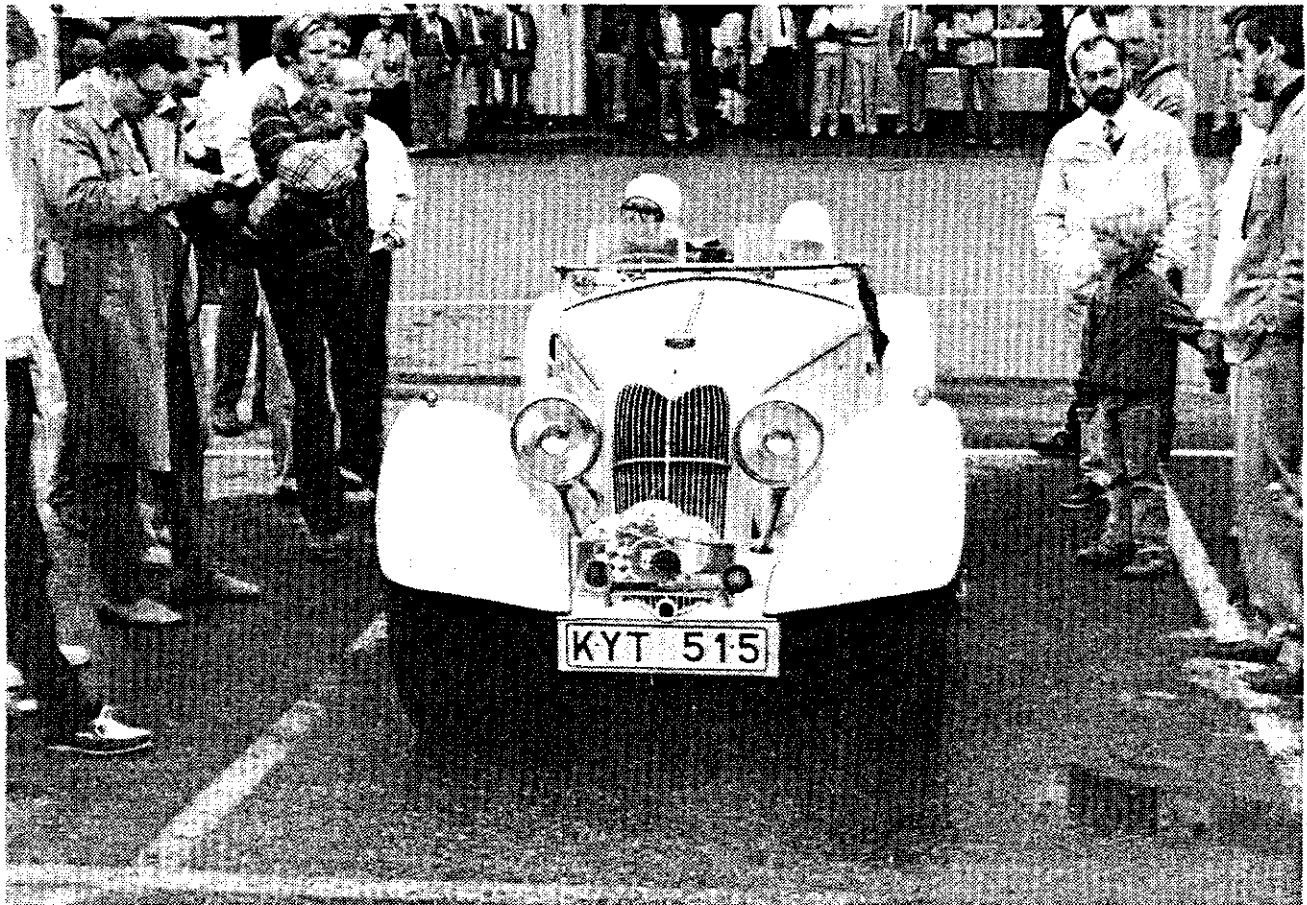


MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 3/1983

Huvudredaktör: Erik Hamberg Bitr. red.: Magnus Mölsted

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



MED DET HÄR NUMRET

av medlemsbladet kan vi fira ett litet jubileum. Dels är det precis fem år sedan det första medlemsbladet kom ut i oktober 1978 och samtidigt är detta det tjugonde numret sedan dess. För att celebrera jubiléet har Rileybladet denna gång gjorts extra fylligt och försetts med lite fler bilder än vanligt. Jag vill samtidigt passa på att tacka alla som bidragit med artiklar och bilder, den här gången Rune Möller och Magnus Mölsted. Bilden ovan visar Rune Möller med sin co-driver Eivor Holmberg i Riley Sprite 1936 vid första kontrollen i Autohistoriska rallyt (Sisjön).

chris H.

Sommarens främsta automobilhistoriska upplevelse var utan tvekan det FIVA-rally - Autohistoriska Rallyt - som gick mellan Göteborg och Stockholm i juni månad. Ett magnifikt uppbåd av intressanta och ovanliga bilar kunde under en veckas tid beskådas längs de svenska vägarna. Särskilt glädjande var att hela fyra Rileyvagnar deltog, däribland Rune Möller med sin underbara Riley Sprite 1936. Förutom Rune deltog ytterligare två klubbmedlemmar i rallyt. Per-Börje Elg medföljde som passagerare i en T-Ford - hans fina rallyreportage kan för övrigt avnjutas i Motorhistoriskt Magasin nr. 4/1983 - och Per-Olov Petersson, som deltog i en charmig Pontiac landaulette 1929, totalvann hela rallyt. Grattis!! Nu börjar jag bli lite väl mångordig, så jag överlämnar genast ordet till Rune:



ATT ÅKA RALLY MED RILEY

Mitt livs lyckligaste beslut kunde jag fatta våren 1980 när jag konstaterade att min pojkdrom sedan 30-talet skulle kunna realiseras utan katastrofala ekonomiska uppoffringar. Naturligtvis gällde det en liten sportbil, men nu en gammal en i stället för 30-talets idol som skulle vara ny. En bekant tipsade om en kille utanför London som skulle ha några Morgan, M.G., AC och liknande till salu, så jag försåg mig med pengar och stack över. Väl framme blev jag presenterad för ett tiotal vagnar av det slag som intresserade mig, men mest intressant var dock den bil som inte var till salu: en Riley Sprite 1936. Efter mötet med denna var allt annat ointressant, så jag åkte hem med oförrättat ärende och besökte inte ens någon av bilfirmorna i London.

Det gick 5 månader under grubblande och letande och kontakter med ägaren

(forts. sid 3)

/Att åka rally ... (forts.)/

innan bilen blev till salu, så på hösten kunde jag åka över med pengar, 24 kg verktyg, tandborste och rakapparat för att hämta hem "pärlan". Och hem kom jag så småningom, men efter reparationer, strapatser och upplevelser som väl räcker till stoff för en hel avhandling.

På våren 1981 då jag trodde att jag fått bilen i någorlunda skick skulle den invigas och det i ett rejält rally förstås - så jag valde att köra ett 7-dagarsrally mellan Paris och Antibes. Det var lätt att övertala min fransktalande äldre broder som sedan gammalt är Frankrikefanatiker att följa med som co-driver, och det bar iväg nu med 50 kg verktyg och fortfarande minimalt med personligt bagage. Fram till start kom vi och i mål kom vi och hem kom vi, men verktygen hade kommit till användning många gånger, vart enda ett, och vi hade inte mycket av järntråden med hem heller. Bilen var med andra ord långt ifrån det skick som jag själv och andra hade bedömt den till.

