

RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Magnus Mölsted

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

Nr. 3/1986

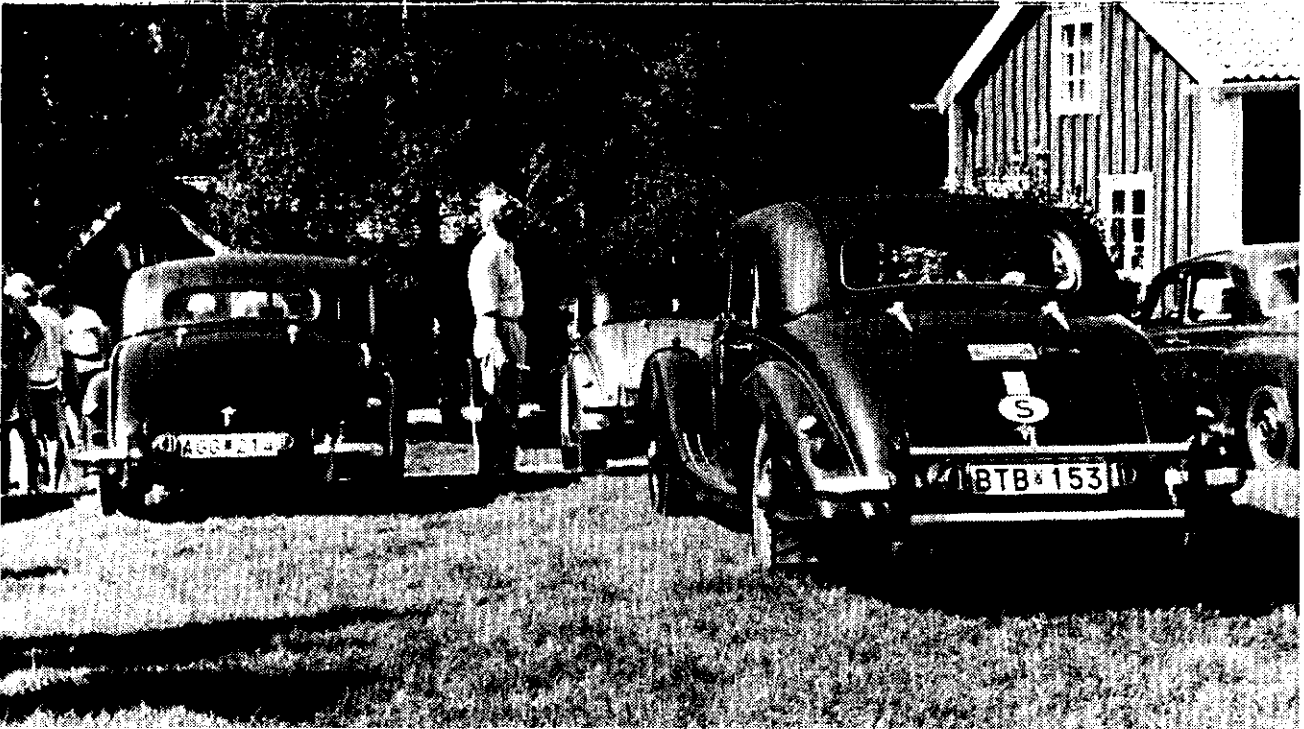


ETT AV MINA TREVLIGASTE MINNEN

från den gångna sommaren är Rileymötet i Nässjö den 15 juni, då Svenska Rileyregistret på en inbjudan från 10-årsjubilerande Norra Smålands Sport- och Veteranfordonsklubb deltog i "Rally Högland", vilket gick i trakterna av Nässjö och Eksjö.

I detta nummer av Rileybladet berättar bl.a. Ingvar Persson om sina intryck av detta evenemang, vilket ägde rum under en av sommarens varmaste dagar. Totalt hade NSSVK samlat ung. 80 ekipage, så det fanns mycket trevligt att titta på. Ovan syns Anders Lindners Riley RMA från 1952.

E.H.



RALLY HÖGLAND 15 JUNI 1986, VILKET KOMBINERADES MED SVENSKA RILEY-REGISTRETS ÅRSMÖTE

Efter NSSVK:s vänliga inbjudan till medlemmar i Rileyregistret att förgylla "Rally Högländ" beslöt Erik Hamberg att be mig göra sällskap som co-driver och ansvara för den komplicerade kartläsningen Göteborg - Nässjö.

