

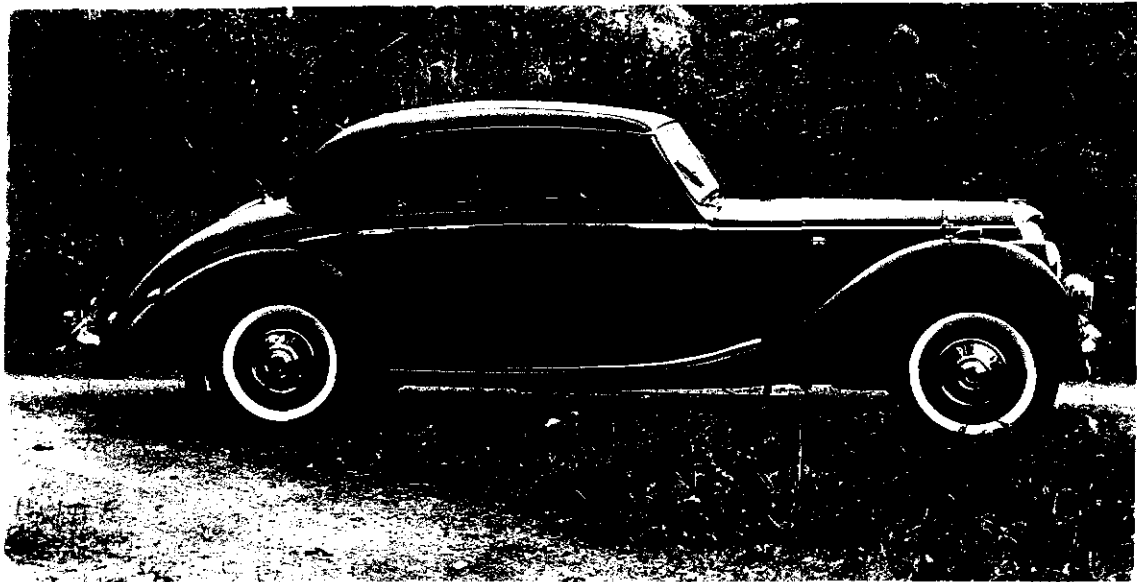


RILEYBLADET

Nummer 1, 1996

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 18



Min Riley den 1 september 1995. Klar för besiktning. Lägg märke till delen som hänger under bilen. Det är den inbyggda radioantennen som är monterad under bilens högra fotstegslåda!

I detta nummer:

Rileyprofil nr 4 59 S 3867 Sten Erikssons 2½ saloon	1
Rileyprofil nr 5 HSRILH6251 Tore Stenbergs One-Point-Five	2
Nya medlemmar Mer om Hylta-Calles Roadster	3
Renoveringen av Sten Erikssons 2½ saloon	4-10
Köp- och säljannonser	10

Min 2½ litre saloon

av Sten Eriksson

Äntligen kan jag meddela att min Riley är färdig och blev godkänd utan anmärkning vid besiktning i Tierp torsdagen den 5 oktober 1995. Renoveringen påbörjade jag redan hösten 1982. På redaktörens begäran bifogar jag lite bilder med textkommentarer. Kanske grips några läsare av igenkännandets glädje över de problem som man brottas med och de lösningar man ibland får ta till när man jobbar på sin gamla Riley.

Min första bil var en 1935 års Opel Regent Lyx Sedan med sexcylindrig sidventilmotor på 37 hk. En Austin Somerset var min andra bil.

Rileyn blev min tredje bil. Den var

maroon och hade röd läderklädsel. Den köpte jag den 20 februari 1960 hos Philipsons i Uppsala. Priset var 2.200 kronor. Hälften betalade jag med min inbytesbil en grön Austin A 40 Somerset av 1952 års modell. Resten tog jag på avbetalning...

Föregående ägare till Rileyn hade släpat efter med betalningen och Philipsons återtog den. Han hade även slarvat med service och underhåll. Skicket var måttligt bra och det fanns defekter lite här och där. Detta gjorde att jag beslöt mig för att ställa av bilen, och följdaktligen var jag nödgad köpa ytterligare en bil, en som jag kunde köra med. Valet föll på en Renault Frégate Amiral 1955 i hyfsat skick som även den inköptes hos Philipsons. *Forts. sidan 4.*

Min One-Point-Five

av Tore Stenberg

Det hela började så sent som sommaren 93 med en liten annons i Dagens Industri:

Riley 1,5 litre 1959, tel.

Anledningen till att jag fäste mig vid annonsen och bilen var egentligen att jag ända sedan slutet av 50-talet hade haft en viss klockarkärlek till denna lilla Saloon, mest beroende på att jag vid åtskilliga tävlingar på bl. a. Gelleråsbanan

u t a n f ö r

Karlskoga sett den rattas med stor skicklighet av en på den tiden BMC anställd som hette Bosse Elmhorn. Han ställde alltid upp med denna lilla bil mot ett jättekoppel supertrimmade Volvo PV med sådana stjärnor som Tom Trana. Bosse placerade sig för det mesta

mycket högt på prislistan. Det är väl lite av den beundran man får för udda objekt som vågar utmana etablissemang.

