

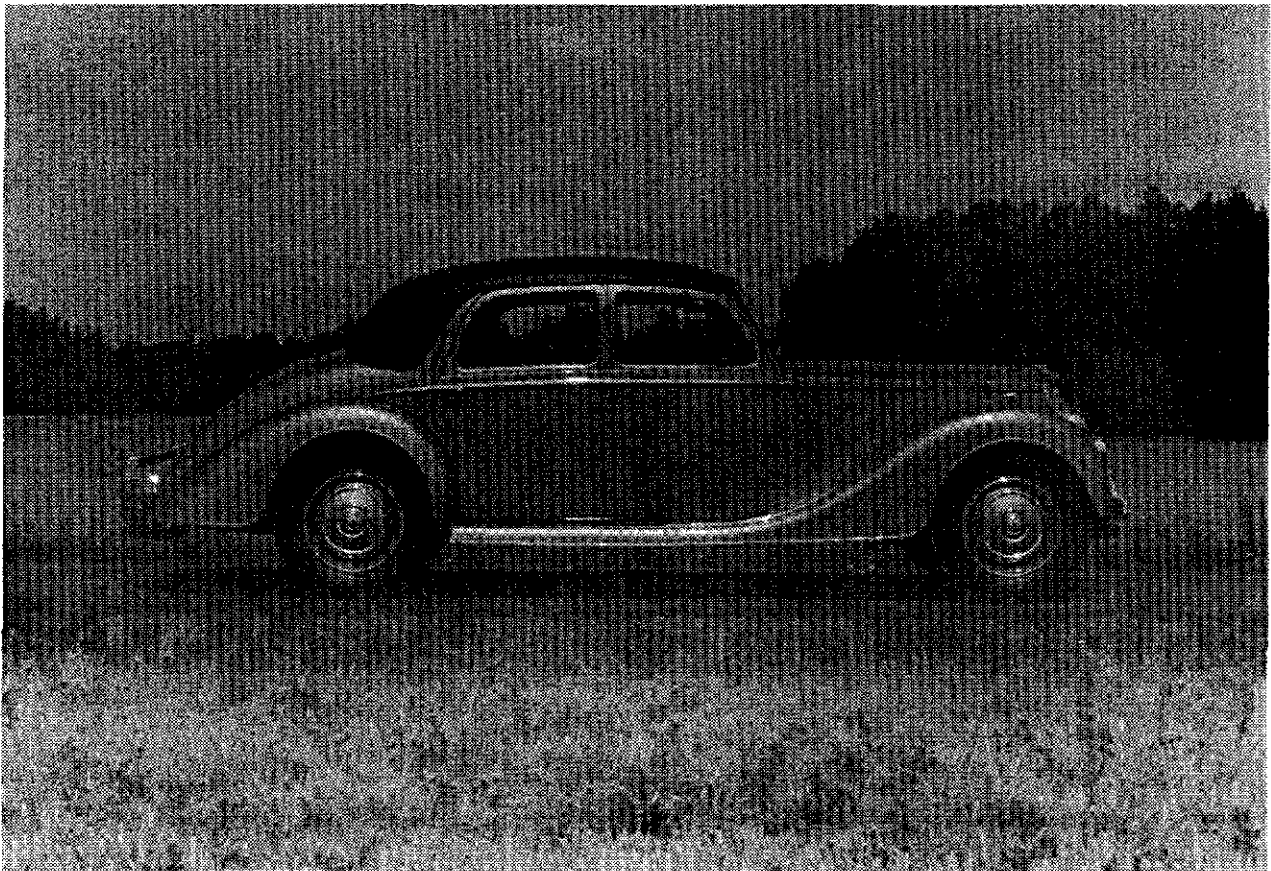
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Anders Lindner

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Timrågatan 10, 162 23 VÄLLINGBY

Nr. 1/1993



EN SOMMARÄNG

och en Riley Bilden påminner om den annalkande sommarens utflykter med våra bilar. Fotot ovan härrör från sommaren 1992, när redaktören följde med Anders Lindner på ett rally i Halmstadstrakten. Jag minns det rallyt ganska väl bl.a. pga. att vi vann en jättelik cognacswurst

På sista sidan i det här numret av Rileybladet kan du läsa om den här sommarens Rileyarrangemang. Det ser ut att bli en trevlig helg - hoppas att du kommer även om du inte har någon Riley i ordning. Glöm inte att ordna övernattnig i god tid - det kan vara svårt att finna rum just när semestrarna börjar. Väl mött i Nyköping 3 och 4 juli !

