

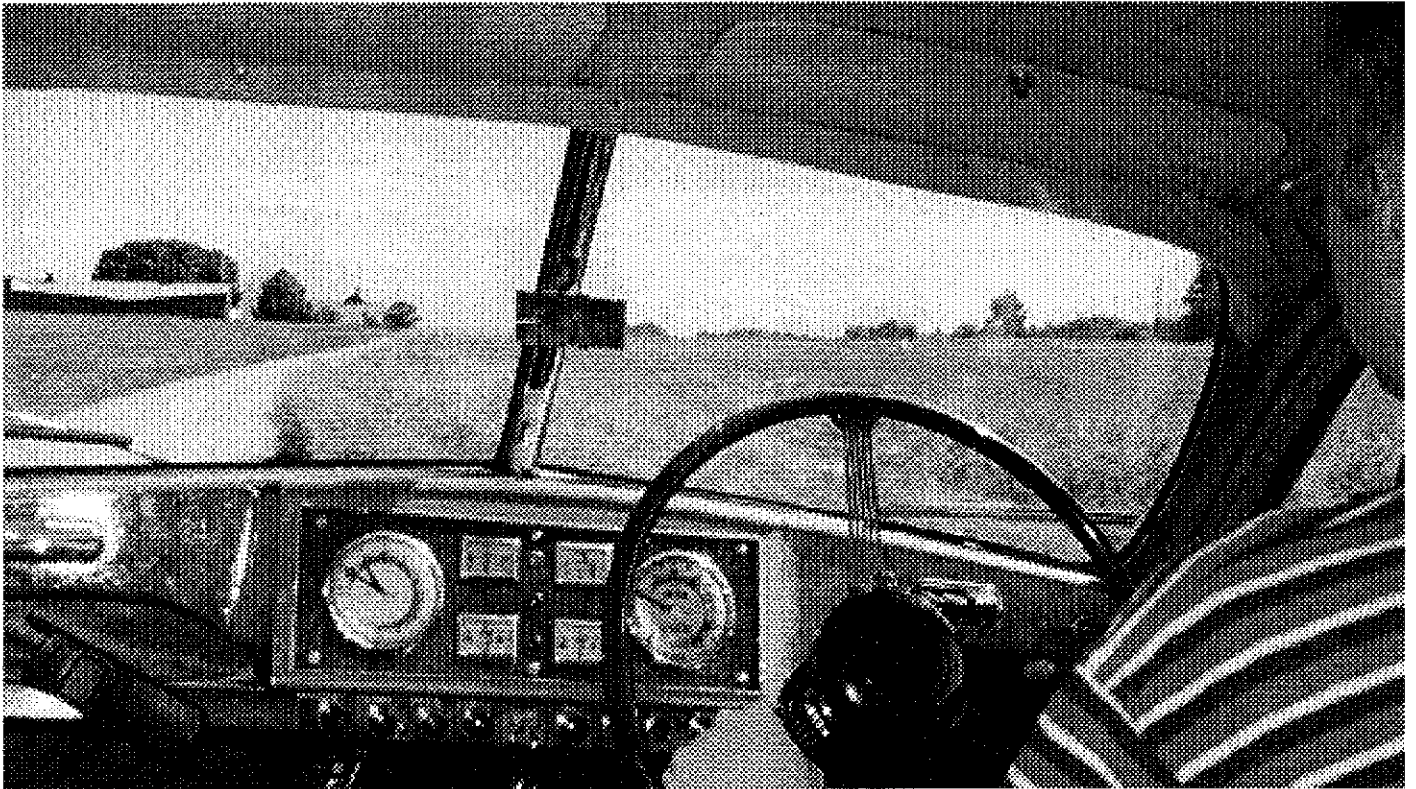


RILEYBLADET

Nummer 2, 1997

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 19



En halvtimme efter start vid årets upplaga av Västkustrallyt, mellan Stjärnarps slott och Skedala säteri. Messrs. Hamberg och Lindner tog 3:e pris i detta rally 1992 och 2:a pris 1995. I år nådde man inte prispallen trots att den hade inte mindre än 30 avsatser! Övriga slottskontroller voro Halmstad slott, Arlösa slott, Sperlingholms slott, Vapnö slott och Tierps "slott". Observera batterifrånkiljaren som skyntar på batterilådan, lätt åtkomlig från förarplatsen. Nämnas kan också att ratten är nytillverkad och inköptes för £ 240 i The Riley RM Club reservdelstält vid 100 årsjubileet i Coventry förra sommaren. Bilen är en RMA tillverkad i februari 1952.

