

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. 4/1989

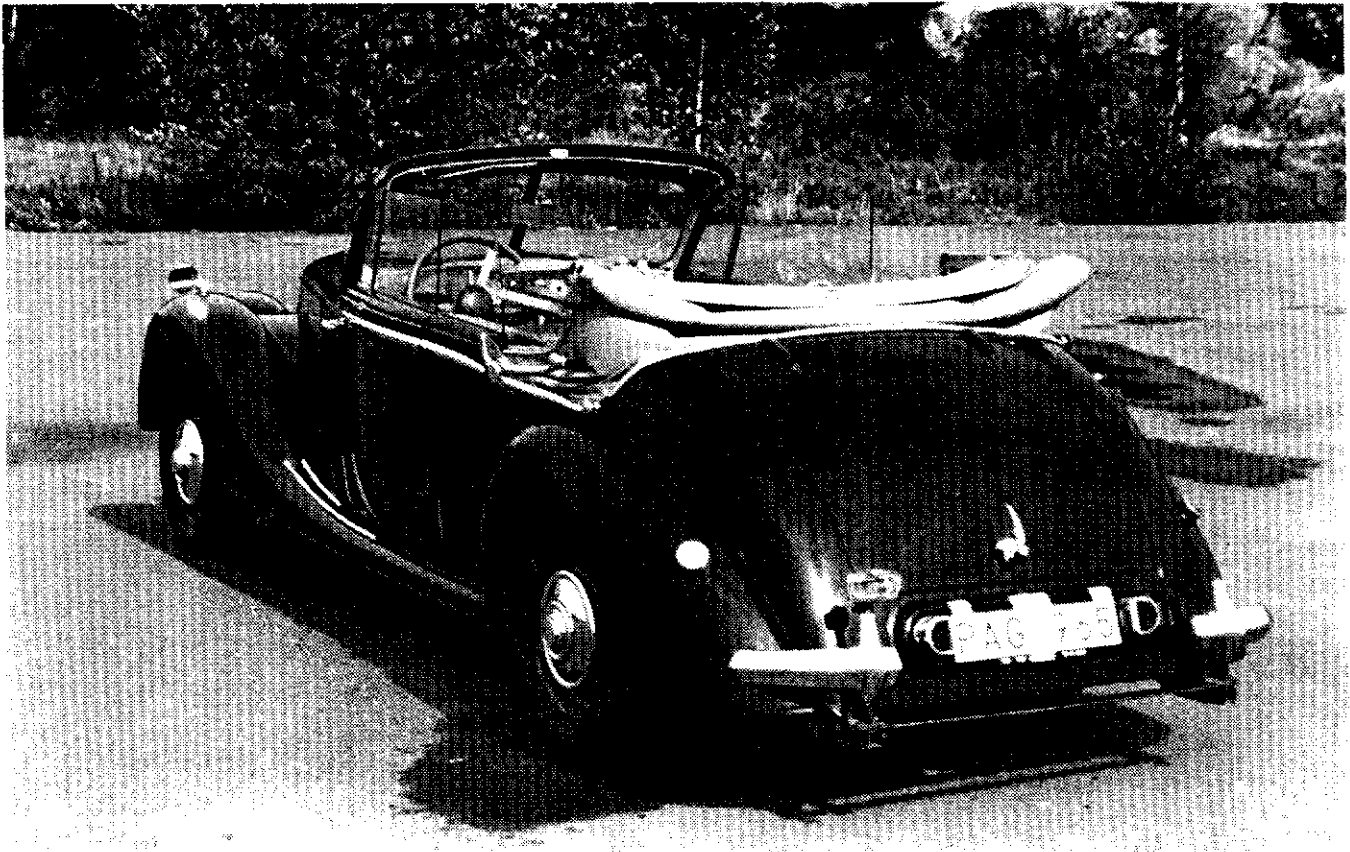


I SAMBAND MED PRESENTATIONEN

av Stig Nybergs 2½ l drophead coupé från 1950 skrev jag något kryptiskt att hans Rileyköp fick vissa konsekvenser för en annan medlem. I det här numret av Rileybladet tänkte jag lätta på mystikens förlåt och presentera ytterligare en 2½ l drophead coupé från 1950 som nu rullar i Sverige.