Erik H.

SVENSKA RILEYREGISTRET

* märkesklubb för Rileyintresserade i Norden *

- President:** Erik Berglund, Sturefors
- Styrelse:** Ordförande: Erik Hamberg, Vällingby
Sekreterare: Holger Nilsson, Århus (Danmark)
Kassör: Torsten Grönvall, Järfälla
Övriga ledamöter: Rune Möller, Kolbäck
Nils Johan Nilsson, Göteborg
- Suppleanter: Roland Haraldsson, Uddebo
Ronald Pfändtner, Västerås
- Revisorer:** Anders Borneving, Spånga
Bengt Borneving, Alingsås
- Valberedning:** Bo Kvarnström, Örebro
Håkan Wikström, Västerås
- Försäkringsansvarig:** Rune Möller, Kolbäck (tel. 0220 - 435 87)
- Medlemsavgift:** 75:- **Postgiro:** 45 61 63 - 5

Klubben startades 1977 av Erik Berglund och Erik Hamberg.
Mellan 1978 och 1983 utgavs *Medlemsblad för Svenska Rileyregistret*
- från 1979 med fyra nummer per år - 1984 fortsatt av *Rileybladet*.
Sedan 1986 tillhör Svenska Rileyregistret (SRR) Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF).

Percy Riley - bilindustrins yngste pionjär

Av David Styles, i översättning av Anders Lindner.

Del 6. Riley Nine och "the Silent-Third Gearbox".

Det Första Världskriget var slut och Harry Rush hade gjort sin entré i företaget. Bröderna Riley höll på att avsluta statliga militärkontrakt samtidigt som de började förbereda sina verkstäder för en återgång till biltillverkning.

Under de följande åren vidareutvecklade Rush den fyrcylindriga sidventilmotorn 11-40 (11 skattehästkrafter /40 b.h.p./1498 cc.), medan Percy och Stanley Riley arbetade med ett projekt som var avsett att avlösa sidventilmotorerna. Bakgrunden till detta projekt var att fransmännen i stort sett hade monopol på bilar i 1100 cc.-klassen, såväl i fråga om sålda bilar som tävlingsframgångar.

Percy var måttligt intresserad av tävlingar och rallyn, men han insåg naturligtvis att tävlandet manade fram förbättringar. Han började sålunda utveckla en ny, effektivare, motor avsedd som drivkälla till en liten bil som brodern Stanley ritade på. Resultatet av deras gemensamma ansträngningar blev Riley Nine Monaco Saloon, som presenterades vid "hill-climb"-tävlingarna (en form av tidiga biltävlingar över backig terräng) vid Shelsley Walsh sommaren 1926.

Den nya 1100 cc. motorn var den första med det så kallade "PR-topplocket", en vidareutveckling av det topplock som Percy ritat till slidventilmotorn från 1908. Det hade hemisfäriska förbränningskamrar, högt liggande ventiler placerade i 90 graders vinkel till varandra (45 grader i vertikalplanet) så att bränsleblandningen kunde komma in på ena sidan, och att gaserna efter förbränningen kunde blåsas ut på den andra.

Tävlingsföraren J. P. Parry Thomas såg i den lilla motorn just den potential han sökte för att

"sätta dit" fransmännen i tävlingsklassen för 1100 cc. -motorer. Resultatet blev "the Riley Nine Speed Model", eller "the Brooklands Nine" som den blev mest känd som. Men det var inte endast motorn som gjorde den nya Nine-modellen så framgångsrik. Växellådan var också en del av det nya paketet. Detta var den berömda "the Silent-Third Gearbox", en låda som utrustats med snedskurna kuggdrev i ständigt ingrepp för underlättad växling och tystare gång. Den nya växellådan blev en omedelbar framgång. Den var lätt att använda och även mindre vana förare kunde nu växla utan svårighet.

