

RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Kent Gustafsson

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

Nr. 2/1989



DET HAR INTE RULLAT NÅGON

svenskregistrerad 2½ l drophead coupé på svenska vägar på 25-30 år - inte förrän i början av juni i år fick vi möjlighet att ånyo se denna vackra modell köra på svensk mark.

Detta eleganta vita helrenoverade exemplar med röd skinnklädsel och svart sufflett har importerats från Maryland i U.S.A. av Stig Nyberg i Göteborg. Stig har länge letat efter ett exemplar och slog till direkt när han fann ett genom en annons i den omfattningsrika Hemming's Motor News. Bilen köptes obesedd, men motsvarade exakt den noggranna beskrivning som lämnades av

(forts. sid 6)

BOKHYLLAN

DAVID G. STYLES, *Sporting Rileys: The forgotten champions*. 288 s.
Dalton Watson, London 1988. ISBN 0-901564-70-2. Pris c:a GBP 25.00.

I motsats till ägare av M.G., Jaguar, Rolls-Royce och Bentley är vi Riley-ägare inte särskilt bortskämda med böcker om våra fordon. Sålunda finns det fortfarande inte en enda bok som enbart behandlar efterkrigsproduktionen, vilket är snudd på skandal (vilket man faktiskt kan säga utan att bli beskyldd för att vara en trångsynt märkesfantast).

Länge var A. T. Birminghams utmärkta historik över Rileys biltillverkning fram till tiden för andra världskriget den enda som fanns att tillgå. Under 1980-talet har det dock blivit bättre: tre böcker har faktiskt kommit ut. Först av dessa var David G. Styles ypperliga "As old as the industry" (1982), vilken av the Society of Automotive Historians utsågs till det årets bästa fordonshistoriska bok. Denna historik sålde mycket bra och är nu i det närmaste omöjlig att få tag i. Några år senare kom så en bok som enbart handlar om Rileys sportbilstillverkning, "Riley sports cars 1926-1938" av Graham Robson (1986).

I november 1988 kom så en nära 300 sidor tjock volym av David G. Styles kallad "Sporting Rileys: The forgotten champions". Det är ett mycket gediget arbete byggt på omfattande forskning och uppgiftssamlande, men kanske något tungläst med sina dubbla spalter och de otroliga mängder med uppgifter som sammanställts. Imponerande är också det stora antalet fotografier från tiden som pryder sidorna. Kort sagt handlar boken om Rileys sportmodeller och deras deltagande i tillförlitlighetstävlingar och rallyn och får nog betraktas som den 'definitiva' boken inom området.

Kapitel 1 handlar om fabriken första år och sidventilsepoken. Särskilt värdefullt i detta avsnitt är de många fotografierna av tidiga Rileykonstruktioner. Det andra kapitlet berättar om hur Ninemodellen och de tidiga sexorna utvecklades. Intressanta fotografier från tiden samt teckningar och konstruktionsritningar av Styles' egen hand beledsagar texten. I det tredje kapitlet behandlas Imp-, MPH- och Spritemodellerna, inkluderande Spritemotorinstallationer i andra vagnar.

Ett ovanligt läsvärt kapitel är det fjärde som handlar om "sporting specials" på den tid 'när det begav sig'. Här hittar vi Freddie Dixons konstruktioner och den berömda "the White Riley" som utvecklades av Raymond Mays.

Med det femte kapitlet kommer vi in på tävlingsframgångarna, alltifrån seklets början till trettioalets slut. Bildmaterialet är fantastiskt med åtskilliga tävlingsbilder att dregla över. Mer tävlingshistoria blir det i kapitel 6 och 7 som ägnas åt de stora loppen på Brooklands- och Doningtonbanorna. I det åttonde kapitlet vänds blicken mot tävlingsframgångarna utanför Storbritannien, bl.a. på Montlhérybanan och i Le Mans. Fler fina fotografier att gotta sig åt!