Mysteriet med det höga oljetrycket

Det har nu gått åtta år sedan jag köpte min 2½ litre drophead coupé från USA. Efterhand lär man känna bilen och dess egenheter allt bättre. Bilar är som individer, den ena är inte den andra helt lik, även om konstruktion och utförande är identiskt. I förhållande till min 2½ litre saloon skiljer sig dropheaden i att den är vänsterstyrd och gasreglaget är vajerreglerat (uppenbarligen är alla vänsterstyrda bilar det) - annars är bilarna lika i nästan allt, förutom karosstypen naturligtvis.

Det har tagit många år att få bilen i ett skick som börjar motsvara originalut-

förandet. Framför allt var det en mängd smådetaljer som saknades, alltifrån oljeplugg för bakaxeln till handtag på bagageluckan. Bland annat hade bromssystemet byggts om - men det är en annan historia.

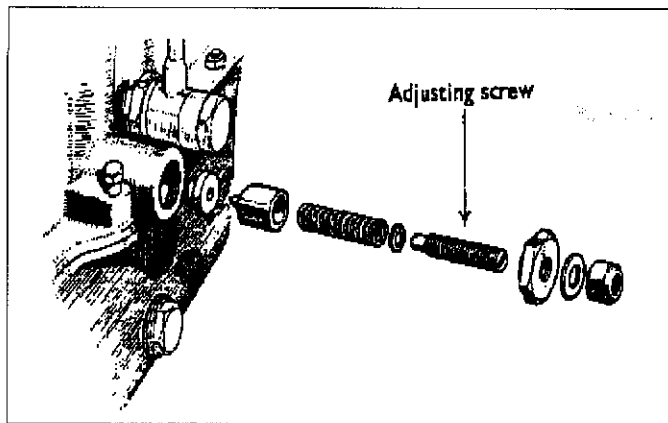
När bilen efter motorreovering togs i bruk våren 1990 upptäckte jag att oljetrycket var exceptionellt högt. Jag hade ju den täckta bilen att jämföra med och fann att oljetrycksmätarnålen mer eller mindre gick i botten när man accelererade måttligt med kall motor. Däremot blev trycket betydligt mer normalt, 40-50 lb./sq. in., när motorn var varm och hastigheten låg på ung-

70-80 km/tim.

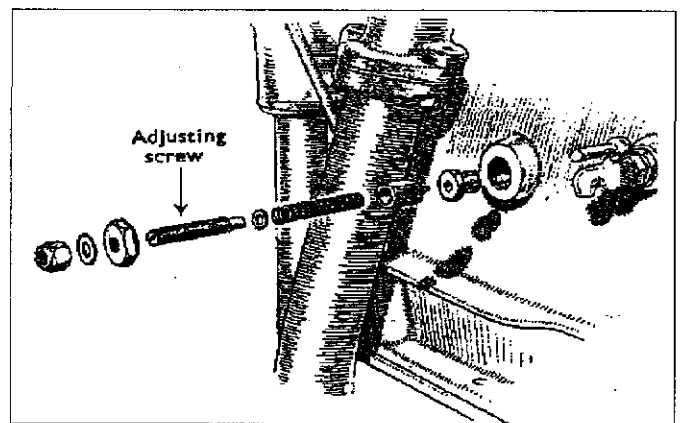
En dag beslöt jag mig för att undersöka reduceringsventilen för oljetrycket. På en 2½ litersmotor sitter denna på vänstersidan, mitt på blocket, strax bakom avgasröret. På 1½ litersmotorn finns ventilen på motsatta sidan, långt ner på blocket - inte långt från avtappningspluggen från oljeträget.

Reduceringsventilen är mycket lätt att justera; en mindre spårskruvmejsel och en fast nyckel är de verktyg som behövs. Med nyckeln lossas låsmuttern och sedan är det bara att skruva ur ven-

forts. nästa sida



Reduceringsventil för oljetrycket på 1½ litersmotorn.



Reduceringsventil för oljetrycket på 2½ litersmotorn.

tilen (motsols om man vill lätta på trycket eller skruva ur ventilen helt, medsols om man vill öka trycket). Jag beslöt mig för att skruva ur ventil och fjäder fullständigt för att undersöka saken. Döm om min förvåning när jag då upptäckte *en extra fjäder* monterad innanför den ordinarie fjädern! En tidigare ägare hade sålunda satt in en extra, smalare och något hårdare fjäder för att öka oljetrycket.

