

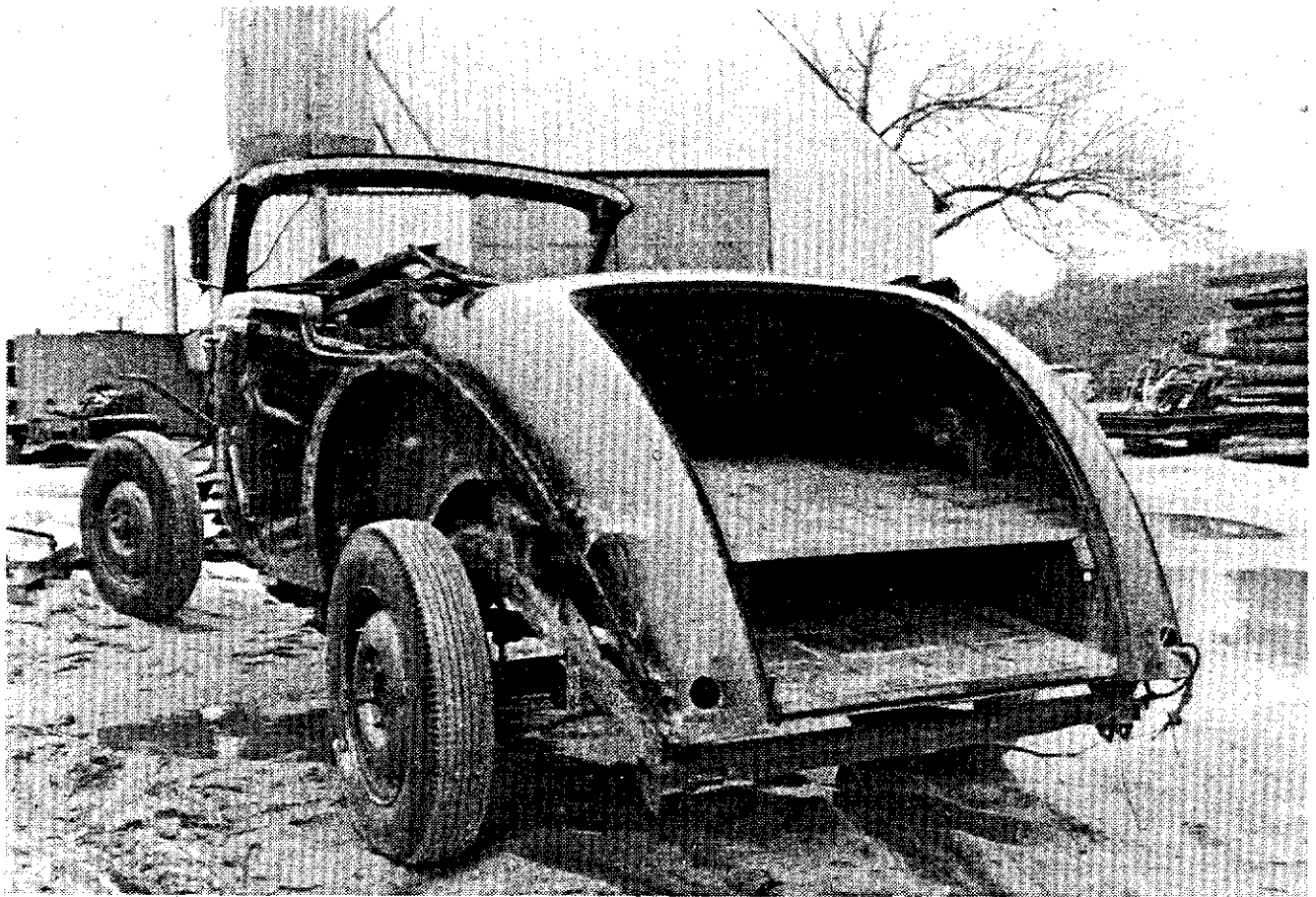
MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 2/1983

Huvudredaktör: Erik Hamberg

Bitr. red.: Magnus Mölsted

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



OMSLAGSBILDEN

visar den här gången Magnus Mölstads 2½ l drophead coupé. Bilden togs alldeles innan bilen kördes in till blästring tidigare i vår. Ytterligare bilder av Magnus' drophead återfinns på annan plats i detta nummer. Närmare uppgifter om denna renovering hoppas jag Magnus kan lämna i ett kommande reportage. Att noggrant dokumentera en renovering är både intressant och instruktivt, inte bara för ägaren utan även för de som är sysselsatta med liknande renoveringar.

E.H.

MINA MOTORFORDONSMINNEN

De första motorminnena jag har är av en resa i en Renault-taxi med s.k. kolskyffelhuve i början av 1920-talet. Jag kommer även ihåg att jag tidigt fick sitta på en grannes Harley-Davidson med sidovagn och låtsasköra den.

Mitt eget första motorfordon var en motorsläde som jag vann på ett lotteri i Örebro Modellflygklubb i mitten av 1930-talet. Den var byggd som ett flygplan utan vingar, tvåsitsig i tandem med en Douglas mc-motor framtill nere i ramen. Propellern satt i en bock ovanför och var kedjedriven. Motorsläden hade två medar fram och en bak som styrmed i kombination med ett sidoroder.