Rallyt i sig själv blev en fantastisk upplevelse och redan efter första dagen voro vi helt begeistrade av vad vi sett och fått uppleva. Dessa vackra småvägar i ett landskap något olikt det mellansvenska, serpentinvägarna i Alperna upp till Alpe d'Huez och vägen utefter franska Rivieran kan man aldrig glömma. Under körningen var som alltid på rallyvis hastighetskontroller av olika slag, andra tester av skämtsamt karaktär samt de obligatoriska frågeformulären - tyvärr endast på franska - inlagda.

I längden var dock rallyt tröttande genom det intensiva tempot med väckning kl. 7 för start kl. 9 i ordning. Första pausen med vintest kom kl. 11, lunch med vin kl. 13, andra pausen med obligatorisk vindricka kl. 16 och målgång, även den ordnad, vid 18-tiden. Sedan följde middag med massor av mat och champagne som avslutades med en "sängfösare" före hemfärd till hotellet med buss kl. 23-24. Man gjorde dessutom värdparen som bjöd vid dessa utskänkningar mycket bedrövade om man inte drack ett rejält glas av varje sort som bjöds. Vid lunchen försökte jag alltid få vatten att dricka, men det kostade 5:- extra; vinet var naturligtvis fritt.

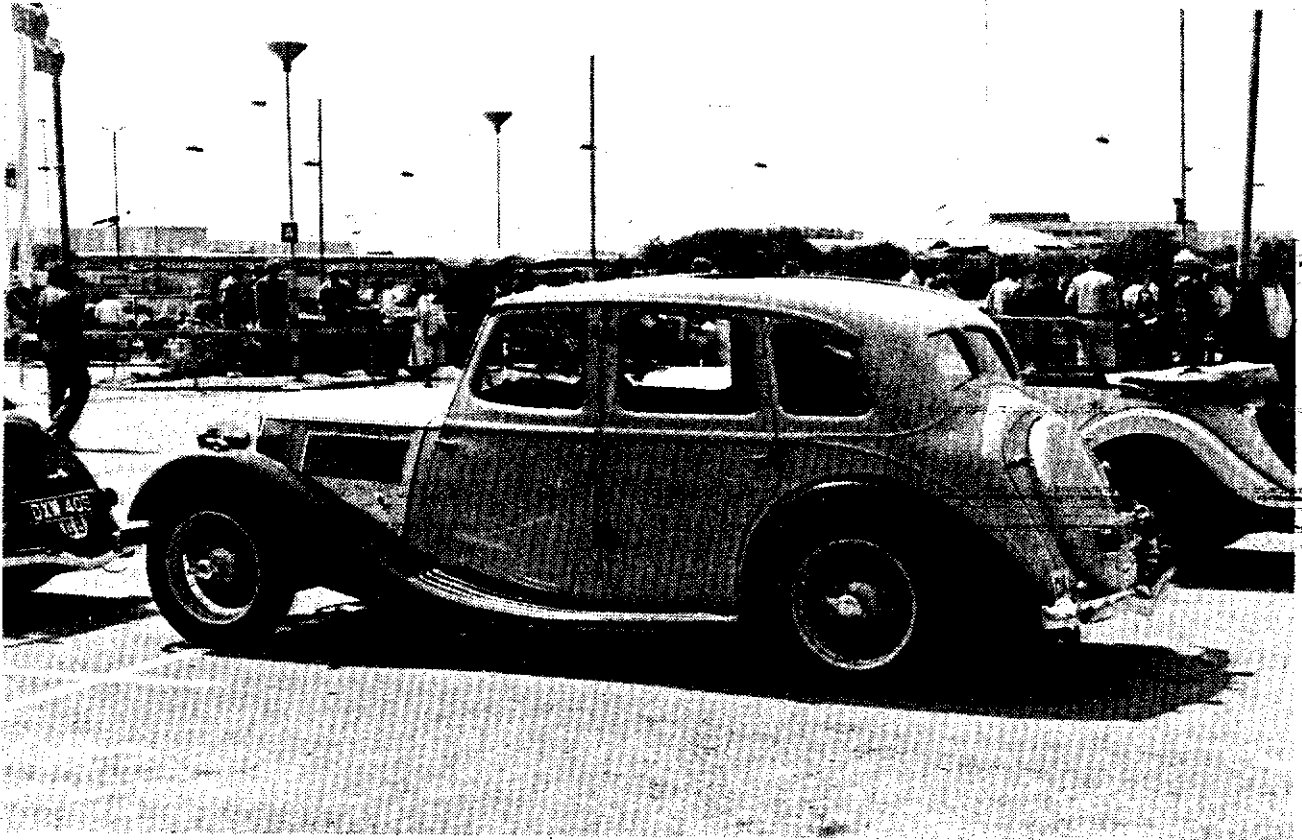
Nåväl - arrangemangen voro överväldigande överallt och mottagandet och intresset hos åskådarna utefter vägen vid den cortège som avslutade varje dagsetapp var enormt. Till episoderna man aldrig glömmer hör t.ex. när vi i Grenoble lotsades genom en vacker botanisk park till en friluftsscenen, där fordonen uppvisades och bedömdes inför en stor publik.

Avslutningsbanketten var förstås storstilad och ägde rum i ett gammalt slott med minst 3 m tjocka väggar. Där var t.ex. fyra härolder i 1500-talsmundering som blåste i signaltrumpeter varje gång champagnen skulle påfyllas eller någon av de otaliga maträtterna bars in. Dessutom gick två gycklare mellan borden och underhöll med kortkonster, trolleri och akrobatik. Tyvärr tilläts inte dans med servitriserna.

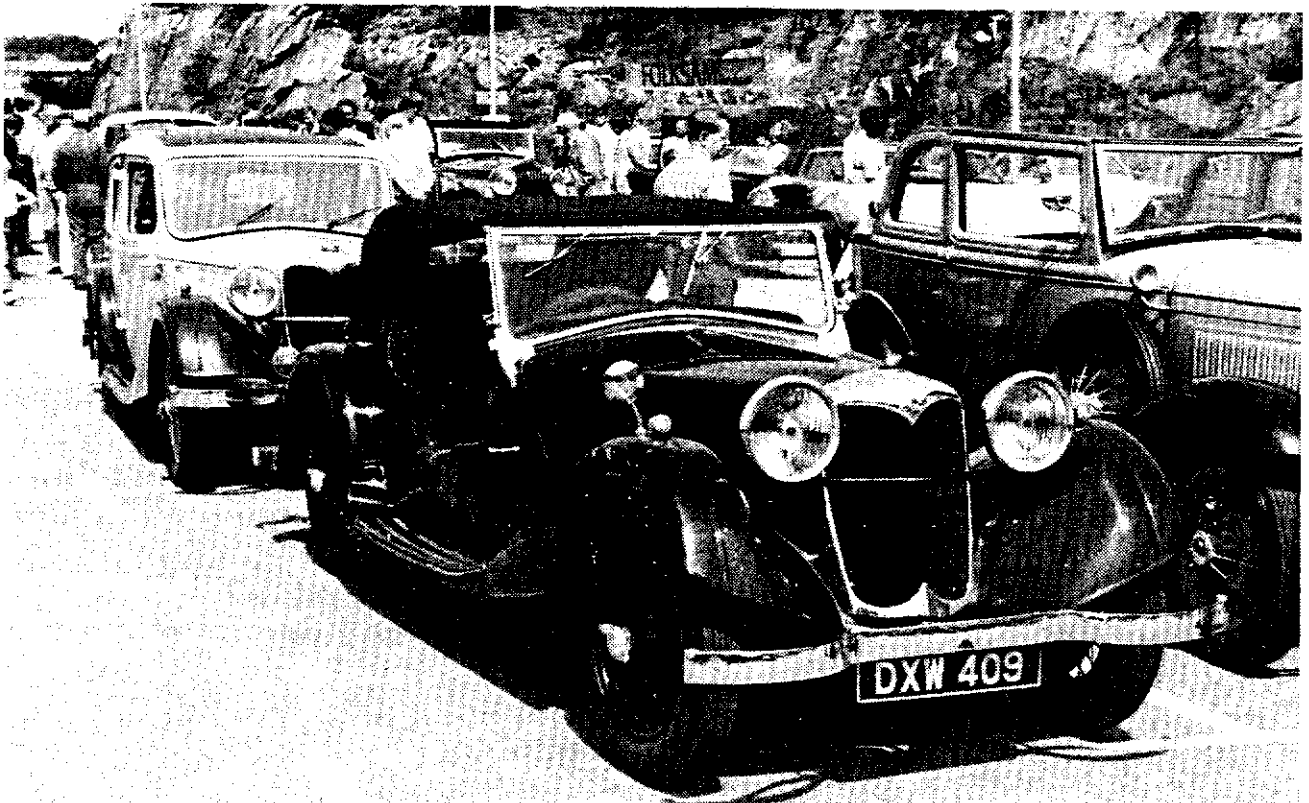
Prisutdelningen skedde också samma kväll och jag blev behängd med: en femlitersflaska champagne, en 2,5-liters dito, en femliters vinpava, ett luftgevär samt något kg småsaker och kosmetika. Varför jag fick allt detta vet jag inte enär allt sades på franska, men ett pris gällde i alla fall bilen och ett annat för gentlemannamässig körning och så lär vi ha åstadkommit en etappseger.

