

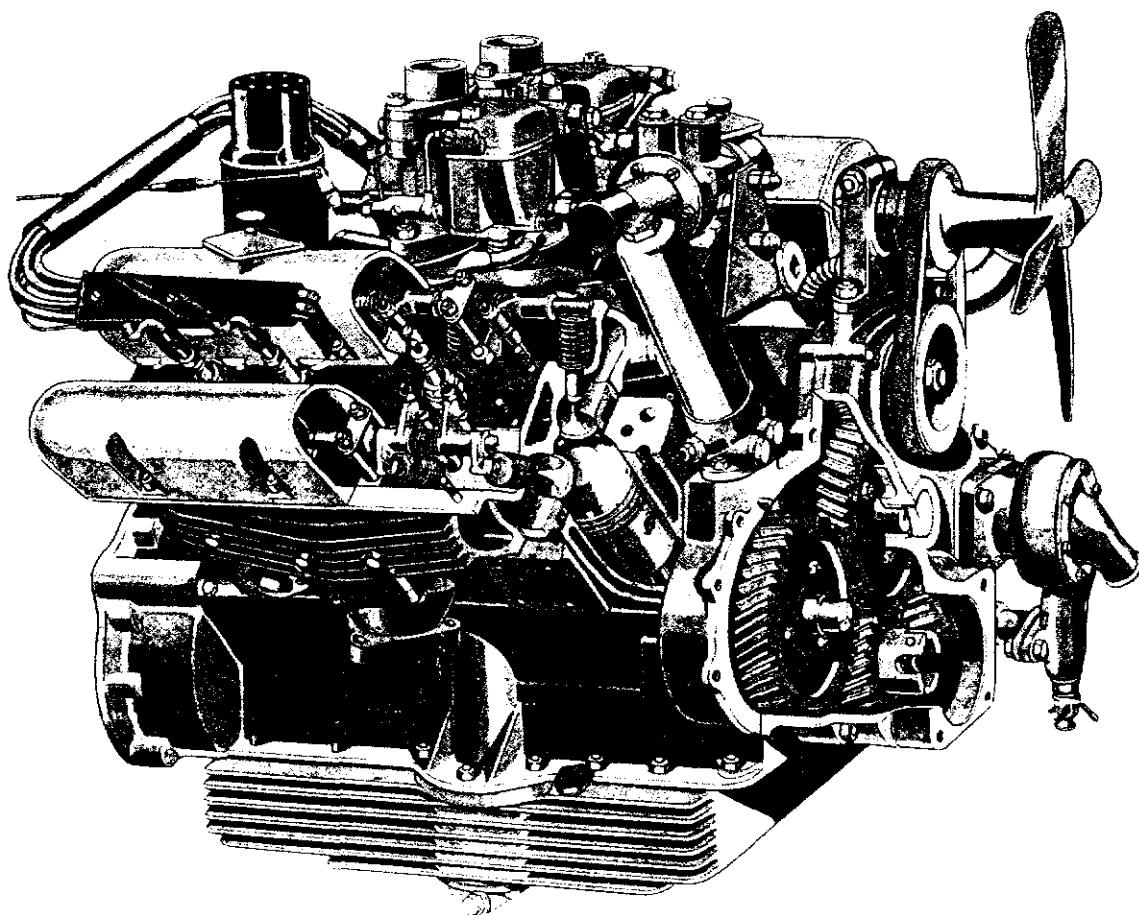
# RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

