

RILEYBLADET

Nummer 3, 1999

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 21



Hans Perssons drophead coupé 60 D 5893

En dag satte jag mig i min 2½ litre drophead och for iväg till Hans Persson, som bor ett stycke norr om Örebro. Jag tyckte det kunde vara trevligt att visa honom min bil som är nästan identisk med den som han själv har. Hans är nämligen sedan många år ägare till en Riley drophead coupé 1950. Det är en av de elva vagnar som togs in från England åren 1950-51 och dessutom den äldsta bevarade. Av dessa elva finns tre kvar, tillhörande Hans Persson, Ingvar Persson (60 D 5976) och Magnus Mölsted (60 D 5981). Magnus har dessutom rester efter ytterligare en bil (60 D 5977), vilken kommer från en skrot utanför Sundsvall (Skrot, var det inte en skog? Se Riley-bladet 4/96, sid. 5, reds anm.).

Bilen är högerstyrd och svart med röd skinnklädsel. Det är en ganska tidig drophead coupé med chassinummer 60 D 5893. Karossumret är A 50112 och med andra ord drophead nr. 112 av de 500 som tillverkades. Registreringsnumret är U 10252. En tidigare ägare är Per-Börje

Elg. Att det rör sig om en tidig 50:a syns bl.a. på de stora 12-tums bromstrummorna och den äldre typen av kylsystem utan tryckventil i kylarlocket. De mindre, men bredare 11-tums bromstrummorna kom med vagn 6095 och några vagnar tidigare infördes det nya kylsystemet. Hans Riley är vidare utrustad med en stor rörbestyckad radio från tiden, ett trevligt tillbehör som jag inte sett i någon annan Riley. Tillhörande radioantenn är elegant monterad ovanför framrutorna. Sådana typiska tillbehör är alltid trevliga att se.

Hans har haft sin bil sedan 60-talet, då den senast var i bruk. Vissa delar har därefter renoverats, men någon totalrenovering har ännu inte startat, även om Hans gärna vill komma igång med detta. Att så ännu inte blivit fallet beror delvis på att Hans saknar ett bra garage...

Erik Hamberg

Äntligen besked om skatten!

Ur MHRFs nyhetsblad "På Gång", juni 1999

Trafikbeskattningsutredningen har äntligen lämnat sitt betänkande. Förseningarna har varit ganska stora på grund av tilläggsdirektiven.

Säkert vet Du redan att huvudförslaget är en skatt på 1000 kr för alla lätta bensinfordon inklusive motorcyklar. Säkert vet Du också att man föreslår att dieslar ska beskattas med 5000 (!) kr per år. Kanske vet Du också att släpvagnar ska beskattas med 500 kr per år.

Men hur gick det med samlarfordonen?

Vi citerar direkt ur den pressrelease som utredningen skickade ut 99-05-26:

"Den nuvarande skattebefrielsen för veteranfordon bör kvarstå såvitt avser motorcyklar, personbilar och bussar. Skattebefrielsen bör däremot avskaffas beträffande veteranlastbilar eftersom den med nuvarande generella utformning inte är förenlig med EU:s direktiv. Veteranbilar bör istället befrias från både fordonsskatt och vägavgift under förutsättning att de används av personer vars huvudsysselsättning inte är godstransporter samt att de endast tillfälligt körs på allmänna vägar."

I klartext innebär det senare att MHRF är på väg att nå sitt mål att få bort vägavgiften för de tunga samlarfordonen. Samtidigt blir det mindre attraktivt att använda gamla lastbilar i kommersiella verksamheter. Därtill skall läggas att utredningen föreslår kraftigt höjda skattetariffer för tunga lastbilar och busar. Det blir alltså även av detta skäl mindre intressant att använda gamla fordon i näringsverksamhet.

Den exakta ordalydelsen i hela rapporten har Motorhistoriska Riksförbundet ännu inte tagit del av. Det är många sidor som ska läsas och vi kommer naturligtvis att vara en av de remissinstanser som ger sina synpunkter på utredningens betänkande.

Nu är gången att efter remissgenomgången lägger utredningen till de kloka synpunkter som kan komma från remissinstanserna. Därefter går förslaget till riksdagen. Om ärendet behandlas snabbt kommer den nya beskattningsformen att kunna träda i kraft redan vid millennieskiftet. Hakar det däremot upp sig kan det komma att dröja ytterligare ett halvår eller så. Troligen är det önskvärt för Finansdepartementet att sätta nyordningen i samband med ett nytt år och därför är 2000-01-01 inget dåligt tips.