Såväl bilarna som deltagarna voro övervägande fransktillverkade, men trots det väckte rallyts tre Rileys uppmärksamhet och vårt ex. förekom både i tidningar och TV och av allt fotograferande borde vårt deltagande betalats av filmtillverkarna. De andra vagnarna var en superb och litet körd Lynx 1934 och en Kestrel 1937, båda ägda av Alexander Beck från Exeter, GB. Alex var läkare, men en verklig och erkänd auktoritet på

(forts. sid 5)



Ovan: Otto Krogh från Köbenhavn deltog med denna eleganta Adelphi från 1935, försedd med den sällan sedda sexcylindriga motorn på 1.726 cc.
Nedan: Maurice Mager's välskötta 12/4 Lynx från 1937.



/Att åka rally ... (forts.)/

Riley och lärde mig massor om min egen bil.

Vår personliga vänskap gick med ens på djupet och det behövdes ingen övertalning för att han skulle anmäla sig till det svenska FIVA-rallyt i somras. Tillsammans med dansken Otto Krogh i Adelphi 1935 och Maurice Mager från London i en Lynx 1937 bildade vi ett team som höll samman hela tiden och hade väldigt trevligt.

Efter två år har tydligen min bil anmält alla sina svaga punkter för åtgärd och fungerade nu oklanderligt, liksom de övriga tre. Det enda problemet var den låga markfrihöjden som medförde ideliga skador på avgassystemet med läckage och avgassmällor som följd. Legio var de nyfikna hästar och kossor som vi tyvärr skrämde på flykten med dessa knallar. Småvägarna i Småland är ju både backiga och gropiga och man kan ifrågasätta om det är välbetänkt att anvisa dammiga grusvägar för dessa gamla fordon utan luftrenare.

Min co-driver denna gång var min speciellt goda vän(inna) Eivor Holmberg från Göteborg, som hade ett hårt arbete att omräkna färdbeskrivningen så att den passade felvisningen på vår mätare och dessutom hinna hålla uppsikt på alla vägsکیل och räkna genomsnittshastigheter men ändå klara hela rallyt utan en enda miss.

Svårare hade Ann Mager i Lynxen - denna lilla gulliga engelska med glimten av en genomsnäll vuxen "rackarunge" i ögonvrån - som måndagskvällen den 13:e uppvaktades av de övriga i Rileygänget när hon klarat hela förmiddagspasset utan en enda felnavigering. Hon utmärkte sig även under den uppskattade ångbåtsturen i skärgården när hon stod först i damernas "dasskö". Kön växte både i längd och otålighet, men ingenting hände förrän Iris Beck lämnar sin tiondeplats i kön och med både knän och ögon i kors resolut går fram och finner toaletten ledig. Ann trodde att ordet "ledig" på den gamla hederliga skylten från sekelskiftet betydde "engaged" på hennes språk. Hon blev inte lynchad, men Iris blev bjuden på glass efter insamling i kön. Detta kanske säger något om stämningen och gemytet vid en sådan här träff.

För eventuella misstag vid utfarten från Göteborg är i alla fall Ann ursäktad, när vägbeskrivningen var rätt diffus och orsakade många felkörningar. En engelsman var troligen ända framme vid Gamlestadstorget norrut i staden och fick där eskort till Kungsbackavägen. Många var också de utlänningar som förtvivlat letade efter orten Bil & Truck, som skulle ligga i närheten av Sisjön. Efter dessa erfarenheter modifierades sedan färdbeskrivningarna och anvisningarna till att fungera klanderfritt.

Som vid alla rallyn fanns varje dag en kontrollsträcka där man själv valde hastigheten genom att vid hemliga kontroller klockas en första kort sträcka och sedan gällde det att hålla samma hastighet cirka 5 km; svårt i den backiga terrängen. Sedan gällde det att svara på kluriga frågor med anknytning till "hobbyn". Det första vi stötte på var en konfrontation med foton av tre skäggiga 1800-talsgubbar. På 30 sekunder skulle man peka ut vem som kunde vara Benz. Svaren fördelades jämnt över alla tre. Hur poängsättningen tillgick begrep jag aldrig. För "tävlingar" av detta slaget gäller att kunna en massa bilhistoria och det är också de gamla "rävarna" som mestadels vinner. Tävlingsmomentet är också för 90 % av deltagarna av mindre betydelse. Det är i stället gemenskapen och atmosfären som uppskattas.

Prisutdelning förekom varje kväll till de tre första i varje klass, samt dessutom skämtpris för speciella bravader. Alex Beck fick sålunda en stor och vacker tändsticksask en kväll för att han hade varit snabbast på en hastighetsbegränsad sträcka. Samma pris fick Herman Eriksson från Västerås för att han lyckats klara ett formulär med tjugo lätta frågor utan ett

(forts. sid 6)

/Att åka rally ... (forts.)/

enda rätt.

