

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. 1/1987



I HÖSTAS

Övertog Lars Wellander den 1½ l Riley som länge ägts av Björn Hanson. Bilden ovan är tagen när Lars stannade till hos red. med sitt nyförvärv, på hemväg till Åhus. Bilen vilken inte rullat på många år, är orörd och uppenbarligen helt komplett. Motorn gick att draga runt, men saknade kompression eftersom någon tidigare ägare - före Björn - inte lyckats sätta ihop den ordentligt. Inredningen är i gott skick, vilket är ett stort plus; på minus-sidan finns dock ovanligt rostiga framskärmar. Mycket arbete ligger framför Lars innan bilen ånyo rullar; låt oss därför önska honom lycka till med renoveringsarbetet!

Erik H.

SVENSKA RILEYREGISTRET - märkesklubb för seriöst Rileyintresserade

President: Erik Berglund, Sturefors

Styrelse:

- Ordförande: Erik Hamberg, Västra Frölunda
- Sekreterare: Ingvar Persson, Varberg
- Kassör: Roland Haraldsson, Uddebo
- Övriga ledamöter: Rune Möller, Kolbäck
Nils Johan Nilsson, Göteborg

Revisorer:

- Bengt Borneving, Alingsås
- Anders Muhr, Göteborg

Valberedning:

- Bo Kvarnström, Örebro
- Håkan Wikström, Västerås

Kontaktman för försäkringar: Rune Möller, Kolbäck, tel. 0220 - 435 87

Medlemsavgift: inom Norden 50:--, eljest 60:--

Postgiro: 45 61 63 - 5 Bankgiro: 714 - 3670

Klubben startades 1977 av Erik Berglund och Erik Hamberg. Mellan 1978 och 1983 utgavs Medlemsblad för Svenska Rileyregistret (från 1979 med 4 nr./år), 1984 fortsatt av Rileybladet. Sedan 1986 tillhör Svenska Rileyregistret Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF).

VI GRANSKAR ONE-POINT-FIVE

Den Morris Minor-baserade Riley 1.5 och systemmodellen Wolseley 1500 är bra köp för närvarande - om man nu lyckas hitta ett exemplar. Brian Palmer reder här ut skillnaderna mellan de två modellerna och deras fel och brister.

I april 1957 - för precis 30 år sedan - introducerades Wolseley 1500 och den hyllades som en ny, spännande lyxbil, måttlig i storlek och med bra prestanda samt på det hela taget mycket lämpad för den moderne bilisten. Bilen använde sig av Morris Minors hjulupphängning och till och med golvpressningen kom från Minor. Detta var inte särskilt överraskande, eftersom den nya bilen hade börjat som en moderniserad Minor, konstruerad av Gerald Palmer i Cowley, och från början avsedd att ha val av två motorer, en 1.000 cc eller 1.200 cc. Dessutom kunde man välja på olika karosstyper, två- och fyrdörrars salooner samt en herrgårdsvagn. Palmer och Len Lord slutade emellertid hos BMC och Palmer började hos Vauxhall 1955, där han ansvarade för Victor-modellen.

(forts. sid 3)

/Vi granskar ... (forts.)/

Under tiden hade folket i Longbridge arbetat om Palmerkonstruktionen till en Wolseley, som skulle kunna använda sig av 1.200 cc eller 1.500 cc-motorer, eftersom Morris Minorn fortfarande sålde bra och man ansåg det onödigt att genomföra någon modernisering eller omkonstruktion.

Slutligen slopades 1.200 cc-motors alternativet och man kunde presentera Wolseley 1500. Tack vare att modellen fick den s.k. B-seriemotorn på 1.489 cc istället för Minorns mindre A-seriemotor, plus en för den tiden hög totalutväxling, så kunde den nå en topphastighet på ung. 130 km/tim (i Rileyutförande). Bränsleförbrukningen låg på 0,6 l/mil vid landsvägskörning och något under litern i sta'n. Vaghållning och manöverbarhet liknade Minorns, men gick något mjukare.