Jag beslöt mig för att sätta ihop delarna utan den inre fjädern. Det visade sig då, när jag startade motorn och provkörde den, att oljetrycket nu var ett helt annat - nämligen normalt! Det gick nu inte längre över 100 lb./sq. in. under måttlig acceleration, utan höll sig under den siffran.

Ett korrekt oljetryck är viktigt för att motorn inte skall ta skada vid körning. Jämför därför motorns oljetryck med rekommendationerna som ges i bilens instruktionsbok:

1½ litre:	35 lb./sq. in. vid 80 km/tim. på högsta växel
2½ litre:	40 lb./sq. in. vid 80 km/tim. på högsta växel

Oljetrycket är naturligtvis avhängigt av hur tjock oljan är. När RM-bilarna var nya rekommenderades en "rak" 30-olja och motorns alla rörliga delar är ju konstruerade för en tjockare oljekvalitet än den tunna syntetiska olja som vi idag obekymrat håller i våra moderna bilar. Själv körde jag min drophead på tunn syntetisk olja enbart under de första 100 milen. Sedan har jag använt mig av en högklassig mine-

ralolja med viskositetsbeteckningen 15W/50 eller 20W/50 (10W/30 är för tunn, tycker jag). Dessa oljor ger en tillräckligt tjock oljefilm när motorn är varm. En genomvarm 2½ litersmotor som går på tomgång har ett mycket lågt oljetryck och då är det viktigt att oljan inte är för tunn. Genomvarm blir motorn först efter 20-30 minuters körning.

Om de moderna syntetoljorna ger tillräckligt god smörjning in en 2½ litermotor som går på tomgång en varm sommardag är väl inte helt klarlagt - men man blir ju i alla fall lite orolig när oljetrycksmätarnålen inte rör sig...

Erik Hamberg

Renoveringstips



Sannolikt har lädret i din Riley nöjts en hel del under årens lopp. Är sätena i mycket dåligt skick återstår bara att låta en bilsadelmakare klä om alltsammans. Många gånger kan det dock räcka ned att köpa en läderrenoveringssats från Connolly's i England för några hundralappar (jag kan förmedla adressen). Är skadorna mycket små finns det dock ett annat alternativ, nämligen läderfärg.

I mer välsorterade skoaffärer säljs en läderfärg som heter *Woly* av schweiziskt fabrikat. Jag provade nyligen att göra små förbättringar på inredningen

i min Riley drophead med en röd färg som visade sig vara i det närmaste identisk med klädsselfärgen i bilen. Resultatet blev över förväntan och den lilla burken kostade bara 39:-.

Det urval som finns i butikerna är oftast ytterst begränsat, men förhoppningsvis kan du till slut finna den färg du behöver.

Det här är inget bra sätt att måla stora ytor, men små avskavda fläckar och repor kan döljas effektivt. Färgen är egentligen avsedd för omfärgning av skor, men varför inte använda den på läderklädselar?

Erik Hamberg

... det skulle vara om damen man tar ut på en tjugig åktur, som resultat blir röd, grön eller brun i baken.

Reds. anm.

News from England

I *Riley News*, organ för The Association of Riley Clubs, meddelas att man skall arrangera ett stort Rileymöte i juli 1998 sponsrat av The Rover Group. Det skall äga rum i Gaydon, Warwickshire, där British Motor Industry Heritage Trust har sitt museum.

Så om Du missade det fantastiska hundraårsjubileet i Coventry i fjol med nära 1000 Rileys (till minne av grundandet av The Riley Motor Company år 1896), så har Du nu ytterligare en chans att känna på ett Riley 100-årsjubileum.

Nästa års rally anordnas till minnet av 100-årsjubileet av tillkomsten av Percy Rileys första bil, 1898.

Mer information om detta i nästa nummer av Rileybladet.



Sten Eriksson beundrar Olle Johnsons 1300 Kestrel vid Wärsamarknaden den 31 maj. Bilen väckte stort intresse och är från det allra sista produktionsåret, 1969. Det var riktigt roligt att se Olles vinröda bil vilken visade sig vara i ett fint skick. Jag hoppas verkligen att få se honom ofta på Rileymötena i fortsättningen. Bilen är ju extremt ovanlig på våra breddgrader och dessutom mycket vacker att se på. En riktig liten pärla med sina fina proportioner.