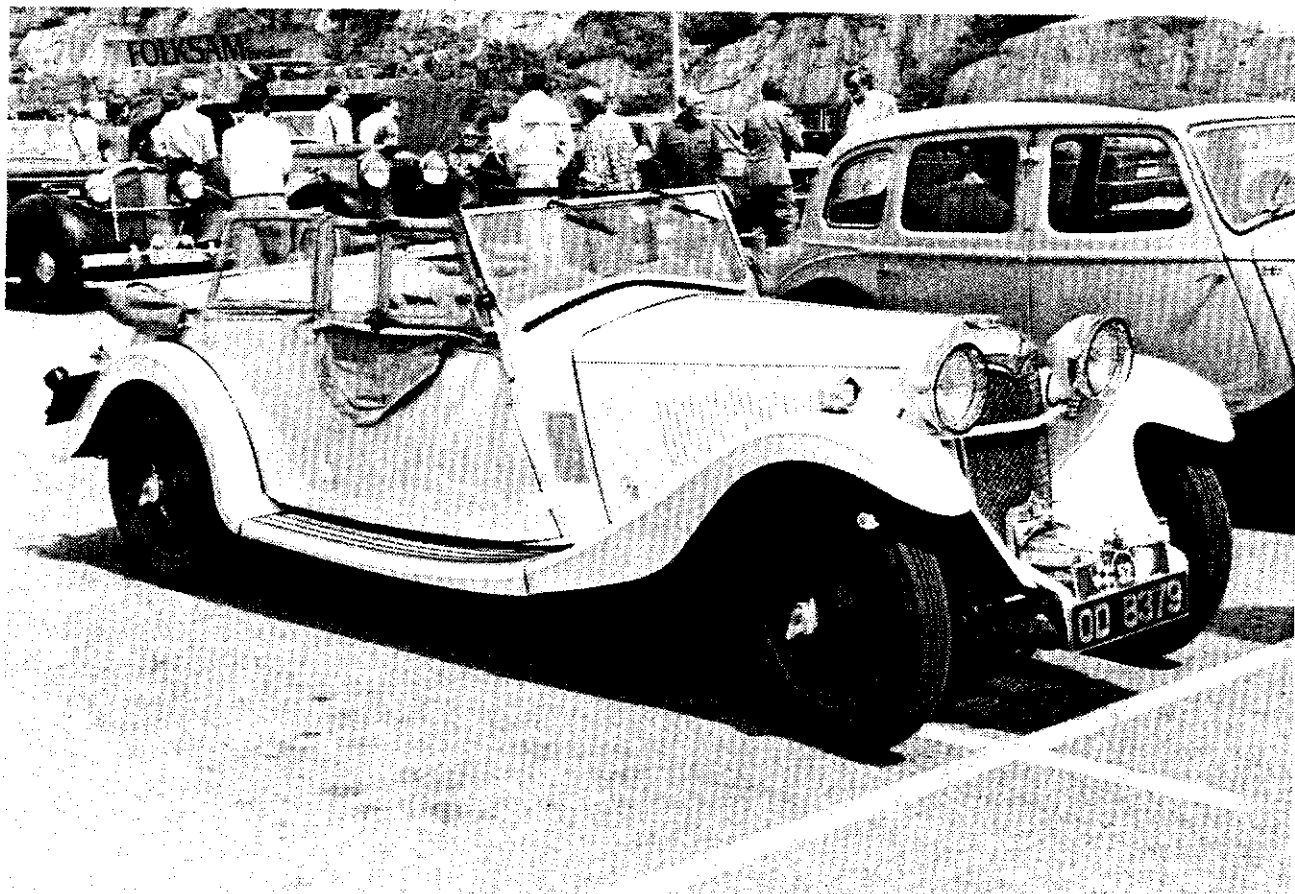
I Åtvidaberg hade vi söndagen den 12:e reserverad för vagn- persedel- och personvård. Det smordes, putsades, polerades och jag lagade förstås än en gång avgasröret inför cortègen genom staden ut till en slottspark där bilarna ställdes upp för visning och där utlänningarna fick stifta bekantskap med folkdanser, folkdräkter och låtspelmän. Därifrån åter i cortège till en idrottsplats och ett manöverprov där bilarna efter en slalomkörning och precisionsvändning mot ett par plank skulle stannas med hjulen på fyra st. lock som föraren fick placera ut före starten. Jag stegade upp hjulbasen till nio skolängder (nr. 40) samt spårvidden till 3,5 dito. I ivern placerade jag sedan locken på distanserna tio respektive 2,5 längder och så var den tävlingen endast en belastning i slutprotokollet, trots att min sluttid var 42 sek. mot 58 för närmaste man. Denna fadäs tillsammans med att jag på måndagsmorgonen sände bilnycklarna med bagagebilen så jag fick tjuvkoppla och anlände till start efter buskörning med 20 sek. till godo, därmed missande vår lunchkorg, renderade mig kvällens skämtpris: en drinkkylare i form av en miniatyr-golfklubba med stor och tydlig påskrift - COOL DRIVER.

Illa gick det också i Mariefred där vi skulle stanna bilen så att en vikt som hängt på fronten pekade så nära prick som möjligt på en stor måltavla som låg på marken. Jag koncentrerade mig så hårt på att träffa rätt i sidled att jag glömde bort längdled och stannade med hela tavlan under bilen.

Vår insats var nog trots dessa fatala missar inte så dålig, med en etapp
- - -
(forts. sid 7)

Nedan: Rune Möllér och Eivor Holmberg lämnar kontrollen vid Bil & Truck, Sisjön, Göteborg torsdagen den 9 juni 1983.





Ovan: Alexander Beck's Lynx 1934 var lackerad i en mild gul färg och försedd med original sittbrunnskapell och sufflett. Motorn var den sällan sedda sexcylindriga på 1.633 cc, benämnd 14/6.

/Att åka rally ... (forts.)/

seger och en sjätteplacering totalt.

Vad minns man nu ett par månader efteråt? Jo, en massa roliga episoder som skulle kunna ge stoff till en hel bok, intressanta bilar, gedigna nya vänner man fått, storartade arrangemang med lagom avvägning mellan vila, körning, mat och underhållning och där organisationen i alla fall utåt verkade klaffa till 100 % och där alla voro glada och nöjda. Nog är väl ett rally lyckat när alla bilar kommer i mål intakta och inte ens något olyckstillbud inträffat?

Är Du ett vuxet barn som inte är rädd för smärre strapatser och har lärt Dig skratta åt Dina små misstag, så ställ upp i ett lång rally och det blir Ditt livs upplevelse.

Försäkra Dig bara om att Du behärskar rallyts huvudspråk. Det var trots allt svårigheter för oss och de övriga ej fransktalande ekipagen i Frankrike och i år hade trots funktionärernas goda hjälp ett par svenska deltagare svårigheter när detta rallyt givetvis gick på engelska.

