

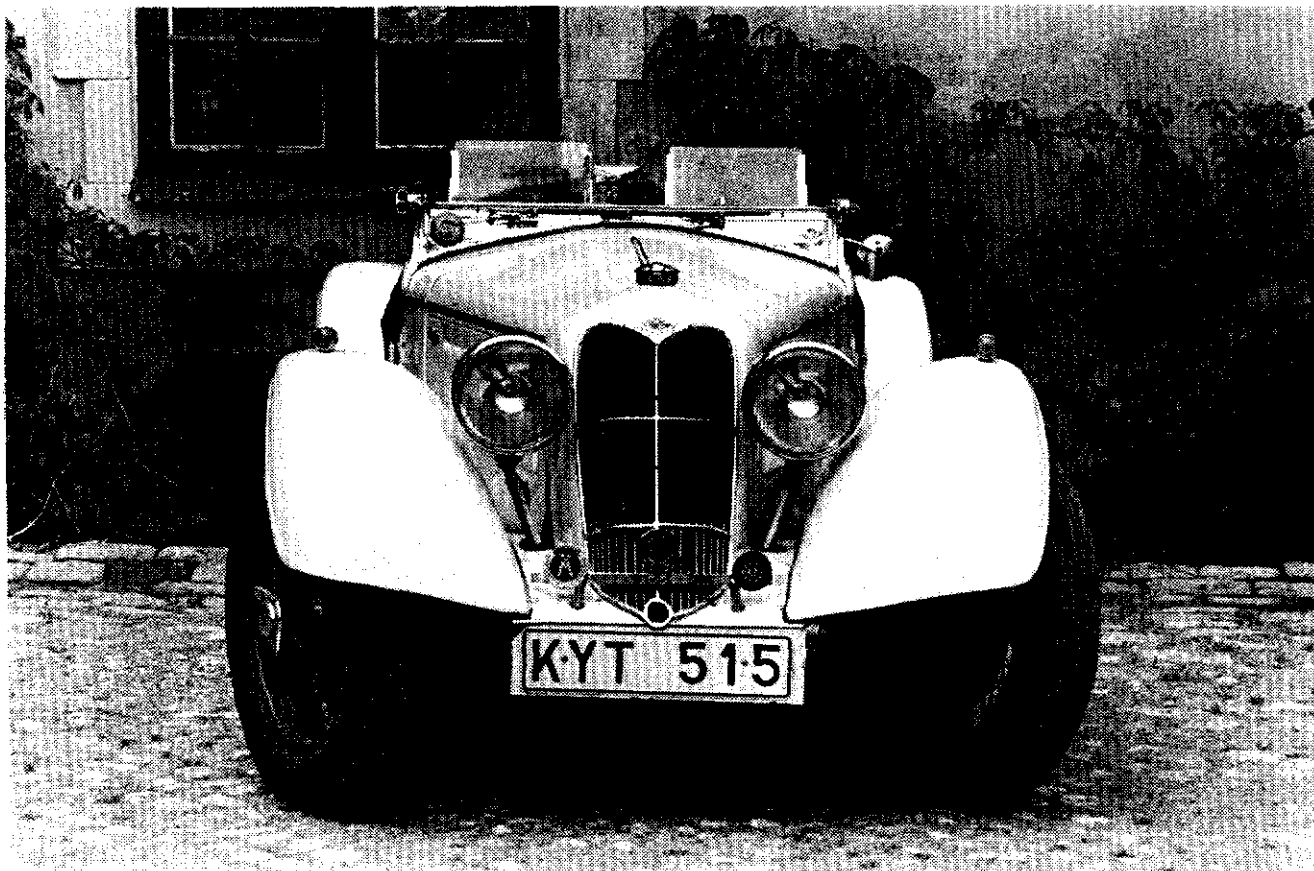
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Anders Lindner

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

Nr. 4/1991



NU STÅR SNART

en ny säsong för dörren - eller snarare garageporten. Rune Möllers fina Sprite hörde till de bilar som vi kunde se i somras (här påpassligt fotograferad av Per-Börje Elg vid Tidö slott). Rune bidrar för övrigt med en artikel i det här numret av Rileybladet.

Sommaren 1992 närmar sig faktiskt fortare än man anar. Var någonstans vi skall träffas, hålla årsmöte och ev. köra ett rally är ännu inte klart, men tidpunkten blir 13-14 juni. Sannolikt blir det söder om Mälaren som vi kan fira klubbens 15-årsjubileum. Närmare detaljer kommer i nästa nummer av Rileybladet.

