

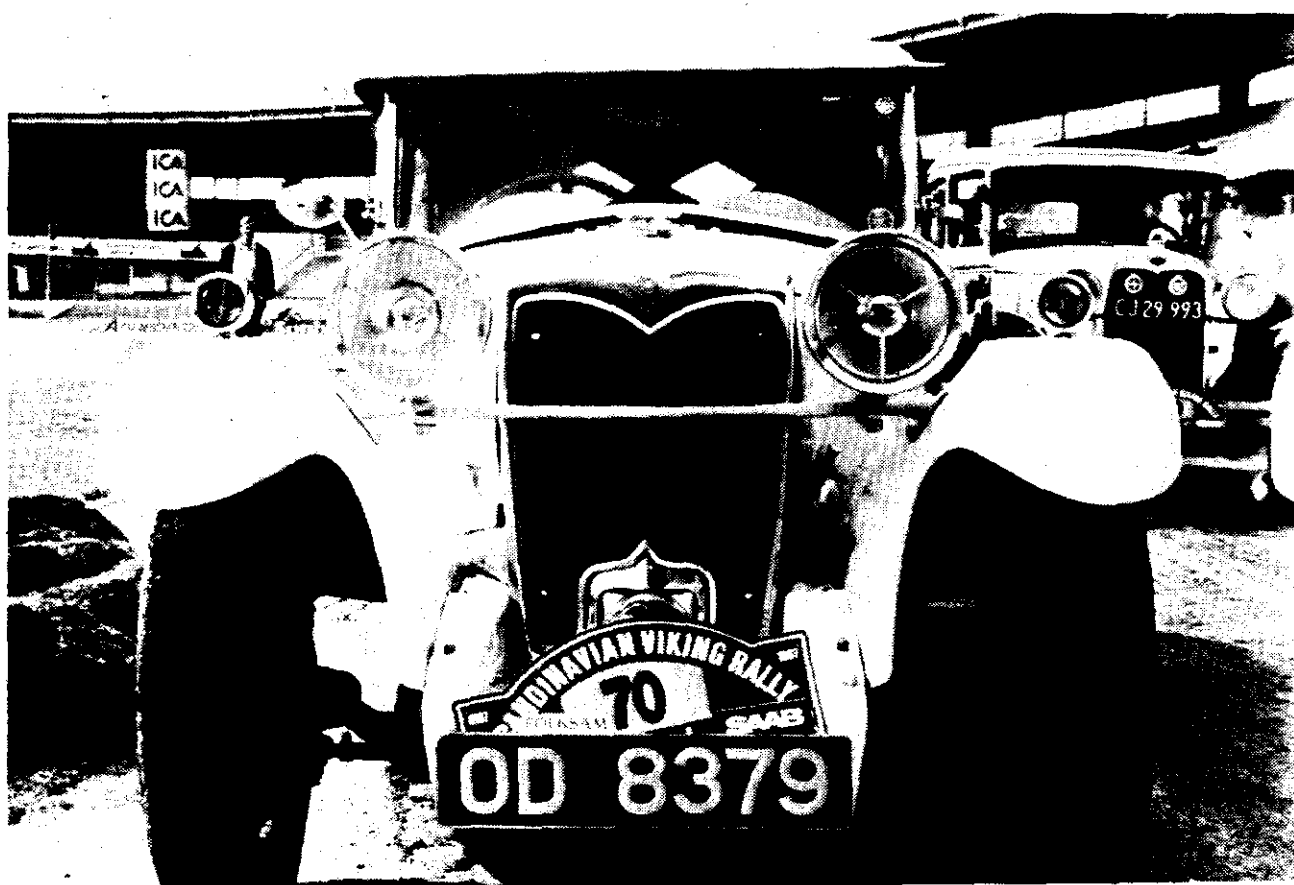
RILEYBLADET

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. 4/1987



BLAND DE MÅNGA

eleganta bilarna som deltog i det stora Scandinavian Viking Rally i somras återfanns en Riley, engelsmannen Alex Becks fina sexcylindriga Lynx från 1934. Denna bil, som är i ett ovanligt fint originalskick - t.o.m. suffletten lär vara den ursprungliga - kunde också ses i Sverige sommaren 1983 när Autohistoriska Rallyt gick mellan Göteborg och Stockholm.

Här är dock Becks ljusgula Lynx fotograferad i Göteborg den 20 juni 1987 kort efter det att Scandinavian Viking Rally avslutats efter många strapasser under 10 dagar. Många ekipage råkade ut för tekniska problem och flera tvingades faktiskt bryta. En av dem som deltog var vår medlem Rune Möller och hur det gick för honom kan ni se om ni vänder blad!

E.E.

NÄR SCANDINAVIAN VIKING RALLY

efter starten i Ribe i Danmark sedan fortsatt på slingriga vägar genom Norge beträdde man omsider svenska vägar i norra Värmland. Rileybladets biträdande redaktör ryckte självfallet ut med laddad kamera i sin 1½ l reportagebil för att vid etappmålet i Sunne föreviga rallydeltagarna och deras fordon.

