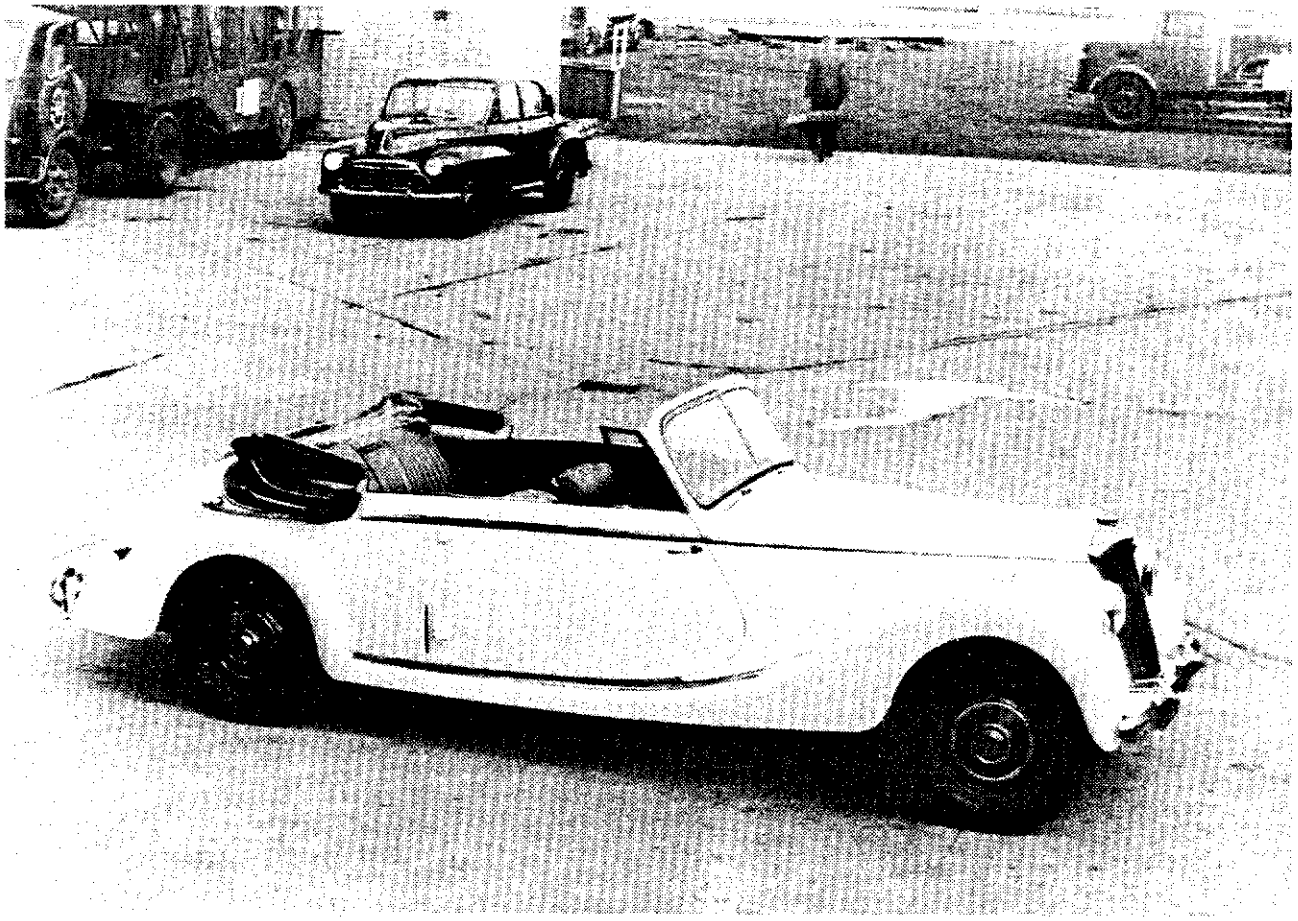
MEDLEMSBLAD FÖR
SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 3/1982

Huvudredaktör: Erik Hamberg Bitr. red.: Magnus Mölstad

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda



I DET HÄR NUMRET

återfinns bland annat fortsättningen av Anders Clausagers intressanta artikel "The Riley R.M." i översättning och bearbetning av Kent Gustafsson. Vi kan t.ex. läsa om de öppna R.M.-vagnarna - och vad är väl då mer passande än att vi visar en 2½ l Drophead Coupé här på omslaget? - Bilen är av allt att döma den som ställdes ut på 1948 års Motor Show. Notera den smala kanten ovanför vindrutan samt utformningen av trälisterna på dörrarnas överkant och vid baksätet - helt efter de tidiga saloonerna!