Mitt favoritkapitel är nog i alla fall det nionde, vilket handlar om de stora expeditionerna i vilka Rileyvagnarnas tillförlitlighet testades och erkändes. 1913 körde man t.ex. med en 12/18-modell i Egypten och 12 år senare kördes en 12 hp sidventilare från Nairobi till Mombasa. Inga större incidenter inträffade trots besvärliga förhållanden, blott 56 punkteringar! Den modell som mer än någon annan testades och bevisade sin slitstyrka var dock Nine. 1929 gjordes en resa från Singapore till London som innebar mer

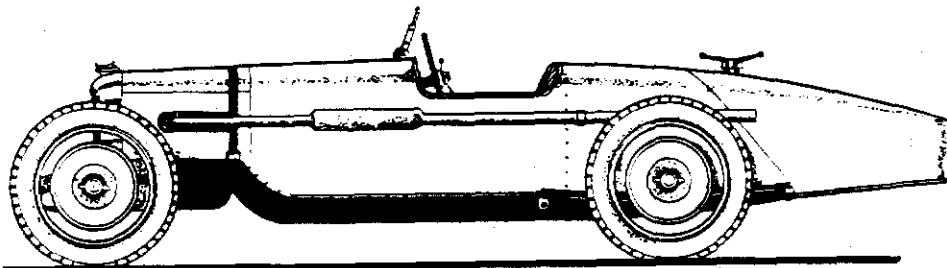
(forts. sid 3)

/Bokhyllan ... (forts.)/

än 21.000 körda km. Det enda som inträffade var en brusten blad fjäder. En annan långtur gjordes av Peter Antill tvärs över Australien samma år. Två Cambridgestudenter körde dessutom jorden runt i en Mk IV Tourer och två andra entusiaster körde tvärs över U.S.A. under 6 dagar. Listan kan göras lång - låt mig bara påminna om att Joan Richmonds och hennes medresenärers berömda resa från Melbourne över Australien och genom Asien på urusla vägar för att delta i 1932 års Monte Carlo-rally här finns återberättad.

I kapitel 10 fortsätter Styles att berätta om rallyframgångar och vi kan bland annat läsa om de Rileyvagnar som startade i Monte Carlo-rallyt från Umeå åren 1932-1937. Följande kapitel behandlar kända Rileypersonligheter, dvs. familjen Riley samt tävlingsförare och konstruktörer. Det avslutande tolfte kapitlet tar upp den ekonomiska sidan av fabriken biltillverkning och orsaken till konkursen 1938.

I olika appendix redovisas slutligen chassinummer för idag kända existerande sportmodeller, tekniska data med utmärkta teckningar av respektive modeller - utförda av författaren själv - (se nedan), vidare en förteck-



113 - Freddie Dixon's TT car in profile. (DG Styles)

ning över troféer och priser som Rileyvagnar erövrat i rallyn och tävlingar samt avbildningar av de mest kända tävlingsbanornas sträckningar.

Styles' bok är imponerande och bör absolut finnas i bokhyllan hemma hos alla dem som har en pre-war Riley. Den är naturligtvis även angelägen för alla andra Rileyägare och intresserade av märket.

Cars, med undertiteln Cars stora billexikon, har nu kommit till slutet av alfabetet. Helt nyligen (1988) publicerades det trettionde bandet (ISBN 91-7472-360-X) i denna mycket fina automobilhistorik på svenska. Del 30 omfattar bilar från Renault till och med Roots & Venable och innehåller således även en Rileyhistorik.

Hur har man då lyckats med den? Svaret måste bli ett klart, entydigt och berömande "bra!" Texten är välskriven, relativt innehållsrik och såvitt jag kan se utan några egentliga fel. Man har faktiskt lyckats åstadkomma en av de bästa översiktterna av bilmärket som står att finna på svenska. Ett särskilt avsnitt tar dessutom med 30-talets tävlingsframgångar i korta drag. Några mindre korrekturfel kan dock noteras. Till "Cars" stora förtjänster hör det fina och rikliga bildmaterialet, huvudsakligen i färg och med bra färgåtergivning.

På de 12 sidor som ägnas Riley finns 27 illustrationer, alltifrån Percy Rileys experimentbil från 1898 till "hundkojan" Elf från sent 1960-tal. Tyvärr har man dock i redaktionen i en del fall saknat kunskaper om de modeller som avbildas. På s. 2357 visas t.ex. en fourlight Kestrel Nine

(forts. sid 4)

/Bokhyllan ... (forts.)//

från 1934, inte en 12/4 från 1936 som anges (det året hade ju modellen en 6-light-kaross). På s. 2358 avbildas Henrik Schou-Nielsens Imp med felaktiga framskärmar (bilden tagen innan de nytillverkade korrekta skärmarna monterades på bilen). En six-light Kestrel-Sprite avbildas för övrigt på s. 2360, men kallas där för Adelphi 8/90! Det påstås även att Adelphimodellen utvecklades till Autovia, vilket är rent påhitt eftersom Autovia var ett särskilt bilmärke, låt vara att det byggde på Rileyerfarenhet.

