

RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

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

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Timrågatan 10, 162 23 VÄLLINGBY

Nr. 2/1990



EN AV VÅRA MÅNGA

renoverare i klubben är Ronald Pfäntner i Västerås. I juli förra året övertog han Claes-Göran Karlssons Nine Merlin från 1936 - för övrigt ett av de sista åren som det berömda ninechassiet tillverkades vid Rileyfabriken.

Bilden här ovan visar köparen till vänster och säljaren till höger. Som synes har mycket arbete redan gjorts på bilen och för Ronald blir det huvudsakligen monteringsarbete för att få den i körklart skick. Vi önskar Ronald lycka till i det fortsatta arbetet och hoppas att det inte dröjer så länge förrän bilen rullar på Västerås gator.

I detta nummer av Rileybladet finns vidare artiklar av Tor Bang-Steinsvik, Roland Haraldsson och Anders Lindner. Vi behöver fler artiklar, reportage, kåserier och notiser till Rileybladet, så därför uppmanar jag dig att så snart som möjligt skicka in några rader eller ett foto som vi kan publicera.

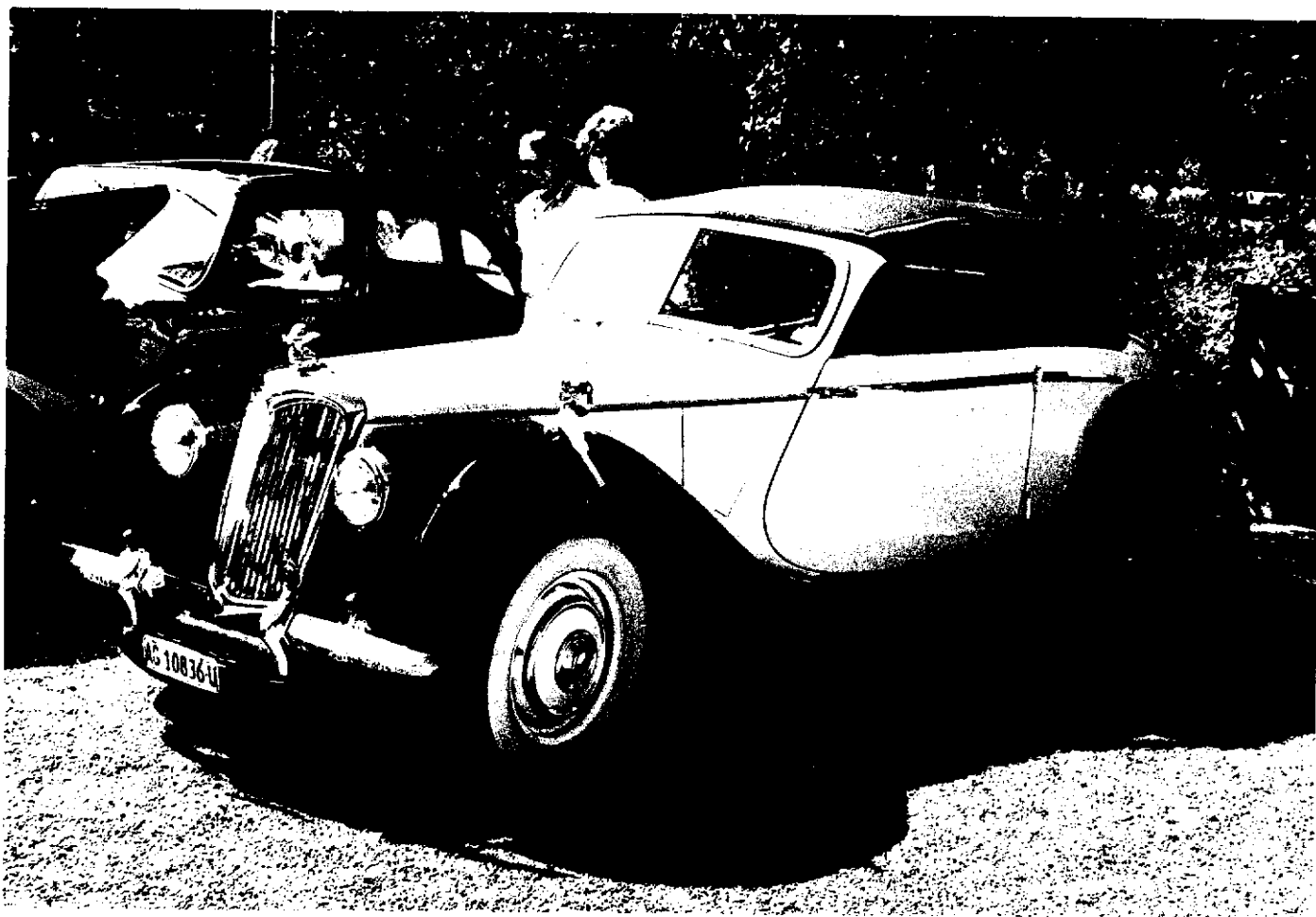
Erik Hamberg

10-ÅRS JUBILEET TIL RILEY-CLUB SCHWEIZ (RCS) 12-13 AUGUST 1989

BL 64000 har kanskje gjennom mine tidligere beretninger fått et ufortjent dårlig renommé så nå er det på tide å gjenoppbygge noe av tilliten.

Uhellet med vannpumpen ga oss ikke betenkeligheter med å legge ut på vår planlagte to-ukers ferietur til Sveits. Vi tok fergen fra Oslo til Kiel og startet i Kiel fredag 4. august.

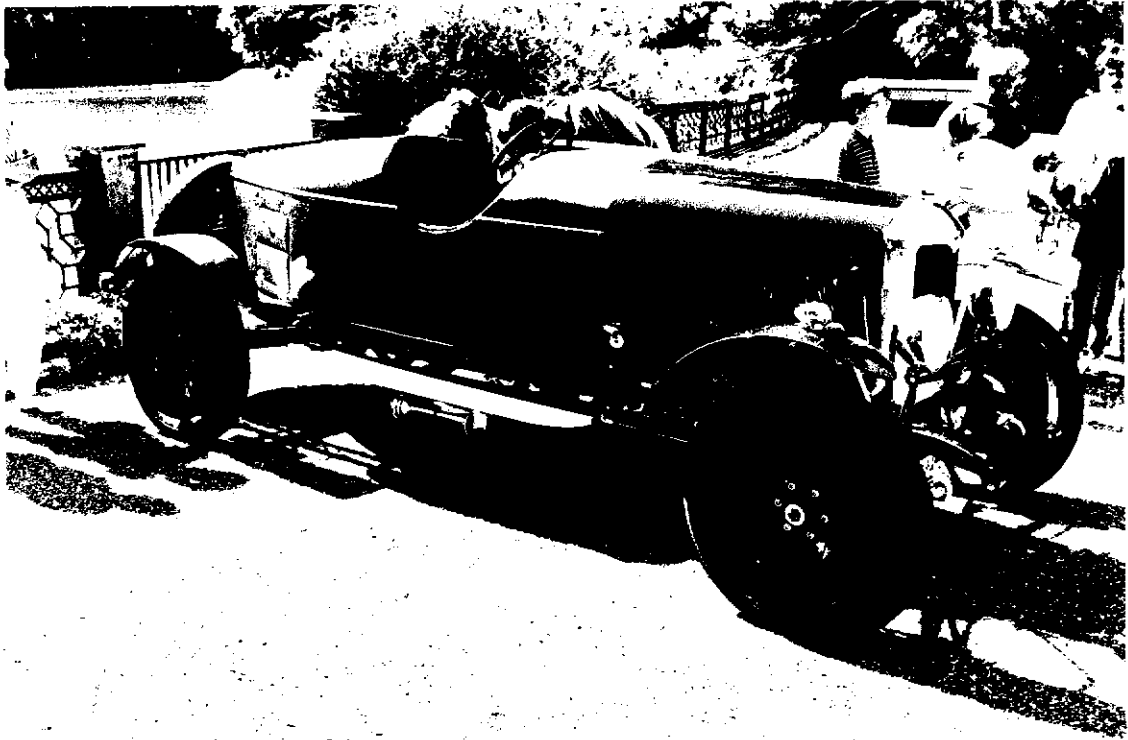
Gjennom Tyskland ga vi oss god tid med opphold på interessante steder, og vi var fremme ved møteplassen "Weesen" i Sveits fredag 11. august. Men før dette hadde vi besøkt vår gode venn Beat Fischer, som også er sekretaer i RCS. Han sørget for at vi fikk sett samlingen til Egon Käppeli. Ved siden av de mange øvrige bilene hadde han en 9 hp Lynx 1934, en Kestrel 12/4 1935, to Pathfinder, en RMB 1950 og så kronen på verket - en 2½ l Drophead Coupé bygget av Reinbolt & Christie S.A. i Basel, 1949.