Sedan dess har jag kommit att äga ett par motorcyklar och flera bilar. Motorcyklarna var en Rex mc 300 cc sidventil av 1928 års modell och en Velocette 350 cc K.S. 1928. De bilar jag haft är: Fiat 500 Topolino 1952, Simca Aronde 1953, Dyna Panhard 1948, 1950 och 1953, Citroën B 11 sport 1953, M.G. Magnette 1953, Saab 96 1961 och 1965, Simca 1500 1964 och 1965, Simca 1100 1968, Citroën DS 19 1966 och nu en M.G. 1100-1300 av 1965 års modell som bruksbil. Två mopeder har jag också haft: en dansk Stafette 1953 och en Victoria 1959. Som gammelar har jag nu en Riley Two-Point-Six 1959 under renovering och en Chevrolet 1933 Standard tvådörrars Sedan undanställd för renovering. Därtill kommer en Lambretta 3-hjulig motorcykelbil för ombyggnad till fyrhjulig gräsbanebil, en special hembyggd gräsbane-racer med plastkaross och en trimmad HVA Guldpilmotor.

Jag började som 12-åring att jobba på eftermiddagarna efter skolan i en mc-verkstad. Där fick man uppleva alla de motorlivets fröjder som en grabb kan önska. Jag var bl.a. med vid trimmning av rundbanecyklar bland de stora grabbarna. Verkstaden hade även en specialitet, nämligen upplagda avgasrör som vi bockade, vilket ej var så vanligt vid denna tid. Min chef hade en Sarolea 500 cc sport av 1927 års modell som jag ibland fick köra. Då var man salig! Vid ungefär samma ålder körde jag bil för första gången. Det var en lastbil som gick i trärännor för ett bryggeri som på vintern drog upp is ur Svartån. Med lastbilen gick det att köra 150 meter fram och tillbaka i rännorna. Det var en gammal kedjedriven Scania Vabis av omkring 1917 års modell, försedd med magnetändning. Vi grabbar lyckades veva igång lastbilen när bryggerigubbarna ej jobbade på lördagar och söndagar. Som jag nämnt tidigare vann jag en motorsläde som två klubbkamrater i Örebro Modellflygklubb byggt. Med denna körde vi på Hjälmarens is och då flög man lågt i ungefär 70 km/tim. Det fanns ytterligare en släde här i Örebro på den tiden. Vi skottade även upp en oval isbana på Svartån, men då kom polisen så den banan skottade vi förgäves. Det sades att vi störde kyrkans ungdomsgård och tog intresset ifrån deras verksamhet.

I slutet av 1930-talet jobbade jag i ett åkeri (bilkörning lärde jag på lastbil) och där hände en del saker som kan vara av intresse. En eftermiddag när vi var på väg till Västanfors tappade vi hjulparet bak på vänster sida. Vi trodde att lastflaket hade lossat och höll på att trilla av emedan bilen hoppade upp och ner med bakvagnen. Sedan kom ett av hjulen rullande förbi oss och for snett över vägen ner i skogen. Vi höll på att aldrig få upp det på vägen igen eftersom det var en meter djup snö. När vi skulle skruva fast hjulen igen fick vi ta två muttrar på varje framhjul och åka försiktigt till verkstaden. Vi kom senare på att orsaken till detta var att när vi tidigare backat intill ett nybygge för att lasta av ett lass med sågspån i säckar (vilket användes som isolering i trossbottnar på den tiden) låg det en grushög under snön. Hela tyngden av lasset kom då över på vänster sida och medförde att muttrarna knäcktes.

Ett par gånger hände det även saker som ej gick att förklara. En gång när vi lastade ribbved (avsågningar vid sågverk) vid Hammarby såg i Nora hade

(forts. sid 4)



Hugo Josefsson i sin ombyggda Dyna Panhard 1948, försedd med en tvådörrars plastkaross. En riktigt trevlig liten bil, eller hur?

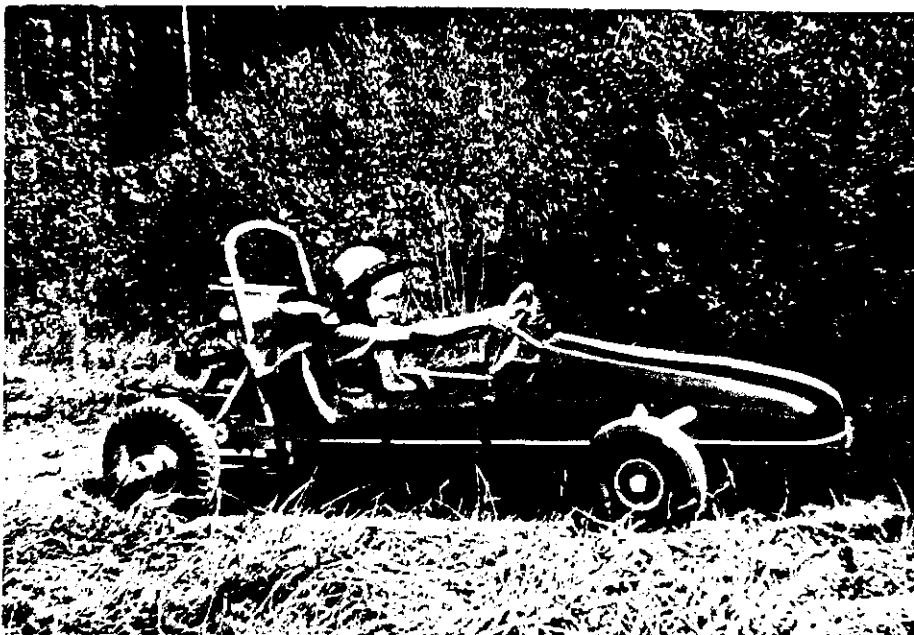
/Mina motorfordonsminnen (forts.)/

vi lastat på ena sidan och höll på med den andra. Plötsligt gick det som ett vinddrag över platsen och hela lasset rasade av bilen. Vi fick därför lasta om alltsammans igen. Varför detta inträffade kunde vi aldrig få någon förklaring på.