Avslutningsvis förtjänar det att nämnas att Motorhistoriska Riksförbundets utredare varit i kontakt med utredningen på ett mycket tidigt stadium och att vi vid flera tillfällen bjudits in till överläggningar.

Gunnar Elmgren

P.S.

Det finns ca 372.000 fordon som är äldre än 30 år och alltså skattebefriade.

Svenska Riley-registrets möte i Arvika den 12-13 juni 1999

Våren 1998 fick vi en inbjudan från Kent Gustafsson och Arvika Fordonsmuseum. - Förlägg klubbens årsmöte här, uppmanade Kent, som ville visa upp det bilmuseum som till största delen är hans eget verk. Museet, som öppnade 1995, visar till största delen inlånade fordon, totalt mer än 100 st., med en god blandning av bilar, motorcyklar, moped, cyklar, vagnar m.m. I och med att samlingarna till stor del byts ut från år till år kan museet besökas relativt ofta och ändå bjuda på mycket nytt.

1998 års möte var redan bestämt till Uppsala, men varför inte åka till Arvika 1999, resonerade vi i styrelsen när vi började tala om 1999 års möte. Sagt och gjort, vi tog kontakt med Kent och hans bror Stefan strax efter årsskiftet. Bägge kör brittiskt. Kent, som haft en tidig Riley RMA från 1947 i ung. 20 år, hör till de allra första medlemmarna i Svenska Rileyregistret (medlemsnummer 4) och brodern Stefan har i många år kört Humber, men nu övergått till Hundkoja.

Frågan var bara: - hur många kunde tänkas komma till Arvika? Staden ligger ju geografiskt sett lite 'vid sidan om' för många av oss som är medlemmar i Svenska Rileyregistret. Museet lät dock spännande och med ytterligare aktiviteter var det inte svårt att bestämma sig. För många medlemmar skulle det dessutom inte bli mer än 25-30 mil att köra till mötet och det får nog betraktas som acceptabelt. Dessutom är det ju roligt att köra Riley och inte bara ha bilen stående i garaget.

Några dagar före avfärd kontrollerade jag lufttrycket i däck och fann då att jag åkt omkring en tid med ett alldeles tomt reservdäck. Det höll inte luften alls, så det var bara att åka iväg till närmaste gummiverkstad för att få en ny inner-slang.

För vår del började färden mot Arvika redan på torsdagskvällen. Första etappen företogs till Arbogatrakten där vi övernattade hos Åsas mamma. Fredag eftermiddag packades Riley cabrioleten. Förutom Åsa och Cecilia var det barnvagn, väskor och sagoböcker som skulle med. Verktygslådan hade bytts ut mot två verktygsfodral för att ge plats åt mer bagage. Det var 20-25 grader varmt och soligt, så nog inbjöd färden till nedfärd sufflett, men med en tvååring i baksätet var detta inte att tänka på,

särskilt inte när man skall köra 25 mil i 80-90 km/tim.

Resan var helt odramatisk. Rileyn gick bättre och bättre ju längre man körde och med en marschhastighet runt 90 km/tim gick det undan. Det var varmt att köra, väldigt varmt. 2½ litersmotorn utvecklar ju mycket värme och den strömmade oavbrutet in i kupén från torpeden och genom golvet. De öppna sidorutorna gjorde det lite lättare att uthärda, men bidrog till att det drog i baksätet.

Vid nittontiden anlände vi till Arvika och fann då att centrum var avstängt på grund av en rullskridskotävling! Det blev till att uppsöka hotellet med det engelsk-klingande namnet Bristol till fots. Stojande och beskänkta ungdomar kantade gatorna eftersom det var skolavslutning samma dag.

Vi flydde den bullriga staden och hörsammade i stället en inbjudan från Kent och Doris att komma ut till det lantliga lugnet i Klässbol en stund på kvällen. Väl där bjöds vi på te och härliga smörgåsar, varefter Kent och jag for iväg för att hämta hans RMA som stod på ett annat ställe. Efter att provisoriskt lagat en upphängning till avgassystemet for vi tillbaka. Jag erbjöds köra 1½:an, vilket jag naturligtvis inte kunde tacka nej till. Kents bil visade sig vara riktigt pigg och naturligtvis lika behagligt lättkörd som 1½:orna plägar vara.

