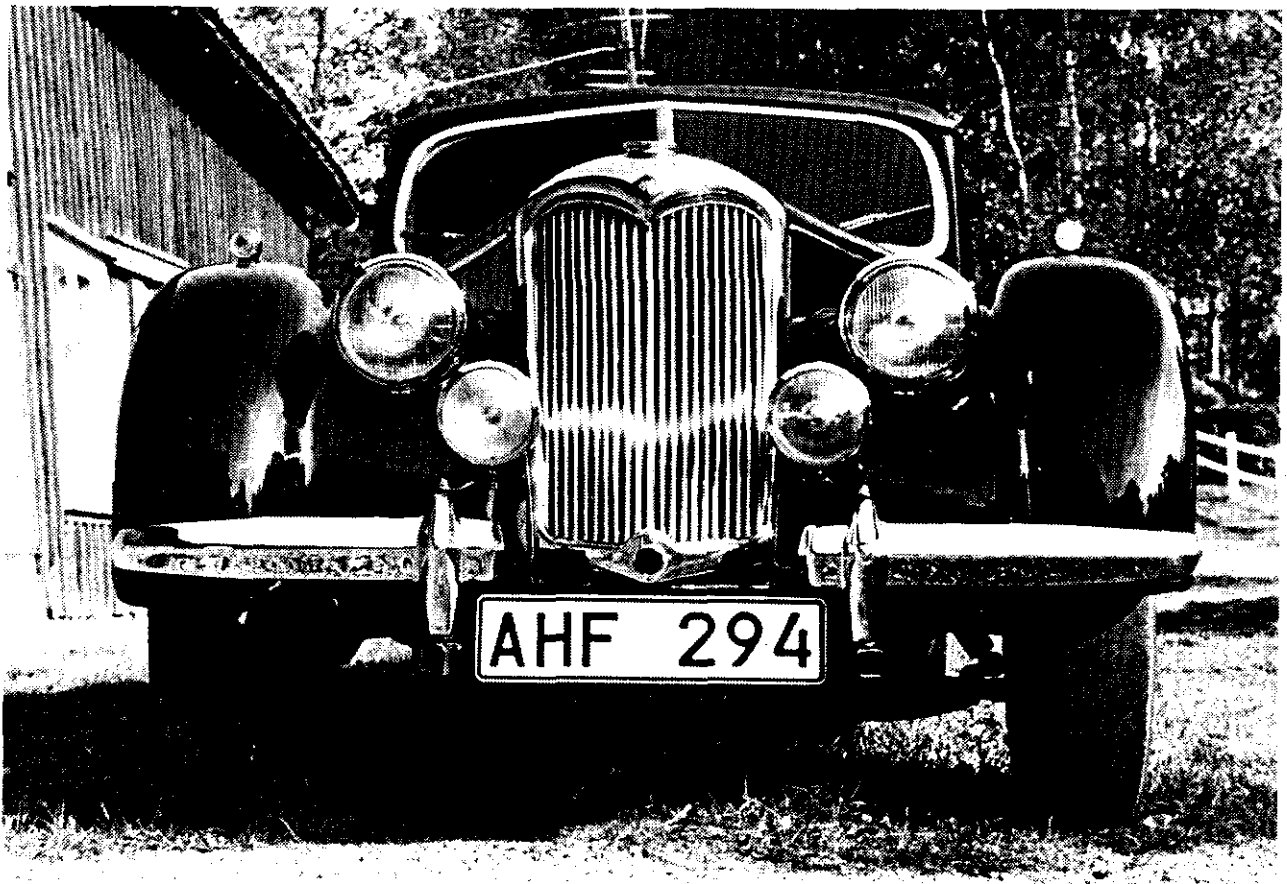


MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 4/1983

Huvudredaktör: Erik Hamberg Bitr. red.: Magnus Mölstad

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



DET HAR NU GÅTT

fem år sedan Anders Muhr förvärvade sin 2½ l saloon av 1950 års modell. Bilen, som tidigare hade tillhört borgarrådet Agrenius i Stockholm, hade inte gått i trafik sedan mitten av 1960-talet. Även om skicket var bra så var det utan tvekan ett renoveringsobjekt. Här räckte det verkligen inte med enbart mekanisk översyn och ett nytt lager lack. Förmodligen hade man dock resonerat så i England och sagt att bilen var "in good running condition". Anders har berättat att bilen faktiskt var körbar, så han fick åka med säljaren en liten provtur. Att det skulle dröja 5 år innan han nästa gång fick möjlighet att åka i bilen anade han nog inte då.