Käppeli selv var ikke tilstede, men hans gode venn Fredy Küng, som eide og drev en garasje, viste oss velvillig samlingen. Vi ble servert av distriktets beste vin mens vi studerte Riley'ene. De andre merkene: Mercedes, Jaguar, Bentley, Iso etc. betraktet vi som passende kulisser. Käppeli møtte forresten på jubiléet med sin RM-R&Chr. slik at vi fikk beundret den også på veien.

Jubiléet forløp i avslappet stil med middager, luncher, museumsbesøk, båttur, oppstillinger og kjøring. Det deltok ca. 20 Riley'er. Sveitserne har en høy standard på bilene sine.

(forts. sid 4)



Ovan: Alfred Ulmers 12 hp Rennwagen 1926. Foto: Tor Bang-Steinsvik.

Nedan: Alfred Ulmer justerer magneten. Foto: Tor Bang-Steinsvik.



/10-års jubileet ... (forts.)/

Av bilene var det tre som var saerlig verd å merke seg: Egon Käppelis 2½ l - R&CH. 1949, Toni Klarers Kestrel Six-Light 1936 og Alfred Ulmers 12 hp Rennwagen 1926.

Käppelis RM har et spesielt vellykket karosseri, og jeg våger påstå at det er den mest harmoniske Riley DHC som er bygget. Kestrel'en er i "mint condition" på alle vis. Rennwagen'en fra 1926 (- det verkar vara en redwinger; red. anm.) har vaert under restaurering i mange år, og det var første gang den var på veien i gjenoppstått stand. Det gjenstår en del som f.eks. hjulene, de er ikke originale. Historien bak denne bilen er dunkel. Den har hatt en ulykke som førte til dødsfall, og etter dette ble den tilintetgjort og gravd ned.

Riley-folk er gjestfrie, de er hyggelige og de liker hverandre uavhengig av land, språk, hvem og hva du er etc. Slik var det også her. Vi ble godt mottatt og vi følte oss vel.

Vår nyborrede RKF ble satt på flere prøver. Spesielt husker vi da vi skulle opp fra "Weesen" til vårt overnattingssted "Arvenbüel". Over en strekning på hele 6 km. var det ikke mulig å få bilen i høyere gear enn 2. gear. Vi spurte husverten da vi var på plass hva som kunne vaere galt. "Jo", sa han, "dere har kjørt den steileste strekningen i Sveits. Tidligere da radiatorene ikke var trykkette, måtte vi ha to vannstasjoner underveis for å etterfylle radiatorer som kokte". NB! Vi var de eneste som dro opp i høyden. Tilbaketuren gikk pr. autobahn, og ettersom motoren nå begynte å bli innkjørt, holdt vi jevnt 120 km/t.

Vi tilbakela i alt 2.840 km problemfritt, og gjennomsnittlig bensinforbruk var 1,2 l pr. 10 km.

Tekst og foto: Tor Bang-Steinsvik

Nedan: BL 64000 på plass i Arvenbüel.



TÄVLINGSSÄSONGEN 1989

I ett ögonblick av förhoppning om gott om tid lovade jag vår käre redaktör att skriva något om den gångna tävlingssäsongen. För mig räcker aldrig tiden till, men för en sådan sak som rör vår klubb måste man helt enkelt ta sig tid!

Nåväl, det var om tävlingssäsongen 1989 det skulle handla. Jag kör alltså med min Brooklands i de av Racerhistoriska Klubben, Göteborgs Sportvagnsklubb och Stockholms Sportvagnsklubb anordnade tävlingarna för historiska bilar. Fyra till fem race per år brukar det vara och klassen jag deltar i kallas i Sverige Historisk, Heat 1. Tyvärr är vi ganska få i Sverige som håller på med racing för bilar av äldre årgång, så i Heat 1 kör bilar i klass A-D enligt det internationella reglementet. Detta innebär att det är tillåtet för bilar av årsmodell 1950 och äldre.