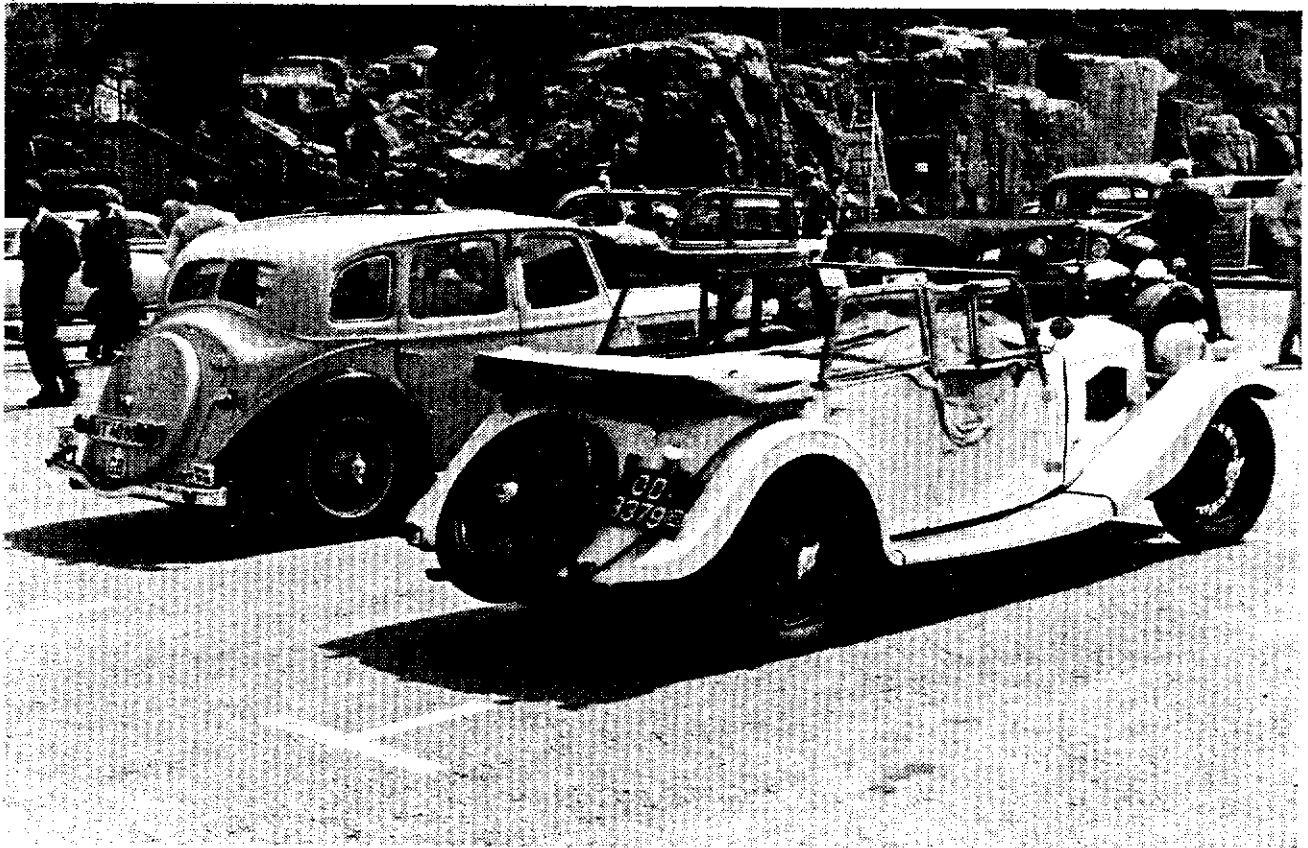
Eivor och jag se nu fram mot kommande vår och ett nytt rally, förhoppningsvis i Alperna i Schweiz.

Rune Möller

/Samtliga foton: Erik Hamberg/



Ovan: Maurice Mager besöker kontrollen i Sisjön med sin Lynx 1937.
Nedan: Adelphi och Lynx parkerade vid Sörredsgården hos Volvo
dagen före avfärden mot Stockholm.



NYA MEDLEMMAR I SVENSKA RILEYREGISTRET

Varmt välkomna i klubben hälsas följande nya medlemmar:

- | | | | | |
|-----|--|---------------|------|-----------------------|
| 109 | Ingemar Hammare
Ingels 469
795 00 RÄTTVIK
Tel. 0248 - 140 77 | Two Point Six | 1957 | UAJS 23/773 / AFM 319 |
| 110 | Bo Nilsson
Nämndemansvägen 32
870 10 ÅLANDSBRO
Tel. 0611 - 610 06 | 1½ l saloon | 1947 | 37 S 12451 / JBB 992 |
| 111 | Villy Kristensen
Vindebyørevej 14
5700 SVENDBORG / Danmark
Tel. 09 - 22 55 55 | 12/4 Lynx | 1936 | 26 L 3428 / BD 62920 |
| 112 | Björn Dalström
Östersjäländ 1260
870 10 ÅLANDSBRO
Tel. 0611 - 611 88 | 1½ l saloon | 1953 | RME 21098 / GPL 826 |

En ny matrikel/ägareförteckning förbereds nu som bäst. Insänd därför före oktober månads utgång kompletterande och ändrade uppgifter i fråga om adress, telefon, ägareförhållanden m.m. Tack på förhand!

Adressändring:

50 Anders Lindner: 11B Balmoral Road 01-01, Balmoral Gardens,
SINGAPORE 1025. Tel. 733 - 6196.

I medlemsblad nr. 4/1982 inledde Magnus Mølsted en serie artiklar om renoveringen av sin 2½ l drophead coupé från 1950. Här följer nu del 2:

RILEY DROPHEAD COUPÉ, 60 D 5981 - EN TOTALRENOVERING

En sak som man verkligen måste ha klart för sig när man börjar en totalrenovering av en ovanlig för att inte säga mycket ovanlig bil är att det kommer att ta mycket längre tid än man planerat. I min förra artikel trodde jag att det skulle gå att skicka den till blästring inom ett par veckor. Den delen har emellertid dragit ut på tiden, så att jag fick tillbaka bilen blästrad och grundad först i våras. Detta avslöjade att botten på karossen samt ramen var så bra som jag förutsagt, men torpedplåten och lådorna för verktyg och batteri var istället mycket hårt rostangripna; vatten har förmodligen stått mycket länge i dem.

För att kunna göra en riktig reparation måste frontplåten till torpeden tas bort och ersättas med en nyttillverkad, varvid jag samtidigt blir av med en hel del extrahål som folk tyvärr alltid har en förmåga att borra överallt. Att ta bort plåten utan skador på kringliggande trä och plåt är svårt om man inte kan plocka bort punktsvetsarna. Detta går bra med en specialborr som har en spets som en centrumborr och utanför den en pinnfräs. När centrumborren gått igenom punktsvetsen fräser man sedan

(forts. sid 10)



Ovan: Bakpartiet efter erforderliga reparationer.

/Riley drophead coupé ... (forts.)/

bort plåten endast i den plåt som skall bort. I den sparade plåten blir endast ett antal små hål efter styrningen. Alternativet att hugga bort plåten går visserligen, men ger ofta stora skador samt är arbetsamt och tar tid. Den metoden har jag använt i bakvagnen, där möjligheter att rikta underliggande plåt har funnits.

Alla svetsningar i bakvagnen har gjorts med gas. Nya plåtar har fällts in och tätsvetsats kant i kant. Jag har också tätsvetsat på ställen där det tidigare har varit enbart punktsvetsat. På många ställen är det ursprungligen tyvärr mycket dåligt punktat. Man har missat och bränt hål i enkelplåten eller inte fått punkten att ta. Detta har lett till rostangrepp i bakre hjulhusens kanter och vid bagagerumsgolvets infästning i hjulhusen. Tätsvetsning med 1 mm tjockplåt hoppas jag skall hindra rostangrepp i framtiden.

Det enda stället som inte gassvetsats är den bit som fällts in mellan dörrstolpen och bakre hjulhuset (se bilden, s. 11). Där var jag tvungen att punktsvetsa för att undvika att sätta eld på bakomliggande trä; jag slapp på så sätt också problem med värmespanningar som kan vara besvärliga att rikta bort.

Ett råd vid blästringen är att inte ta av karossen utan bara lyfta upp den från ramen med hjälp av 6-8 tråklossar. Klossarna görs ung. 5-6 tum höga och låses fast med gängad stång M 8 eller M 10 (35 cm långa bultar blir lite dyrt). Man kan nu komma åt hela ramen och karossen samtidigt. Golvet får förstås blästras separat.

(forts. sid 11)



Ovan: Reparation av partiet mellan bakre hjulhus och dörr.

/Riley drophead coupé ... (forts.)/

Den färg som jag grundmålar med efter sandblästringen är Internationals shopprimer med härdare, speciellt framtagna för blästrade järnytor. Ram och botten kommer sedan att sprutas tre gånger med tjärepxoxi (Internationals Intertar) och utanpå detta lägger jag slutligen (efter återmontering av chassidetaljer) svart blank polyuretanlack (International 708). För att inte tjäran skall gå igenom för mycket lägger jag också ett lager röd polygrund innan topplacken.