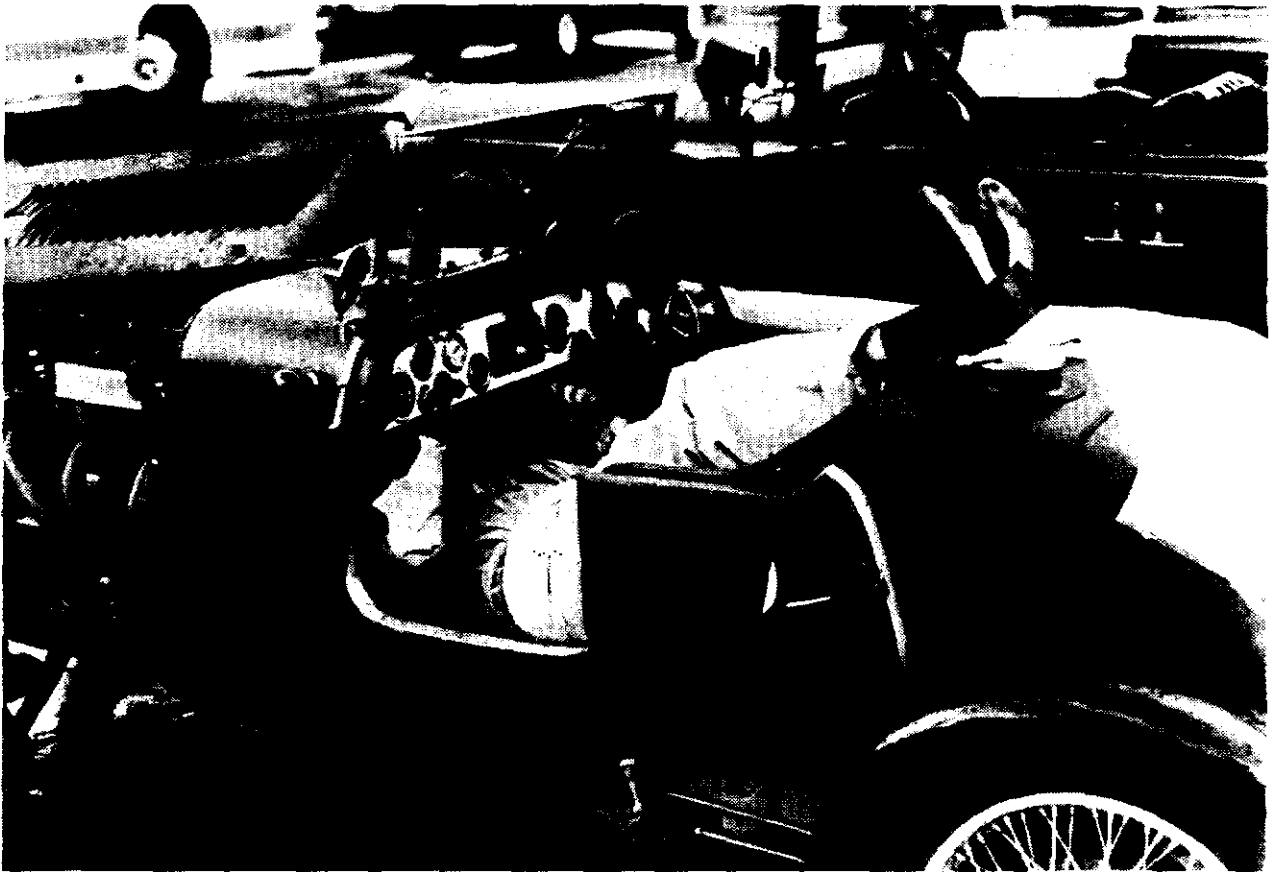
När vår utsände skulle få en pratstund med Rune Möller vid hans Lea-Francis Hyper Sports från 1927 möttes han dock något oväntat av två skolor som pekade upp i himlen. Biträdande redaktörens förmodan att Rune hade funnit en bekväm ställning för en stunds sömn kom dock på skam. Det visade sig nämligen att Rune hade problem med magnetapparaten i sin bil och därför var i färd med att söka åtgärda felet.