Den RMA som avbildas på s. 2362 är inte utrustad enligt originalspecifikationerna när det gäller belysningen; bl.a. saknas de för modellen karakteristiska Butlerlamporna. Varför inte avbildas en korrekt utrustad bil? Ännu bättre hade det varit om även en 2½ l drophead och en sen RME (med "helmet wings") hade funnits med. Dropheadmodellen ser man aldrig avbildad i bilböcker, konstigt nog.

Rileyartikelns svagheter ligger således i bildtexterna. De specifikationer som lämnas för Nine 1928, Sprite 1936 och RME 1953 är emellertid korrekta. Totalintrycket blir därför positivt, trots de här ovan angivna missarna.

Cars utges av Nordbok, Göteborg, med Björn-Eric Lindh som redaktionschef och Bengt Ason Holm som bildredaktör och grafisk formgivare. I redaktionen ingår även G. N. Georgano, Niels Jonassen och Carl Henrik Störmer.

BILTEKNISK ORDBOK: Engelsk-svensk, 28 + (3) s. ISBN 91-971014-0-0; Engelsk-norsk, 29 + (3) s. ISBN 82-991675-0-7. Utg. av Björn-Eric Lindh & Carl Henrik Störmer. ScanBook, Oslo och Stockholm 1988.

I allmänhet behöver man inte läsa många rader i en engelsk verkstadshandbok förrän man stöter på någon egendomlig teknisk term som man inte vet vad den betyder. Man tror sig förstå och fortsätter läsningen, snart ännu mer osäker. Är man någorlunda ambitiös hämtar man naturligtvis ett lexikon som förhoppningsvis förklarar termen. Så är dock inte alltid fallet och att då snabbt och enkelt få tag i en mer omfattande ordbok med tekniska termer låter sig i allmänhet inte göras utan vidare.

För oss som kör engelska bilar finns det emellertid nu en behändig liten volym, Bilteknisk ordbok, sammanställd av Björn-Eric Lindh och Carl-Henrik Störmer, att tillgå. Boken vänder sig både till svenska och norska läsare: från ena hållet blåddrar man sig fram i den engelsk-svenska delen och när man vänder upp och ned på boken och börjar läsa finner man de engelsk-norska termerna. Skälet till att man producerar häftet så här måste vara förlagstekniskt: det kan saluföras såväl i Sverige som i Norge av utgivarna. Detta arrangemang med två delar i en volym är egentligen den enda nackdelen med denna för övrigt utmärkta produkt - ingen av oss lär väl behöva bägge delarna?

Ordbok är kanske ett väl pretentiöst begrepp för knappt 30 sidor; "ordlista" vore lite mer relevant i sammanhanget. De termer som tagits med täcker det mesta som man kan undra över i automobilsammanhang och översättningarna är tydliga och korrekta. Ordet "hood" förklaras t.ex. både enligt engelskt och amerikanskt språkbruk, likaså "fender".

Att "allen screw" betyder insexskruv kan vara bra att veta, men varför har man inte tagit med "phillips screw"? Vilka var förresten herrar Allen och Phillips? Vi får i alla fall förklaring på ord som: trunnion, weatherstrip, replenish, nozzle och misalignment samt ganska många fler. Ordlist-

(forts. sid 6)