Florentine Blue

Jag ringde alltså och hamnade hos en husvagnsförsäljare i Stenstorp som berättade att han något år tidigare tagit bilen i inbyte mot en husvagn och sedan haft den stående som blickfång i sin utställning. Mycket mera gick inte att få fram, men eftersom Stenstorp inte ligger alltför långt bort åkte jag och tittade på den. Mycket riktigt befann den sig mitt bland husvagnarna. Gjorde en snabböversyn och tyckte att det mesta verkade vara original. Omlackerad visserligen, men i helt rätta originalfärger, Florentine Blue med vitt tak. Två-färgade bilar var ett utbredd mode vid denna tid. Efter

diverse förhandlingar blev den min.

Punktering

Efter ungefär en vecka beslöt jag att ta hem bilen med hjälp av en god vän som hade transportkärra och bil med dragkrok. Efter viss möda fick vi upp Rileyn på kärran och hemfärden anträdde i hållande regn. Utanför Borås fick släpet punktering...

Renovering

Efter hemkomsten ställdes bilen åt sidan ett tag, men efter ett par veckor tog nyfikenheten överhand och jag tänkte att det var dags att börja

oxidhalt, men den justerades raskt ner och så var allt OK. Märk väl att jag inte hade rört bilen, inte ens kollat ljusinställningen! Ställ detta i relation till att jag ibland fått bilar underkända som jag lagt mer åratals med arbete på.

Nåväl, några skönhetsfel åtgärdades när jag så småningom kom hem. Bl. a. fick jag tag på original luftrenaranläggning, vaccumpolarburk etc. från en skrot i England. Förgasarna renoverades. Toppen lyftes och kollades. Sedan var det bara att köra. Fortlöpande försöker jag försiktigt renovera ett och annat, men



en fullständig nedplockning för en komplett renovering. Jag har aldrig varit med om att man kan undvika att så att säga börja från början, men det vet ju alla seriösa renoverare att det inte finns några genvägar till ett bra resultat.

Bilprovningen

Bästa sättet att få reda på de allvarligaste defekterna har jag lärt mig är att låta bilprovningen ta en titt på den. Så tid beställdes och utan större förhoppningar infann jag mig på SBP.

Första reaktionen från besiktningsmannen: *konstig liten bil, en så'n har jag aldrig sett.* Bilen gick från station till station... och hör och häpna...utan att minsta fel upptäcktes. Jo, en något för hög kol-

den stora renoveringen tycks kunna vänta ett tag.

Varför är bilen så bra?

Jag tog naturligtvis reda på tidigare ägare och där kom väl i viss mån förklaringen. Förste ägaren jag fick tag på hade köpt bilen ny och haft den en bit in på 70-talet. Sedan ägdes den tydligen av någon som hade den i två veckor. Näste ägare gjorde omlackeringen men ställde in bilen i någon lada i rätt många år. Sedan gick den till husvagnsförsäljaren. Det är möjligt att något led är överhoppat men huvudsaken är ju att bilen klarat sig så bra och att ingen rört så mycket.

Modellhistorik

Riley One-Point-Five introducerades 1957. Tillverkningen upphörde

1965, och då hade man hunnit med att bygga strax under 40.000 exemplar. Modellen var från början tänkt som en konkurrent till MG Midget ZB, kanske rent av en efterträdare till denna, men sympatierna hos BMC-ledningen visade sig ligga mer åt Midget-hållet. För en gångs skull tror jag att det var rätt satsat av BMC. Bilarna har identiska motorer (BMC B = MGA och likvärdiga prestanda, men Midgetten är i rättvisans namn en betydligt vackrare bil, som med längre hjulbas, säkerligen är både bekvämare och bättre på vägen.

Rileyentusiaster

Riley One-Point-Five bygger huvudsakligen på Morris Minor; torsionsfjädring fram och kuggstångsstyrning. Systerbil var Wolseley 1500 med i stort sett samma kaross men betydligt lägre motoreffekt. För övrigt dog Rileyn som märke efter att under tidiga 70-talet ha figurerat som lyxig *Hundkoja* under namnet ELF (ett namn som togs eftersom Rover hade "stulit" Rileys lilla sportsbilsnamn Imp, och satt på sin minibil - reds. anm.).

Den verkliga Rileyentusiasten anser naturligtvis inte One-Point-Five vara en riktig Riley. Den är ju ett typexempel på så kallad *badge engineering*.

Halvgammal bil.

Faktum är att man i One-Point-Five har en mycket körrolig och faktiskt riktigt pigg och användbar halvgammal bil där man kan få alla slitdelar till en klart överkomlig kostnad. Eftersom (förvånande nog på en engelskman från denna tid) fyran är gjord som överväxel, kan man faktiskt hålla motorvägsfart utan alltför mycket varv och surr.

Concourse skick

Slutligen måste jag säga att nog är det roligt när bilar kan uppskattas trots att de inte är i ständigt concourse skick och kostar världens pengar. Patina kallas det visst...

Nya Medlemmar och deras bilar

220	Bredell, Lasse Renstigen 3 641 53 Katrineholm Tel. 0150-105 78	1959 Two-Point-Six Saloon UAUT 1981/KWG 086 (ex Mats Josefsson)
221	Stensrud, Oddmund Nordalen N-1825 Tomter Norge Tel. +47 69 92 21 70	2½ litre Saloon/61 S 8315/A-12976 1½ litre Saloon/RME 20988/C-726399
222	Nordh, Fredric Nygatan 16 590 40 Kisa Tel. 0494-714 40	1½ litre Saloon/40 S 17776/BAX 374
168	Carsson, Åke Box 3301 53 103 Vinninga Tel. 0510-510 16 (bostad) 0510-626 96 (arbetet)	1959 4/68 1020 RHISL/GHG 988

Tillägg till artikeln om Hylta-Calles Roadster

I förra numret av Rileybladet presenterades "Hylta Calles" Roadster. Sedan dess har redaktören fått ytterligare uppgifter om denna bil. Här nedan återges all den information bilregistren kunde prestera.