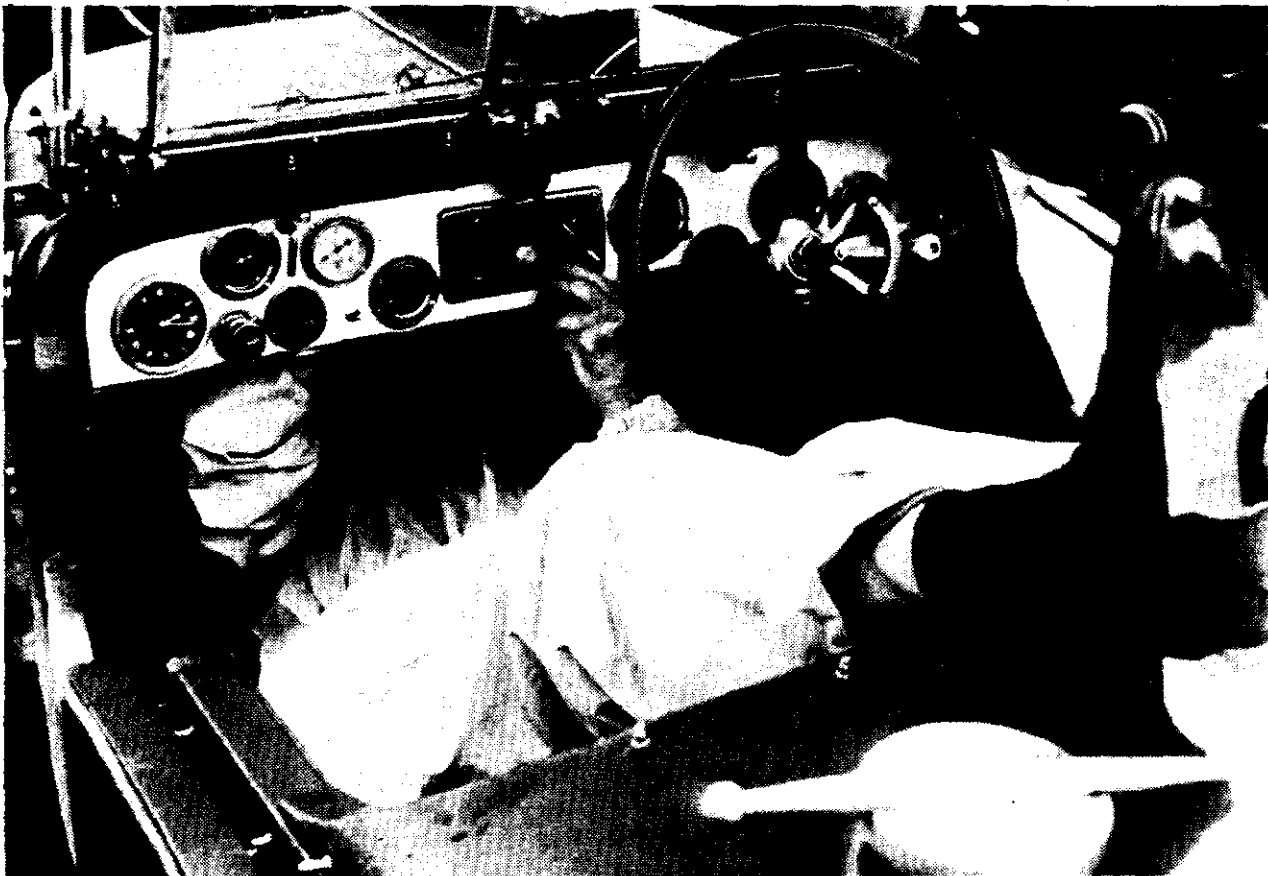
Magneten krånglade för Rune under stora delar av resan, vilket medförde att bilen fick skjutas igång efter varje stopp. Rune vägrade dock att ge upp och tog sig också i mål för egen maskin. Väl hemma i verkstaden i Kolbäck kunde han också lokalisera och åtgärda problemet på några minuter

Totalt deltog drygt etthundra bilar i denna fantastiska motorhistoriska parad, alltifrån en De Dion-Bouton 1912 till en Porsche 356 cabriolet från 1960. Det övervägande antalet bilar var dock från 1920- och 1930-talet. Många hade kört långt för att få vara med; nationalitetsskyltar från Portugal, Grekland, Frankrike och Schweiz sågs på flera bilar.

E.H.

Nedan och på motstående sida: Rune Möller i sin Lea-Francis 1927, foto-graferad i Sunne av Kent Gustafsson.





SOMMERRAPPORT FRA BL 64000

Nyköping var en reise verd. Foruten det store oppbudet av biler på "Veterama" ble det knyttet de første kontakter med et hyggelig Riley-miljø under "Svenska Rileyregistrets" 10 års jubileum.

Ferien i 1987 ble lagt til England og ruten gikk via Göteborg med ferge over til "Albions øy". Daglig samvaer i tre uker mellom oss tre familiemedlemmer og en trofast RMF uten nykker har gitt ny respekt for gammel teknikk og refleksjoner over hva utviklingen har gitt oss frem til i dag. Bilen er fortsatt godt egnet som turbil. Den er pålitelig dersom den er holdt i orden. Den holder farten selv i dagens trafikk, og vi overrasket mang en "tincan" ved å vise muskler når de ble naergående. Når sommersola lager hetekammer i moderne biler er RM'en med sine små vindusflater og godt isolerte tak meget behagelig. Utvidelsen av bagasjerommet (beskrevet tidligere) gjorde god nytte for seg og rommet like mye som en moderne bil. Bilen trivdes på engelske veier. Det smale skroget passet godt på trange veier som en kan undre seg på at tillatt hastighet er 60 m.p.h. med hus på begge sider.