Text och bild: Erik Hamberg



Classic Car Show i Båstad hade jag tillfälle att besöka när den arrangerades den 5 juli. Anders Lindner ställde ut sin RMA från 1952 och nye medlemen Ilya Meyer från Göteborg rattade sin 4/68 i Concours de Charme tävlingen. Bilen var nu smakfullt omlackerad i vitt, med tak och bakparti i grönt. Bilen är en av de 4/68:or som tidigare ägdes av Yngve Lidholm i Järfälla (se reportage i Rileybladet nr. 1/1985).

Text och bild: Erik Hamberg



Ingvar Perssons 2 1/2 litre drophead coupé i färdigt skick. Bilen är sagolikt vacker i sin härliga gröna lackering i "almond green" och maken till tystgående Riley har nog inte hörts tidigare; inga som helst vibrationer eller ljud kunde förnimmas. Ingvar hade oturen att en av drivaxlarna gick av just som bilen besiktigats i våras. Brottet var osedvanligt komplicerat med metallspånor som fastnade inne i differentialen, så det dröjde flera veckor innan Ingvar kunde montera klubbens reservdrivaxel. Vilken otur! Nu rullar bilen i alla fall - äntligen. Grattis till Sveriges sannolikt snyggaste drophead!

Text och bild: Erik Hamberg



Håkan Wikström med sin fantastiska Lynx från 1937. Håkan hade tagit med sig sina två döttrar till Rileymötet i Linköping.

Text och bild: Erik Hamberg

Svenska Rileyregistrets rally och årsmöte i Linköping den 8-9 maj 1997

Linköping var i år platsen för vårt möte med tillhörande rally. I vintras beslöts att samordna rallyt med antikbilklubben i Linköping. På så sätt skulle vi få pröva vackra östgötska vägar och dessutom få se lite nya bilar av skilda märken. Det visade sig också att detta var ett lyckat drag.

Vädrets makter var dessvärre lite nyckfulla denna Kristi Himmelsfärdshelg. Vårens kraftigaste nederbördsområde bjöd på stora mängder regn, med översvämningar här och var. Fästmon Åsa, sex veckor gamla dottern Cecilia (som just håller på att lära sig att säga "Riley") och jag själv fann det bäst att åka modern bil i regnet och kylan (+5°) de 25 milen vi hade att tillryggalägga. Det var även en fråga om hur vi skulle montera bilbarnstolen. Det kändes dock lite kymigt att inte ha en Rileygrill framför sig när färden anträdde.

Samlingen inför rallyt torsdagen den 8 maj var redan kl. 9 på morgonen, så vi åkte ner redan dagen innan - i regnet. Rallydagen bjöd dock på ett härligt väder: solsken och 13-14° varmt. Vid motell Filbyter, ett av Sveriges allra första motell erinrar jag mig, samlades nära 30 rallydeltagare till Antikbilkubbens rally.

Vår sällan sedde president Erik Berglund, hade infunnit sig - dock utan sin RMF - och vidare möttes vi av Björn Blomstrand som kört från Västervik med två barn i sin mörkgröna RMA från 1948, som i år firar 50-årsjubileum, samt Monica och Torsten Grönvall med tvåfärgad RMA från 1949. Förkriagsavdelningen representerades dels av Håkan Wikström och hans utsökt renoverade Lynx från 1937 i vilken två döttrar medföljde, dels av Pelle Petersson som kom i sin eleganta och imponerande Gamecock från 1932. Per Lindson med hustru Karin körde Rover 2000, liksom Ronald Pfändtner med familj. Både Per och Ronald hade "laga förfall" - deras Rileybilar är ju under renovering.

Den täcka östgötska naturen stod i sitt fagreste försommarflor med björkar

som höll på att slå ut och fåglar som drillade i skyn. Arrangörerna hade förlagt rallyt längs små och tjustiga vägar och åtskilliga vackra gårdar passerades. Små idylliska miljöer invid Göta Kanal dör upp och vi hade lyckan att göra lunchuppehållet alldeles på kanalbanken, samtidigt som två större fritidsbåtar stävade västerut.

Rallyts frågor var i flertalet fall svåra och det var inte heller lätt att identifiera innehåll i den "hemliga" lådan. Mest intresse väckte nog den kontroll där det gällde att byta tändstift från en T-fordsmotor till en annan. Snabbast i vår klubb var nog Ronald med 1 min. och 20 sek. Mest vanskligt var det dock att göra en golfputt på en asfalterad parkeringsplats - blott ett fåtal hade turen att få bollen i hålet. När vi efter 6 à 7 mil så småningom kom i mål gällde det att svara på utslagsfrågan: hur många sidor innehåller "gula sidorna"? Vilken del det gällde fick man dock inte reda på, men vi gissade djärvt på Linköpingsområdet...