I november 1957, så att säga i efterhand och därmed missande Londonutställningen, annonserades så Riley 1.5 som en snabbare och bättre utrustad version av Wolseleyn. Den presenterades för allmänheten vid den s.k. Scottish Show och kunde uppvisa högre kompression, 8.3:1 mot Wolseleyns 7.2:1, dubbla snedställda S.U. H4-förgasare och avgasrör av grenrörstyp.

Eftersom Rileyn endast vägde 955 kilo och motorn utvecklade 62 hk vid hela 5.400 v/min. och dessutom kostade endast 863.17, så spred sig snart ryktet att det här var det allra snabbaste fordonet på fyra hjul till det priset. Rileyn ansågs som ett fynd, eftersom man för 105:s prisskillnad mot Wolseleyn fick en bil med 36 % större effekt. Tidskriften Autocar placerade till och med bilen i den s.k. "Gran Turismo"-klassen och förutspådde - med rätta - dess framtida användning som rallybil.

De första 150 Rileyvagnarna tillverkades i Abingdon och chassinumren började med 501.

Kaross

Modellen var alltså från början avsedd att ersätta Morris Minor, men den delar många av Minorns rostsvagheter i karossen. Det vanligaste roststället är i framskärmarnas bakkant. En annan rosthärd, återigen i framskärmarna, är bakom strålkastarhuset, i verkligt svåra fall även längs hela framskärmens översida. Skulle det dessutom finnas något hål efter t.ex. en backspegel eller en radioantenn, som varit monterad på framskärmen och inte blivit igenlagt, rostar framskärmarnas översida ännu snabbare. Skarven mellan karossen och frontplåten brukar också rostangripas. Ett annat känsligt ställe är plåten framför framhjulen, där det samlas smuts och så småningom rostar från insidan.

Karossen är förstås en självbärande lådkonstruktion med tvärbalkar. Sparklådorna är mycket rostkänsliga och måste kontrolleras noga. Som tur är brukar inte golvet utsättas alltför hårt av rost.

Dörrarnas nederkanter är känsliga, särskilt i framdörrarna, beroende på att fönstertätningarna inte är ogenomträngliga för vatten, och dessutom slits, vilket får vattnet att rinna ner i dörrarna. Liksom på Minorn finns det dräneringshål i botten, vilka bilägaren måste hålla rena. Oturligt nog är dörrarnas insidor ganska komplicerat uppbyggda, vilket tenderar till att önskat vatten och smuts samlas i dörrbottnar och orsakar rostangrepp.

Bakdörrarna brukar också rosta i svängningen mot hjulhuset. Bakskärmarna brukar klara sig ganska bra, men det kan samla sig vägsmuts i skärmarnas nederkanter. I allmänhet kan man ändå säga att modellen klarar sig något bättre från rost än sin äldre kusin. Gummilisterna runt fönstren finns nu att få igenom Riley Motor Club, dock brukar det vara ett visst problem att få i krominfästningarna.

(forts. sid 4)



Ovan: Åsa Nordbergs One-Point-Five fotograferad i Travemünde 1959.

/Vi granskar ... (forts.)/

På reservdelssidan är det oturligt nog så, att de här bilarna är för gamla för att fabriken skall hålla karossplåtar i lager, men inte nog gamla för att specialistfirmor skall ha börjat nytillverka plåtdelar. Därför är framskärmar så gott som omöjliga att få tag i. Frontplåtarna är olika hos Rileyn och systermodellen Wolseley och är därför inte utbytbara sinsemellan. Motorhuvarna kan inte heller utbytas sinsemellan och stötfångarna är problematiska, då de bakre passar mellan modellerna, medan de främre är olika.

Rileyen har ett strålkastarhölje av zinklegering, vilket inte Wolseleyen har, och det finns en hel del andra förkromade detaljer i zinklegering, såsom de horisontellt liggande ribborna i grillen och infästningarna till parkerings- och blinkersljusen. Till och med kromlisten på Rileyns framskärm är gjuten i zinklegering, en metallegering som för övrigt åldras och blir prickig.