En annan gång, när vi skulle till Karlskoga med ett lass sågspånssäckar, fick vi motorstopp ungefär vid Villingsberg. Vi kontrollerade bensintanken, vilken märkligt nog var tom. Senare kom det en slaktarebil som var på väg till torget i Karlskoga med kött (detta var en lördagsmorgon kl. 4). Vi fick köpa 2 liter bensin som vi slangade ur hans bil. På så sätt tog vi oss till den första macken i Bofors där vi lyckades väcka en sur mackföreståndare. När vi beställde 2 kupor (50 liter) blev han lite gladare. Sedan satte han munstycket i tanken och lät bensinen rinna, varpå vi gick in i macken för att betala. Då hörde vi att det skvalade och när vi kom ut rann bensinen för fullt ut på backen. När vi sedan undersökte det hela fann vi att det gått i ungefär 15 liter som bilen normalt skulle ta på resan Örebro-Karlskoga (5 mil) och nu var frågan var bensinen fanns i Villingsberg när tanken var tom? Var det Vintrosagumman som spökat när vi åkte förbi, eller vad var det för något?

En vinter när vi åkte på en smal skogsväg hoppade plötsligt framhjulen av vägen och ner i höger dike, men då var det en isvall under snön som skickade oss i diket. Jag måste även berätta lite om gengasen. Det fanns vissa backar som bilen (en Volvo 75 hk) ej orkade upp för och då var skillnaden så liten att om man gick ut och sköt på så orkade den upp. En gång när jag gick där och sköt på bakstammen var det plötsligt någon som sa "hej!". Jag höll på att få skrämselhicka; det var kompiserna som dragit ut handgasen och låst ratten med ett snöre i fönsterveven och handbromsen och som gick bredvid och sköt på. Under kriget var det bara gengaslastbilar ute på landsvägarna och då hände det att det blev kanonlopp mellan lastbilar som fraktade t.ex. ved åt Örebro kommun från stora vedupplag en sex å sju mil från Örebro. Då gällde det att ha gasen i botten (ung. 40 å 50 km/tim. på slät väg och 60 å 70 i nerförsbackarna) med fullt lass. Då fick man krypa upp på lasset och fylla på gengasved under körningen. Före varje resa fick man slagga och byta filter så att bilen skulle gå så fort som möjligt. Ja det var också en tid, men det höll i alla fall bilarna rullande. Jag har glömt en episod från mc-verkstan som kan vara intressant. Verkstan bestod av

(forts. sid 5)

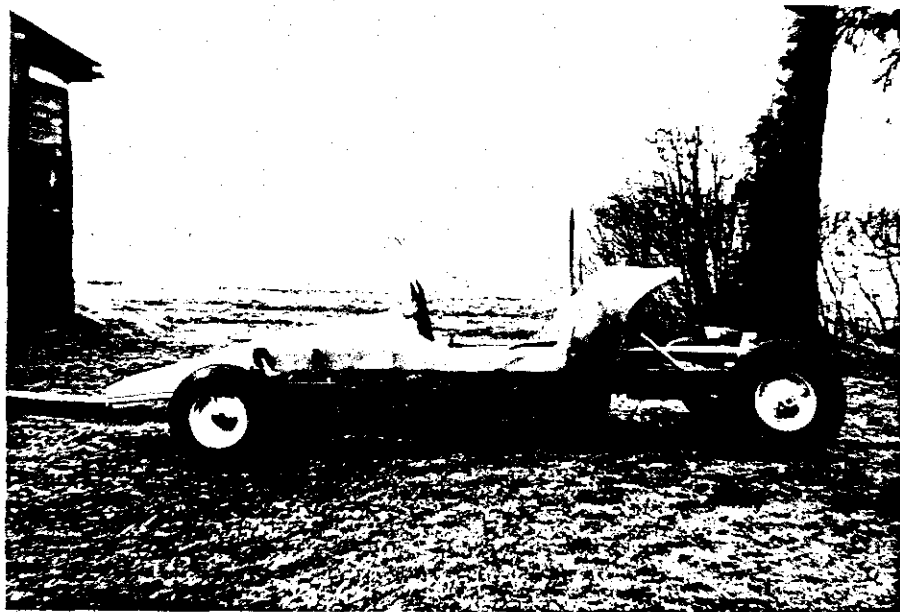


Hembygge

nr. 3

Hembygge

nr. 4



/Mina motorfordonsminnen (forts.)/

tre rum; det yttre som utgjordes av affären, det mellersta som var verkstaden och det inre som bestod av lager och diverse. I det inre satt jag en dag och tvättade motordelar i en stor galvaniserad tvättbalja med ung. 15 liter bensin. Då kom chefen in med en kund som var spekulant på en mc som stod där inne. Denne rökte på en cigarr och när de gick runt och tittade på cyklarna kom de att stå framför mig där jag satt och tvättade. Han råkade då slå av cigarraska i bensinbaljan vilket hade till följd att bensinen tog eld och flammade upp. Jag for baklänges av lådan som jag satt på. Kunden fick eldflamman i baken så att han nästan flög upp i taket. Jag fick tag i en gammal fanérskena och slängde den över baljan, men det hjälpte inte. Vi fick skicka efter Brandkåren som kom och släckte. Tur var att baljan stod mitt på golvet så att det ej blev några andra skador än ett sotigt tak.