Startfältet brukar vara lite blandat med alltför få deltagare i den klass där jag egentligen hör hemma - alltså Vintage klassen. Den äldsta som brukar delta är en Amilcar från 1924, därefter den verkliga vagnen, Bugatti typ 35 från 1926. Ett härligt gäng är fantasterna i sina midget racers från 1940-talet. Dessa bilar kommer säkerligen en del av er ihåg från den tiden då motorsport var betydligt mer populär än vad den är idag. Swebe och Effyh är härliga små maskiner som dessutom går otroligt fort. Den yngsta bilen brukar vara en MG TC.

Detta var lite om vad det hela handlar om och nu till en återblick på hur det gick under 1989. Från början gick det inte alls, då jag inte hade fått ordning på min havererade magnet, så jag missade dels premiären på Kinnekulle Ring och dels det historiska racet på Gellåsen i Karlskoga. Mycket tråkigt i synnerhet som man har så få tillfällen att få köra. Men "that's life". Den publikmässigt största tävlingen är den på Knutstorp Ring i juli, dit mängder med sportvagnsentusiaster från hela landet kommer för att träffas, köra ett litet rally och se på racing. Förutom de historiska heaten körs också olika sportvagnsklasser. Detta blev alltså min första tävling för året, magneten var fixad men testkört hade jag egentligen inte gjort.

Jag anlände på lördagen för att få bilen besiktigad och för att få köra ett träningspass. Utan några problem genomförde jag träningen och jag kände mig ganska nöjd: magneten och allt annat höll. Tyvärr var det ingen tidtagning på träningen, så hur man kört fick man ingen indikation på. Jämfört med förra året då motorn mest gick på tre cylindrar var det ju en enorm skillnad.

Söndagen innehöll två träningspass, varav det sista på tid. Till denna dag kom också ytterligare ett ekipage och ett mycket gammalt sådant, en Austro Daimler från 1918, en stor och imponerande vagn. Den såg knappast ut att vara speciellt preparerad för racing, utan i skick för trafikbruk. Föraren hade också kört för egen maskin från Danmark. Strongt! Nu var vi åtta startande i vårt heat, inte så många, vi borde kunna vara dubbelt så många om alla som brukar köra ställde upp i samma tävling.

Första träningen gick bra och jag tyckte själv att jag började bli lite mer varm i kläderna (vilket inte var så konstigt då det var högsommarvärme och då man måste vara utrustad med flamsäkra långkalsingar, tröja plus naturligtvis overall, handskar och hjälm). Vi tog manuell tid vid denna träning och det visade sig att jag hade ungefär samma tid som MG:n och en Morgan från 1938. Den officiella tidtagningen vid nästa träning gav samma resultat, vi låg inom samma sekund, först MG sedan Morgan och så då Riley. - Inte illa att hänga med den betydligt modernare MG:n som dessutom kör på lite väl moderna och breda däck. Med lite mer träning borde jag kunna köra åtminstone någon sekund snabbare.

(forts. sid 6)

/Tävlingssäsongen ... (forts.)/

Så var det då dags för start i vårt heat, vilket sker efter ett handicap system. Detta innebär att långsammaste bil enligt tidsträningen startar först, därefter med tidstillägg nästa osv. Den långsammaste bilen var naturligtvis Austro Daimlern. Skillnaden var så stor att vi beslöt att han endast skulle köra fem varv, medan vi andra skulle köra sex. Dessutom fick han ett försprång på 16 sekunder. Först iväg var alltså Daimlern, därefter jag, samt MG och Morgan.

Efter oss startade midget-bilarna plus Cooper F3. Att MG:n skulle ta starten var jag klar över. Däremot hängde inte Morgan med, den kom efter mig in i första kurvan. Jag förstod att jag inte skulle kunna ta in något på MG:n, så det gällde att försöka hålla undan för "Mogen" och att se när de andra skulle hinna ikapp. På näst sista varvet kom de vilt burkande i kurvorna. Det visade sig alltså att handicapet var något för litet. Men vad gör det om man blir åtta eller etta - huvudsaken är att man har roligt och det har man, det kan jag lova.

Vann gjorde i alla fall Lars Hågeman i sin Swebe och själv kom jag sexa, men det viktigaste var att allt fungerat. Nöjd kunde man lasta och dra sig norrut.