Lördagen bjöd på bättre väder än väntat. Samlingspunkten var Arvika Fordonsmuseum i gamla fabrikslokaler som tidigare inrymt Thermiaverken. Museet visade sig vara ljus och trevligt disponerat, med många intressanta fordon och en hel del billitteratur till salu, ett av de bästa bilmuseer jag sett i Sverige. På parkeringsplatsen hade en särskild Rileyparkering ordnats av Stefan, där Kents RMA redan stod uppställd. Samtidigt ordnades "Brittiska Dagen", så på ett annat inhängnat område samlades



En trio 1½ liters vagnar: Kent Gustafssons RMA 1947, Lasse & Marie Söderqvists RME 1953 och Torsten Grönvalls RMA 1949 samlade utanför Arvika Fordonsmuseum den 12 juni 1999.

foto Erik Hamberg



För första gången möttes två 2½ liters drophead coupé på ett Rileymöte: Ingvar Perssons och Erik Hambergs bilar. Bägge från 1950.

bl.a. en Austin A50, en Triumph Mayflower, en stor Wolseley från tidigt 60-talet och en rad andra trevliga engelska bilar.

När jag som bäst stod och torkade bort insektsrester på framskärmarna hörde jag plötsligt ett inferniskt tutande. Det var Ingvar Persson som med nedfälld sufflett anlände från Varberg i sin magnifika Riley drophead coupé, lackerad i almond green. Med sig hade han sin gode vän Torsten, som bistått en hel del under den långdragna renoveringen. Ingvar backade noggrant in sin bil bredvid min. Ett bilmöte som vi länge talat om hade äntligen förverkligats! Detta var också det första klubbmötet med två drophead närvarande. Det blev också Ingvar som fick mottaga "The Long Distance Award".

Sedan anlände snart en rad Rileyvagnar: Torsten och Monika Grönvall kom i 1½ l 1949, Marie och Lasse Söderquist i 1½ l 1953, Ivan Axelsson i en verkligt snygg Elf 1967, Anders Muhr i sin fina 2½ l saloon 1950 samt Ronald och Monica Pfändtner i sin tjusiga Kestrel Nine från 1936. Totalt åtta Riley infann sig, vilket var ett bra resultat. I andra fordon kom Bertil och Margareta Andersson från Kungsbacka (MG), Per och Karin

Lindson (Rover), Eddie Lidholm med askstommespecialisten Ingemar Edlund (Volvo) samt Tor och Tor-Ole Bang-Steinsvik från Norge (BMW roadster). Lars och Anna-Britta Gustavsson från Göteborg tvingades i sista stund ta den moderna Volvon eftersom problem uppstått med topplocket på 4/68:an.

Framåt kl. 15 for vi alla till det relativt nyöppnade Rackstadsmuseet, där "Rackenmålarnas" konst kunde studeras vid sidan av en del samtida nordiska konstnärer. Där fick vi också en kortare föreläsning om målarna runt sjön Racken. Det var ett trevligt och mycket uppskattat utflyktsmål, i sig väl värt en resa till Arvika!

Åter till fordonsmuseet höll vi sedvanligt årsmöte och därefter dukade Kent fram en verkligt förnämlig middag med helstekt oxfilé och potatisgratäng, som följdes av glass och jordgubbar. Det blev en verkligt lyckad och minnesvärd kväll, inte minst tack vare att det uppdukade långbordet stod mitt bland några av museets mest intressanta bilar. Stämningen förhöjdes dessutom av improvisationer i form av tal och sång som uppskattades mycket.

Söndagen bjöd på en del regn. Några valde att åka hemåt ganska snart, medan

vi andra for till Klässbols linneväveri, där vi lockades att köpa servetter, handdukar och bordsdukar av den mest förnämliga linne-kvalitet. Konsthantverkare i närheten visade dessutom keramik och glas. Enda plumpen i protokollet var lunchen som vi åt innan vi skildes åt. En tillfällig anhopning av gäster gjorde att väntetiden på maten blev kolossalt lång och de flesta av oss ville iväg innan eftermiddagen blev alltför sen.

Återresan gick utan problem för oss. Vi erfor dock senare att Kungsbackaborna råkat ut för ett missöde med reläet på sin bil under återresan. Inci-

denten slutade dock lyckligt.

När vi skildes från Ingvar Persson på lördagkvällen fick vi en inbjudan till nästa års rally, som kommer att äga rum i Varberg. Det blir en träff att verkligen se fram emot!

Erik Hamberg

Uppsnappat

Nästa år arrangerar Svenska Rileyregistret ett rally i Varberg 11-12 juni.