Stig hörde av sig till mig så snart han fått hem bilen från U.S.A. Jag var inte heller särskilt nödbedd, utan for genast och tittade på nyförvärvet. Vänligt men bestämt föste Stig in mig bakom ratten och iväg bar det på en provtur. Bromsarna var miserabla, kopplingen påtagligt feljusterad och laddningen obefintlig (detaljer som Stig snart kunde justera). Det kändes

(forts. sid 3)



En 2½ 1 Drophead Coupé är snygg och välproportionerad från alla håll.



/I samband med ... (forts.)/

mycket ovant att köra en vänsterstyrd Riley, men bilen gick fantastiskt fint och var omsorgsfullt renoverad, så det var bara att gratulera Stig till fyndet.

Efter provturen nämnde jag att jag själv gått och funderat på en öppen Riley i många år, men att det som vanligt blott stannat vid funderingar. Även om en 12/4 Lynx vore trevlig, har nog en 2½ l drophead coupé stått allra högst upp på önskelistan alltsedan jag såg modellen för första gången 1975 vid Riley Registers möte i Coventry. - Jag kan hålla utkik efter en drophead till dig, sade Stig. - Ja, det kan du ju göra, sade jag, halvt på skämt halvt på allvar.

När jag ungefär två veckor senare satt och åt middag ringde Stig och meddelade att två st. Riley drophead coupé i U.S.A. var utbudna till försäljning i det senaste numret av Hemming's Motor News. Den ena bilen var ett billigt renoveringsobjekt, men den andra var tydligen renoverad och körklar. - Man kan ju alltid ringa och höra sig för, tänkte jag och höll mig uppe till midnatt för att kunna ringa till säljaren, som bodde i Virginia. Det gäller att hålla sig framme om man inte skall komma för sent, var min nästa tanke, varvid jag på nytt läste berättelsen om Roland Haraldssons Brooklandsinköp i Rileybladet 1/1989. Vid det andra försöket fick jag tag i säljaren. Eftersom jag ringde så snabbt var jag faktiskt den förste som hörde av sig till honom. Jag fann snart att bilen verkade intressant, även om den inte var direkt billig.

Snart var karusellen i full gång. Mannen som Stig köpte sin bil av åkte och tittade på bilen (han bodde lyckligtvis i delstaten intill). Jag ringde upp honom efter några dagar och fick hans utlåtande. Bilen var i hans tycke bra, men inte i något avseende bättre än Stigs bil. En lista på 18 punkter tog upp anmärkningar och sådant som borde åtgärdas. - Det verkar inte så farligt och man bör ju inte försitta chansen, tänkte jag, ringde säljaren och slog till utan att pruta. Det visade sig också snart att ett 20-tal personer från världens alla hörn ringt till säljaren, intresserade av att köpa bilen.

Med Stigs utomordentliga hjälp och råd ordnades nu alla praktiska detaljer. Särskilt värdefullt visade det sig vara att få tillgång till en telefax. Bilen kom så småningom i en container från Baltimore, dock inte med den båt som vi trodde att den skulle komma, vilket skapade en hel del oro hos mig, eftersom dessutom alla handlingar rörande frakten blivit feladresserade i Stigs namn till min adress. Jag fick ringa till säljaren och fråga om bilen verkligen hade skeppats iväg - samtidigt som den mig ovetandes redan hade lossats i Göteborgs hamn. Ett telefax från säljaren, några telefonsamtal till speditören och ytterligare ett till brevbäringsavdelningen på posten löste så småningom alla problem.

Den 15 augusti förtullades och hämtades bilen i hamnen. Bilen var ungefär i det skick som jag väntade mig efter den beskrivning som jag fått, varken så bra som jag hoppats eller så dålig som jag befarade. Jag hade ju faktiskt inte ens sett ett fotografi av bilen. Den beige suffletten var dock skadad under bakrutan (möjligen sönderskuren) och en skärm var en aning deformerad - transportskador som man ej kan skydda sig emot även om man har tagit en försäkring.

Bilen visade sig vara körbar, men inte mycket mer. Förgasarna kärvade och gasreglaget (med wire, ej länkar) hade hängt sig på fullgas. För hand fick jag ställa in synkroniseringsaxeln för förgasarna på ett lämpligt varvtal och med hjälp av de fyra växlarna taga mig hem utan att röra gaspedalen!

