

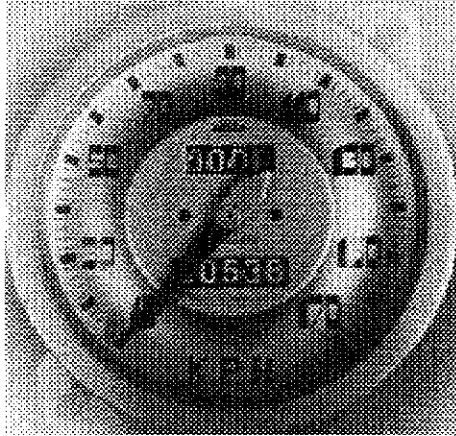


RILEYBLADET

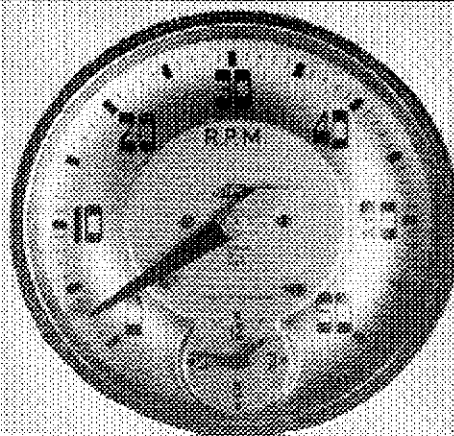
Nummer 2, 1996

Organ för Svenska Rileyregistret

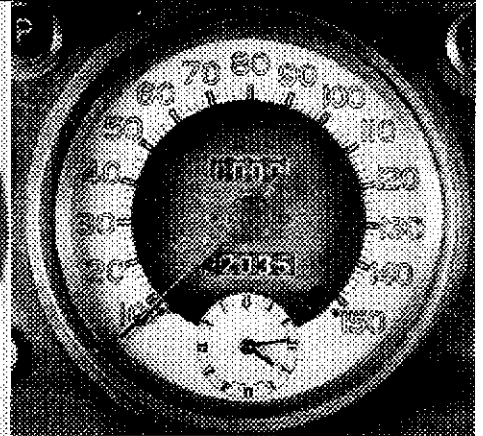
Årgång 18



British Jaeger magnetisk hastighetsmätare för 2½ RM Riley f.o.m. ca 59 S 5218 med väg- och tripmätare och gradering 0-170 KPH (alt. 0-100 MPH). 1½-an hade denna typ av mätare f.o.m. ca 39 S 17210, graderad 0-150 KPH (alt. 0-90 MPH). Hastighetsmätaren anslöts till växellådans utgående axel via en wire.



British Jaeger magnetisk varvräknare med inbyggd elektrisk klocka. Detta instrument var ett "optional extra" man kunde beställa och monterades där stora klockan normalt sitter. Instrument ovan har en diameter på 4" (102 mm). Anslutningswiren kopplas till bakändan av den kamaxel som styr insugningsventilerna..



British Jaeger hastighetsmätare med inbyggd klocka som den såg ut i RM bilar från starten 1945/46 fram till sommaren 1949 när den "nya" instrumentbrädan infördes. Tillhörande mätare för bensin, vattentemperatur, oljetryck och batteri/ampere syns på nästa sida.

Jaeger instrument

Något som det nästan aldrig talas om är instrumenten. I redaktörens alla Rileyböcker står inte ett ord om instrumentens fabrikat eller funktionssätt. Bilfabrikerna köper dem färdiga från någon instrumenttillverkare. Och gick de sönder bytte man ut dem. I Rileys sitter Jaegerinstrument.

Varför står det Jaeger på instrumenten? Länge, länge har jag undrat över detta. Det finns ju ett schweiziskt företag som heter Jaeger-LeCoultre som tillverkar fina klockor. Och bara för att det står Jaeger i min Riley köpte jag 1986 ett Jaeger-LeCoultre armbandsur. Men inte nog med det. Min vardagsbil, en Citroën, har instrument av märket Jaeger. Schweiz, England, Frankrike... hur hänger det ihop egentligen?

År 1833 började familjen LeCoultre tillverka klockor i Le Sentier i Vallée de

Joux i de schweiziska Jurabergen. Där ligger fabriken än idag. Vid sekelskiftet leddes företaget av Jacques-David Le Coultre.

I Paris verkade samtidigt Eduard Jaeger. Han var franska marinens urmakare och försåg flottan med kronometrar vilka tillsammans med sextant behövdes för positionsbestämning på den tiden.

År 1900 började Jaeger köpa urverk av LeCoultre & Cie. Under första världskriget blev det dåliga tider även för klocktillverkare. Herrar Jaeger och LeCoultre utvecklade, med början 1915, instrument för flygplan och sedan den produkt som företaget skulle bli mest känt för; instrument och instrumentbrädor för bilar. Produkterna såldes av firman Compteurs Jaeger S.A. i Paris.

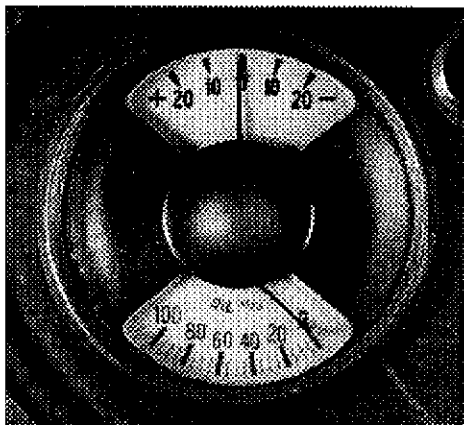
Samarbetet mellan herrar Jaeger och Le Coultre resulterade också en in serie klockor och armbandsur som blev kända över hela världen under namnet Jaeger-LeCoultre. Produktionen låg, och ligger ännu, helt Le Sentier i Schweiz. Den mest kända Jaeger-LeCoultre klockan är nog armbandsuret *Reverso* i Art Deco

stil från 1931. Det var riktat till sportiga gentleman, och hela uret kan vändas så att boetten kommer fram och glaset skyddas. En annan klassiker är pendylen *Atmos* som drivs av förändringar i lufttrycket, och på så sätt kommer ganska nära ett perpetuum mobile.

British Jaeger Ltd. startades 1924 efter att Compteurs Jaeger S.A. haft stora försäljningsframgångar i England åren 1922-23.

