

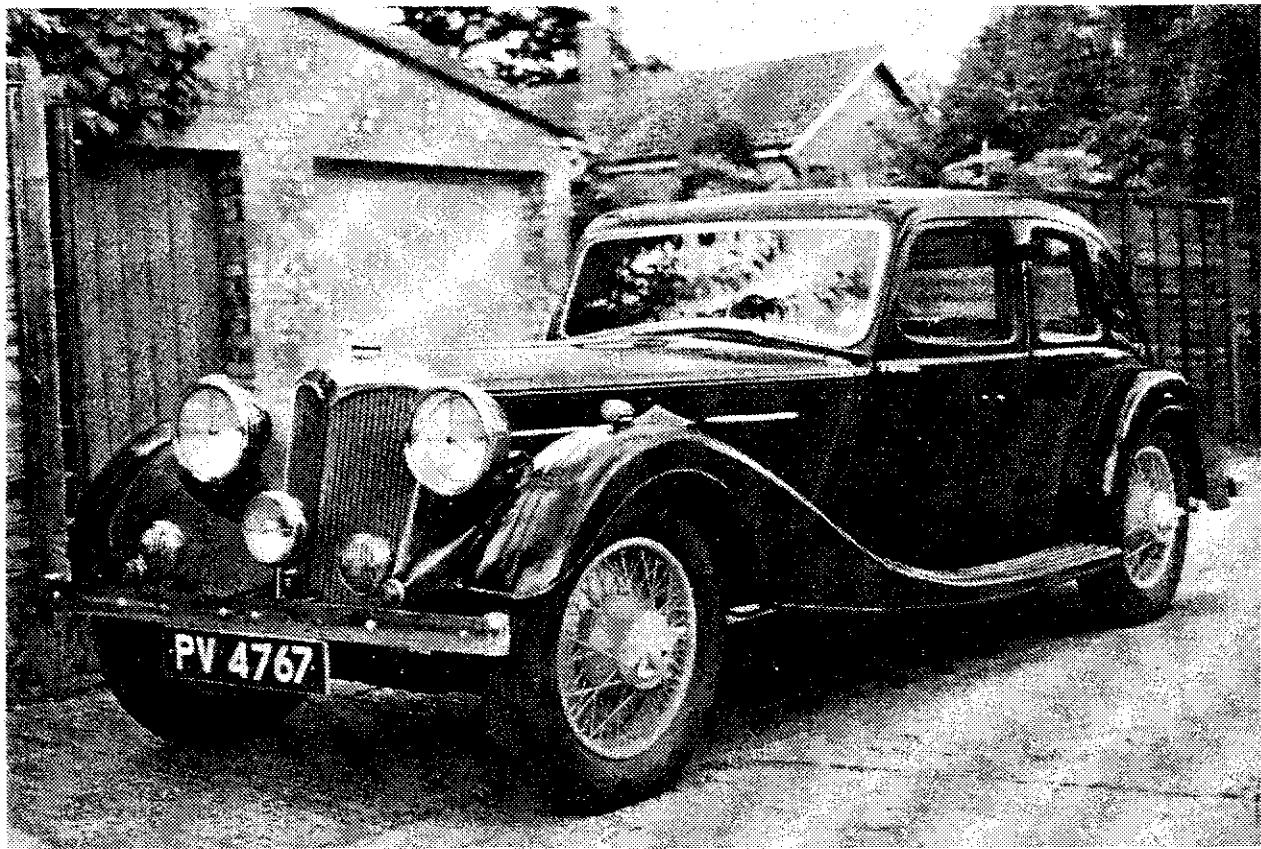
# RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Magnus Mölstad

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

Nr. 1/1986



## EN SÅDAN HÄR

Riley - en Kestrel Blue Streak - vill Henrik Schou-Nielsen skaffa sig när han blir pensionerad och hellre föredrar att åka täckt än öppet. Det här numret av Rileybladet bjuder nämligen på en översatt dansk läsövning som har Henrik till upphovsman och i vilken vi får en förklaring till att Henrik redan nu har bestämt sig för vilken bil han tänker ha om ung. 35 år.

I en annan artikel berättar Björn Blomstrand om ett unikt rally förra sommaren. Denna sommarens stora Rileymöte blir i samband med "Rally Höglund" i Nässjö söndagen den 15 juni. Jag hoppas att Du har tillfälle att komma!

E.H.

