

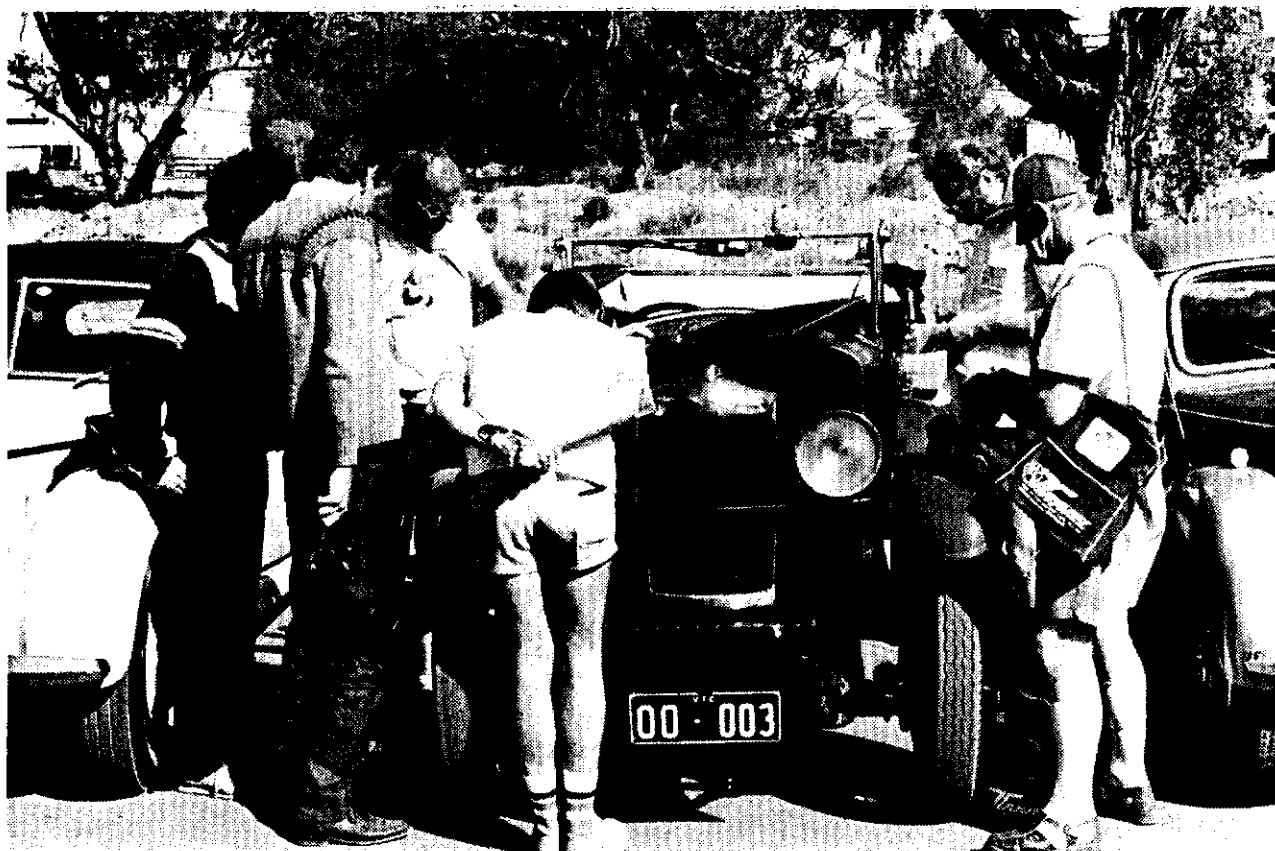
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

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

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

Nr. 3/1985



KORTBYXOR, SANDALER

och öppna bilar - det påminner oss otvivelaktigt om sommaren. Nåja, den sommar som nyss gått lär väl inte ihåggas som den allra varmaste och torraste i mannaminne. Själv har jag bara lyckats tillryggalägga 100 mil med min Riley, men det beror främst på att den under sommarens första hälft var stillastående pga. renovering av vitmetallagren i motorn.

I det här numret av Rileybladet avslutar Anders Lindner sin berättelse om "magnificent motoring" på den andra sidan av jordklotet. Bilen ovan, som alla ser på, är en Riley Nine tourer från 1928, en av de äldsta deltagarna i det australiensiska Rileyäventyret.

E. H.

THE NATIONAL RALLY AT YORK

Den andra av två artiklar om årets Rileymöte i York, Australien. -

Torsdag 4/4, skärtorsdag

Jims Riley har ett par plaketter fastskruvade på trälisten längs handskhyllan. Den ena avser vinnandet av Concours d' Elegance 1967, den andra 1970. Men Jims Riley är en bruksbil och den forna glansen här förbytts i patina av den typ som tidens tand gnager på allt förgängligt. 1985 var det ingen risk att den skulle vinna någon skönhetstävling. Men 4.000 km vägdamm fanns det ändå all anledning att vaska av inför årsmötet. Köpte även en flaska polish som jag efter tvättningen oförsiktigt nog stänkte ut över motorhuven. Den mandelgröna (almond green) metalliclacken sög in vaxet som ett läskpapper, så att när jag en halv minut senare skulle gnida in det, hade mörka fläckar redan bildats. Allt gnidande i världen hjälpte inte, men Jim tog det - som tur var - inte så hårt.

På hotellet hade vid 4-tiden en hel del "Riley people" hunnit anlända. Castle Hotel, byggt 1850, ser ut som hotell alltid gör i cowboyfilmer. Där nere saloon och matsal, där uppe gästrummen med en lång balkong längs hela byggnaden. Stämningen var anglosaxiskt pensionatsaktig, och det tycktes mig gå helt i stil med Riley-bilande. Riley Motor Club of Western Australia, som arrangerat och stod som värdar för Yorkmötet, hade bokat alla rum som fanns att få. Förutom Castle Hotel, också York Hotel, Imperial Hotel, gamla sjukhuset, samt diverse privata gästrum. Jag bodde som sagt på Castle Hotel. I hotellets matsal stod ett pianola - ett sånt där piano som spelar perforerade pappersrullar. Allt man gör är att ladda med en spole och sedan trampa på som på en gammal skolorgel. Stämningen var klart godkänd och bådade gott för mötet.

Denna afton var det en hel del Riley-folk som samlats hemma hos John och Elizabeth Picton-Warlow i Perth, på em "pre-rally-BBQ". John Picton-Warlow har lyckats väl i livet och har ett smärre palats hängande på en klippa ut över Indiska oceanen. Hans Riley är en vit roadster som nu är i bättre skick än när den lämnade bandet i Abingdon 1950. Nå'n sade att han köpt bilen för 16.000 dollar och att restaureringen gått på 20.000 dollar.