Det är inte troligt att man kan komma över några nya delar, men det är klart, allting kommer till den som kan vänta, och man kan säkert också få hjälp via märkesklubben. Om inte, så får man lämna bort de delar man har till en förkromningsfirma, om man kan få tag i någon sådan som är beredd att arbeta med zinklegering. Det finns ytterligare en stor gjuten detalj i zinklegering, vilken sitter på bagageluckan. Den är romboidformad (som ett Rileymärke, alltså) och på den finns nummerskylten och backljusen. Denna detalj finns bara på Rileyversionen.

(forts. sid 5)

/Vi granskar ... (forts.)/

Tidiga modeller hade yttre gångjärn på motorhuven och bagageluckan. De byttes ut mot invändiga gångjärn i maj 1960. Gångjärnen kan också vara svåra att få tag i nu. Tidiga Rileys hade separata parkeringsljus och bärnstensfärgade blinkers (senare sammanförda till en enhet) och just de bärnstensfärgade glasen är svåra att få tag i nu. Det har sagts mig att p.g.a. någon sorts leveransförseningar, lät man tillverka en serie navkapslar i rostfritt, vid sidan av de vanliga i förkromad plåt. Det måste betraktas som ett plus om man råkar ha en uppsättning av just de här rostfria navkapslarna.

Det verkar också som om det är ont om Wolseleys belysta kylarmärke och sak samma med de gjutna blinkersinfästningarna.

Rileyn har ordet "One-Point-Five" i glittrande krom längs framskärmarnas sida. I april 1959 och från chassinummer 10701 monterades större däck, genom att man gick upp från 5.00 x 14 till 5.60 x 14. I oktober 1961 sänktes fjädringen både fram och bak, domkraften ändrades och domkraftsinfästningarnas placering flyttades och förstärktes.

Inredning

Ett av de starkare försäljningsargumenten var modellens attraktiva och påkostade inredning. Kvalitetsmärket utgjordes av den vackra instrumentbrädan i polerat trä; Wolseley hade hastighetsmätaren och ett flerfunktionsinstrument centralt placerat på var sida om radions högtalargaller. Dessutom fanns ett litet låsbart handskfack längst ut i bägge ändarna av brädan. Rileyn hade en varvräknare och de tre instrumenten var placerade direkt framför föraren, vilket betydde att handskfacket på den ena sidan försvann. Det fanns också blankpolerade prydnadslister längs de lackerade fönsterramarna och de tidiga versionerna hade träådrade vindrutestolpar, men de försvann snart. Stolarna och baksätet var av läder i Rileyn. Wolseleys Family-modell hade kombinerat läder- och textilsäten, medan dess basmodell, som kallades Fleet, hade klädsel i galon. Rileyn hade en helförkromad handbromsspak.

Av någon underlig anledning gick det att, på de tidiga modellerna, fälla fram framstolarna i de här fyrdörrarsmodellerna. Jag undrar om det berodde på att stolarna kan ha kommit från Morris Minor, som var tvådörrars. Däremot var det mer praktiskt att ryggstödet till baksätet gick att fälla fram, eller ta bort helt hållet, så att man skulle kunna frakta lite mer skrymmande saker (återigen som på Minorn). Jag kommer ihåg att en av mina vänner hade en far som spelade i en orkester och han fraktade sin kontrabas utan problem i en av de här bilarna.

Kontrollknapparna var lite olika på Riley och Wolseley; i Rileyn var knapparna lite snäckformade, medan Wolseley hade runda knappar. På de tidiga Rileymodellerna saknar chokewiren en stödanordning på baksidan av instrumentbrädan, vilket gör att wiren slits. En enkel lösning på problemet är att byta plats med startknappen. Slutligen brukar det vara svårt att få tag i original växelspaks gummi, men det finns förmodligen ersättningar. Pedalgummin är också svåra att få tag i.

Värmeelementet och vindrutespolaren, som var standard på Rileyn, förblev hela tiden ett extratillbehör på Wolseley, i varje fall fram till Mk III. Rileyn hade ett backljus kopplat till växelspaken.