Riley Nine-motorn var så väl genomtänkt att den nästan inte behövde några förbättringar. Percy kunde alltså ge sig i kast med nästa projekt, en sexcylindrig motor, för att öka företagets produktsortiment och därmed utöka marknaden för Riley (Coventry) Ltd. Resultatet blev 6/14-motorn, vilken fick premiär 1929. Percy hade helt enkelt lagt till två cylindrar till Nine-motorn och fick sålunda 1633 cc., eftersom slaglängd och cylinderdiameter var samma som på den mindre motorn. Även denna gång hade Stanley ritat chassi och kaross.

Det har sagts om Percy Riley att han var ointresserad av tävlande, men det stämmer inte. Han anmälde personligen en 1100 cc.-vagn, att köras av bröderna Edgar och Percy Maclure vid 1928 års RAC Tourist Trophy Race (Ulster TT) på Ardbanan på Nordirland. Victor Riley hade anmält tre vagnar och ytterligare sex privatpersoner deltog med Rileys. De fyra firmabilarna och fem av de sex privata nådde aldrig mållinjen. Men en privatägd Riley gick i mål. Den kom 11:a totalt och vann 1100 cc.-klassen. Detta var den första av tolv Rileysegrar i Tourist Trophy-serien under mellankrigstiden.

Efter det att tävlingsframgångarna med Nine-bilarna börjat sprida ära över huset Riley tyckte man nu att även den sexcylindrige motorn skulle utvecklas för tävlingskörning. Tidiga försök visade att 6/14-motorn blev överhettad kring vevaxelns mittlager, vilket orsakade att vitmetallen mjuknade. Percy löste detta problem på enklast tänkbara sätt. Naturligtvis ville han finna en lösning som kunde användas även i den vanliga produktionsbilen. Av kostnadsskäl ratades sålunda tanken på ett kullager. Man beräknade att en "special series" -motor lätt skulle komma upp i 5.000 varv och en tävlingstrimmad motor i 6.000 varv, vilket betydde att "ythastigheten" blev mycket hög. Vid t.ex. 5.000 varv blev hastigheten på lagerytan 27 meter per sekund!

Lösningen blev en kylvattenmantel runt vevaxelns mittlager, utformad så att modifieringskostnaderna för gjutformarna blev minsta möjliga, samtidigt som det gav tillräcklig kylning även för tävlingsmotorerna. Eftersom ingen tidigare gjort vad Percy nu gjorde, tog han i mars 1932 ut patent på ett vattenkyllt vevaxellager (se illustrationen) - så bekant för alla som haft med Riley Six att göra. Detta såg dagens ljus i Brooklands Six Speed-vagnarna byggda för 1932 års Ulster TT -tävlingar. Att det fungerade visades av segern i 1500 cc.-klassen, en seger som dock skymdes av Rileystallets långt viktigare framgång vid det tillfället - Cyril Whitecrofts totalseger med en Brooklands Nine.

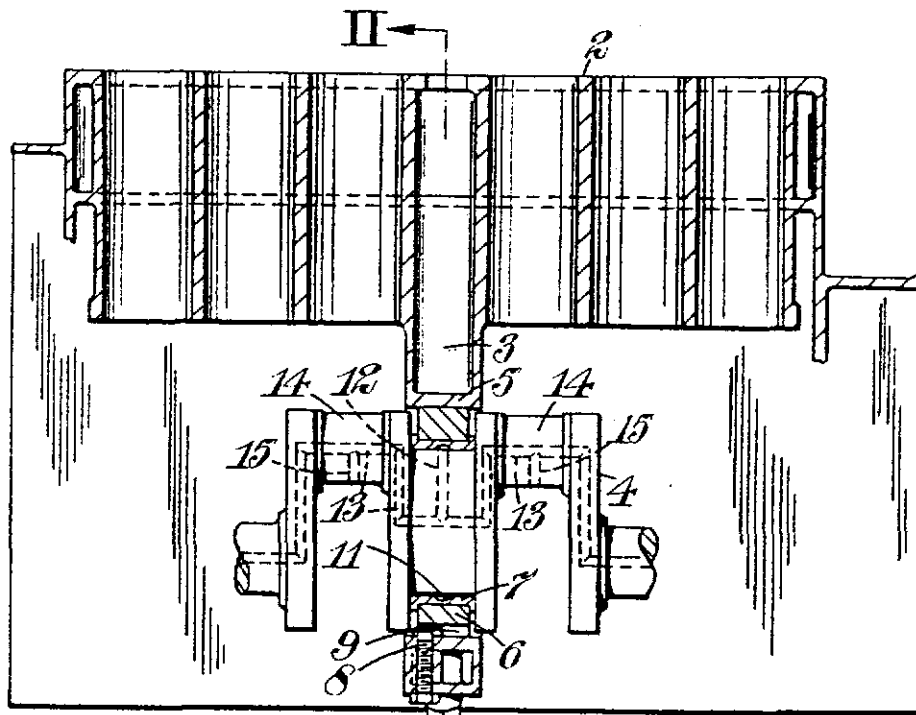
- spänningen är nu olidlig så missa inte fortsättningen i Rileybladet !!