Min andra bil som var en Simca Aronde hade ett värmesystem med återcirkulerande luft, vilket gjorde att sidorutorna immade igen på vintern och vid fuktig väderlek. Jag gjorde då ett par sidorutedefroster i form av ett par koniska rör med en luftsprunga på var sida bakåt vid främörrarna (defrosterörerna satt på vindrutesolporna) drivna av luft från kylarfläkten. Detta fungerade bra. Jag har även gjort ett värmesystem till en DKW 1939 med värme tagen från kylarpaketet. Denna DKW är en kabriolet. På denna har jag tillsammans med ägaren satt på ett tak från en Opel Kadett, så att den nu är en kupé. (ugh! - red:s kommentar)

Jag har byggt 4 bilar vilka samtliga orkat dra mig framåt. Den första är en Dyna Panhard 1948 som jag byggt om till en tvåsitsig sportbil med sufflett och plastkaross av glasfiberväv och polyesterplast med vindruta från Austin A 90, strålkastare från Opel Olympia 1952 och karossstomme av elektriskorrör (pansarrör). Bil nr. 2 var en elbil åt min son och hade plastkaross. Bil nr. 3 var en gräsbaneracer med träram, plastkaross och motor från en 118 cc Huskvarna. Bil nr. 4 var en större gräsbaneracer försedd med träram och bladfjädrade hjul (kvartsellips), vidare differential från Panhard, motor HVA Guldpil och plastkaross.

Jag har prenumererat på Teknikens Värld sedan 1950 och därifrån har jag under åren fått inspiration till de flesta tokigheterna. När jag även blev

(forts. sid 6)

/Mina motorfordonsminnen (forts.)/

bekant med uppfinnaren av Plastic Padding och skaparen av Carinakarossen var det ingen tvekan om materialvalet till mina hembyggda karosser.

Fråga nr. 7 (se nedan) är svår att besvara, men jag får väl säga att M.G. 1100-1300 är den roligaste och smidigaste bil jag haft.

Mitt gammelmotorsintresse har väl funnits i alla tider fastän tiden ej räckt till för detta förrän på senare år, då jag haft många olika fritidsaktiviteter. Jag kan väl säga att Rileyintresset skapades då jag åkte med en gammal ungdomskompis i hans 2½ l roadster 1950. Detta var 1950 då min mc var på renovering (Velocetten). Sedan har intresset hängt med under åren tills jag för tre år sedan fick veta att det fanns en Two-Point-Six till salu i Kumla. Det är ju en ovanlig modell, men ej så gammal. Jag kontakta- de ägarna som var tre ungdomar i 20-årsåldern. De var intresserade av en öppen sportbil och då jag hade en sådan (Panharden) bytte vi jämnt mellan denna och Riley. Jag räknar med att Riley skall bli körklar till våren 1983 och sedan har jag Chevroleten och Lambrettan att fortsätta med, så mina fritidsproblem är nog lösta för några år framåt.

Med hälsningar från medlem 56, Hugo Josefsson

(Fotnot: vart tog den omnämnda roadstern vägen, Hugo? - undrar red.)

Förslag till standardformulär för intervju eller artikel om mina motorfordonsminnen för Rileybladet (m/Josefsson):

- 1: Vilka är dina första motorfordonsminnen (den första resan med bil, motorcykel, traktor, motorspark, motorsläde)?
- 2: Vilka motorfordon har du ägt under åren?
- 3: Vilka äventyr och speciella händelser har du haft i samband med motorfordon?
- 4: Har du gjort några förbättringar eller uppfinningar till motorfordon?
- 5: Har du byggt några egna fordon? - I så fall, av vilket material och typ?
- 6: Vad gjorde att du kom på idén att bygga ditt eget fordon?
- 7: Vilket bruksfordon har du gillat bäst under åren?
- 8: Vad gjorde att du blev intresserad av gamla fordon och speciellt Riley?

- o - o - o - o -

AUTOHISTORISKA RALLYT, ett internationellt rally i Automobilhistoriska Klubbens regi, körs i Sverige mellan 8 och 14 juni. Sist ett sådant här stort rally kördes i Sverige var 1971. Samling sker i Göteborg 8 juni och dagen därpå går starten. Första dagen kör man till Värnamo, därefter till Växjö, den 11 juni till Åtvidaberg där man gör paus till den 13, då man fortsätter till Eskilstuna. 14 juni går man i mål i Stockholm. Rallyt är särskilt intressant för oss Rileyägare eftersom hela 4 Rileyvagnar finns upptagna bland de 73 fordonen på startlistan. De fyra anmälda Rileyvagnarna är en 14/6 hp Lynx 1934, en 15/6 hp Adelphi 1935, en 12/4 hp Sprite 1936 samt en 12/4 hp Lynx från 1937. Möt upp och hälsa på märkeskompisarna! (Uppgifterna hämtade från Signalthornet nr. 4/1983; AHK har i sin April-bulletin angivit antal startande till 62 st.) AHK-medlemmar får närmare uppgifter om rallyt nu under maj. Startlistan finns eljest i majnumret av Motor.