Motor och transmission

Motorn är vår gamle vän, den allestädes närvarande, B-serien. Den har fyra

(forts. sid 6)

/Vi granskar ... (forts.)/

cylindrar, lång slaglängd och en cylindervolym på 1.489 cc. Motorn har stötstångsstyrda toppventiler och ett gott rykte ur servicesynpunkt. Harry Weslake var ansvarig för att ha förbättrat "andningen" genom att montera större ventiler och förbättrade in- och utblåsningsrör. Wolseley hade en lägre kompression, en 31,75 mm S.U. H2-förgasare och lägre effekt, 43 hk. Kopplad till motorn fanns en B-serie växellåda, som hade identiska utväxlingar på bägge modellerna. Man använde också samma utväxling i hypoidbakaxeln på bägge modellerna (29,77 km/tim. per 1.000 v/min.).

Motordelar är förstås lätta att få tag på och de delar som är utbytbara sinsemellan. Insugningsrören skiljer sig givetvis mellan Riley och Wolseley, och det finns heller inget drivuttag för varvräknare på Wolseleys motorblock. Växellådor finns det faktiskt fortfarande att få från British Leyland, då på utbytesbasis. Drivaxlarna brukar hålla, men skulle de gå av, lär det vara svårt att få tag på nya. Däremot lär drivaxlar från Morris Minor och M.G. passa.

Styrning, fjädring och bromsar

Precis som på Morris Minor är motorn placerad långt fram och kuggstångsstyrningen passerar bakom motorblocket. Hjulupphängningen är breda triangelänkar och hävstångsstötdämpare av typ Armstrong (de brukar vara kortlivade) användes runt om. Återigen, så är det alltså så att både fjädring och styrning baseras på Morris Minor-komponenter, men torsionsstängerna hade en klenare dimension för att kunna gå mjukare.

Som på alla styrsystem av kuggstångstyp är det viktigt att dammskydden är hela och utan sprickor. Styrningen har en utväxling på 2.3/4 varv med den 42 cm stora ratten vid fullt rattutslag. Det betyder en vändradie på 9,80 m vid vänstersväng och 10 m vid högersväng. Bakhjulsfjädringen är de vanliga halvelliptiska bladfjädrarna, som det aldrig brukar vara några problem med, utom att de så småningom sätter sig.

Torsionsstängerna kan också sätta sig, men de kan justeras upp genom justeringsanordningar. Rattstången går i ett plåthölje med en filtbusning i bägge ändarna. Om bussningarna torkar ur kan de krympa något och det gör att rattstångsröret lossnar litet. Det spelar givetvis ingen roll, men det lär ha hänt att någon bilbesiktningsman anmärkt på glapp i styrinrättningen! "Felet" åtgärdas lätt med att droppa olja i filtbusningarna så att de sväller upp igen.

Bilen har trumbromsar runt om, 9 tums bromsar fram och 8 tums bak. Bromsbackarna blev bredare på de senare modellerna. Handbromsen ansågs bra, om den inte verkar så har förmodligen wirerna sträckt sig. Huvudbromscyklindrarna är inte alltför enkla att fylla på och en viktig skillnad mellan de båda versionerna var att Riley hade bromssystem av märket Girling, medan Wolseleys var Lockheed. Inga speciella problem med reservdelar i detta avseende.

Priser, Märkesklubbar

Det här är en modell som man kan få tag i för en 300-400 pund och det kan vara ett bra val för den som uppskattar pålitligheten hos t.ex. Morris Minor, låga driftskostnader och fin väghållning, men som vill ha en lite mer påkostad bil än Minorn. Exemplar i utställningsskick kan man fortfarande få tag i, för i runda tal 1.500 pund - så bilarna kostar inte "skjortan". Man kan faktiskt få tag i en 1.5 eller 1500 till ett billigare pris än en

(forts. sid 7)

/Vi granskar ... (forts.)/

Minor, eftersom de, i varje fall ännu, inte blivit så omsusade och kult-betonade som Minorn.

Som alltid är det ett gott råd att gå med i rätt märkesklubb; i det här fallet är det Riley Motor Club (Jim Clarke, 56 Cheltenham Road, Bishops Cleeve, CHELTENHAM, Glos. GL52 4LY, Great Britain), eller om du har en Wolseley: The Wolseley Register (Dave Allen, Glenville, Glynde Road, Bexleyheat, Kent DA7 4EU, Great Britain).