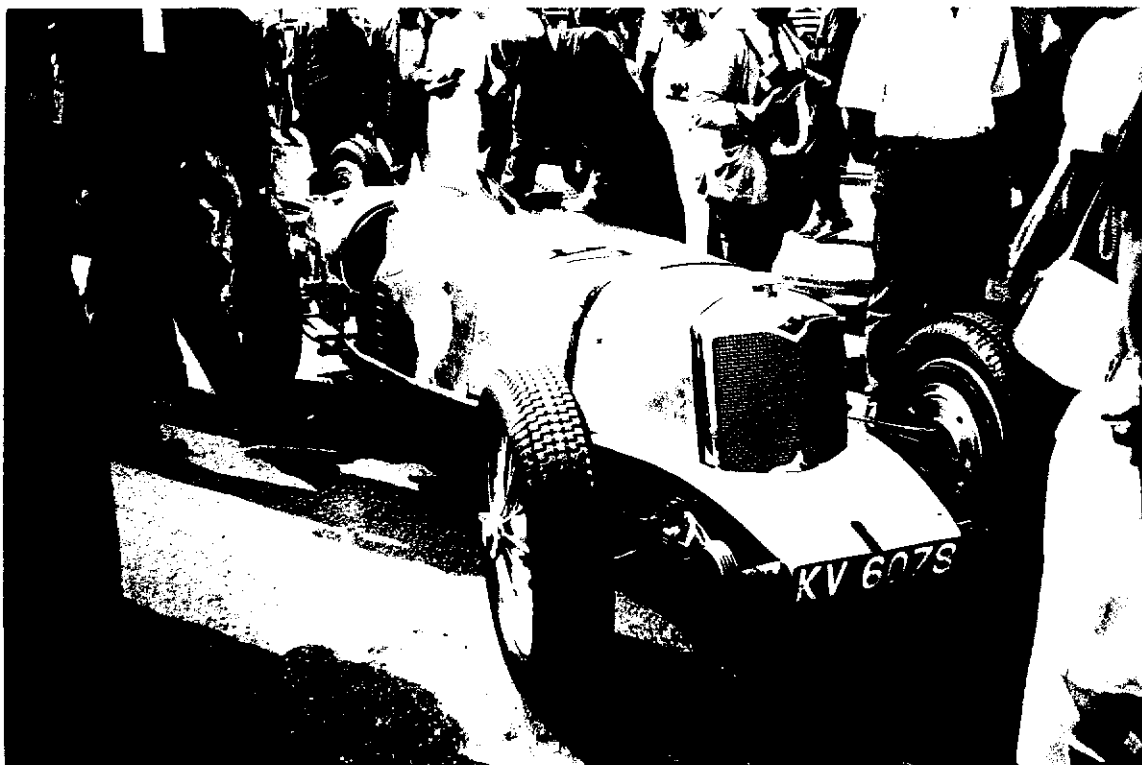
Den andra tävlingen för mig blev i samband med invigningen av Sturup Raceway. Där skulle man köra ett riktigt "rövarheat" med allt från Bugatti från 1926 till sextiotalets Lotus. Det visade sig att banan var otroligt krokig och kort, nästan som en gokartbana. Det sladdade friskt i kurvorna och mitt redan slitna vänstra framdäck började mer och mer se ut som ett modernt sliks. Även denna tävling kördes med handicap, men att segraren skulle bli Europamästaren Tommy Brorsson, det förstod alla. Det är ett nöje att se hur han rattar sin Lotus Elite. För min egen del lyckades jag inte hålla Bugattin bakom mig hela loppet; en liten miss i en kurva på sista varvet medförde att Lennart Haajanen i sin Bugatti kunde köra om. Att denna nya bana inte passade våra gamla bilar var alla överens om. Publikerna uppskattade dock det hela som väl mer av ett jippo än en tävling.

Säsongens sista tävling går av tradition på Falkenberg's Motorbana och förra årets (1988) tävling där var den första där min Riley gick som den skulle. Det visade sig dock att i år (1989) gick det betydligt fortare. Nästan fem sekunder snabbare var bästa varvtid i år. Träning ger färdighet sägs det och det är nog vad det handlar om. Det gäller att lära känna både bil och bana. Tävlingen gick i skönt höstväder, men med alltför få deltagare i vår klass. Att sedan några tvingades bryta på grund av problem gjorde ju inte saken bättre, om man nu inte räknar placeringar förstås.