År 1927 köpte S. Smith & Sons (Motor Accessories) Ltd. licensrätten till Jaeger instrument i England. Smiths hade startats 1899 och blev snart den, i särklass, största tillverkaren av hastighetsmätare, bilklockor, övriga mätare, bilgeneratorer, bilbelysning, elektriska bilhorn och förgasare i England. År 1920 tillverkade man 3000 hastighetsmätare i veckan. Köpet av The British Jaeger Company gjordes för att stärka Smiths tillverkning, design och tekniska resurser och för att komma åt Jaegers utomordentligt goda rykte för driftsäkra och exakta hastighetsmätare. Smiths bytte ut mekanismen i Jaegerinstrument mot mer konventio-

nella verk, men man behöll Jaeger namnet och fortsatte att leverera Jaeger instrument till sportiga engelska bilar långt in på 70-talet.



En amperemätare (eng. ammeter) och en oljetrycksmätare märkt lite lustigt LBS/□ (pounds per square inch).

I en Smiths Automobile Instruments katalog från 1956 upptas följande Jaeger instrument: hastighetsmätare, varvräknare, klockor, oljetrycksmätare, temperaturmätare, och bensinmätare i ett stort antal utföranden; runda, halvrunda, fyrkantiga, rektangulära, i 4-5 olika storlekar, magnetiska, elektriska, kronometriska, fjäderdrivna, med och utan ultraviolett belysning, med och utan trippmätare, för snabbare bilar och långsammare bilar, för miles och kilometer (RM bilar som utrustades med kilometermätare och Celsiustermometer hade dock lb./sq. in. på oljetrycksmätaren).

På kontinenten fortsatte Compteurs Jaeger S.A. att leverera instrument till franska och italienska bilar och detta pågår fortfarande i Nanterre utanför Paris. Idag heter företaget Magneti Marelli France och ägs av den italienska elektronikgruppen Sensori E Devioguida Magneti Marelli Spa., där även Veglia, Weber, Solex, Borletti, Carello, SIEM, Marwal och Mako ingår.

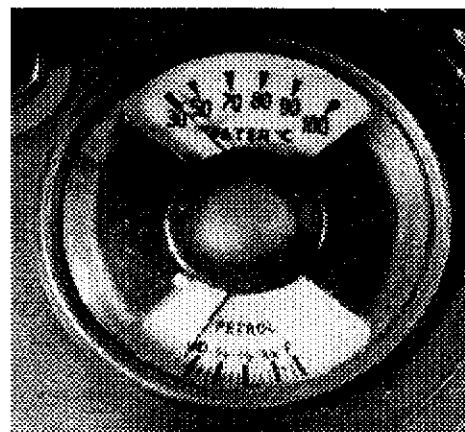
Kort efter det att Smiths köpt Jaegerlicensen köpte man även A.T. Speedometer Company. Dessa instrument monterades i ett flertal av dåtidens lyxbilmärken. K.L.G. tändstift var ett annat känt gammalt märke (grundat 1913) som år 1927 gick upp i Smiths koncernen. År 1934 levererade Smiths med dotterbolag instrument till 99% av alla engelsktillverkade bilar och man innehade 75% av den brittiska klockmarknaden.

År 1983 köptes Smiths av Lucas Industries (elaka tungor säger: *Edison uppfann lampan och Lucas släckte den*) som i sin tur strax övertogs av tyska VDO. VDO som var och är huvudleverantör av instrument till den tyska bilindustrin tog nu även över vad som var kvar av den brittiska marknaden, dock ej till Ford och GM som har egen instrumenttillverkning. Det brittiska dotterbolaget fick namnet VDO Caerbont Ltd.

Ledningen i engelska VDO Caerbont Ltd. genomförde i oktober 1993 ett så kallat MBO (Management buy out) från de tyska ägarna och har etablerat företaget Caerbont Automotive Instruments (CAI).

CAI har, enligt sin presentationsbroschyr, som målsättning att tillverka och leverera instrument *tailored to the needs of the specialist vehicle manufacturers, who have not always been well served by the automotive components supply industry.*

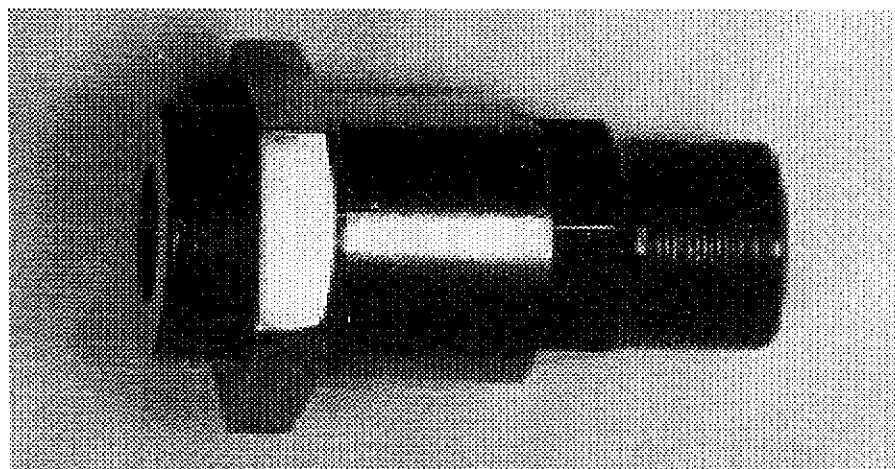
Som kunder nämns Rovergruppen (nu BMW ägt), Massey Ferguson, Marcos, och Leyland-DAF. I broschyren syns endast instrument med "Smiths" namnet, men man säger att man även tillverkar *non-standard variants*. En kommande Riley från Rover/BMW borde väl rimligtvis ha Jaeger instrument?



Fotot taget i Håkan Lundgrens RMA 47:a där vattnet inte kokt på många år och tanken varit tom sedan swingpjattsepokan.

Bilar byggda eller monterade i England 1937-50, utrustade med Jaegerinstrument.

B.S.A.	1937-39
Citroen	1937-49
Daimler	1937-50
Humber	1937-50
H.R.G.	1938-49
Jensen	1948-49
Lanchester	1938-49
M.G.	1937-50
Renault	1937-49
Riley	1937-50
Rover	1937-50
Singer	1937-50
Standard	1937-48
Sunbeam Talbot	1937-47
Triumph	1937-49



...om Du inte sett denna tingest tidigare så kan vi här presentera anslutningen för varvräknaren på en RM Riley. Den skruvas in i bakändan av den högra kamaxeln, den som styr insugningsventilerna. Magnus Mølstad har grävt fram den ur sin garderob, men säger att den lär ha fiskats upp från havets botten. Inte S/S Titanic, men något liknande...