Väl hemkommen såg jag att det fanns massor att göra innan det var dags för

(forts. sid 4)

/I samband med ... (forts.)//

en registreringsbesiktning. Grenröret var sprucket och måste bytas ut, gaswire och förgasare måste justeras, gångjärn till en motorhuvshalva måste riktas, körriktningvisare och dimljus göras brukbara, bakrutan bytas, instrumentbrädan kompletteras, renoveras och skruvas fast, ett domkraftsfäste anskaffas, två stötfångarhorn riktas/bytas (hornen var f.ö. felaktigt monterade och satt upp-och-ned), motorrummet rengöras och målas, oljesticken lagas, hela chassiet smörjas ordentligt (finns det inte smörjfett i U.S.A.?), D-lamporna bytas ut, gångjärn och handtag till bakluckan bytas ut, suffletten lagas/bytas ut, nummerskyltsplåt fram och vänster bakskärm riktas, bensintanksflottören liksom bensintankslocken bytas samt hela underredet stålborstas, målas och dinitrolbehandlas.

En mycket stor del av hösten har gått åt till att få ordning på bilen. Mycket verkar också bra på bilen, såsom växellåda och transmission och den enda rosten var den ytrost som fanns undertill. Den svarta lackeringen är i det stora hela mycket bra, kromet utmärkt och den röda inredningen mycket snygg och välgjord.

De flesta detaljer är nu åtgärdade. Jag fann t.ex. att en stötdämpare inte satt fast ordentligt! Jag har även bytt bromscylinrar och ett par bromsrör, skaffat nya vindrutetorkare (det fanns bara en!) och målat navkapslarna. Bara en sådan sak som att måla navkapslarna gjorde bilen mycket elegantare! - Det går åt en hel del maskeringstejp, men blir förbålt snyggt när det är klart! Ett lämpligt inomhusarbete nu på vintern!

Med Ingvar Perssons hjälp fick jag tag i en hastighetsmätare graderad i km/tim. Ingvar - sannolikt norra Europas främste dropheadentusiast - lyckades jag chocka ganska rejält när han kom på besök en vecka efter det att bilen hade kommit. Vi skulle gemensamt åka "Lygnern runt" i min saloon. Före avfärd bad jag honom att gå in i garaget och hämta min overall. Han öppnade dörren och stod bara och gapade, helt mållös i nästan en minut. När han så småningom hämtade sig från "knock-uten" undslapp det honom: "va' i h-e är detta för någonting" och: "Erik, du får inte göra så här mot mig tjugo i nio en söndagsmorgon". Han förlät mig genast och hälsade mig "welcome to the club". Det var svårt, men det gick, att under en och en halv månad undvika att avslöja att jag köpt en drophead (vi hade gemensamt tittat på Stigs bil bl.a.)! En väl planerad och genomförd överraskning!

Per Nyström har hjälpt mig med alla elektriska fel som hittats och en del mindre svetsningsarbeten, Anders Lindner har hjälpt till att renovera en körriktningvisare och Rune Möller har bistått med renovering av förgasare, justering av tändning och ventilspel. Tack allihop!

Den 8 december var det dags för registreringsbesiktning, vilken gick bra. Mycket återstår emellertid att göra och nu närmast skall jag låta göra en genomgång av motorn. Kamkedjan väsnas en hel del och bör nog bytas ut, kompressionen är dålig på en cylinder och oljetrycket är för högt när motorn är kall, vilket tyder på att smörjkanalerna i vevaxeln är igensatta.

Den som har en bil som stått stilla i några år får erfara att oljekanalerna långsamt beckar igen. Därför måste man nästan alltid räkna med en motorrenovering av en bil som stått i 10, 20 eller kanske hela 30 år även om den gick fint när den ställdes undan. Likaså krävs alltid renovering av hela bromssystemet på en bil som stått länge.