För första gången hamnade jag på prispallen för att erhålla en pokal som bevis på min tredje plats. Detta tack vare att många föll ifrån i ett redan glest startfält - endast tre bilar lyckades ta sig i mål. Det viktigaste var dock som vanligt att allt fungerade maskinellt och att inga missöden inträffade. De som tvingades bryta fick göra det på grund av mindre problem, vilket var glädjande. Det är alltid lika tråkigt när någon råkar ut för större problem som trasiga kolvar, lager eller annat. Glädjande var det också att jag lyckades köra så fort, faktiskt endast sekunden långsammare än Lennarts bästa varvtid från förra årets träning. Lennart har ju betydligt mer under huven i sin Bugatti med en kompressormatad rak åtta än vad jag har.

Som sammanfattning av säsongen kan man väl säga att den startade mycket illa med två missade tävlingar, men avslutades på bästa sätt. Nu är det bara att ladda upp inför nästa säsong. En ordentlig genomgång av bilen med byte av några packningar, men för övrigt inga större arbeten. Sådana

(forts. sid 7)



Ovan: Freddie Dixons berömda tvålitersvagn.

/Tävlingssäsongen ... (forts.)/

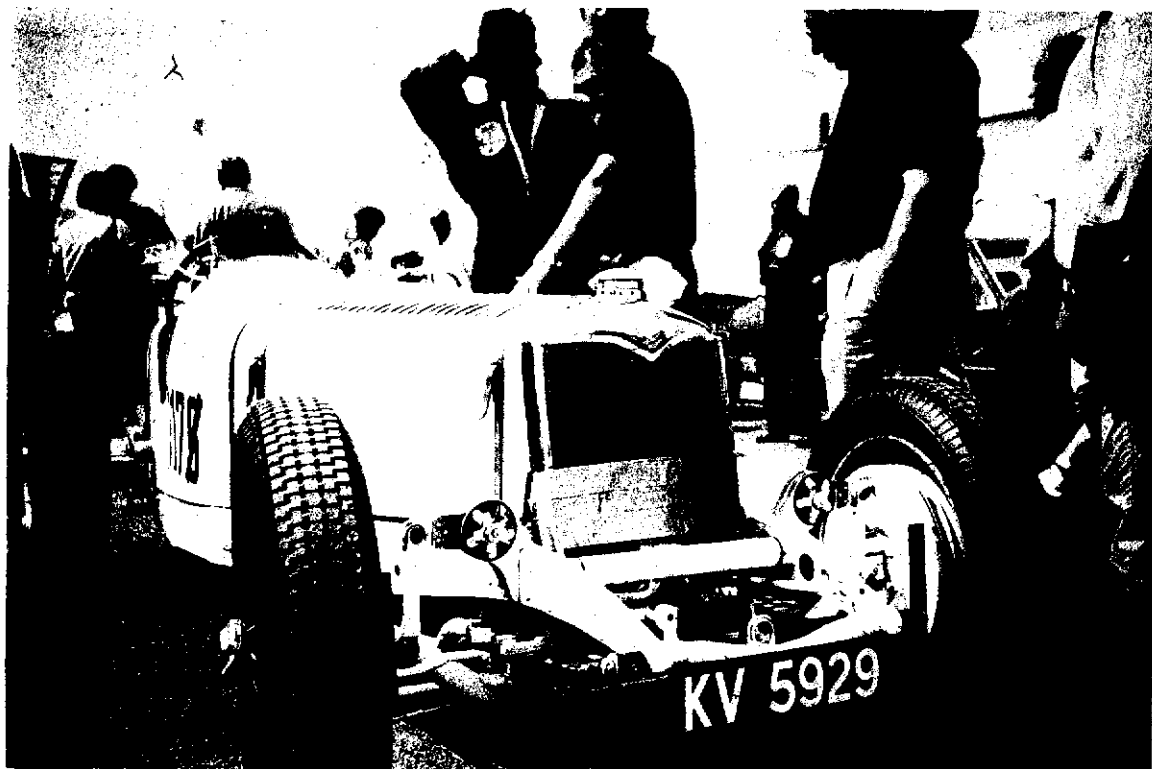
arbeten är det dock kvar på en del andra bilar i garaget, så brist på systerställning saknas inte.