Efter en tidig start från Göteborg (ung. kl. 6.30) och med Anders Muhrs eleganta kylare i backspegeln (Rover P3 1949) hela resan, anlände vi i högsommarvärme till Hembygdsparken i Nässjö. Efter den vanliga trängseln vid infarten fick vi omsider en plats i den "engelska delen". Bo Kvarnströms 1½ litre 1953 gjorde oss sällskap på gräsmattan.

Glädjande nog förekom det ovanligt många engelska bilar i rallyt, något som man annars tyvärr inte är van vid. Ytterligare en fin Riley dök upp till prisutdelningen, nämligen Anders Lindners 1½ litre 1952. Roland Haraldsson körde sin härliga Morgan 1953. Jarl Östensson kom i sin sobra Rover 100 från 1962; när börjar du renovera din Riley 2½ litre, Jarl? Alvisregistret kom med fyra bilar, alla mycket ovanliga: öppna TB 14, TB 21, Alvis-Healey samt en special från 30-talet. Citroën B 11:or fanns också rikt representerade.

Snart var det dags för start och så bar det iväg mot den första kontrollen där teoretiska frågor väntade. Det kan inte nog påpekas hur skönt det är för både kropp och själ att glida fram längs vackra småvägar i en Riley, under muntert samspråk med en anglofil av renaste vatten. Apropos vatten: det vanliga vattenprovet dök upp, där både tur och skicklighet spelade Erik väl i händer - att ur ett stort kärl med vatten fylla en reservdunk med en bestämd kvantitet av denna vätska. Sämre gick det i ett manöverprov med en Volvo 245 där det gällde att få ett hängande lod mitt i "Bull's eye" på en pricktavla. - Men vadå? Med en Volvo!

Min egen insats i bollsparkandets ädla konst bestod i att försöka göra 6 mål mot en träskoförsedd målvakt! 4 mål är inget jag yvs över. Näväl, solen sken från en alldeles klarblå himmel, temperaturen var c:a 28° C och lunch-

(forts. sid 2)

/Rally Högland ... (forts.)/

uppehållet i Eksjö hägrade. Litet, mycket litet svalka fick vi från en närbelägen sjö när vi inmundigade god rostbiff med potatissallad.

Tydligen såg Erik och jag pittoreska ut där vi satt i gröngräset med den klassiska Rileykylaren som bakgrund, eftersom två representanter för lokalpressen både fotograferade oss och fick information om vår klubb och vad Riley står för. (Jfr. Smålands-Tidningen 16-6-1986)