NYA MEDLEMMAR

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

- 179 Peter Kock 9 hp Tourer 1937 S 67 Z 3191 / DXN 235
Erikslustvägen 12
217 73 MALMÖ
Tel. 040 - 26 16 02
- 180 Harald Hovde 9 hp Lynx 1935 6027327 / DF 26444 (N)
Gråkamveien 9
N - 0389 OSLO 3
Tel. 02 - 14 73 59
- 181 Hugo Carlmark
Welandergatan 11
416 56 GÖTEBORG
Tel. 031 - 25 50 28
- 182 Brage Dankel 2½ l Roadster 1949 59 SS 4129 / KRO 795
Lillgatan 1
930 15 BUREÅ
Tel. 0910 - 410 64
- 183 Stig Lindström One-Point-Five 1959 FSRIL-H 6498 / Y 51251
Kasamark 3489
890 35 HUSUM
Tel. 0663 - 210 73
- 184 Stig Nyberg 2½ l Drophead 1950 60 D 5879 / PAF 717
Box 8035
421 08 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 47 19 21
- 185 Ronald Pfäntner 9 hp Merlin 1936 S 66 M 586 / JHZ 932
Visthusgatan 113
724 81 VÄSTERÅS
Tel. 021 - 35 78 17
- 186 Jonas Reiner
Kungstensgatan 56
115 29 STOCKHOLM
Tel. 08 - 31 52 62
- 187 Marie Söderqvist
Lokevågen 5
703 65 ÖREBRO
Tel. 019 - 31 02 71
- 188 Per Dahlslier 4/68 Saloon
Box 2057, Eda
670 50 CHARLOTTENBERG
Tel. 0571 - 206 45
- 143 Ernst Bylund har ny adress: Björkgatan 12 C, 860 30 SÖRBERGE

/Det har inte rullat ... (forts.)/

säljaren. Renoveringen ser ut att vara omsorgsfullt gjord och endast enstaka detaljer behöver ses över för att få bilen perfekt i alla avseenden. Dessutom medföljde en omfattande dokumentation av hela renoveringen, med räkningar och korrespondens i tekniska frågor. Grattis Stig, till denna fina pärla! Nu hoppas vi få se dig och din bil vid nästa sommars stora Rileymöte!

Mer dropheadnyheter kommer sannolikt i nästa nummer av Rileybladet; Stigs bilköp fick nämligen vissa konsekvenser för en annan medlem

Erik Hamberg

- o - - o - - o - - o - -

HERR REDAKTÖR!

- Det er alltid noe å berette om. Denne gang fra BL 64000.

På slutten av sommeren 1988 viste motoren i vår RMF 2½ 1 tydelige tegn på tretthet. Sylindernr. 1 hadde f.eks. nærmest ingen kompresjon ved tomgang. Men motoren startet villig, og den hadde fortsatt god trekkraft. Det ante oss at det i alle fall var noen brukne stempelringer (kolvringer). Den hadde heller ikke vært heloverhålt ifølge opplysninger fra den tidligere eier, og bilen har gått i alt ca. 200.000 km. Ut fra teorien om at "er det noe galt så er det verre enn du tror" sporet vi opp et verksted i Colchester, ikke langt fra fergeanløpsstedet Harwich. Peter Morrell hadde fått verkstedet anbefalt, og de påtok seg å gjøre det nødvendige. Det viste seg at ventiler, ventilfjærer, sylindre, lagre etc. var sterkt nedslitte. Samtlige stempelringer var brukket, og oljekanalene i veivakselen var tette av bek.

Bilen ble på verksted i to måneder, og regningen ble det dobbelte av antatt, men motoren er til gjengjeld overhålt til en høy standard. Det merkelige var at motoren gikk godt uten ulyder inntil den nærmest gav opp. Det betyr at RM'en kan være i "good running condition" selv om den er temmelig nedslitt. Så vær kritisk ved kjøp av bil, det kan fort løpe på ekstra utgifter. Det hadde nok gått å holde motoren gående med flikking (lagning) uten overhaling (hel oversyn), men da hadde vi ikke turt å bruke bilen slik som vi ønsker.

RM'en svarer til våre forventninger, og selv med en motoroverhaling, mere omfattende enn forventet, har vi alt i alt en rimelig og god bil som vi bruker flittig og som ikke er anskaffet som investeringsobjekt.