NYA MEDLEMMAR I SVENSKA RILEYREGISTRET

Vi har glädjande nog fått flera nya medlemmar den sista tiden, bl.a. från Danmark och Norge. Totalt är vi nu 85 st. - dvs. fler än någonsin! Låt oss hälsa följande nya medlemmar välkomna:

- | | | | | |
|-----|---|-------------|------|-----------------------|
| 104 | Rune Flikke
Askåsen 24
1360 NESBRU / Norge
Tel. | 1½ 1 saloon | 1952 | |
| 105 | Jens Olesen
Box 209
8900 RANDERS / Danmark
Tel. 06 - 42 08 13 | 1½ 1 saloon | 1950 | |
| 106 | Rune Möller
Lilla Vägen 11
730 40 KOLBÄCK
Tel. 0220 - 435 87 | 12/4 Sprite | 1936 | S 26 S 4593 / KYT 515 |
| 107 | Sören Pedersen
Solkjaervej 3, Tinning
8382 HINNERUP / Danmark
Tel. 06 - 98 74 00 | 12/4 Lynx | 1936 | S 26 L 2563 |
| 108 | Olav Loland
Eftevaag
4600 KRISTIANSAND / Norge
Tel. | Pathfinder | 1955 | MAE 33/2949 |

Adressändringar:

- 76 Peter Altzar: Åsgatan 6 B, 724 63 VÄSTERÅS
52 Lage Bellström: Box 73, 643 00 VINGÅKER
23 Björn Blomstrand: Rödsle Egendom, 593 00 VÄSTERVIK
97 Björn Hanson: Lövsångarevägen 6, 440 74 HJÄLTEBY
50 Anders Lindner: c/o Soya Technology Systems Ltd., 11 Dhoby Ghaut
12-04, Cathay Building, SINGAPORE 0922
- - - - -

VETERANBILAR SOM INTE ANVÄNDS SOM BRUKSFORDON är jämställda med bl.a. konstverk, boksamlingar och antikviteter och skall därför inte förmögenhetsbeskattas som vanliga bilar. Detta har regeringsrätten slagit fast i en prejudicerande dom, i vilken en Bentley 1929 figurerade. Frågan har framgångsrikt drivits av Motorhistoriska Riksförbundet och kommer att få stor betydelse för oss gammalbilsentusiaster. Gammelbil som används som bruksfordon skall dock även i fortsättningen förmögenhetsdeklarerars i vanlig ordning.

BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW anordnas i år för andra gången. Det hela äger rum vid sevärda Norrvikens Trädgårdar den 16 juli mellan kl. 10 och 18. I programmet ingår utställning av olika fordon, försäljning, prylmarknad och Concours de Charme. För närmare uppgifter kontakta: Motorhistoriska Klubben i Skåne, Bruksgatan 5, 244 00 KÄVLINGE (tel. 046 - 802 32).

Specifications of known Riley R.M. cars in Sweden (May 1983)

The four different columns indicate:

1/ steering, 2/ chassis number, 3/ body number, 4/ engine number

1½ 1 cars:

	36 S 10991	A 8845	
RHD	37 S 11944	A 9637	G 3764
RHD	37 S 12895		
RHD	37 S 13091	A 20358	A 3181
LHD	37 S 13098		
RHD	37 S 13113		
LHD	38 S 14699		
LHD	38 S 14741		
	38 S 14769		
RHD	39 S 16735	A 46681	A 8146
RHD	40 S 17772	A 54438	
RHD	40 S 17801		A 7965
	40 S 17834		x)
LHD	40 S 18162	A 54789	
RHD	40 S 18191		
	40 S 18211	A 54822	R 1054
RHD	40 S 18245		
RHD	40 S 18618		
LHD	40 S 18665	A 64603	
LHD	40 S 18700		
	41 S 19879	A 74071	9950
RHD	42 S 20002	A 74478	10101
LHD	RME 21161	A 97767	RMA 11180
LHD	RME 21230		
LHD	RME 21243	A 98196	RMA 11414
	RME 21249		
RHD	RME 21312		

2½ 1 cars:

RHD	58 S 3235	A 33590	B 1529
RHD	58 SS 3570		x)
LHD	59 S 3867	A 35341	L 138
RHD	59 SS 4129	A 34557	B 2504
RHD	59 SS 5184		
RHD	59 S 5260		
RHD	59 S 5342		B 3892
RHD	60 SS 5768	A 34786	5768
RHD	60 D 5893		
RHD	60 D 5976	A 50135	B 4180
RHD	60 D 5981	A 50113	B 4615
RHD	60 S 6016	A 54480	B 3766
RHD	60 S 6222	A 54717	
RHD	60 S 6254		
RHD	60 S 6304	A 54928	B 4839
RHD	60 S 6413		
RHD	60 S 6566	A 34557	
RHD	60 2S 6970		
RHD	60 S 7431	A 58746	B 4572
RHD	60 S 7485	A 64425	7485
RHD	60 SS 7498	A 34987	R 1569
RHD	60 S 7552		
RHD	60 S 7593	A 64511	
RHD	60 S 7606		x)
LHD	61 S 8115	A 64668	6789
RHD	61 S 8900		
LHD	RMF 10415		
LHD	RMF 10447		

x) = scrapped car

Som synes är ovanstående förteckning ännu icke fullständig. Kompletterande uppgifter om kaross- och motornummer emottages tacksamt. Sammanställningen ingår i den stora undersökning av existerande R.M.-vagnar som utförs av Glenn Crawford (Riley R.M. Club, England) och Bill Lewis (Riley Motor Club U.S.A.)