Riley RMC Roadster 58-SS-3570

01-12-48 typbesiktigad i Malmö
30-12-48 reg. M 26050, Aktiebolaget Förenade Bil, Malmö
18-08-50 reg. X 15282, Chaufför Nils Börje Dahlström, Västansjö, Bjuråker
19-11-51 reg. L 21213, Fältflygare Gösta Hyltén-Cavallius, Ängelholm
17-10-52 reg. U 11311, Kammarskrivare Sigurd Strömerstén, Västerås
13-04-53 reg. U 11311, Kammarskrivare Ingvar Olovsson, Västerås
03-11-53 reg. U 11311, Philipsons Bil AB, Västerås
22-03-54 reg. U 11311, Fältflygare Bengt Olov Lindvall, Västerås
22-03-55 reg. U 11311, Philipsons Bil AB, Västerås
18-06-55 reg. U 11311, Montör Sven Erik Söderström, Västerås
18-11-57 reg. U 11311, Bernt Erik Abrahamsson, Västerås
20-04-59 reg. U 11311, Alvenius Bil AB, Västerås
23-06-59 reg. AA54352, Köksmästare Hermann Boller, Farsta
29-08-59 , Hans Vretling, Tärnaby
06-10-59 reg. AA54352, Bilfirma H. Gustavsson, Frejagatan, Sthlm
15-01-60 reg. B 32584, Elektriker Bengt Olof Hillring, Danderyd
31-03-60 reg. B 32584

Min 2½ litre saloon

av Sten Eriksson

Chassi nr. 59 S 3867

Motor nr. B 2231

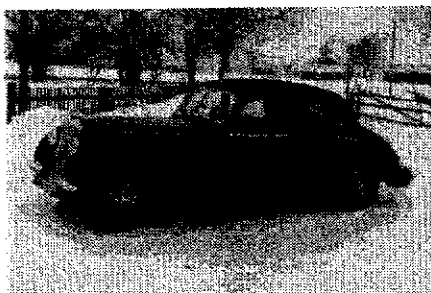
Kaross nr. A 35341

Vänsterstyrd

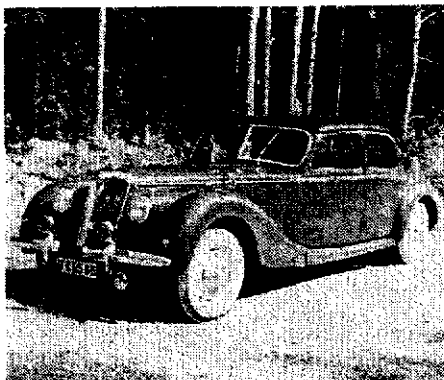
Maroon med rött läder

Det låga chassi numret gör att min vänsterstyrda Riley måste vara en av de först tillverkade av 1949 års modell, samt att den måste vara monterad vid Rileys gamla fabrik Foleshill i Coventry. Några andra synliga avvikelser på denna vagn tror jag är följande:

Halva vindrutans öppningsbar medelst vev. Gamla svängda instrumentpanelen helt i trä, med tre runda instrument. Ratten är svart, av metall och mindre än den senare "pearl plastic" ratten. Vindrutetorkarna drivs med armar från torkarmotorn. Båda torkaraxlarna är också urkopplingsbara. Dörrklädseln består av två paneler, en stoppad yttre ram med en slät "spegel" inuti. Innerbelysningen består av bara en lampa placerad mitt i taket, med strömbrytaren på sidan av takklädseln.



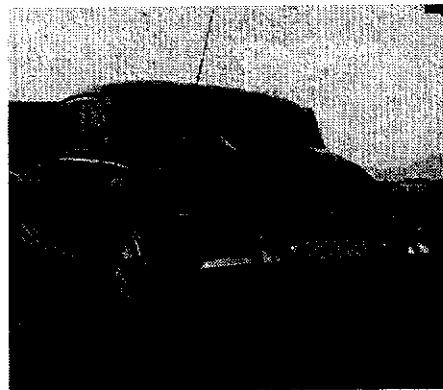
Detta är det första fotot av Rileyn, tagen en disig vinterdag 1960. Så såg den ut när jag köpte den.



Här är bilen genomgången och omlackerad i Volvos röda färg. Har försett bilen med blinkerlampor, monterat yttre backspeglar, dimljus, ett starkhorn samt däck med vit sida. Fotot är taget på försommaren 1963.



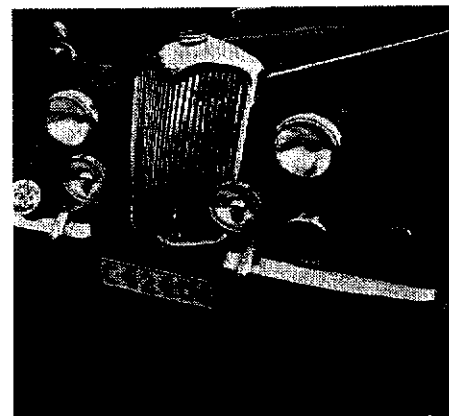
Efter ombesiktningen sommaren 1963 har bilen fått nya skyltar. Strålkastarna har fått stenscottsskydd.