Hur är då dropheaden att köra? Mitt exemplar är, liksom Stigs, Amerikasält och därför vänsterstyrt. Det kändes därför ovant att växla med högerhanden i en annars välbekant bilinteriör. Det händer faktiskt fortfarande att jag tittar åt fel håll (rakt in i träet i instrumentbrädan!) när jag skall se

(forts. sid 5)

/I samband med ... (forts.)/

på hastighetsmätaren. Känslan av att köra öppet är fantastisk och först över 70 km/tim. känner man att det börjar dra märkbart. Med uppfälld sufflett känns bilen riktigt ombonad och originalvärmen gör att det blir rätt behagligt även när det är kyligt ute. Värmefläkten har jag ännu inte fått att fungera. Sikten bakåt och i synnerhet snett bakåt är naturligtvis dålig, men det är ju egentligen inte meningen att suffletten skall vara uppfälld när man kör

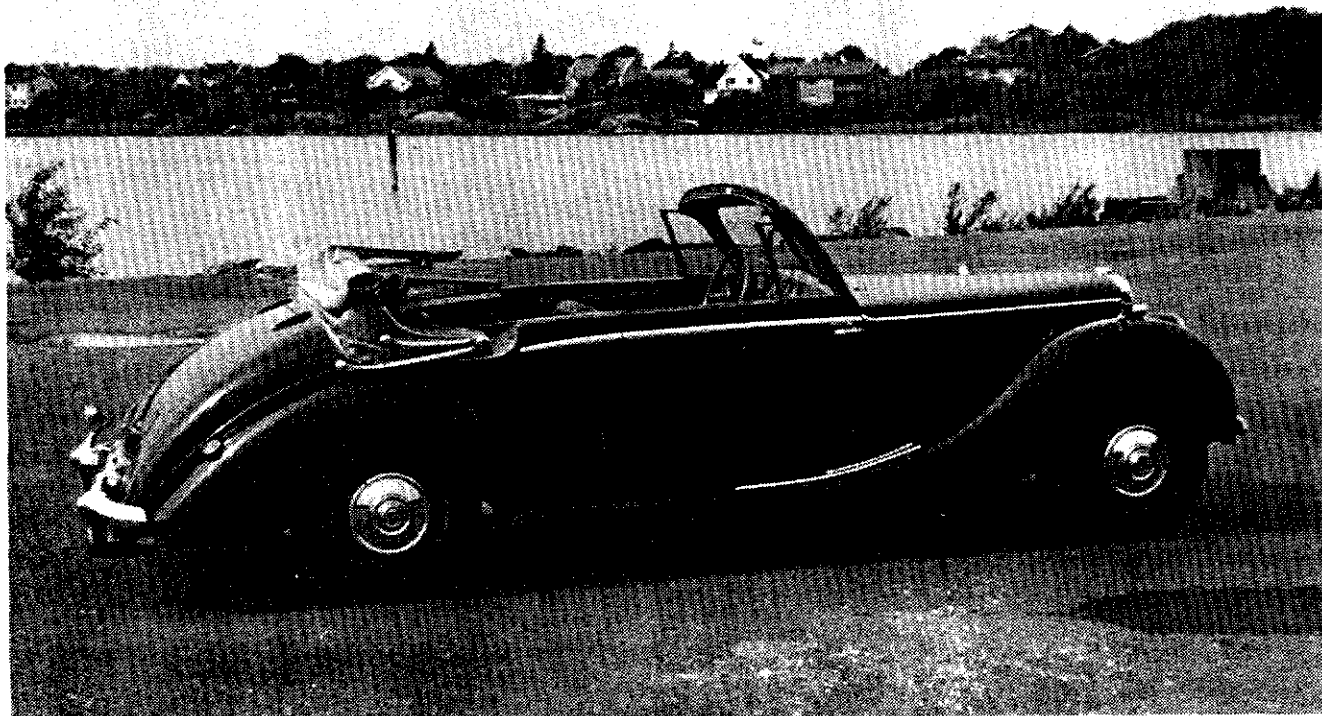
Att fälla ned suffletten går faktiskt att göra ensam och det tager bara en minut. Att fälla upp den är också enkelt, även om det krävs lite armstyrka.

Min drophead är utrustad med Dunlops radialdäck 175 R 16, ett sexlagers taxidäck. Rekommenderat lufttryck fram är 2,1 kg/cm² och bak 2,3 kg/cm² (enligt John Byron). Det är en märkbar skillnad att köra på radialdäck jämfört med Avon diagonaldäck, som saloonen rullar på. Bilen är inte alls så spårkänslig och man känner inte de vita vägmarkeringarna i ratten på samma sätt som med diagonaldäck. Bilen går helt enkelt mjukare och stadigare.