* Nedanstående boktitel har hittats i Antikvariat Crafoords katalog nr. 20. Huruvida denne James Riley var släkt med bilbyggarfamiljen är dock inte bekant

66 RILEY, JAMES.

James Riley's fångenskap och resa i Afrika, föranledde af amerikanska Briggen Commerces skeppsbrott mot afrikanska vestra kusten den 28 Aug. 1815, jemte Underrättelser om Tombuktu och den hittills oupptäckta stora staden Wassanah. Upsala, Palmblad, 1820. (8), VIII, 512 s. Samtida, obetydligt nött brunt hfrbd med gulddek. rygg.

[This Drawing is a reproduction of the Original on a reduced scale.]



II ← Fig. 1.

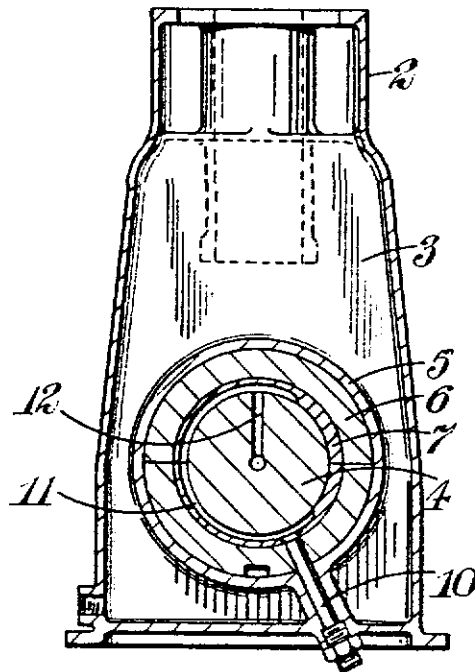


Fig. 2.

RILEY MUST GO OR WIFE WILL

Om annonsspråket i den engelska tidskriften Classic Cars.

av

Anders Lindner

Att studera annonserna i Classic Cars roar mig mycket. Speciellt annonsörernas språk, så fullt av understatement och överdrifter, associationer och antydningar, argument och bortförklaringar. Man skulle faktiskt kunna tala om en speciell litterär stilart; lika koncentrerad i budskapet, lika genomarbetad i ordvalet som dikten. Orden ska väcka fantasin och få våra känslor i svallning.

Det är främst sex ämnesområden som beskrivs i bilannonserna: säljaren, köparen, bilens historia, dess skick, priset, och anledningen till att bilen är till salu. Låt oss titta närmare på dessa.

Säljaren

Här gäller det att beskriva en person som är hederlig, aktsam, adlig, gammal och kvinna. Helst allt på en gång. Här några exempel:

aged private owner now ceased driving	= kopplingen behöver bytas
caring lady owner	= bilen skriven på hustrun av skatteskal
two lady owners	= en lesbisk historia?
sole owner from new	= ende ägaren är en sjötunga...
virtually one owner	

Detta sistnämnda påstående tyder jag till att bilen nu säljs av andre ägaren som är en ung, vårdslös, manlig, kedjerökande, rallyälskande bilhandlare utan moraliska skrupler som lurat till sig bilen av en pensionär.

Köparen

Det är inte vem som helst som duger åt min gamla bil, och hör se'n!

a car for the connoisseur	= okänt fabrikat, ev. med barskåp i baksätet
needs enthusiastic buyer	= en skrothög
to a caring owner	= du får den för dina blå ögons skull
no time waisters please	= inte för kommissörer
no dealers	

Uppmaningen "no dealers" tyder på att säljaren själv är en bilhandlare och att priset inte ger utrymme för fler pålägg. Fast vad han vill att du ska tro är att ni båda är hederliga privatpersoner och att bilen säljs till ett vänskapspris.

