

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. 3/1990



VIMMERBY VAR PLATSEN

för årets rally och årsmöte den 16 juni. Rallyt - ett av de trevligaste vi åkt trots att vädret inte var det allra bästa - samordnades med Veteranfordonsklubben i Tjust och gick på mycket fina vägar i trakterna runt Vimmerby. Årsmötet hölls sedan på Fredensborgs herrgård, söder om Vimmerby, med efterföljande middag.

Bilden ovan visar några av klubbens medlemmar vid en kontroll under rallyt, från vänster Ronald Pfäntner, Nils Johan Nilsson, Håkan Wikström och Per Lindson. Bakom herrarna skyttar Håkans Lynx. Mer om rallyt står att läsa om du vänder blad.

E.H.

MED RILEY LYNX TILL VIMMERBY

Då mina köldstela fingrar nu har mjuknat tillräckligt för att hålla i en penna, ber jag att få redogöra för våra öden och äventyr under rallyt och årsmötet den 16 juni 1990.

Då rallyt skulle starta lördag kl. 10.00 beräknade vi behöva starta kl. 05.00 för att kunna avverka de 30 milen från Västerås till Vimmerby, samt även hinna med en längre rast. Alltså; upp i svinottan!

Kl. 04.30 hörde jag det välkända tjutet från en Wilson preselect-låda och utanför huset stod Håkan Wikström med sin Lynx. Efter en snabb frukost och utfodring av diverse husdjur, packades matsäckskorgen och tandborsten i bilen och färden söderut vidtog.

Vägarna var ännu våta efter nattens regn, men nu var det uppehåll och solen tittade till och med fram då och då. Med skotska ylletrojor, engelska vaxjackor och svenska långkalsonger hölls värmen på en godtagbar nivå. Vägarna var tomma, motorn spann vällustigt och farten hölls vid 55-60 mph. Underbart!

Efter cirka 13 mils körning hördes ett skrammel under bilen. En snabb huvudvridning gjordes för att se om vi tappat något, men inget syntes. Vi stannade och lyfte på motorhuven. Där konstaterades snabbt att 2 av 3 bultar mellan grenrör och avgasrör hade lossnat och ramlat av. Nåja, ingen katastrof. Tyvärr så passade inga av Håkans medhavda bultar, men vi var ju nästan framme i Norrköping. (Klapprade det inte lite väl mycket från ventilerna också?)

Väl i Norrköping svängde vi in på närmaste bensinmack (BP) för att införskaffa bultar. Där fanns dock bara godis, chips och dyl. på hyllorna. Som

(forts. sid 3)





/Med Riley Lynx ... (forts.)/

tur var fanns det en OK-mack av den mer välsorterade sorten bredvid, och på hyllan för bultar med Whitworth-gång hittade vi två originalbultar som snart sattes på plats.

Söder om Norrköping togs en rast och ost- & korvmackor, ägg, kaffe och kakor inmundigades.

Färden drog vidare med uppehållsväder, men med hotfulla moln ruvande över våra huvuden. Motorn spann förtröstansfullt, men kanske inte lika tyst längre.

Rallyt samordnades med Veteranfordonsklubben i Tjust och prick kl. 10.00 rullade vi in på startplatsen, där bensträckning och en kort överblick över startfältet vidtog, innan det blev vår tur att starta.

Men var någonstans var alla Riley-bilarna? Dock syntes Björn Blomstrands, Torsten Grönvalls och Bo Kvarnströms fina R.M.-bilar, och sist men inte minst, Erik Hambergs vackra och imponerande drophead coupé. Men var var alla andra? Snart nog kunde vi konstatera att tyvärr endast 5 (fem) Riley-vagnar hade mött upp. Allt som allt fanns cirka 40 fordon i startfältet. Övriga medlemmar på plats var Nils Johan Nilsson i sällskap med Erik Hamberg och Per Lindson i sin Rover 2000 TC.

Nu kunde vi inte blunda med öronen längre. Det knackade rejält i motorn. Håkan misstänkte alldeles för stora ventilspel, men eventuella åtgärder fick vänta till kvällen.

Startskottet gick och redan vid första kontrollen gavs en utslagsfråga. Vad är temperaturen? Här och nu. På tiondelen. Min blygsamhet förbjuder

(forts. sid 4)

/Med Riley Lynx ... (forts.)/

mig att säga att vi efter överläggningar kom fram till att temperaturen borde vara + 17,4 °C. Rätt svar var + 17,3 °C! - Alltså endast 0,1 °C fel! Med den goda starten väcktes tävlingsivern.