Med vennlig hilsen,

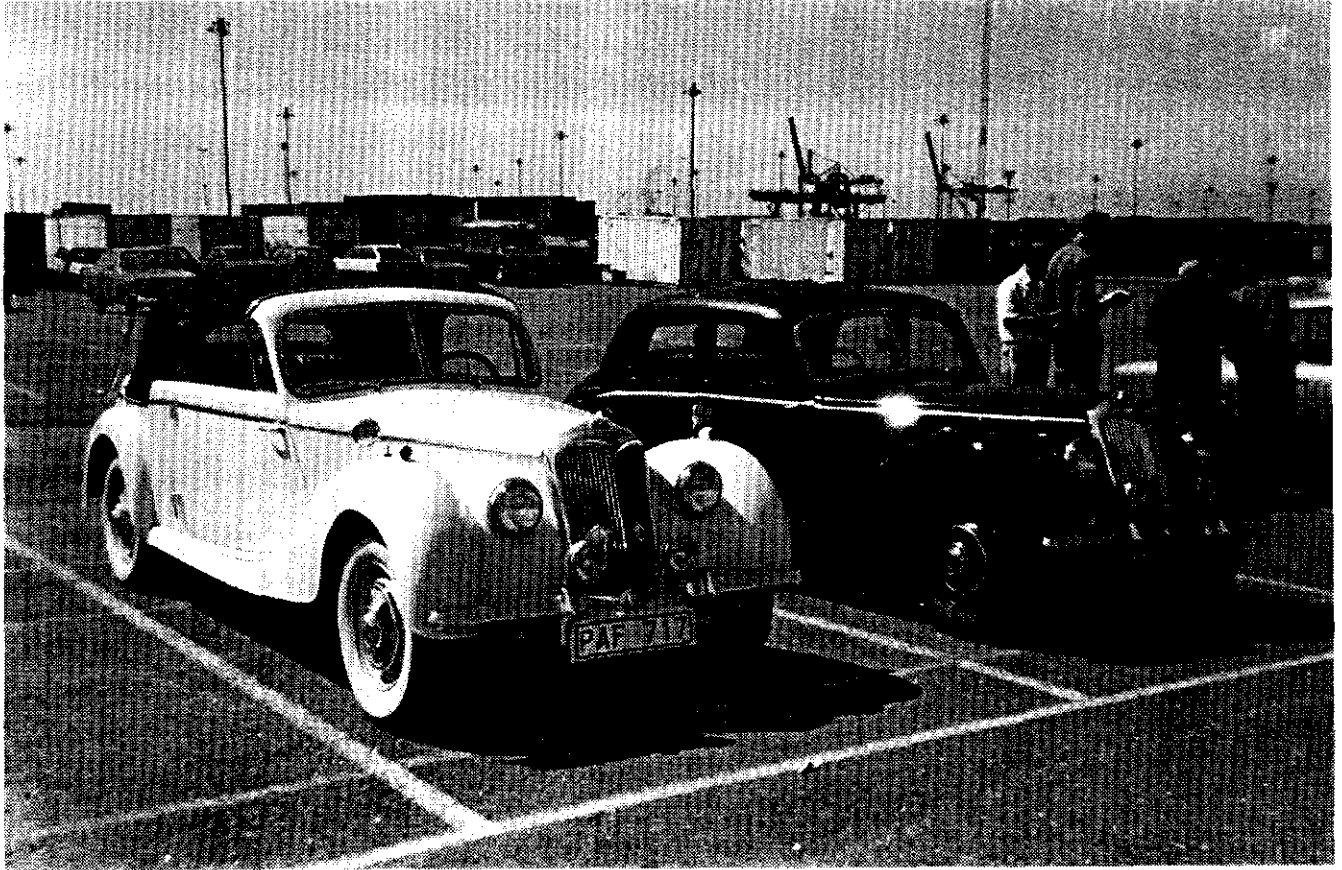
Tor Bang-Steinsvik

- o - - o - - o - - o - -

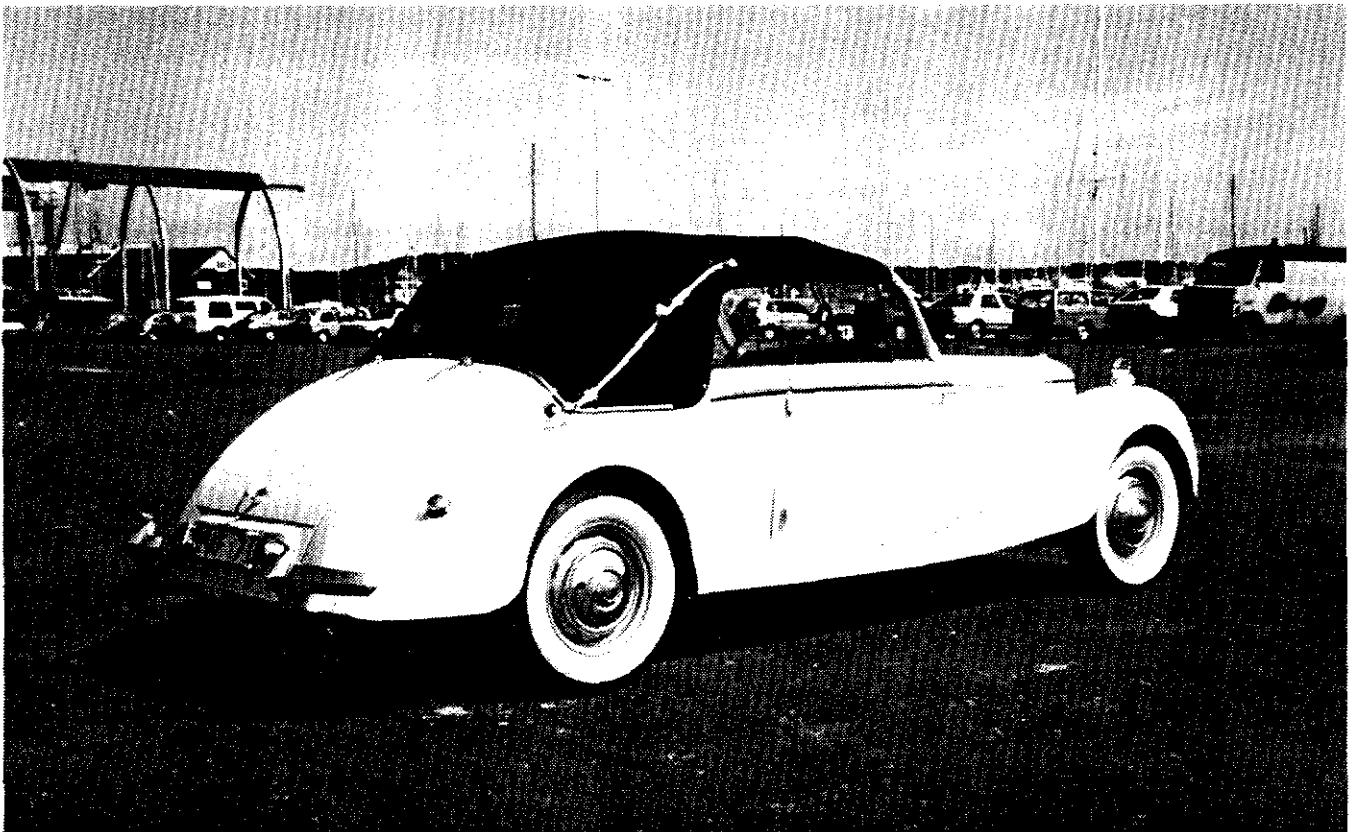
/Bokhyllan ... (forts.)/

tan kan varmt rekkommenderas: den bør faktisk finnes i varje engelsk bilägares bokhylla, eller där man förvarar instruktions- eller verkstads-handbok.