Tillverkningssiffror:

RILEY

Mk 1	Nov. 1957 - Maj 1960	18.021
Mk 2	Maj 1960 - Okt. 1961	9.776
Mk 3	Okt. 1961 - Apr. 1965	12.084
	Totalt:	39.881

WOLSELEY

Mk 1 och 2	Maj 1957 - Okt. 1961	68.954
Mk 3	Okt. 1961 - Apr. 1965	31.790
	Totalt:	100.744

Översättarens tillägg:

När det gäller begagnatpriserna, så måste vi komma ihåg att de gäller i England. Dessutom skrev Brian Palmer den här artikeln förmodligen under andra halvåret 1979 (den publicerades i Thorougbred & Classic Cars' februarinumner 1980). Det är nu flera år sedan. Hur priserna ligger i England för närvarande har jag inte den blekaste aning om och någon prisjämförelse med Sverige går naturligtvis inte att göra; här är tillgången på de aktuella bilarna alltför liten.

(Granskning och uppdatering utförd
av Erik Hamberg)

Kent Gustafsson

Hurra! SVENSKA RILEYREGISTRETS 10-ÅRSJUBILEUM firas den 27-28 juni 1987! Lördagen den 27 juni träffas vi under eftermiddagen på Nyköpings Veterama under informella former. Var och en tittar på det som han/hon är intresserad av, varefter vi ung. kl. 17.00 gemensamt beger oss till den lokal där vi skall hålla vårt årsmöte.

Årsmötet tager högst en timme och därefter kan de som anmält sig delta i den "Veterama-bankett" som arrangeras på restaurang Amadeus. Priset är 150:-/person. Efter övernattning (hotell, vandrarhem eller camping efter var och ens eget val) kommer vi att under söndagen den 28 juni köra ett eget rally, vilket avslutas på en trevlig och intressant plats. Rallyt kommer att sluta relativt tidigt på söndagseftermiddagen, så att alla norrmän, norrlänningar och skåningar hinner köra hem under kvällen. Rallyts längd blir högst 10 mil. - Mer information i nästa medlemsblad!

Kontaktman: Lage Bellström, tel. 0151 - 117 22, 202 98, 106 55.

ANNONSER

Säljes

Klubbens delar och tillbehör:

Topplockspackning i koppar/asbest (1½ l)	----
Topplockspackning i koppar/asbest (2½ l)	480:-
Packningssats, motor (1½ l)	140:-
Packningssats, motor (2½ l)	100:-
Kompletteringssats till motorn (1½ l) "conversion set"	100:-
Ventilkåpspackningar (1½ l), per par	40:-
Ventilkåpspackningar (2½ l), per par	40:-
Sumppackning (1½ l)	25:-
Sumppackning (2½ l)	25:-
Oljefilter (2½ l)	45:-
Oljefilter (1.5, 4/68 & 4/72)	30:-
Fläktrem (1½ l)	60:-
Fläktrem, liten (2½ l)	25:-
Fläktrem, stor (2½ l)	90:-
Kylvattenrör mellan termostat och kylare (1½ & 2½ l)	52:-
Frostpluggar 1.1/8" & 1.1/4" (2½ l), per st.	3:-
Reparationssats till AC bensinpump (1½ l)	100:-
S.U. förgasarpackningar AUE 800 (1½ l), per st.	50:-
S.U. förgasarpackningar AUE 801 (2½ l), per par	100:-
S.U. förgasarmunstycken AUC8182 (1½ & 2½ l), per st.	65:-
S.U. förgasarnålar No. 3 (standard) (1½ l), per st.	40:-
S.U. förgasarnålar EE (standard) (2½ l), per st.	40:-
S.U. flottörpackningar (1½ & 2½ l), per st.	58:-
Fördelarlock 418888 (1½ & 2½ l från 1948)	50:-
Fördelarlock 4413 (418865) (RMF med vacuumförställning)	30:-
Fördelarlock 4480 (418871) (Pathfinder)	30:-
Rotorarm FC 953 (400052) (RMA-RME)	15:-
Kondensator med bottenplatta 409613 (sena 1½ & 2½ l)	100:-
Kondensator Con. 50	20:-
Kondensator 3371 (1.5 & 4/68)	30:-
Brytarspetsar CS 10 (400415) (1½ & 2½ l med bakelitplatta)	30:-
Brytarspetsar CS 14 (407050, 2250) (1½ & 2½ l utom vissa RMF) .	30:-
Bensinpumpskontakter AUB 6106 (dubbla)	100:-
Bensinpumpskontakter 2220 (AUA 1438)	50:-
Gummihätta till vindrutetorkaxel (tidiga 1½ & 2½ l), per par	22:-
Gummihätta till vindrutetorkaxel (sena 1½ & 2½ l), per par ..	20:-
Vindrutetorkarblad (med gummipligg) (tidiga 1½ & 2½ l), per par	70:-
Vindrutetorkarblad (sena 1½ & 2½ l), per par	70:-
Kuggstångsdamasker av gummi (1½ & 2½ l), per par	60:-
Gummihätta till bromssköld bak (1½ & 2½ l med hydro-mekaniska bromsar), per par	52:-
Kromat lock till startvevshålet i grillen (1½ & 2½ l)	60:-
Glödlampor:	
12 V - 50 W P22s (nr. 12228), helljuslampa, per st.	8:-
12 V - 45/40 W P22d (nr. 12741), hel-/halvljuslampa, per st.	8:-
Glas till nytillverkade dimljus, s.k. "Butlerlampor", per st. .	30:-
"Red medallions" till parkeringsljus (1½ & 2½ l), per par	5:-