ANNONSER

Köpes

Till 2½ 1 saloon 1949 (med den äldre typen av instrumentbräda) önskas följande delar: Klockan i hastighetsmätaren, körriktningsvisare, 2 original bakljus (D-lampor), 2 askkoppar (skall sitta i framstolarna) samt 1 tanklock.

Sten Eriksson, Stenborgsvägen 4 B, 815 00 TIERP
Tel. 0293 - 104 46

Till 2½ 1 1950 behöver jag: Bra motorblock med vevaxel och tillhörande delar, alt. endast vevstakar och lager.

Magnus Mölstad, Karl XI gata 19 A, 222 40 LUND
Tel. 046 - 14 61 62

Domkraft original för R.M.-modellerna (saknas till min RMB).

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

Till 2½ 1 1950: Oljefilterbehållare.

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

One-Point-Five sökes för bekants räkning.

Lage Bellström, Box 73, 643 00 VINGÅKER
Tel. 0151 - 202 98

Till 12/4 Lynx 1935: Instrument och skärmar.

Sören Pedersen, Solkjaervej 3, Tinning, 8382 HINNERUP / Danmark
Tel. 06 - 98 74 00

Till Pathfinder 1955: Packningssats, emblem, reservhjul samt diverse smådelar.

Olav Loland, Eftevaag, 4600 KRISTIANSAND / Norge

Säljes

Verkstadshandböcker för One-Point-Five respektive Two-Point-Six.

Bengt Borneving, Box 194, 441 24 ALINGSÅS
Tel. 0322 - 106 51

"Red medallions", små röda plastlinser för parkeringsljusen	
till 1½ 1 och 2½ 1-modellerna. Pris per par	5:-
1 st. "conversion set" till 1½ 1-motorn (kompletterande	
packningssats för RMA & RME)	50:-
Svenska Rileyregistrets vagnmärke, elegant emaljerat i tre	
färger och förkromat. Skruvas t.ex. fast i kylargrillen	60:-

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

FRÅN RENOVERINGSFRONTEN

har följande inrapporterats:

- Hans Larsson har plockat ned sin Imp i småbitar. En minutiös genomgång med ny läderklädsel, renoverade instrument, ny lackering m.m. kommer att göra Impen till något sjuvärdeles
- Anders och Bengt Borneving har demonterat sin nyligen förvärvade 9 hp Lynx. Bilen var i vissa avseenden betydligt sämre än väntat, varför en ordentlig genomgång ansåg nödvändig. Lackering och sadelmakeriarbeten är planerade till sensommaren.
- Roland Haraldsson har också gripits av renoveringslust. Byte av trävirke och ny yttre färgskrud är aktuellt för hans tjugiga Adelphi.
- Sture Idner planerar att börja renovera sin roadster till hösten. Han är nu på jakt efter diverse delar, bl.a. en bra instrumentbräda.
- Lage Bellström hoppas få sin 2½:a klar och besiktigad till Vingåkersmötet. Vi håller tummarna
- Erik Berglund går i samma tankar; hans bil har varit avställd ett par år men måste nu göra tjänst när Jaguaren skall repareras. Just nu, i skrivande stund, meddelar han att en trasig kylare försenar bilens färdigställande. Vi hoppas att han hinner få bilen klar till Vingåkersmötet - nu hänger det på möjligheterna att få en besiktningstid! Vi håller tummarna på nytt!
- Erik Sparre har meddelat att Gunnars och hans saloon nu är i princip klar. Får vi se den i Vingåker, måntro?
- Anders Muhrs svarta RMB har vi väntat länge på. Bilen är nu nästan helt klar. Kanske får vi se den rulla mot slutet av sommaren.
- På motstående sida ser vi detaljbilder av Magnus Mölstads drophead coupé 1950. Sedan svetsning och blästring nu är klart är det dags för den mekaniska återuppbyggnaden.

INTRESSET för ett nytryck av Drake's Rileybok var så klent att projektet tyvärr måste skrinläggas - slöfockar!