Minnen från mina tre Riley renoveringar

av Sten Eriksson

I förra numret av Rileybladet visade jag en del bilder från renoveringarna av min RMB. Här följer en mera detaljerad beskrivning av hur jag jobbade med bilen.

Första renoveringen

Föregående ägare hade slarvat med allting vad gäller Rileyyn, från betalning av bilskatten till underhåll och service. Därför var Rileyyn i behov av en genomgång. Jag fixade det nödvändigaste på bilen, och sedan kunde jag och min svåger köra Rileyyn några gånger under 1960 på utfärdade interimslicenser innan jag ställde den i reservregistret.

Åren 1961-62 startade jag genomgången av Rileyyn. Det var nära på svårare då att få tag i nya reservdelar till Rileyyn, än det är idag. Våren 1963 var allt klart. Följande arbeten blev då utförda på bilen: Urplockning av motor och växellåda, byte av kannringar, nya packningar och vattenslangar, rengöring och reparation av förgasarna, nya framhjulslager, nya bromsband runt om, svarvning av bromstrummorna, nya stötdämpare fram, nya p-ändar i styrningen, byte av strålkastarinsatser till Lucas V-asymetriska (ligger nu på en hylla i garaget), byte av pilarna mot blinklampor samt nya däck runt om. Slutligen omlackerades bilen i Volovs röda färg. Yttertakets sprickor tätade jag med Bostik, sedan impregnerades taket.

På försommaren 1963 var den stora genomgången av Rileyyn klar och det var dags för besiktning. Först fick jag en tid i Gävle för en besiktning av Rileyyn, men där blev det anmärkning på bromsarna och bilen godkändes inte. Då kontaktade jag besiktningen i Uppsala och fick tid där fredag den 14 juni 1963. Efter ett rättande av chassinumret, blev Rileyyn godkänd, och fick bl.a. beröm för bra bromsar. I gamla besiktningsskylten var chassinumret 59 S 3967 men efter koll i bilens originalpapper skulle det vara 59 S 3867, åttan hade blivit förvandlad till en nia.

Jag fick nu ett nytt instrument med det nya chassinumret och med mig som ägare, samt nytt registreringsnummer C 42404.

Hon rullade en sommar

Rileyyn användes bara vid helger och längre resor. En resa ur mitt minne är en semestertripp jag gjorde sommaren 1963.

Färden gick till Dalarna, med en avstickare till de östra delarna av Norge. Längs vägen besökte jag olika bilskrotor för att leta efter delar till Rileyyn. Resan avlöpte utan några som helst problem för Rileyyn. Värre gick det för en Mercedesägare som ville visa mig sin bils förträfflighet på dålig väg.

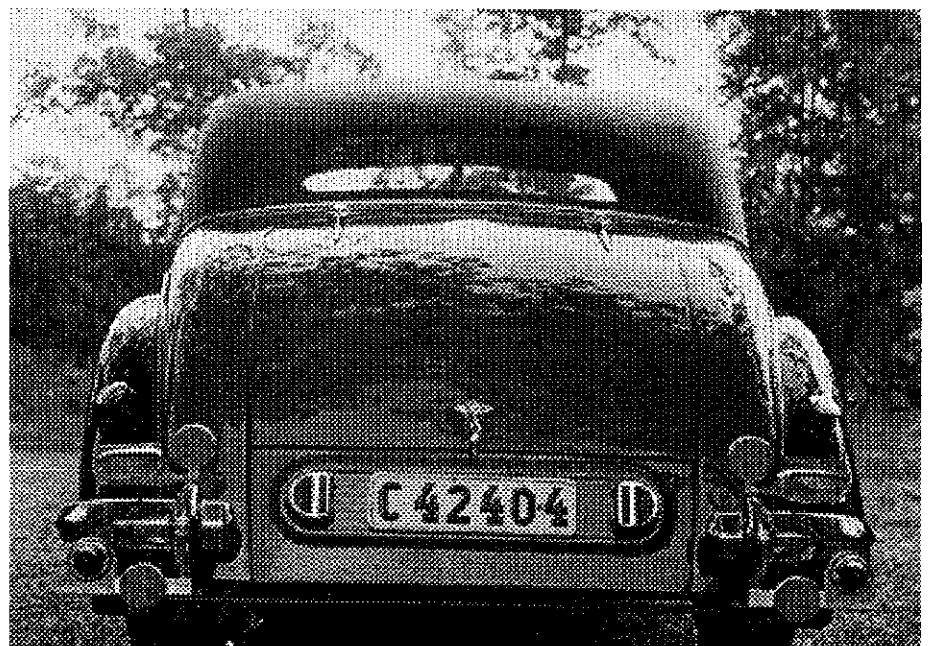
På den tiden var de flesta vägar belagda med grus och makadam. Många länsvägar i sämre skick än dagens byvägar. Sämst var vägarna i Norge. Här i de östra trakterna kom jag då och körde på en grusväg med stora vattenfyllda gropar, så man måste försöka köra slalom förbi dessa. Den omgivande terrängen var mest stora myr- och mossmarker med omväxlande skogspartier. På vägen stod en stor Mercedes-Benz av nyare modell parkerad. En bit därifrån gick en familj och plockade bär. Jag körde vidare några km när jag fick se Mersan i backspeglens. Den ville köra om så jag höll åt sidan för att släppa förbi den. När vi ligger sida vid sida ser jag på Mersaförarens min att han vill visa mig att han med sin bil kunde köra mycket fortare på denna dåliga väg. Jag fortsatte färden i eget tempo. Ca 10 km efter omkörningen kommer jag ut på en rakare del av vägen

med bra sikt över myrmarkerna. Ute på myren stod den stora Mersan "parkerad". Den fick strax hjälp att komma tillbaka på vägen igen av en väghyvel. Jag kunde nu fortsätta min avbrutna resa till närmaste samhälle och en kaffepaus. En kvart senare rullade en något bucklig, och mycket skitig, Mercedes sakta in i samhället...