Rileyexpertisen i England anser att Dunlops radialdäck är allra bäst för R.M.-modellerna, tätt följt av Firestone. Däremot avråder man definitivt från Michelin, som inte alls passar bilen och dessutom kan vara direkt obehagliga vid dåligt väglag. Till och med Avons gammaldags diagonaldäck anses väsentligt bättre.

Kvar att åtgärda på bilen är också dörrarna, som nu släpar i trösklarna rätt ordentligt, likaså justering av fönsterhissarna, komplettering av askkoppsuppsättningen, renovering av kuggstången samt montering av ett rostfritt avgassystem. Kabelhärvan ser också ut att behöva bytas så småningom. Allt hinner jag inte med till sommaren, men förhoppningsvis skall bilen rulla till något av 1990 års Rileymöten.

(forts. sid 6)

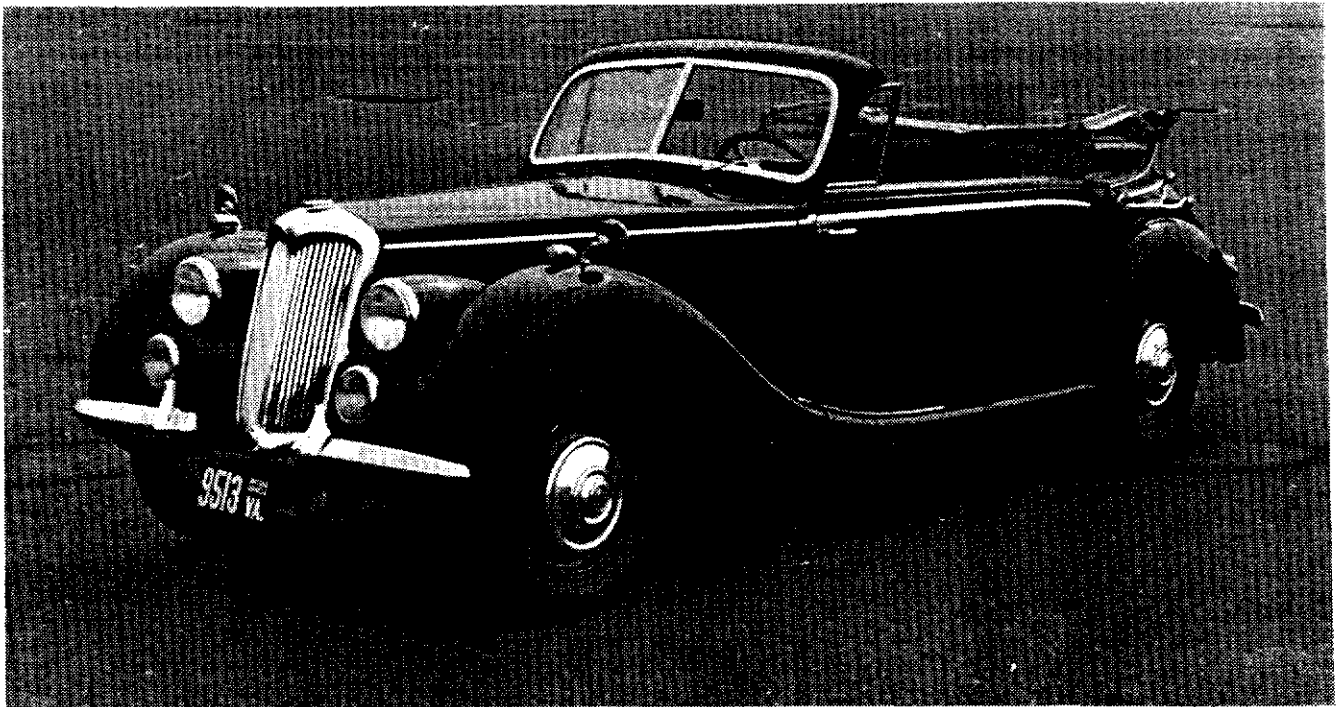


Avslutningsvis presenteras här bilens data: chassinummer 60 D 6547, motornummer B 4811 och karossnummer A 50239. Detta är med andra ord den 239:e dropheaden som byggdes.