Under englandsoppholdet hadde vi avtalt full bremseoverhaling hos J.S. Foster. Dette viste seg å være absolutt nødvendig. Begge bremseylindere på venstre forhjul satt helt fast og bremserøret brakk (bräcktes) under skifting av fleksible slanger. Det underlige er at bilen ikke trakk (drog) til siden selv om bremsen på det ene forhjulet var ute av funksjon. Vi fikk også bekreftet av

(forts. sid 4)

/Sommerrapport ... (forts.)//

andre RM eiere at bilen går rett fram uansett. Bremseryret var en påminnelse. Dette er av stål og taeres på kritiske steder. Det er absolutt å anbefale å skifte hele det gamle rørsystemet i stål til f.eks. "Cunifer 10". Bremsesyndrene setter seg fort fast og når bilen står i vinteropp-lag bør bremsene betjenes hver måned, ble det understreket. Etter overhalingen ble bilen en helt annen, myk og fin på pedalen, mens den tidligere var tung og hard. Foster gjorde en god jobb til en rimelig pris, £ 100, pluss deler.

Vi benyttet anledningen til å skifte til radialdekk 175 R 16 Firestone 8 Ply. Dette ble en absolutt forbedring av bilens kjøreegenskaper. Den ble mykere, sporer ikke og er bedre i svingene. Diskusjonen om radialdekkene sliter mere på styringen er kun av akademisk art så lite som de fleste av oss kjører pr. år.

Det er nødvendig å legge inn slanger selv om dekkene er slangeløse. Firestone ble anbefalt av flere. De er stivere enn Michelin, noe som er en fordel på RM-bilen, og Michelin er vanskeligere å få på felgene ble det påstått. Men da vi spurte en RM eier som hadde nye Michelin dekk var han svært så fornøyd han også.

Trykket måtte vi eksperimentere med og endte med 32 p.s.i. (2,3 kg/cm²) likt i alle hjul. Prisen for fem dekk inklusive slanger, montering og balansering ble £ 250.

Turen ble avsluttet med National Rally i Littlecote 7-9 august. Rekordoppmøte, godt vær (væder) og møte med engelske Riley entusiaster gjorde turen minnerik og det ble ialt ca. 3.000 km med "Magnificent Motoring".

Hilsen

familien Bang-Steinsvik
Rindsvei 8
1349 Rykkinn, Norge

- e - - e - e - e - e -

THE BEAUTY AND THE BEAST

Under semestern 1987 hadde jag tillfälle att närmare göra jämförande studier av två mycket olika bilar, som emellertid kommer från samma tidsepok.

Min kompis Jörgen hade ringt på en annons i Classic Motor och frågade om jag ville göra honom sällskap. Eftersom föremålet för annonsen skulle finnas i Kristianstadstrakten, så såg jag det som ett tillfälle att samtidigt hälsa på Lars Wellander i Åhus och inspektera hans objekt (beskrivet i Rileybladet 1/1987).

Min kompis Jörgen har en originell och tämligen exklusiv smak för veteranbilar, så jag var givetvis spänd på vad vi skulle komma att se. Och gissa vad som stod under ett plastskynke på en sommarstugetomt alldeles nere vid stranden av Östersjön? - Jo, en Tatra typ 87 från 1950. Ett långt monster till bil med en jättelik fena baktill och en stor 3-liters luftkyld V-8:a! Ni har kanske sett en Tatrapiplan någon gång, ni vet den där konstiga bilen som kom efter kriget med 4-cylindrig boxermotor, pendelaxlar och även den med liknande paddlik kaross med fena. - Men 87:an var värre! Om en bil är vacker eller inte tål naturligtvis att diskuteras, jag kan lova att Tatrapi-

(forts. sid 5)

NYA MEDLEMMAR

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

- | | | | | |
|-----|--|--------------------------|--------------|--|
| 165 | Anders Borneving
Rotbacken 3
163 54 SPÅNGA
Tel. 08 - 760 50 66 | 9 hp Monaco
9 hp Lynx | 1933
1933 | 6020197 / O 39583
6022350 / GFN 296 |
| 166 | Lars Inge Knutsson
Gröna vägen 43 i
541 51 SKÖVDE
Tel. 0500 - 812 67 | 1½ l Saloon | 1947 | 37 S 13091 / E 21255 |
| 167 | Lars Gustavsson
Vallpojksgratan 3
417 28 GÖTEBORG
Tel. 031 - 23 07 23 | 4/68 Saloon | 1959 | 1052 / DGG 108 |
| 168 | Åke Carlsson
Stakegatan 19 A
531 33 LIDKÖPING
Tel. 0510 - 297 29 | One Point Five | 1959 | HSRIL-H-6251 / DBS 232 |
| 169 | Per Henning Helle
Dale i Sunnfjord
N - 6810 DALE
Tel. 057 - 331 61 | 2½ l Saloon | 1952 | 62 S 9543 / UA 14825 (N) |

- x - x - x - x - x - x -

/The beauty ... (forts.)/

inte lämnar någon likgiltig i varje fall.