På 60-talet var det hårda vintrar här i Tierpstrakten, med mycket snö och sträng kyla med avstängning av vägar. T.o.m. E4:an måste stängas av för biltrafik. På den tiden bodde jag mitt på den blåsiga Tierpsslätten. Vid dessa stora yrväder var det bara Rileyyn som kunde ta sig fram på de snöfyllda vägarna när man skulle ta sig till arbetet på morgnarna. Jag kommer ihåg att jag hade låtit montera schweiziska Wittmer snödäck på Rileyyn med extra sandsäck i kofferten. Med denna däcksutrustning på Rileyyn kunde man forcera närapå meterhöga snödrivor. Slutsatsen är att Rileyyn var och är en bil som man kan köra och ta sig fram på de flesta typer av vägar med en bra våghållning och bättre komfort än många av dagens bilar i samma storleksklass.

Frontalkrocken med kon

En onsdagskväll i slutet av oktober 1963 skulle jag köra in till Tierp för att besöka min syster och svåger. Jag hade tänkt det skulle bli den sista turen för året med Rileyyn... och det blev det. Vädret var milt och disigt, och försämrades under kvällens lopp så att sikten var mycket



Blinkers, kattögon och backljus har en förmåga att plotra bort något av RM Rileyns rena skönhet. Många tyckte att arrangemanget med de dubbla horisontella balkarna som kom 1952 var ett helgerån. Men ack vilken akterspegel !!!

blicket var, för min del ca 60 km/tim, och korna kom ju i fullt sken, kanske i 20 km/tim. Kon for runt i luften av smällen och rullade över motorhuvud och höger framskärm och ner efter vägen med blod forsande från mulen. Det var vad jag kunde se i ficklampans sken. Olyckan skedde utanför min morbrors gård men han var inte hemma vid tillfället. Trots att bilen blev så kraftigt demolerad i fronten med kylarmaskering och kylare intryckta och ihopknycklade till ett paket som låg över motorblocket, så fungerade strålkastarna. De två små kofångarna däremot hade inte gjort skäl för sitt namn. Jag lyckades fortsätta färden hem med Rileyyn. Min morbror var på besök hos mina föräldrar. Kon nödslaktades på kvällen.

Själv undkom jag utan skador trots att Rileyyn saknade säkerhetsbälten. Det får jag nog tacka den kraftiga konstruktionen och den långa deformationszonen för. Kanske även den stora ratten, som på min bil är gjuten i metall. Hade jag kommit i min vardagsbil som då var en Ford Prefekt 1957, en lyxigare variant av Anglian, kanske man inte hade levt idag... eller varit invalid. Hemska tanke.

Efter denna ödesdigra färd blev Rileyyn uppställd till våren 1964. Den fick då sin andra genomgång som inskränkte sig till en plåtenovering och den andra lackeringen inom loppet av ett år.

Den andra renoveringen

Efter att jag träffat kon stod jag i valet och kvalet om jag återigen skulle ta mig an en renovering av Rileyyn, eller skrota den. En som hade fattat tycke för Rileyyn var min mor, och hon föreslog att jag skulle försöka göra iordning bilen igen.

Jag satte in en annons i Teknikens Värld nr 4, 1964, och fick ett enda svar, från en kille i Stäket utanför Stockholm. Han hade skrotat en 2½:a av 1950 års modell.

En lördag körde jag ner för att bese B 28177, en svart, vänsterstyrd Riley. På den tiden hade man inte så stor kunskap om detta bilmärke. Som t.ex. att de flesta var högerstyrda. Bilen var inte helt komplett. Väster bakskärm saknades och endast centrum av ratten återstod. För övrigt var den komplett och bra i plåten. En vecka senare var en åkare nere och hämtade hem bilen åt mig. Jag vill minnas att jag betalade 125 kronor för Rileyyn, och frakten Stäket-Tierp gick på lika mycket.

Fast krocken var så kraftig inskränkte sig skadorna till bilens frontparti. Övriga detaljer i fronten, t.ex. styrinrättningen visade sig efter kontroll och mätning vara helt intakt. Den nyinköpta Rileyyn fick nu släppa till motorhuvud med kylare och kylarmask samt båda främre stänkskärmar. Efter denna plåtenovering var det åter dags att köra Rileyyn till lackeringsverkstaden för en ny omgång Volvo rödfärg.

Några ytterligare Rileyepisoder

Efter den 2:a renoveringen kom Rileyyn mest att användas under sommarhalvåret. Här några händelser från 1964-65.

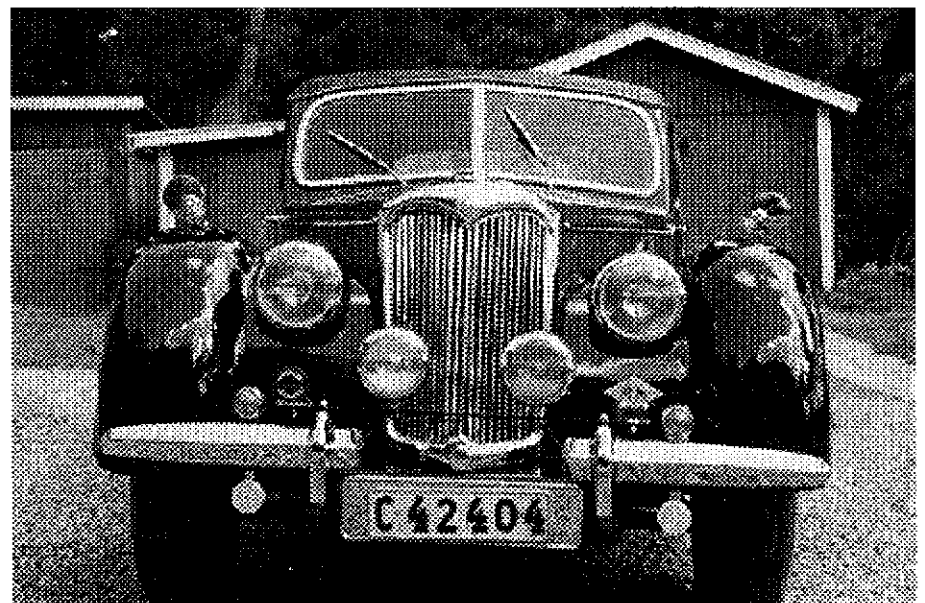
Eftersom bilen bara användes som finbil vid helger och fester så var jag och mina medresenärer alltid proppert klädda. Var man än kom väckte Rileyyn uppseende. Folk trodde nog att man var adlig eller bruksdisponent eller liknande, med resultat att man fick utmärkt service på bensinstationer och liknande.