Vid nästa kontroll gällde det att bestämma höjden på den egna kylaren genom att en höjdhoppsribba (placerad cirka 30 meter bort) höjdes respektive sänktes på förarens order. Sedan gällde det att köra fram till ribban och få så lite luft som möjligt mellan den och kylaren. Vårt resultat: cirka 1 mm och max. antal poäng! Segervittringen förlorades dock då det blev en 0-poängare vid kontrollen därpå.

Vid en hembygdsgård köptes "lunchkorg" för 50:-, som förstärktes med kakor och kaffeskvätten som fanns kvar i thermosen. Ett ösregn drev oss in i ett museum där man visade med vilka primitiva redskap man förr bearbetade Smålands steniga tegar.

Av dessa tegar och annat fick man se när rallyt, nu med uppehållsväder, fortsatte mot de avslutande kontrollerna och målgång i Vimmerby. Denna vackra rallysträckning gav oss ett fint smakprov på det idylliska småländska landskapet. Nu började det viktigaste. Prisutdelningen!

I inhyrd lokal belamrades ett bord med priser, alltifrån potatis till tvättsvampar. Håkan och jag slets mellan hopp och förtvivlan, innan det till slut meddelades att vi kom på tredje plats och ävenledes var bästa Rileyekipage. Håkan tog för sig av presenterna och kom tillbaka med famnen full av spaklyft och en jättepraktisk dammsugare/kompressor för uppblåsning av badbollar och dammsugning av Rileygolv t.ex. Bara att ansluta till cigarettändaruttaget!

Efter prisutdelningen formerades Riley-bilarna för kortègekörning till Fredensborgs Herrgård, där årsmöte skulle hållas.

Erik Hamberg ledde sedvanligt mötet med säker hand och efter herrgårdssupé tog vi som skulle bo på vandrarhem, Torsten Grönvall med fru samt Håkan och undertecknad, avsked av de övriga. Tiden var knapp för att i tid hinna checka in på vandrarhemmet och kolsvarta moln tornade upp sig på himlen. Och mycket riktigt. Snart vräkte regnet ned. Båda bilarna hade dessutom nästan tomma bensintankar och cirka 100 meter före vandrarhemmet fick Torsten lov att hala fram reservdunken.

Vandrarhemmet var mycket trevligt, men Håkan och jag tog oss inte tid att göra oss hemmastadda, utan for in till Vimmerby för att leta upp en gördet-självs-hall. Som vanligt var det OK som kunde erbjuda en smörjhall. OK tycks vara de enda bensinstationerna som tar något ansvar för oss bilister och inte enbart reducerats till livsmedelsbutiker med vidhängande bensinförsäljning.

Väl inne i hallen lyftes ventilkåporna och klappret visade sig härröra från en insugningsventil, vars låsskruv för ventilspelsjusteringen hade släppt. Låsskruven visade sig vara felaktig (förmodligen en millimeter-skruv som hade tvingats in och vars gängor då hade blivit förstörda) och en provisorisk lagning med en något mindre och längre skruv med bricka och mutter fick duga. Detta visade sig hålla hela vägen hem. Motorn spann nu hur rart som allra helst.

Väl tillbaka på vandrarhemmet togs en macka och en öl, nöjda med dagens id. Sönnen blev god och hemresan odramatisk så när som på att det av det myckna regnandet hade bildats en stor vattenpöl i en svacka i vägen strax söder om Norrköping. Pölen upptäcktes inte i tid, och i god fart rände vi

(forts. sid 5)



Ovan: Fyra av fem deltagande Riley i Vimmerby och deras ägare, från vänster Håkan Wikström, Bo Kvarnström, Torsten Grönvall och Erik Hamberg. Björn Blomstrands bil saknas på bilden.

/Med Riley Lynx ... (forts.)/

rakt igenom vattnet. Det formligen forsade in från alla möjliga och omöjliga hål i bilen och vi blev dyblöta från den ädlaste kroppsdelens ned till fötterna. Tyvärr så ingick ju varken våtdräkt eller cyklopöga i standardutrustningen eller som "option" till Lynxen. Som tur var torkade fartvinden oss ganska snabbt, men en smula köldstel blev man.

Väl hemma kunde vi se tillbaka på en lyckad helg med blandat väder och nästan 500 miles på mätaren.