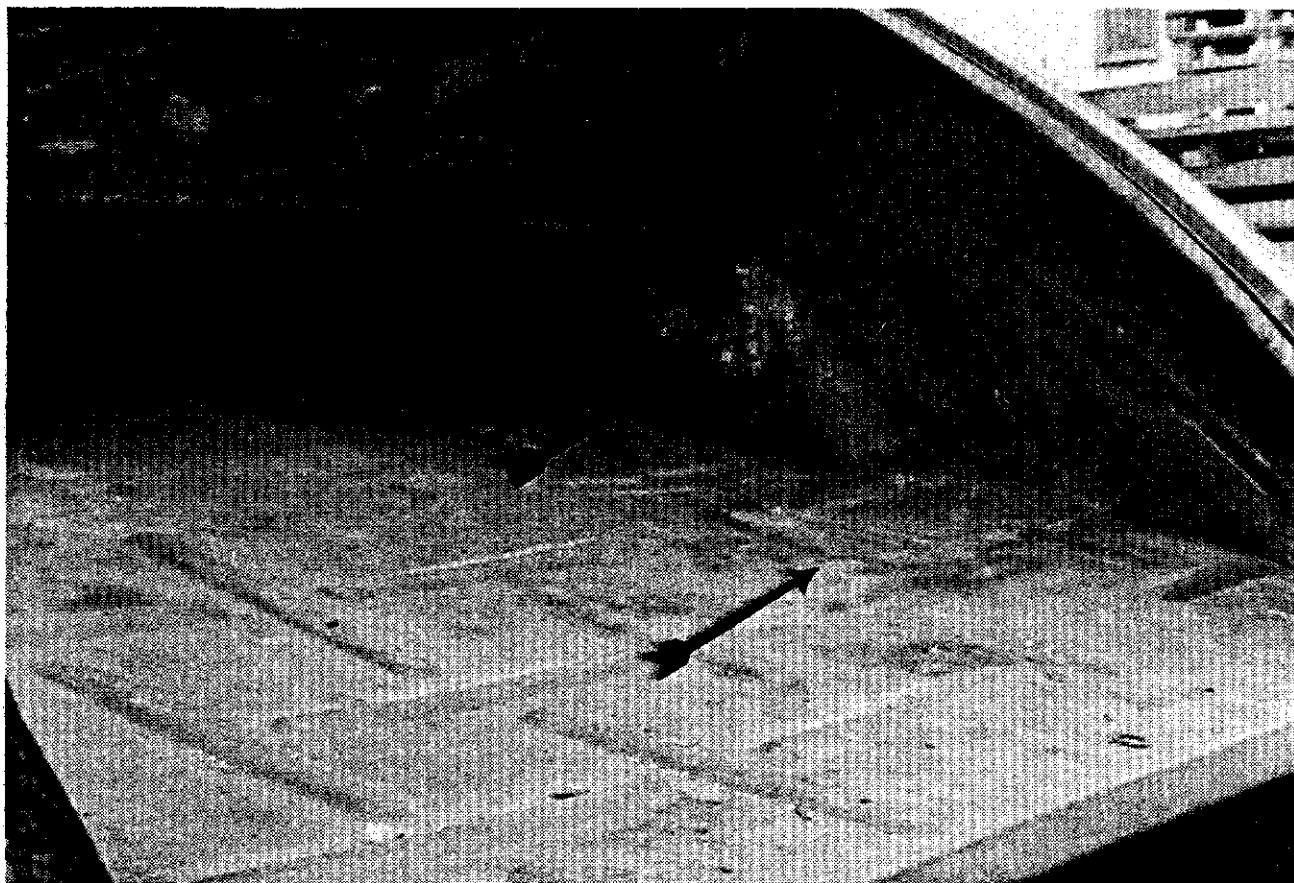
Av övriga arbeten så ligger motorn demonterad; den behöver en vevaxel med bra lager - i övrigt var den acceptabel. Allt krom ligger hos en kromare i Dörarp söder om Värnamo, där det borde vara klart. Jag har väntat snart ett år! - Så kom ihåg att lämna kromet så snart Du börjar renoveringen. Det tar tyvärr alltid lång tid att få klart. Samma sak gäller med sadelmakaren om han behöver anlitas. Suffletten är beställd från från Californien (genom den amerikanska Rileyklubben), men har inte kommit än.

Nu hoppas jag snart bli klar med chassiet (bromsar, framvagn, bakfjädrar etc.) samt monterat karossen helt. En rapport om detta i kommande Rileyblad. För goda råd - skriv gärna!

Magnus Mölstad



for Magnificent Motoring



Ovan: Vissa svetsreparationer erfordrades i bagageutrymmet på Magnus' drophead coupé. Samtliga tre dropheadbilder tagna av Magnus.

VINGÅKERSRALLYT 28 MAJ

Fredagen den 27 maj var en regnig dag. Strax efter lunch tog jag i alla fall ut Rileyn ur garaget, lastade den med bagage och verktyg, körde ut ur Göteborg och styrde kosan mot Vingåker. Bilen hade inte körts så långt på mycket länge, så jag var lite undrande om allt skulle fungera utan mankemang. Det var ingen hejd på regnandet: visserligen var det inte ösregn, men dock tråkigt körväder. Vindrutetorkarna gick bra och jag var tacksam att jag monterat nya blad. Mindre bra var dock det vatten som kom in i bilen. I vindrutans kanter kom vatten in på tre olika ställen i form av droppar. Dessutom skvätte det in vatten vid pedalerna när man körde i vattenpölar eller på de slitna delar av vägbanan där vattnet låg kvar.

Nåväl, resan gick bra även om det blev lite tröttsamt i längden. Bilen fick en extra styrketår i Laxå och jag fick möjlighet att sträcka på benen. När 30 av de 34 milen så tillryggalagts upphörde äntligen regnet.

Väl framme hos Lage kunde jag beundra hans just iordningställda 2½ l saloon 1950, lackerad djupröd med sidorna under midjelinjen i crème - ett traditionellt och i England vanligt sätt att lackera en R.M.-vagn. Klädseln i Lages bil är röd och matchar elegant lackeringen. Kvällen ägnades åt rallyförberedelser med åktur i Lages Riley och därpå övernattning hos Lage och Elisabet.

(forts. sid 13)

/Vingåkersrallyt ... (forts.)/

Lördag morgon vidtog behövlig biltvätt och mindre tillsyn av vagnarna. Avgassystemet på min vagn hade rasat ned något när ett gupp passerades strax före Vingåker på fredagseftermiddagen och fick således fästas upp för att inte hänga 10 cm över marken. Visserligen hade det regnat under natten, men lördagen bjöd - som tur var - på uppehåll hela dagen, vilket uppskattades mycket.

Sedan vi kört in till Vingåker och parkerat på den överenskomna mötesplatsen dröjde det inte särskilt länge innan olika medlemmar och andra inbjudna strömmade till. Totalt kom 17 gammelfordon. Glädjande nog anlände hela 11 medlemmar i olika bilar. Förutom Lage och undertecknad i våra respektive 2½:or från 1950 kom Erik Berglund med sonen Björn i 2½ l 1953 och Yngve Lidholm från Järfälla i sin fina 4/68 1960 - sålunda fyra Rileyvagnar på en och samma gång (= nytt klubbrekord). Resterande medlemmar kom i bl.a. Buick 1938 (Sture Idner), Jaguar E-type (Roland Nordh), Rolls Royce Silver Cloud I (Maths Forntegen) och Ford modell T (Robert Lockley) - som kört ända från Västerås. På plats var också Bo Kvarnström, Carljohan Carlsson och Eddie Lidholm.