Bilens historia

Att engelsmännen är svaga för kungligheter, adel, pompa och ståt är allom känt. Detta faktum ger sig naturligtvis även till uttryck i annonserna. Att köpa en bil som haft en "titled owner" tycks vara snudd på att själv komma in i adelskalendern. Annan attraktiv bakgrund är om "kändisar" ägt fordonet eller den deltagit i något historiskt evenemang.

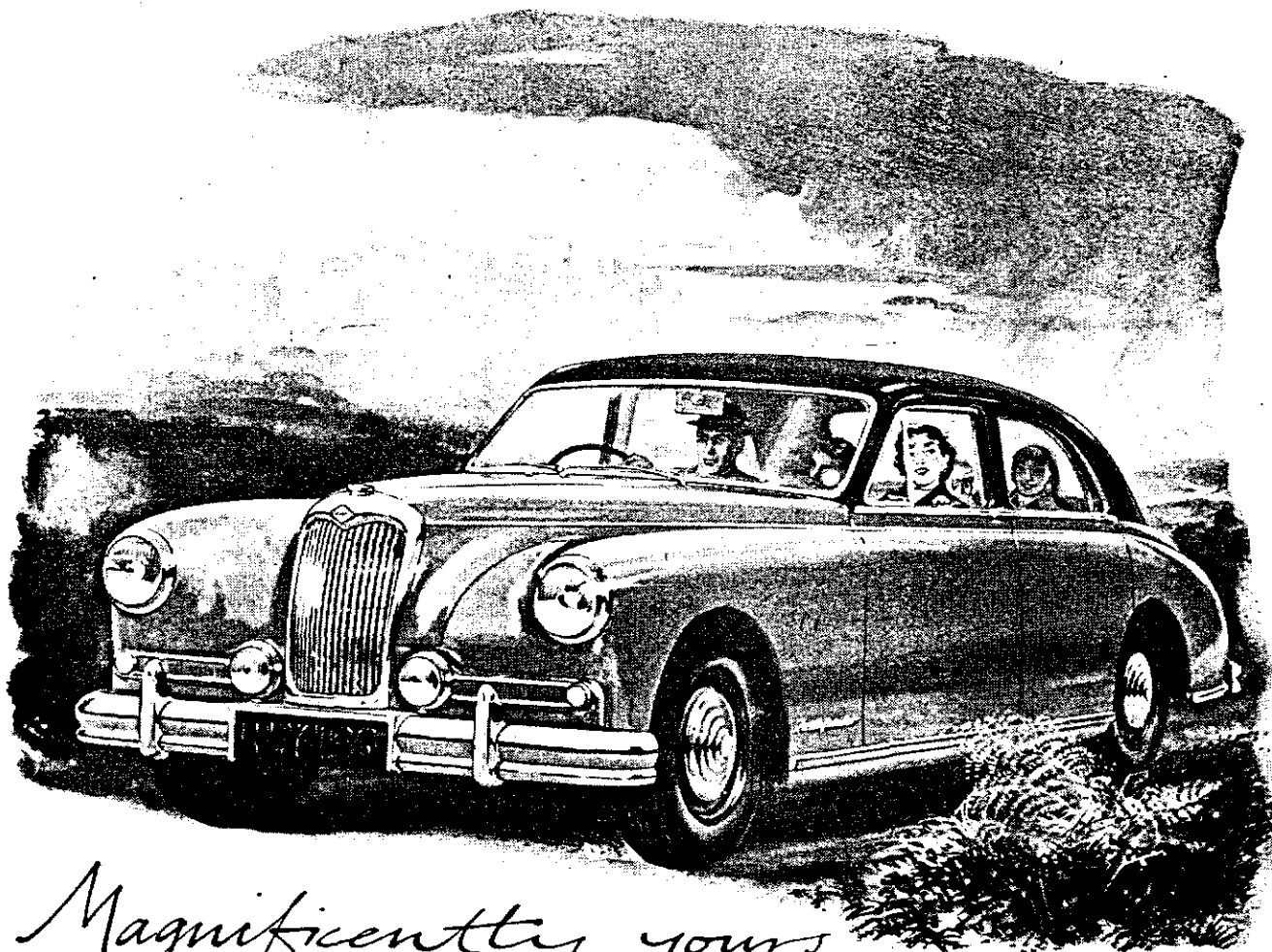
ex property of Peter Sellers	= för dig som redan har George Formbys ukelele
used at the funeral of Winston Churchill	= för aldrig konnässör...
virtually unused	= inte mycket till historia
currently a wedding car	= för dig som vill starta eget hyrverk eller harem
special coachwork by Carlton	= något för dandyn
former motor museum exhibit	= platsbrist i museet, det sämsta slängs ut
concours winner	