Ett varmt tack får vi rikta till arrangörerna för ett väl genomfört rally, och till dig käre medlem vill jag önska väl mött nästa år, då ryktena säger att träffen blir i Västeråstrakten. Vi hoppas då att få se fler Rileybilar än denna gång.

Vänliga hälsningar, Ronald Pfändtner

VID ÅRSMÖTET skedde omval av ordförande Erik Hamberg och nyval av Holger Nilsson som styrelseledamot (tidigare suppleant). Avgående styrelseledamoten Ingvar Persson valdes till styrelsesuppleant. Revisorena (Bengt Borneving och Anders Muhr) omvaldes, likaså valberedningen (Bo Kvarnström och Håkan Wikström). Alla val gäller två år. Årsavgiften för 1991 fastställdes till 75:-. Reservdelsförsörjning till prewar-modellerna utreds av Ronald Pfändtner och Håkan Wikström. Long Distance Award fick Torsten Grönvall.

RILEY LINCOCK

Når lidenskapen går i blodet utvikler ting seg og etter som vår RMF, BL 64000 ble en del av familielivet vokste også ønsket om en førkrigs Riley frem. 23 januar 1988 ble vi etter lang tids søkning eiere av en Lincock 6/12 - 1934.

"Lincock" er en "Two-Seater Fixed Head Coupe". I en oversikt av David G. Styles fra 1983 er det registrert ialt 47 "Lincock"-modeller, hvorav 5 er seks-sylindrede. Vår var ikke kommet med i dette registret. Modellen ble produsert i 1933 og 1934. 1933 hadde ramme av U-profil, mens "box"-profilen, hvor to U-profiler ble sveiset punktvis sammen, kom i 1934. "Centre-lock" hjulene ble innført i 1934 og likeså preselecta gearet. Karrosseriet hadde i 1933 rette linjer i tak, underkant av sidevinduene og i avslutningen av stigbrettet mot bakskjermen, mens 1934 fikk mere buede og runde linjer. Sekssylinder-modellen er 6 inch lengre i panseret enn 9 hp utgaven.

Vår bil ble registrert første gang i februar 1934. Den har alle kjenne-tegn fra 1934 med unntak av rammen som er en åpen U-profil, noe vi ser som fordelaktig med tanke på vekt og rust. Hjulavstanden på denne "Short Six 44T" er 9 ft. 2.5/16 in. (2,8 m.).

Til å være en liten toseter er bilen forholdsvis tung, 22 cwt. (1.118 kg). Motorkraften i standard utførelse med én forgasser er 45 BHP. Den skal gjøre 70 MPH. Vi har ikke fått den dit enda, men 60 MPH gjør den dog uten besvær.

Den følger dagens trafikk godt og kabelbremsene er jevne og kraftige. Det er viktig å være oppmerksom på at hovedtyngden av bremskraften kommer på bakhjulene. Bakbremsene låser seg lett, slik at bilen kan få sleng ved kraftig oppbremsing. Den tar "vaskebrett" og ujevnheter i veibanen fint, men får den større humper, som f.eks. jernbaneovergang eller fartsdemper, spretter bakparten ubehagelig.

Denne bilen er utstyrt med en Armstrong Siddeley preselecta gearkasse, noe som er bemerkelsesverdig i og med at Riley i 1934 benyttet ENV og senere gikk over til Armstrong Siddeley. Disse to er ikke ombyttbare og motoren er original. Derfor er også gearboksen original.

Til Riley å være er plassen god selv for en med lange ben. Man kan også betjene alle pedaler uten å måtte ikle seg de trangeste skoene. Styringen er noe tung etter moderne mål og krever begge hendene på rattet, men lange kjøreturer går fint uten hvilepause.

Motoren gir mye varme inn i cupéen, men luftemulighetene er godt gjennomtenkt. Bilen har skyvetak, frontruten kan åpnes og i tillegg er det fire lufteluker.

Lincock ble produsert i Riley's glansperiode. Den var en av de mange varianter som ble laget uten særlig tanke på den gode økonomi. Bilen var dyr i forhold til hva kundene ellers kunne få. Lincock 6/12 med standard motor, men med preselecta gear kostet i 1934 GBP 375:-.

Til sammenligning kostet en Austin Light Twelve Tourer GBP 172:-. Morris Ten Six Two Seater Special Coupé kostet GBP 215:- og en AC Ace 16/65 Drop-head Coupé kostet GBP 435:-. På pundet det samme som en Lincock 6/12 Special Series med preselectaboks.