En gång skulle jag lära en av mina flickvänner att köra bil. Vi hade kört runt en lördagskväll och besökt olika festplatser i norra Uppland, och jag hade, i ett svagt ögonblick, lovat henne att hon skulle få övningsköra Rileyyn på hemvägen. Hon visste att bilen var tungstyrd vid låga farter, men hon hade ju kört traktor. Rileyyn löd henne så fint på den kurviga vägen. Vid ankomsten hem skulle hon svänga runt den stora gårdsplanen med gott om plats. I ett

horn av planen hade man tippat en stor hög grus. Hon hade kommit halvvägs igenom svängen då hon råkade ge för mycket gas så att Rileyyn for rätt in i grushögen. Hennes yngre syster som låg och sov i baksätet for ner på golvet och vaknade med en skräll, först chockad, sedan arg. Vi hjälptes åt alla tre att skotta grus för att få loss bilen och borsta bort all grus som fanns över hela Rileyyn. Därefter drog flickorna fram trädgårdsslangen och tvättade bilen denna mycket tidiga och fagra sommar morgon. Det blev inga skador på varken lack eller krom och jag kunde anträda hemfärden i en nytvättad bil.

Och så till en annan händelse, en som hade kunnat sluta mycket illa...

Året 1965 körde jag och en flickvän för att se Kanonloppet i Karlskoga. Resan gick bra, men ju närmare Karlskoga vi kom, desto tätare blev trafiken. Vid infarten till Bofors stod trafiken stundtals helt stilla, och vid ett sådant stopp höll det på att sluta illa för oss... och Rileyyn. Min flickvän körde vid tillfället. Vi satt och pratade när det framför oss hade blivit stopp i trafiken. Vi hade inte observerat detta i tid utan var plötsligt rätt in på en stillastående, vit, engelskregistrerad Ford Cortina. Flickan bromsade allt vad hon orkade. Själv höll jag ut händerna mot instrumentbrädan för att dämpa smällen. Men Rileyyn stannade en centimeter från Cortinans bakända. Vi hade dessutom änglavakt i det att bakomvarande bil inte körde in i Rileyyns koffert. Efter täv-



Butterlampor är svåra att få tag på, men en RM Riley ska ha extrastrålkastare för att få sin rätta "look". Sten har satt sina extralampor på en så kallad "badge bar". Kattögon och blinkers är ju ingen prydnad, men det är snyggt arbetat.

lingarna blev det snigelfart ut ur Karlskoga, och många bilar kokte i det varma vädret. Så icke Riley, kanske tack vare den nya kylaren. Men när vi började närma oss Västerås ville Rileys motor stanna så snart man släppte på gasen. Höll man bara varvet uppe gick allt bra. Då hände det... halvvägs mellan Västerås och Enköping, mitt i mörka natten, stannade motorn. Den var heldöd. Tur i oturen, stod vi på en rastplats. Båda var vi trötta, så någon felsökning påbörjades inte. Istället försökte vi sova i bilen och invänta gryningen. Så fort det ljusnade var vi igång med att finna felet, som visade sig vara tändningen. Ingen gnista. Före denna tur hade Riley varit på en tändningskontroll och då hade väl spetsarna inte blivit åtdragna ordentligt. De hade skakat loss och avståndet hade därför minskat mer och mer, med motorstopp som följd. Jag fixade spetsarna och bilen gick genast igång och vi fortsatte vår hemfärd. Vi kom båda två i tid till våra arbeten, minns jag.

Rileys sista färd på 60-talet

Jag hade varit i Uppsala hösten 1965, en lördag måste det ha varit, för affärerna hade öppet och jag var ledig. På hemfärden började motorn att knacka och föra oväsen men jag fortsatte i krypfart och kom hem utan att motorn blev överhettad. Den blev inkörd i garaget, oljesumpen togs bort, och där var det fullt med metallspån... Vevstaken från 4:ans kolv kunde man lyfta. Vevstakslagret var det inte mycket kvar av. Jag ställde upp Riley på bockar i garaget och där fick den stå... till 1982.

Rileys 3:e renovering

I slutet av 60-talet införskaffade jag en original verkstadshandbok till Riley genom en annons i den amerikanska

tidningen Road & Track. På så vis fick jag en bättre inblick i Rileys konstruktion. Jag började fundera på att försöka få fart på Riley igen. Redan 1967 hade jag börjat plocka ner Riley i delar, främst de motortekniska. Det som tände mig var alla artiklar och bilder från renoveringar av gamla bilar i motortidningar. I en tidning fick jag en adress till en klubb för Rileybilar i Sverige: Svenska Rileyregistret och eldsjälens Erik Hamberg. Samtidigt fick jag adressen till den engelska Riley RM Club, samt till John S. Foster i Heckmondwike, Yorkshire. Alla tre har hållit mig med reservdelar.

Jag har haft stor glädje och nytta av min ungdomshobby; modellbygge av flygplan och båtar (jag har t.o.m. haft modeller utställda på Tekniska Museet i Stockholm). Rileys kaross är konstruerad som ett flygplan med en massa spant och spryglar. Detta gjorde väl sitt till att jag vågade sätta igång en helrenovering av Riley. Och kanske fanns det något nedärvt - mormors far var vagnmakare... Hösten 1982 började jag lite lätt med renoveringen. Först skaffade jag de nödvändigaste av maskiner och handverktyg för ca 20.000 kr. Vid den tiden arbetade jag på en snickerifabrik i Tierp. De fixade till en ny instrumentpanel i valnöt. Den gamla var i mycket dåligt skick. Vintern 1983 lämnade jag in startmotor och generator till Uppsala Generatorservice AB för en fullständig renovering av dessa. Senare även SU bränslepumpen. Samtidigt lämnade jag in framsätena för reparation till Uppsala Bilsadelmakeri. Senare på 80-talet fick de även reparera baksätet. Hos Uppsala Generatorservice fick jag också tag i ett fabriksnytt Lucas laddnings- och kopplingsrelä modell RF 95 med nio uttag, samma modell som satt på min Riley. De relän jag hade var sön-

derbrända.