Fredag 5/4, långfredag

I York finns Australiens förnämsta bilmuseum. Inhytt i en läcker sekelskiftesbyggnad på storgatan (Avon Terrace) finns Peter Briggs' privata samling av c:a 150 bilar. Jim och jag beslöt oss för att, medan lugn ännu rådde i York, avverka kollektionen. För några månader sedan hade jag tillfälle att besöka Schlumpfsamlingen i Mulhouse i Frankrike; 500 magnifika vagnar, varav hälften Bugatti. Det hela var så överväldigande att man svårligen kunde smälta det. Yorksamlingen med sina c:a 50 utställda bilar var bra mycket mysigare. Ingen språngmarsch mellan bilraderna där inte! En Brooklands Riley racer hade de också. Härligast var dock en kanariegul Bentley roadster från c:a 1935. Rolls Royce, Isotta Fraschini, Hispano-Suiza, Bugatti och Lancia Lambda var tillika representerade.

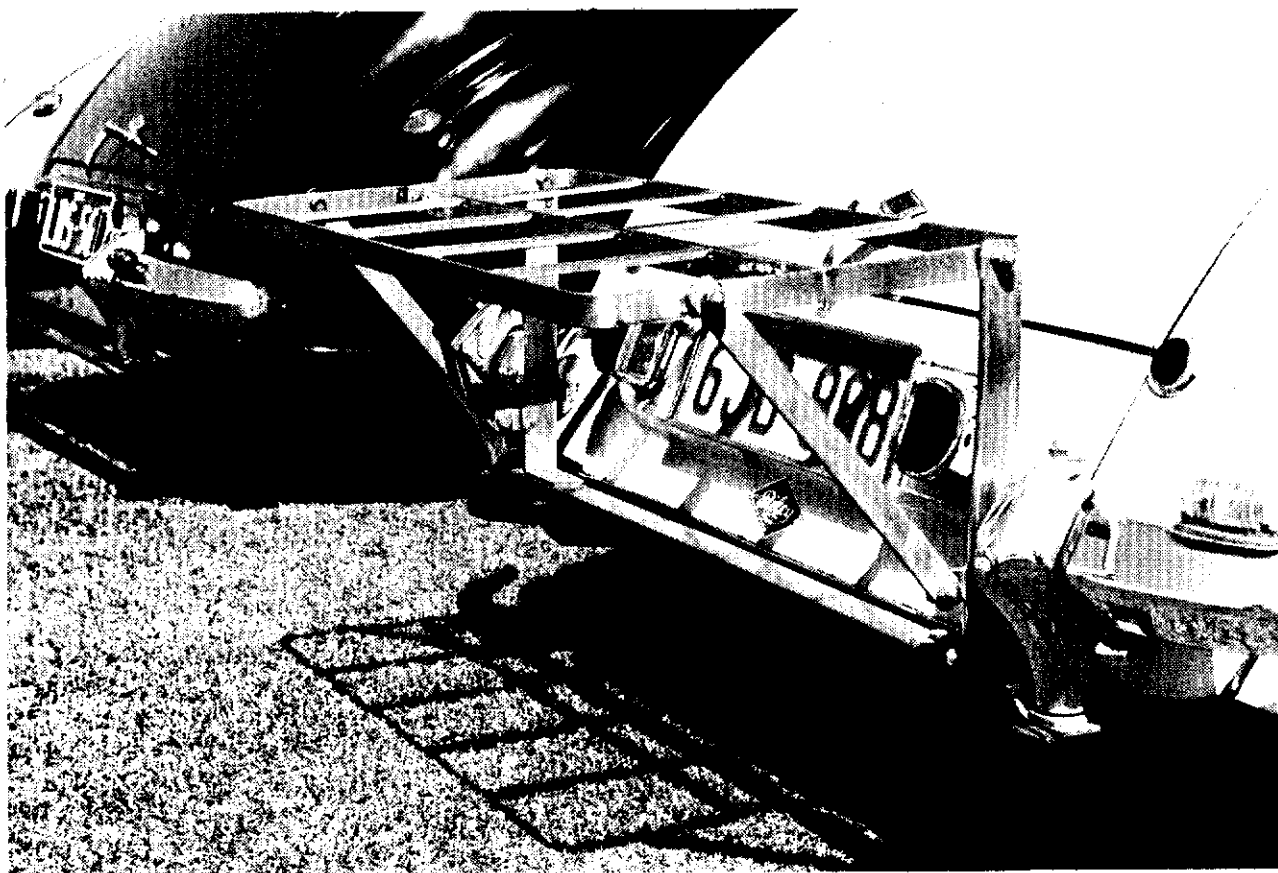
Kl. 2 började "registreringen" till mötet. Gamla stadshuset från 1911 (en annan som bott i Sigtuna med rådhus från 1744 var kanske inte vederbörligen imponerad) var inregistreringsplats samt även venue för första kvällens middag. Utanför stadshuset stod Rileys dubbelparkerade och inne i hallen satt arrangörerna: Greg Morris, Peter Hocking m.fl. och prickade av oss och överräckte "The Rally Pack", en flygväska med Riley logo, innehållande program,

(forts. sid 4)



"Two dropheads outside York Town Hall." (above)

"For added bootspace." (below)





Ovan: En vit 2½ l-vagn som var försedd med ett fult ljusbrunt tak, samt Peter Hockings Adelphi Blue Streak från 1937.

/The National Rally ... (forts.)/

kartor, några burkar öl, en jojo donerad av MacDonalds, deltagarlista, plåster och några påsar Samarin ...