Det er ikke usannsynlig at Riley-folkene har hatt stor frihet til å designe en bil etter sitt eget hode og i salgskatalogen fra 1933 står det: "Built on exceedingly attractive lines, an intimate car for two, speedy and luxuriously roomy", et annet sted: "there are many motorists to whom

(forts. sid 7)

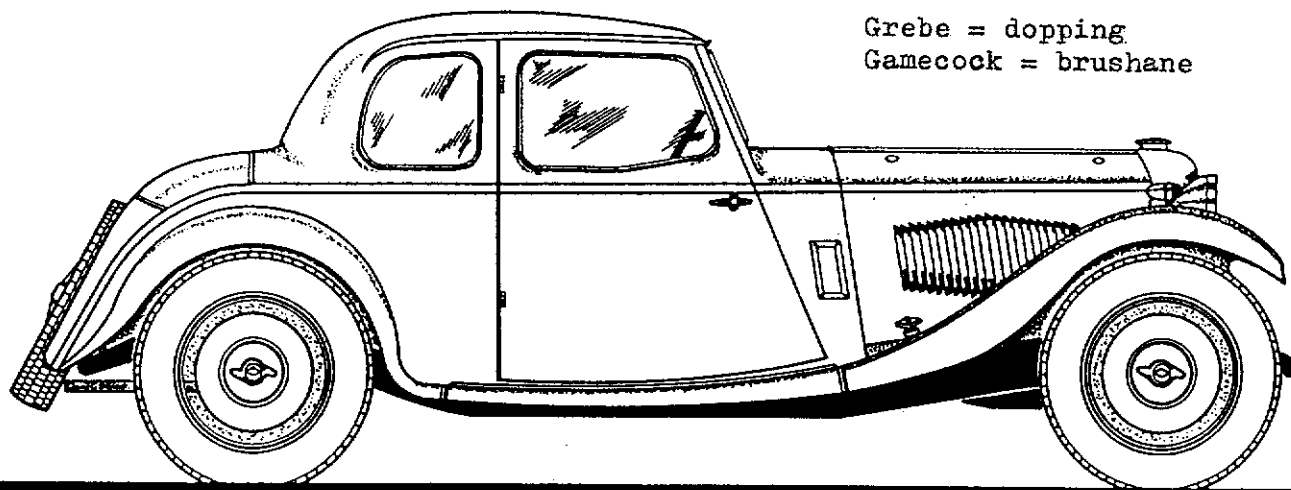
/Riley Lincock ... (forts.)/

high performance without the sacrifice of comfort is the first essential".

Navnet "Lincock" skulle en tro var fra en fugl på samme måte som "Grebe" og "Gamecock", men den eneste forbindelse i det engelske språk er til flytypen "Blackburne Lincock" fra 1928. Temaet er berørt i en artikkel av Chr. Cliff i "Riley Register No. 93 March 1979". Han mener at Cecil Riley som var pilot i Royal Flying Corps under første verdenskrig er opphovsmannen til navnet. Gloster Grebe 1923 og Gloster Gamecock 1926 var som dere vet også flytyper.

David G. Styles skriver i en artikkel i "Riley Register No. 112 December 1983" at linjene fra "Lincock"-modellen ble videreført i "The Close-Coupled Touring Saloon" fra 1937 og at R.M.-modellen har likhetstrekk med denne igjen. Men forbindelsen mellom "Lincock" og R.M. er ikke lett å se når man stiller bilene ved siden av hverandre. Det kan også sies at "Lincock" og dens like var de første forløperne til den nå så vanlige karrosseritypen, GT-coupé.