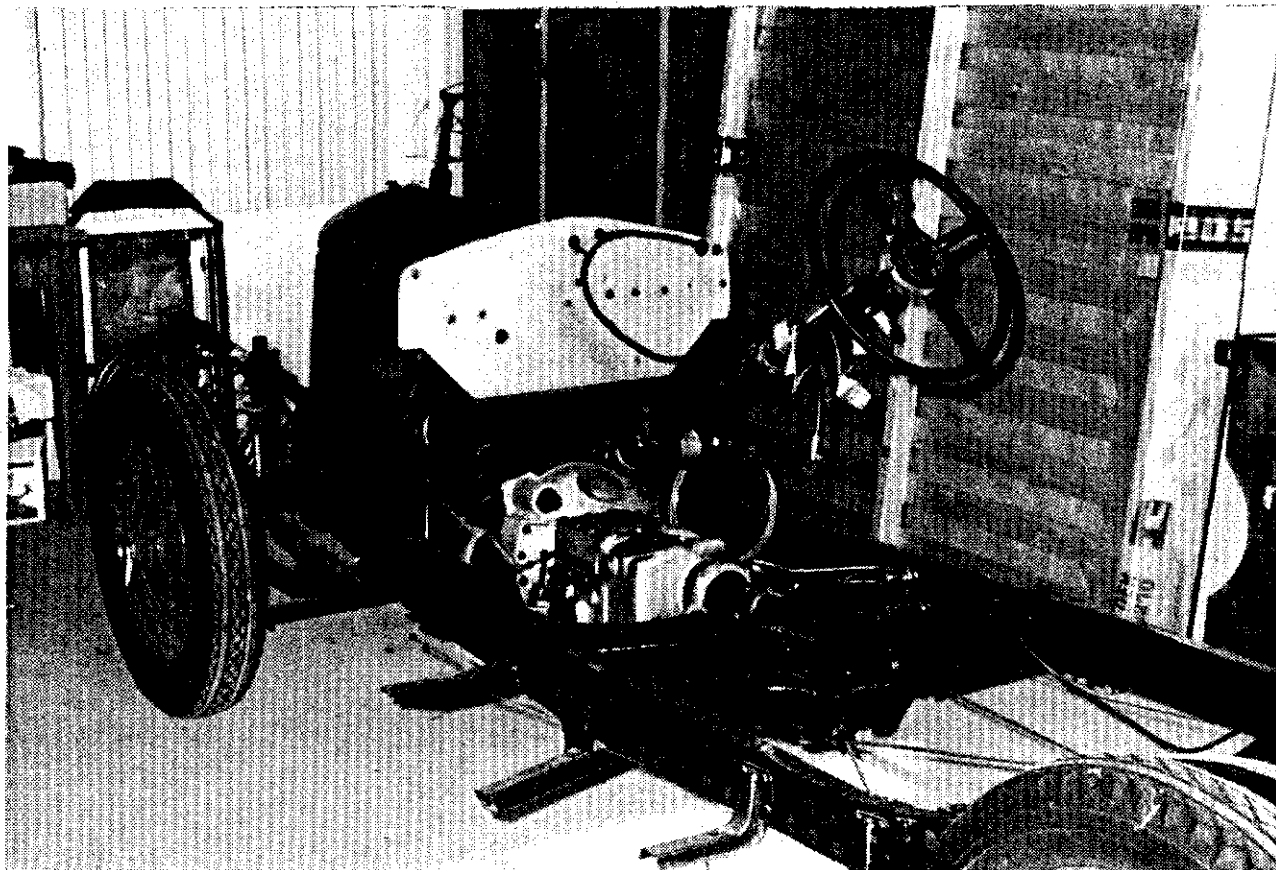
Vi mådde riktigt väl i gröngräset och när min gamla ögonsten Sunbeam Alpine 1955 med ägaren Hans Lehrman från Halmstad passerade var harmonin total. Mysigt småprat med olika bilägare är ju också vad ett rally egentligen handlar om.

En av de kvarvarande kontrollerna, som många upplevde frustrerande, var ett magiskt pussel bestående av 6 bitar - tror jag - som rätt placerade skulle bli ett T. Jag klarade det inte trots Eriks uppmuntrande tillrop att utnyttja alla hjärnceller. En liten tröst var att funktionären talade om för mig att ingen hittills klarat provet.

Efter ytterligare några teoretiska prov återvände vi till Hembygdsparken i Nässjö, dit Anders Lindner hade anlänt i sin silverfärgade $1\frac{1}{2}$ litre. Nu blev det gott om tid att i lugn och ro ta en fika, titta på anländande bilar och naturligtvis fotografera och prata med folk. Väl var det att stora

(forts. sid 4)

Nedan: På väg från Hembygdsparken till årsmötet i Claes-Görans butik så stannade vi till vid hans garage och tittade på den Riley Merlin från 1936 som "Classe" har under renovering.



/Rally Högland ... (forts.)/

lummiga träd skänkte svalka i hettan. Men varför klaga? Vi är ju inte precis bortskämda med sådan värme.

Följde så prisutdelning, där tyvärr ingen Rileyägare kom på prispallen. Erik fick dock ett pris för bästa deltagande Riley.

Årsmötet - vilket relaterades i föregående nummer av Rileybladet - hölls i Claes-Göran Karlssons butik "Nytt och Nött", där vi givetvis lät barnasinet få sitt i form av härliga modellbilar, de flesta i skala 1:43.

Tiden går fort vid sådana tillfällen och uppbrott var av nöden. Hemfärden till Göteborg gick utan problem; vårt största bekymmer var vilken sorts glass vi skulle välja när vi tog paus. Allt som allt blev det c:a 48 mils Rileyåkande på en dag, vilket får anses vara en väl planerad dag tycker jag, speciellt som jag behöver en ordentlig kick för att få fart på renoeringen av min drophead.