THE RILEY R.M. - del 2

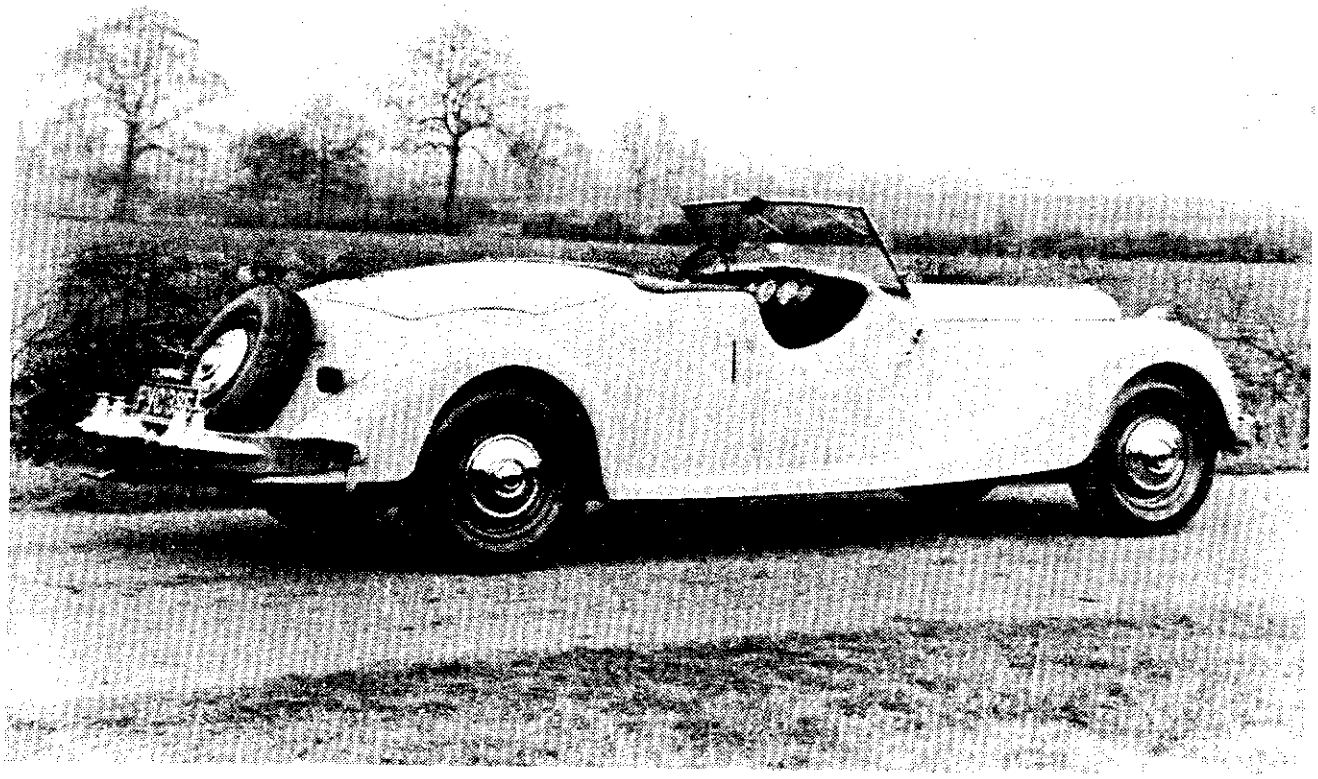
Förutom de två saloonmodellerna erbjöds så småningom även två öppna karosser på 2½ l-chassiet. Den som först introducerades var 2½ litre Roadster, den så kallade RMC, som släpptes i mars 1948. Till att börja med fanns den bara med västerstyrning för export. Högerstyrda versioner för hemmamarknaden kom ett år senare. Förmodligen som en eftergift för amerikansk smak var det här den enda Riley som någonsin haft rattväxel. Fronten liknade saloonens, men var 36 mm lägre.

Med fällbar vindruta och kurvade dörrsidor gjorde modellen anspråk på att se ut som en äkta roadster. Det fanns inga stolar, utan en hel soffa, för att man skulle kunna få plats med tre personer i bredd. Bidragande till att det gick var också att rattstången flyttats mer åt sidan och att totalbredden var större än saloonens.

Lösa sidorutor kunde stoppas undan och suffletten fick precis rum bakom sätet. Den långa aktern rymde ett väldigt bagageutrymme och en 91 liters bensintank med dubbla påfyllningsrör låg under bagagerumsgolvet. Reservhjulet monterades utanpå karossen. Stötfångarna var vådliga historier med fyrdubbla stötfångarhorn. 1950 fick modellen golvväxel och benämndes nu som tvåsitsig i och med att separata framstolar ersatte soffan. Dessutom monterades samma typ av rattstång som på saloonmodellerna.

Den sista RMC:n lämnade fabriken i januari 1951 och hade då tillverkats i totalt 507 exemplar. Av dessa såldes 314 utomlands, men endast 77 st. nådde till USA som den kanske egentligen varit avsedd för, medan 134 gick till

(forts. sid 3)



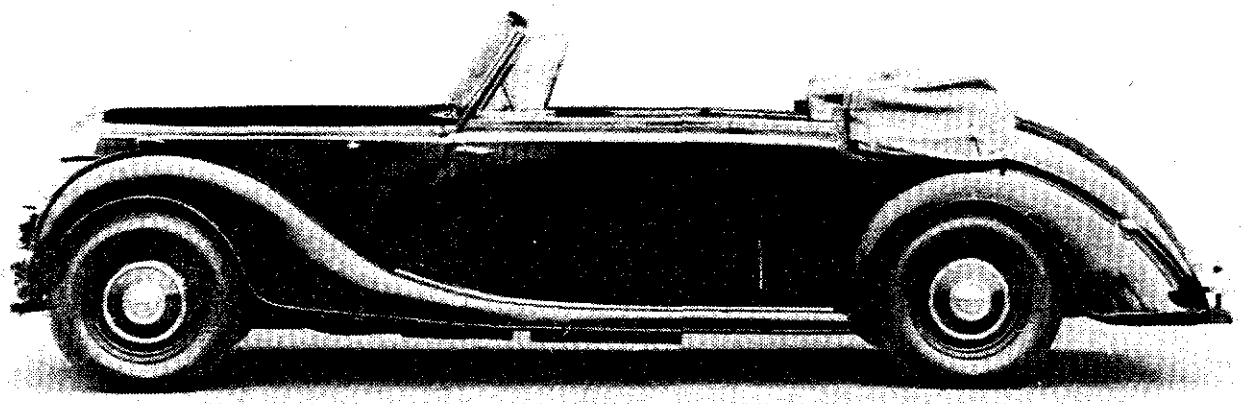
Prototyp till 2½ l Roadster. Notera bl.a. instrumentbrädans utformning!

/The Riley R.M. (forts.)/

Australien. - Det skulle vara roligt att veta hur många som kom till Sverige (några enstaka; red:s kommentar).

2½ litre Drophead Coupé, eller typ RMD, hade en mer förvirrande historia. Det verkar som om två bilar byggdes så tidigt som 1946, och de, tillsammans med två 1½-liters drophead coupéer, deltog flitigt i motorindustrins jubileumsutställningar härs och tvärs över hela landet. Medan 1½-litern aldrig katalogfördes gjorde 2½-litersmodellen sin officiella debut vid 1948 års Motor Show.