Samtliga fotografier som beledsagar artikeln togs under bilens andra dag i min vård, dvs. innan jag överhuvud taget börjat göra något åt den.

I motortidskriften Motor, nr. 12 1952, finns en artikel kallad: "Sådan är min Riley" författad av Torsten Bildt vilken handlar om en av de 11 svensk-sålda drophead-vagnar som rullade på våra vägar för 35-40 år sedan. Artikeln finns också publicerad i "Medlemsblad för Svenska Riley-Registret", nr. 3/1980.

Erik Hamberg



RAPPORT FRÅN MHRF:s ÅRSSTÄMMA 14 OKTOBER 1989

Så var det dags för Motorhistoriska Riksförbundets årsmöte igen. Erik H. och undertecknad träffades i god tid i foajen på Folksam för att ta del av korridor snacket före mötets början. Det är märkligt att man hör så litet av alla goda "uppkast" (enl. Grönköpings Veckoblad) under själva mötet. Vid tidigare sammankomster har jag varit rätt flitig debattör (sannolikt alltför) så jag försökte i år hålla tyst och lyckades nästan.

Mötet började med en redogörelse av försäkringens utfall under året och som vanligt hette det att 1988 var ett dåligt år. Statistiken visade dock färre skador men kostsammare än föregående år.

Två garagebränder i samband med reparationssvetsning spolierade åtta fordon, varav två dyra. Ävenså hade två dyrbara bilar kvaddats av reparatören i samband med provkörningar. I samtliga fall gäller givetvis bilens försäkring i första hand och om skadeförsäkring saknas verkstadens. Eftersom självriskan alltid krävs av försäkringstagaren bör man före reparationsbeställning, vid utställningar, ev. utlåning etc. se till att utläggen för

(forts. sid 7)

/Rapport ... (forts.)/

självriskerna är täckt. Beträffande bränderna visar utredningen i båda fallen att ordning och renhet inte varit tillfyllest. Svetsa aldrig utan att ha golvet rent och med en halonsläckare inom räckhåll, i synnerhet vid arbete under en bil. Kom ihåg att alla bränder börjar små och är lätta att släcka i sin linda. Jag har själv räddat en Bentley 1924 från förintelse vid en bensinbrand med hjälp av en halonsläckare. Vid detta tillfälle fanns fyra eldsläckare i mina lokaler, nu finns tio. Inom parentes kan nämnas att släckare kan inköpas från Erik H. för kr. 495:-. Ordinarie pris är avsevärt högre.

Olyckorna vid provkörningarna hänföres till bristande rutin vid körning av gammelfordon och för att öka vaksamheten hos försäkringstagaren föreslogs en kraftig höjning av självriskerna vid skada förorsakad av annan än familjemedlem eller MHRF-ansluten förare. Förslagen varierade från 5.000:- upp till ett basbelopp. Det överläts till styrelsen att framlägga förslag. Det rapporterades vidare att sportbilarna och de yngre förarna fortfarande är största riskgruppen, trots förbättring.

Från TSV har MHRF erhållit en skrivelse för yttrande som går ut på att samtliga fordon före 1950 helt skall slippa kontrollbesiktning. Sedan första glädjeruset lagt sig och auditoriet besinnat sig en smula uttalades farhågor beträffande de ombyggda 30-talsbilar och MC som fått helt andra köregenskaper än grundutförandet hade, men äro besiktigade och registrerade som original. Mötet ansåg att denna och ett par andra kategorier borde vara föremål för någon form av kontroll. Det enklaste vore då att fastslå en generell gräns på t.ex. 3 år mellan besiktningarna. Styrelsen utreder.

En annan intressant fråga var skatteberedningens förslag om att ersätta nuvarande bilskatt för bensin och gasoldrivna fordon med ett påslag på bensinpriset. Moms på ca. tre kronor per liter kan vi också emotse. I detta ärende ansågs att någon väsentlig förändring i kostnaderna för den genomsnittlige privatbilisten inte förelåg.

