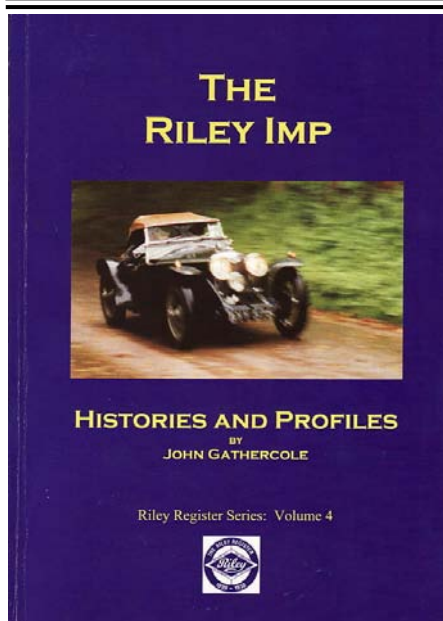


När vi nu redovisar toppfarterna för de
flesta bilar är det inte för att animera läsar-
na att tangera de här siffrorna. Snarare är
det för att Ni inte själva skall frestas att ut-
röna toppfarten — utan istället nöja Er med

att konstatera vad den här tabellen säger.
Materialet är hämtat ur vetenskapligt gjorda
tester med vana tävlingsförare vid ratten och
merendels har körningen ägt rum på spe-
ciella banor.

240 km/tim	Mercedes Benz 300 SL	153 km/tim	Ford Customline
210 "	Jaguar XK 140 Coupe	152 "	Wolseley 6/90
200 "	Aston Martin DB	152 "	Sunbeam Mk III
200 "	Studebaker GH	149 "	Rover 90
195 "	Fiat V8 Saloon	148 "	Lancia Aurelia
190 "	Austin Healey	147 "	Austin A 90
183 "	Frazer Nash Targa	142 "	Daimler Conquest Century
180 "	Chrysler New Yorker	140 "	Citroën DS 19
180 "	Lancia Aurelia	140 "	Rover 75
180 "	Jensen	139 "	Hudson Rambler
180 "	Buick Century	139 "	Ford Zephyr Zodiac
180 "	Cadillac	139 "	Studeb. Champion Regal
176 "	Buick Roadmaster	138 "	Borgward Isabella
176 "	Oldsmobile Super 88	137 "	Daimler Regency
176 "	Packard 400	135 "	Fiat 1100 TV
176 "	Triumph TR 2	134 "	Vauxhall Cresta
170 "	Mercury Custom	134 "	Renault Fregatte
169 "	Jaguar Mk VII M	133 "	Standard Vanguard III
169 "	Hudson Super Hornet	133 "	Vauxhall Velox
169 "	Studebaker President	132 "	Humber Hawk
168 "	Chrysler Windsor de luxe	130 "	MG Magnette
168 "	Buick Special	127 "	Rover 60
168 "	Lincoln Capri	127 "	Austin A 50
167 "	Packard Clipper Custom	126 "	Volvo Pv 444
167 "	De Soto Fireflight	125 "	DKW Sonderklasse
165 "	Dodge Custom Royal	124 "	Hillman Minx
165 "	Daimler 3 ½ l.	124 "	Mercedes Benz 180
165 "	Nash Ambassador	124 "	Peugeot 403
165 "	Morgan Plus four	123 "	Simca Aronde Grand Large
164 "	Riley Pathfinder	123 "	Riley 1 ½ l.
164 "	Mercedes Benz 300	122 "	Morris Oxford
164 "	Alvis TC 21/100	122 "	Dyna Panhard
163 "	Rolls Royce Silver Cloud	118 "	IFA F9
163 "	Pontiac Star Chief	118 "	Standard Ten
162 "	Plymouth V8 Velvedere	117 "	Ford Anglia
161 "	Buick Roadmaster	116 "	Volkswagen
159 "	MG A	114 "	Vauxhall Wyvern
159 "	Mercedes Benz 220 a	107 "	Austin A 30
157 "	Chevrolet V8	100 "	Renault 4 CV
156 "	Armstrong Siddeley	100 "	Ford Popular
155 "	Sunbeam Alpine	90 "	Fiat 600
154 "	Chevrolet Six	80 "	BMW Isetta

Sida ur Bilkalendern för 1955 utgiven av Svenska Polisens
Idrotts- och Skytteförbund. Riley Pathfinder och Riley 1 ½ återfinns i listan.