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

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

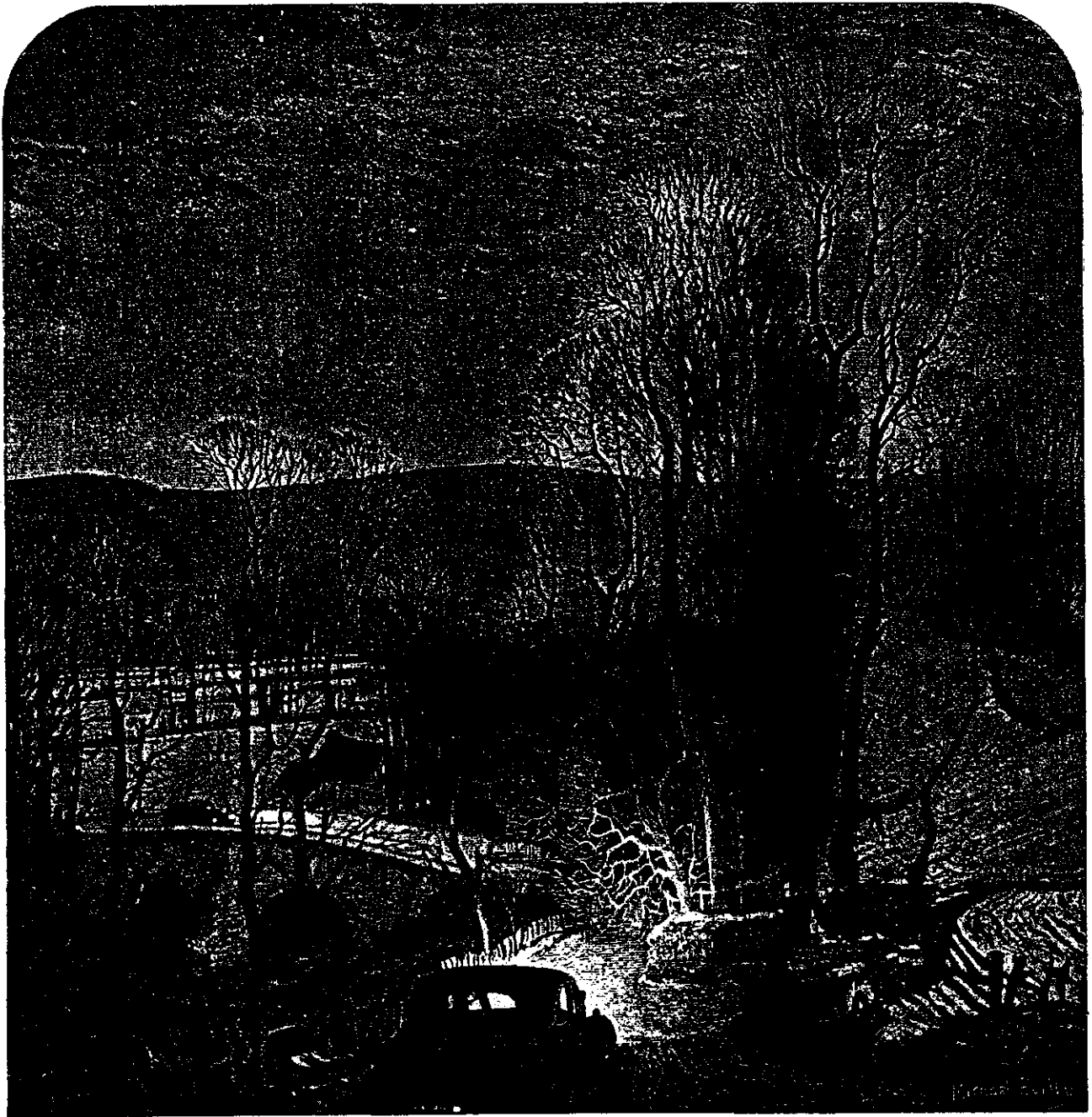
Nr. 4/1992



## VICTOR RILEYS

lyxbilsprojekt Autovia är väl idag nästan helt bortglömt. Få är de som hört talas om detta bilmärke och ännu färre är de som sett en Autovia. I England var det endast Ford och Standard som försökte sig på V-8:or som drivkälla i lyxbilar vid sidan av Autovia.

Autovia hade sannolikt blivit mer långlivat som bilmärke om inte Riley gått i konkurs och övertagits av Nuffield. Mer om Victor Rileys lyxbilsdröm står att läsa i det här numret av Rileybladet. E. H.



**LUCAS**  
*Quality*  
**ELECTRICAL EQUIPMENT**

J O S E P H L U C A S L T D .



B I R M I N G H A M 1 9

Printed and published by THE NUFFIELD PRESS LTD., Cowley, Oxford. Trade Agents, HORACE MARSHALL & SON LTD.,  
Publishing Department, Temple House, Tallis Street, E.C.4.  
*Registered as a magazine for transmission to Canada and Newfoundland.*

## Victor Rileys sista utsvävning - AUTOVIA

En artikel ur *The Automobile* nr. 7/86 av Michael Worthington-Williams, översatt och redigerad för Rileybladet av Anders Lindner.

Möjligen inspirerade av Fords förebild lekte flera engelska biltillverkare på 30-talet med tanken på V-8:or. Ingen blev någon vidare framgång.

På papperet verkade Riley 8/90 (V-8:an) vara en god idé. Den består i grunden av två 9 hp cylinderblock, monterade på en gemensam vevaxel, men med cylinderdiameter och slaglängd som på 1,5 litre motorn.