Dropheaden, som var läckert lackerad i elfenbensvitt med röd skinnklädsel och svart sufflett, toppade givetvis Rileys monter. Men förmodligen tillverkades kanske bara ytterligare två till innan monteringen flyttades till MG-fabriken i Abingdon i april 1949. De tidiga Coventrybyggda vagnarna känns igen på att de har smalare vindrutestolpar än de senare serietillverkade bilarna hade. På dem använde man ramar som liknade de som satt



Ovan: 1946 års 2½ l Drophead Coupé. Observera bl.a. "bonnet locks" på huvsidan i likhet med de tidiga saloonerna, samt vindruteramen.

- o -

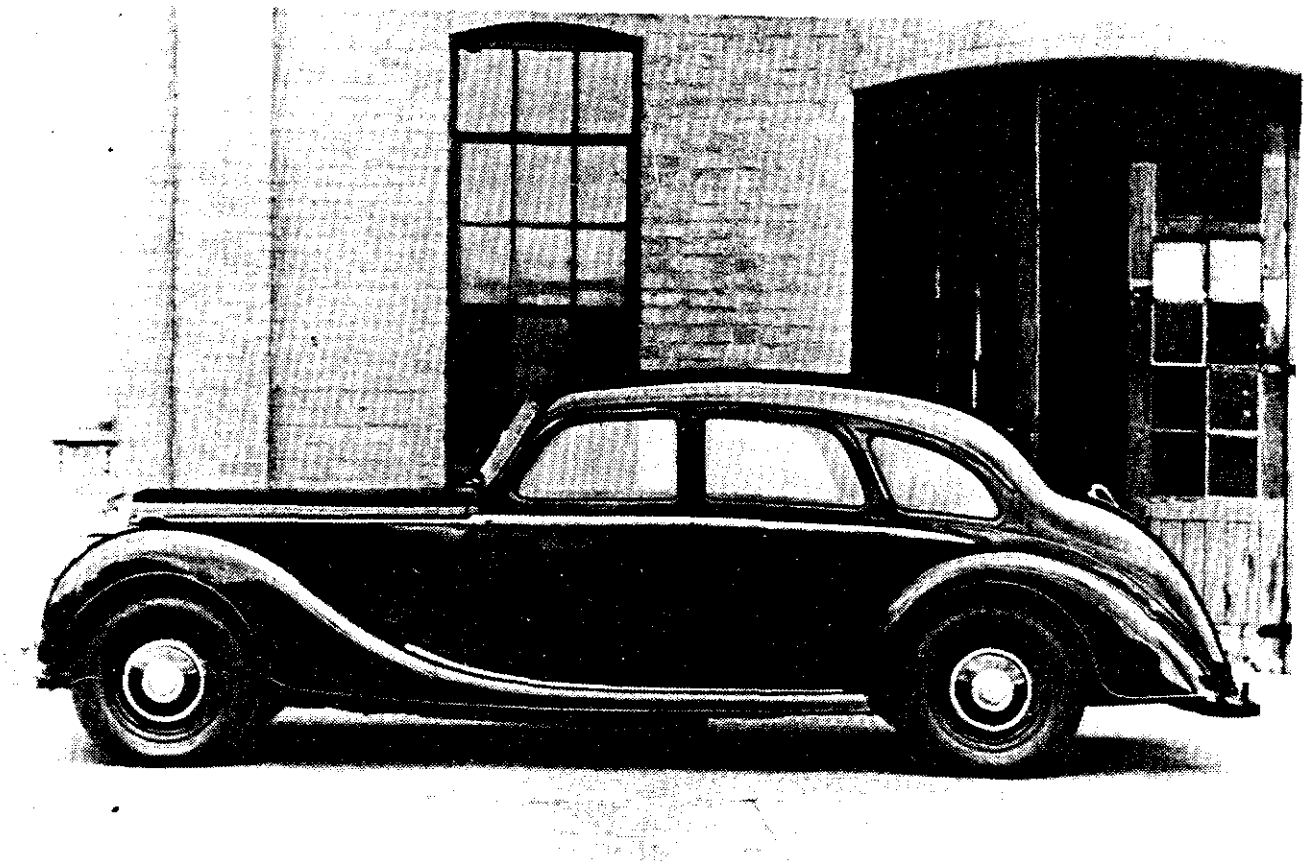
på saloonmodellerna. Det verkar som om en av 1946 års 1½-liters drophead skulle finnas kvar än idag.

RMD behöll saloonens hela elegans, en elegans som på något vis gått förlorad när man skulle "amerikanisera" roadstern. Dropheaden hade två breda dörrar och interiörens utseende och bekvämlighet påminde starkt om saloonens. Suffletten var mycket fint sydd och den brevlådesmala bakrutan var av riktigt glas.

RMD drogs tillbaka 1951, bara några månader efter roadstern. Produktionen kunde jämföras med roadstern, eftersom 502 st. byggdes (inklusive de Coventrybyggda bilarna). Däremot exporterades betydligt fler. 417 st. lämnade England, varav inte mindre än 177 nådde amerikanska köpare, av vilka den mest berömde var skådespelaren Clark Gable.

En annan intressant karossvariant var ett enda exemplar av en sexfönsters saloon, helt av plåt, till och med taket, vilken försågs med standarddörrar. Den var byggd på ett 2½-liters chassi under 1947-1948 och kan någon gång ha varit tänkt som ett komplement till modellfloran eller kanske t.o.m.

(forts. sid 4)



Ovan: Riley 2½ l six-light saloon (prototypmodell).

/The Riley R.M. (forts.)/

som en ersättning till den vanliga 2½-litersversionen (karosstypen var mycket populär vid denna tid, inte minst i USA; red:s kommentar).

En hel del RM-chassier fick specialkarosser. Inte mindre än 243 st. Riley såldes i chassiform, varav 227 st. var 1½-liters. Åtminstone ett chassi kom så långt som till Schweiz. En fantastisk strömlinjeformad coupé byggdes av Köng i Basel, på ett 2½-literschassi och ställdes ut på 1948 års Genèvesalong. Denna bil finns fortfarande bevarad. På hemmafronten byggdes ett antal drophead coupéer på 1½-literschassiet av olika engelska karossmakare (med varierande resultat) såsom Bonallack, Epps, m.fl.