Bilens originalbakljus, D-lamporna, hade tidigare ersatts av bakljus av Boschfabrikat (samma som fanns monterade på Volov Duett). Skyltbelysningen är av samma modell som fanns på Saab 92/93. Här syns blinklamporna tydligt. De var främst avsedda för VW 1200. Takduken börjar släppa runt bakre dropplisten. Det lagade jag med Bostik...



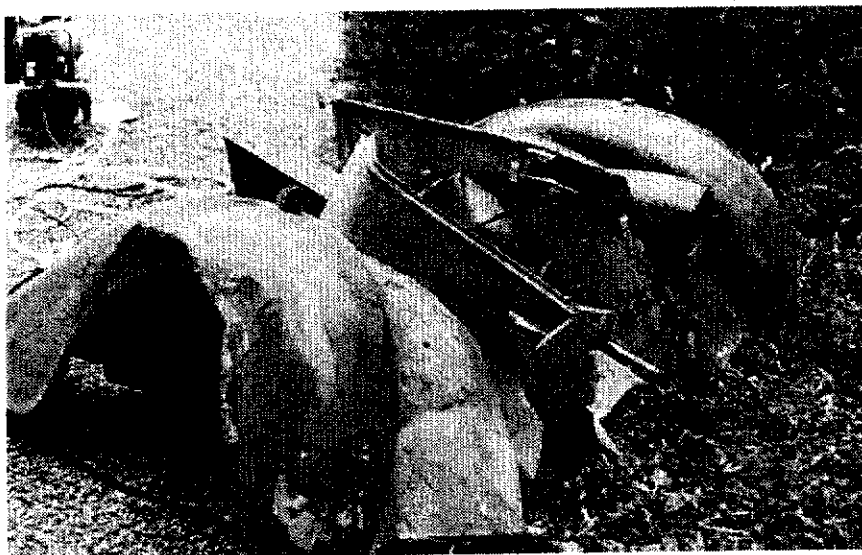
Denna bild är från sommaren 1964. Bilen har just blivit plåtrenooverad och omlackerad för andra gången. Denna gång efter en frontalkrock... med en ko.



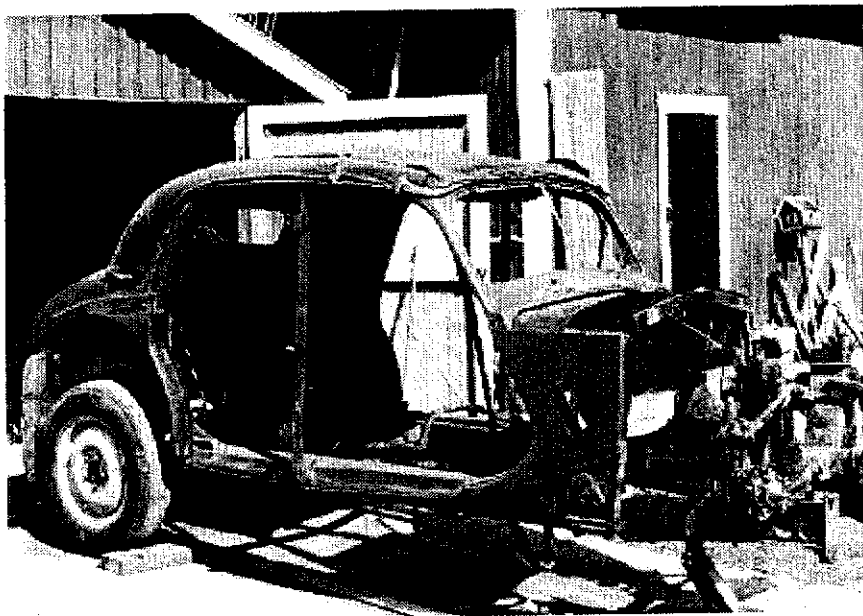
Efter ko-krocksrenoveringen 1964.



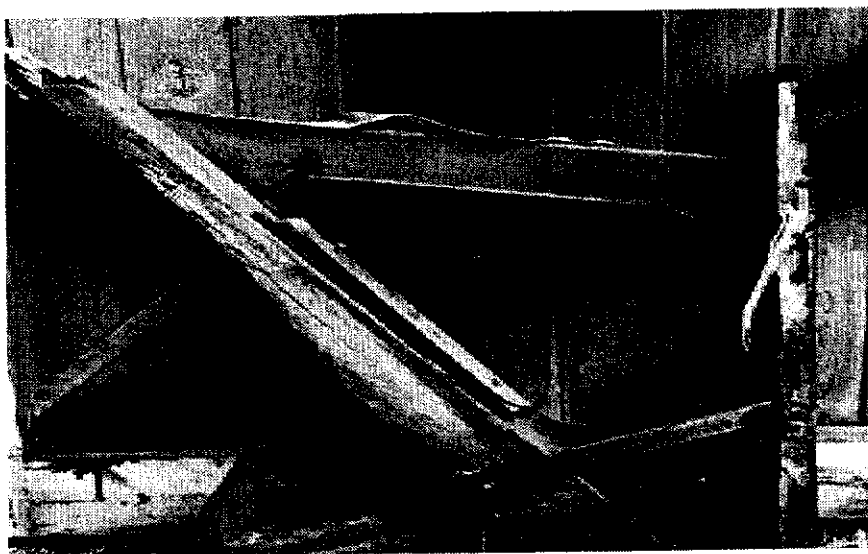
Här är min vänsterstyrda Riley av 1950 års modell med chassinr. 60 S 6793. Reg. nr. A 28177. Fotot är taget dagen jag köpte bilen. Bilen saknade vänster bakskärm, bakre lampor, och ratt (endast rattcentrum återstod). Dess motorhuvar och kylarmask monterade jag på "49an". I bakgrunden skymtar en Renault Fregate 1953, köpt som reservdelsbil till min Fregate Amiral 1955.