Lions club bjöd alla på kaffe och tilltugg och därefter var det dags att köra en runda om cirka 4 mil norr om Vingåker, bl.a. längs Hjälmarens södra strand och förbi Österåkers kyrka. Lage hade sammanställt ett antal kluriga frågor som placerats ut efter färdvägen. Vid den sista kontrollen stod han själv och videofilmade ekipagens ankomst och de bekymrade miner

(forts. sid 14)

Nedan: Rileyvagnar så långt ögat når - nästan.





Ovan: Yngve Lidholms fina Riley 4/68 parkerad invid en Jaguar Mk VII.

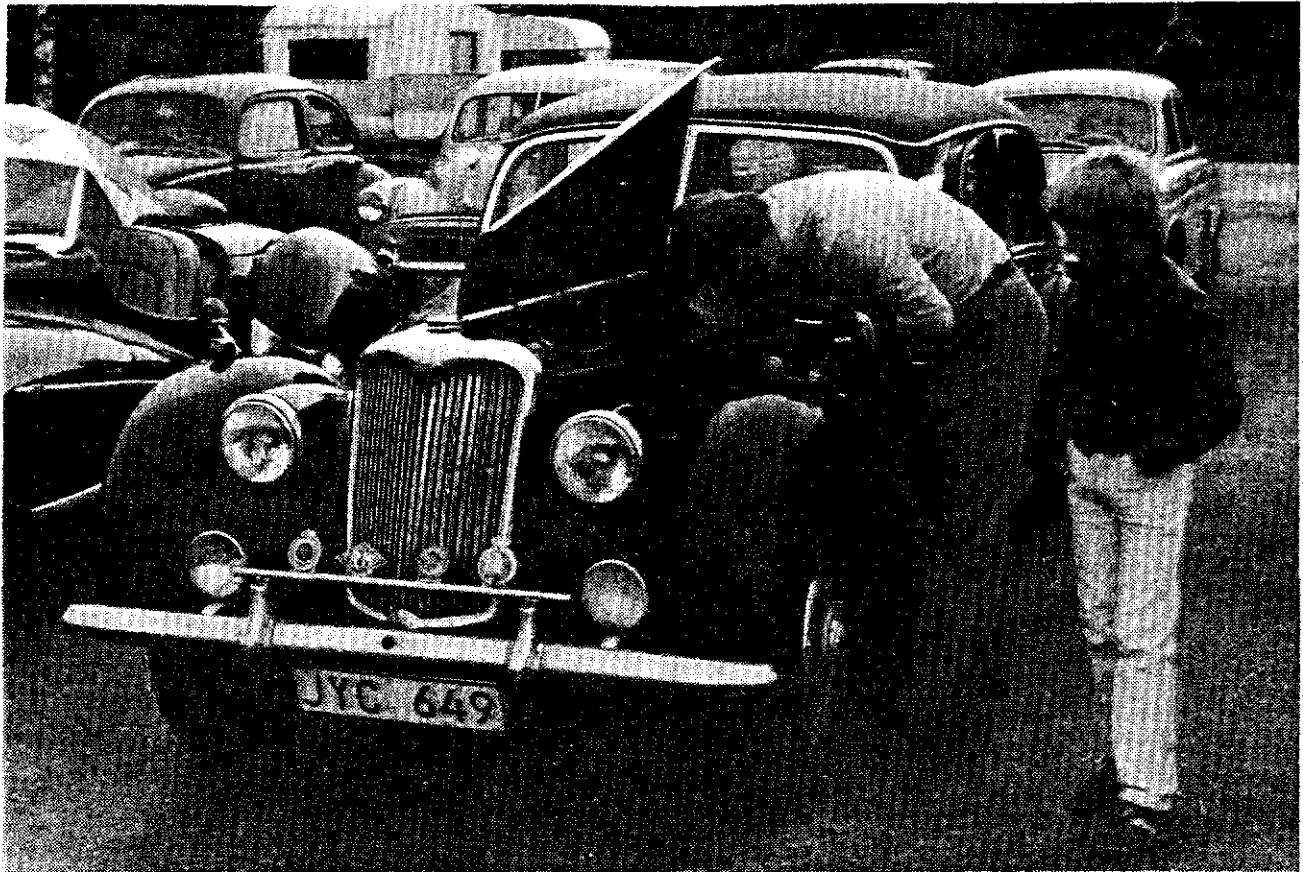
/Vingåkersrallyt ... (forts.)/

som frågorna förorsakade i deltagarnas anleten. Efter målgång och tankning - Lage hade lyckats utverka 20 liter gratis bensin till varje deltagare - bar det av till Sävstaholms slott, där den stora hembygdsfesten firades. Vår ankomst dit fick till verkan att folk av nästan magnetisk kraft sökte sig till bilarna. Vi parkerade och fick efter lite komplikationer och långa köer den utlovade lunchen, vilken inmundigades med välbehag. Den ölflaska som jag erhöll hade bryggeriet utrustat med en drygt 10 cm lång bult, vilket vållade häpnad i köket när jag gick och bytte. Den nya ölen skramlade mindre och smakade bättre. De som så hann och var intresserade kunde följa hur en rad gamla hantverk utövades, liksom olika uppträdanden.

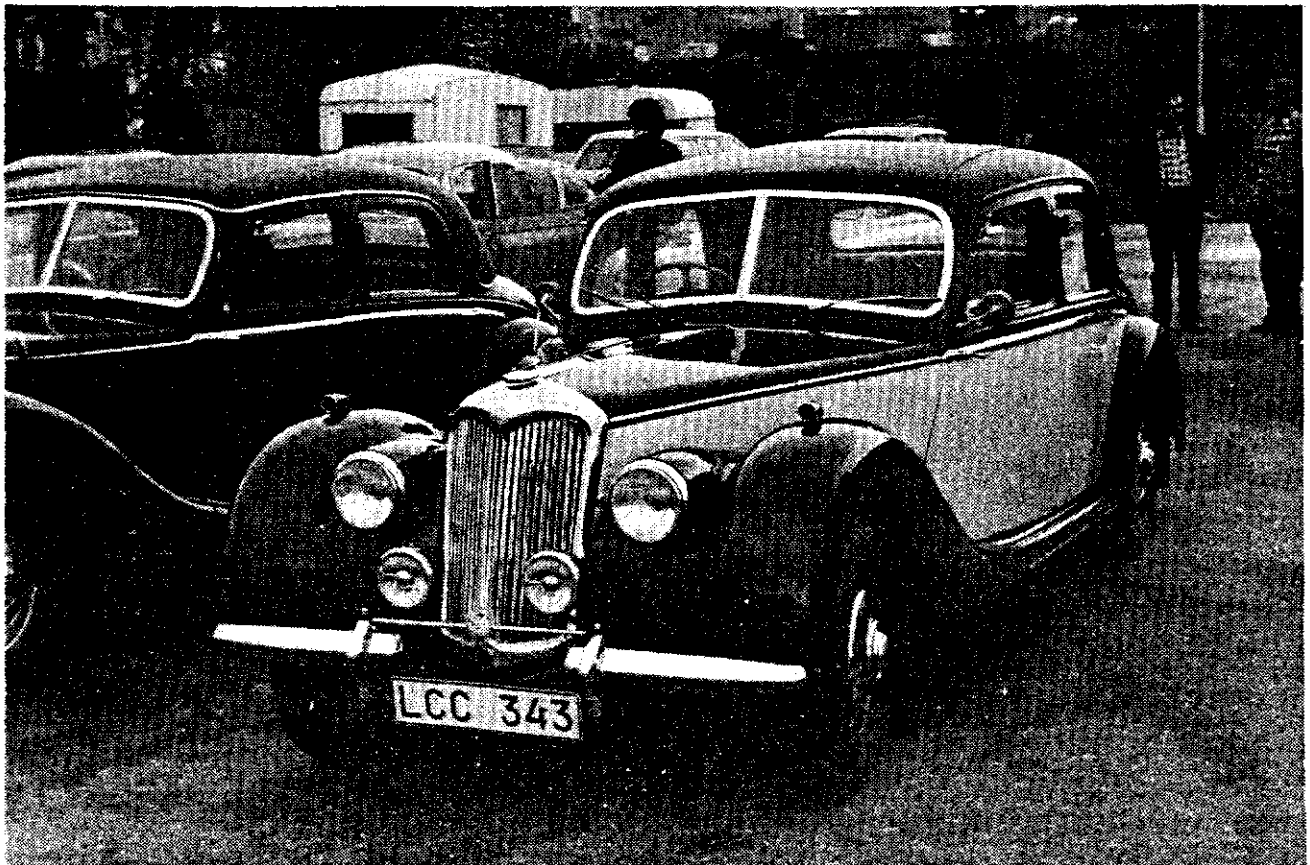
Så småningom förrättade vi prisutdelning för dem som klarat sig bäst i rallyt. Vidare utdelades "long distance award" till Yngve Lidholm och Lage Bellström tackades för ett väl ordnat rally; bägge hedrades med klubbens speciella pennset. Så småningom var det dags för uppbrott: några av oss följde med hem till Lage och Elisabet och bjöds på förtäring. Brist på samtalsämnen var det minsann inte, Rileypratet pågick under trivsamt samvaro ända till midnatt