Vår klubb fick en ganska jämn spridning i prislistan och alla fick med sig ett pris hem förutom den plakett som delades ut till alla rallydeltagarna.

Tråkigt nog hade ju ganska få Rileybilar infunnit sig denna gång, men Björn Blomstrand hade ju kört långt och dessutom aldrig erövrat "The Long Distance Award" tidigare, så det var oomtvisligt att denna utmärkelse skulle tillfalla honom.

På kvällen anordnades en trevlig middag i lokaler som Antikbilkubben disponerar i "Flygets hus" ute vid Malmslätt. En av de lokala eldsjälarna, Håkan Johansson, hade ordnat med lekamlig spis som verkligen tilltalade oss alla - det åts och dracks både länge och väl. Den lokala klubbens snapsvisor ingick dessutom i programmet.

Dag 2 bjöd tyvärr på dagsregn. Efter övernattnig på hotellet höll vi årsmöte på "Flygets hus", där även Eddie Lidholm infann sig.

Efter årsmötet bjöd Pelle Petersson på visning av alla sin automobiler, vilka

fanns att beskåda på tre olika ställen i stan. Av störst intresse var naturligtvis hans arbete med den Imp han förvärvade på 80-talet och som tidigare hade ett indiskt förflutet; försedd med plåtar från New Delhi när den kom hit. Det kan verkligen intygas att denna bil hamnat i rätta händer - här renoverades seriöst till ett autentiskt skick med utmärkt finish.

Hemma hos Pelle fanns de flesta bilarna. Någon räknade till 17 st. och variationen var stor, inte bara Riley (2 st.) utan så skilda saker som en Borgward Isabella coupé, en stor och pampig Austin 1919, en sentida Cadillac, en Dort från 20-talet, en diesel-Mercedes från 1950 och inte minst den tjustiga Pontiac från sent 20-tal som setts på många rallyn.

Vad som annars imponerade med Pelles alla bilar är att det hela tiden händer något med dem. De används eller är under renovering - inga avstannade renoveringar här inte - utan allt som skall göras i ordning blir omsider färdigt och i ett mycket fint skick. Vi bugar oss inför denna efterföljansvärda flit, Pelle! Tack för en oförglömlig visning!

Efter återsamling i "Gamla Linköping" dit de medföljande damerna och barnen dragit sig tillbaka undan det strilande regnet, styrde var och en kosan hemåt, nöjd efter ännu en trevlig träff med "magnificnet motoring".

Erik Hamberg



Följande bifogas detta nummer av Rileybladet:

Årsberättelse 1996
Resultat- & balansräkning 1996
Årsmötesprotokoll 1997
Budget 1997

Förteckning över Svenska Rileyregistrets litteratur per den 31/12 1996



Litteraturen omfattar huvudsakligen instruktionsböcker, verkstadshandböcker och reservdelskataloger och förvaras hos ordförande Erik Hamberg. Fotokopior kan erhållas av önskade sidor för självkostnadspris.

9 hp

Spare parts catalogue for the "9" models. Coventry u.å.

Maintenance of the Riley "Nine" from chassis no. 6015000 to 6027686. Abingdon-on-Thames u.å.

12 hp

Instruction book of the 1½ litre Riley. Abingdon-on-Thames 8/57.

Instruction book of the 12 hp model Riley. Abingdon-on-Thames 8/51.

Servicebulletiner för 1930-talsmodeller

The Riley sales and service bulletin vol. 1 February, 1933. Repr. 1983, Topsham.

The Riley sales and service bulletin vol. 2 January, 1936. Repr. u.o.o.å.

RMA - RMF

Riley: instruction book for the 1½ litre model. Repr. 1980.

Riley: instruction book for the 1½ litre model (series RME). Abingdon-on-Thames 6/58.

The post-war 1½ litre Riley illustrated list of spare parts. Cowley 11/46.

Riley 2½ litre model: illustrated list of spare parts. Issue 1, 1951 (inkomplett)

Riley workshop manual 1½ litre and 2½ litre. Issue 3. Abingdon 5/54.

Riley 1½ litre saloon (series RME): illustrated list of service parts. Cowley, February 1953.

Riley 1½ litre saloon (series RME) service parts list (second edition). Cowley, March 1960 (2/60).

Pathfinder

The Riley Pathfinder operation manual, 3. ed. Abingdon-on-Thames 1/56.