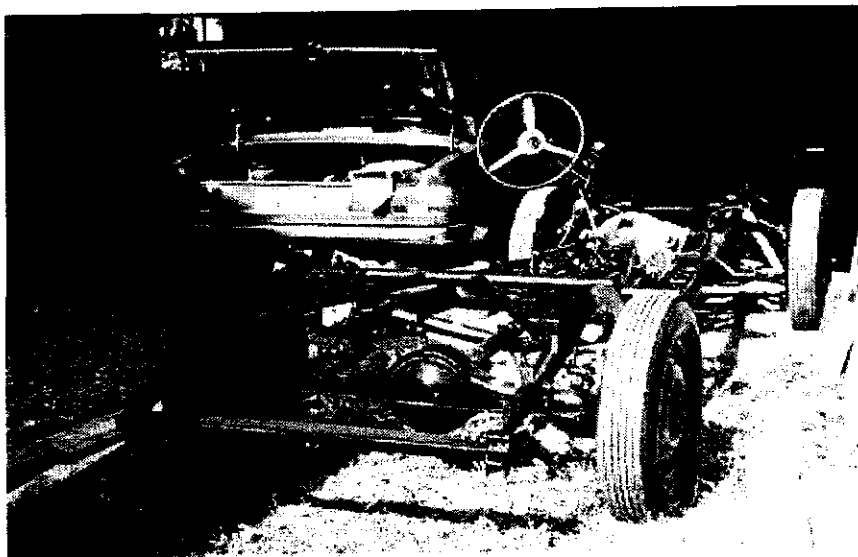
Så här skrynklig blev Rileyn efter frontalkrocken med kon 1963. På bilden saknas den demolerade kylarmasken och kylaren vilket beror på att fotot är från 80-talet.



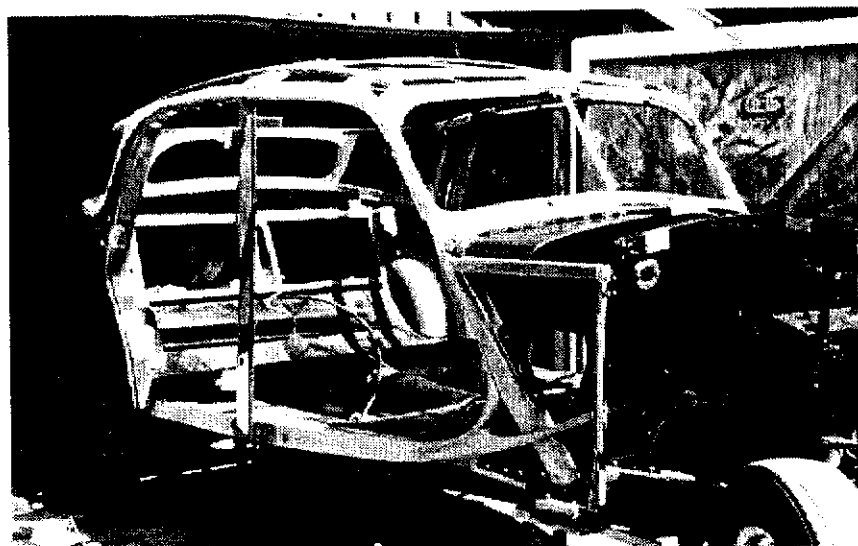
Denna bild är från mitten av 80-talet. Har dragit ut bilen en solig vårdag med hjälp av garagedomkraften. Karossen ser ju rätt hyfsad ut i sin röda färg, men hela främre trästommen och tak-träet var hårt angripna av röta. Har börjat plocka ner framvagnen.



Detta ska föreställa en del av höger vindrutestolpe med karossfäste. Stolpen var helt murken från läsbeslaget och upp till taket. Vatten hade trängt in pga otät vindruta. Vänster stolpe var i mycket bättre skick.



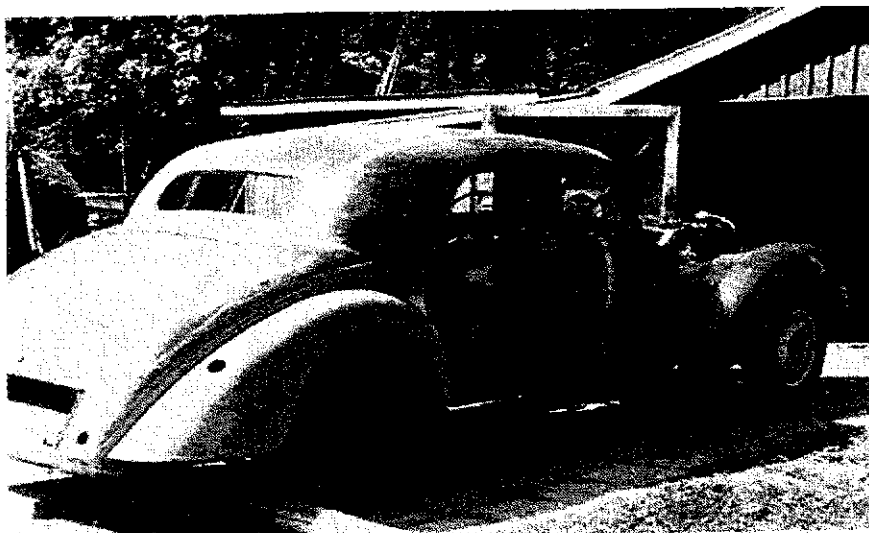
Här börjar chassiet bli klart för montering av karossen. Bränsletanken är ännu ej monterad. Däcken på fäljarna är nya Avon Tourist 6.00x16. Fotot är från 1988.