De flesta chassierna försågs med stationsvagnskarosser av trä (karosstypen benämns "shooting brake"). Detta var en inte ovanlig metod att utnyttja ett kryphål i en tidig engelsk skattelagstiftning som sade att privatbilar som användes som nyttofordon var befriade från skatt, på villkor att topphastigheten inte översteg 48 km/tim.

- Här i Sverige kunde vi som bodde utefter den norska gränsen på 1950- och 1960-talen se en norsk variant på temat. Således kunde vi se när norrmännen kom i sina stationsvagnar med igenlagda bakre sidofönster till Arvika för att köpa konserver och till Eda för att köpa bildelar.- Det finns fortfarande kvar ett mindre antal R.M.-vagnar med olika slags specialkarosser.

Rileys framgångsrika tävlingsverksamhet från före kriget kunde tyvärr

(forts. sid 5)

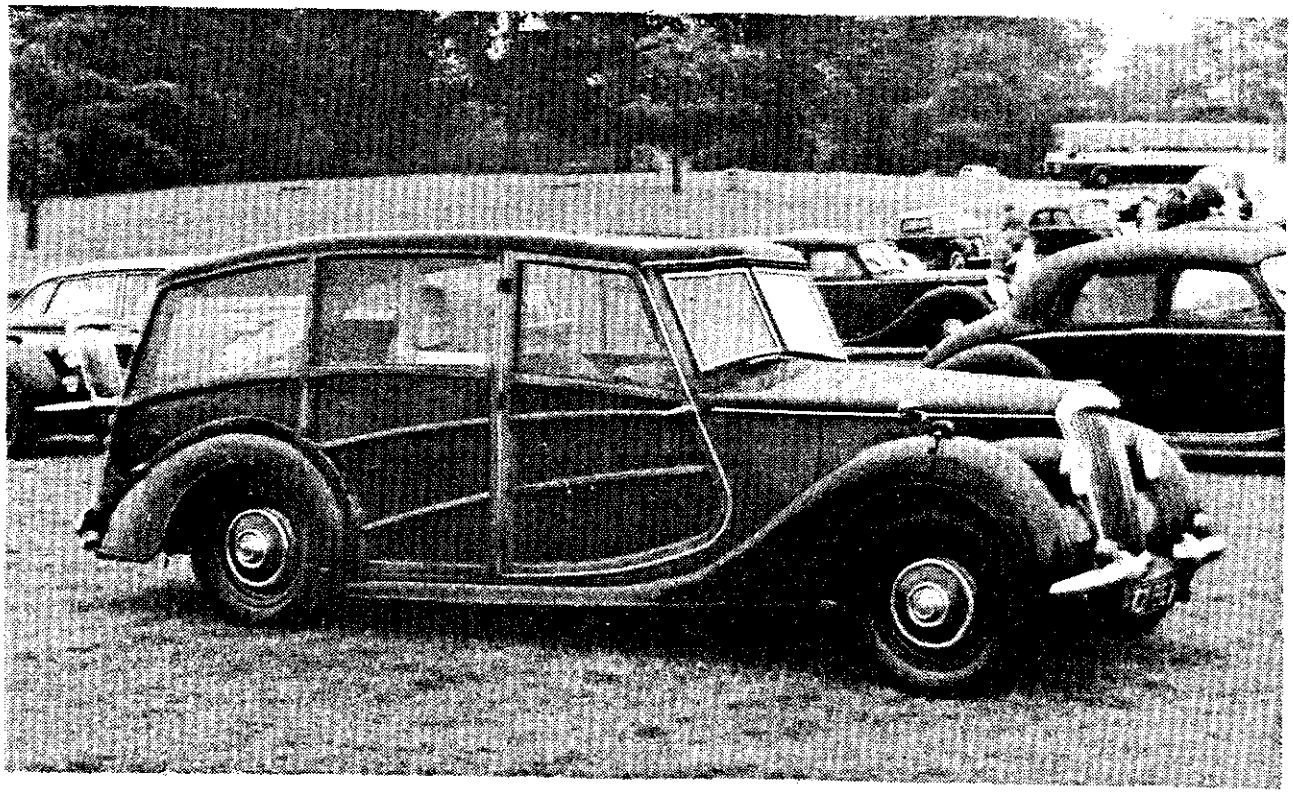
/The Riley R.M. (forts.)/

inte upprepas i någon större utsträckning av R.M.-modellerna. Frånvaron av tävlingsframgångar kunde delvis skyllas på Nuffieldgruppens tydliga ointresse för den här typen av verksamhet under R.M.-vagnarnas livstid. Men det måste erkännas att de tunga och högt växlade bilarna inte var avsedda eller särskilt lämpade för tävling. Deras styrka låg snarare i hög medelhastighet än acceleration. Vagnarnas prestanda värderades högt av motortidningarna och lämnade mycket litet i övrigt att önska; när 2½-litersmodellen introducerades var den förmodligen världens snabbaste serietillverkade fyrdörrars saloon, om än bara för en kort tid.

R.M.-modellen hade dock en viss framgång i de tidiga 50-talets Alp- och Monte Carlo-rallyn. Den intressantaste tävlingen som en R.M. ställde upp i var dock den tillfälliga comebacken på Le Mans 1950. Le Mans hade före kriget varit lekstuga för Riley. 1934 slutade Riley som totaltvå i sin klass t.ex. En seger kunde noteras i 1500 cc-klassen och dessutom kom alla sex anmälda Rileyvagnar i mål: det var första gången någon hade lyckats med den bedriften.