SOMMERFERIE 1985

Dear Editor,

For temmelig lang tid siden lovede jeg, at skrive om min sommerferie 1985. At det ikke er blevet til noget før nu, haenger sammen med at jeg ofte bruger for meget tid på tegnestuen eller på et omfattende restaureringsprojekt. Da sidstnævnte gör store fremskridt, mener jeg dog ikke at tiden er helt spilt! (- Om det måske /kanske/ senere).

Som bekendt er jeg overordentlig angrebet af bacillen, som hedder noget i retning af "vintagecarias". Et af de bedste steber at få den plejet /vårdad, omskøtt/ er i England. Derfor tager jeg troeligen /troget/ derover hvert år, og har i øvrigt gjort det siden jeg blev 18 år for nu 10 år siden.

Dengang blev jeg under kyndig vejledning af min ven, Basil Bowman fra Brighton taget ind i The Riley Register's cirkler. Det har vist sig at være en meget god ide, idet jeg herigennem har fået utrolig fine venskaber, mange sjove /skojiga/ oplevelser samt adgang til spaenende "Alladin's huler".

En af de mere vellykkede ting er, at jeg har laert Ann og Steve White at kende, hvilket mundede ud i at vi sammen købte en Riley Imp for et par år siden.

Her tager historien sin egentlige begyndelse: Efter at have kørt rundt i Imp'en nærmest hver dag i et år, oprandt dagen hvor det nu var Ann og Steve's tur til at nyde den. Inden det havde jeg dog planlagt en ordentlig rundtur i England.

Lørdag d. 27 juli spaendte jeg en kuffert bag på Imp'ens reservehjul og satte kurset mod vestjylland. Her skulle dagen efter køres Ringkøbingløbet. Det arrangeres hvert år af Dansk Veteranbilklub og er specialt fordi det som regel samler den gamle garde samt entusiaster fra Norge og Sverige. En virkelig succes var det. Vi var vel en 60 biler af alle slags fra før krigen. Der var heldigvis /lyckligtvis/ en del små åbne MG, så Imp'en nød selskabet.

Om aftenen var der det store kolde bord, og det var faktisk det mest morsomme /trevliga/, for her var chancen til at møde mange nye mennesker. Jeg kom ved et af de mest livlige borde med folk fra synderjylland og Sverige. Det gjorde, at jeg måtte koncentrere mig en del, for begge sprog er lige forskellige /olika/ fra mit!

Naeste morgen drejede jeg rattet mod Esbjerg, for at nå båden til England. En efterhånden temmelig kedelig /tråkig/ overfart, som jeg godt kunne undvaere, set udfra tid og ikke mindst tegnebog /plånbok/.

Nå, omsider ankom jeg dog og kørte straks mod Brighton for at bese Basil's sidste nye - Bentley S I. En virkelig herlig vogn! Nu har jeg ikke saerlig erfaring med luksusvogne, men denne var noget af det mest pragtfulde, jeg har prøvet. Beskrivelsen må være "dignified carpet flying"! Sådan føles det. Desuden har man en udtalt følelse af kvalitet og stil.

Denne vogn giver et yderst fornuftigt indtryk og jeg personligt synes, at det er en fordel, at den ikke er overdaenget med elektrisk dillerdaller. Fx. er vinduerne manuelle. På mange måder minder den mig om 60'ernes Farina-modeller fra BMC.

Nå, jeg må videre. Farvel og tak for turen til Basil, som i øvrigt har haft et utal af Coventry Riley modeller og andre, dengang de var rimelige i pris. Jeg tror han gav £ 350 for sin Imp. Desuden racede han en 4,5 l Lago Darracq

(forts. sid 3)

/Sommerferie ... (forts.)/

endtil han solgte den i '65 for £ 1200. Det er den Pilkington er begyndt at race sidste sæson.

Mit næste besøg var hos Nicolaj Junker, der som navnet antyder har en dansk far. Her glædede jeg mig til at se Nick's netop afsluttede projekt - en 12/4 racerspecial. Denne er meget velbygget og ligger udseende-mæssigt tæt op af TT-Spriten. Den kan i øvrigt også køre (!), som jeg snart skulle erfare. Nick og jeg byttede vogne på en tur over for at besøge Riley-specialisten, Ian Gladstone. Sammenlignet med Imp'en må man sige at min vogn er temmelig civiliceret. Her var virkelig råt race. Nick's special er udstyret med en Sprite motor og alt er skæret ned til det bare minimum. Ja, lyddaemper eksisterer næsten ikke. Alt det gør naturligvis at adrenalinen i ens krop er på kogepunktet!