Deltagarantalet från klubben var tillfredsställande, även om tre fordon var något i underkant. Följande fanns på plats: Erik Hamberg & Ingvar Persson (Riley 2½ 1), Anders Lindner (Riley 1½ 1), Bo Kvarnström (Riley 1½ 1), Anders Muhr (Rover P3 - 75), Roland Haraldsson (Morgan Plus Four), Jarl Östensson (Rover 100), Håkan Wikström (Rover 2000), Claes-Göran Karlsson samt Krister Nilsson.

Ingvar Persson

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

NYA MEDLEMMAR

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

- 158 Axel Gulbranson 2½ 1 Roadster 1950 60 2S 7621 / DE 72500 (N)
Engavenvyen 7 B
2010 STRÖMMEN / Norge
Tel. 02 - 71 53 95
- 159 Lars Wellander 1½ 1 Saloon 1947 37 S 12895 / MHS 946
Repslingan 14
296 00 ÅHUS
Tel. 044 - 24 89 61

Adressändringar:

- 135 Rejnert Jansson: Skallsjö, Ekebergs väg 20, 443 03 STENKULLEN
Anders Borneving: Rotbacken 3, 163 54 SPÅNGA
Tel. 08 - 760 50 66

Tillägg: (Red. beklagar att namnen ej kom med i senaste matrikel)

- 60 Bengt Göran Bengtsson, Gammels väg 7 A, 311 00 FALKENBERG
Tel. 0346 - 172 71
- 98 Per Lindson, Rönnbärsgatan 11, 590 50 VIKINGSTAD
Tel. 013 - 811 30

NÅGRA ERFARENHETER OCH SYNPUNKTER I SAMBAND MED RENOVERING AV BAKFJÄDRAR OCH UTBYTE AV FRÄMRE STÖTDÄMPARE HOS RILEY RMB

Eftersom min RMB av 1950 års modell, med chassinr. 60 S 7485, under årens lopp har fått sättningar i bakfjädrarna, vars bärkraft dessutom föreföll att vara begränsad, vände jag mig till en välrenommerad bilfjäderverkstad, AB Mölnlycke Bilfjädersservice utanför Göteborg, för förslag på lämpliga åtgärder, som skulle gå utöver att endast rikta om bakfjäderbladen, men som samtidigt inte skulle medföra risk för att bakvagnen skulle komma att få för hög frihöjd i förhållande till framvagnen. Komplettering med ett extra fjäderblad föreföll av den anledningen att vara utesluten.

Man föreslog då, att det blad, som låg under det översta fjäderbladet skulle bytas ut mot ett nytt blad, som sträckte sig ända ut under det översta fjäderbladets fästöglor i båda ändarna, och som på så sätt skulle innebära en förstärkning av fjäderpaketets bärkraft. Sagt och gjort: det översta fjäderbladet med fästöglorna riktades ("böjningdjupet" mellan fjäderöglorna fördjupades med 5 mm från 140 mm till 145 mm), varefter det nytillverkade förstärkningsbladet sattes in närmast inunder det nyriktade översta bladet. Även de underliggande fjäderbladen rengjordes och riktades samt monterades på så sätt, att det ursprungligen understa och minsta fjäderbladet togs bort helt ur fjäderpaketet, så att originalkramporna räckte till för att omfatta samma antal (11 st.) som bilen ursprungligen har varit utrustad med, varigenom en viss förstärkningseffekt bör ha erhållits även för samtliga underliggande fjäderblad jämfört med tidigare. Fjäderblad med kraftigt skrovlig yta och fjäderblad som brustit bytes givetvis mot nya blad.

Man rådde mig vidare att varje år spruta fjäderpaketen med tectyl för att skydda bladen och dess ytor mot nya rostangrepp, som kan verka negativt på fjädringsförmågan. Vid insprutningen av tectyloljan på fjädrarna iakttages försiktighet, så att olja ej kommer på fjäderhängslenas gummibussningar, som löper risk att krackelera därav.