(forts. sid 2)

/Det har nu gått ... (forts.)/

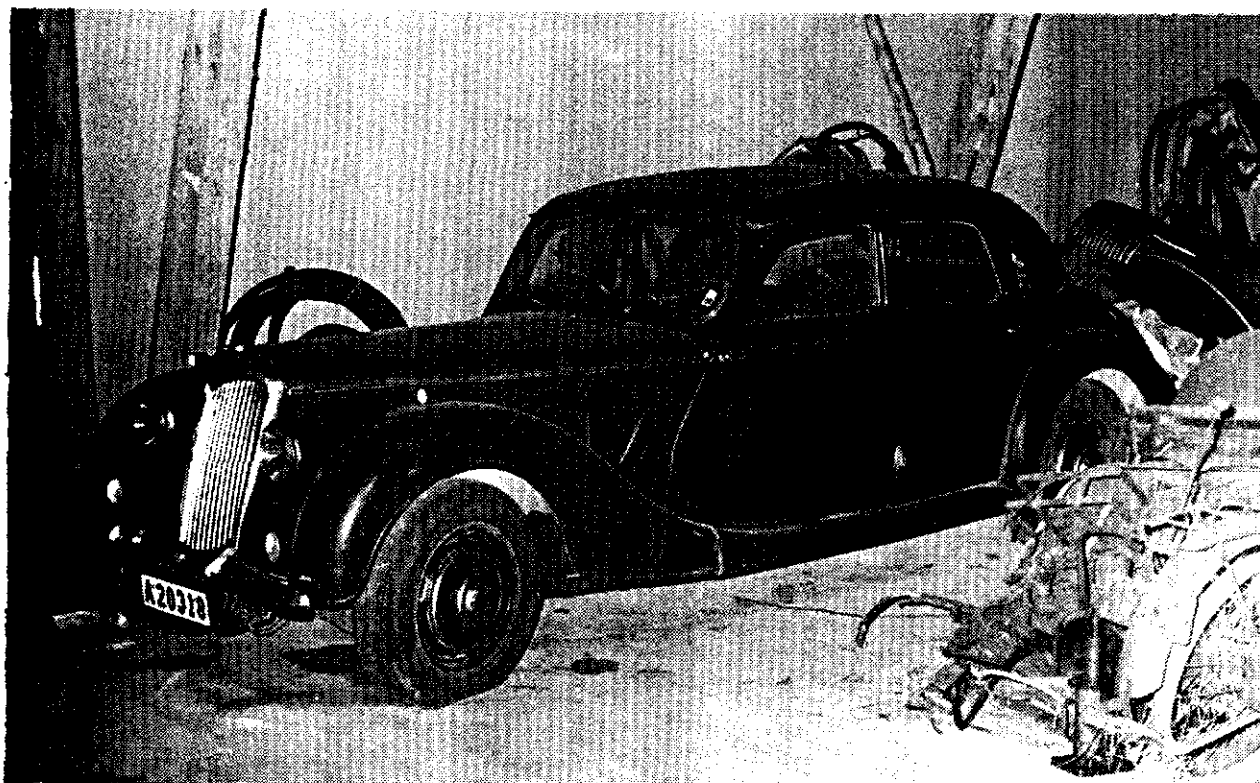
Nåväl, bilen bytte ägare och ställdes in i en lada utanför Kungsbacka i väntan på renovering. Jag var med ute i ladan en kall vinterdag för inspektion. Även om bilen var i det närmaste komplett - Butlerlampor saknades bl.a. - och i orört originalskick, var det tydligt att mycket arbete måste läggas ned för att låta den återfå sin forna glans. Matorna var ganska murkna, dörrklädseln var generellt illa fuktskadad i nederkanten och yttertaket var inte oväntat torrt och sprucket. Utvändig kunde också smärre rostskador iakttagas i bl.a. skärmkanter, liksom inne i bagagerummet.