MHRF har från Bilregistret beställt datautdrag på bil- och MC-beståndet, uppdelade på registrerade, tillfälligt avställda, långtidsavställda och förregistrerade fordon. Redovisningen gällde för alla representerade bilfabrikat samt totalbeståndet årsvis. Som kuriosum nämnes att sammanlagt 3.682 bilar finns anmälda till registret (per den 31/12 1988). Antalet MC hann jag ej notera. Om någon medlem har intresse för något speciellt bil- eller MC-fabrikat kan klubben anskaffa uppgifter.

Vid FIVA i Bryssel fortsätter i samarbete med EG utarbetandet av gemensamma trafikregler för Europa. Man ser vid bilkörning utomlands att standardiseringen slår igenom och det är numera sällan man behöver tveka inför t.ex. vägskyltar. FIVA bevakar speciellt vad gäller gammalbilar. 950 personer är inkopplade på utredningsarbete gällande bilar och trafik.

Importen av begagnade bilar för privatbruk kommer att begränsas till ett fordon per år och importör och kommer att ske enligt nuvarande ej alltför komplicerade rutiner. Yrkesmässig import kommer att förenklas.

Mycket mera förekom givetvis och bland det man inte glömmer är den enkla men delikata lunchen som Folksam bjöd på. Tack!

Rune Möller

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

Under 1990 planerar klubben två Rileysträffar: 19 maj besöker vi Allan Söderströms bilsamlingar i Malmö och 15-17 juni hålls årsmöte och rally i Västervikstrakten. Notera i almanackan och se till att Rileyn är körklar!

MODELLÅR	I TRAFIK	AVST 1988	DÄRAV < 6 M	FÖR REG	SKROT 8812
1900	-	-	-	-	-
1901	-	-	-	-	-
1902	-	-	-	-	-
1903	-	-	-	-	-
1904	-	-	-	-	-
1905	-	-	-	-	-
1906	-	-	-	-	-
1907	-	-	-	-	-
1908	-	-	-	-	-
1909	-	-	-	-	-
1910	-	-	-	-	-
1911	-	-	-	-	-
1912	-	-	-	-	-
1913	-	-	-	-	-
1914	-	-	-	-	-
1915	-	-	-	-	-
1916	-	-	-	-	-
1917	-	-	-	-	-
1918	-	-	-	-	-
1919	-	-	-	-	-
1920	-	-	-	-	-
1921	-	-	-	-	-
1922	-	-	-	-	-
1923	-	-	-	-	-
1924	-	-	-	-	-
1925	-	-	-	-	-
1926	-	-	-	-	-
1927	-	-	-	1	-
1928	-	-	-	-	-
1929	-	1	-	1	-
1930	1	-	-	-	-
1931	-	-	-	-	-
1932	1	1	-	-	-
1933	1	-	-	-	-
1934	1	-	-	-	-
1935	-	1	-	2	-
1936	-	-	-	1	-
1937	2	1	-	-	-
1938	-	-	-	-	-
1939	-	-	-	-	-
1940	-	-	-	-	-
1941	-	-	-	-	-
1942	-	-	-	-	-
1943	-	-	-	-	-
1944	-	-	-	-	-
1945	-	-	-	-	-
1946	-	-	-	-	-
1947	5	3	-	3	-
1948	-	1	-	-	-
1949	1	1	-	1	-

SCB FABRIKAT: RILEY
PERSONBILAR

MODELLÅR	I TRAFIK	AVST 1988	DÄRAV < 6 M	FÖR REG	SKROT 8812
1950	9	8	1	3	-
1951	-	-	-	-	-
1952	-	1	-	1	-
1953	1	4	1	3	-
1954	-	-	-	-	-
1955	-	-	-	-	-
1956	-	1	1	-	-
1957	-	1	-	-	-
1958	-	2	-	-	1
1959	1	7	2	-	2
1960	-	1	-	-	-
1961	-	1	-	-	-
1962	-	1	-	-	-
1963	-	1	1	-	-
1964	-	-	-	-	-
1965	-	-	-	-	-
1966	-	-	-	1	-
1967	1	-	-	-	-
1968	-	-	-	-	-
1969	2	-	-	-	-
1970	-	-	-	-	-
1971	-	-	-	-	-
1972	-	-	-	-	-
1973	-	-	-	-	-
1974	-	-	-	-	-
1975	-	-	-	-	-
1976	-	-	-	-	-
1977	-	-	-	-	-
1978	-	-	-	-	-
1979	-	-	-	-	-
TOTAL	26	37	6	17	3

DETTA UPPSLAG visar antalet Riley som finns i Bilregistret per den 31 december 1988. Endast fordon med "nya" registreringsnummer omfattas av statistiken. De Rileyvagnar som endast har "gamla" nummer med länsbokstäver (sedan länge avställda och kanske t.o.m. skrotanmälda en gång i tiden) finns således inte med i de uppgifter som redovisas.