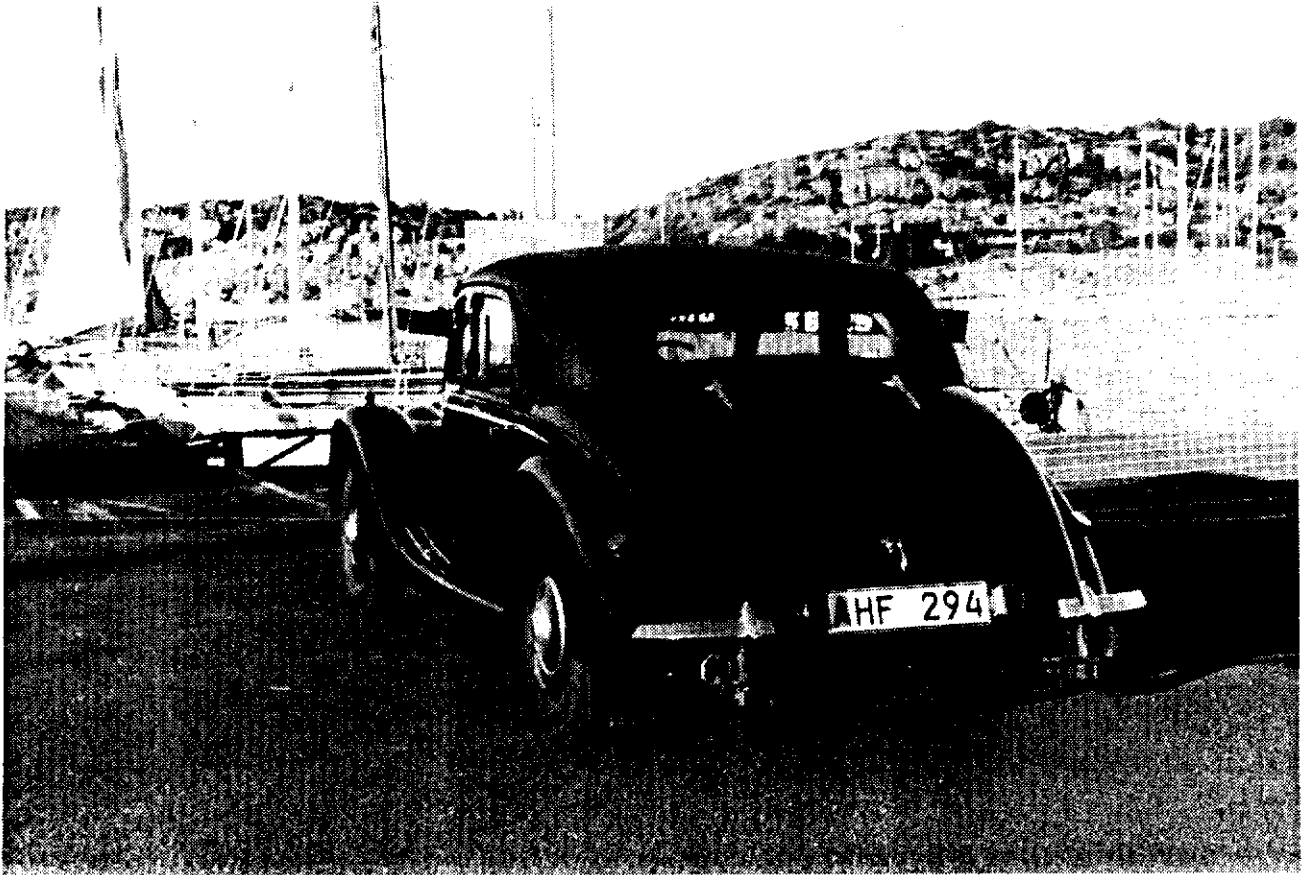
Genom den företagna operationen har bakvagnen höjts med cirka $3\frac{1}{2}$ cm, till drygt normal frihöjd, vilket jag tycker inte har försämrat bilens utseende (som framgår av bilden på nästa sida). Åtminstone en eller annan millimeter får man dock räkna med att bakvagnen kommer att sätta sig under de kommande åren. Vidare kan noteras, att den till normal frihöjd återställda bakvagnen möjligen kan kränga något mer vid kraftig kurvtagning än innan renoveringen, men detta synes vara av så liten omfattning, att man i varje fall efter en tids tillvänjning knappast märker detta.