En av sommarens höjdpunkter som jag gärna vill berätta något om var resan till Nürburgring. Ja kanske inte resan, men väl tävlingarna där, nämligen Old Timer Grand Prix, som är en av Europas största när det gäller racing för historiska bilar. För andra året var jag där, dock utan Riley. Nästa år ska jag försöka vara med på "riktigt". Rileybilar saknades ändå inte i startfälten.

Två av de mest kända racervagnarna var där, The White Riley och Freddy Dixons tvålitersvagn. För mig var det fantastiskt att få se dessa omskrivna legendariska bilar i aktion. Tyvärr hade man problem med The White Riley, en kolv hade gått redan på fredagens träning, så lördagsträningen gick mest på fem cylindrar. En ny kolv flögs från England för att plockas inför söndagens race. Någon riktig fart på maskinen blev det ändå inte. Några som däremot hade fart var ERA-vagnarna, som ju är efterföljare till The White Riley. - Tänk att få se inte mindre än fem av dessa i samma heat, härligt!

För första gången fick jag också se en MPH som var ute på banan, inte i ett riktigt race, utan då det gällde att under ett visst antal varv hålla en idealtid. En bil som dock inte borde varit med enligt min mening var en Special som inte var i min smak. Det är mycket tveksamt om denna Riley special var ombyggd på den gamla goda tiden, om inte borde den inte ha något FIA godkännande. Det är nämligen så att det finns ett mycket strängt reglemente när det gäller alla som tävlar i historisk racing. Varje bil måste ha genomgått en noggrann besiktning för att få ett dokument där alla data och historia om bilen ska finnas. Allt för att bilen ska överensstämma med hur det var när det så att säga begav sig. Man får inte modernisera. Dessutom

(forts. sid 9)



Ovan: "The White Riley" - föregångare till E.R.A.-vagnarna.

Nedan: Alla E.R.A.-vagnarna är kända under sina respektive tillverkningsnummer. Detta är R2B, även kallad "Romulus", en gång ägd och körd av den siamesiske prinsen Bira (Birabongse Bhanuband). Bilen är byggd 1935 och har en 1500 cc motor. Totalt byggdes 17 bilar och alla utom en är bevarade.



/Tävlingssäsongen ... (forts.)/

ska det i dokumentet stå vilka delar som är utbytta från originalet. Låt oss hoppas att vi slipper alltför många nybyggda "gammelar" av det här slaget i Sverige.

Hur som helst var detta en helg med mycket att se, höra och uppleva. Har du möjlighet så kan jag nästan lova att du inte blir besviken om du besöker Old Timer Grand Prix och om allt går som jag har tänkt mig så ska jag försöka vara med 1990.

Text & foto: Roland Haraldsson

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

TUMNAGELRAPPORT FRÅN CLASSIC CAR SHOW I BÅSTAD ... UR RILEYSYNVINKEL

För tredje eller fjärde gången styrde jag min Riley (RMA 1952) till Classic Car Show i Norrvikens Trädgårdar i Båstad. I år var det den 14 juli. Såväl i fjor som i år var min enda Rileyn där. I fjor spökade jag ut mig och min familj i golfbrallor, keps och liknande och vann ett andrapris i Concours de Charme-tävlingen. I år ingen maskerad.

Perfekt väder. Efter att ha parkerat bilen på sektion D - engelska vagnar - ställer jag kosan direkt till marknaden för att hinna före alla andra. Finns inga Riley-navkapslar, Riley-broschyrer, Butler-lampor eller Dinky Toys Rileys. Det enda i Riley-väg jag hittar på marknaden är Anders Muhr (RMB 1950).

I ett utställartält står biljournalisten, biltecknaren och bilfotografen Peter Haventon. Ett av hans utställda alster är en akvarell av en Riley. Min. Ett beställningsverk som Peter bad att få ställa ut innan jag tog det i besittning. Går bort till Rovern som jag känner igen som Lars Wellanders (RMA 1947 + RMB 1950). Stolt visar han upp, icke en, men två Butlerlamphus med kromring, men utan glas och reflektor, som han just köpt på marknaden. Min marknadsöversikt gick tydligen för fort! Gummipackning till strålkastaren hade han också hittat.