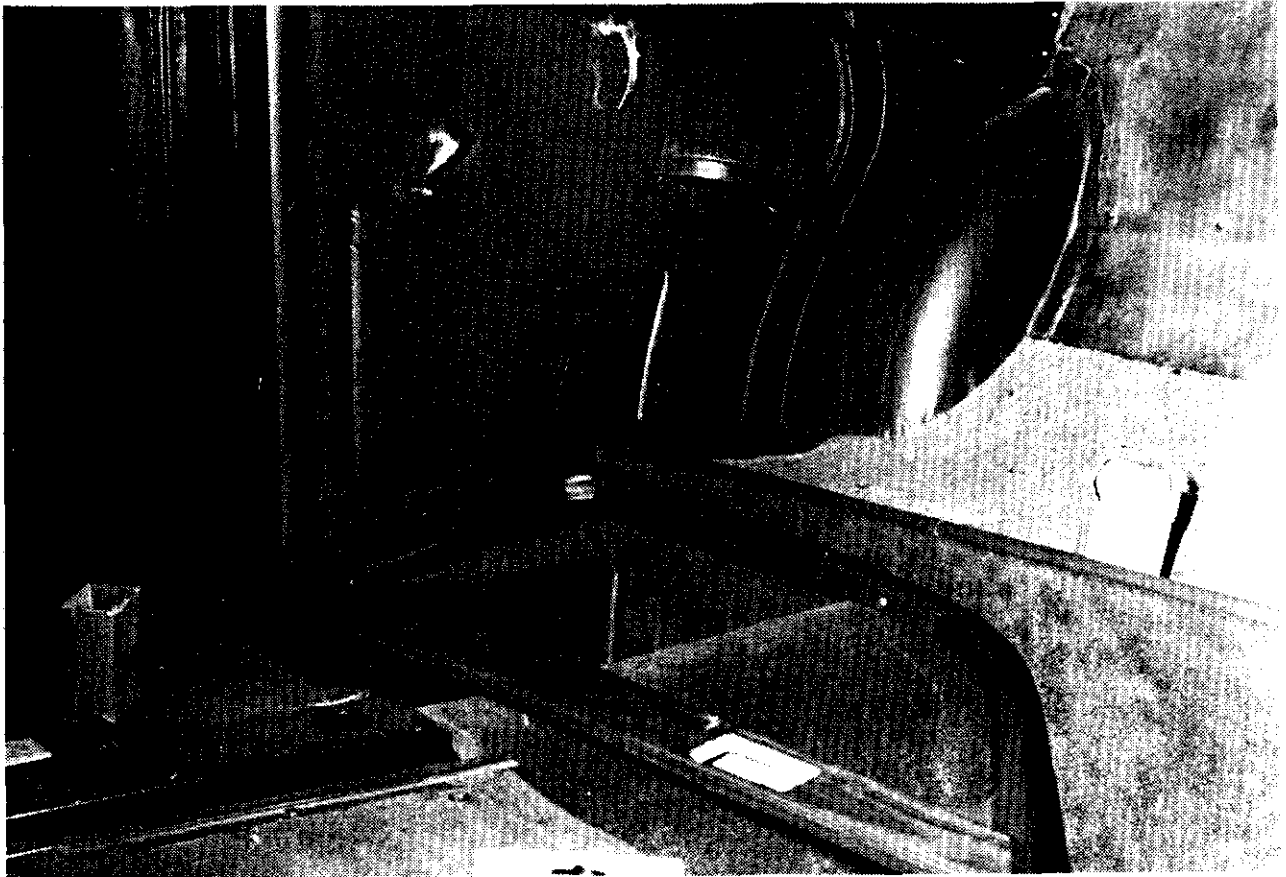
Inför renoveringen fick naturligtvis åtskilliga delar införskaffas. Även undertecknad kunde bistå med ett och annat, t.ex. yttertak med lister och ett rostfritt avgassystem som jag tog med mig från England sommaren 1980. Eftersom bilen i grund och botten var i ett gott skick behövde inte karossen lyftas av från chassiet. Såväl i trösklar som i tak var träet helt friskt och behövde därför inte bytas på något ställe. Däremot togs skärmarna och fotstegen bort och hela inredningen togs ur. När motorn skruvades isär kom den negativa överraskningen - det visade sig att vevstakslagren var helt slut. På sin höjd hade man kunnat köra 50 mil innan de välkända knackningarna uppenbarat sig. Den vanligaste orsaken till utslitna lager beror på igensatta smörjkanaler i själva vevaxeln. De bör därför borras upp något litet i samband med en motorrenovering. Felaktig tändningsinställning kan likaså knacka sönder vitmetallagren långt innan de bör vara utslitna.

Motorrenovering var således nödvändig och motorn lämnas därför till en dansk firma som Anders hade god erfarenhet av sedan tidigare. Renoveringsarbetet i övrigt sköttes av Björn Svensson (exklusive lackering och klädsel) på ett utomordentligt sätt. Arbetet drog ut på tiden något på grund av att leveransen av vissa delar dröjde, men i synnerhet därför att bil-

(forts. sid 3)

Nedan: Rileyn undanställd i väntan på renoveringen.





Ovan: Arbete med inredningen hos bilsadelmakaren sommaren 1983.

/Det har nu gått ... (forts.)/

sadelmakaren hade mycket att göra. Rileyn kom att stå hos honom i hela två år! Nåväl, hans arbete var i alla fall förstklassigt och därför väl värt att vänta på. Sätena var i gott skick och dem kunde Anders göra i ordning själv. Innertaket var så bra att det lämnades orört. Resten - dvs. yttertak, dörrklädsel, mattor, sidor och golv i bagagerummet gjordes nytt hos bilsadelmakaren. Materialet anskaffade Anders till stor del på egen hand för att det skulle vara identiskt med det ursprungliga.