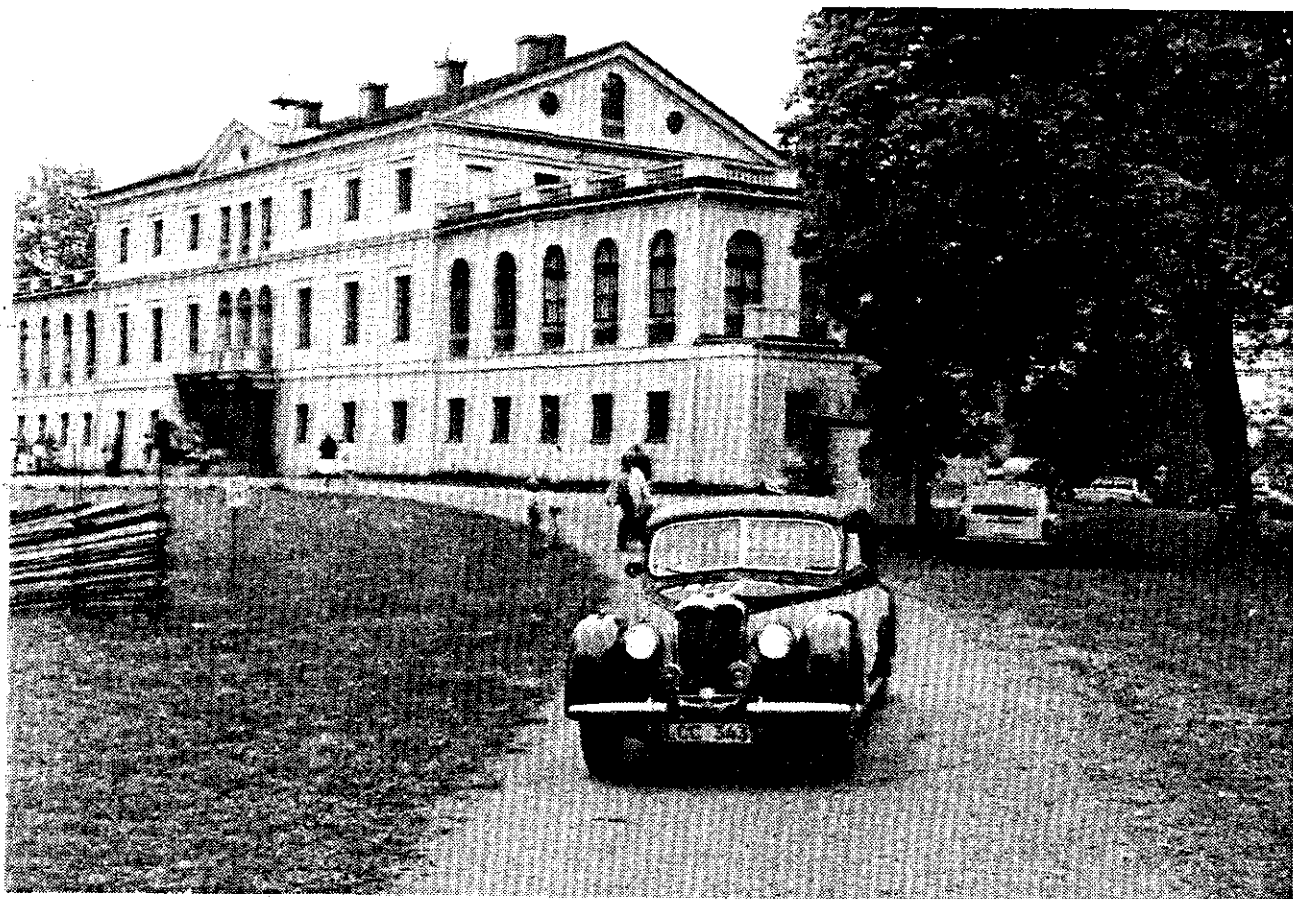
Efter ytterligare en natt hos Lage avreste jag söndag förmiddag i riktning söderut. En förskräckligt dålig grusväg ledde till Reijmyre glasbruk och därifrån fortsatte jag i regnväder via Norrköping till Linköping, där jag besökte Erik Berglund med familj. Måndag förmiddag for jag hemåt till Göteborg, åter i sällskap med en hel del regn. Bilen skötte sig fint hela

(forts. sid 16)



Ovan: En del kan aldrig låta bli att meka och pill. Björn Berglund övervakar pappa Eriks försök att olja ned sin skjorta. Nedan: Lages nyrenoverade 2½ l saloon var den bil som väckte störst uppmärksamhet.





Ovan: Lage lämnar parken vid Sävstaholms slott - rallyt är avslutat.

/Vingåkersrallyt ... (forts.)/

tiden och lunkade på i 80-90 km/tim. hela vägen. Bensinförbrukningen låg på ungefär 1,4 l/mil, vilket får anses godkänt. Mätarställningen hade vid hemkomsten ökat med 80 mil och jag hade förutom ett trevligt Rileymöte fått njuta av lite "magnificent motoring".

Erik Hamberg

- o - - o - - o - -

GENOM RILEY REGISTER i England meddelas att ett nytryck av "Riley Sales and Service Bulletin, vol. 1, 1932-1936" nu kan beställas genom: Rogers and Beck, c/o 32 Fore Street, Topsham, Exeter, Devon, England. Sänd £ 12.75 till Rogers & Beck så kommer den 150-sidiga volymen per post så småningom. Ett exemplar kommer att införskaffas till klubbiblioteket.

INGVAR PERSSON meddelar att han nu skall få hjälp med att få fason på karossen till sin drophead. Frågan är nu: blir det Ingvars eller Magnus' bil som först blir klar? Red. överväger att ordna med ett litet pris till den som först kan demonstrera en besiktigad drophead. Champagne kanske?

ANDERS MUHRS svarta 2½ l saloon är nu äntligen färdigrenoverad och besiktigad. Ännu en Riley har åter tagit de svenska vägarna i besittning.

NÅGRA ANNONSER blev det inte plats för i detta välmatade nummer. Manus till artiklar och annonser för nr. 4/1983 bör insändas senast 15 november.