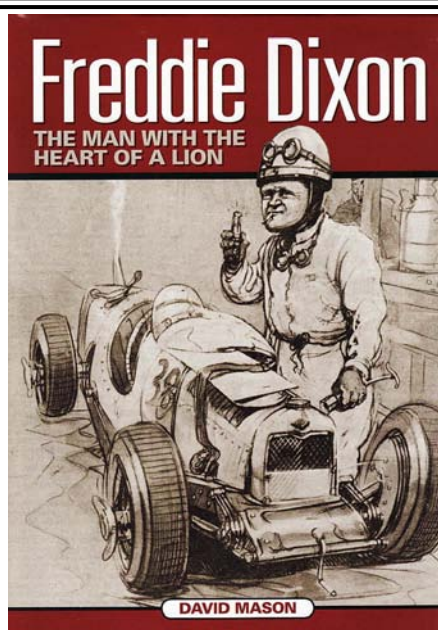


Författaren har varit Imp ägare sedan 1962 och har under hela den tiden samlat på sig information om de ca 115 Imp som tillverkades i små serier åren 1934-35, troligtvis endast på beställning och ofta med speciella önskemål om utrustning. I år gav han ut en bok med alla sina samlade kunskaper om Riley Imp.

Boken inleder med kapitel om tillkomsten och prototyperna. Sedan några kapitel om Imp som tävlingsvagn. Större delen av boken är en genomgång av alla Imp i chassinummer ordning, levande och döda, med så mycket historia som möjligt om varje bil, och minst en bild av varje bil. Knappast någon har undgått ombyggnader, kaross-, motor- och växellådsbyten eftersom många ägts av tävlingsfantaster av olika slag. Varje bil har sin story. Här förekommer indiska maharadjor, prinsar, Spitfirepiloter och diverse racerförare i England och Australien. Bilar som gått flera varv runt jorden i samband med ägarbyten. Imp som sålts för £5 år 1950 och £ 100 000 år 2005.

Så här skriver Henrik Schou-Nielsen, dansk Impägare (två) sedan många år: "Riley Imp anses vara en av de vackraste och mest väldesignade tvåsitsiga sportbilar från Post-Vintage eran. I John Gathercoles nyutkomna bok är det möjligt att fördjupa sig i modellhistoriken såväl som varje enskild bils utförande. En utmärkt bok som jag rekommenderar till var och en som funderar på, eller enbart beundrar, en Imp."

200 sidor, £ 17.50



Han beskrivs som: "Kort, satt, med kerubansikte som ung men som vuxen mera av Churchill över sig, ful, stridslysten, hård på spriten, charmerande, hemlighetsfull, en minutiös mekaniker, upptågsmakare och visionär tävlingsförare". Hur kan en bok om en man med en sådan fascinerande karaktär vara tråkig? Advokaten och Riley-entusiasten David Mason har gjort ett utmärkt researcharbete kring denne talangfulle, men våghalsige, racerförare. Boken börjar med hans tidiga motorcykelbragder på två- och trehjulingar och slutar med fyrhjulshjulsbravaderna. Mason tar upp både höjdpunkterna och lågvattenmärkena i Dixons liv. De många tävlingsframgångar med Riley tack vare hans otroliga förmåga att finjustera motorer men också hans vilka sidor med bland annat hans beryktade fängelsestraff för att ha kört berusad. Allt tas upp och bjuder till fascinerande läsning!

235 sidor, £ 25



Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida

www.rileyregistret.org

Ordförande

Erik Hamberg

Walleriusvägen 9

752 36 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

e-post: erik.hamberg@globalnet.net

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Blåmesvägen 12

260 83 VEJBYSTRAND

Tel. 0431-45 22 22

Mobiltel. 070-14 14 551

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2009. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar

Victor Riley

The Riley Register

Riley Club Holland

The Riley RM Club

Riley Club Schweiz

The Riley Motor Club

The Riley Club of Western Australia