Magnus Nergard i Malmö har köpt en Brooklands Riley som syntes på Ring Knutstorp i juli.

Vid Sofierorallystarten på Citadellet i Landskrona kom en äldre dam, Karin Jeppson från Dalby Kungsgård, fram till redaktören och sade att hon ägt en vinröd RM av 1950 års modell.

Vid Båstad Classic Car Show kom en äldre herre, som arbetat på Förenade bil i Göteborg, fram till redaktören och berättade att många rederidirektörer körde RM Rileys på den tiden.

I Practical Classics, Spring 1999 förekom en artikel om Riley Kestrel.

Begagnade Rileyreservdelar

I mitten av 80-talet gjorde jag några besök hos Kent Gustafsson för att studera hur arbetet fortskred med renoveringen av hans 1½ liter saloon från 1947. I samband därmed för vi till bil-skroten i Eda, invid den norska gränsen, och köpte delar från de sorgliga resterna av två 1½ liters vagnar som stod där. Idag är dock denna legendariska bilskrot ett minne blott.

De delar som inhandlades kom att bilda stommen i klubbens lager av begagnade delar. Nästan allt magasineras hemma hos Kent och har stått där ganska bortglömt. Eftersom Kent tänker avyttra fastigheten där alla delarna förvarades, för Torsten Grönvall och undertecknad i början av juli iväg med släpvagn för att flytta reservdelarna till ett nytt och mer centralt placerat ställe.

I samband med detta beslöt Kent att donera sitt eget ganska omfattande lager med delar till klubben - tack, Kent! Han hade själv skrotat en Riley 1½ liter 1950

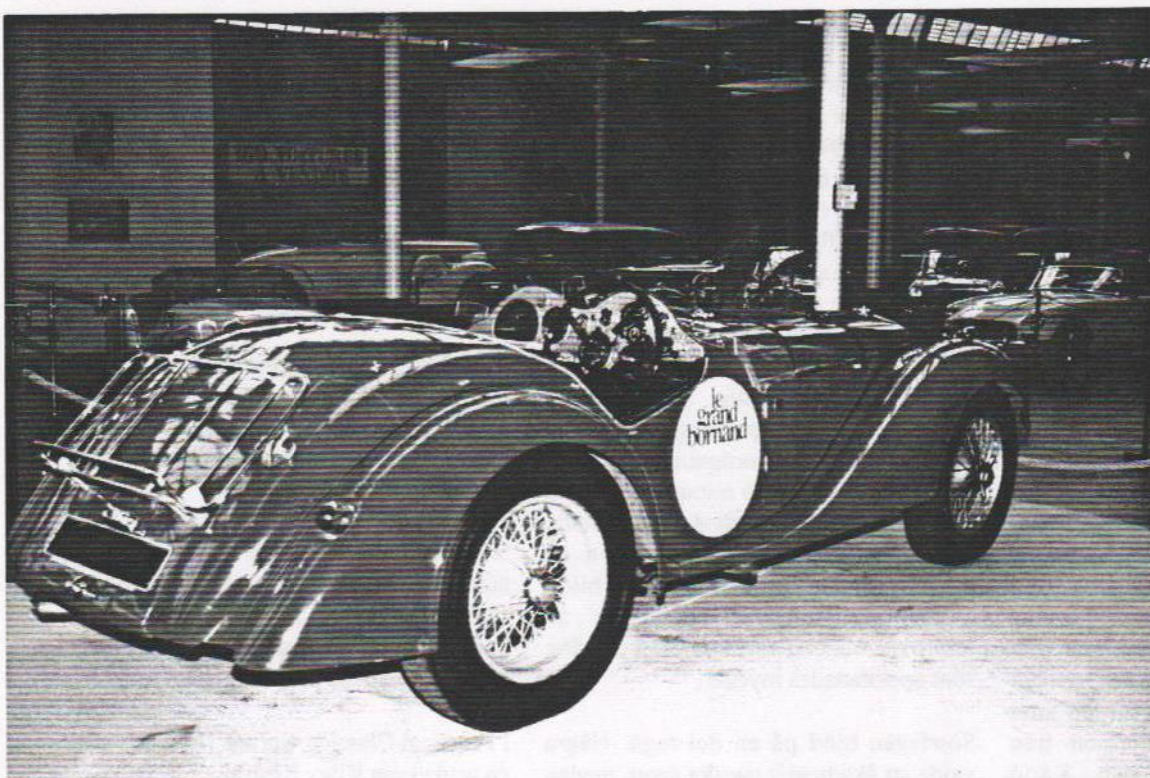
har nu körts till Svenska Rileyregistrets reservdelsdepå utanför Arboga och i stort sett varenda pinal har katalogiserats. Det rör sig nästan uteslutande om delar till 1½



som tjänstgjort som EPA-traktor och ville nu bli av med alltsammans. Det blev en hel del att ta hand om och släpkärran blev snart alldeles full. Allt

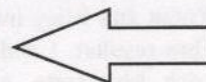
liter modellen. Om du saknar något är det bara att kontakta undertecknad. Lista bifogas detta nummer av Rileybladet.