Erik Hamberg

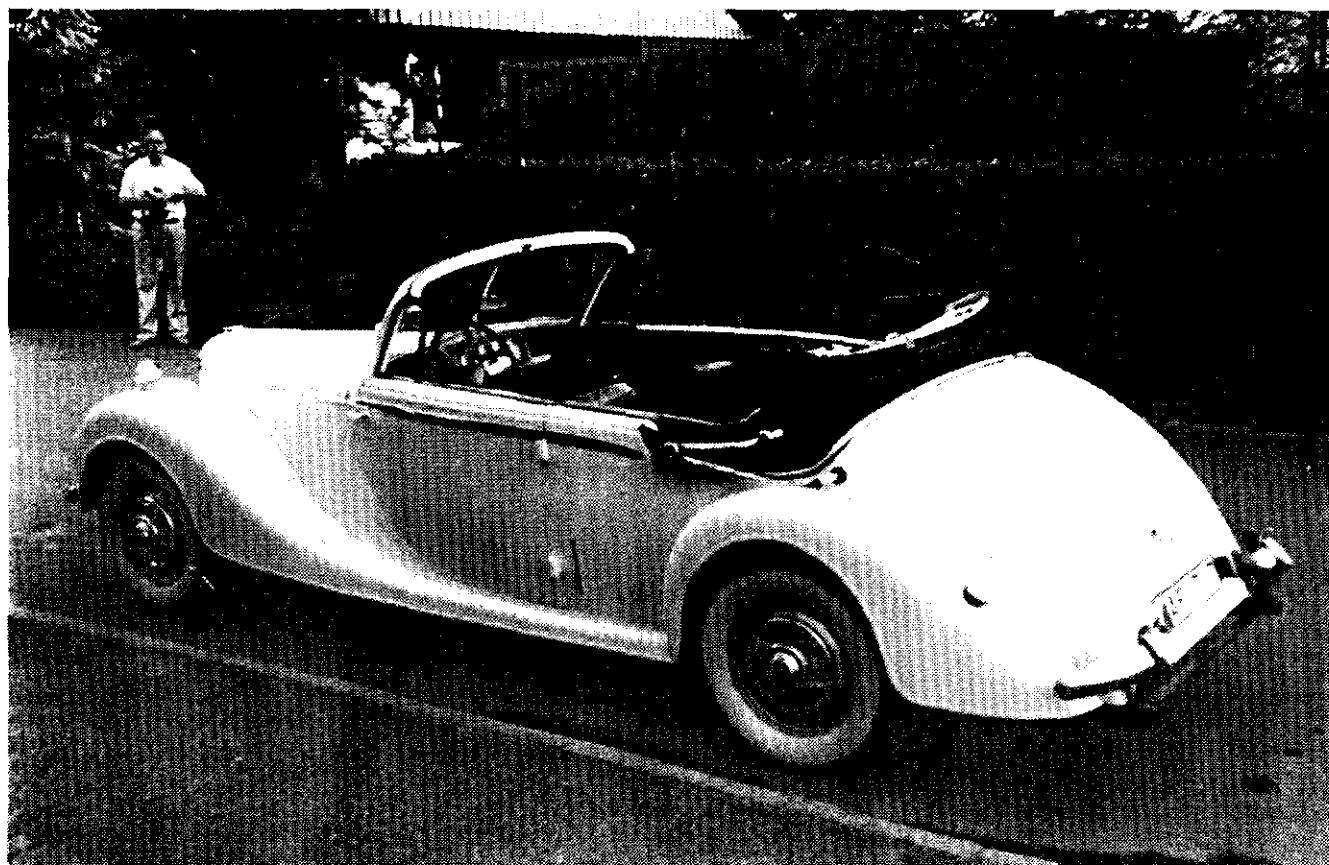


Ovan: Stig Nybergs 2 $\frac{1}{2}$ l Drophead Coupé 1950 i sällskap med Erik Hambergs 2 $\frac{1}{2}$ l Saloon från samma år. Nedan: Dropheaden är - liksom saloonerna - elegant från alla håll; här snett bakifrån. Foto: Erik Hamberg





Ovan: Interiör i Stig Nybergs vänsterstyrda RMD. Nedan: Bäst till sin rätt kommer naturligtvis en drophead coupé med suffletten nedfälld.



ANNONSER

Säljes

Till 2½ l: 4 skapliga skärmar: 500:- styck eller 1.500:- för alla. Framvagn: 500:-, bakaxel med differential samt hjul: 500:-, fälgar: 100:-/st., nya oborrade handtag i mässing: 100:-/st., renoverbar ratt (gul), grill mm. Dessutom finns det lite småprylar som ej går att lista här. - Delarna kommer från en skrotad RMB 1950.