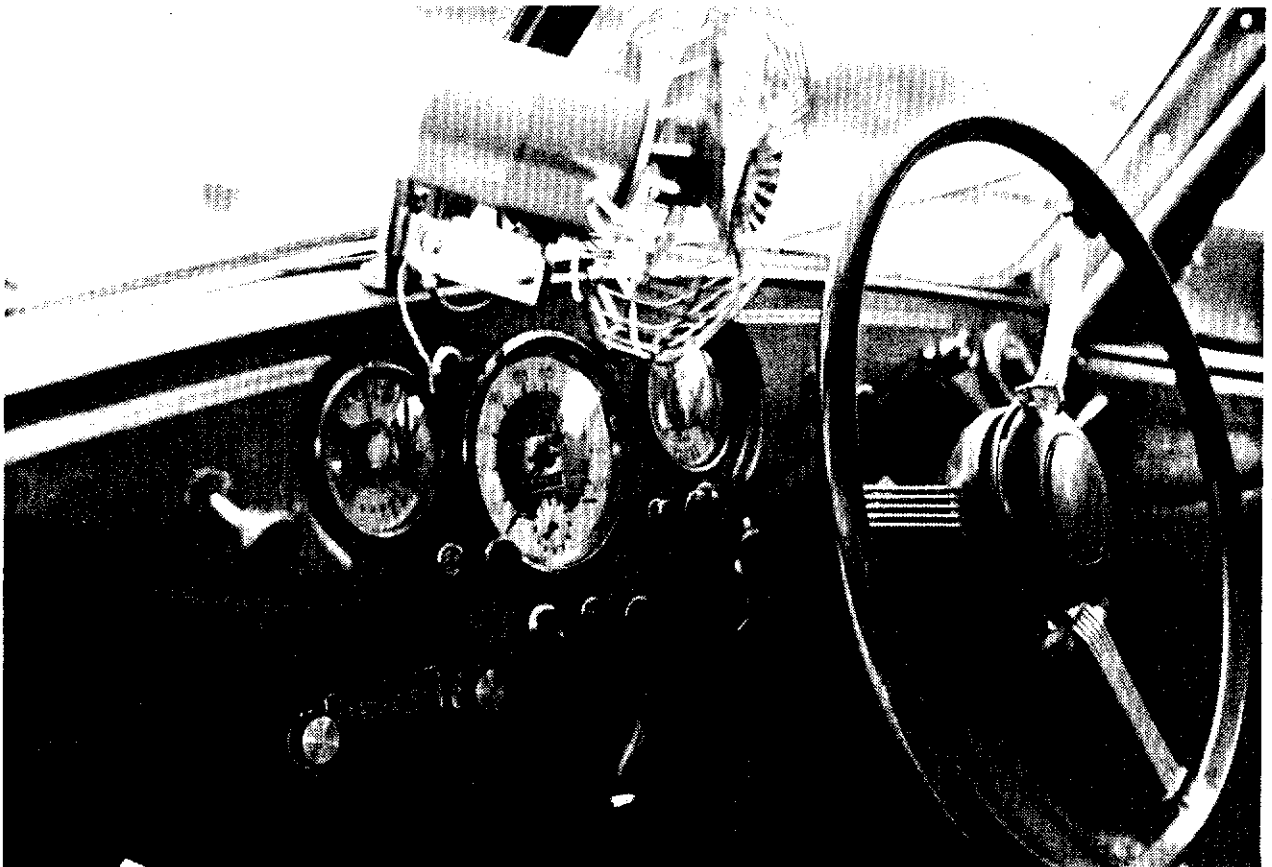
Kl. 18 surrade Castle Hotel av liv, och i baren stod Horrie Moores lutad mot väggen och med ett glas i handen. Han var nöjd med sitt dagsverke. Väl framme i York hade han måst ta isär, reparera och sätta ihop halva motorn, med lyckat resultat som följde. Hans 2½:a hade för stora ventilfötter, vilka, när de blev varma, (precis som mina egna 45:or) expanderade och kärvade i "the valve guides", vad nu det heter på svenska. Hela operationen skedde ute på gården bakom hotellet, med en upp-och-ned-vänd tunna som arbetsbänk. Horrie hade all anledning att se nöjd ut.

Välkomstmiddag i stadshuset. En BYO tillställning. BYO = Bring Your Own alkoholhaltiga drycker, en vanlig företeelse såväl på parties som på restauranger i Australien. Från balkongen i stadshussalen hängde sex flaggor: den engelska, den svenska, Western Australias (med svart svan på), Nya Zeelands och USA:s, samt Australiens. Jag var inte alls den ende utlännin- gen. John och Sylvia Byron från England, Robin Cameron och Basil McCoy från Irland, Robin som förresten har en av de 15 MPH, Eddie Stevens från Nya Zeeland, ägare till en Kestrel och en Falcon, och smått excentriske Cliff Allason från Californien - kanske den ende på mötet som köpt sin Riley som ny. Cliff Allason åker jorden runt och besöker de flesta Rileyevenemang.

(forts. sid 6)



Above: "The valves on Horrie Moore's car stick in the valve guides. The stems have to be made thinner. The whole operation takes place on an old steel drum. From l. to r.: Barry Fuller, Ian Roger, mrs. Fuller & Jim Andriesse." Below: "It can be hot in Australia."



/The National Rally ... (forts.)/

Det var pyton att inte ha sin egen bil med sig!!

Mitt i salen mellan borden hade man kört in museets Brooklands 9 racer, samt ställt ut en Riley 9 motor och en 12 H.P. (1½ litre) motor. En dia-projektor visade kontinuerligt Rileybilder på en duk på podiet allt medan det åts, dracks och pratades. Talen hölls till ett minimum. Jag fick resa mig för att visa vem som representerade den okända blå-gula flaggan.

Lördag 6/4, påskafton

11.00 samling och uppställning av alla bilar i å-parken. Fram och tillbaka längs raden av drygt 50 Rileys gick vi med kamera om halsen. Jämförande detaljer: kofångare, reglageknappar, luftkonditioneringsmodifieringar, grenrörsvarianter, m.m. 12.00 i kortège runt York - plötsligt var det Rileys varthelst man såg - med mål och uppställning på idrottsplan. Strålände sol-sken, 25 grader, BBQ-lunch (BYO), bil-beundran, omröstning kallad "peoples choice", om populäraste bil. Jag röstade på en läckert nyrestaurerad gul drophead från NSW. Barry Fullers 1½:a gick inte att bromsa på idrottsplatsen. Fölgen hade skavt håll på bromsslangen. Jim, of course, hade en extra i bagaget. Graham Horns 1½:a står plötsligt på sock mitt på uppställningen, och hade det inte varit för att Graham vägrat sätta tillbaka originalkofångaren med dubbla stänger, mellan vilka reservhjulet ska lirkas ut, så hade han garanterat klämt eller åtminstone flått, skinnet av ett finger.