Bilen hade tagits in som flyttgodis från Tjeckoslovakien för ett par år sedan av en musiker och uppgavs vara körbar. Motorn gick i alla fall och den dånade som åska genom en trasig ljuddämpare. Den här bilen är extremt sällsynt i Sverige: det finns 2 stycken från före kriget, men av efterkrigarna är denna den med största sannolikhet enda som finns i landet.

Jörgen blev helt hänförd av vad han såg och även om han inte slog till direkt, så har jag en känsla av att den så småningom hamnar i Arvika.

- Så långt monstret, eller the beast, för att använda rubrikens terminologi. Vilken var då skönheten? - Jo, givetvis en Riley (vad trodde ni, en Ferguson traktor ?) Det var roligt att få titta närmare på Lars Wellanders 1½ l modell från 1947. Bilen gav ett tämligen rostigt intryck till att börja med. Karossen var ganska allmänt gravrostig, men faktiskt inte särskilt genomrostad, förutom i framskärmarna.

Nya sådana har Lars nyligen införskaffat, så det problemet är numera ett mindre. Dessutom verkade bilen vara i originalutförande och komplett, vilket måste vara en stor fördel. Jag kan bara jämföra med min egen renovering, där vi fick utforma t.ex. innertaket och golvmattorna efter eget huvud och

(forts. sid 6)