Till 1950 års tävling hade en 2½-liters Roadster med registreringsnumret AEN 10 anmälts. Bilen ägdes av Geoff Beetson, som körde den tillsammans med Robert Lawrie. Den fabrikspreparerade Rileyn hade lättats så mycket som möjligt. En extra bensintank hade monterats för att få upp bensinkapaciteten till 136,5 liter. Dessutom hade oljepåfyllningsröret dragits upp genom motorhuven, så att man kunde fylla på olja utan att behöva lyfta på huven. Bilen gick mycket jämnt och krångelfritt och slutade på en 17:e plats med en medelhastighet av 119,9 km/tim och tillryggalade en totaldistans på 288 mil. Det räckte för att ge bilen en förstaplacering i sin klass, men den slogs av åtskilliga bilar med mindre motorer. AEN 10 finns fortfarande kvar.

(forts. sid 6)



Ovan: En tidstypisk shooting brake i Rileyutförande (1½ l chassi).

Ovan: 2½ l Drophead Coupé i produktionsutförande. - Hel främre stötfångare infördes i slutet av 1951 (ch.nummer 8838), ett par månader efter det att tillverkningen upphört av Drophead Coupé. Den sista kända - än så länge - DHC har ch.nummer 8431 och finns bevarad i England.

/The Riley R.M. (forts.)/

Ett litet antal R.M.-vagnar såldes till USA 1948-1949, men i april 1950 lossnade det på allvar, när British Automobile & Motorcycle Show i New York ställde ut "Sedan" och Drophead Coupén. Märkligt nog användes inte beteckningen "Convertible". 1½-litersmodellen såldes däremot aldrig i USA. Det kan vara intressant att veta att det i USA finns ett antal vagnar med trådekerhjul som dock aldrig fanns som fabrikstillbehör. Ett litet antal Pathfinders sändes så småningom över till USA, men de föll aldrig den amerikanska publiken i smaken.

Att R.M.-modellerna var populära bevisas av att många framstående personer köpte dem. Lord Louis Mountbatten (bror till Gustaf VI Adolfs gemål Louise), Earl of Burma och vicekonung av Indien, köpte en tidig 2½ litre saloon, vilken speciallackerades i ljusblått och svart liksom alla andra hans bilar. På denna vagn var motorhuven och sidorna ljusblå, medan resten av bilen var svart. Denna typ av tvåtonslackering har sedermera fått beteckningen "Mountbatten-split" till skillnad mot den mer vanliga metoden att endast låta sidorna under dörrarnas och motorhuvens kromlist bli ljusa (i allmänhet "old english white" eller "cream"), medan resten av bilen (skärmar, fotsteg, motorhuv och bakparti) lackerades i en mörkare färg. Mountbattens 2½:a registrerades HXM 1 och erhöll hans personliga kylarprydnad. Den 2½:a som Mountbatten skaffade 1950 hade förmodligen registreringsnummer KVY 1; den ägs nu av en medlem i Riley R.M. Club, men

(forts. sid 7)

/The Riley R.M. (forts.)/

är omregistrerad. Till H.M. drottning Maria av Jugoslavien levererades vidare en roadster, när hon levde i exil i Kent.

Det är nu mer än 25 år sedan den sista R.M.-vagnen tillverkades och t.o.m. Rileymotorn försvann 1957, när Pathfindern slopades. Under de senaste åren har R.M.-vagnarna blivit allt mer populära bland entusiaster både i England och utomlands. The Riley Motor Club of USA upprätthåller ett register för bevarade 2½-litersvagnar som för närvarande räknar 500 bilar över hela världen. Den engelska R.M.-klubbens medlemsmatrikel innehåller nästan 400 1½-litersvagnar.

Den äldsta kvarvarande R.M.-vagnen har chassinummer 35 S 10005. Det är den femte tillverkade vagnen och den enda man säkert vet är tillverkad 1945.

Skulle man gissa att som mest 10% har överlevt så ger det minst 1.400 1½:or och 900 2½:or. Det visar att R.M.-vagnarna verkligen var välbyggda eller hur?

(Översättning och bearbetning av Kent Gustafsson efter en artikel av Anders Clausager i "Old Motor", juni 1981. Bilderna sid 1-4 copyright B.L. Heritage)

- I nästa nummer kommer fullständiga tillverkningssiffror att publiceras efter Mr. Clausagers artikel och benägna publiceringstillstånd. -

- - - - -

ANNONSER

Säljes

Jag funderar på att sälja min Riley Lynx 12/4 1936. Är Du intresserad, tag kontakt med mig per telefon eller brev.

Uno Persson, Pl. 1475, 460 11 NYGÅRD
Tel. 0520 - 532 79

1 Riley kylarmärke säljes av:

Claes Nilsson, Lilla Grevegårdsvägen 15, 421 55 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 47 15 01 (ej medlem)

Kopior av test på Riley One-Point-Five. Skicka en tia så kostnaderna täcks. Jag kan också erbjuda kopior av Riley Two-Point-Six "Car described" till samma kostnad.

Ingvar Persson, Kamelgatan 4, 432 00 VARBERG
Tel. 0340 - 171 54

Svenska Rileyregistrets collegetröja. Färg: mörkblå. Pris: 75:-, exkl. frakt. Leverans per postförskott. Glöm ej ange storlek!

Claes-Göran Lindström, Solhöjdslingan 18, 163 56 SPÅNGA
Tel. 08 - 760 19 12 (sena kvällar)

- - -

Adressändring: Carljohan Carlson är nu bosatt på Munkhagsgatan 126, 6 tr. 582 55 LINKÖPING. -

/Annonser (forts.)/

Köpes

2 framsäten behövs till min 2½ l roadster 1950. Har Du några som Du inte behöver? - undrar:

Christer Ahlin, Grönviksvägen 73, 161 40 BROMMA
Tel. 08 - 26 60 23

Till Riley One-Point-Five 1961 önskas följande delar: Höger och vänster framskärmslist, huvlist, Rileymärke till vänster framskärm och koffertlucka samt 4 st. navkapslar. Tacksam för alla tips.

Jan Kvant, Bondevägen 4, 240 21 LÖDDEKÖPINGE
Tel. 046 - 70 68 91

Till 2½ l saloon 1950 önskas 1 renoverbar original bensinpump, samt till bakaxeln 1 oljeurtappningsplugg (H.8.63) och 1 bult som sitter inskruvad i axeln underifrån vid fjäderfästet (H.8.83) - Ref. enligt verkstadshandboken.