Men Hugh Rose, som hade fått i uppdrag av Victor Riley att utveckla 9 hp-motorn till en ny 1,5 litre "fyra", fullföljde aldrig projektet, eftersom Rose och Riley inte kom överens, och Rose lämnade firman. Istället lockade man över Charles Van Eugen från Lea-Francis. Han hade gjort ett utmärkt arbete med att utveckla "Ace of Spades" (Spader Ess) -motorn.

Som genom en ödets ironi kom Hugh Rose att i stället börja hos Lea-Francis. Resultatet blev att 1938 års Lea-Francis-bilar begåvades med fyrcylindriga motorer med dubbla, högt liggande kamaxlar (utan tvekan Rileysinspirerade), vilka sedan karaktäriserade alla Lea-Francis' modeller fram till 1960.

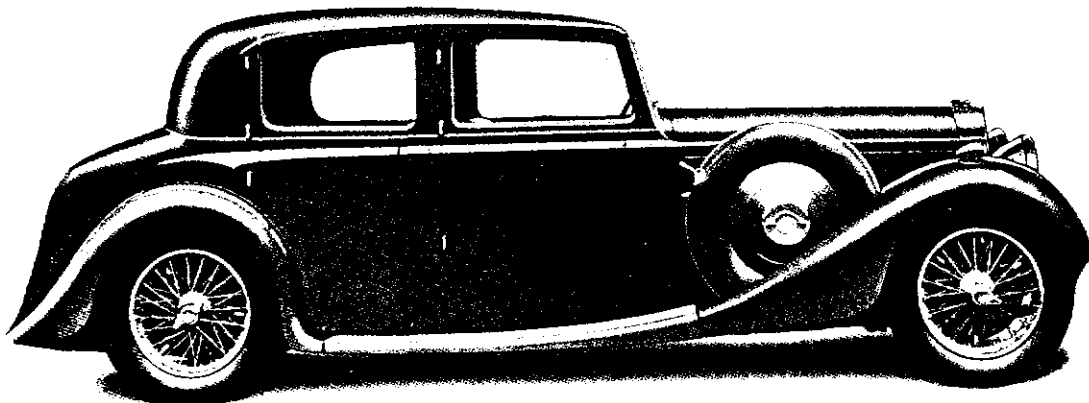
Van Eugen var mindre lyckligt lottad. Medan Rose tog med sig den framgångsrika Riley 1,5 litre idéen, lämnade han efter sig en 2,2 liters V-8 som var för liten, därtill dåligt balanserad, och som led av vibrationsproblem och en oförmåga att tända tillförlitligt på alla åtta cylindrarna. Van Eugen beslöt sig för att ändra hela konstruktionen.

Trots att Van Eugen hade sitt kontor på Rileys huvudfabrik i Coventry var han aldrig anställd där. Han fick sin lön direkt ur Victor Rileys ficka och hans uppgift var att ta fram en lyxbil, i direkt konkurrens med Rolls Royce 20/25. En bil som inte skulle heta Riley och som inte skulle byggas i Rileys fabrik.

Detta hände år 1935, och i december det året bildades *Autovia Cars Ltd.* med ett kapital på 60.000 pund. En gammal fabrikslokal anskaffades i Coventry och en företagsledning utsågs. Victor Riley var ordförande, Gordon Marshall blev VD och Van Eugen blev teknisk chef. Marshall stod för Autovians koncept, vilket förmodligen utlösts av att Riley - liksom många andra - fann att det kostade nästan lika mycket att bygga en mindre kvalitetsbil som en stor lyxbil, men att vinstmarginalerna var mindre för de mindre bilarna.

Riley 8/90 tillverkades ännu några säsonger (främst på Adelphichassiet, men det sägs att två Kestrel 8/90 lär ha gått till Rileys schweiziske agent). Autovian hade mycket lite gemensamt med Riley Eight-Ninety. Autoviamotorn fick samma cylinderdiameter som den nya 1,5 liters motorn, 69 mm, men