Arbeten som fordrar specialverktyg- och kunskaper har andra fått renovera eller nytillverka åt mig. Kromdetaljerna har olika firmor fått utföra, bl. a. Bröderna Backmans Sliperi i Eskilstuna.

Vintern 1983 började jag med nytillverkning av dörrarnas klädselstommar. Dessa sågade jag till av 4 mm vattenfast plywood (all plywood i Riley är av vattenfast kvalitet). Har impregnerat alla trädetaljer med flera lager linolja. Där trädetaljerna är speciellt utsatta för fukt har jag även lackerat med båtfernissa.

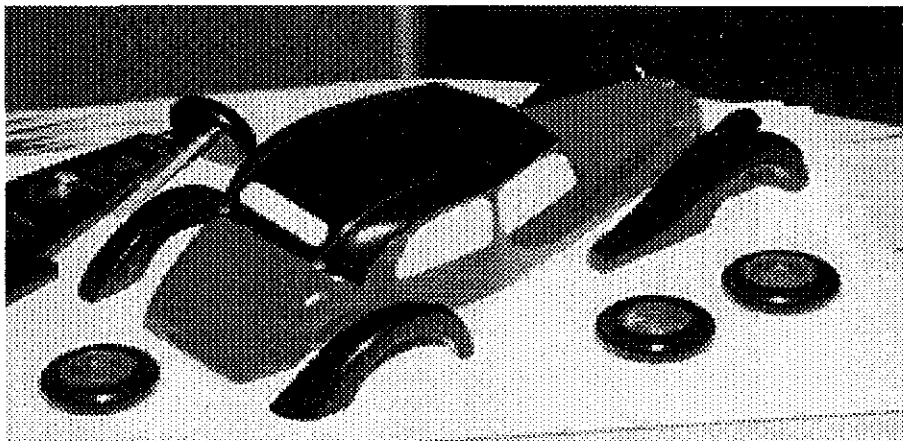
Material till dörrar och övriga klädda inreringsdetaljer är ett konstläder av cellulosatyp av märket Rexine som finns i ett antal färger och strukturer. Det är mycket likt Rileys originalmaterial. CWZ Grafiska AB i Enskede levererade.

Alla stålaxlar med vidhängande bussningar till kopplings- och bromspedalerna är utbytta mot nya. Axlar med de rätta tumdimensionerna, och flera andra delar, hittade jag i Clas Ohlson-katalogen. En låda med skruvar och muttrar i blandade storlekar i tumdimensioner och med BSF gänga som passar Riley inköpte jag från Berhard F. Wade i Shipton, England. Från firma Tändkuleteknik i Skivarps fick jag tag i en uppsättning gängtappar- och snitt i de vanligaste Rileydimensionerna.

Hela framvagnen med styrinrättning hade gått igenom med nya tappar och bussningar. Stötdämparna var redan bytta vid renovering nr 1. Framhjulslagren togs ur, rengjordes, försågs med nya tätningar, och återmonterades med nytt kullagerfett. Bakaxeln, som är från min skrot Riley, demonterades och rengjordes. Hjulagren togs ur, rengjordes och kontrollerades, sedan återmonterades allt med nya tätningar och packningar.

49:ans bromssköldar och trummor lät jag montera på 50:ans bakaxel. Bromssystemet helrenoverades med nya bromscylindrar- och slangar, och nya bromsledningar i koppar. Huvudbromscylindern renoverades med nya packningar. Sist monterades nya bromsband runt om. På det mekaniska området monterades nya ledtappar på alla stänger.

Rileys originalkylare blev ju helt ihop-



"Jag har haft stor glädje och nytta av min ungdomshobby - modellbygge..".

tryckt vid krocken med kon. Den lämnade jag till Uppsala Kylarfabrik. De riktade upp plåt detaljerna och monterade ett nytt cellpaket.

Rileymotorn lämnade jag in till D. Bergenfors motorrenovering i Uppsala för omborring av cylindrarna och nya kolvar i första överdim. som jag beställt från RM klubben i England. Jag lät också montera utbytbara vevstakslager i Rileymotorn. Dessa kommer från Ford York 2.4 Diesel. I övrigt byttes allt som var slitet på motorn ut.

Växellådan som är en robust konstruktion på RM modellerna, den lämnade jag till en bilverkstad (samma verkstad som servat mina vardagsbilar i många år) för kontroll. Det enda som åtgärdades på växellådan var montering av nya tätningar och packningar.

Avgassystem i rostfritt och ett nytt kopplingspaket beställde jag genom Erik Hamberg.

Trästommen i karossen var ju hårt angripen av röta, så delar av denna togs bort innan resten av karossen lyftes av. Karossfästena på ramen var hårt angripna av rost och byttes ut mot nytillverkade. Sedan de nya fästena svetsats fast på ramen blåstrades och sprutmålades denna med flera lager färg. Slutligen penselströk jag den med svart *Hammarite* hammarlack. När nu ramen var klar var det dags för återmontering av de renoverade delarna.

De trädetaljer till den nya karosseristommen som inte var så invecklade, tillverkade jag själv. Övriga delar som fordrar mera kunskap och erfarenhet anlätade jag följande personer till:

Ingmar Edlund, Sora Mellösa, Örebro, fick säga till diverse trädetaljer i framändan samt trästommen till tröskellådan.

E.D. Mould i England, som specialiserar sig på att tillverka trädelar till bilkarosser fick leverera mestadels de bakre trädellarna, som t. ex. runt bakrutan och taksektionen.

Den utvändiga plåten till tröskellådorna lät jag en plåtslagare klippa och forma till. Plåtarna spikades sedan med rostfri spik.

När renoveringen av karossens plåt detaljer var klara, med bl.a. insvetsning av en ny batterilåda och reparation av diverse rosthål i koffertutrymmet, rullades chassiet fram. Nu började försök till montering av alla trädetaljerna i Rileykarossen. Delarna hade jag dessförinnan låtit provmontera inomhus tillsammans med plåt detaljer för att kolla upp passformen. Det svåraste och mest tidskrävande med hela renoveringen var just montering och hopsättning av trästommen, och få alla delar att passa ihop med plåtklädseln. Speciellt som man

rekord. Det första jag gjorde när jag fått hem den nylackerade vagnen var att montera mina nya Avon Tourist diagonaldäck, inköpta hos Veteran Car Service i Bromma. Därifrån fick jag även fyra nya Beru tändstift. Dessa tyska tändstift typ ED 200/14/3 passade tyvärr inte min Riley. Ett av stiftet kollapsade redan efter de första provturerna. Jag har nu monterat Japanska NGK tändstift BP6ES. Dessa tycks Rileyn trivas mycket bättre med. Vid varje tändstift har jag låtit tillverka ett skydd av tunn aluminiumplåt, som har



Vad gör man när det dyra innertaket i mohair visar sig vara för snålt tilltaget och man inte kan få det att täcka ordentligt kring kupélampan...?

har att göra med en 4-dörrars bil. Mitt råd: man ska ta god tid på sig och icke slarva med någonting av monteringen.