E.H.

MHRF:s ÅRSMÖTE DEN 26 OKTOBER 1991

För att försöka travestera enligt Grönköpings Veckoblad har tydligen 4 st. kvartal hunnit försvinna sista året och kommit att samlas till sina fäder i den mån sådana kunna utpekas i detta sammanhang, ity det var tid igen för ett nytt MHRF-möte.

Den minnesgode torde erinra sig huru kall och blöt sommarens inledande begynnelse var intill starten för Rileyrallyt, då efter polisens alko-test och startflaggans fallande mycket av tillvaron inkl. det allestädes närvarande och efterhängsna vädret förändrades till det bättre och rent av blev bra. Synd om alla som ej hade tillfälle deltaga och glädjas åt Håkan Wikströms och Ronald Pfändtners väl genomarbetade och hedersamt genomförda arrangemang.

Minnet härå får oss att se ej alltför mörkt å den förestående framtiden, då nästa rally sannolikt kommer att avåkas i Vättertrakten.

Så till ämnet: MHRF-mötet! Det blev Erik och jag som å klubbens vägnar skulle lära, tjuvlyssna, spionera eller vad nu ett deltagande kan kallas. Dagen inleddes med ett anförande av en representant från Svensk Bilprov-nings huvudkontor, som informerade om redan vidtagna samt planerade lätt-nader vad gäller besiktning och importkrav på äldre fordon.

Bestämningen av årsmodell kommer att ske enligt nya enklare premisser och dessutom har det dryftats en rullande årsgräns för besiktningsfriheten, med start från nu gällande 1950 års modell. Mindre positivt verkar tanken på totalförbud för fordon 15-20 år gamla vara, dvs. en del av dagens bruks-bilar.

För att belysa hur skevt dagens bestämning av tillverkningsår kan falla ut vill jag nämna att en nära anhörig inköpte ett chassie till en Rochet-Schneider, bevisligen tillverkad 1907 och importerad enligt konstens alla regler 1970. Fabriken tillverkade själv inga karosser och den till bilen hörande anlände en månad senare, separat importerad enär kompletta gammel-bilar inte fick föras ut ur Frankrike vid den tidpunkten. När chassie och kaross återförenats och anmäldes för förregistrering klassades fordonet som hembygge och fick tillverkningsår 1988, med åtföljande krav på avgas-rening, bromsar, el etc.

Efter mycket argumenterande och assistans från MHRF ändrades till slut mo-dellåret till 1907, men kvar står att ingen handläggare gjort något for-mellt fel i sin bedömning. /Red. har hört talas om att Boo Brasta, sedan han importerat en elbil från 1905, uppmanades att förse denna med avgas-rening

Incidenter som dessa behöver inte hända framöver, enär framlagda förslag kommer att ge besiktningspersonalen större befogenheter.

Nästa informatör var M:s tekniske chef Börje Henningsson som talade om da-gens bensin. En gedigen lektion gavs i framställningen av bränslen och in-blandning av tillsatsämnen för att möta de olika krav som ställs av de mo-derna motorerna, men ingenting sades om anpassning till gamla motorer.

Naturligtvis rörde sig snacket mycket om blyinblandning och oktantal, vil-ket senare vi ju kan bortse ifrån. Beträffande blyet fick vi ett motiv som jag inte utan vidare accepterar, nämligen att detta tunna blyskikt på ven-tilens och blockets säten skulle dämpa det slag som uppstår när ventilen stänger. Min erfarenhet är emellertid att ventilerna vrider sig p.g.a. ventilfjäderns utformning och alltså träffar ventilsätet med en roterande rörelse och då har ett aldrig så tunt blyskikt en smörjande effekt som minskar slitaget. Detta betyder alltså att blyhalten i bensinen är av godo även för gamla motorer. Generellt kan man säga att motorer med ventilsäten

(forts. sid 3)

/MHRF:s årsmöte ... (forts.)/

av stål kan köras blyfritt. Föredragshållaren nämnde att tester visat att en motor som körts 1.000 mil med blyat bränsle kan köras ytterligare 2.000 på oblyat utan risk. (- vi vet ju alla vad Rellingen sa

En mötesdeltagare frågade om den uppgift som förekommit i pressen att varannan tankning med blyad bensin skulle vara tillfyllest, men därvidlag var föredragshållaren tveksam att tillstyrka.