Efter första varvet bland de hundratals bilarna går jag tillbaka till min Riley, drar fram en fällstol och picknic-korgen och dukar fram elva-kaffet. Strax kommer Håkan Lundgren (RMA 1947) med familj. Därefter dyker Börje Grönhult (RMA 1950) upp. Så kommer Ove Nilsson (RMB 1952) och språkar. Börje ställer ut en Morris Minor och en MG Magnette som vi går och tittar på. Båda är i utmärkt fint skick.

Packar ihop korgen och går ett nytt varv bland de blänkande skönhetererna i det strålande sommarvädret i det vackra Norrvikens Trädgårdar. Slår efter en halvtimme en lov via egna bilen och finner en papperslapp på förarsätet med hälsningar från Carl Erik Häljebo/Hjo (RMA 1950).

Efter ytterligare en rundvandring återvänder jag ånyo till min bil och finner nu ett visitkort tryckt: Werner Knechtli, Managing Director, SAS Royal Hotel, Bryssel, Belgien. Bak på kortet står det: Congratulations! A beautiful RMA. I have the same in Brussels. Please let me know if you come to Belgium. Is there a Riley Club in Sweden? Regards!

Kul och trevligt, men typiskt! Har varit i Bryssel två gånger i år och har nu inga planer att återvända.

Lagom till lunchmackorna kommer Christer Råsbäck (RMB 1948 + RMB 1950) och Lars Wellander till showens enda Riley. Jag ber om ursäkt och äter medan vi ägnar oss åt Rileysnack.

(forts. sid 10)

/Tumnagelrapport ... (forts.)/

En äldre herre står länge och studerar Rileyn. Till slut går jag fram till honom. Hans son, Christer Nilsson, har en RMA 1948.

Just som evenemanget lider mot sitt slut, och medan Lars Wellander och jag står lutade mot Rileyn och han förklarar för mig varför somliga vindrutetorkare ligger under rutan när de inte är i funktion (så är det på vagnarna med öppningsbar vindruta) kommer en man fram och vill säga något. "Jag har varit chaufför i en så'n här för många år sedan" säger han, fortsätter att förtälja om den kvinnliga kantorn Ella Persson i Mörarp som på 50-talet hade en Riley men inget körkort. Den f.d. chauffören visste inte vad som hade blivit av bilen, eller om det var en enåenhalva eller tvååenhalva, men minnes att den var svart med röd skinnklädsel.

Intresset för Rileyn bland besökarna var hyfsat och kommentarerna gick ofta i stil med "Oj vilken vacker bil!" ... "Riiluj???"

Anders Lindner

= + = + = + = + =

ANNONSER

Köpes

Delar till 30-tals Riley, såsom fram- och bakaxel, hjul, bromsar, styr-
snäcka m.m.

Roland Svensson, Landskronavägen 18 A, 261 71 LANDSKRONA
Tel. 0418 - 351 70

- - 0 - -

DITT & DATT

- e Som ni säkert har märkt har redaktören flyttat till Vällingby. I förra numret av Rileybladet kunde jag meddela den nya adressen, men telefon var då ännu inte klar. Numret till bostaden är: 08 - 739 18 17 och på jobbet når ni mig om ni slår 08 - 781 17 53. Flyttningen är orsaken till att det här numret av Rileybladet är starkt försenat. Jag räknar med att nr. 3/1990 skall vara klart i början av november.
- e Julinumret av den engelska motortidningen Popular Classics innehöll en artikel om Rileys R.M.-modeller, kallad "War baby", med historik och körintryck. En mycket bra renoveringsartikel, med underbara färgbilder, stod att läsa i Classic Cars septemernummer under rubriken "Riley revival". Bra läsning för den som har ett renoveringsobjekt eller planerar större reparationer av sin R.M.-vagn. I Practical Classics oktoberutgåva kan One-Point-Five-ägaren hitta ett och annat om fjädring i en artikel med rubriken "Held in suspense".
- e Jørgen Kessel meddelar att han fått ny adress: Jens Baggesensvej 6A, Hornbaek, DK - 8900 RANDERS.
- e Kassören sliter sitt hår för de anonyma medlemsavgifter som betalats in. Det är trevligt med anonyma bidrag, men avsändaren får inget Rileyblad!