Nästa moment blev att spackla igen alla plåtskarvar, t.ex. vid dörrkarmarna. Egentligen ska dessa skarvar tennlödås men jag använde mig av glasfiberspackel istället. Det visade sig nämligen vid nedplockning av den gamla trästommen att träet var sönderbränt på flera ställen bakom tennlödningen.

Tiden gick men i början av 90-talet var det dags att återuppta Rileyrenoveringen. Den rullades till en verkstad för montering av motor och drivpaket.

Närpå allt sliparbete på karossen har jag gjort själv. Jag hade tillverkat en speciell arbetsbänk för att underlätta slippnings- och lackeringsarbete med skärmarna. I mars 1993 kunde jag äntligen köra Rileyn till lackering där den blev ljus maroon med svarta skärmar. Jag har anlitat samma sprutlackerare alla gångerna sedan 1962, bara det är väl något av ett

tratts över varje tändstift för att undvika att få ner skräp och smuts i cylindrarna vid arbete med stiftet.

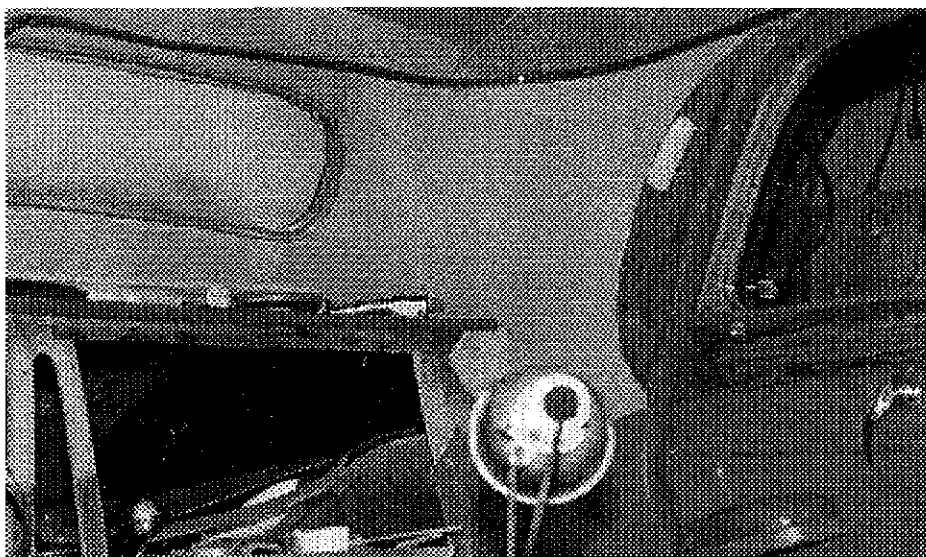
Renoveringstempot ökade alltefter som man närmade sig målet. Under vintern 1993-94 monterade jag instrumentbrädan. Johans Instrumentservice i Höllviken hade renoverat hastighets- och temperaturmätare. Alla handreglage renoverades, antingen med ny innerwire och hölje eller så trädde jag över en ny krympslang över den gamla wiren.

F:a BBB i Västerås levererade diverse tätningslister och beslag som bl. a. behövdes vid montering av dörrklädselarna. Av bilens inredning är det bara innertaket som inköptes färdigsytt från RM klubben i England. Men takklädseln visade sig vara för nyare RM modeller, och för att passa min 49:a måste jag ändra den på flera ställen. Övriga inredningsdetaljer har jag själv förfärdigat. Golvmattor köptes i metervara och jag skar till dem, men en skomakare fick kanta dem. Nya vind-

rutor i lamellglas skar glasmästaren i Tierp till. Dörrutor och bakrutan är de ursprungliga.

Sommaren 1994 gjorde jag så äntligen en provstart av motorn. Den tände men det spottade i förgasarna. Felet var att en tändkabel var felmonterad. När det var fixat startades motorn igen och allt tycktes fungera bra.

Den första riktiga provturen med Rileyn gjordes söndagen den 7 augusti 1994. Turen företogs på en enskild skogsväg.



...jo, en träpanel vars form elegant följer angränsande detaljer i inredningen.

Mina gamla föräldrar fick följa med som passagerare på denna första tur efter nära 30 år. Min åldriga mor hade speciellt sett fram emot den dag hon kunde åka Riley igen. Man märkte knappt att det var en gropig grusväg för Rileyn rullade på stadigt och utan vibrationer. Inga större problem. Kopplingen ville kärva, förgasarna behövde justeras, och det läckte lite olja vid anslutningar och packningar.

Jag hade fått ett löfte och en tid efter nyåret att komma till en släktings verkstad och få hjälp med inkoppling av allt det elektriska på Rileyn, och samtidigt göra diverse justeringsarbeten. Under hösten gjorde jag förberedelser genom att rita ett kopplingschema för inkoppling av relän till alla stora strömförbrukare i bilen. En original kabelhärva hade jag köpt från RM klubben i England.

Rileyn stod på verkstan mellan januari och maj 1995. Bränslemätaren fungerade inte tillfredställande så den, tillsammans med givaren i tanken, skickades till Instrument Jige i Leksand för

reparation och kalibrering.

Nu återstod bara ett arbete på Rileyn, påläggning av ett nytt yttertak. Detta hade jag sparat till sist eftersom jag stod i valet och kvalet om en bilsadelmakare eller jag själv skulle göra jobbet. Det som inspirerade mig att försöka göra det själv var en artikel i engelska RM klubbens tidning *RMemoranda* författad av E. Smith. Han gav råd och anvisningar med uppläggning av arbetet för att få ett bra slutresultat. Den enda erfarenhet jag hade av liknande arbete

prov på klädseln med olika preparat. Bäst tyckte jag var ett danskt medel vid namn Berner SC 200 som är ett skumbildande tvätt- och impregneringsmedel för moderna bilars plastdetaljer.