Jag hade väntat mig få chansen dryfta frågan hur dagens bensin kan ändras att bättre passa gamla motorer, men tillfälle härtill gavs ej. Vad jag då närmast tänker på är flamhastigheten, dvs. den hastighet varmed förbränningen sprider sig i cylindern efter antändningen. Kolvmiddelhastigheten i en motor från 1910-talet ligger vid motorns normala belastning på c:a 9-11 m/sek., medan en modern motor arbetar i området 25-40 m/sek. För att möta dessa krav har flamhastigheten ökat från 12-15 m/sek. till över 30. Denna snabba förbränning ger en så snabb tryckstegring i cylindern att maxtrycket uppnås innan vevaxeln vridit sig till lämplig vinkel för att ge högsta vridmoment. En markant förbättring av gången och segdragningsförmågan har jag erhållit genom inblandning av dieselolja i proportionen 1:40 för fordonen före 1920 och 0,5:40 för 20-talsbilar med lågt belastade motorer. Om dessa blandningsförhållanden är de bästa vet jag ej och någon hjälp från bensinbolagen har inte gått att få. Kolvmiddelhastigheten i m/sek. beräknar man enligt formeln:

$$\frac{s \cdot \pi \cdot n}{60 \cdot 1.000} \quad \text{där} \quad \begin{array}{l} s = \text{slaglängden i mm} \\ n = \text{varvtal/min.} \end{array}$$

Värmetalet eller energiinnehållet blir faktiskt något högre vid inblandningen av diesel, men ångbildningstemperaturen höjs, så en kallstart blir något svårare - men det finns ju startgas.

Dessa sista frågor var ju inte alls uppe på sammanträdet, men jag nämner dem i alla fall, enär de gamla motorerna går betydligt bättre enligt denna rekommendation.

Efter lunch vidtog sedan de direkta årsmötesförhandlingarna, som vanligt så väl förberedda att listan snabbt kunde genomgå. Samtliga funktionärer omvaldes, så när som på revisorerna som ersattes med auktoriserade sådana. Årsavgiften höjdes med en krona, men genom återbäring går medlemskapet ändå med vinst.

Försäkringsutfallet rapporterades tillfredsställande och ett nytt tredagars informationsmöte kommer att hållas 24 januari 1992.

Den första av de två motioner som behandlades gällde slopande av försäljningsskatten på gammalbil. Förmodligen avsågs reavinstbeskattningen och utredningen visade att en anpassning till EG var på gång.

Den andra motionen gällde ett generellt tillstånd att få utbyta främre nummerplåten mot en gammal med länsbokstav. Motionen avslogs. Skylt av mindre utförande (för MC) får idag monteras framtill efter dispens från TSV och skylt med länsbokstavskombination får ju köpas som personlig, men i modernt utförande.

Detta var väl det huvudsakliga, så nu får ni vänta 4 kvartal till eller cirka 1 år på nästa rapport, beroende på vilket tideräkningssystem man inprogrammerats å.