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

Till 2½ l saloon 1950 sökes följande: originalverktyg, original askkoppar (fyrkantiga), glas till huvudstrålkastare (Lucas nr. 553 759), original D-lampor, Lucas körriktningsvisare SF 34n 54039A, ytterbackspeglar som kan klämmas fast i dörrkanterna, samt tändspole typ B 12 LO 45012 A.

Anders Muhr, Örnehufvudsgatan 9, 6 tr., 412 59 GÖTEBORG
Tel. 031 - 81 28 72, eller 0755 - 339 33

- o - o -

NYA MEDLEMMAR I SVENSKA RILEYREGISTRET:

Vi önskar följande nya medlemmar varmt välkomna i klubben:

98 Per Lindson
Rönnbärsgatan 11
590 50 VIKINGSTAD
Tel. 013 - 811 30

99 Jan Kvant One-Point-Five 1961 R-HSRIL-23932 / AA 68319
Bondevägen 4
240 21 LÖDDEKÖPINGE
Tel. 046 - 70 68 91

- 0 - 0 -

ETT UNIKT MÖTE MELLAN TVÅ UNIKA KLASSIKER: ÅRETS SISTA RILEYMÖTE VID ANTEN

För mig började vårt Rileymöte cirka kl. 7.45 då jag vände Amazonens nos norrut, lämnande ett stilla, söndagslugnt Varberg bakom mig. En blick på himlen bekräftade att arrangören hade halm i skorna. Vita moln, blå himmel, cirka 16°C, idyllen närmar sig sin fullbordan som kulminerade på

(forts. sid 9)

Ovan: En kvartett Rileyägare i Anten. Från vänster till höger: Nils Johan Nilsson, Erik Hamberg, Hans Hernaes och Ingvar Persson.

/Rileymötet i Anten (forts.)/

Antens stationsområde. Jag hade fått ett generöst erbjudande av Erik Hamberg att få åka ståndsmässigt Fortgatan, Långedrag - Anten tur-och-retur, något som tacksamt accepterades. När jag anlände till Erik möttes jag av en upplyftande syn: svart Riley 2½ l under tvättbehandling medelst schampo och långsamt rinnande trädgårdsslang. Erik kämpade medan jag satt på en bänk, drack en kopp kaffe och njöt av 2½:ans klassiska linjer. Väl på väg mot Anten plockade vi upp Lennart Ivarsson som fick nöjet att njuta av baksätets synnerligen goda komfort.

När vi anlände till Antens station syntes ingen Riley än, men väl två tanklokomotiv som fick en sista översyn innan turerna skulle gå av stapeln kl. 11.05. Anten-Gräfsnäs har två ånglok i gång, dessutom ett äldre dieselväxellok, samt en imponerande vagnarsenal, glädjande nog även godsfinkor, öppna lastvagnar m.m. Till Lennarts stora förtjusning uppdagades att det fanns en postvagn som skulle renoveras, varvid han generöst erbjöd sina tjänster som givetvis tacksamt togs emot.

Erik hade hoppats på 4 st. Riley till träffen (Roland Haraldsson hade i sista stund tvingats lämna återbud), men av olika skäl infann sig endast Nils Johan Nilssons imponerande Pathfinder 1956. Jag hade inte sett en Pathfinder sedan slutet av 50-talet och frapperades av det intryck av kraftfullhet parad med elegans bilen gjorde. Innerutrymmet är verkligen imponerande och inredningen synnerligen smakfullt utförd. En liten instrumentdetalj är växelspakens placering i en urskålning i framsätet till vänster. Bentley på femtiotalet hade samma placering.

Som passagerare i Pathfindern medföljde Holger Nilsson. Vi var således en liten skara entusiaster som embarkerade en härlig trävagn byggd 1898. Som en glad överraskning dök Hans Hernaes från Oslo upp med familj och åtföljande bekanta och förenade sig med oss.

(forts. sid 10)

/Rileymötet i Anten (forts.)/

Anten-Gräfsnäs-banan går på västra stranden av sjön Anten och erbjuder strålande naturupplevelser. Först provade vi avsaknaden av komfort på träbänkarna, sedan upplevde vi färden stående på plattformen. Doften från röken, sotflagor, kolpartiklar i ansikte, hår och ögon gjorde resan synnerligen minnesvärd. Efter cirka ½ timma anlände vi till Gräfsnäs där en kort promenad erbjöd en utmärkt plats för picknick vid Gräfsnäs' slottsruin. Utsikten över sjön söderut var stoslagen. Under trivsamma former funderade vi över Eriks 16 knepiga frågor presenterade i ett frågeformulär. Givetvis diskuterades ämnet Riley ingående och det var givande att höra av Hans hur renoveringen av hans 2½ l framskrider. Lennart gav oss kultur till livs när han kåserade om slottet Gräfsnäs' historia. Mätta och belåtna embarkerade vi åter tåget efter 1½ timmes uppehåll.

Återresan började bättre än förra färden. Orsaken till detta bestod i en annan lokförare som tydligen inte var lätt på handen vid pådraget. Under väldiga svarta rökmoln och himmelskt härligt rejält tuffande accelererade tågsättet ,ängs sjön. Inte fullt så snabbt som en 1½:a, men nästan! Samma njutbara lukt- och smaksensationer (kolpartiklarna knastrade mellan tänderna) upplevdes ånyo och man var glad över att leva.

När vi lyckligt kommit tillbaka till Anten flyttades Eriks och Nils Johans bilar till en fotograferingsvänlig liten äng, där de båda klassikerna plåtades ur alla tänkbara vinklar. Eftermiddagen rann fort undan, prisutdelning vidtog och de lyckliga gratulerades. Tilläggas behövs kanske inte att de båda Rileyvagnarna tilldrog sig stort intresse av alla som passerade. Bengt Borneving dök så småningom upp och förenade sig i det allmänna Rileypratet. Eftersom han bor i Alingsås och renoverar en Monaco tyckte alla att ett garagebesök vore en trevlig avslutning på mötet. Våra norska vänner vinkades av och karavanen med två Riley startade mot Alingsås. Från baksätet i Eriks 2½:a fick jag flera tillfällen att se Nils Johans vackra blå Pathfinder ur olika vinklar i trafiken. En mäktig front att ha i backspegeln! Vi parkerade på Alingsås' gamla kullerstensbelagda torg som passade tidstypiskt mycket väl till våra Riley.