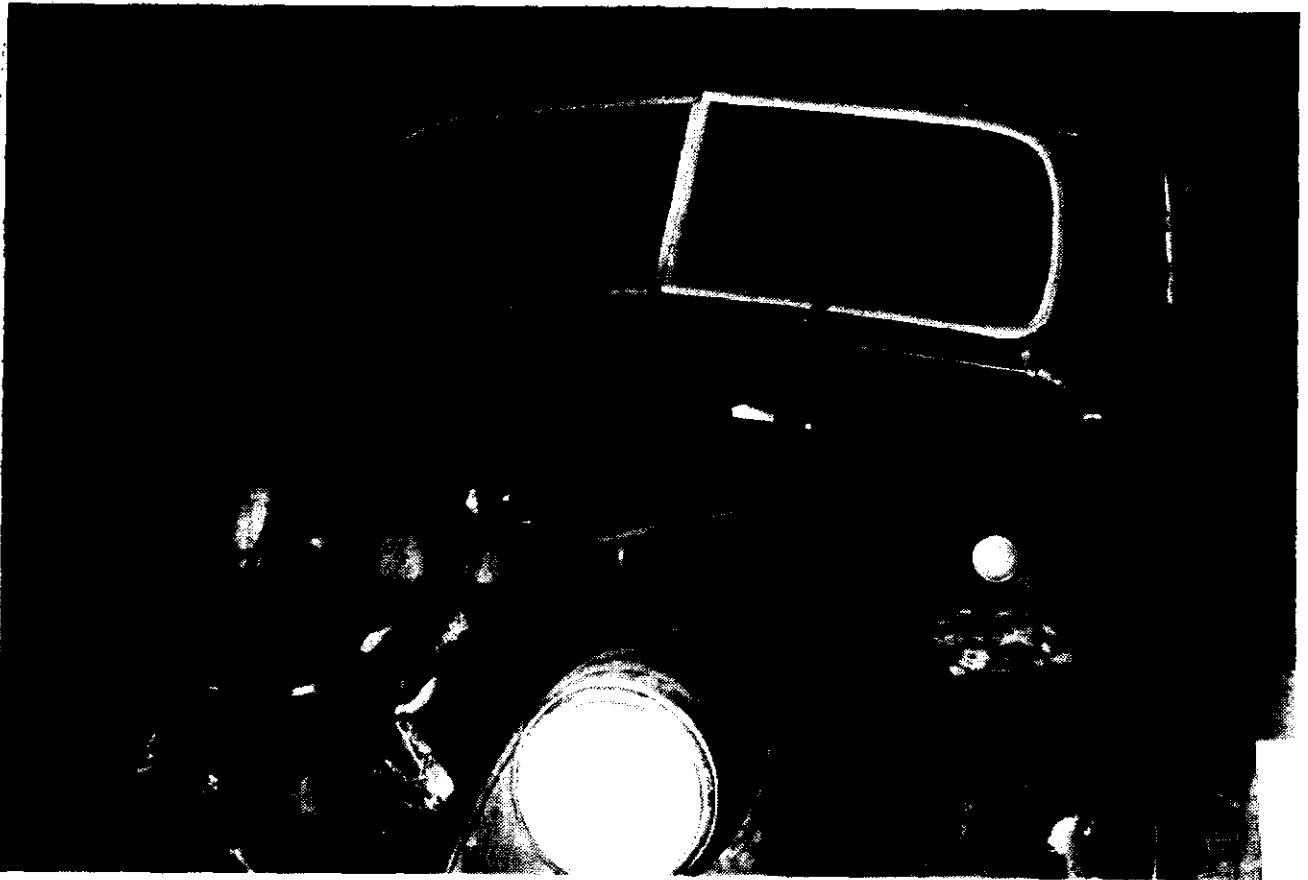
/The beauty ... (forts.)/

och utan förebilder. Lars' bil var förutom originalutrustningen dessutom försedd med värmeelement. Lars har också fördelen av att ha ett förnämligt och välutrustat varmgarage i anslutning till sin villa.

Renoveringsarbetet har väl inte kommit så väldigt långt än, men Lars har gott om tid och i den här hobbyn skall man inte ha bråttom. Men förutsättningarna finns för ett fint resultat, det intrycket fick jag.

Kent Gustafsson

Nedan: Lars Wellanders 1½ l saloon fotograferad av red. den 18 oktober 1986 i samband med att bilen hämtades hem till Åhus.



- 0 -

I FÖRRA NUMRET

av Rileybladet berättade Tor Bang-Steinsvik hur han med ett utmärkt resultat använde ett "Renovation Kit" från Connolly Bros. för renovering av sätena i sin RMF. Eftersom det säkert finns någon i läsekretsen som undrar hur man kommer över ett sådant här renoveringsset lämnas här adressen:

- Connolly Bros. (Carriers) Ltd.
Wandle Bank,
Wimbledon,
LONDON SW19 1DW / England

Tel. 01 - 542 5251

01 - 543 4611

/ E.H.

KABELHÄRVA

behöver man byta förr eller senare. Auto-Sparks i Hull tillverkar sådana till Rileys R.M.-modeller i helt autentiskt utförande. Den som har för avsikt att byta kabelhärva i sin $1\frac{1}{2}$ eller $2\frac{1}{2}$ l saloon skall vända sig till Riley R.M. Club's reservdelsman, John Byron, som förmedlar beställningen. I samband med beställningen måste man uppge fullständigt chassinummer och meddela uppgifter om elektriska installationer som skiljer sig från originalutförandet. Ange även om bilen är vänster- eller högerstyrd. Här nedan följer en förteckning över de olika varianter av kabelhärvor som förekommer.

•	RY 14c	-	$1\frac{1}{2}$ litre	37 S	1947	
•	RY 15c	-	$1\frac{1}{2}$ litre	39 S	1949	(1)
•	RY 18c	-	$1\frac{1}{2}$ litre	40 S	1950	(2)
•	RY 16c	-	$1\frac{1}{2}$ litre	42 S	1952	
•	RY 20c	-	$1\frac{1}{2}$ litre	RME	1953/54	
•	RY 13c	-	$2\frac{1}{2}$ litre	57 S	1947	
•	RY 35c	-	$2\frac{1}{2}$ litre	58 S	1948	
•	RY 17c	-	$2\frac{1}{2}$ litre	59 S	1949	(1)
•	RY 19c	-	$2\frac{1}{2}$ litre	60 S	1950	(2)
•	RY 21c	-	$2\frac{1}{2}$ litre	62 S	1952/53	

Anmärkningar: (1): Alternativ placering av startmotorsolenoiden på startmotorn eller på torpedväggen. Ange vilket!

(2): Två typer av elektriskt relä förekommer, antingen med 9 eller enbart 5 anslutningar. Ange vilket!

Ange även om höljet till kabelhärvan skall vara av modern PVC-plast eller gammaldags autentisk "strumpa". Det senare alternativet är något lite dyrare. Cirkapriset för en kabelhärva är ung. en tusenlapp.

Kabelhärvan beställer Du genom: Riley R.M. Club, c/o John Byron,
61 Station Road, STOKE MANDEVILLE, Buckinghamshire HP22 5UE, England.

- - - -

ÅMÅLSRALLYT

Den 11 juli 1987 gick Åmåls veteranbilsrally för 17:e gången med ett rekordstort antal deltagare, 136 stycken. För första gången deltog 2 Riley och förgyllde rallyt med sin närvaro. Nåja, konkurrensen om publikens gunst var inte så dålig heller. Vad sägs om Delage 1926, Panhard 1914, Franklin (luftkyld från 1919) och Ansaldo från mitten av 20-talet?

Håkan Sandberg körde således sin vackra Lynx för första gången på 10 år i rallyt. Bilen är verkligen en pärla och Håkan demonstrerade Wilson-förväljarlådan för mig. Själv deltog jag i rallyt för första gången överhuvudtaget med MAC-en. Förutom det stora deltagarantalet har rallyt en alldeles speciell charm som gör att många återkommer år efter år. Kanske blir det fler Riley 1988?