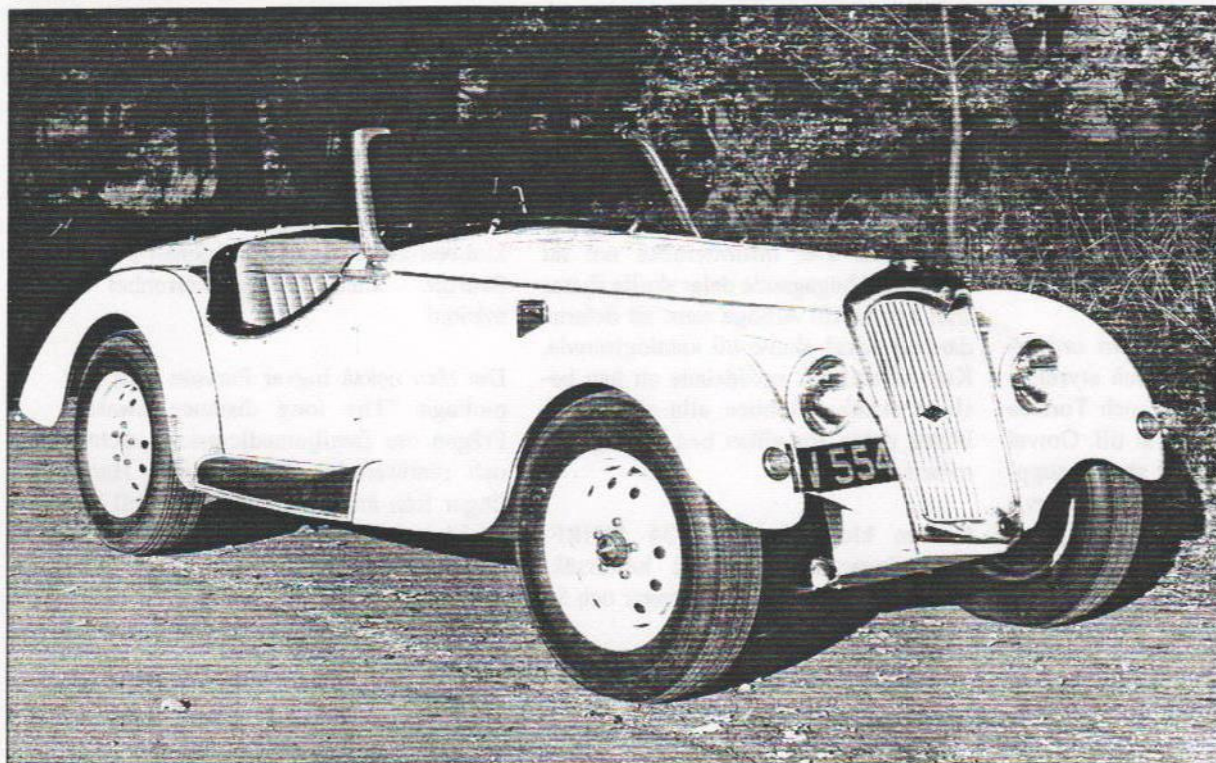
Erik Hamberg



Stig Nyberg var i Vienne strax söder om Lyon i oktober förra året. På en firma som handlade i klassiska bilar fick han syn på en märklig Riley, enligt uppgift av 1937 års modell. På prislappen stod det FF 175.000.

Vad är detta för en Riley undrar Stig... och red. En Riley Special, men baserat på vad?





Special 2-seater Riley roadster

Denna bil har varit annonserad till salu i i sommar för £ 15.000. Det rör sig om ett specialbygge baserat på en RMB 1952. Bilen är byggd på ett RMC Roadster chassi som förkortats med 24 tum. Bakersta chassisektionen har vänts upp- och-ner. Motorn är moterad 3 tum längre bak än vanligt. Fjädringen har reducerats till sju blad och placerade ovanför bak-axeln. Ramen har gjorts lättare genom en mängd hål. Kylaren har kortats med 1½

tum. En skyddsplåt i aluminium har nitats under chassiet. Bilen har standard-fälgar som gjorts lättare med nio stycken 1 ¼ tums hål.