Det måste vara helt unikt att se två så ovanliga bilar tillsammans som har det gemensamt, att båda är i gott originalskick och i samma familjers ägo sedan de var nya.

Anders och Bengt Bornevings Monaco var renoverad till en mycket hög klass. Motorrenoveringen gjord i England av en gammal Rileyspecialist, ramen blästrad, målad och karossen restaurerad. Många timmars arbete ligger bakom den mängd träarbete som en bil av denna typ företräder. Bilen ger ett mycket nätt och trevligt intryck och vi ser verkligen fram emot att få se den snart på vägen. Lackerad i grönt med svarta skärmar och tak samt gula hjul blir den säkert uppseendeväckande. Som kontrast till den eleganta, lätta Monacon stod en Opel 1932 - klart amerikainspirerad - parkerad intill i garaget. Jag gissar att Rileyn blir Bornevings favorit!

När alla sett sig mätta återstod endast att tacka Erik för arrangemanget och hoppas på återseende, om inte tidigare så till nästa års Rileymöte. Under dagens lopp diskuterades många ting, bl.a. hur våra möten borde vara upplagda för att röna så stor uppslutning som möjligt. Vi var ense om att någon typ av aktivitet som exempelvis ångloksfärden var utmärkt och uppskattades av alla. Vidare kan man ju diskutera om ägare till andra engelska klassiker skall inbjudas, exempelvis märken såsom Alvis, Armstrong-Siddeley, Rover, Sunbeam-Talbot, m.m. Eftersom vi är så få och har en stor geografisk spridning ligger det ju i sakens natur att vi aldrig kan bli speciellt många på våra träffar. Vi Rileyägare har väl ofta också intresse av andra engelska efterkrigsklassiker och deras ägare förhopp-

(forts. sid 12)

Ovan: Pathfinderns imposanta front. Nedan: Ingvar, Lennart, Nils-Johan och Holger samlade kring Pathfindern, vilken studerades noga.

/Rileymötet i Anten (forts.)/

ningsvis också av våra vagnar. Jag tror att man kan få ut mycket av kontakter "över gränserna" och dessutom få njuta av synen av andra intressanta engelsmän. Över huvud taget finns det ju mycket få bilar inom Rileys "intressesfär" som är renoverade, så man kanske bör ta initiativ och försöka göra något kreativt av tanken. Vid tidigare Rileyträffar har det ju faktiskt rent spontant kommit andra fordon än Riley. Jag tänker på mötet hos Erik i Ugglarp sommaren 1980, då Anders Muhr kom i sin värdiga Rover P3 1949 och undertecknad på HVA 1930. Sture Mattssons fina Triumph roadster 1949 dök upp vid mötet förra sommaren på Silver Hill. Det är ju alltid roligt att se fina renoveringar. Åsikter och synpunkter är mycket välkomna till bladet! (Redaktören instämmer!)

Ingvar Persson

\- + - + - + -

NOTISER OM DITT & DATT:

: Bengt Borneving i Alingsås har till ett blivande klubbibliotek donerat en verkstadshandbok för Two-Point-Six. Erik Hamberg har i samma avsikt tidigare skaffat instruktionsböcker för följande modeller: 4/68 & 4/72 (6-1962), 4/72 (8-1970), Kestrel Mk. II & 1300 (7-1969) samt 1300 Mk. II (3-1969). Fotokopior kan erhållas till självkostnadspris av klubbens medlemmar. Litteraturen finns hos red.

: Nils Johan Nilsson fick "long distance award" - ett pennset - vid Rileymötet i Anten. Nils Johan vann även frågetävlingen (11 rätt).

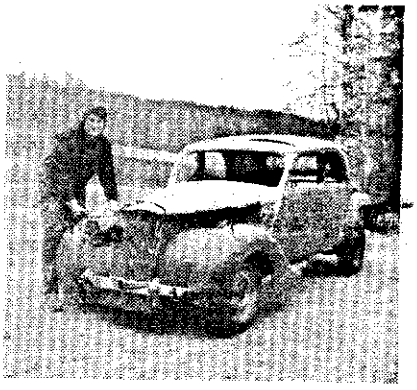
: Den engelska motortidningen Practical Classics augustinummer 1982 (vol. 3, nr. 4) innehöll en utmärkt Rileyartikel: "Buying an RM Riley".

: John S. Foster i Leeds kan leverera alla träbitar som behövs vid renovering av en 1½ l eller 2½ l saloon. Närmare uppgifter kan lämnas av red. som har ett ex. av Fosters särskilda "timber list".

: Riley R.M. Club erbjuder just nu rostfria avgassystem till Pathfinder (under förutsättning att minst 20 beställningar inkommer). Närmare upplysningar genom red.

: Från renoveringsfronten rapporteras att Kent Gustafsson börjar få ihop karossen på sin 1½:a (se bilderna här intill), att Lage Bellström i stort sett är färdig med sin läckert lackerade 2½:a (röd med vita sidor), att Magnus Mölstad har börjat svetsa på sin 2½-liters drophead och nu börjar ta upp konkurrensen med Ingvar P. om vem som skall bli klar först. Anders Muhrs RMB står fortfarande hos sadelmakaren, men är nog körklar till våren.

: Bengt Borneving importerade nyligen en tjusig liten 9 hp Lynx 1933 i riktigt bra skick - mer om den i nästa blad.



Nästa nummer av medlemsbladet beräknas utkomma kring jul. Artiklar och fotografier (helst småbildsnegativ) är alltid välkomna!