*Nedan: Autovia saloon 1937 (Ill. ur: David Styles, As old as the industry).*

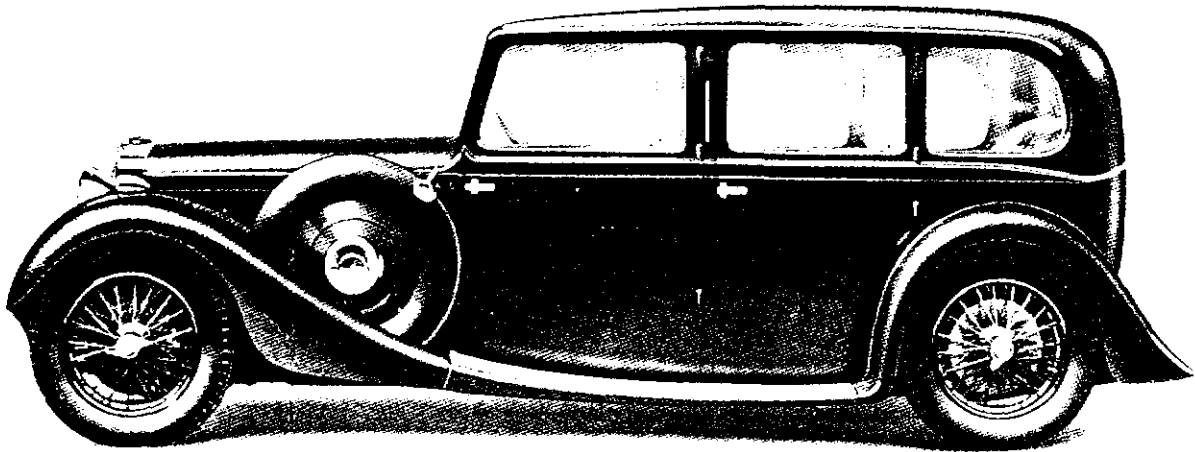


behöll slaglängden från 9 hp-motorn, 95,2 mm, vilket resulterade i en cylindervolym på 2.849 cc.

Andra skillnader från Riley 8/90 var dubbla kamaxeldrivna vattenpumpar, annan vevstakslagring, magnetändning av typ Scintilla Vertex i stället för tändspole och fördelare. I likhet med 8/90-an däremot, förlitade sig även Autovian på tre kamaxlar, två utanpåliggande som skötte avgasventilerna, och en centralt belägen i V-et för insugningsventilerna. För övrigt gemensamt med 8/90-an var den fyrväxlade förväljarlådan från Armstrong-Siddeley.

Både saloon- och limousinekarosser skulle erbjudas, tillverkade av Arthur Mulliner i Northampton. Bromsarna kom från Girling och bakaxeln från David Brown.

*Nedan: Autovia limousine 1937 (Ill. ur: David Styles, As old as the industry).*



Allt utvecklingsarbete gjordes av Van Eugen och hans assistent Austen, och den första prototypen körde faktiskt redan sent 1935 - möjligen redan innan företaget var formellt registrerat.

Namnet "Autovia" kom till efter en idé av Gordon Marshall och betyder helt enkelt: "via bil/med bil", på italienska.

Van Eugen ställde sig lite sval till relationen mellan Riley och Armstrong-Siddeley. Han fann t.ex. endast en av sju växellådor tyst nog för att nå de högt ställda kraven. Van Eugen önskade nog helst en manuell ZF-växellåda (och chassinr. 63901 var faktiskt utrustad med en sådan), men Rileys kontrakt med Armstrong-Siddeley gav mycket förmånliga rabatter.

Även om Autovian var tänkt mer för lyxbilsmarknaden än vad Rileyn var, så hade nog den förra på sikt blivit betydligt billigare att bygga. Nästan alla dess huvudkomponenter var inköpta. Midland Road-anläggningen kan därför ses mer som en sammansättningsfabrik än en tillverknings-dito.

Trots Rileys skakiga finanser 1935 och Victor Rileys måttligt affärsmässiga sätt att driva sitt företag på, hälsades Autovia-projektet som mycket lovande när det tillkännagavs för motorpressen.

Tidskriften "The Autocar" ägnade tre sidor åt "ännu en brittisk V-8" i sitt oktobernummer 1936, men Autovian visades inte på Earls Court Motor Show förrän i oktober 1937. Priserna meddelades däremot redan hösten 1936:

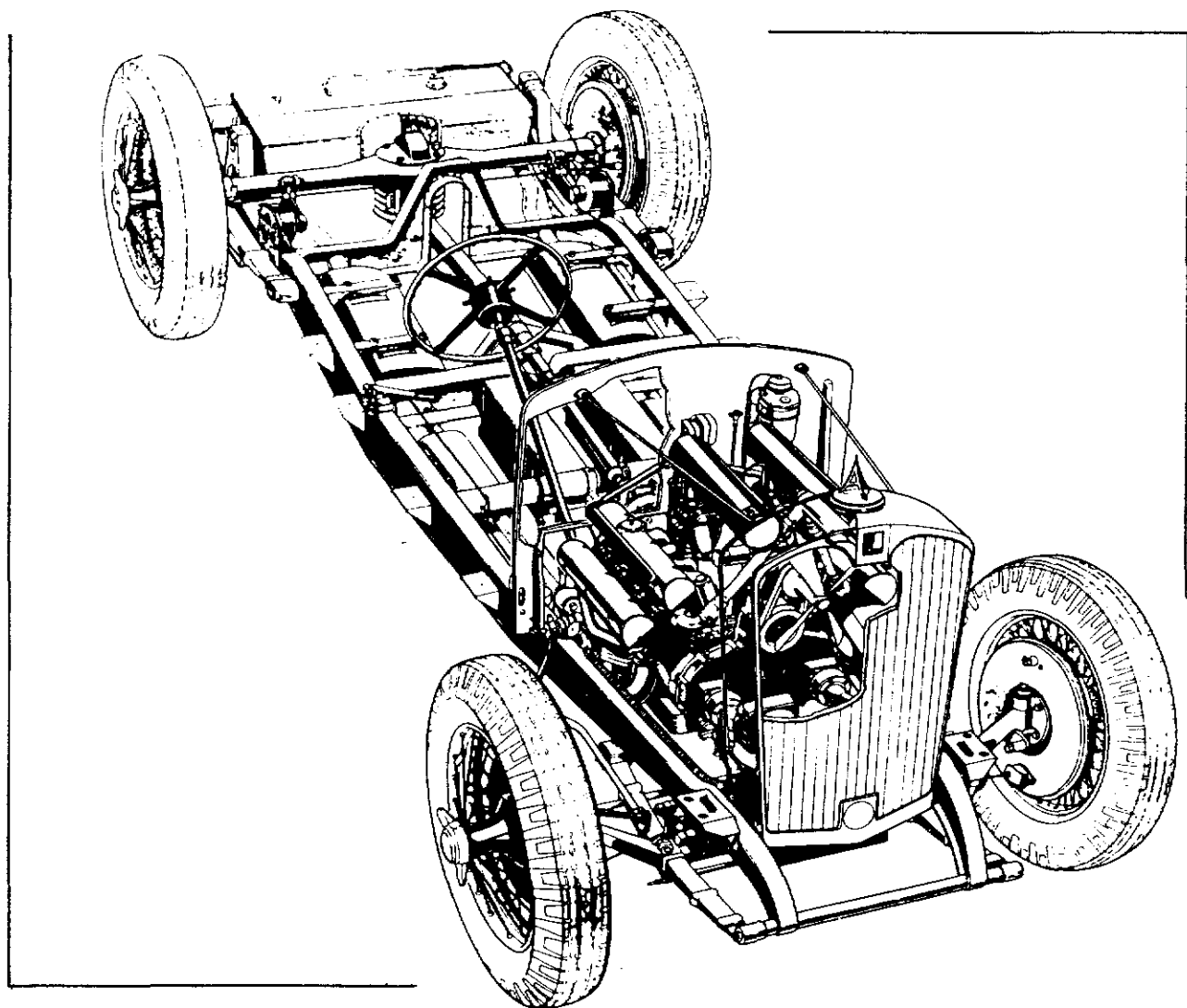


685 pund för enbart ett chassi, 995 pund för limousinen och 975 pund för saloonen. Detta var givetvis en hel del pengar, men inte jämfört med ett Rolls Royce 20/25 chassi som gick löst på hela 1.555 pund. Jämförbara Alvis-modeller var ungefär 100 pund billigare, medan Lagonda var 100 pund dyrare. Ett Daimler-chassi med en rak åtta kostade 900 pund, samtidigt som en Humber Pullman limousine gick på 735 pund och en 25 hp Wolseley limousine kunde fås för 725 pund; bägge var försedda med sexor på 4 resp. 3,5 liter.

För jämförelsens skull kan några Rileypriser från hösten 1936 även nämnas: billigast var Merlin (269 pund) med 9 hp motor, medan den billigaste 1,5 litersmodellen, Falcon, kostade 315 pund. Kestrel och Adelphi i standardutförande gick på 350 pund, medan den snabba Kestrel-Sprite kunde köpas för 398 pund; tillägg för "special series" kostade 27 pund extra. Vilde man ha en trång och obekväml tvåsitsig Sprite fick man lägga upp 425 pund. (*prisjämförelser tillagda av E.H.*)

Kännetecknande för Autovian var dess dubbla reservhjul monterade i de främre stänkskärmarna. Autovian beskrevs som "lättnövrerad" trots sina drygt 1,8 ton. Fjädringen sades vara "så effektiv att gropigaste väg upplevdes som slätaste asfalt". Högsta marchfart låg kring 145 km/tim (10 km/tim fortare än en Kestrel-Sprite och 15 km/tim mer än en 8/90; red. anm.), och motorn var så seg att "man kunde ligga i högsta växel timme efter timme". Bensinförbrukningen uppgavs vara 1,57 l/mil. Bagageutrymmet beskrevs som "stort nog att utan svårighet stänga in en medelstor man i" (!!!). Dessutom fanns det inbyggda domkrafter och en termostatdriven kylargardin.