Riley Pathfinder (series RMH): illustrated list of service parts. Abingdon-on-Thames, October 1954.

One-Point-Five

The Riley One-Point-Five operation manual, 2. ed. Abingdon-on-Thames u.å. (11/57)

The Riley One-Point-Five service parts list. Third ed. Cowley February 1961 (12/60).

Mechanical service parts list Wolseley Fifteen Hundred, Riley One-Point-Five. Cowley 1966 (6/66).

Two-Point-Six

The Riley Two-Point-Six workshop manual. Abingdon-on-Thames u.å. (11/57).

The Riley Two-Point-Six workshop manual. Issue 2. Abingdon-on-Thames u.å. (11/57)

The Riley Two-Point-Six Service Parts List 4th ed. Cowley 1964 (1/65).

4/68 & 4/72

Riley 4/Sixty eight and 4/Seventy two: drivers handbook. Abingdon-on-Thames 6/62.

Riley 4/Seventy two: driver's handbook. Longbridge 8/70.

The Riley 4/Sixty eight and 4/Seventy two workshop manual: Issue 4. Abingdon-on-Thames u.å. (1/59).

The Riley 4/Sixty eight and 4/Seventy two service parts list. Fourth edition. Cowley u.å. (6/63).

Kestrel & 1300

Riley: driver's handbook 1300 Mk II. Longbridge 1969.

Riley Kestrel Mk II and 1300: driver's handbook supplement. Cowley 7/69.

Workshop manual: Riley Kestrel & Wolseley 1100. (lösa blad utan pärm och titelblad)

Färgkartor, försäljningsbroschyrer & smörjkort

Riley colours 1954. ICI paints division. Issued in October 1954. (1 blad)

Riley colours: Pathfinder 1956. ICI paints division. Issued in September 1956. (1 blad)

Riley colours; Two-Point-Six. ICI paints division. Issued in March 1958.

Försäljningsbroschyr:
Exklusivt märke med traditioner:
Riley 1½ liters saloon och 2½ liters
Pathfinder.

Lösa smörjkort:
Pathfinder. Issue 2. 7/55
Pathfinder. Issue 3. 9/55.

Nu ska Svenska Rileyregistret göra skäl för sitt namn.

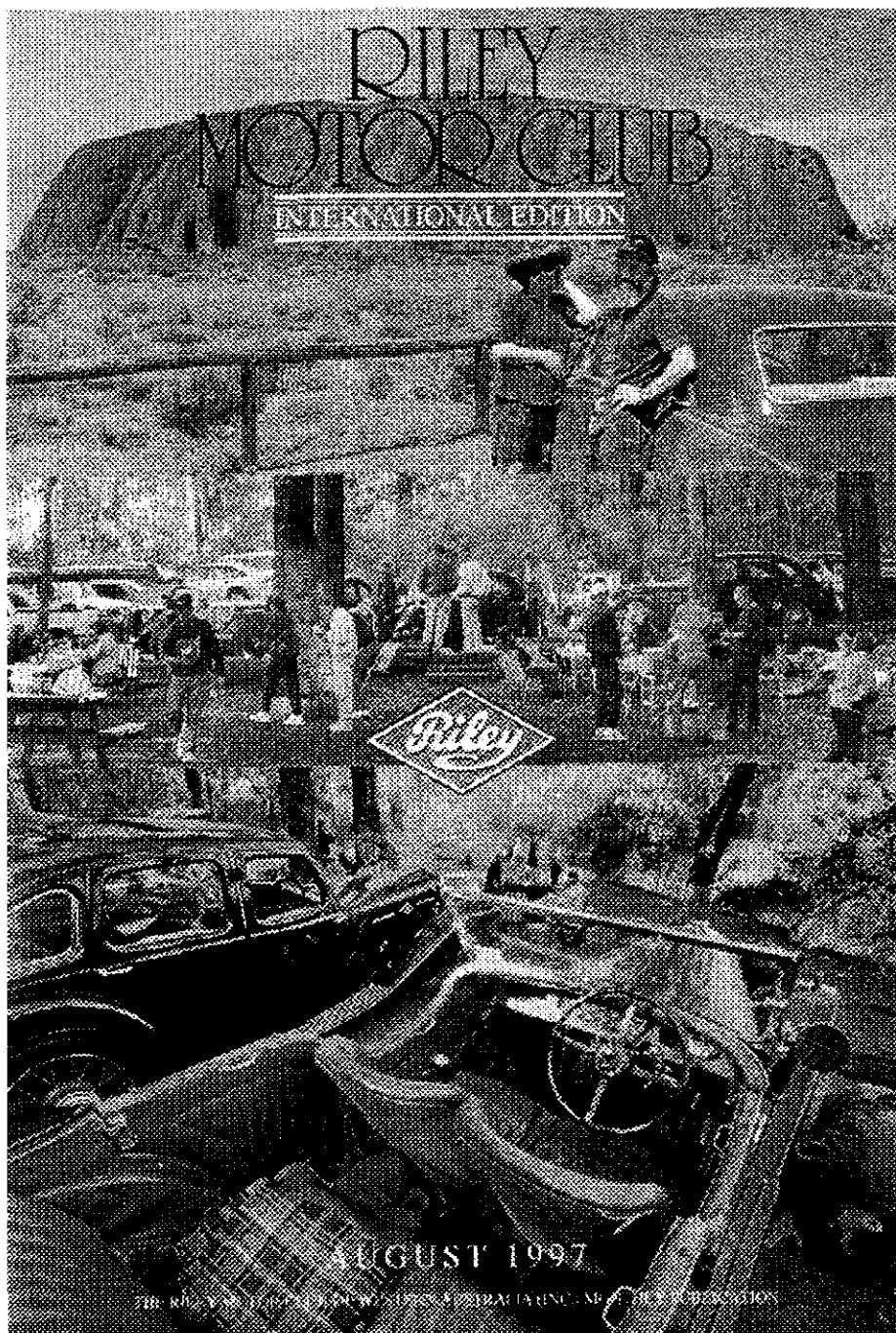
De engelska Rileyklubbarna har kartotek över medlemsbilar. Främst för att kunna svara på vilka bilar som finns, i vilket skick de är, lite om deras bakgrund och vad de har för speciell utrustning, så att klubbmedlemmar kan göra de rätta kontakterna. SRR vill nu försöka göra en användbar matrikel som går lite ut över den medlemslista som för närvarande ges ut årligen.