Jeg husker /kommer ihåb/ især en situation hvor jeg holdt ved et kryds og ventede på grønt lys. Nu havde jeg vænnet mig lidt til vognen, så jeg mente nok, at det var tid til at bruge pedalen til højre. Grønt lys! Om-drejningerne var allerede oppe og lyden var pragtfuld, også personalet på tankstationen ved krydset var ved at gå ud af deres gode skind. I næste øjeblik for jeg frem med hylende /tjutande/ bagdaek, "gisp" hvor det gik ... I løbet af ingen tid var jeg oppe på 130 km, og accelerationen fortsatte, men jeg holdt igen, idet jeg på dette tidspunkt havde tiltrukket mig en del interesse!

Selvfølgelig er den ikke så hurtig, som fx. en E-type, men fornemmelsen er der p.g.a. vognens karakter. E-typen er jo lidt som et herrevaerelse /herrrum/ på hjul. Der er tæpper /mattror/ på gulvet, rigtige døre og varme. I Special'en er man derimod eksponeret til alle elementerne.

Ian Gladstone leverer, som nok bekendt, reservedele til førkrigs Rileys. Efter nogle år på Englands østkyst er han nu flyttet til det naturskønne Somerset. Her har han indstalleret sig i et hyggeligt gammelt hus. I stueplan /bottenvåningen/ er der værksted med plads til 3 vogne. 1. sal /væringen/ indeholder reservedelslager for nye dele og 2. salen er for brugte dele. Hvilken overflod af ting! Nok har Ian leveret mange dele til mine skiftende modeller, men jeg var faktisk ikke klar over at han havde så meget. Ja, bøjer man en skaerm, kan det faktisk bedre betale sig at ringe til Ian, end at bekoste en udretning - O.K., næsten! Ian er meget samvittighedsfuld /samvetsgrann/ og kan varmt anbefales til folk med Coventry Rileys.

Efter en hyggelig dag - og aften på pub'en, fortsatte jeg lørdag op mod Prescott, hvor der skulle være hill-climb søndag. Vejret var skønt på turen, så mit hår blev hurtigt tørret mellem et par, for engelsk klima, obligatoriske showers. Værre var det dog da søndagen oprandt. Øsende regn hele dagen. Jeg havde aftalt med Ann og Steve og 4 andre biltossedie familiier fra deres lille landsby, at vi skulle campere ved Prescott, hvor der er en stor mark. Lørdag aften gik med grill mad, øl og hygge /trevnad/. Det sjove ved at hele familien er med, er at man får snakket om andet end kun /bara/ biler! Børnene havde det også herligt. En efter en fik de lov til at sidde på mine eller Steves lår og styre bilerne hen over marken, mens vi klarede pedalerne, alt imens der var en hale /svans/ af ca 10 løbende unger bag bilerne. (jfr. foto sid 4)

Som sagt var det regn næste dag og det lagde en daemper på arrangementet. Men alligevel var det ret interessant, idet det var første gang jeg så bilerne race "in the wet". Det var spaendende at se kørerne holde bilerne på den glattebane og englaenderne sparar just ikke på kraefterne!

(forts. sid 4)



Ovan: Rachel og Simon røde i kinderne af excitement. "Henrik, Henrik, one more time .... oh please!"

/Sommerferie ... (forts.)/

Det er altid spaendende at vandre omkring i paddock'en /inhägnaden/ og se om der er nogle "nye" vogne ude. Og sandelig: en Type 53 - det havde jeg aldrig set i levende live, eller hørt. Men her var den. Kendere vil huske den som Bugatti's forsøg med 4-hjuls drev. En ordentlig basse med 4,9 l. supercharged motor og uafh. forhjuls opfæng. Som man kan tænke sig, var den temmelig eksalterende at se accelerere væk fra start og gå ind i hårnålesving. Et utroligt monstrum, som i øvrigt også ankom på den mest utrolige transporter, en seks-hjulet Citroën 2400 som i stedet for bagsaeder havde et saenkbart lad /lastflak/. Den mest aerodynamiske racertransportør!

Nok var det ferie, denne tur, men når jeg nu alligevel er der, kombinerer jeg det som regel med diverse indkøb. Som følge deraf, var min kassebeholdning blevet kraftigt laenset hos Ian. Jeg var dog ikke faerdig endnu. Mandag kørte jeg op til Manchester, for at bese et af de større indkøb - nemlig et helt sæt skaerme i aluminium til Imp'en. Jeg har længe ønsket at finde frem til et firma, som kunne fremstille pladedele /plåtdeler/ godt og billigt. Det lyder umuligt, og hvis det ikke havde været fordi at jeg så et sådant sæt ved IMP & MPH løbet sidste år, havde jeg ikke troet, at det skulle lykkes.