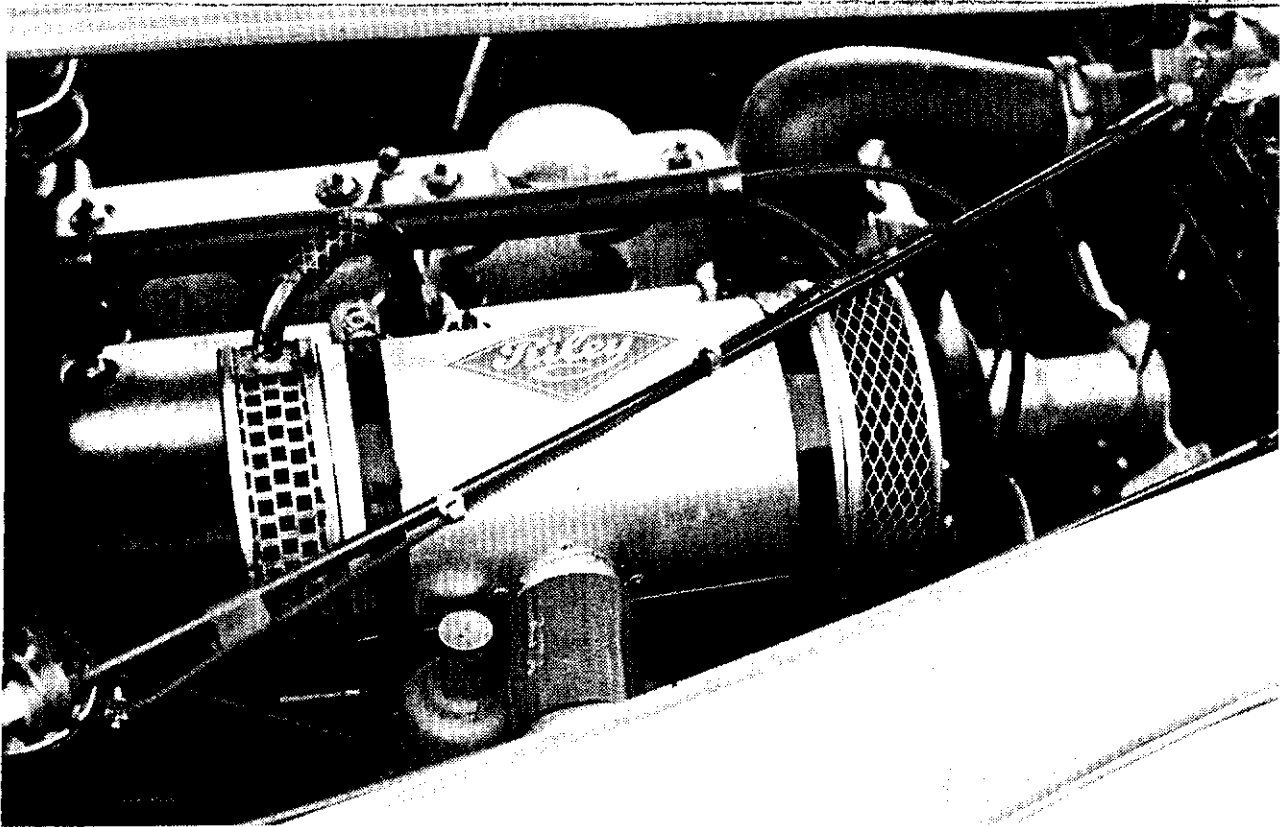
En del har tagit med sig videokameror och filmar vilt. Adjöss celluloidfilm-rullar å 3 minuter utan ljud till 50 kr. spolen! York Motor Museum har en verkstad lite längre ner för huvudgatan. Här står även en mängd bilar, men utan något uppenbart system i samlingen: amerikanska, engelska, tyska, franska, italienska bilar, personvagnar, brandbilar, racerbilar. Rolls och Ferrari i all ära, men mitt intresse koncentrerades till en 1941 års Chrysler coupé. Sju-och-en-halv meter plåt med världens dollargrin där fram och en smärre soffa inuti. Ett koncentrat av allt vad biltänkande inte står för idag. Jag blundar och ser Humphrey Bogart i 'The Big Shot' från 1942.

Dags att klä upp sig till "the dinner-dance". Här gäller det att ha på sig kläder av samma årgång, eller rättare sagt till synes samma årgång, som sin bil. Tillställningen avhölls på York Hotel. Vanligt folk i byn höjde ett ögonbryn när man kom längs Storgatan i 40-tals stass. Under middagen hölls en del tal, och utländska gäster tilldelades en flaska västaustraliskt vin. Dansade ett par varv och fick rävhår och strutsfjädrar i munnen. Varje nummer i kronologisk ordning från Charleston till Cha-Cha, Rumba till Rock, och med en liten Twist på slutet ... - nä, det var ingen Twist, det var en Conga. Alla i en lång rad med händerna på framförvarandes axlar, kroppen gungade fram och tillbaka, då och då kastande huvudet bakåt och utstötande ett liderligt "Aahh!" Hela kön sakta slingrande sig framåt som en alkoholiserad tusenfoting. Congan lär komma från Afrika

Söndag 7/4, påskdagen

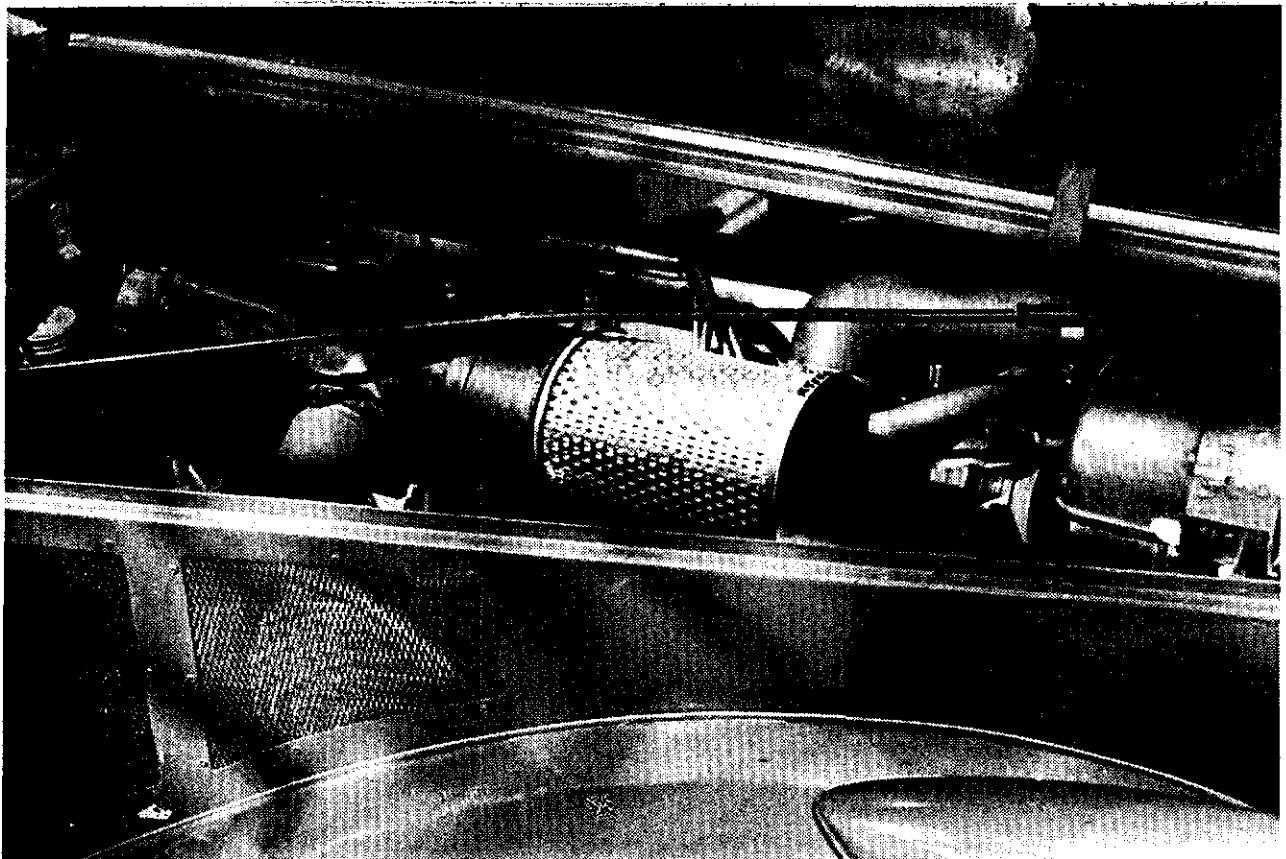
Högmässa eller rundvandring i York med guide. Därefter samling i å-parken med alla Rileys för vidare kortège-körning c:a 50 km till BBQ (av spanskans 'barbacoa' = trögaller över en eld för rökning eller torkning av kött) och hästuppvisning. Tror inte det var hästkött de bjöd på, men det är svårt att upptäcka skillnaden på häst-, ox-, åsne- och kängurukött. "Brumbies", de