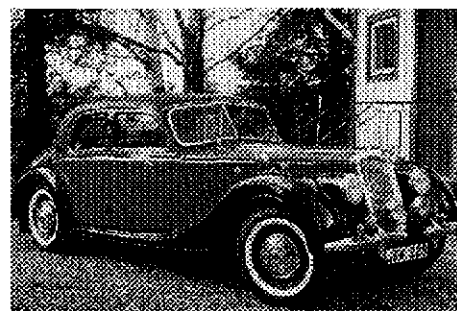
I slutet av augusti 1995 började det bli klart för besiktning. Jag kontaktade Rune Möller i Kolsva angående en trafikförsäkring, fotograferade Rileyn från olika vinklar ut- och invändigt. Gjorde av med två filmrullar. När det var klar med försäkringen kontaktades bilbesiktningen i Tierp för en ursprungskontroll. Hade med mig alla mina papper och visade att jag varit ägare till bilen i 35 år. Ändå var jag tvungen att betala 1.000 kr för en ursprungskontroll!

I början av oktober ringde de från bilbesiktningen och meddelade att allt var klart för en registreringsbesiktning. Jag fick då en körorder utfärdad på Rileyn och tid för besiktning torsdagen den 5 oktober kl 14.00. Först måste bilen vägas, och för Tierps del är närmaste vägningsstation Zetterbergs Mekaniska Verkstads AB i Östervåla. Besiktningen gick bra, enda anmärkningen var att bilen skulle ha chassinummer på ramen vilket saknades på min vagn. Efter besiktningen fick jag vänta till slutet av oktober innan allt var klart med inregistreringen. Jag fick nr JEW 285.

Hur många arbetstimmar som gått åt? Vet inte, men många blev det, och det är Rileyn värd.

Som ni märkt har jag antecknat alla firmor och personer som har varit involverade i renoveringen av min Riley - över 50 stycken! Alla ska ha stort tack!!!

Hälsningar, Sten Eriksson, Tierp.



Ur andra Rileyblad

Som redaktör får jag mig tillsänt medlemsblad från ett antal Rileyklubbar runt om i världen. I denna spalt tänker jag nämna sådant ur dessa alster som jag tycker kan vara av allmänt intresse.

The Riley Record

The Journal of the Riley Motor Club
England

Inget speciellt att rapportera från nr 1/96 utom möjligtvis att vår egen Per Lindson står som nybliven medlem.

The Riley Gazette

Newsletter of the Riley Motor Club of
Australia - N.S.W. Area

I februari-numret efterlyser Keith Jones i Sydney en co-driver för att köra hans RMB över den australiensiska kontinenten till The National Rally i Guildford i Western Australia (5-7 April).

Numret har också en N.S.W. Area medlemsförteckning på 169 namn.

RMemoranda

Magazine of the Riley RM Club England

Jan/feb numret har en bild på framsidan med gamle filmkomikern Bob Hope sittande i en Riley Drophead som deltog i en parad i Honolulu, Hawaii.

Sex bilar till salu i jan/feb numret. Billigast en RMB 1947 för £ 500 och dyrast en RMA 1947 för £ 4000.

En artikel handlar om lagligheten av och riskerna med att sätta en huvkråka på Din Riley.

Till marsnumret av RMemoranda bifogades senaste reservdelslistan. Den omfattar 34 sidor och 30 nyheter som inte fanns i föregående lista. Anmälningsblankett till 100 års jubileet i Coventry låg också med.

I marsnumret fanns 11 RM bilar till salu. Billigast en RMA 1947 för £ 450, och dyrast också en RMA 47, för £ 5250.

Automobilhistoriska Klubbens Bulletin nr 167, april 1996 har en Riley MPH på omslaget. Bildtexten lyder:

Det blev ingen riktig helhjärtad satsning från Rileys sida på 1934-35 års vackra och raffinerade - men ack så tränga - IMP respektive MPH. Bara gissningsvis 80-90 stycken 4-cylindriga IMP tillverkades, och bara (snyft) 17 stycken 6-cylindriga och håriga MPH...

1996 års Rileymöte

Lördagen den 1 juni i Mariefred.

Fint logi ordnat - Ångans dag - Andra bilar där - Årsmöte - Rally - Gripsholms slott - Klubbens årsmiddag.

Se separat informations- och anmälningsblankett bifogat detta nummer av Rileybladet

Sorry!

Följande spännande stycke text har fallit bort från slutet av tredje spalten på sid. 3.

dålig när jag skulle köra hem. Jag var väl förtrogen med vägen, där den slingrade sig över den vida slätten. I en kurva ca en km från mitt hem inträffade olyckan. Plötsligt dyker en boskapshjord fram i dimman några meter framför Rileykylaren. Den största kon, förmodligen ledaren för hjorden (co-drivern?), sprang ytterst på vägen. Jag hade inte en chans att undvika en frontalkrock. Jag tvärbromsade men det hjälpte föga på ett så kort avstånd. Farten vid krockögon-

Något om produktionen av detta nummer av Rileybladet.

Rileybladet nr 2/96 är producerat i Microsoft Publisher. Bilderna är överförda med scanner direkt in i datorn. Utskriften av alla 125 x 8 sidor är gjord på en laserskrivare med 300 dpi. Det borde ha varit 600 dpi för att få bra bildkvalitet, men det gick tyvärr inte att ordna denna gång.

Red.

Säljes

Delar till Riley One-Point-Five 1959:

Växellåda	500:-
Värmepaket	150:-
Drivaxlar	400:-
Startmotor	150:-
Instrumentbräda (fin)	200:-
Fälgar, 4 st.	100:-
Baklucka	150:-
Dörrar, per styck	150:-
Huv	150:-
Kardanstång	150:-
Stötdämpare	150:-
Rattstång	50:-
Instrument, alla tre	500:-

Mikael Bolund tel. 0515-460 04
Gärdet PL 4117
520 40 FLOBY

Innertaksklädsel i mohair passande RM Riley från 1950 och senare. Färg: grå. Pris 1.800 kr + porto.

Sten Eriksson
Stenbergsvägen 4 B
815 36 TIERP

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 79

Redaktör Rileybladet

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. Medlemskap kostar 75 kr för 1996. Beloppet insättes på postgirokonton 45 61 63 - 5