Motorn är en standard 2½ litre med standardväxellåda. Den har en Serck MGB oljekylare. Girling hydrauliska bromsar runt om och lättade broms-trummor. Elektrisk fläkt framför kylaren.

Framstänkskärmarna är original men något ändrade, bakskärmarna har

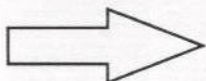
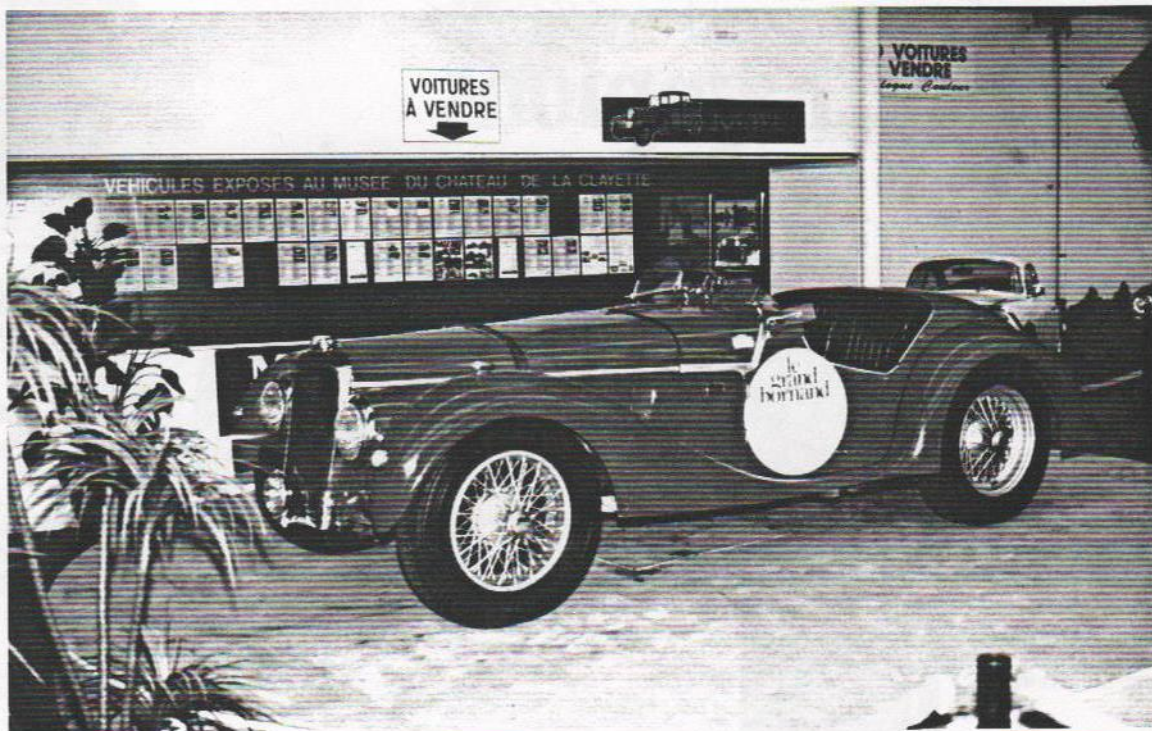
Sterling och är lackerad i en gräddgul nyans (cream).

Bild och text ur R.Memoranda Oct 91.

Redaktören försöker hänga med i utvecklingen och gör därför stavningskontroll av sina och medlemmarnas alster i sin dator. Varje gång stavningskontrollen kommer till ordet Riley stannar den upp och har fräckheten att föreslår ordet Relik...

Av bilden framgår att bilen är utrustad med en preselector växellåda och att hjulbultarna är typ Riley centre-lock. Strålkastarna är av torped typ som sticker ut ur skärmarna a la RM Rileys.

Man skulle verkligen vilja se vad som finns under huven.





Säljes

Säljes: 1½ litre saloon 1947, chassinummer 37 S 13228. Bilen är i behov av fullständig renovering; en hel del svets- och träarbete erfordras. Ett i det närmaste helt komplett och orört objekt. Motorn går runt.