(forts. sid 9)

/Säljes ... (forts.)/

Bakljus, "D-lampor" (RMA-RMB, RMD-RMF), per par	480:-
Glas till nummerskyltsbelysning å "D-lampor", per par	40:-
Vagnmärke med klubbens emblem, emaljerat	70:-
Nyckelring med runt emblem ("ekerhjul" omger "Riley")	18:-
Nyckelring med ovalt emblem	22:-
Motorhistoriskt Magasin nr. 5/1983 ("Rileynumret"), inkl. porto (dvs. 14:-/st. + 6:- för porto & emballage)	20:-

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

Till Rileyvagnar av olika modeller:

- Nya Lucasdelar
- Generatorgavlar, kommutatorsida, för 1,5 l 1951-1959
- Generatorgavel, drivsida, för 1,5 l 1951-1952
- Startmotorgavel, drivsida, för 2,5 l 1946-1953
- Fältspolesats för generator, 1,5 l 1946-1950
- Fördelarlock till Pathfinder 1955-1957
- Brytarspetsar till 1,5 l 1953, 2,5 l 1953-1955, 2,6 l 1958-1959
- Reparationssats till generator, 1,5 l 1960 och 4/68, ev. 4/72
- Bygel till laddningsreläkåpa
- Diverse generator-/startmotorkol och bussningar
- Diverse oidentifierade generator-/startmotorgavlar, fältspolesatser och även rotor

Mats Krook, Österlånggatan 6 A, 291 33 KRISTIANSTAD
Tel. 044 - 11 23 79

1 ex. av The Automobile, March 1987, innehållande en historik över Rileys 12/4-modeller. - Ett "måste" för ägaren av en dylik vagn! Pris: 35:-.

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

Köpes

Till 1½ l 1948 önskas: Invändig takbelysning, insugningsfilter komplett med burk m.m.

Björn Blomstrand, Rödsle egendom, 593 00 VÄSTERVIK
Tel. 0490 - 332 32 (bost.), 169 20 (arb.)

- & - & - & - & -

DITT & DATT

- Marsnumret av engelska tidskriften The Automobile innehöll en utmärkt artikel om Rileys 12/4 -modeller, varav flera var avbildade i färg. I det författande pennskaftet har Rileyspecialisten Ian Gladstone hållit.
- Aprilnumret av Practical Classics behandlar renoveringen av en RMF.



GOING HOME?

a decision of Consequence.

You can decide on your New RILEY in Malaya—and we will arrange for the car to be ready for your arrival. At the end of your leave "shipping out" need present no problem for we can arrange that too.