*Nedan: Autovians chassi* (Ill. från *The Autocar*, ur: David Styles, *As old as the industry*).



Det exakta antalet tillverkade Autovia är höljt i dunkel, men eftersom prototypen hade chassinummer 63101 och den sista dokumenterade bilen hade nummer 63144, skulle det kunna vara 45 stycken. Men ... nio chassinummer i följd saknas i listan över nu kända bilar - och tillverkades förmodligen aldrig - så siffran är kanske bara 36.

Det verkliga sambandet mellan Riley (Coventry) Ltd. och Autovia Cars Ltd. har aldrig förklarats ordentligt. Tydligt försäkrade Victor Riley ända in i det sista att Rileys konkurs inte skulle påverka Autovia. Den 16 oktober 1938, nästan en månad efter det att Riley gått i konkurs, kom dock även Autovia under konkursförvaltarens kontroll. Huruvida de 60.000 pund som utgjorde Autovias aktiekapital var ett lån från företaget Riley, eller var Victor Rileys privata pengar är oklart. Hur som helst blev det slutet för Autovia.

Återförsäljaren för Riley i London, Jimmy James Ltd., verkar ha köpt alla tillverkade bilar som fanns kvar inklusive lagret av reservdelar från konkursförvaltaren, samtidigt som företaget Riley sorterades in i Nuffieldgruppen.

Ungefär ett dussin Autovia har överlevt till idag. Det är med andra ord en tredjedel av alla tillverkade, och ännu dyker det upp någon ny.

Efterkrigsmarknaden för bilar i Storbritannien var inte någon nådig plats för en liten tillverkare av lyxbilar, något som Lea-Francis, Alvis, Invicta m.fl. skulle få erfa. Chanserna att Autovia skulle ha kunnat överleva efter kriget var små. Kanske var det bäst som skedde, att företaget gjorde en liten vinst det första året, hade pengar på banken och försvann med äran i behåll.

#### **Kända Autovia-vagnar:**

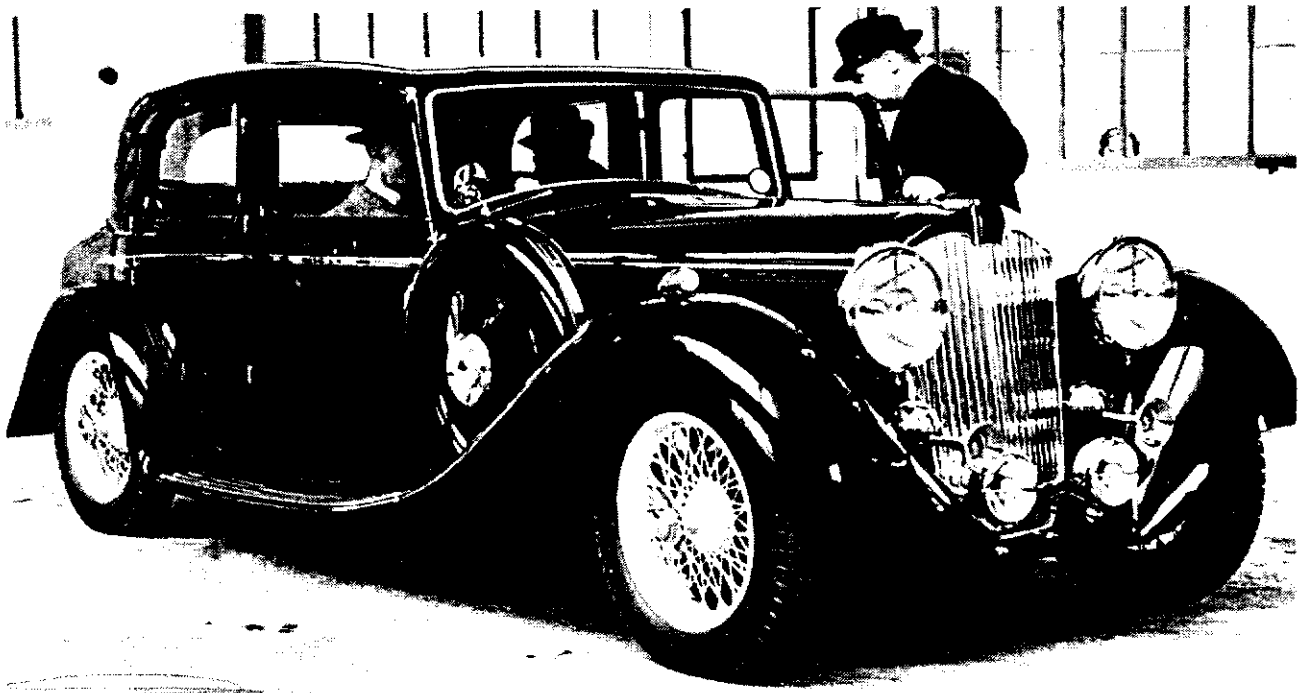
Chassinummer:	Anmärkingar:
63101 L	Prototyp. Senare limousine i begravningsfirma.
63102	Prototyp. Registrerad i Coventry 1936, öde okänt. Senast registrerad 1959.
63104 S	Registrerad i Glasgow 1937. Skrotad under tidigt 1960-tal.
63105	Såld till zigenare, förmodligen skrotad.
63106 L	Registrerad i London 1938. Ägd av dr. Hall. Fanns i Sheffield 1974.
63108 S	Registrerad i Edinburgh april 1937. Senast kända ägare D. Lamb.
63109 S	Registrerad i Coventry maj 1937. Testbil för "Motor Road Test" 22/2 1938. Nu på Orkneyöarna. Enda Autovia med ZF-växellåda.
63110	Registrerad i Coventry maj 1937. Senast sedd 1962.
63121 S	Registrerad i London april 1937. Skrotad.
63126	Såld i London tidigt 1950-tal.
63127 S	Registrerad i London mars 1938. Skrotad 1968.
63129	Skrotad sent 1950-tal. Många delar bevarade.
63131 S	Registrerad i Middlesex oktober 1937. Väl bevarad.
63133	Registrerad i Surrey april 1938. Skrotad.
63134 S	Registrerad i Aberdeen januari 1939. Ägs nu av Chris Cliff.
63137	Skrotad.
63138 S	Registrerad i London. Ägs nu av Nigel Plant.
63139 L	Registrerad i London augusti 1938. Ägs nu av Alan Williams.