Rune Möller

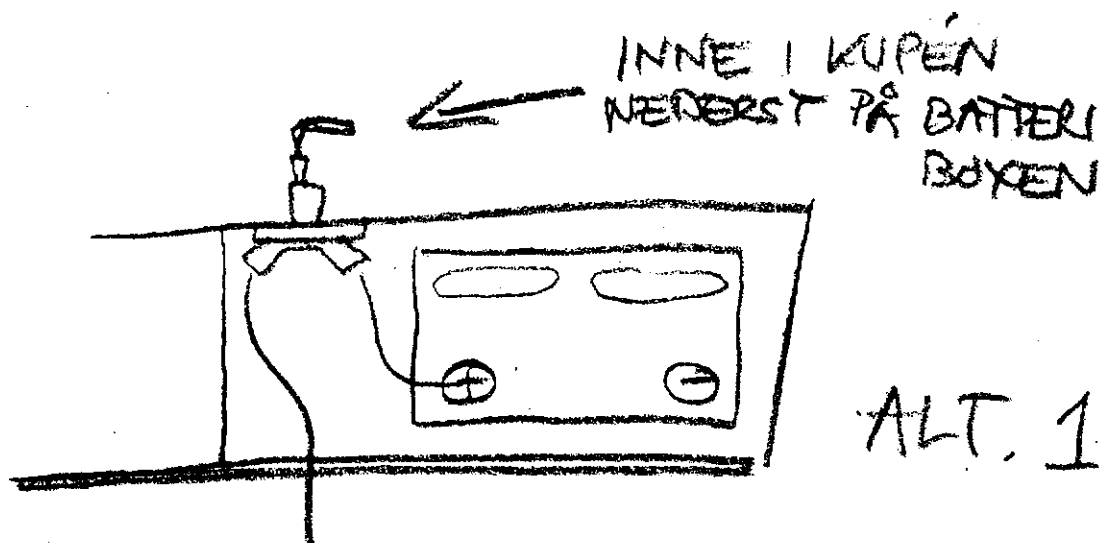
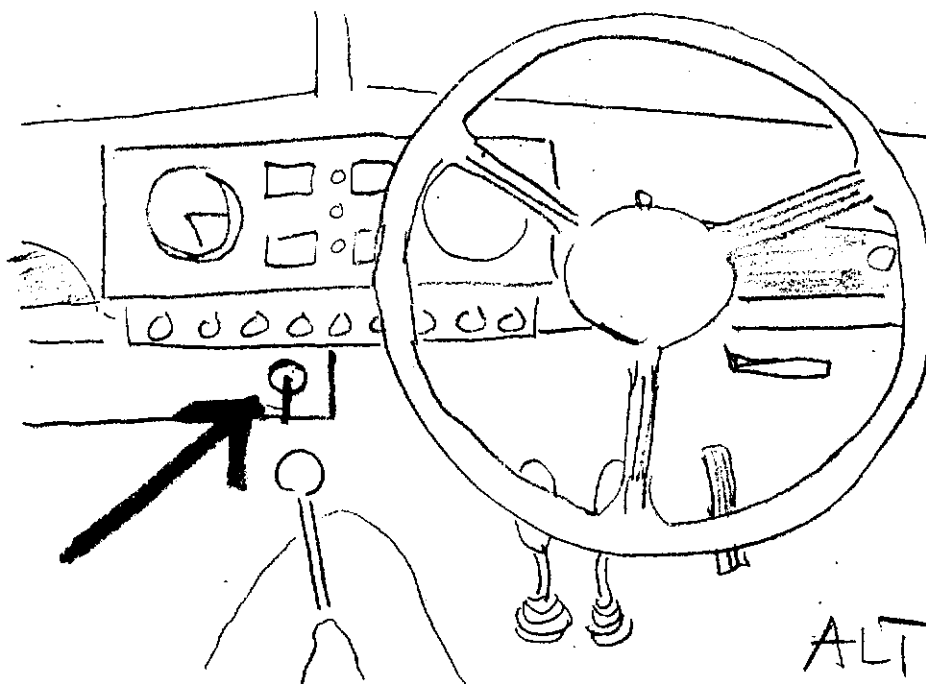
Det är dags att betala medlemsavgiften för 1992: 75:- till Svenska Rileyregistret, postgiro 45 61 63 - 5, eller bankgiro 714-3670.

BATTERIFRÅNSKILJARE I RILEY R.M.

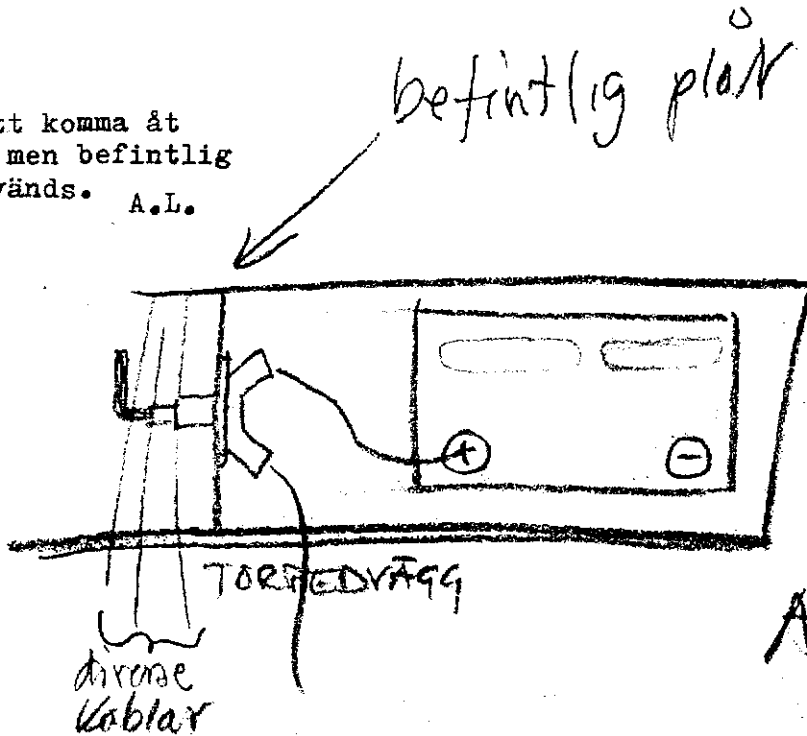
Numera skall vi ju ha batterifrånskiljare monterade i våra gammalbilar, åtminstone om vi bor i Sverige och har MHRF-försäkring.