Jeg fik et overslag på under £ 400 for 4 skaerme. Så betaenker man sig ikke længe. Jeg mente, at selv om at der ville være en del tilpasning, kunne jeg ikke klage, når det var så billigt. Overrasket var jeg derfor,

(forts. sid 5)



Ovan: Den stolte "panelbeater" ved værket.

/Sommerferie ... (forts.)/

da jeg så resultatet. Faktisk perfekt arbejde, med et minimum af tilpassning. Nu ligger det sådan, at jeg er blevet en slags kontaktmand for dem, her i Danmark og Sverige. Derfor kan alle frit henvende sig til mig, der som de er interesserede i pladedele. Alt kan næsten laves /tillverkas/, hvis de blot har et forlaeg. Firmaet har selv hundredvis af skabeloner liggende på bilskaerne til engelske før- og efterkrigsbiler, deriblandt også til "vore" biler (efterkrigs Riley inkl.). Iøvrigt kan jeg lige sige at mit "samarbejde" med firmaet ikke får nogen økonomisk indflydelse på medlemmers regning (det er jo hobby).

Glad over denne oplevelse, vendte jeg næsen mod den lille landsby, Monks Kirby, ved Coventry, hvor Steve og Ann og de 4 førnaevnte familier bor. Her er meget hyggeligt. Det er fuldstændig, som fra en bog: En middelalderkirke beliggende hvor 3 små veje mødes. Ovenfor en pub. Til den ene side, den gamle præstegård- til den anden, verdens mindste posthus! Herudover kun en mindre samling huse. Men alligevel findes her:

2 Alvis 12/60 Beetleback, 1 Alvis 12/60 Doctor's coupé, 1 Alvis 12/50 Shooting brake, 1 Alvis 12/60 chassis, 2 Riley Lynx (den ene 6 cyl.), 1 Riley Merlin, 1 Riley Special, div. Riley chassis'er, Imp'en, 2 Austin 7 specials; desuden en Frazer Nash, som vi dog aldrig har set. - Det må vist kaldes entusiasme!

Her blev resten af ferien holdt. Som læseren vil forstå, synes det ikke muligt at kede sig /ha det tråkigt/ her!

(forts. sid 6)



Ovan: "Oh, Gor, I do hate posing for these holiday shots". Gordon og Steve morer /roar/ sig over fotografens ønsker.

/Sommerferie ... (forts.)/

En af de sidste dage kørte Steve og jeg over til Rugby for at besøge vores bekendte, Gordon Middleton. Jeg købte et "9" chassis af ham for nogle år siden, og har siden holdt forbindelsen ved lige.

Gordon er et af de efterhånden sjældne mennesker, som aldrig har ejet en moderne vogn! Alligevel er han kun ca. 45. Da han for nogle år siden fik et større kørselsbehov, begyndte han at se sig om efter en vogn med en større motor end hans Riley Monaco. Valget faldt på en 3 1. Lagonda! Forstå, at det er ment til lange forretningskøreture, ikke kirketur om søndagen.

Det lykkes imidlertid ikke at få den ønskede model, så nu har Gordon fundet sig et virkelig pragteksemplar af en Blue Streak Kestrel - den med 2,4 l. motor. Her er virkelig tale om en perle. Undtagen blinklys er alt originalt, selv den mørkeblå lak. Ja, den foregående ejer var selv med på fabrikken, da bilen i 1938 blev leveret. Den har kun gået ca. 50.000 miles og er næsten som ny. Ikke dårligt for en bil som aldrig har været restaureret.

Jeg faldt naturligtvis for den meddet samme. Når jeg bliver pensioneret, skal det være sådan en. Den har det hele: smukke linier, masser af motor Kraft, over-drive og P-80 lygter. Jeg tror godt at jeg kan anbefale denne model til folk, som søger noget der også er robust nok til hverdagskørsel.

(forts. sid 7)

/Sommerferie ... (forts.)/

Stort set er motoren den samme, som gik helt op til Pathfinder'en, nok værd at bemærke.

I øvrigt har Gordon også en 2 str. Sprite i concours condition, en 6 cyl. Kestrel fra '34 og en racer-special under opbygning. Hvis jeg skal løfte sløret /sløjden/ .... 2,4 l. Riley motor med supercharger!