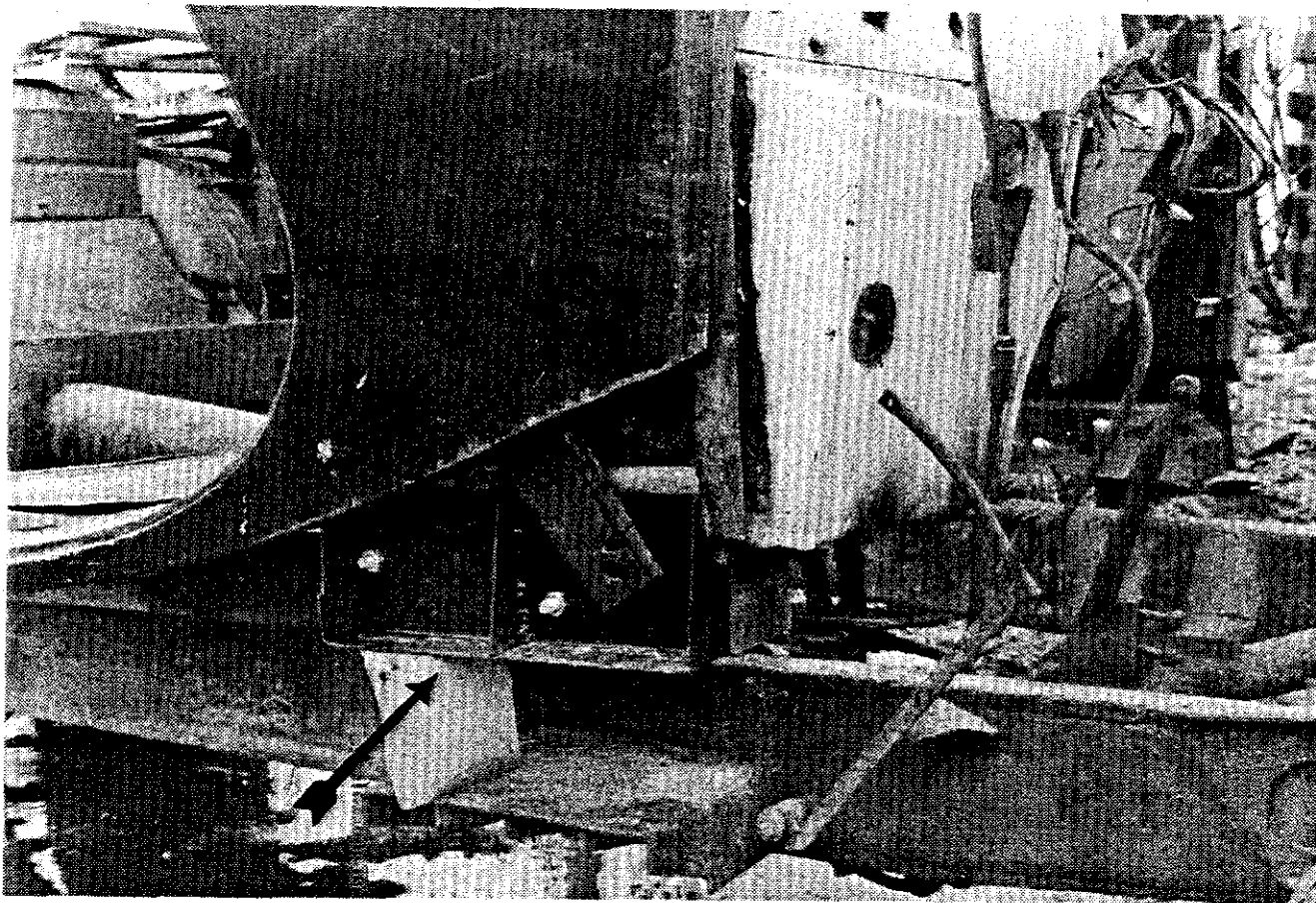
KENT GUSTAFSSON har bläddrat i en katalog från Paul Beck, Barneys Farm, Happisburgh, Norwich, Norfolk NR12 0RX, England. Där har han funnit lamphållare för dubbelpoliga glödlampor som passar i R.M.-vagnarnas parkeringsljus original (typ Lucas 1130). Beställningsnumret är: 424. Även parkeringsljus, kopior av Lucas 1130, finns att köpa. De är försedda med dubbelpoliga glödlampor och har plastglas. Best.nr. 297.

LAGE BELLSTRÖM är villig att hålla i ett register över alla medlemmars reservdelar. På så vis kan det bli lättare att få tag i delar som man saknar. Dessutom behöver inte renoveringsobjekt plockas sönder i brist på tillgängliga delar. Registret avser endast R.M.-delar. Meddela därför Lage vad Du har i reservdelsväg om Du tycker att detta är vettigt.