Det finns många sätt att montera själva strömbrytaren, men viktigt är - oavsett vilken biltyp man har - att vredet är lätt åtkomligt. En fördel är vidare om placeringen är lite diskret och inte så iögonfallande; det är ju dock ett ingrepp i den tidstypiska atmosfär som finns i bilen.

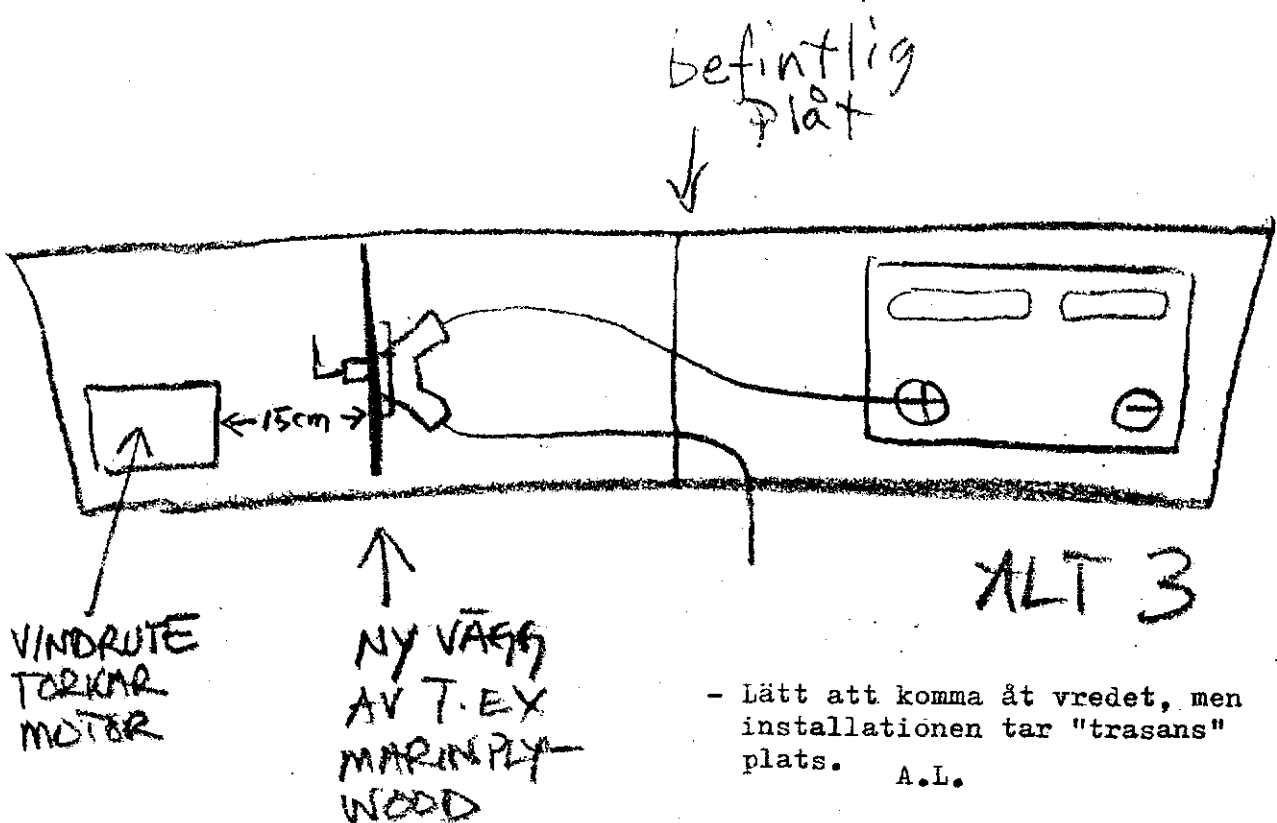
På bifogade illustrationer visar Anders Lindner hur han tänkt sig 3 olika lösningar på denna fråga i en Riley 1½ 1 eller 2½ 1.



- Svårt att komma åt vredet, men befintlig plåt används. A.L.



Anders' teckningar baserar sig på montering i en högerstyrd 1½ l saloon. Själv föredrar han alt. 1. Vad tycker läsarna? E.H.