Lars Ulfberg
Tränsta,
731 92 Köping

Tel. 0221-420 05
070-337 07 01

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda April/May 1999

Artiklar

Rover/BMW
Club Stand at Alexandra Palace
The Healey 2.4 litre Chassis

Till salu

RMA 1947, drophead conversion, £ 14.500
RMB 1949, 30 years with present owner, £ 6.750
RMC 1949, excellent, £ 18.000
RMA 1950, abandoned project, £ 500
RMB 1951, needs some work, £ 1.300
RMB 1951, restored, £ 4.500
RMB 1952, restored, excellent, in USA, £ 13.000
RME 1952, very good condition, £ 5.750
RME 1954, restored to good standard, £ 4.750
RME 1954, needs a little tidying, £ 4.500

R. Memoranda June 1999

Artiklar

Back to Riley Glory Days
Modifying an RMB to modern traffic
(disc brakes, 5 speed Volvo gearbox)
The Healey 2.4 litre Chassis

Till salu

RMA 1948, pristine condition, £ 6.950
RMA 1948, nice but needs total revamp, £ 2.500
RMB 1951, original car, £ 4000
RMA 1952, restoration winner, £ 4.950
RMB 1952, restored, excellent, in USA, £ 13.000
RME 1953, first class in all respects, £ 5.250
RMF 1953, very original, excellent, £ 12.000
RMH 1956, Pathfinder, needs total rebuild, £ 450

R. Memoranda July 1999

Artiklar

Additives - An Explanation
Photos of gearbox conversion
Drop Dead Drophead

Till salu

RMA, 1947, sound honest car, £ 3.250
RM Roadster Special, £ 15.500 (bild)
RMF, 1953, body restored, interior orig, £ 8.250
RMA 1949, restored to perfect condition, £ 10.000
RME, good condition, £ 4.500
RMB, 1948, ex-Police car, VGC, £ 9.750
RMD, 1951, Drophead, VGC, £ 16.500
RMB, 1952, needs restoring, £ 450
RMB, 1952, original throughout, £ 5.550
RME, 1953, complete but needs finishing, £ 1.550
RMB, 1952, in USA, Excellent cond., £ 13.000
RMB, 1950, VGC, £ 5.000
RME, 1954, restored + 54 Ferguson tractor, £4500
RMC, 1949 Roadster, restored, £ 15.000

The Riley Record, March/April 1999

The Journal of the Riley Motor Club Ltd.

Artiklar

Rapporter från klubbaktiviteter

Till salu

RMA 1948, attractive, reliable car, £ 3.250
RMD 1950, £ 14.000
Riley 1.5 1964, used daily, £ 1.400
Riley Elf 1968, 11000 miles from new, £ 3.200

The Riley Record, May/June 1999

The Journal of the Riley Motor Club Ltd.

Artiklar

Rapporter från klubbaktiviteter

Till salu

Riley Gamecock, 1932, £ 9.750
Riley Adelphi, 1935, 12/4, preselector, £ 3.000
RMB, engine runs, mobile, £ 2.000
RMB 1949, £ 6.750
RME 1954, £ 4.500
RM Roadster Special, excellent, £ 15.000 (bild)
RMH 1956, Pathfinder, very good cond., £ 3.250
Riley 1.5, 1961, very pretty car, £ 2.250
Riley 1.5, 1962, exceptional cond., £ 2.500
Riley 1.5, 1960, used reguarly, £ 1.200
Riley Elf, 1963, excellent cond., £ 2.000
Riley Elf Mk II, 1965, one owner, £ 450
Riley 1300 Mk II, 1968, lively performer, £ 800

The Riley Record, July/August 1999

The Journal of the Riley Motor Club Ltd.

Important notice

Will you please note that Mr. Ian Gladstone has taken on the position of National Spares Manager for the Riley Motor Club Ltd.

Artiklar

Rapporter från klubbaktiviteter
Dismantling the Big 4 Rear Axle

Till salu

Riley 9 Monaco Special Series Saloon 1933
Riley Merlin 12/4, 1936, £ 4.000
RMB, 1952, £ 4.195
RME, 1953, Running Board Model, £ 3.750
RME, 1954, Unfinished project, £ 2.500
RME, 1954, £ 7.000 spent, price £ 2.850
RMA 1947, Excellent condition. Best offer.
RMH, Pathfinder, 1956, VGC, £ 3.250
Riley 2.6, 1957, £ 2.100
Riley 1.5 Mk 3, 1962, Good. £ 2.250
Riley 1.5, 1963, needs work, £ 700
Riley 1.5, 1960, very usable classic, £ 1.850
Riley 4/72, 1964, Excellent, £ 1.250
Riley Elf, 1965, needs some attn, £ 450
Riley Elf Mk 3, sound, £ 750

Ur andra Rileyblad

Riley Motor Club, Jan-July 1999
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

(Klubben har 55 medlemmar)

Artiklar

A Woman's View on the hobby of collecting and rebuilding Riley motorcars.