Concours vinnare. När? Var? Hur? I folkparken sommaren 57, eller i Monte Carlo för tre veckor sedan. Var det den autentiska restaureringen som tog hem priset, eller damens hatt, den söta buketten i bilvasen och den gulliga vovven iklädd samma rutiga väst som husse?

Fordonets skick

Det finns hundratals uttryck. Här måste man ge akt på det som **inte** sägs. Några exempel:

a really genuine car	= en gammal häck
bodywork wonderful	= en ögontjänare
could be mistaken for new	= titta lite närmare innan du köper
good runner with plenty of work required	= för svetsningsvirtuosen
interior good - everything else poor	= för den som behöver nytt framsäte
nice original sound car needing not too much work	= för normalsvetsaren
stunning appearance	= din första veteranbil
totally mint condition	= Cool!
undergone last nut-and-bolt-no-expense-spared restoration	= säljes av extraknäckande bilreparatör
very clean	= nå'nstans ligger det en hund begravnen
interior untidy	= det är förmodligen även det mekaniska
must be one of the best available	= man begär ett överpris
needs a little attention	= Pay attention!
fire damage to interior and most of body	= kofångare till salu
needing only cosmetics	= rundsmord med vaselin, katanjevatten i kylaren
new carpets	= bilens bästa köpargument? Se upp! Eller ned...
new battery	= många startförsök innan bilen går igång
incredibly good interior	= not so incredibly good exterior
potential concours winner	= flaggstänger och blomvas på hjul
requires a little finishing	= requires a lot of finishing
tatty but new tires	= bedrövligt
typically superb order	= most likely typical overstatement
original but tired	= en gammal häck



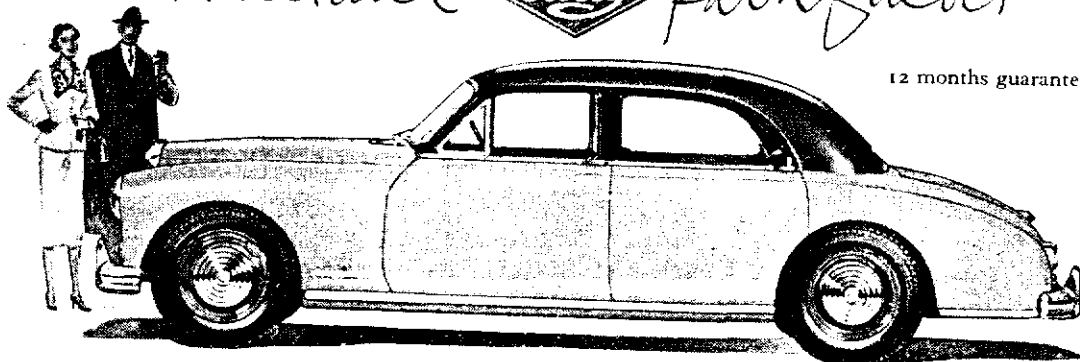
Magnificently yours

Here is the rich, rare comfort you have always desired.
 In this car you are completely relaxed.
 And let's admit it, one feels proud of the way
 the PATHFINDER is singled out and admired.
 But the worth of this car—the best of all Rileys—goes deeper
 than the sweeping grace of its brilliant new styling.
 You must drive the Pathfinder. It is the only possible way to
 appreciate its performance. Visit your
 Riley Dealer and see for yourself what he means when
 he says "Riley for Magnificent Motoring".