(forts. sid 8)



Above: "Special air filter on $1\frac{1}{2}$ l engine."

Below: "Special air filter on $2\frac{1}{2}$ l engine. Note ventilation louvres for improved cooling."



/The National Rally ... (forts.)/

förvildade hästarna, som finns i 100.000-tal, jagas och används för produktion av hundmatskonserver. Men ibland blossar det upp en liten skandal när någon upptäcker att oxköttet de köpt kommer från en Brumby.

En del film- och videofantaster hade kört i förväg för att förevisa passerandet av 50 Rileys i alla regnbågens färger. På tal om alla färger, så tycker jag att någon skulle göra en reproduktion av de Riley-försäljningsbroschyrer i färg som fanns för efterkrigsmodellerna. Min egen Riley har en originalfärg som ingen hört talas om, en metallicfärg emellan silver och guld. Silversand vore ett bra beskrivande namn. När jag frågar Riley-"orakel" om färgen säger de genast "Sun Bronze", men den färgen är mycket mörkare än min. Skrev till Anders Clausager hos BL Heritage, men just RMA 1952-arkivet hade brunnit upp, ätit av bokmal, gått till pappersinsamling eller något liknande, och finns inte längre.

Enligt programmet följde nu "leisurely drive back to York via historic Spencer's Brook Tavern". Jim och jag lämnade hästarna åt sin uppvisning och tog vår leisurely drive via ovannämnda Pub, som var stängd.

Min sista kväll i York ägnades åt 'The Annual National Dinner'. Inga gamla kläder, ingen dans. Istället tal, prisutdelningar, film, och presentation av nästa års mötesplats. Jim fick hederspris och vi sjöng "For he's a jolly good fellow". Sen fick både Jim och jag och ett tjugotal andra diplom bekräftande vårt deltagande i "The Epic Trans-Continental Drive" (se bild). People's Choice blev Riley 9 från 1928. Gammal och tråkig, tycker jag. Filmen, en halvtimme lång, beskrev fjolårets möte i Mudgee NSW, och var som vanligt tagen av Dr Doug (Cecil B. deMille) Carruthers, MD, som i år missat sitt första årsmöte på 20 år.

Så var det dags för texterna till skämtteckningen ur "Observation-Trail"-pappren. Man läste upp tio bidrag som enligt juryn bedömts som roligast: detta är vad jag minns nu efteråt, och de två sista är mina egna bidrag, som inte fick något omnämnande:

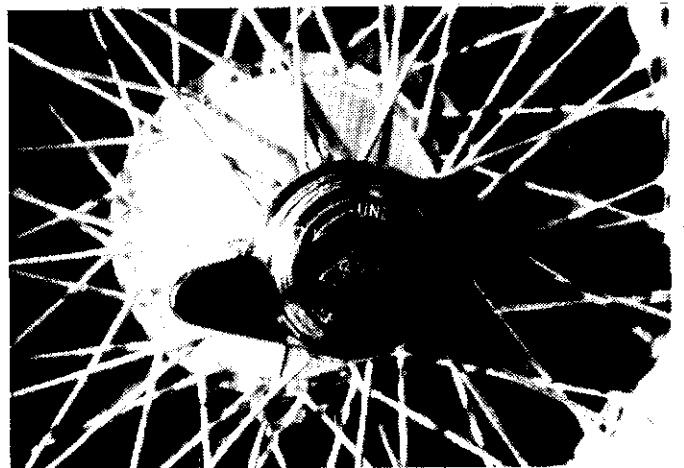
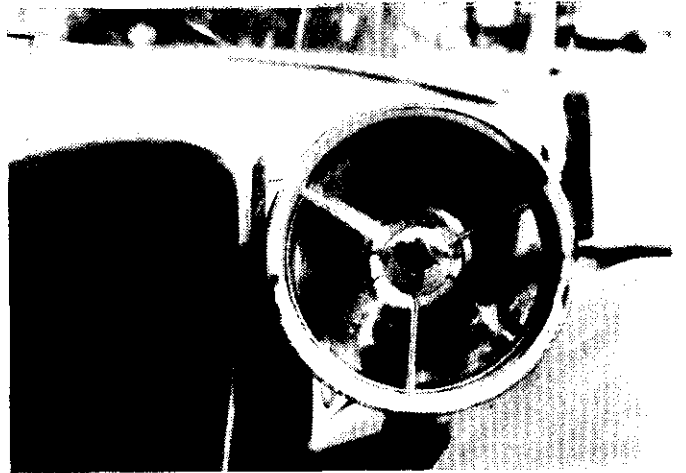
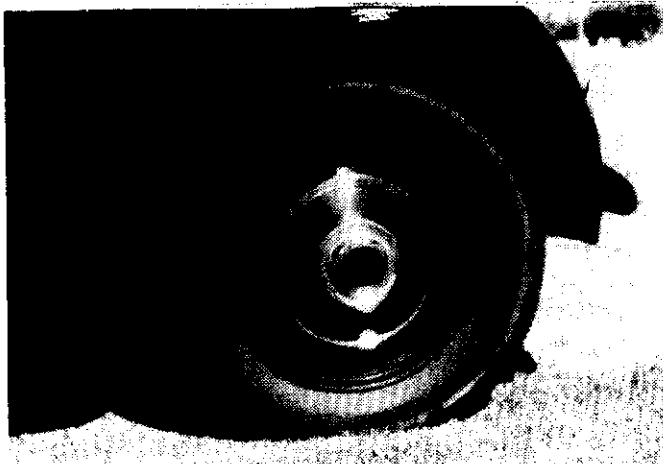
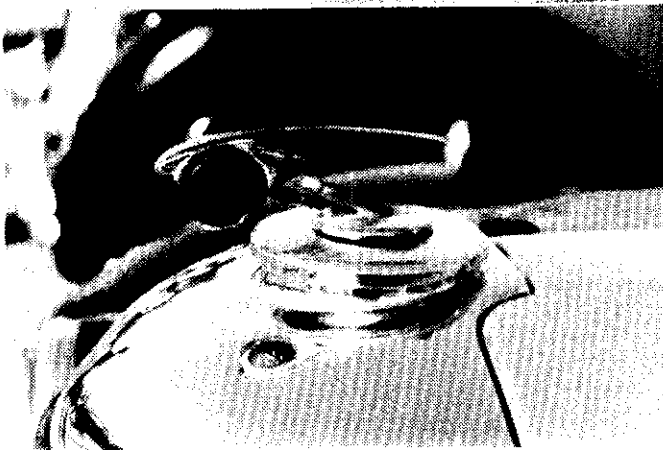
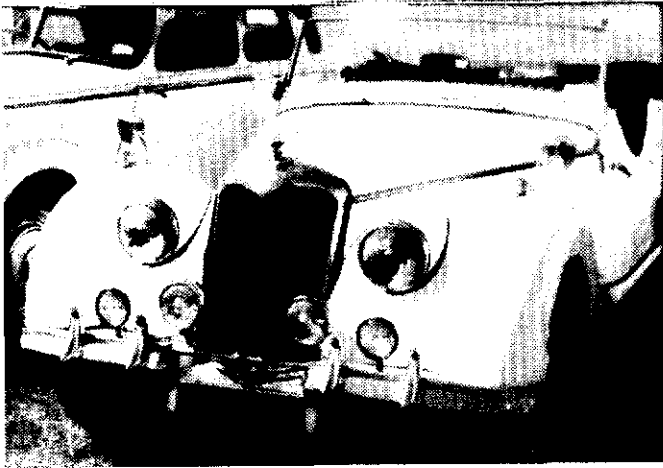
- By taking that last turn, I think you are barking up the wrong tree!
- Bloody realistic for a mirage, wouldn't you say?
- It wasn't here last I came this way.
- Strictly speaking not the Nullarbor is it?
- Look at it from the bright side. We're parked in the shade!