Details on the Riley Rally 2000

Riley Radiator Badges

Teknikal Tipz

Exhaust valve seat recession and unleaded fuel.

Riley Gazette, April-July 1999
Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

2½ engine rebuild

Rear shock absorbers conversion from lever arm to tubular on RM type Rileys.

The true cost of keeping your cool.

Fitting seat belts in an RMC.

Which hand? LHD or RHD? Why did the British Empire adopt to drive on the left and to have the steering wheel on the right?

Till salu

RMA, 1951, A\$ 7.500

RMB 1950, the best Riley I ever had, A\$ 16.900

RMB, a nice car, A\$ 18.000

Riley collector Keith Munday wants to reduce his cars. Selling:

3 x RMC (complete but dismantled), A\$ 4.000/each

2 x RMB (complete but dismantled), A\$ 2.000/each

Riley Gazette, August 1999
Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW Area

Artiklar

Preparing your Riley for the Big Trip.

Checklist of stuff to carry on a trip.

Planning for the 4 week Rally 2000 to Alice Springs.

Rileys and sticking valves.

What sort of a Riley to take on the trip?

Transistorise your S.U. fuel pump for reliability.

Till salu

RMC Roadster in USA. 59 SS 4187

Bulletin of the Riley Register, June 1999

Artiklar

Additives - an Explanation

Axle case breather

Rebuild of 1929 Mark IV Tourer (8 sid.)

The Saga of the Monte Carlo Challenge 1999

Riley Side-vale Special Tourer - a Restoration

Magneto - Overhauls

Köpes

Ett par Rotax strålkastare med trepoid.
Rolf Palm, 042-850 00 (dag),
042-821 33 (kväll)

Försäkring

Behöver du en försäkring? Kontakta i så fall någon av följande medlemmar:

- Rune Möller, 0220-435 87
- Torsten Grönvall, 08-580 352 78
- Håkan Wikström, 021-35 17 60
- Ingvar Persson, 0340-67 64 48

De hjälper dig att teckna en både förmånlig och billig MHRF-försäkring, vare sig bilen är uppställd, under renovering eller körklar.

Inbjudan: höstmöte

Svenska Rileyregistret inbjuder till höstmöte lördagen den 11 september 1999.

Vi kommer att besöka Ingemar Edlund och hans verkstad i Stora Mellösa ca 2 mil öster om Örebro. Ingemar är en mycket driven snickare, känd för många fint byggda karosstommar i trä. Morgan, Rolls Royce, Vabis, Amilcar, Thulin, Priamus och inte minst Riley är några av de bilar som Ingemar har gjort karosser till.

Vi träffas lördagen den 11 september kl. 11.00 för kaffe och kaka i SMU-gården i byn Torsborg i utkanten av Stora Mellösa. Därefter besöker vi Ingemars verkstad som ligger mitt emot kaféet. Lunch intages i Odenbacken söder om Stora Mellösa. Eventuellt hinner vi med ytterligare någon trevlig programpunkt.

Anmälan till Ronald Pfändtner senast söndagen den 5 september.
Tel. 021-35 78 17

OBS! Åk inte till fel Mellösa! Det finns fler. Detta ligger efter väg 207 öster om Örebro i Närke.

Väl mött önskar styrelsen!

Nya medlemmar

250 Erik Sandgren
Götgatan 15 B
761 45 NORRTÄLJE
tel. 0716-22 32 94

251 Margareta Andersson
Pl. 7521
434 97 KUNGSBACKA

252 Anna-Britt Gustavsson
Vallpojksgratan 3
417 28 GÖTEBORG

Ny adress

225 Ingemar Ohlsson
Bröddarp 4
235 94 VELLINGE

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

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

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Fax 042-927 05

E-post: anders.lindner@swipnet.se



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 100 kr för 1999.
Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The Riley RM Club, The Riley Motor Club, Riley Club Holland, Riley Club Schweiz, The Riley Motor Club NSW, The Riley Motor Club of Western Australia, The British Automobile Club of Sweden.