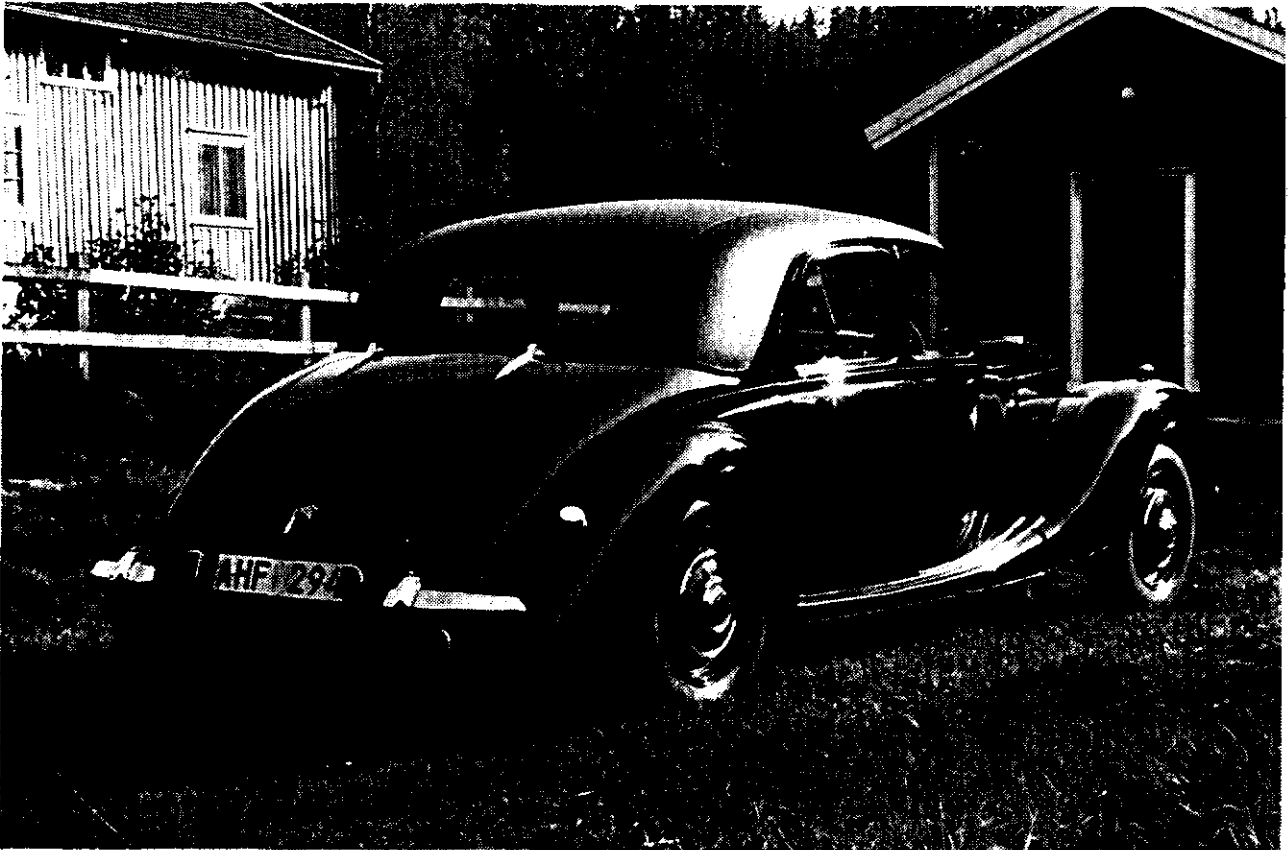
I september i år var dock bilen äntligen klar, varpå följde slutjustering och besiktning. I början av oktober kom en lycklig Anders hem till mig för att visa upp bilen. Vi gjorde en liten provtur och tog då några fotografier. Det var en fröjd att höra hur fint motorn spann. Anders är verkligen att gratulera till en synnerligen elegant bil, utan tvekan den finaste R.M.-vagnen i Sverige. Den svarta cellulosalackeringen är välgjord och har en fin djup lyster och alla blanka delar har omförkromats på bästa sätt, så bilen tål utan vidare att kritiskt granskas på nära håll.