Det är som synes en ganska intressant läsning. För att få en uppfattning om vad som rullade sommaren 1988 bör man addera de fordon som finns i den första kolumnen "i trafik" med dem som varit avställda mindre än 6 månader (kolumn 3). Förregistrerade fordon är sannolikt i de flesta fall under renovering, medan gruppen "avställda 1988" kan vara såväl orenoverade och okörbara som helt körklara fordon.

Erik Hamberg

DITT & DATT

- I Motorhistoriskt Magasin nr. 5 1989 finns det en fin artikel med rubriken "30 år med Hundkojan". I samband därmed görs en trevlig presentation av Roger Näsvalles charmiga och mycket välhållna Riley Elf Mk III från 1967, en modell som är ytterst ovanlig i Sverige. Ännu har vi inte haft förmånen att se någon Elf vid klubbmötena, vilket jag beklagar. Dessutom är det verkligen på tiden att vi får en artikel om Elf här i Rileybladet, eller hur? Välkommen med fotografier och material till redaktören!
- 1989 års novembernummer av Thoroughbred & Classic Cars innehöll under rubriken "Test match" en jämförelse mellan sex olika mindre engelska salooner från 1950-talets början. De bilar som testades var AC 2 l 1951, Triumph Renown TDC 1953, Sunbeam Talbot 90 Mk II 1951, Rover 75 1950, Ford Zephyr 6 1952 samt Riley 1½ l 1955 (RME). Bilarnas ägare körde varandras bilar och gav omdömen om prestanda, köregenskaper, styrning, växellåda, bromsar, komfort, fjädring, körställning och instrumentering. Vilken bil tror ni vann? - Rileyn, så klart! Trots att Rileyn hade den minsta motorvolymen kunde den ge de övriga bilarna en god match och vinna relativt överlägset. Men det är väl egentligen inget som förvånar oss Rileyägare, eller hur
- The British Automobile Club Sweden har skickat oss en inbjudan till sitt årliga möte på Kronobergshed, norr om Växjö, den 24 maj 1990. Anmälan göres till: Ulf Norén 0472 - 705 58, Gerry Arnesson 0472 - 700 41 eller Urban Duhrin 08 - 742 30 46.
- Med detta nummer av Rileybladet bifogas inbetalningskort för 1990 års medlemsavgift, fortfarande blygsamma 60:-. Postgironumret till Svenska Rileyregistret är 45 61 63 - 5; föredrar du att betala via bankgiro är numret 714 - 3670. Glöm ej att ange namn, adress och medlemsnummer!
- Vår nyblivne medlem Jonas Reiner är på jakt efter en 2½ l saloon i bra skick. Har du tröttnat på ditt exemplar eller tror att det aldrig blir av att köra med det så kan du ringa Jonas på tel. 08 - 31 52 62.
- För medlemmarnas räkning har ett antal 1,5 liters halonsläckare inköpts till ett mycket förmånligt pris. Säljes genom Erik Hamberg för 495:-/st.
- Har du verkligen rätt olja i växellåda och bakaxel? Kanske är det dags för ett oljebyte? Shells transmissionsolja HD 80/140 finns nu att köpa genom Erik Hamberg direkt från fat i önskad kvantitet. Pris: 30:-/l.
- Det ryktas att en ny Rileybok är på väg, betitlad "Riley R.M. Series". Närmare uppgifter kommer att inflyta i Rileybladets spalter så snart boken kommit ut.

SUPPLEMENT TILL RESERVDELSFÖRTECKNINGEN

Gummihättor till torsionsaxlar (1½ & 2½ l), per par	25:-
Gummiring till oljefilter (2½ l)	7:-