Vinnare av Observation Trail blev ett ekipage från Canberra, men tyvärr gjordes det för lite av detta inslag. Man kunde ha haft roligt en hel kväll åt de många skämtsamma svaren. Det såldes T-shirts, mössor, keramik m.m., allt med Riley-emblem. Till kaffet fick vi romboida chokladbitar med RILEY spritsat ovanpå.

Nästa års NATIONAL RILEY RALLY blir påsken -86 i Echuca, på gränsen mellan Victoria och Nya Syd Wales. Ur boken 'Place names of Australia' citerar jag följande om Echuca: from Aboriginal meaning "meeting of waters" - appropriate name, for it is located at the junction of the Murray, Campaspe, and Goulburn rivers. In the 1850ies Echuca was the busiest inland port in Australia and was sometimes known as New Chicago.

Följande morgon körde Jim mig i ihållande regn de 100 kilometrarna till flygplatsen i Perth. Som co-driver på returen till Sydney får Jim amerikanen Cliff Allason. Jim med sina 80 år, Cliff med sina 70, och Rileyn med sina 33, det kan man kalla "an experienced team".

Anders Lindner



500 VETERANBILAR OCH 3 RILEY

Har ni tänkt på hur lite Riley man egentligen ser på utställningar och veteranrallyn? För att inte tala om museer. Den här artikeln visar en helt ovetenskaplig och subjektiv undersökning under en helg i mitten av juli 1985, då undertecknad och Erik Hamberg besökte Classis Car Show i Båstad, samt åkte runt till några bilmuseer.

För att börja från början, så hade jag talat med Erik om att komma ner till hans sommarställe i Halland över ett veckoslut, att ta en semester "i semestern" så att säga. - Jovisst, jag var välkommen och samtidigt föreslog Erik att vi skulle passa på tillfället att åka ner till Båstad. Utställningen i Båstad hade jag glömt bort helt och hållet; jag brukar aldrig komma ihåg sådana tillfällen förrän efteråt, då man får läsa om dem i Classic Motor/Signalhornet. Och det bästa av allt: Erik hade för avsikt att ta Rileyn ner, eftersom han behövde en inkörningsperiod efter lagerrenovering i motorn.

Färden ner från Göteborg till Ugglarp gick i fint väder, men hugaligen så mycket trafik! Jag hade inte åkt på västkusten på många år och jag måste nog tillstå att semestertrafiken är påfrestande, både för trafikanterna själva och miljön. Det skulle vara intressant att veta hur mycket avgaser som spys ut i luften och i vilken grad det påverkar miljön utefter vägkanterna.

Så småningom kom vi fram till Eriks sommarstuga och årets första havsbad, en erfarenhet som jag inte heller hade gjort på många år - ja, bortemot 10 år faktiskt.

Lördagen den 13 juli reste vi så ner mot Båstad för att övervara Classic Car Show. Jag hade ju läst om de tidigare årens utställningar, men jag blev helt överrumplad över mångfalden, både av bilar och människor. Ungefär 250 bilar deltog i utställningen och säkert 100 lika intressanta bilar på parkeringen! Vad gäller publiken, så rapporterades senare att 10.000 hade betalt inträde. Det är intresse det!

Bilarna representerades av allt möjligt, från horder av Rollsar och Bentley, Mercedes måsvingar, allsköns amerikanare, bland dem en vulgär Stutz med ett avgasdrivet signalhorn, och till en Austin Metropolitan, som möjligen var det enklaste där. Men ingen Riley. Inte så mycket som en skruv, hade jag sänär skrivit. Det hade då inte varit riktigt sant, för Erik kunde för klubbens räkning köpa några riktigt fina verkstadshandböcker av en dansk, som förresten körde en MG Magnette, närapå systerbil till Riley Pathfinder. MG:n var lackerad i en blå tvåtonslackering, som man kan definiera som blå-blå!

Några Rileys såg vi som sagt inte till, undantagandes då Eriks RMB på parkeringen, men däremot en hel del Rileyfolk. Där var Anders Muhr, som var olycklig över att något i kopplingen hade gått sönder i hans RMB. Ingvar Persson var där; honom såg vi för övrigt bara ett kort tillfälle. Magnus Mölstad var där med sällskap och han visade oss, under en kaffepaus, en lång serie foton från Schlumpmuséet.

Vi talade också en stund med Carl-Erik Häljebo och han, Erik och jag köpte lite Rileymärken, emaljflaggor och annat smått och gott hos Roland Haraldsson, som hade brått värre i sitt salustånd. Vi köpte bl.a. riktigt fina små rockslagsmärken i emalj. Vid närmare eftertanke är det konstigt och till och med lite anmärkningsvärt att Roland inte annonserat i Rileybladet. En som vi inte såg men som var där var Mats Krook. Mats ställde ut en Jaguar av någon sort. Var det någon mer som tyckte att han hellre borde

(forts. sid 11)

/500 veteranbilar ... (forts.)//

ha ställt ut sin Riley?