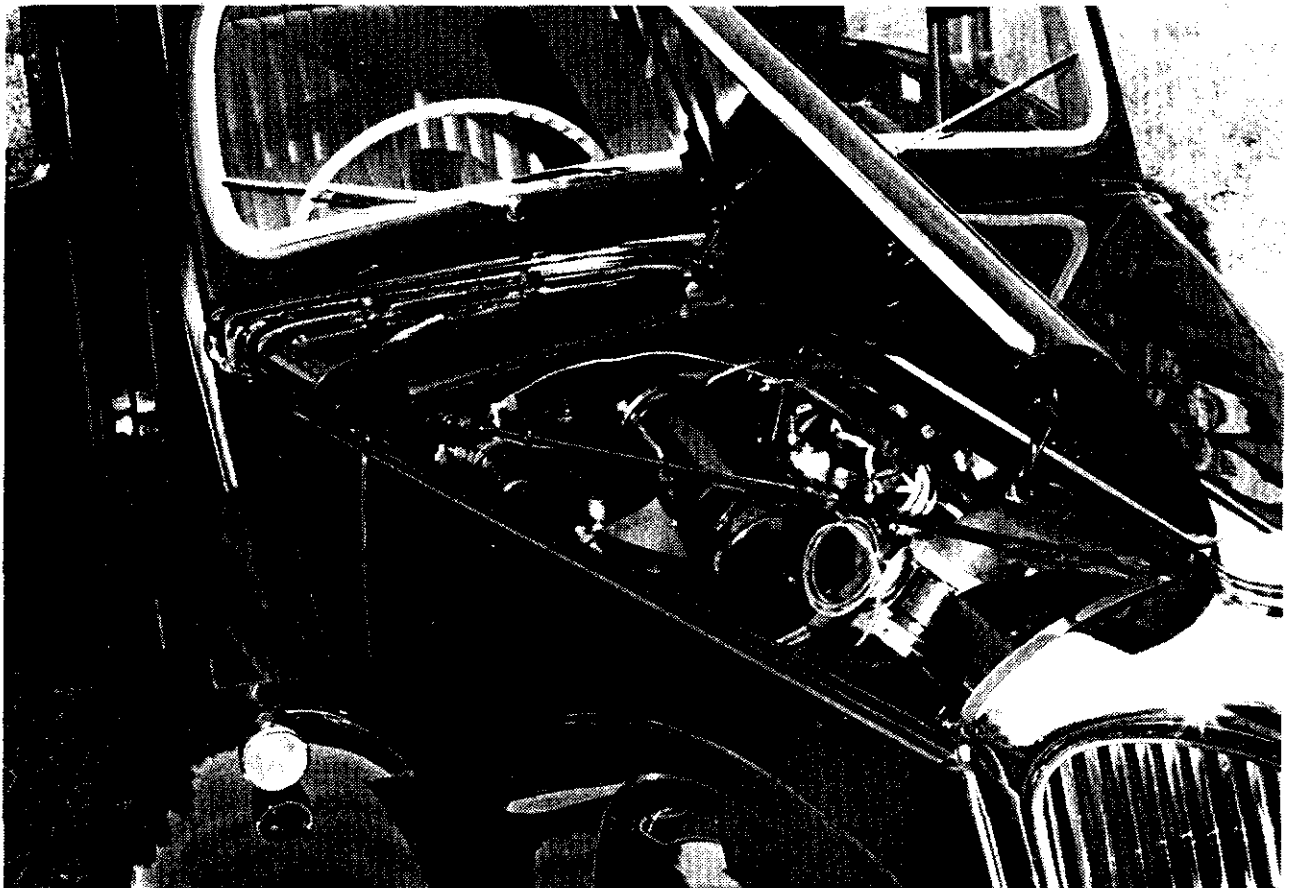
Att en renovering tar betydligt längre tid än beräknat vet var och en som har erfarenhet av sådant arbete. Det är dock en lycklig stund den dag då det hela är klart och man kan njuta av att köra bilen. En Riley är ju byggd för att köras och dessutom oförsäkämt trevlig att köra. Att ha i minnet inför en renovering är att det hela trots alla kalkyler blir dyrare än beräknat, i synnerhet om man lämnar bort vissa arbeten. I förhållande till vad en ny bil i samma klass kostar är det dock väl värt pengarna att göra ett gediget arbete.