Ja, her må jeg vist slutte min fortælling. Som jeg sidder her og skriver, genoplever jeg det helt igen. Måske derfor er det blevet lidt langt.

Alt i alt er der noget meget ideelt ved vores valg af bilmaerke. En af de største fordele er nok, at alle kan være med, idet de fleste modeller er økonomisk overkomelige, afhængig af stand. Imp'en og MPH'en måske lige undtaget. Min blev finansieret ved 10 års morgenavisjob - kan anbefales, men ikke om vinteren!

Henrik Schou-Nielsen

BILENS VÄG GENOM TID OCH LAND - Kortejte 14-18 augusti 1985 mellan Nyköping och Malmö.

Bilar mår bäst när dom får rulla och användas! Det var något som jag upptäckte när jag efter ett antal år åter satte fart på min 1½ l Saloon. Målet, eller "moroten", var att jag hade anmält mig (och haft turen att få komma med) till ett fantastiskt arrangemang.

Arrangörer av denna historiska bilkortejte var de tekniska museerna i Malmö och Stockholm. Som medarrangörer samverkade också alla kommuner längs sträckan. Arrangörerna svarade för alla kostnader med mat, övernattning och bensin. Sydkraft medverkade också som funktionär och sponsor. Deras insats bestod av att serva medverkande ekipage med allehanda ting, vilket gjordes med bravur.

Under de olika etapperna som gick över Söderköping-Västervik-Karlskrona-Bäckaskog-Malmö inträffade en hel del incidenter med gammelbilarna. Lyckligtvis behövde ingen av de medverkande bryta. Alla kom i mål.

Syftet med kortegen var att spegla den historiska utvecklingen från bilens barndom fram till idag. Ett historiskt rullande bilmuseum! Något som sedan verkligen kom att infrias.

Efter ca. två veckors arbete var min Riley i ett skick att jag kände mig säker på att klara sträckan utan allt för mycket "trouble".

Efter garageringen har tyvärr en del lackskador blivit synliga. Bromsarna behövde också en totalgenomgång. Efter tre dagars slit att få fram olja till bromscylindrarna fram upptäckte jag att en av bromsslängarna helt kollapsat och var helt täppt. I övrigt bestod arbetet mest av div. uppfräschning. Bilbesiktningen utgjorde inte heller något hinder: allt OK.

Väl på väg mot start den 14 augusti i Nyköping kändes lite av det pirr som jag tidigare upplevt när bilen för ca. 20 år sedan rullade ut totalrenoverad ur ett garage i Täby.

(forts. sid 8)

/Bilens väg ... (forts.)/

Väl framkomna till Nyköpingshus med hela familjen i bilen blev vi varmt välkomnade av Per-Inge Lindqvist, Gert Ekström m.fl. På morgonen efter övernattning i Nyköping väntade en otrolig start. I själva kortegegen deltog 38 bilar från 1903 års Oldsmobile till 1982 års Stirling. Dessutom proppat av entusiaster med egna fordon.

Varje vagn presenterades innan vi startade vår kortege genom "Tid och Land". Starten gick galant utan problem - motorn spann sin lugna takt. Vägarna vi körde på följer ostkusten söderöver intill E 66. Där ingen alternativväg fanns körde vi på E 66.

Folk stod i rad efter kortegevägen. De måste fått ett fint intryck när över 80 års bilhistoria kom rullande i kronologisk ordning framför fötterna.

Vägarna började branta allt mer. Rileyns långslagiga motor började visa sin enorma segdragningsförmåga. Plötsligt bar det nedför: vi befann oss vid färjeläget intill Bråviken. Det var en märklig syn att se färjan fylld av bara gammelbilar till bredden.

Efter en kort körning satt vi och lyssnade på en mässingsorkester på Söderköpingsbrunn. Första etappmålet var nått. Ungarna hoppade glatt in i bilen efter att ha proppat i sig saft, bullar, kakor, våfflor m.m.

Strax norr om Västervik anslöt sig den lokala bilklubben, Tjusts Veteranfordonsklubb, med allt som kunde rulla. - Vilken grann entré i Västervik! C-G Hammarlund, som själv var med i kortegegen, höll ett historiskt tal på det fullproppade lilla torget i Västervik.

Eftersom vi bor i Västervik blev det egen säng för en natt. Dessutom mönstrade ny besättning på. Denna etapp var precis lagom för två superaktivitativa barn som upplever en timmas körning utan stopp vid kiosk, korvkiosk eller toalett som en oändlig tid.