En av de intressantaste bilarna på parkeringen var Magnus Mölstads Lea-Francis. Att den bilen verkligen är ovanlig är det ingen tvekan om. Jag lyssnade på en hel del folk som gick förbi och väldigt många var helt förvirrade. En fällde kommentaren: - Bilen är amerikansk! Jag undrar allt om man inte borde lägga in obligatorisk undervisning i bilhistoria på skolschemat.

Efter denna överväldigande utställning, där det var svårt att smälta alla intryck, reste vi så tillbaka till Ugglarp. När vi åkte igenom Halmstad tog vi (- nej, nej, bara Kent!; red. anm.) tillfället i akt att vinka på några snygga brudar vid ett övergångsställe (red. var helt upptagen av körningen och såg åtminstone inga snygga brudar).

Vi hade som tidigare nämnts även avsikten att hinna med ett par muséer. Svedinos bil- och flygplanssamling ligger ju bara några hundra meter från Eriks stuga, så det besöket gick geschwindt, dagen efter Classic Car Show. Svedino har verkligen en intressant samling, inga Riley förstås, men skicket på bilarna är genomgående uselt. Det är förmodligen den saltmättade luften och det faktum att bilarna står ouppvärmade, som gör att rosten börjar krypa fram genom lackeringen på alldeles för många bilar. Inga Rileys som sagt, men en rolig incident måste vi få berätta. De flesta utställningsföremålen är försedda med anslaget "Får ej vidröras" och eftersom både jag och Erik är sanna anarkister och rebeller, (?? - red:s anm.) så såg vi till att försöka vidröra så många bilar som möjligt. Vi undersökte en egentligen imponerande M.G. SA eller VA eller vilket det nu var, som var försedd med en ganska ovanlig och elegant Three Position Drophead Coupé-kaross, möjligen av Tickford, och för att kunna se efter ännu närmare öppnade vi (dvs. Kent; red:s anm.) en av dörrarna. Det skulle vi inte ha gjort. Dörren for av med ett farligt oväsen; tur att det var så lite folk där. Dörren var upphängd med tre gångjärn i en trästolpe i dörrens bakkant, åtminstone ursprungligen. Hur mycket av träet som återstod i stolpen är svårt att säga, men inte höll den upp dörren inte. Icke utan stort besvär riggade vi upp dörren på plats igen och flydde

Nästa dag gjorde vi en resa inåt Småland och Alf Johanssons Laganland. Muséet betecknas på sina håll som Sveriges finaste och vi hade nog hållit med, om det inte varit för avsaknaden av Riley. Risken att få se en i framtiden kanske också är liten, då Alf påstår sig inte tycka om engelska bilar. Han hade på den för muséer obligatoriska Rolls-Roycen satt fast ett anslag som betecknade Rolls-Royce som "ett av Englands bättre bilmärken".

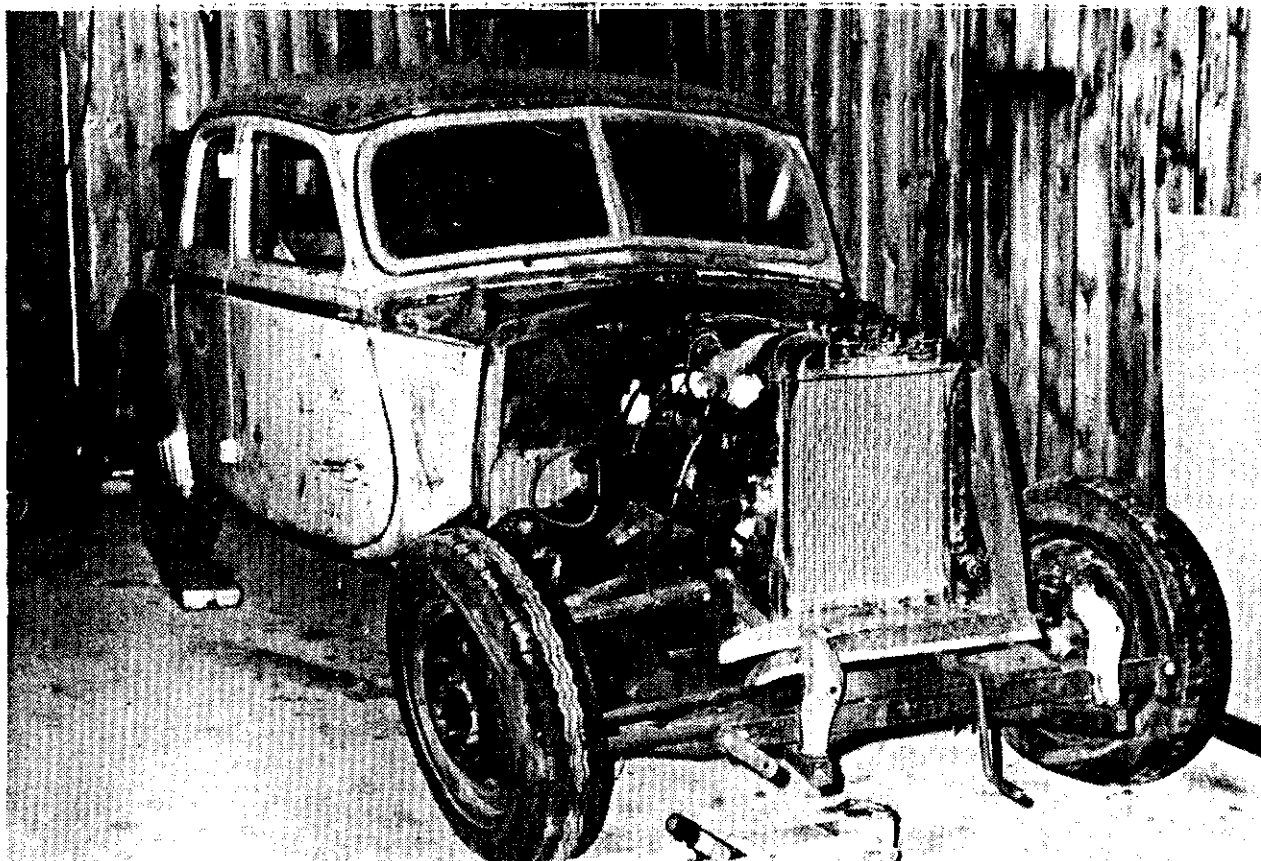
Däremot fick jag för första gången se en Hispano-Suiza. Det var en upplevelse! Bilen var stor och majestätisk. Den uppgavs ha tillhört en f.d. kommunikationsminister och om jag inte minns fel har bilen varit utannonserad i Classic Cars för en sex, sju år sedan.