Kent Gustafsson

RAPPORT FRÅN MHRF:s ÅRSSTÄMMA 17-10-1987 - SAMT NÅGRA FUNDERINGAR

Motorhistoriska Riksförbundet, som har ett mycket Riley-liknande emblem, kallar i allmänhet bara en gång om året till sammanträde. 1986 var Christer Ahlin och Nils-Johan Nilsson på plats och ordnade så att vi erhöll medlemskap. Eftersom Erik var förhindrad representera även i år fick jag ställa upp för vår räkning.

Dagordningen med sina 28 punkter verkade maratonlik, men allt vad som gällde förvaltning och val var så väl förberett att rutinärendena voro snabbt avklarade. Men i övrigt förekom minsann diskussioner om både större och mindre ärenden. Det hela förlöpte som sig bör och väntat var i gemytets och samförståndets tecken mellan representanterna för 52 av de anslutna klubbarna. Här ämnar jag endast relatera några punkter som jag tror kan vara av intresse för vår klubb och våra medlemmar. Protokollet finns givetvis tillgängligt för de som så önska hos Erik Hamberg.

En stor del av tiden rörde resonemang om försäkringen som väntat och det är ju också där vi har förmån och ekonomiskt utbyte av vårt medlemskap i MHRF. I stort blev det fastställande av de rekommendationer som redovisades i min rapport i nr. 2/1987 av Rileybladet, vilka framkommo vid försäkringskonferensen i mars. I koncentrat betyder detta att:

- * Årsmodellgränsen sattes till 1967 och bibehålles i 3 år.
- * Rekommendation om 1 års medlemskap i MHRF-ansluten klubb för att få teckna försäkring.
- * Försäkringskommitté skall tillställas en lista över besiktningsmännen uppställd ortsvis för att förenkla besiktningarna.
- * Rekommendation till besiktningsmännen att konsultera märkesklubbar vid besiktning av fordon som vederbörande saknar detaljkunskap om.
- * Om en försäkringsansökan av någon anledning avslås av en klubb önskar MHRF meddelande härom för utredning.

Trots tre stölder (2 Jaguarer och 1 Studebaker) har försäkringens utfall under året varit avsevärt bättre än fjolårets. Det rapporterades också om att den i fjol aviserade premiehöjningen för fordon från 1955 och framåt (de mest skadefrekventa) ej kunde gå i verkställighet på grund av prisstoppet. Vad som kommer att hända med premien upplystes ej.

Fundering: En fråga som kanske bör väckas är om inte kaskopremien vid försäkringsbelopp över 10 basbelopp kan göras degressiv. Ett skydd på 1 miljon är i dag inget ovanligt och premien blir då ca. 2.200:-. Fortfarande är den då mycket låg med hänsyn till försäkringsbeloppet, men enligt min rent känslomässiga uppfattning litet "haltande" gentemot premien för 10 basbelopp. - Kommentarer från medlemmarna skulle vara intressanta.

En annan fråga utanför mötesrapporten och av rent intern karaktär är varför antalet tecknade försäkringar är så få inom vår klubb. Eftersom vi gått ut med personlig information till varje medlem måste verkligheten helt enkelt vara den att var och en har sin försäkringsfråga tillfredsställande ordnad. Erik eller jag lämnar gärna upplysningar eller sänder mer papper. Kan någon uppvisa en försäkring som är mer fördelaktig än MHRF:s är vi också intresserade - sannolikt existerar det inte någon sådan.

För att återgå till mötet invaldes Svenska Renaultklubben och Audi 100 Coupé Club. Årsavgiften fastställdes till oförändrade 6:- per medlem, men som ett kuriosum kan nämnas att vi i år sannolikt kommer att få en "återbäring" på 7:- per medlem från försäkringen!

(forts. sid 9)

/Rapport ... (forts.)/

Vi informerades om pågående förhandlingar med myndigheterna gällande ytterligare skattelindringar, slopande av besiktningstvång, lägre införselavgifter etc., för att nämna några. Dessutom har vi fått några värtaliga anhängare bland riksdagsledamöterna som för vår talan för de ärenden som delegeras ända dit.

Som väl är alla bekant nu kommer registerhållningsavgiften 42:- att påföras alla förregistrerade fordon som varit avregistrerade mer än 12 månader. Detta för att få en rensning av registret från bilar som efter förregistreringen skrotas eller avses skrotas. Rutinen vid skrotningen blir enkel med bara en anmälan på översänd blankett och såvitt jag kunde förstå ändras intet för de bilar som har den gamla registreringen med länsbokstav ingående i numret.

Från FIVA - den internationella organisationen - rapporterades att en av ledamöterna blivit ackrediterad till EG-kommissionen i Bryssel. Denna myndighet beslutar en hel del inom vår hobby och vi kan nu få våra åsikter bättre belysta. Vad EG beslutar gäller ju inte Sverige, men våra myndigheter sneglar hela tiden åt det hållet och följer som regel vad som bestäms där. Vi har för övrigt fått in ytterligare en man i FIVA:s presidium och det är advokaten Mats Krumlinde.