The new RILEY is a masterpiece of Motor Engineering and Elegant Styling, providing a road-ride that is exhilarating through speed and stability.

Two models are available, the 1½ Litre (12 H.P.) and the 2½ Litre (16 H.P.) each providing the same car-comfort, and each providing a performance worthy of RILEY.

BORNEO MOTORS LTD.

S'PORE • MALACCA • SEREMBAM • K. LUMPUR • IPOH • PENANG.

RILEYANNONSER I STRAITS TIMES, SINGAPORE, 1945 - 1950

En strålande solig dag när ingen förnuftig människa i Europa skulle drömma om att besöka ett bibliotek så gjorde jag just det. Men jag bor ju i Singapore och de luftkonditionerade salarna i biblioteket erbjuder en god tillflykt undan hettan och fuktigheten utomhus.

På den tredje våningen finns referenshallen. Längs dess ena sida finns det videobandspelare, CD-skivspelare och all slags audivisuell utrustning, vilken erbjuder Singaporeborna att lyssna till Brahms, eller se den senaste veckans parlamentsdebatter eller kanske diabilbilder med Paul Klee's eller Grandma Moses' konst. Rakt fram står en rad med läsapparater avsedda för mikrofilm. Det är dem som intresserar mig. Alla Singapores tidningar har mikrofilmats ända tillbaka till 1880-talet. Jag beslöt mig för att leta efter annonser med R.M.-Rileys.

Eftersom det endast fanns tre månaders tidningsnummer på varje mikrofilmrulle, beslöt jag mig för att gå igenom det sista kvartalet för varje år. Det var den tiden på året som de stora bilutställningarna hölls i Europa på den tiden och min tanke var att dessa utställningar möjligen skulle avspeglas i Straits Times. Om så var fallet, så skulle det också i slutet av året sannolikt finnas fler annonser än normalt för de olika bilfirmorna.

Under åren 1945-1946 fanns det inga bilannonser alls. Men det var roande att se den samtida annonseringskonstens nivå och tidens produkter passera revy. Hur gammaldags verkar inte allt detta nu: vevgrammofoner, sanitetsartiklar, tebjudningar och ångbåtskryssningar till alla delar av världen, och Brylcreme!

1948 började dock bilannonserna uppträda. Austin, Morris, Vauxhall, Humber, Singer, Rover, Ford, Citroën, Renault, Nash och Riley.

Torsdagen den 2 december 1948 annonserade Borneo Motors Ltd., som då var Rileyrepresentant:

"Står Ni i begrepp att resa hem (till Storbritannien)? Ni kan beställa Er nya Riley i Malajsia".

1949 dök det upp två Rileyannonser i en serie kallad:

"En bil med egenskaperna hos tre - sportbilsegenskaper, komforten hos en täckt bil, med utseendet hos en specialbyggd kaross".

1950 använde Orchard Motor Company Ltd. - som representerades av Borneo Motors Ltd. i den Malajiska Federationen - två annonser med följande slogans:

"Nästan 160 km/tim. i en bil som erbjuder Er all lyx"

och (i denna senare annons hade "nästan" strukits och man läste)

"Lyxresa vid 160 km/tim." !