Såvitt jag kan bedöma har bilen, trots att bakfjädrarna har blivit förstärkta, erhållit en ökad och mjukare fjädringsförmåga jämfört med tidigare, då fjäderbladen hade satt sig och presterade en mycket stum fjädring. En del av den förbättrade effekten kan tillskrivas den omständigheten, att fjäderbladen rengjorts från rost, sand och andra föroreningar och även smorts, så att friktionen mellan fjäderbladens glidytor minskats vid fjädringsrörelserna.

I samband med renoveringen av bakfjädrarna kontrollerades de bakre armstötdämparnas funktion genom att lossa dem från krängningshämmarstången och föra resp. stötdämpararm fram och tillbaka för att kunna konstatera, om något glapp ev. skulle föreligga, och i så fall fylla på med ytterligare stötdämparolja av föreskrivet slag.

Nya stötdämpare för framvagnen av Konis fabrikat, som förra hösten har beställts från Konifabriken i Holland genom firma Stötdämparexperten, Steve Tell, Idungatan 1 B, Stockholm, kunde monteras utan att befintliga stötdämparfästen behövde modifieras på denna bil. Endast bultarna genom stötdämparöglorna behövde svarvas.

(forts. sid 6)



Ovan: Anders Muhrs Riley 2½ l fotograferad i Kullavik söder om Göteborg i början av oktober 1986. Observera höjden på bakvagnen!

/Några erfarenheter ... (forts.)/

De Konidämpare, som sattes ihop under förra vintern på Konifabriken, och som nu monterats på min bil, har typnr. F 82-1027 och är enligt Konikatalogen avsedd för Jaguar Mk VII -M 1951-1955, XK 140, Mk VIII & IX 1956-1959. Konidämpare med typnr. F 82-1026 är avsedd för Riley 1½ och 2½ ltr. 1947-1953, men erfordrar speciella monteringsplattor. Av verkstadshandboken för Riley framgår, att fr.o.m. vissa chassinr. har Rileybilarna försetts med en kraftigare typ av stötdämpare med erforderliga förstärkta stötdämparfästen. Ombyggnadssatser lär ha tagits fram till äldre bilar för ombyggnad till den kraftigare stötdämpartypen.

Förmodligen har man på Konifabriken ansett, att Konidämpare med typnr. F 82-1026 avsedd för Riley 1½ och 2½ ltr. 1947-1953 även med hänsyn till nutida vägförhållanden skulle bli för mjuk för 2½-litersmodellen, och i stället valt dämpare med typnr. F 82-1027 avsedd för Jaguar 1951-1959 ev. med någon modifiering såsom lämpligare för 2½-litersmodellen.

Jag har inte kunnat märka, att de nymonterade Konidämparna skulle vara för hårda på normala vägar, men tycker dock, att de nya stötdämparna är, om inte alltför hårda, så dock väl hårda då man kör på ojämna småvägar med potthål. Min förhoppning är dock, att Konidämparna efter ett tusental mil skall ha mjuknat ytterligare, tillräckligt för att kunna ge en behagligare gång på dåliga småvägar.

Anders Muhr

DITT & DATT

Som en respons på siste nr. av bladet har jeg følgende kommentarer:

- 10-årsjubileum

Jeg vil satse meget på å kunne delta i treffet neste år. En weekend med ankomst fredag kveld eller lørdag morgen og avslutning søndag i første del av juni vil passe godt.

Stedet for treffet bør ha muligheter for camping og innlosjering i hytter. Sydlige del av Sverige ger sansynligvis færrest km for det store flertall.

En felles middag lørdag, de vanlige troféene, og evt. et bilhistorisk besøk vil være sikre ingredienser i arrangementet.

- Pegamoid tak

Jeg har spurt mange og fått forskjellige svar. Støvleimpregnering, STP "Sun of a Gun", skokrem etc.

Fra egen erfaring kan jeg si: voks ikke taket med bilvoks, det blir skjoldet (fläckigt). Flere sverget til sort skokrem og jeg har nå gni- det inn taket. Det gikk med $1\frac{1}{2}$ stor boks og var lite arbeidskrevende. Resultatet ble fint, men jeg vet intet om langtidsvirkningene.

- Annet

Forøvrig deltok jeg i RM's National Rally at Harewood House 8.-10. August. Bilen oppførte seg uten lyte og nøyaktig måling av bensinför- bruket på turen viste 1,27 l pr. 10 km., noe jeg tror må være bra for en RM $2\frac{1}{2}$ l.