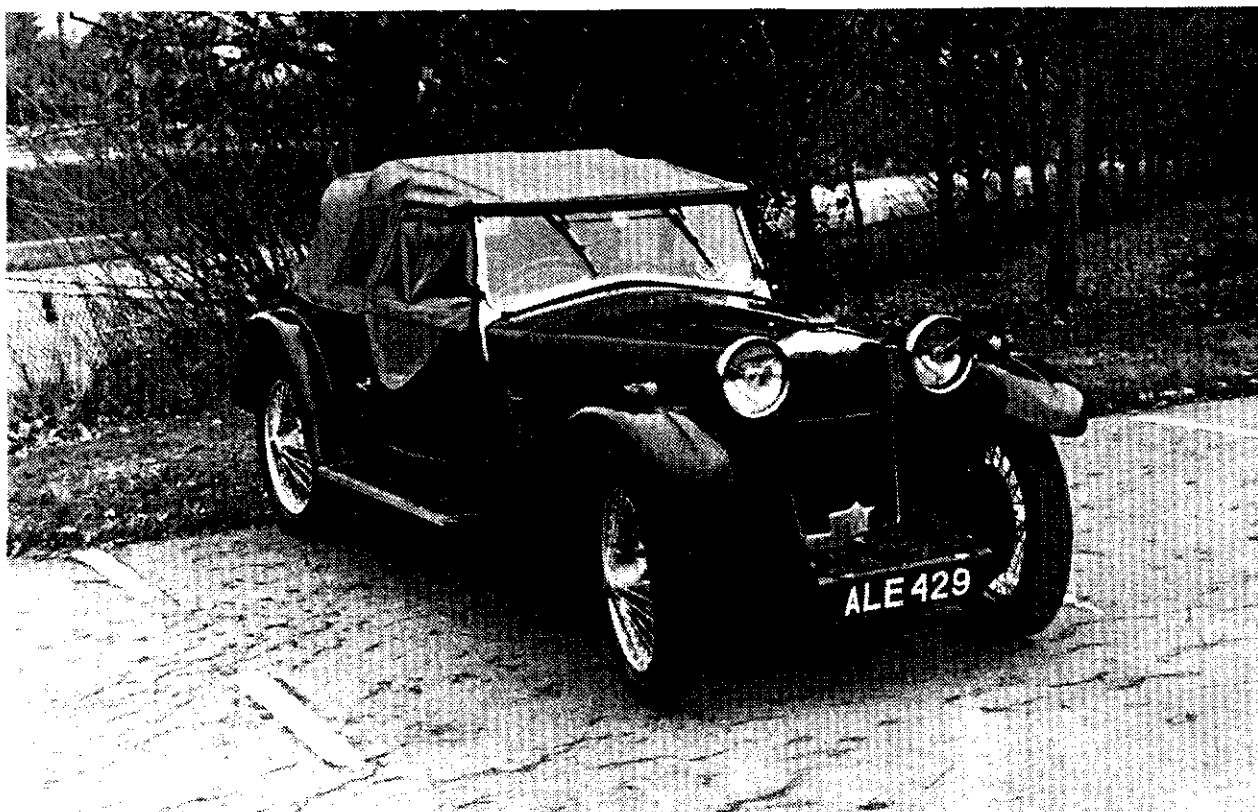
Erik Hamberg



Ett knippe bilder med Anders Muhrs färdigrenoverade 2 $\frac{1}{2}$ l saloon 1950.







IN GOOD RUNNING CONDITION

I slutet av oktober förra året besökte Erik Hamberg Alingsås för att se på vår nyimporterade Riley Nine Lynx 1933 (jfr. bilden ovan). Besöket resulterade i en trevlig artikel i vårt medlemsblad 4/1982. I ett svagt ögonblick lovade vi då att återkomma med en rapport om bilens öden och äventyr i samband med köpet och renoveringen. Erik och vi bedömde då att bilen var i s.k. gott engelskt bruksskick. Säljaren hade ju utlovat "very good running condition" och visst var bilen pigg och trevlig att köra, men vi kunde också konstatera att bilen var i behov av viss restaurering.

Nu behövs det kanske en närmare presentation av oss. Vi heter Anders och Bengt Borneving. Anders är sonen/teknikern, Bengt är fadern/diversearbetaren. I vårt garage, vanligen kallat "The Royal Riley Room", står förutom Lynxen en Riley Nine Monaco som är nästan färdigrenoverad; det återstår "bara" lackering och sadelmakeriarbeten. Renoveringen av Monaco har gått ganska långsamt beroende på att tekniker Anders under drygt 3 år varit bosatt i Saudi Arabien. En Opel 1,8 ltr. 1932 fanns också i garaget under några år. Även om den var i körbart skick så krävde den en hel del tid för mekning för att fungera.

Genom en annons i Riley Register Newsletter fick vi veta att en Lynx var till salu i Nottingham. Eftersom just Lynxmodellen 1933 (enda året modellen gjordes i 2-dörrarsversion) var något av en drömbil för oss började en intensiv korrespondens Alingsås-Riyadh-Nottingham. Det hela resulterade i att Bengt fick det förtroendefulla uppdraget att åka över till Nottingham och titta närmare på denna lilla pärla. I Nottingham mötte säljaren, Donald Press, upp vid centralstationen med Lynxen. Det blev en ganska hisnande färd med den öppna och mycket direktstyrda bilen genom Nottinghams centrala delar ut till Don's hem i ett villaområde. Don var en skicklig bilförare och behärskade suveränt den svåra växlingskonsten.

(forts. sid 7)

/In good running condition (forts.)/

Väl hemma hos Don skulle det verkligen svåra jobbet börja. I vilket skick var bilen? Ytligt sett var den i hyggligt skick. Visserligen var höger bakskärm skadad och mycket dåligt uppriktad, samt nödtorftigt penselmålad. Don förklarade att han inte haft tid att snygga till skärmen, men att han var villig att reducera priset med ett antal pund för att kompensera för skadan. Man hade någon gång på 1960-talet klätt om bilen, men då tyvärr valt konstläder. Instrumentbrädans ädelträfanér var i mycket dåligt skick och under motorhuven kunde man se en mycket risig kabelhärva. Det fanns alltså en hel del fullt synliga skavanker, men efter ytterligare förhandlingar och prutningar kom vi slutligen överens om priset. Bilen lastades på ett biltransportsläp med destination Felixstowe. Med Don's bror vid ratten i en Volvo 245 bar det av i expressfart. Den lilla Lynxen hoppade på släpvagnen och så fort har nog aldrig Lynxen farit fram på de engelska vägarna.

Tullformaliteterna gick mycket smidigt tack vare att både export- och importhandlingarna var i perfekt ordning och efter bara en dryg timmes tullbehandling i Göteborg kunde premiärturen hem till Alingsås startas. Hemresan gick utan missöden trots ovanan vid växellåda och högerstyrning.