Efter Laganland gick så färden till Smålands Rydaholm och Ingemar Ahlqvists samling Austin Sevenbilar. Ni vet förstås redan att Austin Seven licenstillverkades i flera länder under andra namn; den ahlqvistska samlingen innehöll både en tysk Dixi och den franska Rosengart. Vad som emellertid gjorde ett störande intryck på mig vad beträffar muséet, var den enorma samlingen av prylar och kuriosor. En del människor tycker om sån't, men på mig liknade det vad engelsmännen kallar a bric-brac shop, rena krims-kramset således.

(forts. sid 12)

/500 veteranbilar ... (forts.)/

På vägen hem från Ljungby gjorde vi ett besök hos medlemmen Christer Nilsson, som bor i Torpa några mil sydväst om Ljungby. Det var kanske det mest givande av allt under den här minisemestern: att få ägna sig åt uppsökande medlemsvård, om man får uttrycka sig så. Christer bjöd oss på kaffe med dopp och visade oss sin RMA från 1948. Ja, chassinumret visar att det är en 48:a, men i besiktningsinstrumentet uppgavs årsmodellen till 1947 konstigt nog. Hur det nu är med den saken, så torde inte årsmodellsbestämningen ge de gråaste håren. Bilen var inte i allra bästa skick. Den är dock fullt renoverbar och verkar dessutom



vara i skapligt originalskick. Skicket är i varje fall inte sämre än vad den RMA var i som jag tog mig an för sju år sedan och fortfarande inte är riktigt klar med. Christer hade börjat renovera så smått och visade oss en nytillverkad instrumentbräda. Däremot var han osäker på huruvida ha skulle få tid att sätta igång på allvar. Erik och jag lovade att klubben skulle bistå så mycket som möjligt och jag tror nog att det inte var en överdrift att kunna lova något sådant. Jag till exempel, hade aldrig kommit så långt på min RMA utan hjälp. - Lycka till Christer och låt oss hoppas att vi får se Rileyn på vägen, om inte annat så för att hämta ut pension. Skämt åsido - så länge ska det inte dröja förstås.

På vägen tillbaka till Göteborg gjorde vi en avstickare till Björn Svensson i Hindås. Han hade precis avslutat arbetet med Anders Lindners Riley (1½ 1 1952). - Oj, oj, oj, vad det blir bra när riktiga mekaniker och entusiaster lämnar ifrån sig ett arbete! Bilen var helt otrolig. Lackeringen var en Volvofärg (beige metallic), men Björn uppgav att den exakt

(forts. sid 13)

/500 veteranbilar ... (forts.)/

motsvarade Silver Streak Grey, och i så fall får jag omvärdera den färgen helt och hållet. Om ni kommer ihåg min renoveringsartikel i slutet av förra året, så var det så att jag ratade Silver Streak Grey då jag skulle lacka min bil. När jag emellertid fick se det färdiga resultatet på Anders' bil, greps jag av lätt bondånger. Jag får trösta mig med att det är bra med variation.

Så avslutades besöket hos Erik och vi kunde sålunda räkna ihop debet och kredit som slutade med att vi sammanlagt sett ungefär 500 veteran- och sportbilar, men endast 3 (tre) Rileys, Eriks inräknad. Är det någon som tvivlar på att Riley är sällsynt?

Kent Gustafsson

- o - o - o -

ANNONSER

Köpes

Till 2½ 1 roadster: Stötdämpare, krängningshämmare.

Åke Larsson, Box 42, 730 30 KOLSA
Tel. 0221 - 520 31

Till 2½ 1 saloon 1950: 2 st. 12" bromsbackar samt 2 främre bromscylin-
drar (M 8.142).

Mats Krook, Österlånggatan 6 A, 291 33 KRISTIANSTAD
Tel. 044 - 11 23 79

Till 2½ 1 saloon 1948: Delar till huvudbromscylin-
dern, samt 2 st. Butlerlampor.

Palle Winther, Nørholmsvej 124, 9000 AALBORG, Danmark
Tel. 009-45-8-42 36 76

Till 2½ 1 saloon 1953: 2 st. Butlerlampor.

T. Bang-Steinsvik, Rindsvei 8, 1349 RYKKINN
Tel. 009-47-472-13 17 55

Säljes

Gummilister & gummidetaljer tillverkas på beställning efter mallar.

Hugo Josefsson, Västra Vintergatan 212, 703 44 ÖREBRO
Tel. 019 - 12 59 03

Klubben har en extra workshop manual till Riley Two-Point-Six, vilken
erbjudes behövande eller intresserad medlem för 160:-.

Kontakta Erik Hamberg, tel. 031 - 29 39 17

- o -

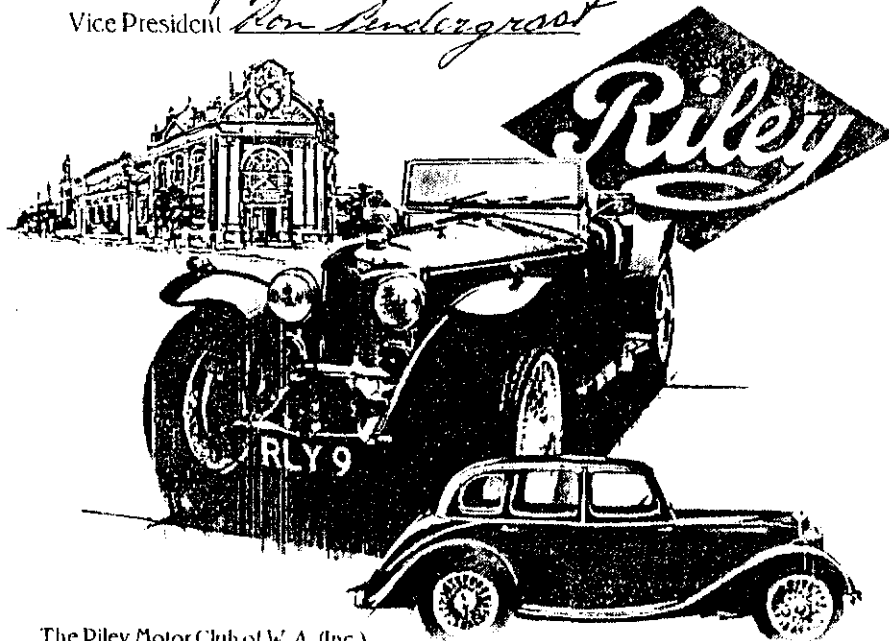
Riley West

The Magnificent Motoring Award

Presented to Anders Lindner on April 7th, 1985
in recognition of the

Epic TransContinental
drive achieved in a 1951 Riley 2 1/2 litre Saloon
to attend the
1985 National Rally in York
Western Australia.

President Reg Morrison
Vice President Ron Undergrove



The Riley Motor Club of W.A. (Inc.)