För att kunna realisera detta projekt ber styrelsen om Din medverkan, och ber Dig vänligen fyll i bifogade formulär och skicka in det.

Om det blir till en katalog som skickas ut till alla, eller om uppgifterna (som i England) finns hos en "registrar/achivist" i klubben, det kan diskuteras.

Men vi kan väl börja med att samla in uppgifter om bilarna...

Tack för Ditt samarbete!



RILEY RALLY 2000

ALICE SPRINGS - AYERS ROCK
21-23 APRIL, 2000

FÖR ATT FIRA ETT SEKEL AV
MAGNIFICENT MOTORING

VÄRD: DE FEM RILEYKLUBBARN
I AUSTRALIEN

Det kommer inte som någon överraskning för medlemmar i Rileyklubbarna i Australien att ett av de största rallyn som någonsin planerats kommer att inträffa år 2000 i Alice Springs. För utländska Rileyägare är det kanske inte lika känt, även om projektet presenterades i Coventry redan i fjol somras.

Inbjudan per E-mail har gått ut till Rileyklubbar världen över (Svenska Rileyregistret har ännu inte E-mail adress) med uppmaning att delta för att fira "Ett sekel av Magnificent Motoring". The Northern Territorys Tourist Commission hjälper oss med arrangemangen kring rallyt - tre hotel, en balsal och ett tåg har redan bokats.

Hur bokar man till detta evenemang som som garanterar att bli Ditt livs stora upplevelse och som Du helt enkelt inte får missa?! Vi kommer att hålla alla informerade om hur, när och var, men under tiden vik påsken år 2000 för en tur till Australien och kolla vår Internet adress:

<http://www.omen.com.au/~larry/riley2k.html>

och läs om rallyt. Om Du inte har en dator, be en vän som har en att köra ut en kopia till Dig. Och när Du ändå surfar på nätet varför inte kolla Alices Springs, på:

www.world.net/Travel/Australia/NT_info/NTTC/

Er redaktör deltog 1985 i ett rally i Australien och skrev om detta evenemang i Rileybladet. Trots att tolv år har förlöpt sedan det stora äventyret minns jag hela 4000 kilometersfärden från Sydney till Perth i en RMB, och rallydagarna i den lilla orten York som om det var igår. Visserligen är mitt minne hjälpt av hundratals diabilder som jag då och då tar fram och tittar på, men ändå... Och vad glad jag blir varje gång jag tänker på att jag verkligen gjorde slag i saken.