När Anders kom hem från Saudi julen -82 bosatte han sig omedelbart i garaget. Först demonterades den buckliga bakskärmen. Efter blästring kunde vi kostatera att skärmen varit utsatt för "reparation" som man sedan försökt dölja med Plastic Padding eller liknande. Skärmen hade dessutom fått felaktig form. För att få fason på skärmen måste en verkligen skicklig bilplåtslagare anlitas. En sådan plåtkonstnär finns dessbättre i grannskapet och efter viss övertalning lovade han att ta sig an skärmen. När skärmen var borttagen visade det sig att hjulhuset var svårt rostangripet. Man kan då givetvis utgå från att hjulhuset på vänstersidan är i samma skick. Sedan de båda hjulhusen demonterats blottades trästommen. Genomruten! Det var alltså bara att fortsätta att demontera. Under årens lopp hade bilen "reparerats". Popnit, glasfibernet och Plastic Padding hade använts i stor utsträckning. Det fanns nog inte två skruvar eller muttrar i hela bilen som var av lika dimension. Det verkade som om man följt Cajsa Wargs recept: "Man tager vad man haver".

Småningom var hela bilen demonterad och man kan faktiskt tala om en totalrenovering. Att den lite sjabbiga konstläderklädseln skulle bytas ut mot riktigt Connolly-skinns var en självklarhet. Enligt säljarens uppgift skulle motorn vara nyrenoverad, men utvändigt såg den inte riktigt fräsch ut, bl.a. var den mycket slarvigt målad. Vidare visade det sig att diverse packningar var hemmagjorda och i dåligt skick. Förgasare och insugningsrör glasblästrades och när toppen demonterats konstaterades att en sotning var behövlig. Ventilerna slipades och toppen planslipades. Vi började nu tvivla på den påstådda motorrenoveringen och skrev ett vänligt brev med förfrågan om vad som gjorts. Efter lång tids väntan fick vi svar från Don. Han var mycket förvånad över att vi över huvud taget börjat renovera bilen, den var ju i gott skick frånsett några smärre detaljer. I England har man ju som bekant ibland en annan syn på vad man menar med "good condition".

I början av augusti 1983 hellackerades bilen med mycket gott resultat och forslades därefter till sadelmakeriet där den får fira både jul och nyår. Under tiden är vi ingalunda arbetslösa. Massor av demonterade småprylar skall fräschas upp. En hel del har lämnats för omkromning. Hastighetsmätare och övriga instrument har sänts till England för översyn. När bilen sedan, förhoppningsvis i januari-februari, kommer från sadelmakaren återstår massor av jobb, bl.a. skall ett nytt elsystem installeras, styrinrättning och framvagn skall ses över. Vidare skall framskärmar, kyl och huv monterats.

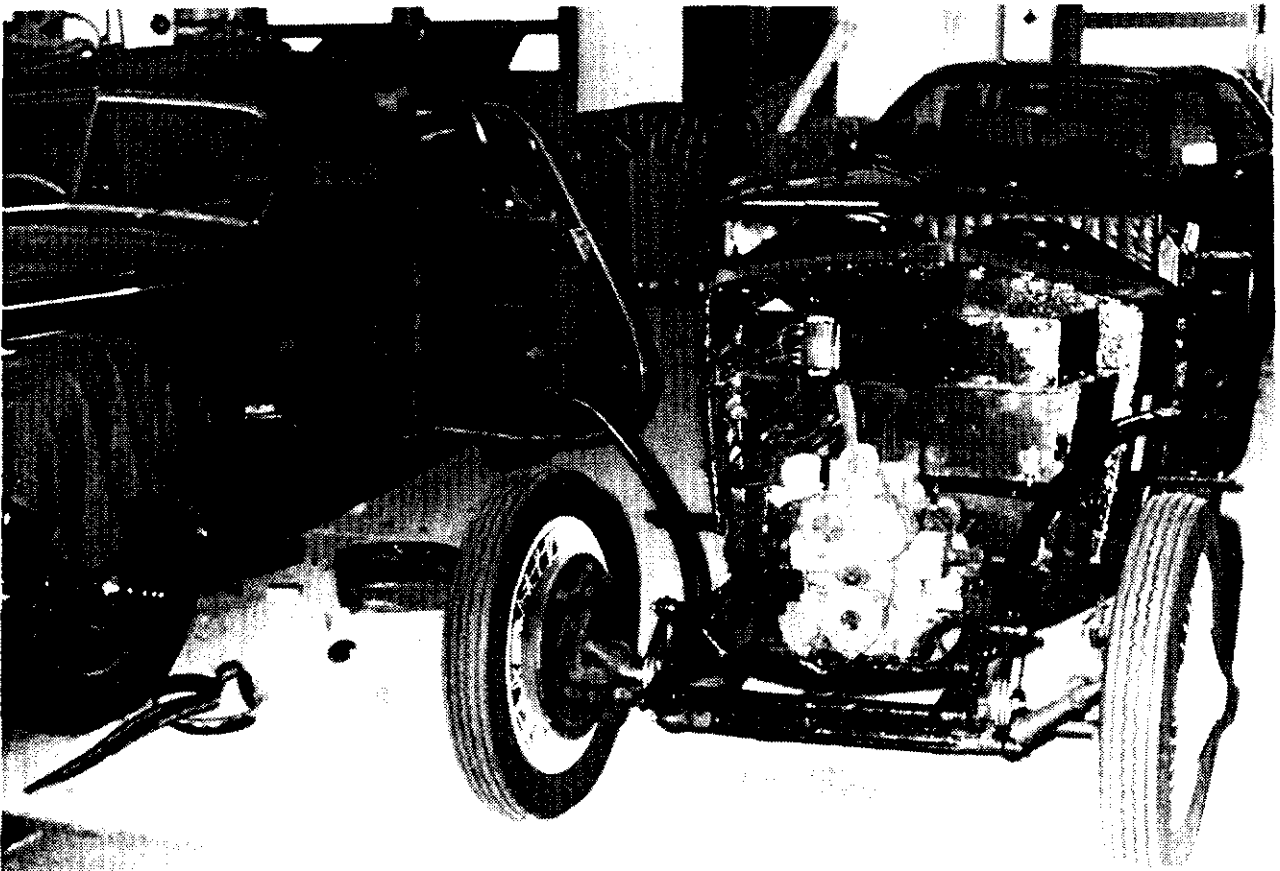
(forts. sid 8)