Med kom i stället en gammal vän och Rileykännare och medlem i klubben, Lennart Sandberg med familj. Det var för övrigt ur hans garage som min bil rullade ut efter renoveringen för över tjugo år sedan. - Full fart mot Karlskrona. Som lunchetapp stannade vi vid Vassmolösa gästgiveri söder om Kalmar. På gräsmattan stod min kompis från Tjustklubben något sotig i ansiktet. Bak stod hans co-driver eller snarare eldare. Gengasaggretat brann så det glödde. Efter att han hällt i en säck med speciellt kol av lövträd provade han med en tändsticka att gasen var brukbar. Lågan flammade med en nästan osynlig färg. Motorn startade nästan direkt och gick helt ljudlöst.

Som bordsgranne fick jag "Karlsson på taket". Givetvis berättades massor av historier om alla tävlingar som han deltagit i. För att få lite motvikt mot allt Saabbbbande berättade jag för honom om Rileyns förträffliga historia på klassiska racerbanor världen över.

Infarten i Karlskrona blev också ett oförglömligt minne. Torget var propat med bilar. Landshövdingen Camilla Odhner hade öppnat sin residensvåning och tog emot alla deltagare med ett fint välkomsttal. Diverse gåvor utväxlades också.

Rileyen startade lika villigt nästa dag; vårt mål var Bäckaskogs slott. Denna etapp var kanske den naturskönaste. Tyvärr hade det börjat regna. Före oss låg en Thulinare från 1923. I bilen satt Lars-Gösta Hedborg från HalDEX AB, en gång det berömda Thulinverken.

(forts. sid 9)



Ovan: Rileyn besöker "gubben Rosenblom" i Karlskrona.

/Bilens väg ... (forts.)/

Till och med Rilyns torkare framstår som mycket effektiva i jämförelse med vad Thulinbilen hade. Med en mässingsklämma försedd med två gummidiskar försökte co-drivern hålla rutan ren; i bästa fall en smal remsa högst upp.

Svårt i regnet hade också Lennart Öberg som vi passerade förbi. Hans Slaby und Behringer från 1920 var batteridriven. Ursprungligen byggdes vagnen för krigsinvalider efter Första världskriget. Lennart assisteras av en hästtransport fullproppad med batterier.

Bäckaskogs Slott skymtade snart till bakom träden. Vi hade nått vårt etappmål över Karlshamn, där vi fick lunch och möttes av den vanliga synen: massor av folk!

Bäckaskog utgjorde en mycket annorlunda anläggning. Jag trodde att jag sett det mesta när det gäller hotell etc., eftersom jag arbetar inom branschen, men denna anläggning var mycket speciell. Den kan varmt rekommenderas för den som ställer gammelbilsfärden till Skåne. Vi vaknade efter god sömn i en byggnad som kallades grindstugan (vilket inte talade sanningen om standard m.m.). På borggården hördes ett märkligt brakande ljud. Ulf af Ekenstam provkörde sin Overland Speedster från 1914. Bilen är mycket spektakulär till sitt utseende. Tyvärr var detta ekipage inte i allra bästa kondition - lite "småräsigt", tyvärr.

"C-G" sågs ligga under sin Volvo. Konkopplingen slirade. Massor av fett torkades bort - allt verkade fungera. In på gården kom också en liten Austin Seven i mycket fint skick. Vagnen var byggd 1933 och ägdes av Lennart Engholm, Trelleborg.

(forts. sid 10)

/Bilens väg ... (forts.)/

Efter att den vanliga "checklistan" gåtts igenom bar det vidare mot Malmö. Som delmål stannade vi vid Bosjökloster. En ung och lite oerfaren guide visade klostret för hela gänget (som nu började bli sammansvetsat). Under klostret fanns en gång, troligtvis hade där skett en hel del hemliga möten med en och annan munk. Den stackars guiden trasslade in sig i mest komplicerade historier till gängets stora förförande. Hon såg något om-tumlad och glad ut efter avslutad guidning när hon fick en rungande applåd.

Målgången började så småningom att hägra. Innan vi anlände till Malmö hade färden gått över Flyinge, där kortegeen utgjorde en höjdpunkt i ett pågående VM för fyrspråns hästvagnar.

Aven i Malmö anslöt sig ca. 80 ekipage till vår kortege. Mål var Malmöhus Slott. Vid infarten till slottet blev varje ekipage presenterat. När jag just skulle svänga upp mot mållinjen såg jag plötsligt en annan Riley på andra sidan vägen. Fram kommer Anders Lindner och hälsar. Vi hinner utbyta några snabba meningar innan kön mot mål rullar på.