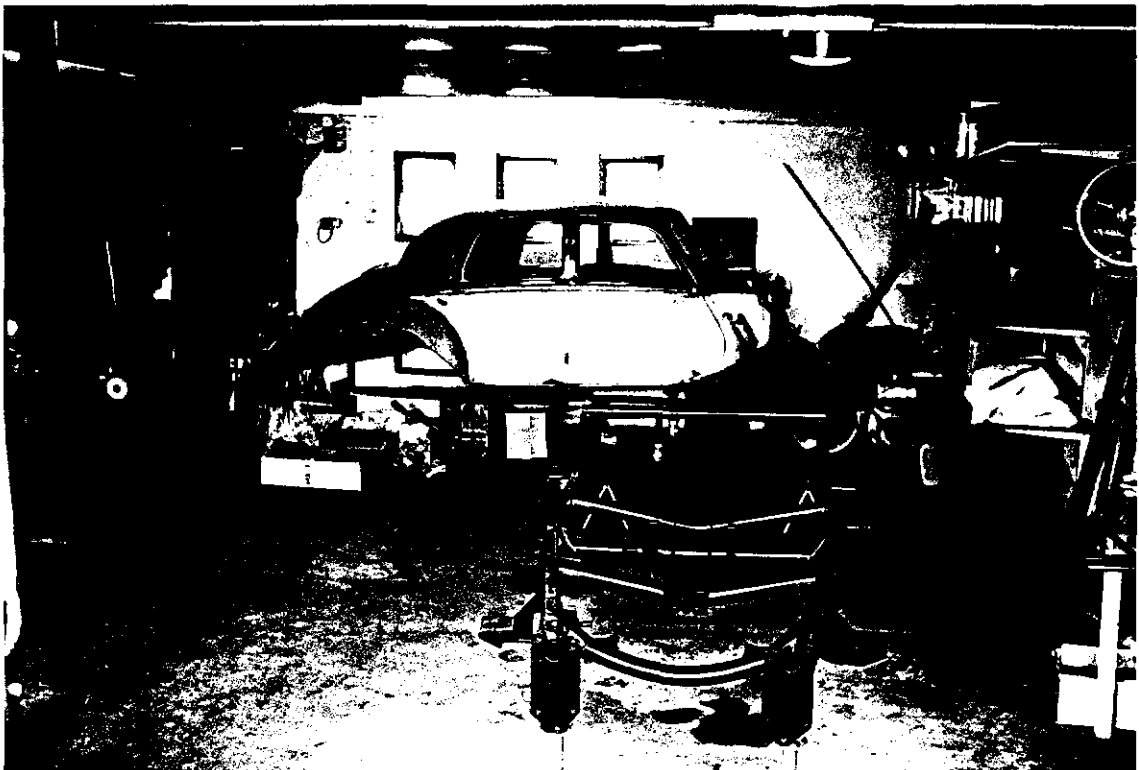
- Lätt att komma åt vredet, men installationen tar "trasans" plats. A.L.

BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW 1991

Massor av bilar. Massor av folk. Massor av sol och värme. En ynka Riley! Den 6 juli hölls för tionde året i rad Classic Car Show i Båstads Norrvikens Trädgårdar. Som vanligt var jag där med min en-och-en-halva. Och som vanligt, var min den enda Rileyn där.

Jag hänvisades till en alldeles utmärkt plats i skuggan av ett äppelträd med skylten "Gravenstein nr. 17" och planterade min medhavda Riley-skylt invid trädstammen. Intresset för att läsa om Riley ökade ju mer solen gassade.

Första Riley-ist jag träffar blir Håkan Lundgren. "Progress report" på hans RMA 1947 är att den nu blivit till ett vackert chassi, men ännu något för sportig för att fara till Båstad i. (se fotot nedan!)



Den andra RM-aren jag råkar är Örjan Håkansson, som meddelade att hans RMA 1950 var behäftad med något el-fel och därför inte hade rätta gnistan för en tur till Båstad.

Så kom Henning Wendel, stor vän av brittiska bilar, och han som är agent för Aston Martin, Lotus, Morgan och Jensen. Han berättade att han sålt några Rileys en gång i tiden, bl.a. två stycken $1\frac{1}{2}$ litre drophead (!???) varav en till en konservfabrikör i Stockholm. Om $2\frac{1}{2}$ l drophead tyckte han inte. - De skramlar för mycket var hans omdöme. Däremot en saloon skulle han gärna vilja komma över idag, sa han.