Som sagt: mycket mera förekom, både sådant som fastnade mellan öronen och sådant som rann rakt igenom, men hoppas likväl att jag inte hoppat över för mycket av intresse.

Rune Möller

- - - - -

ANNONSER

Köpes

Till Riley One-Point-Five önskas: damask till växelspak samt backspeglar till framskärmarerna.

Åke Carlsson, Stakegatan 19 A, 531 33 LIDKÖPING
Tel. 0510 - 297 29

Till 2½ l saloon 1952: gummidetaljer till bromssystemet, 2 st. dörrbalkar, rörledning till temperaturmätaren.

Per Henning Helle, Dale i Sunnfjord, 6810 DALE, Norge
Tel. 057 - 331 61

Till 4/68 saloon 1959 sökes: ampèremätare + plattan bakom instrumenten, bägge blinkerglasen bak + vänster blinkers fram komplett. Instruktionsbok & verkstadshandbok behöver jag även.

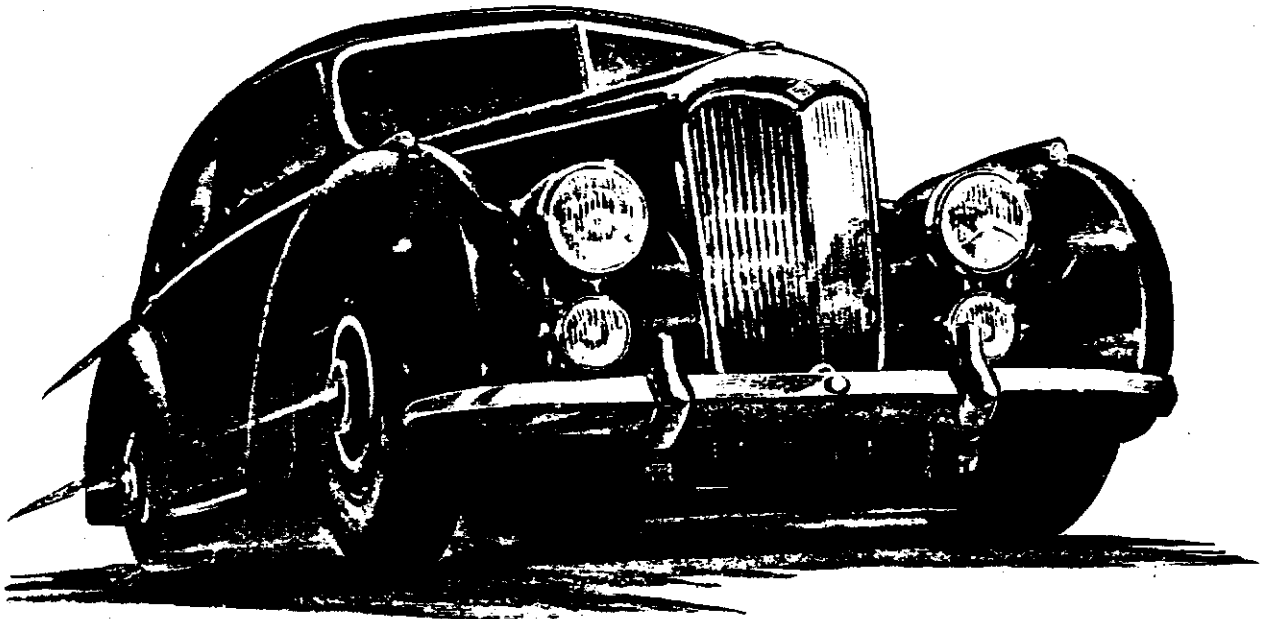
Frank Kristiansen, 2164 SKOGBYGDA
Tel. 06 - 90 86 82

- o - o - o -

DET ÄR DAGS att betala in medlemsavgiften för 1988. Beloppet är 60:- och erlägges senast den 29 februari till pg 45 61 63 - 5 eller bankgiro 714-3670. Använd något av bifogade inbetalningskort. Massor av fin läsning väntar 1988!

You enjoy every mile—

in the  *1½ litre Saloon*



The long ride, the odd trip, the routine journey—You enjoy them all when you drive a Riley.

Remember . . .
Quality and dependability
are guaranteed by the
BMC Used-Car Warranty
and you are certain of a
good deal when you sell.

Here is a beautifully made piece of mechanism perfectly obedient to your wishes. Its heart is the Riley engine, built with the same care that went into the great racing Rileys from which it was developed. The Torsionic independent suspension is especially comfortable and trouble-free, while steering has that delightful character which can only come from the work of craftsmen. Prove these facts for yourself—your nearest dealer will gladly arrange a trial run.



for Magnificent Motoring

Riley Models are fitted with safety glass all round.



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