Anders var utsänd som "observer" fick jag senare veta av Erik Hamberg. Erik hade läst i Ny Teknik att en Riley skulle delta. Han blev naturligtvis nyfiken på vilken bil som var med.

Efter en oförglömlig kväll på S:t Jörgen där vi bl.a. fick varsin akvarell-målning av våra bilar vände vi hemåt. Tyvärr kunde vi inte delta i "le grand final" i Pildammsparken då jag var lite krasslig. Där stod dessvärre Henrik Schou-Nielsen och väntade med två Butlerlampor i handen. Vi hade stämt möte och jag hade gjort hopplösa försök att nå honom men ej lyckats. Lappen med alla uppgifter låg ordentligt hemma i skrivbordslådan. Trots detta lite snöpliga slut är behållningen av kortegeen stor och kommer att bli ett av mina finare minnen hitintills .....

- Som sagt: låt era bilar rulla!

Björn Blomstrand



## NYA MEDLEMMAR

Vi har nöjet att hälsa följande nya medlemmar välkomna i klubben:

- |     |                                                                                                            |               |      |                        |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------|------------------------|
| 147 | Stig Häll<br>Folkungagatan 18<br>595 00 MJÖLBY<br>Tel. 0142 - 139 48, 108 93                               | 1½ l Saloon   | 1953 | RME 21161 / A 99726    |
| 148 | Bengt-Åke Johansson<br>Lingonstigen 3<br>931 40 SKELLEFTEÅ<br>Tel. 0910 - 755 22                           | 2½ l Roadster | 1949 | 59 SS 4129 / KRO 795   |
| 149 | Jørgen Kessel<br>Strandvejen 140<br>DK - 8300 ODDER<br>Tel. 06 - 54 45 54                                  | 1½ l Saloon   | 1950 | 40 S 18154 /           |
| 150 | Lennart Johansson<br>c/o Rackstad Bil & Delar AB<br>Rackstad<br>671 00 ARVIKA<br>Tel. 0570 - 332 40 (arb.) | 9 hp Lynx     | 1934 | 6023540 / AXB 999 (GB) |
| 151 | Hans Sjöholm<br>Fridhemsgatan 54<br>852 42 SUNDSVALL<br>Tel. 060 - 12 67 83                                | 12/4 Falcon   | 1935 | 22 T 735 / B 28121     |
| 152 | Bert Näslund<br>Onsjövägen 8<br>245 00 STAFFANSTORP<br>Tel. 046 - 25 75 65                                 | 1300 Mk II    | 1969 | RA4S520942M / ETH 990  |

Adressändring:

- 136 David Jackson: Häggviksvägen 15, 2 tr., 191 50 SOLLENTUNA

- + - + - + - + -

Herr redaktör!

Refererar till artikeln "500 veteranbilar och 3 Riley" införd i nr. 3/85.  
Att originalfärgen på herr Lindners Riley är så gott som identisk med Volvo beigemetallic är korrekt.

Att originalfärgen på herr Lindners Riley heter "Silver Streak Grey" tvivlar herr Lindner själv på.

Färgen är uppenbarligen ingen standardfärg och efterforskningar har länge pågått för att få klarhet i vad originalfärgen heter och vilket fabrikat

(forts. sid 12)

/Herr redaktör ... (forts.)/

den är. Återkommer i ärendet när nytt ljus kastas över problemet.

Högaktningsfullt

A. Lindner

Replik från red.: Samma färg som Anders Lindners bil lackerades i på fabriken användes även på den RMF som Willem Postel i Leiden äger, vilket han uppgivit för undertecknad. Till dess att någon annan originalfärg upptäcks som bättre motsvarar "silver streak grey" finns det knappast någon anledning betvivla att den ifrågavarande färgen verkligen är vad som salufördes under namnet "silver streak grey" (minst två bilar har fått denna färg första gången de lackerades). Vid kontakt med ICI kan frågan kanske få sin slutgiltiga lösning; Ingvar Persson har genom dem erhållit färgprov och recept på originalfärgen "almond green metallic".

- - - -

Herr redaktör!

Refererande till spörsmålet i Rileybladet nr. 3/1984, sid 12: "Vem känner igen bilen?", ber jag att få komma med ett möjligt svar. Se bifogade bild vilken visar en simmande Singer från sent 40-tal.

Grillen är snarlik. Vindrutetorkarna och strålkastarna stämmer. Dock tycks det mig som om mysteriebilen har "veck" längs stänkskärmarna - vilket Singern inte har.