Så var det Lars Wellanders tur. Vad statusen var på hans RMB minns jag inte, men till Båstad kom han "modernt". Inte ens i Rover. Några stora fynd på marknaden i likhet med i fjor hade han heller inte gjort.

Börje Grönhult ställde ut i Båstad. Men inte RMA:n. Den hade han lämnat hemma i Ängelholm och i stället kom han i sin Morris Minor. Det var visst något med bensinpriset

(forts. sid 7)

Mot eftermiddagen kom en duo och slog lovar runt Rileyn. De strök taket med handen, stack in huvudet i kupén, pekade på detaljer lite här och var på bilen - ja ni vet hur det ser ut när någon med Riley-förfluttet tittar på bilen. Jag gick fram och presenterade mig som ägare till bilen och vi började prata. Duon var ett far-och-son par, där far talade svenska med utländsk brytning, medan sonen lät helsvensk. De bodde numera i Schweiz och hade ägt en brun Riley roadster vilken de sålt till Göteborg ca. 1970 (kan det vara den som Per Nyström nu har?). Vidare hade de just hittat en "coffee and cream"-färgad RME från 1953 i en lada i Skåne, vilken de nu förhandlar om att köpa. Helt oskyldigt frågade jag var den fanns, men möttes av ett klurigt "smajl" och beskedet att fyndplatsen tills vidare var hemlig.

Några unga killar från Lönsboda kom och berättade att "en man därhemma" håller på med Rileys. Det må vara Harry Bengtsson som har en RMB från '49.

Siste Riley-profil jag träffade i Båstad i år blev samme man som var den förste jag mötte i Båstad i fjol, nämligen Anders Muhr. Vi har det gemensamt att båda våra Rileys är renoverade av Björn Svensson i Hindås. Vi diskuterade placeringen av den nu obligatoriska batterifrånkopplaren och lite annat innan han gav sig av.

Egentligen fick man först lämna utställningsområdet efter klockan sex, men klockan halv fem hade jag stått sex och en halv timme under Gravensteinern och var ordentligt trött, varm, färdigtittad och färdig-betittad Alltså smet jag.

Anders Lindner

Nedan: Snyggaste bilen på Båstad Classic Car Show 1991 och årets varmaste dag!

(foto sid 6 & 7: Anders Lindner)



DITT & DATT

Redaktörens tidskriftsinköp har blivit ganska omfattande de senaste månaderna. Ovanligt många Rileyartiklar har förekommit som synes:

- Classic Cars, June 1991, s. 66-67: "Mystery Tour" - ett 1½ l chassi från 1947 med en elegant specialbyggd sportvagnskaross som är tio år yngre.
- Practical Classics, June 1991, s. 103-106, innehåller en längre artikel om Riley R.M.-vagnar, kallad "Gentlemen's Relish" med fina färgbilder och köpråd. Rekommenderas!
- Popular Classics, July 1991, s. 4-8, har ett reportage vari man jämför en Riley 2½ l roadster 1949 med en Triumph 2000 roadster 1949 och en Sunbeam Alpine roadster 1953. En intressant jämförelse som avser köregenskaper, prestanda och komfort.
- I septembernumret 1991 av Popular Classics finns det på s. 12-16 en läsvärd artikel betitlad "Underdog or underrated?". Det hela handlar om en jämförelse mellan en Riley RMF och en Riley Pathfinder.
- En trevlig artikel står att läsa i Classic and Sportscar, November 1991, s. 78-84. Titeln är "The doctor's dilemma" och är en påhittad historia om hur en någorlunda välsituerad läkare år 1949 tänkte när han skulle välja en ny täckt bil och vilka råd han fick. De bilar han funderar på är Alvis 14 hp, Lea Francis 14 hp, Rover P 3, Triumph 2000 samt en Riley 1½ l. - Riktigt skojig läsning - men hur det gick för Rileyn skall dock inte avslöjas!
- "Palmer's big three" kallas en artikel i Practical Classics, November 1991, s. 81-85, med en intressant och rätt utförlig analys av Wolseley 6/90, Riley Pathfinder samt Riley 2.6.
- Classic and Sportscar, December 1991 innehåller på s. 84-88 en artikel kallad "All the way from America", som berättar om en Riley Imp som återkommit till England och blivit grundligt renoverad - många bra bilder beledsagar texten.
- "Living with a Riley One-Point-Five" är rubriken på en artikel i Practical Classics, January 1992, s. 33-35. Trevlig läsning för den som äger en sådan, eller är nyfiken på modellen!
- Gerald Palmer, mannen som ritade Riley Pathfinder, intervjuas i "Engineered with style", som återfinns i Classic Cars, January 1992, s. 102-106. - Intressanta uppgifter kring konstruerandet av Pathfindererna!
- En verkligt gåtfull (och ganska ful) Riley berättas det om i "Riley riddle" som vi hittar i Popular Classics, February 1992, s. 10-14. Bilen i fråga har en specialkaross som påminner om fabriken standardkaross. Konstruktören bakom bilen är dock okänd.
- I Practical Classics' februarinummer 1992 får vi lära känna den sällsynta 12 hp drophead coupé som tillverkades 1939. En trevlig artikel med bra bilder, vilken återfinns på s. 99-102.
- På s. 78-81 i Classic Cars, March 1992 finns det en artikel kallad "Seven up" vilken följdriktigt handlar om en Austin Seven-ägare, som emellertid även äger en vacker, vit "spatted-wing" Riley RME.
- Riley Elf får man sällan läsa något om. I Practical Classics, March 1992 finns det emellertid ett reportage som kallas "Limousines in miniature" på s. 66-69. Såväl Riley Elf som Wolseley Hornet porträtteras.