Englandsbesøket og rallyet ble en opplevelse for hele familien. Vi fikk også til stor overraskelse tildelt Neil M. Ross's Mileage Shield som ble utdelt for første gang.

T. Bang-Steinsvik

(Red:s anm.: Tack för dina förslag och tips! När det gäller jubileums- rallyt är vår planering rätt väl överensstämmande med ditt förslag. Sannolikt kommer det att äga rum den 13-14 juni; mer information kommer i följande nummer!)

- Bilmärket Autovia "avknoppades" från Riley i slutet av 1935. Avsikten med detta nya bilmärke var att med Rileys erfarenheter bygga en stor och påkostad bil för köpstarka kunder. Försöket att tränga in på lyx- bilsmarknaden misslyckades dock och endast ung. 45 vagnar byggdes. Myc- ket litet har hitintills funnits att läsa om Autovia, men en utmärkt artikel fanns att läsa i septembernumret av den engelska motortidningen The Automobile. - I samma nummer stod även några rader om Riley Regis- ter's Coventrymöte i slutet av juni.

- Brian Palmer, som ofta skriver om sin $2\frac{1}{2}$ l roadster i Classic Cars, har i oktobernumret av samma tidning porträtterat två av våra mest uppskat- tade Rileymodeller, Imp och MPH. Brians lilla artikel åtföljs av ett par riktigt snygga färgfotografier I samma tidningsnummer lämnar han även en rapport från en provtur med en fin 4/68

E.H.

MEDLEMSKAP I MHRF

Lördagen den 11 oktober var en betydelsefull dag för Svenska Rileyregistret. Denna dag blev klubben medlem i Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF). Nils Johan Nilsson och Christer Ahlin fanns på plats vid MHRF:s årsmöte i Stockholm och kunde presentera klubben och vår verksamhet.

Medlemskapet i MHRF innebär framför allt att alla klubbmedlemmar som bor i Sverige kan teckna den synnerligen förmånliga gammelbilsförsäkring som MHRF erbjuder i samarbete med Folksam. Rune Möller är utsedd till klubbens försäkringsansvarige och till honom vänder Du Dig när Du vill veta mer om eller teckna MHRF:s försäkring. Rune nås på tel. 0220 - 435 87.

Genom medlemskapet i MHRF kan Du även få ett s.k. FIVA-pass, vilket krävs för deltagande i internationella rallyn. Av särskild vikt är dock att vi genom MHRF kan verka för att vår hobby kan utövas under mer gynnsamma förhållanden. MHRF har t.ex. kunnat genomdriva att fordon t.o.m. 1950 års modell numera är skattebefriade, samt att den förhöjda avgiften för besiktning (som tages ut efter ordinarie inställetid) sedan i våras ej gäller denna kategori fordon. En annan förmån är Motorhistoriskt Annonsblad, vilket utges 1 gång/år, fyllt med annonser. Du bör ha fått Ditt exemplar helt nyligen.

De kostnader som medlemskapet i MHRF medför för klubben betalas genom den medlemsavgift som Du och andra medlemmar erlägger.

E.H.

- - 0 - -

ANNONSER

Köpes

Riley 1½-litre eller 2½-litre R.M. Saloon. - Jag söker i första hand en fullt körklar bil i bra eller mycket bra skick, men alla svar är av intresse, även tips om bil som kan vara till salu.

Per Lindson, Rönnbärsgatan 11, 590 50 VIKINGSTAD
Tel. 013 - 811 30

Säljes

Till Riley R.M.: Ett par renoverade bladfjädrar säljes billigt.
Mats Krook, Österlånggatan 6 A, 291 33 KRISTIANSTAD

Klubbens delar och tillbehör:

(Supplement till förteckningarna i Rileybladet nr. 4/1985 & 1/1986)

S.U. förgasarmunstycken AUC8182, per st. (1½ & 2½ l)	65:-
S.U. förgasarnålar No. 3 (standard), per st. (1½ l)	40:-
S.U. förgasarnålar EE (standard), per st. (2½ l)	40:-

Begagnat: 1 st. blåstrad och rostskyddsmålad fälg till Riley 1½ & 2½ l.
- Pris på begäran.

- - 0 - -