Tor Bang-Steinsvik

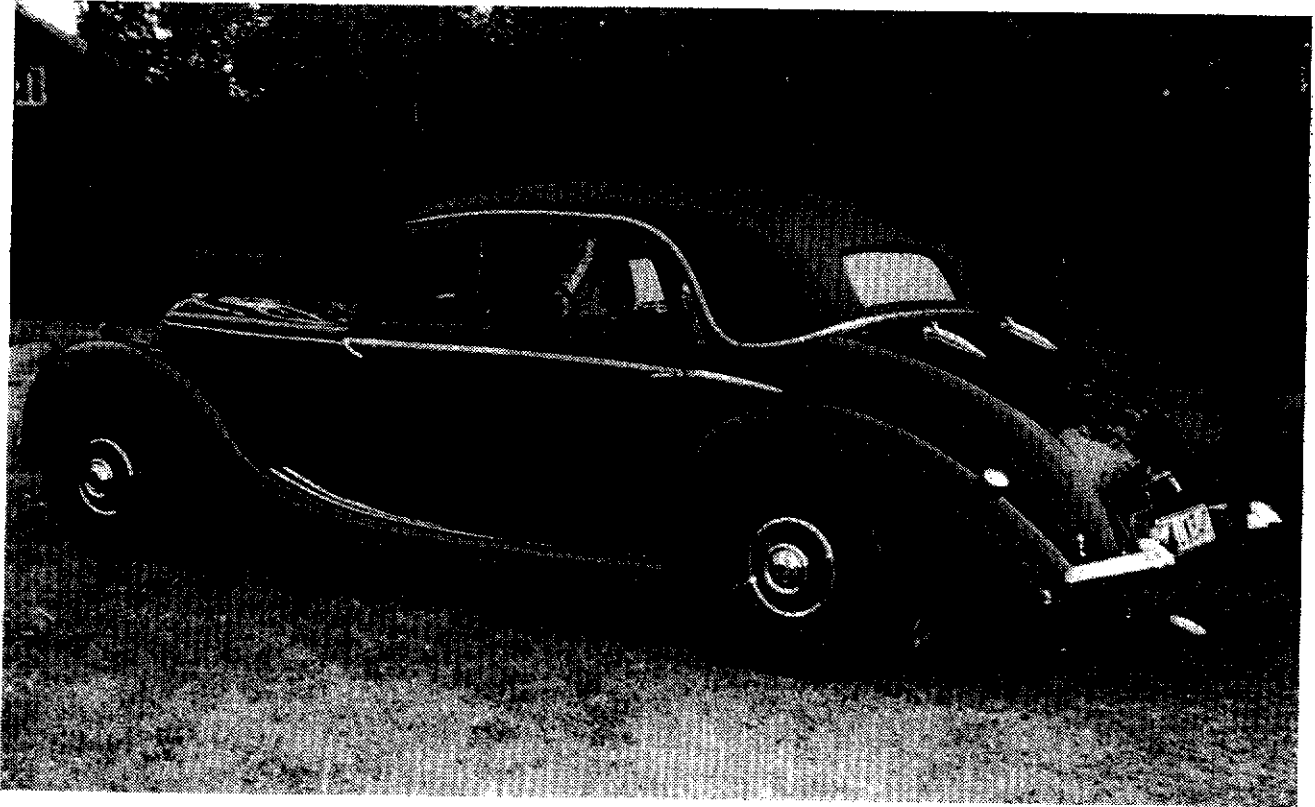


Grebe = dopping
Gamecock = brushane

1934 Riley 9 Lincock Fixed Head Coupe. (DG Styles)

NYA ADRESSER OCH TELEFONNUMMER:

- 20 Ingvar Persson: Drottninggatan 7 A, 432 40 VARBERG 0340 - 777 32
- 91 Eddie Lidholm: 019 - 44 52 03
- 103 Håkan Wikström: 021 - 35 17 60 (fel i matrikeln)
- 109 Ingemar Hammare: Hsbg 1 B, 795 00 RÄTTVIK 0248 - 131 82 611 80
- 112 Björn Dalström: Finngärdet, Pl. 1623, 790 15 SUNDBORN 023 - 611 79
- 114 Åsa Nordberg: Lillågatan 12 A, 961 31 BODEN 0921 - 108 88
- 122 Carl Eric Häljebo: Vasagatan 12, 1 tr., 544 00 HJO (oförändr. tel.)
- 131 Johan Bjärkse: Svibo 1861, 380 65 DEGERHAMN (tel. ??)
- 133 Åke Larsson: Styrmansgatan 13, 731 41 KÖPING 0221 - 204 26
- 144 Curt Bergström: 811 62 SANDVIKEN (nytt postnummer)
- 147 Stig Häll: 595 32 MJÖLBY
- 159 Lars Wellander: Hallongatan 13, 233 00 SVEDALA 040 - 40 50 09
- 182 Brage Dankel: Morögatan 11 A, 931 39 SKELLEFTEÅ 0910 - 185 85



I somras övergick Carl Erik Kristoferssons 2½ l saloon i Jonas Reiners ägo. I samband med att jag tittade på bilen togs dessa bilder. / E.H.