100 h.p. 2½ litre open Sports 3-seater

RILEY FOR MAGNIFICENT MOTORING

Abridged Specification

Engine	4-cylinder o.h.v., hemispherical head.
Bore	80.5 mm.
Stroke	120 mm.
Capacity	2,443 c.c.
Brake horse power ...	100 at 4,500 r.p.m.
Gear ratios	Top : 4.11 to 1. 3rd : 5.83 to 1. 2nd : 8.86 to 1. 1st : 15 to 1. Reverse : 15 to 1.
Wheelbase	9 ft. 11 in.
Track	4 ft. 4½ in.
Brakes	Girling hydro-mechanical.
Tyre size	16 in. × 6.00 in.
Fuel system	20-gal. rear tank, with petrol pump.
Electrical system ...	12-volt positive earth wiring.
Dimensions	Overall height : 4 ft. 7 in. Width : 5 ft. 6 in. Length : 15 ft. 7 in.
Weight	26½ cwt.

Outstanding Features

"Torsionic" independent front suspension.

Open sports body with disappearing hood.

Seating accommodation for three abreast.

Spacious, enclosed luggage accommodation.

Exceptionally small turning circle.

Steering column control for gear change.

Completely enclosed twin fillers to 20-gal. petrol tank.

All controls light and smooth in action.

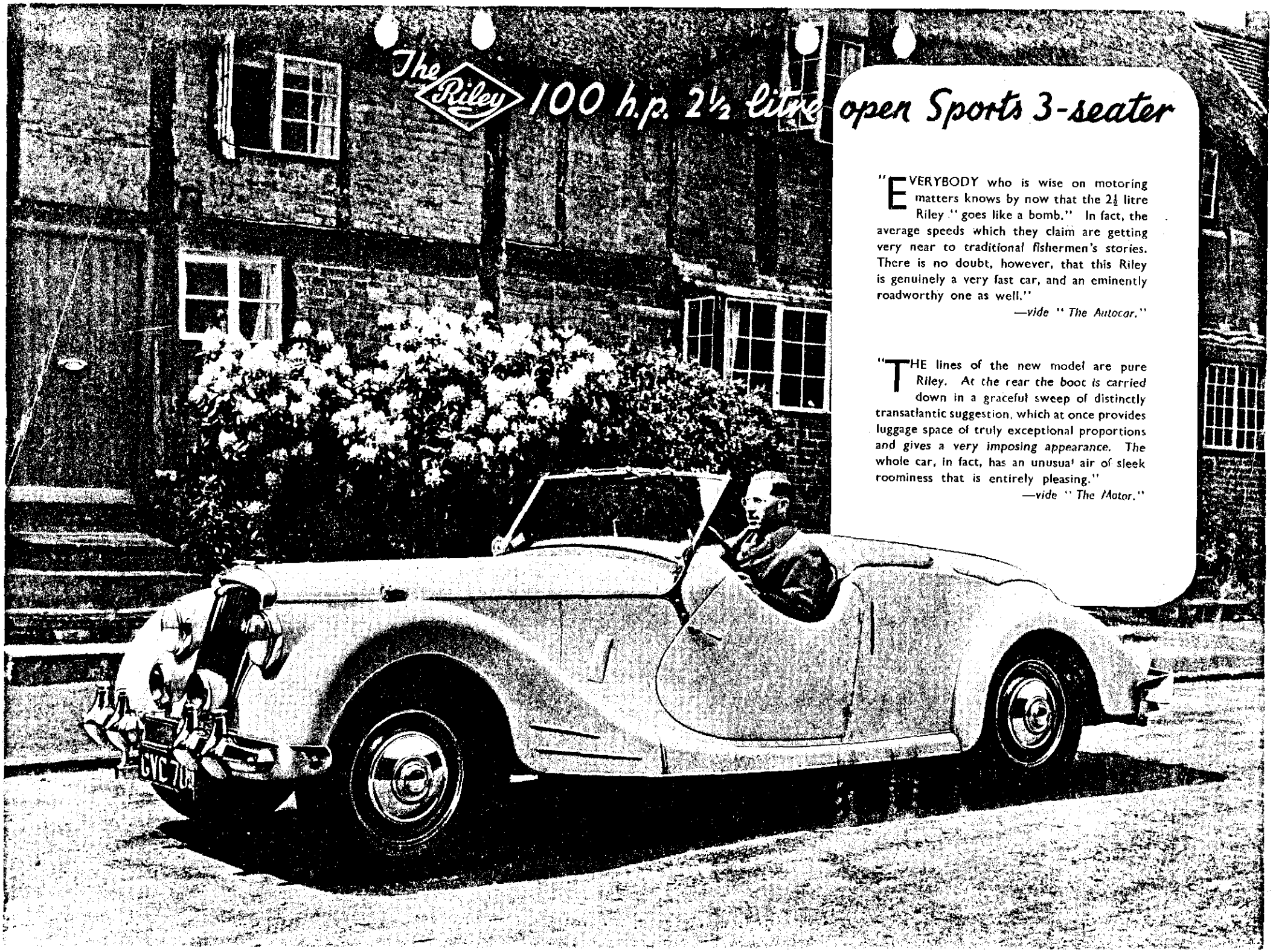
Torque tube transmission.

Three-arm, wire spoke, Bluemel telescopic steering wheel.

24/10 (55109)

Telephone : COVENTRY 88051

Telegrams : "KITE," COVENTRY


The Riley 100 h.p. 2½ litre open Sports 3-seater
"EVERYBODY who is wise on motoring matters knows by now that the 2½ litre Riley "goes like a bomb." In fact, the average speeds which they claim are getting very near to traditional fishermen's stories. There is no doubt, however, that this Riley is genuinely a very fast car, and an eminently roadworthy one as well."
—vide "The Autocar."
"THE lines of the new model are pure Riley. At the rear the boot is carried down in a graceful sweep of distinctly transatlantic suggestion, which at once provides luggage space of truly exceptional proportions and gives a very imposing appearance. The whole car, in fact, has an unusual air of sleek roominess that is entirely pleasing."
—vide "The Motor."
GYC 70