(forts.)

- 63141 Skrotad.
- 63143 S Registrerad i London september 1939. Nu ett specialbygge ägt av Colin Readey.
- 63144 S Registrerad i London mars 1939. Uppställd nära Birmingham.
- ????? L Registrerad i Kent september 1937. Skrotad av zigenare ca. 1965.
- ????? S Kaross av Windover. Observerad i Maidstone 1944. Senaste spår från 1954. Motorn påstås ha monterats i en Alfa Romeo 1500. Senast känd 1964.
- ????? S Antingen 63135, 63136 eller 63137. Var en tid utrustad med en Ford V-8 motor. Karossen avviker mycket från standard. Numera försvunnen. Foto bevarat.
- ????? S Känd i Hampstead i mitten av 1950-talet.
- ????? S Ursprung okänt. Ägd av Salfordmejeriet 1959. Chassiet skrotat 1964. Motorn nu hos Ian Gladstone.

L = limousine, S = saloon

*Nedan: Autovia 1937 i saloonutförande från Mulliner* (Ill. ur: A. T. Birmingham, Riley: the production and competition history of the pre-1939 Riley motor cars).



#####

Anders Lindner har skickat in följande litterära pärla ur Ken Follets bok "Paper Money" :

"Drive carefully." He bent to kiss her cheek, but she turned her face to him and kissed his lips. When he pulled away, her face was flushed. She held his arm and said: "I want you Derek".

He stare at her. "I want us to spend a long, contented retirement together," she went on, speaking hurriedly. "I want you to relax, and eat the right food, and grow healthy and slim again. I want the man who came courting in an opentop Riley, and the man who came back from the war with medals and married me, and the man who held my hand when I bore my children. I want to love you."

### **Årsmöte och rally 3-4 juli 1993**

1993 års stora sommarmöte kommer att äga rum ett par veckor senare än vad som är brukligt. Boka redan nu helgen 3-4 juli! Våra tvådagarsarrangemang har ju varit både uppskattade och lyckade tidigare år, så nu ordnar vi ett nytt sådant. Den här gången möts vi i Nyköping, där den lokala klubben, Automobilsällskapet i Nyköping, anordnar Nyköpings Veterama för tredje gången. Nu sker evenemanget i Nyköpings hamn och Svenska Rileyregistret får en alldeles egen parkeringsplats på området. Dessutom ordnar man en utmärkt lokal för vårt årsmöte alldeles i närheten. Samling för vårt vidkommande blir runt kl. 11.00, då vi parkerar våra bilar på anvisad plats. Årsmötet hålls preliminärt ung. kl. 16.00 och sedan kommer vi att äta en gemensam middag någonstans. Efter övernattnig - på hotell, vandrarhem eller i eget tält hos vår medlem Peter Ottosson - samlas vi söndag morgon hos Peter, som bor på Stora Kungsladugården strax utanför staden, helt nära Scandic Motor Hotell. Från Stora Kungsladugården - där vi kan se Peters eleganta, orenoverade 6-cylindriga Riley Mentone från 1933 - startar nämligen söndagens rally, vilket längs vackra vägar och med färja för oss till målet i pittoreska Söderköping. Lunch kommer antingen att ätas längs vägen eller i Söderköping.