Lage Bellström, Box 73, 643 00 VINGÅKER
Tel. 0151 - 202 98 eller 117 22

För medlemmarnas räkning har klubben köpt in ett antal 1,5 liters halonsläckare till ett mycket förmånligt pris: 495:-/st. (Frakt tillkommer om halonsläckaren skall sändas per post)

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

- o - - o - - o - - o - - o -

TEKNISKA TIPS

- Gammelmilar måste - som alla säkert vet - smörjas regelbundet för att må väl. Ett smörjställe som man lätt glömmer bort är generatorn. På R.M.-vagnarna kan det vara lite svårt att komma åt smörjstället, vilket leder till att man kanske struntar i att smörja. Det leder förr eller senare till att bussningen går varm och börjar gnissla; i värsta fall råkar man ut för ett haveri. - Se därför till att smörjfilten är väl genomdränkt av olja.
- Polering av bakelit kan med fördel göras med krompoleringspasta.
- Montering av gummidetaljer underlättas om de smörjs in med tvål eller såpa. (Vem har inte haft problem med gummimanschetterna runt bensinrören?)
- Peter Kock har tipsat oss om att muttrar och bultar med BSP- och UNF-gängor (och mycket annat) kan köpas till låga priser från: Namrick Ltd., Nut & Bolt Store, 124 Portland Road, HOVE, Sussex BN3 5QL, England. Tel. 0273 - 779864. - Begär katalog!
- K-sprit i bensintanken minskar CO-halten. Bra att komma ihåg när man skall in på bilprovningen!
- Topplöckspackningar av koppar/asbest kan återanvändas om de är oskadade. De skall i så fall först kokas i vatten. (Vem har så stora kastruller i köket?)
- Hur mår din elektriska bensinpump? - Om brytarspetsarna är brända bör de bytas eller filas jämna. Gör ren bensinfiltret och se över anslutningarna för ström och bensin. Översynen är ganska enkel och motverkar otrevliga motorstopp eller driftstörningar.
- Vid montering av vattenröret utanför grenröret på 2½ l kan det vara svårt att få det tätt med O-ringar; försök i så fall med packningspasta, typ "form-a-gasket".

Erik H.



B.R.D.C. EMPIRE TROPHY INTERNATIONAL RACE
(ISLE OF MAN)

1ST G. E. ANSELL (E.R.A.)

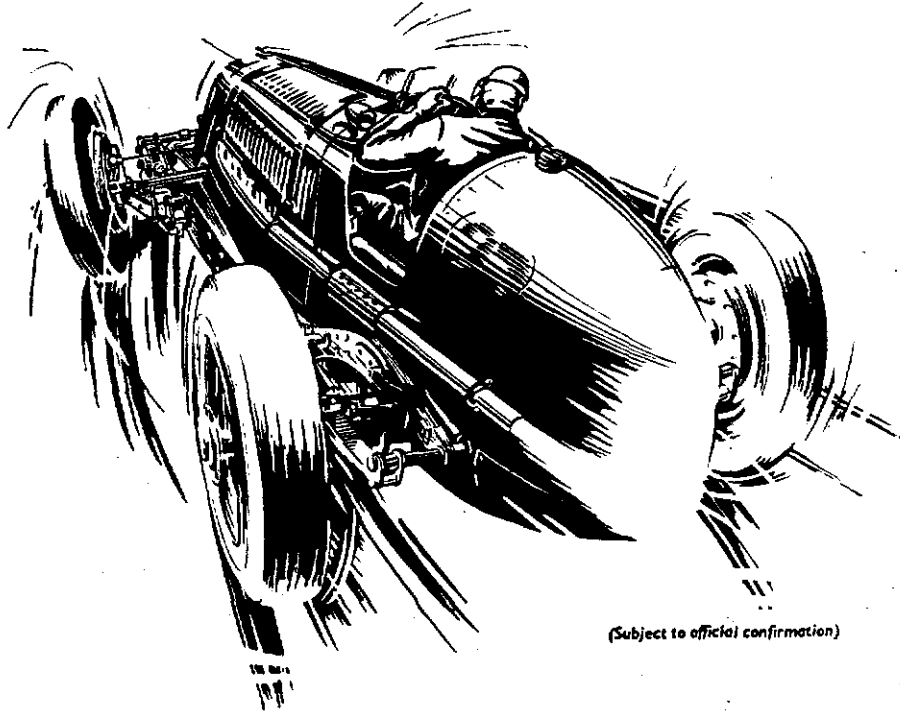
2ND D. A. HAMPSHIRE (E.R.A.)

3RD H. L. BROOKE (E.R.A.)

4TH 5TH 6TH and FASTEST LAP

relied on

LUCAS
IGNITION



(Subject to official confirmation)

JOSEPH LUCAS LTD · BIRMINGHAM 19