Med vänlig hälsning

Anders Lindner

- Red. tackar för Anders bidrag till gåtans lösning, men tror snarare att det rör sig om en Riley Merlin från 1936, en av de få modeller som då hade vindrutetorkarna "hängande". Mysteriebilens grillspjälpor är nog bytta.



Above, many Classics featured exposed wiper motors mounted on the windscreens, such as this Singer roadster of the late Forties

## ANNONSER

### Säljes

1½ l Saloon 1950 säljes. Bilen är komplett och i behov av renovering.  
Närmare upplysningar genom:

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

### Klubbens delar och tillbehör:

(Supplement till reservdelslistan i Rileybladet nr. 4/1985)

Packningssats, motor (2½ l) .....	100:-
Vattenpumpsset, komplett reparationssats (1½ & 2½ l) .....	520:-
S.U. förgasarpackningar AUE 800, per st. (1½ l) .....	50:-
S.U. förgasarpackningar AUE 801, per par (2½ l) .....	100:-
S.U. flottörpackningar, per st. (1½ & 2½ l) .....	58:-
Kylvattenrör mellan termostat och kylare (1½ & 2½ l) .....	48:-
Fördelarlock 418888 (1½ & 2½ l från 1948) .....	50:-
Rotorarm 400052 (RMA-RME) .....	15:-
Brytarspetsar CS 10 (400415) (1½ & 2½ l med bakelitplatta) .....	25:-
Kondensator CON. 50 .....	20:-
"D"-lampor, per par (RMA-RMB, RMD-RMF) .....	480:-
"Butler"-lampor, per par - endast 1 par - .....	410:-
Yttertak R.M. med aluminiumlister - endast 1 par - pris ännu ej klart -	
Frostpluggar 1.1/8" & 1.1/4", per st. (2½ l) .....	3:-
Verkstadshandbok (1½ & 2½ l) .....	165:-

### Begagnat:

1 st. 1½ l motor med växellåda. Komplett så när som på bensinpump och fördelare. Skick okänt, men motor går runt. - Pris på begäran.

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

### Köpes

Till 1½ l Saloon 1950: 2 askkoppar.

Jørgen Kessel, Strandvejen 140, 8300 ODDER, Danmark  
Tel. 06 - 54 45 54

Till Falcon 1935: Generator, lyktor fram samt stötdämpare bak.

Hans Sjöholm, Fridhemsgatan 34, 852 42 SUNDSVALL  
Tel. 060 - 12 67 35

- o - o - o - o -

Klubbens årsmöte kommer att hållas i Nässjö den 15 juni i samband med "Rally Höglund". Se vidare kallelsen på nästa sida! Välkommen!

E.H.

**ALLA MEDLEMMAR**

i Svenska Rileyregistret inbjudes härmed till "Rally Höglund" söndagen den 15 juni 1986. "Rally Höglund" arrangeras av NSSVK (Norra Smålands Sport- och Veteranfordonsklubb) och förutom Svenska Rileyregistret har man inbjudit Svenska Alvisregistret. Det är tionde gången som NSSVK anordnar detta rally och det ser ut att bli något alldeles extra den här gången.

Samling sker i Hembygdsparken i Nässjö kl. 10.00. Rallyt tar större delen av söndagen i anspråk. Startavgiften är 50:-/ekipage och inkluderar en lunchbiljett. Extra biljetter löses vid starten.

Snarast möjligt efter målgång (vid 15-16-tiden) kommer vi i Svenska Rileyregistret att hålla årsmöte i NSSVK:s klubblokal, vilken vi fått möjlighet att låna. Vi åker dit gemensamt sedan alla kommit i mål. Start och mål är samma plats och enligt uppgift finns det fikamöjlighet där. Vårt årsmöte i NSSVK:s klubblokal beräknas taga ung. en halvtimme. På dagordningen står bl.a. fastställande av stadgar.

Observera att Du inte nödvändigtvis måste köra Riley under rallyt. Tag den gammelbil som Du har körklar!

Anmälan skall senast den 25 maj göras till:

Lasse Arréhn, Lövåsgatan 3, 571 00 NÄSSJÖ  
Tel. 0380 - 123 24 (gärna sent)

samt till:

Ingvar Persson (Svenska Rileyregistrets kontaktman med NSSVK)  
Tel. 0340 - 171 54

Väl mött vid sommarens Rileymöte i Nässjö!

\* P.S. Flera förkrigs-Alvis från England väntas delta i rallyt!