Det är ju inte snack om annat än att det är lite "knäpp" att fara till Australien och åka med någon ozzie på sådana här jätte-

rallyn. Och turen till Coventry i fjol var också en sådan "grej" som jag bara hade bestämt mig för att jag måste göra. Kosta vad det ville.

Men man ångrar nog sällan dylika tilltag, och dessutom är det säkert bra för den mentala hälsan att då och då göra något som ligger lite utanför det konventionellas ramarna. Att hålla på med gamla Rileys är ju lite suspekt bara det.

Hör jag någon som anmäler sig som Rileybladets utsände till Rally 2000 mitt i Australien, påsken år 2000...

red.

Anmälningsblanketter till rallyt blir tillgängliga via vår Internet adress, när det är dags. På så sätt har en Rileyägare i Texas eller någonstans i Europa lika lätt för att få information och trycka en anmälningsblankett.

Steve Sneesby, 2000 Rally Executive

1 Peet Road
Roleystone, WA 6111
AUSTRALIEN

tel. 00961- 8 949 1562

Ur andra Rileyblad**R. Memoranda March 97**

Artiklar: The compact "J" type
overdrive fitted to an
RMF
The rear axle
Tyres
Making an RMC body
in fibre glass

Till salu: 1 x RMA
1 x RMC
5 x RME
1 x RMH

£ 800 - £ 18.000

R. Memoranda April/May 97

Artiklar: Caravan Special
RM Rileys 46-55

Till salu: 2 x RMA
3 x RMB
1 x RMC
1 x RMD
3 x RME
1 x RMF
2 x Elf

£ 550 - US\$ 25.000

R. Memoranda June 97

Artiklar: The French Connection
Tales from a Riley
workshop
Hammers & Halfshafts
The compact "J" type
overdrive

Till salu: 1 x RMA
1 x RMB
3 x RME
1 x Riley 1.5

£ 700 - £ 4.500

The Riley Record May/June 97

Artiklar: Fuel and the Future

Till salu: Riley 9 Special, 1931
1 x RMA
2 x Riley 1.5
3 x Elf
1 x Kestrel 1300
1 x Riley 4/72

Köpes

Verkstadshandbok till Riley 4/68

Jan Olof Schedin
Skyttegatan 3
733 34 SALA
tel. 0224-154 46

Evenemang

The M.G. Car Club of Sweden,
Middle East Centre inbjuder till en
äkta lekfull Car Boot Sale* med Down
Under Lunch** och som höjdpunkt en
Cricketmatch***.

*

Öppet för medlemmar i inbjudna
klubbar. Inga kringresande proffs-
försäljare! All försäljning från bil.
Inga bord, inga släpvagnar. Allt får
säljas, bildelar, kuriosor, m.m.

**

Som man gör Down Under dvs i
Australien, Du grillar själv. Vi ställer
upp med grillar, medtag det Du vill
grilla. Vi erbjuder också grillmat och
drickbart till ringa peng.

Abingdon Masters (M.G. Car Club
utmanar "The Far Cry from Coventry"
(alla ni andra).

Tid: Söndagen den 14 september
ca 10.00 och uppbrott 15.00

Plats: Nifsta near Gottröra

Pris: 50 kr/bil

Frågor:

Anne & Willy Ekström
08-669 29 49
070-565 08 09

Inbjudna klubbar:

Austin Healey Club of Sweden
Bentley Driver Club, Arctic region
British Automobile Club of Sweden
Mini Seven Club of Sweden
Morgan Owners Group of Sweden
Rootes Car Club of Sweden
Rover Club of Sweden
Rolls-Bentleysektionen i AHK
Svenska Jagarklubben
Svenska Rileyregistret
Triumph Club of Sweden

Nya medlemmar

- 231 Holmes, Ewa
Stångebergsvägen 7
426 68 Västra Frölunda
tel. 031-29 73 23
- 232 Gotthard, Per
Södra Kungsvägen 253
181 65 Lidingö
tel. 08-766 22 35
- 233 Holmes, Paul
Stångebergsvägen 7
426 68 Västra Frölunda
tel. 031-29 73 23
fax 031-29 75 13
- 234 Meyer, Ilya
Skogsgläntevägen 9
426 68 Västra Frölunda
tel. 031-69 44 31

Ny adress

- 228 Öhlin, Henry
Måndalsvägen 4
633 69 Skogstorp
tel. 016-250 25

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

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
Mobil. 0708-67 66 60
Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom
medlemskap i Svenska
Rileyregistret. Medlemskap kostar
100 kr för 1997. Beloppet insättes på
postgirokonton 45 61 63 - 5