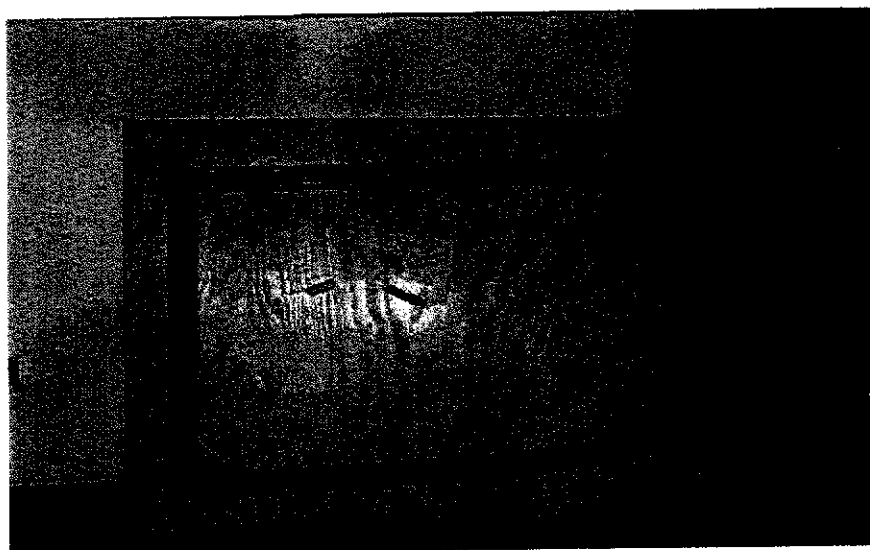
Här är karossen klar för montering av det perforerade plåttaket samt inklädning med övriga plåt detaljer. Så gott som allt trä är utbytt.



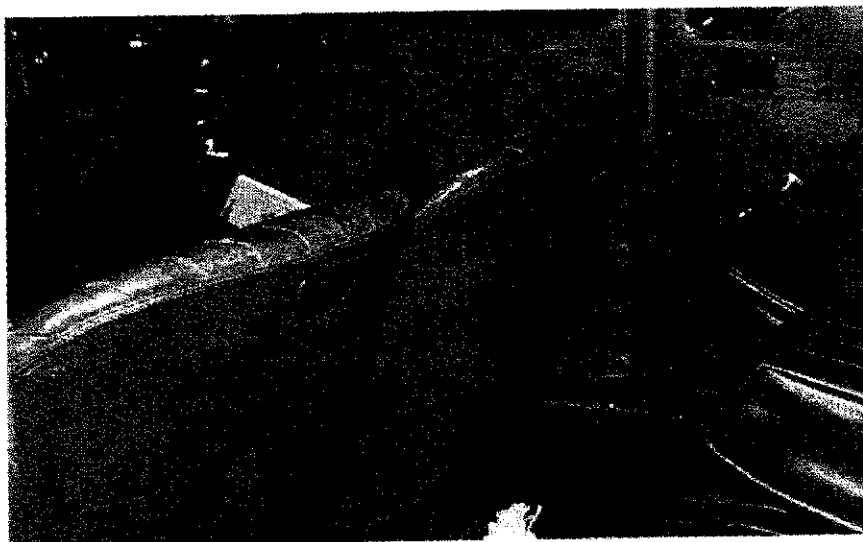
Här är takplåten på plats. Vindrutramen saknas. Håller också på att passa in dörrarna.



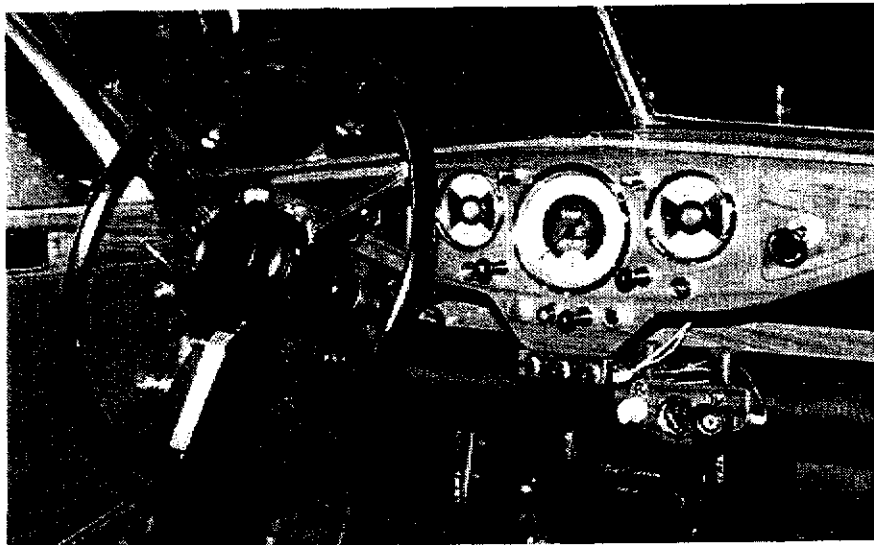
Inpassning av skärmar före lackering. Bilen har här tagits ut från garaget. Handbromsen var inte inkopplad, därav alla bromsklossar.