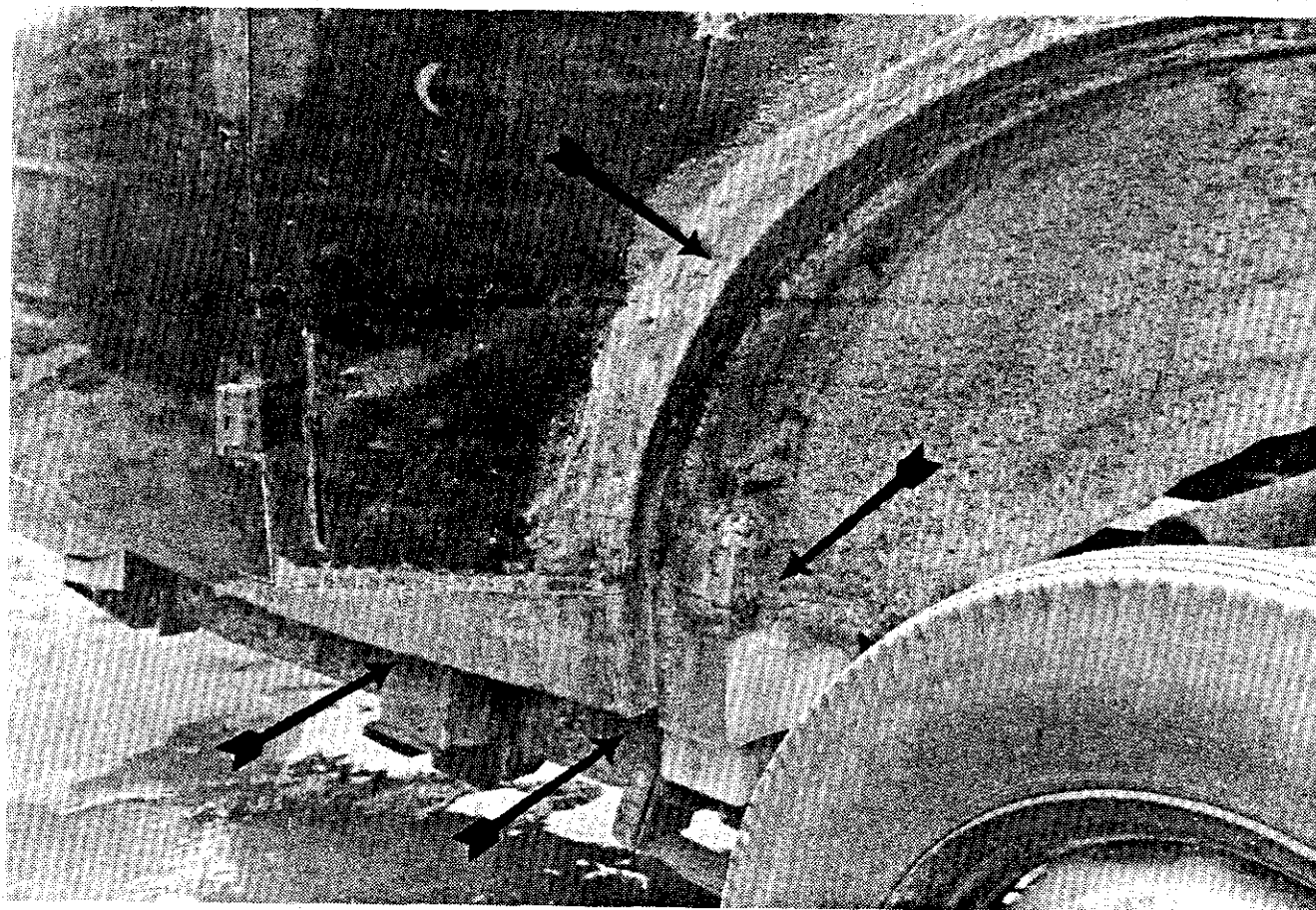
I RILEY REGISTER's newsletter för mars månad aviseras ett projekt för återutgivning av "Riley Record" i en begränsad upplaga i samarbete med B.L. Heritage Ltd. Intresserade kan höra av sig till red. för vidare förmedling till David Styles i Riley Register. Återutgivningen avser åren 1928-1938.

E.H.

Riley - as old as the industry - as modern as the hour



Detaljbilder visande svetsfogar och reparationer på Magnus Mölstads DHC. Karossfästen och skärmhuskanter hör till de rostbenägna områdena på 1½ och 2½ l-modellerna. Pilarna visar reparationszoner.



INBJUDAN

till Svenska Rileyregistrets försommarträff i Vingåker, lördagen den 28 maj 1983. Vingåker ligger ung. 2 mil väster om Katrineholm åt Kumla-Örebro-hållet, dvs. i västra kanten av Södermanland. Avståndet från Stockholm är endast drygt 15 mil.

Vi samlas vid 12-tiden vid Lions stuga, vilken ligger helt nära Storgatan i Vingåker (skylt vid Storgatan 55). Vi blir där bjudna på kaffe och kör därefter ett kortare rally om 3 à 4 mil på bra vägar (grusvägar kommer att undvikas i största möjliga utsträckning). Målet ligger vid Sävstaholms slott, där vi blir bjudna på lunch i slottet eller i slottsparken.

Arrangörerna för den s.k. slottsfesten bjuder oss dessutom på 20 liter bensin. Slottsfesten har Lions club i Vingåker som huvudarrangör och innebär bl.a. spelmansstämma, folkdans och gamla hantverk som tjärbränning, trädsnideri, dräktsömnad, växtfärgning m.m. Medan vi låter allmänheten försiktigt titta på våra bilar så kan vi gå runt och följa alla de trevliga aktiviteter som ordnas runt slottet. När eftermiddagen lider mot sitt slut åker så var och en åt sitt håll.

Du är naturligtvis välkommen även om Du inte kommer i Din Riley. Förmånerna gäller ej den som kommer i modern bil. Inbjudan går även ut till medlemmar i Alvisregistret och ett litet antal andra icke Rileyägare i trakten för att göra det hela ännu trevligare.

Vi räknar med att se Dig i Vingåker 28 maj!

Arrangör: Svenska Rileyregistret genom

Lage Bellström, tel. 0151 - 202 98 (bost.)
0151 - 106 55 (arb.)

P.S. Lage är tacksam om Du i förhand meddelar Ditt deltagande. Han måste veta hur många vi blir!