/In good running condition (forts.)/

Slutligen skall motorn sättas ihop och justeras. Naturligtvis funderar man på vad man givit sig in på. Bilen var i sämre skick än väntat, men ändå "sund" på något vis. Bilen är helt komplett, slitna och skadade delar har bytts eller renoverats. Det känns tillfredsställande att ha renoverat hela bilen från chassi till sufflett. Visst har det kostat blod, svett och en hel del pengar, men vi hoppas att få vår belöning i form av mycket "magnificent motoring" under kommande år.

Anders & Bengt Borneving

Nedan: Rileymöte hos bilsadelmakaren - Bornevings Lynx i väntan på ny inredning medan Muhrs RMB är i det närmaste färdig invändigt.



- 0 - 0 -

ANNONSER

Köpes

Till Riley Two-Point-Six 1957 sökes: Framskärmar, bakruta, 2 st. navkapslar samt litteratur.

Ingemar Hammare, Ingels 469, 795 00 RÄTTVIK
Tel. 0248 - 140 77

Till 1½ l saloon 1947 önskas: Yttertak samt fläktrem.

Bo Nilsson, Nämndemansvägen 32, 870 10 ÄLANDSBRO
Tel. 0611 - 610 06

/Köpes (forts.)

Till 1½ l saloon 1953 önskas: Bensinpump (mekanisk).
Björn Dalström, Östersjäländ 1260, 870 10 ÄLANDSBRO
Tel. 0611 - 611 88

Till 4/68 1959 sökes: Höger grillhalva.
Börje Wester, Polhemsgatan 14, 543 00 TIBRO
Tel. 0504 - 118 74

Säljes

Klubbens delar och tillbehör:

Glödlampor, bred sockel med "krage":
12 V - 50 W P22s (nr. 12228), helljuslampa, per st. 5:-
12 V - 45/40 W P22d (nr. 12741), hel- & halvljuslampa, per st. . 5:-
Fördelarlock:
4413 (418865), RMF med vacuumförställning 20:-
4480 (418871), Pathfinder 20:-
4472 (422905), 1.5, 4/68, 4/72, Elf, Kestrel 20:-
Kondensator 3371 (421267, 423871), 1.5, 4/68 10:-
Brytarspetsar 2250 (407050), RMA, RMB, RME & vissa RMF 10:-
S.U. bränslepumpskontakter 2220 (AUA 1438) 20:-
"Red medallions" för 1½ och 2½ l, per par 5:-
Vagnmärke, emaljerat. Kan skruvas fast i grillen 60:-
Nyckelring med runt emblem ("ekerhjul" omger "Riley") 16:-
Nyckelring med ovalt emblem 20:-
Motorhistoriskt Magasin nr. 5/1983 ("Rileynumret"), inkl. porto .. 20:-
(dvs. 14:-/st. + 6:- i porto)

Delar och tillbehör sändes per postförskott om ej annat överenskommes.

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

"D-lampor" för R.M.-vagnar.

Björn Dalström, Östersjäländ 1260, 870 10 ÄLANDSBRO
Tel. 0611 - 611 88

Till 4/68 finnes 1 st. tröskellåda och div. annat smått och gott.

Börje Wester, Polhemsgatan 14, 543 00 TIBRO
Tel. 0504 - 118 74

Frostpluggar i dim. 1.1/8" och 1.1/4" (för 2½ l), per st. 2:-
Instruktionsbok för 1½ l (owner's manual) - nytryck 1980 75:-
Rektangulära kåpor till innerbelysningen (1950-1955), per par 60:-
Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

Önskas låna som mall för nytillverkning: Originalplugg att sitta längst ned på grillen för att dölja hålet för startveven (1½ l & 2½ l).

Erik Hamberg, adress & telefon som ovan.