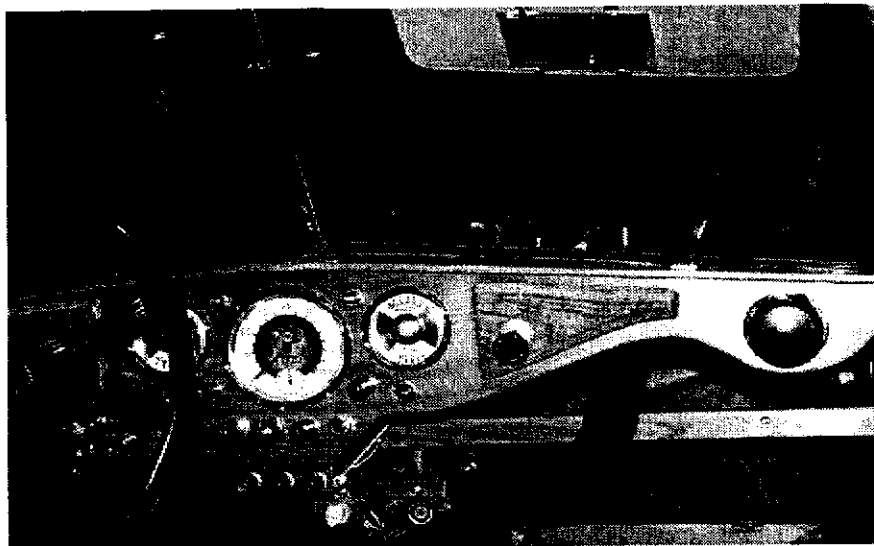
Framdörrens "klädselstomme" som är gjord i två delar; spegel med en upphöjd ram runt om. Monteringsbeslagen är original. Stommen är tillverkad av 4 mm vattenfast plywood, impregnerad med flera lager linolja och sedan lackad med båtfernissa.



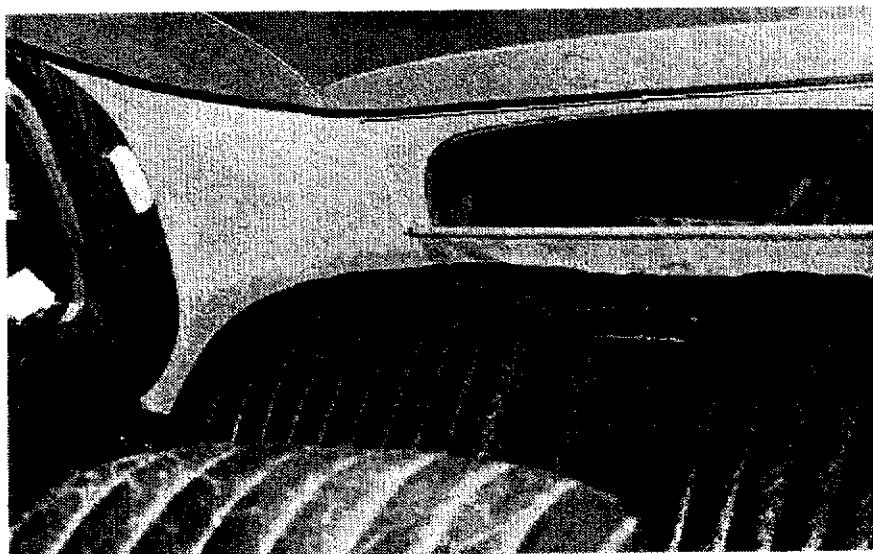
De nyklädda dörrarna. De stoppade ramarna gjorda av 9 mm skumgummi. Hela dörrsidan blev först överklädd med (muslin-)tyg och slutligen klädd med Rexine konstläder av kraftig kvalitet. Dörrarnas valnötspaneler är från min reservdelsriley från 1950, därav de många askkopporna. Armstödet i baksätet är av den bredare modellen.