*The famous Riley 2½ litre O.H.V. engine
 110 B.H.P. at 4,400 r.p.m.
 12" Hydraulic Brakes
 Independent Front Suspension
 Coil Springs at the rear
 Telescopic Shock-absorbers
 Real Leather Upholstery
 Seating for Six
 Borg-Warner Overdrive
 is available as an optional extra.*

The brilliant  *Pathfinder*

12 months guarantee



RILEY MOTORS LIMITED, Sales Division, COWLEY, OXFORD

London Showrooms: RILEY CARS, 55-56 Pall Mall, S.W.1 Overseas Business: Nuffield Exports Ltd. Oxford and 41 Piccadilly London W.1

Värdet & priset

Förutom ett pris i siffror, som t. ex. 69.995, förekommer även vissa standard-uttryck:

very rare at this price
sorry, no haggling!
sensible offers only please
price reflects condition
P.O.A. (price on application)

superb investment
sensibly priced
priced accordingly
100.000 o.n.o. (or nearest offer)
hence giveaway price

Anledning till att bilen är till salu

Många säljare har ett behov av att ge ett "legitimt" skäl för försäljningen. Här några ofta förekommande:

business forces sale
difficult business situation
family expenses
job move forces sale
nagging wife forces reluctant sale
sale due to expanding family
very genuine reason for sale

company car forces sale
due to ill health
house buy forces sale
marriage forces sale
retirement
space required
car must go or wife will

ANNONSER

Säljes

Riley 4/68 Saloon 1961. En ägare sedan ny - 12.000 mil - originalfärg *birch grey* - ingen rost - nytt batteri. - Säkert ett av de bästa exemplaren som finns bevarade av denna modell i Sverige!

Bilen förmedlas av Christer Ahlin, tel. 08 - 26 60 23.

TEKNISKA TIPS

Behöver du Lucasdelen som är svåra att få tag i? - Från the Riley R.M. Club har det kommit en rekommendation att i så fall ta kontakt med:

Holden Vintage & Classic Ltd., Unit 43B, Hartlebury Trading Estate, Near Kidderminster, Worcestershire DY10 4JB, England.

- Tel. 0299 - 25 13 53, fax: 0299 - 25 13 59.

NYA MEDLEMMAR

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

- 205 Urban Ställ
Norra Björklundavägen 9
943 31 ÖJEBYN
Tel. 0911 - 606 23
2.1/21 Saloon 1950 60 S 6256 / OSJ 183
- 206 Kerstin Winberg
Schröderstiernas väg 19
633 46 ESKILSTUNA
Tel.
- 207 Bertil Sandgren
Hammarby 6361
760 40 VÄDDÖ
Tel.
- 208 M. Hjelm
18 Neville Avenue
NEW MALDEN KT3 4SN / England
Tel.
1.1/21 Saloon 1950 40 S 18248 /

Adressändringar

- 95 Henrik Schou-Nielsen, Nyhavn 39, DK - 1051 KÖBENHAVN K, Danmark
121 Olle Johnson, Dammvägen 52, 141 44 HUDDINGE; tel. 08 - 774 90 01
177 Holger Nilsson, c/o Hurup, Horsensgade 3^{II} tv, DK - 8000 ÅRHUS C, Danmark

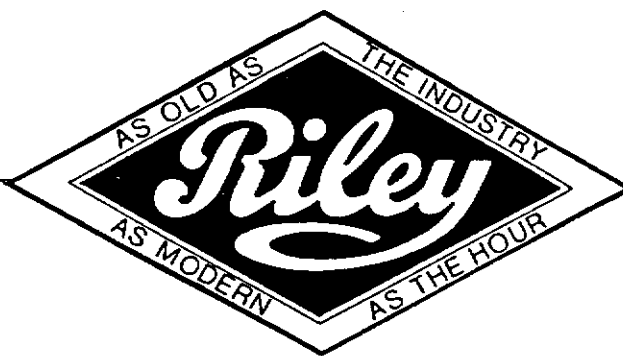
Nya telefonnummer

- 79 Torsten Grönvall: 08 - 580 352 78
157 Peter Ottosson: 0155 - 28 22 65

DITT & DATT

Det har förekommit en hel del tidskriftsartiklar om Riley i engelsk motorpress de senaste månaderna. Här är några av dem:

- * I *Classic Cars* augustinumner 1992 finns det en artikel som heter "**Back to Elf**". Den omfattar 5 sidor och har utomordentliga bilder från renoveringen av en Riley Elf från 1968. - Bra läsning för dig som är intresserad av denna trevliga modell!
- * Under rubriken "**Finding new friends**" i oktobernumret av *Classic and Sports-car* hittar man en artikel om en Pathfinderägare, Chris Dixon, som körde sin Riley i 1992 års upplaga av Monte Carlorallyt för gammelmilar. - Trevliga bilder i såväl färg som svart-vitt.
- * Novembernumret av *Classic Cars* innehåller en "test match" av visst intresse. Under rubriken "**Fifties saloons**" har man jämfört Ford Zephyr 1955, Vauxhall Cresta 1955, Morris Isis 1957, Citroën Six (B 15) 1953 samt en Riley Pathfinder från 1955. - Intressant jämförande läsning med en för redaktören otippad "vinnare". □□□□



Kallelse till ARSMÖTE samt inbjudan till sommarens RILEYTRÄFF!

Arets träff blir ett 2-dagarsevenemang, där vi dag 1. tar del av Nyköping VETERAMAS fullspäckade program. Datum: 3-4 juli. Kl. 11.00 samlas vi på utställningsområdet där Svenska Riley-registret har tilldelats särskild uppställningsplats för våra fordon. Program med hållpunkter för helgen delas ut, samt en avgift på ca. 75 kr per person för kvällens supé löses in. Kl. 16.00 hålles årsmötet i Vattenpalatsens Hus inne på Veteramaområdet.

På kvällen äter vi gemensamt middag hemma hos vår Rileybroder Peter Ottossons spaciösa hem strax utanför Nyköping.

Dag 2, söndag, samlas vi hos nämnda Peter Ottosson för gemensam avfärd söderut på Sveriges bästa och kanske vackraste "veterankilsvägar".

Målet är sommarstaden Söderköping där lunch intages på det anrika Söderköpings Brunn. Ett tävlingsmoment med fina priser lägges in under resan.

Övernattningen i Nyköping ordnas av de deltagande själva.

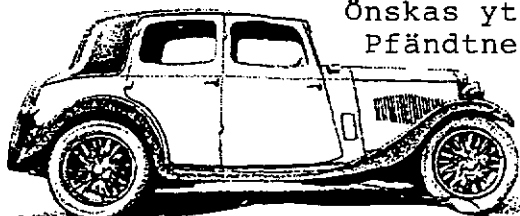
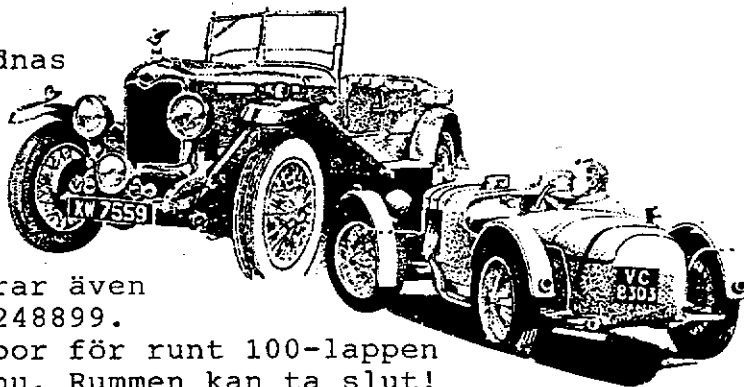
Vi rekommenderar Kompaniet Home Hotel tel. nr. 0155-288020. Ett centralt beläget förstaklassshotel som andas kultur och historia och med vettiga priser. Vi rekommenderar även Vandrarhuset Tel. nr. 0155-248899.

Centralt beläget och där du bor för runt 100-lappen per person. OBS! Boka redan nu. Rummen kan ta slut!

Peter Ottosson upplåter också sina ägor för ett smärre antal tält, och kan även ordna med frukost för de campande.

Tel. nr. till Peter är 0155-282265. Ring och hör med honom om du är intresserad av detta övernattningsalternativ.

Önskas ytterligare alternativ, kontakta Ronald Pfändtner.



En bindande anmälan önskas senast den 15 juni. Ring eller skriv till:

Ronald Pfändtner Tel. nr. 021-357817
Visthusgatan 113
724 81 Västerås

Vi önskar er varmt välkomna till Nyköping och hoppas att detta skall bli ytterligare ett oförglömligt Rileyminne.

VAL MÖTT!