■ Vid sommarens årsmöte och rally lär några gäster på Lövuuddens vandrarhem ha glömt bort att betala frukosten. Om du har dåligt samvete, kan du sätta in 48:- på pg 441 00 43 - 6. (Frukost ingick inte i övernattningen)

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

THE LIFE OF RILEY

- Varning! Följande stycke har ingenting med Riley-bilar att göra!

Både Erik Hamberg och jag har, flera gånger, den senaste tiden stött på det engelska uttrycket "to live the life of Riley". Intresserad av allt som heter Riley, kan jag inte tillåta mig att uttrycket passerar utan lite etymologisk forskning.

"To live the life of Riley" är ett uttryck som - enligt Oxford Dictionary of Current Idiomatic English - betyder att tillfälligt åtnjuta ett lättjefullt, sorglöst eller lyxigt leverne. Jaha, det var ju intressant, men var kommer uttrycket ifrån, och vem var denne Riley, som hade det så gott, i alla fall för en tid? Jag söker och söker, men finner ingen förklaring.

Så en dag på biblioteket faller blicken på en bok liggande på en tidsskriftshylla med framsidan fullt synlig i syfte att locka lånare. Titeln är "The life of Riley"! Jag tror knappt mina ögon, och lånar genast hem den. Här kommer förklaringen, tänker jag.

Boken "The life of Riley" är författad av en Anthony Cronin och först utgiven 1964. På pärmens baksida läser jag: "Anthony Cronins lysande och mycket humoristiska bok följer Patrick Riley, poet och professionell parasit, i total avsaknad av moral och anständighet, på hans vingliga väg från Dublin till London via pubar och billiga härbärgen. Längs vägen träffar han en excentrisk Wagner-älskande baron, en tidningsredaktör i Dublin med en förkärlek till den yttersta, keltiska, periferin i Londons litterära cirklar, och Amelia, en förmögen välgörerska som gör tappra, misslyckade, försök att göra folk av Riley innan han till slut flyr till friheten."

Ett sorglöst liv? Kanske, men knappast lyxigt. Om denne irländske Patrick "Paddy" Riley är upphovet till uttrycket "to live the life of Riley" blir jag besviken.

Själv knåpade jag ihop ett litet rim, där jag pressade in alla uttryck för att leva det ljuva livet, som jag just hade läst under mina efterforskningar. Sålunda faxade jag Rileyblads-redaktören:

Take me down to Easy Street.
There, flows milk and honey sweet.
The good life. A life of ease.
Boy! Two Champagne cocktails please!
"A car in every garage" sort of place,
Each an RM, in point of case.
Where any mans home is a Camelot,
and chicken cooks in every castle-pot.
This affluent life. This successful condition.
What is the secret to an early admission?
For I do wish so highly,
to Live the Life of Riley.

Redaktör Hamberg växlade genast ned till trean, trampade gasen i botten, och kvitterade med följande filosofiska lyrik-fax:

(forts. sid 10)

/The life of Riley ... (forts.)/

What are you looking for in life ...
What is the meaning of your short
and hectic strife in time ...
What thrills you now and then ...
What makes you happy and content ...
What is essential night and day?

Of course you know it;
you feel it in your body,
you feel it in your mind.
It is apparent;
the wish, the need ...
to Live the Life of Riley!

Anders Lindner

ff
**THE LIFE OF
RILEY**
Anthony Cronin
'A comic triumph' New York Times