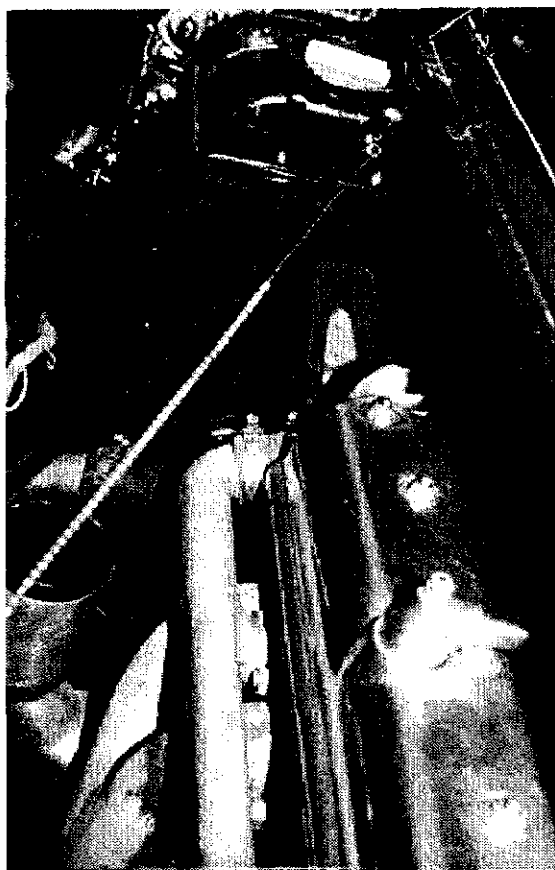
Här en bild från förarplatsen som bl.a. visar instrumentpanelen (som är nytillverkad) och instrumenten av den gamla runda modellen. De utanpåliggande valnötspanelerna på instrumentbrädan har blivit söndersågade, de skall ligga som en ram runt de yttre runda instrumenten. Här kan man också se rattarna till torkaxlarna. Med dem kan man koppla in och ur drivningen från torkarmotorn. I vänstra torkaraxeln var elkontakten inbyggd för påslaget av torkarmotorn. Det har jag i stället flyttat ner till en vippströmbrytare. Vindrutan framför föraren kan man på denna vagn öppna med en vev. Tyvärr är veven skyddad av rattens som är metall, ej "pearl plastic". Vindrutan är på denna bild öppnad ca 1 tum. Kontrollampor finns för pilarna, helljuset och som visar batterifrånskiljaren inkopplad. Bilen rattcentrum kommer från min reservdelsvagn.



När jag köpte bilen saknades klockan i hastighetsmätaren. Erik Hamberg lyckades få tag i en åt mig. Båda askkopparna, den mitt ovanför hastighetsmätaren och den högra runda ses här. Den lilla instrumentpanelen under handskhyllan har reostat för värmebläkten, en liten "handdrivnen" cigaretttändare och temp. mätare för värmeelementet. Den kommer också från min skrot-Riley. Solskyddet är gamla original som blivit ommålade med vattenbaserad allmogefärg och sedan skyddslackade. Make-up spegeln är ny, men spegelhållarna är de gamla som kromats om.



Här syns innertakets klädsel i mohair inköpt färdigsytt från RM-klubben i England. Detta innertak passar nog bättre på en Riley från 1950 och senare. På min vagn var jag tvungen att klippa och gör om klädseln för att få det att passa. Följden blev att tyget inte räckte för att klä in sidopanelerna med läslampor.



Kylaren har gjutet mässingslock. Cellpaketet är utbytt efter frontal-krocken med kon. Vad som inte syns på bilden är tändstiftsskydden som jag lät tillverka av tunn aluminium-plåt och trädde över varje tändstift för att undvika att få ner skräp och smuts i cylindrarna vid arbete med stift.



Här syns moterrummets vänstersida. Chassi numret är instansat på mässingsplåten. Man ser slangarna till värmeelementet, "snöret" till kylgardinen, nya kabelhärvan, och laddningsrelät.



Äntligen besiktigad och godkänd och med nya reg. skyltar (kanske inte helt lyckat för färd till Syrien, reds. anm.). Bilen står klar för sin första "långresa" på 30 år. Turen gick till Stockholm. Bränsleförbrukningen blev drygt 1,5 liter/mil, kanske p.g.a. ett för kraftigt dammfilter i luftrenaren. Vid utbyte av filtret mot ett annat sjönk bränsleförbrukningen markant. Under den tiden jag körde Rileyn på 60-talet drog den ca 1,2 liter/mil. De båda extralamporna köpte jag på en veteranbilsmarknad.



Originalbakkjusen har jag låtit komplettera med positionssljus monterade under stötfångarna. Ett stänkskydd skymtar under höger bakkärm, egenhändigt tillskuret från en lös gummimatta.

Köpes

Till Riley 4/68, 1959:

Originalmotor med dubbla förgasare, två röda framstolar, komplett temp. mätare.

Åke Carlsson
Box 3301
531 03 Vinninga

Säljes

Reservdelskataloger till Two-Point-Six och One-Point-Five.

Åke Carlsson
Box 3301
531 03 Vinninga



6 st. nya hylsor av fabrikatet Elora i dimensionerna 3/16" - 5/16" - 3/8" - 7/16" - 1/2" Whitworth. Utmärkt kvalitet och finish. Oundgängliga verktyg för den som har en RM Riley eller äldre. Pris 300:- + porto.

Erik Hamberg
Tel. 08-781 17 53 (arb.)



Riley broschyr säljes. "Den nya Riley 4/68". Svensk, A4 storlek, färg broschyr. Trycksak nr: Oxford 23/194 (21418) 4/59 - 50 m. Länstryckeriet - Nyköping 59 1020.

Kent Hortlund
Långviksvallen 71
922 66 Taveljö (25 km NV Umeå)
Tel. & Fax 090-611 22

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA

Medlemskap i Svenska Rileyregistret kostar 75 kr för 1996. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 Järfälla
Tel. 08-580 352 79

RILEYBLADET

Redaktör

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Tel. 010-66 00 701
Fax 042-927 05

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.

Ny Adress

194 Svedlund, Henrik
Norra Gubberogatan 24
416 63 Göteborg

Detta blad är tryckt av:

NLB DIGITAL AB

Experter på:

- Mac-originalarbete, utskrifter
 - 4-färgs- och sv/v tryck
 - Digital Offset
 - Storformats-utskrifter
 - Laminering
- och mycket mer...**