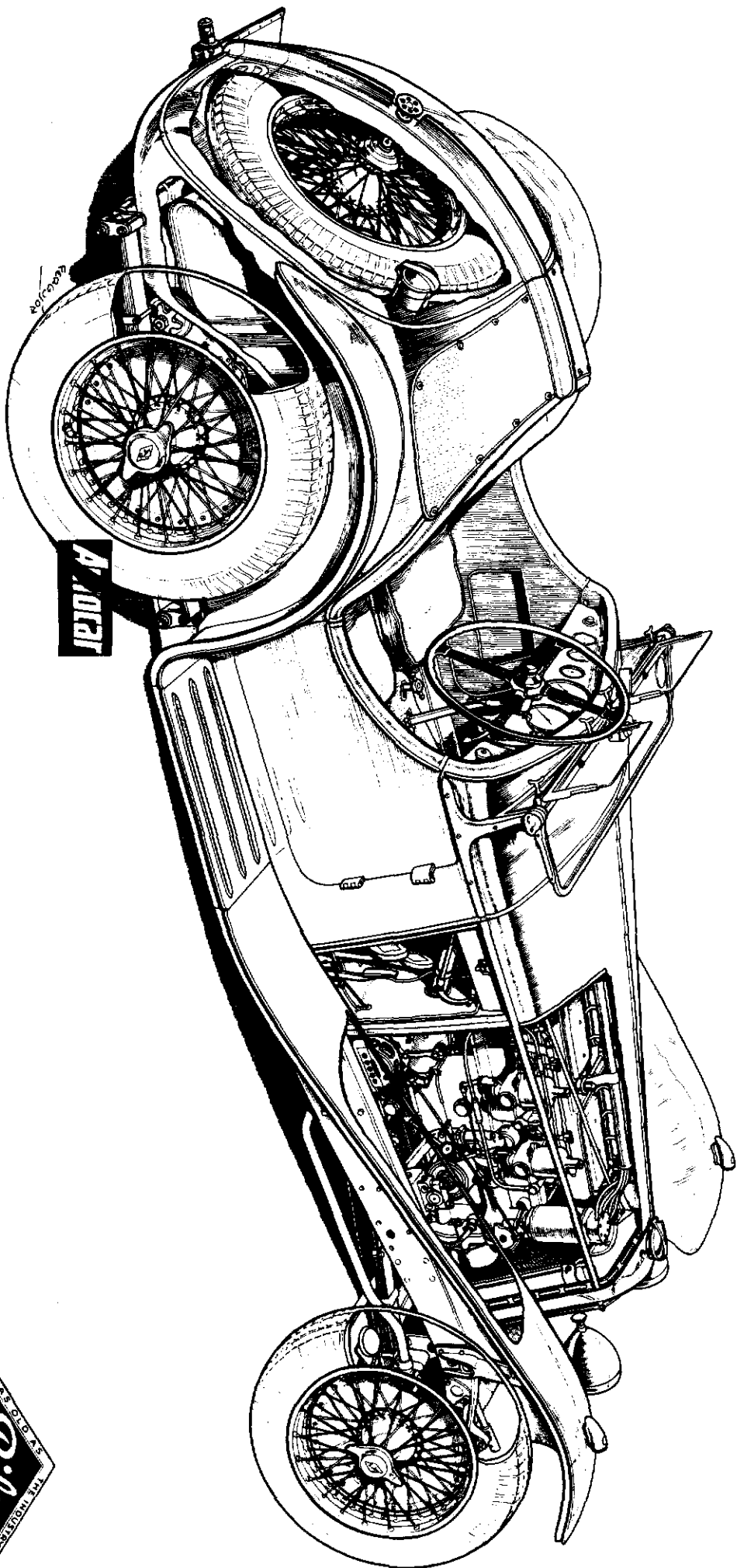
- Det var allt jag fann vid detta tillfälle. Men jag går nog tillbaka till biblioteket endera dagen

Anders Lindner

(Artikeln ursprungligen författad på engelska,
varför den här översatts av Erik Hamberg)

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

Material till nästa nummer av Rileybladet skall vara redaktören till handa senast den 15 maj.



THE RILEY MPH 1934



SPECIFICATIONS

CHASSIS

Wheelbase 8ft. 11 in.
Track front and rear 3ft. 11 1/2 in.
Weights: Dunlop centre lock wheels 500 lb. 19in. tyres
Mildred's Dunlop centre lock wheels 500 lb. 19in. tyres
Spokes in 19in. wheels

ENGINE

Capacity 1,458, 1,633 and 1,726cc.
Configuration in Line 6, overhead valves operated by
pushrods in 5/16 in. camshaft (1,559), 50 x 59mm (1,633),
Bore 62 x 59mm (1,726)
Carburettors Twin SU

TRANSMISSION

Gear ratios: all normal 1st/13.35, 2nd/7.5, 3rd/5.25, Top/5
10:1
Reverse 150/11.78, 2nd/7.155, 3rd/5.25, Top/4.77 to 1
PRICE £350 (1934)
RILEY REGISTER 1934