Kontaktman och organisatör är Ronald Pfändtner, tel. 021 - 35 78 17.

Jag vågar utlova en riktigt trevlig Rileyhelg och hoppas verkligen att du har tillfälle att delta! - Mer detaljer om arrangemanget kommer i nästa nummer av Rileybladet!

Erik Hamberg

---

### **Försäkringsnytt - en rapport från Rune Möller**

Senaste nytt på denna front har 1992 genomgått vid två sammankomster, den ena vid ett tvådagarsmöte i februari-mars och den andra vid MHRF:s årsmöte den 7 november.

Mycket tid spenderades på den omarbetade Hobbybilsförsäkringen som dels täcker bilar t.o.m. 1959 för 680:-/år och gruppen 1960-1987 för 1.070:-/år (nya uppgifter kommer 1993). Dessa åldersgrupper innefattas ju även i vanliga MHRF-försäkringen till lägre premie men här gäller att bilen får vara om-

byggd, replika, amatörbyggd etc. Ägaren behöver inte vara medlem i MHRF-ansluten klubb, så karenstid erfordras heller inte. Körsträckan är begränsad till 1.000 mil/år och ersättningsbeloppet till 5 basbelopp samt gäller endast bilar. MHRF-försäkringen täcker nu (1992) generellt t.o.m. 1972 års modell samt för vissa speciella bilar fram till 1977. Mc har fått en klass 1973-1981 med 982:- i helårspremie.



Vid den senare sammankomsten hölls ingen domedagspredikan om årets skadefall som brukligt varit, utan detsamma betraktades som normalt vad det nu kan betyda. Den enda skadetendens som rapporterades helt tydlig gällde singelolyckor med mc. Det rörde avåkningsdär förarna ramponerats, dock ingen allvarligt.

Framåtskridandet i diskussionerna med myndigheterna om den s.k. "rullande" skatte- och besiktningsgränsen nämndes och man måste förstå att det inte är så lätt för en skatteminister att acceptera ett förslag från en kommunikationsminister som medför inkomstbortfall ... .

Den mer underhållande delen av mötet gav tips om vad klubbtidningar och matriklar kan och bör innehålla. Vi får se hur mycket vår redaktör "insöp"! #

---

*Följande översikt har insänts av Anders Lindner:*

## Verktygsväska, RMA - RME

originalutrustning

Verktygsväska i canvas (att rulla ihop) med:

dubbel fast nyckel 3/16" och 1/4"	enkel fast nyckel 1/8" (Whitworth)
dubbel fast nyckel 5/16" och 3/8"	
dubbel fast nyckel 7/16" och 1/2"	skiftnyckel
	Smiths Mechanical domkraft (tidiga bilar)
dubbel rörhylsnyckel 3/16" och 1/4"	Bevelift domkraft (senare bilar)
dubbel rörhylsnyckel 5/16" och 3/8"	
dubbel rörhylsnyckel 7/16" och 1/2"	startvev
tändstiftsnyckel 14 mm	hjulmutternyckel & navkapsellossare
2 st hylsnyckelhandtag	pump
tång	fettspruta
bromsluftningskit (senare bilar)	hammare 3/4 lb
skruvmejsel	fälgjärn (tidiga bilar)
bladmått (tidiga bilar)	däckventilnyckel (tidiga bilar)

AUTOMOBILSÄLLSKAPET I NYKÖPING

# NYKÖPINGS VETERAMA

Nyköpings Hamn 3 juli 1993, kl. 8-16

Vi planerar följande

- Utställning av veteranfordon
- Concours de Charme
- ANA-Parad
- Fordonsauktion
- Klubbträffar
- Klassisk motorvelodrom
- Vespandryg
- Ångmaskiner och ångmaskiner
- Färdjournaler
- Servering

Fri publikparkering  
Entré 40 kr, under 16 år fria

Fri entré om Du kommer i sällskap på veteranfordon





Nyköping i november 1992

Vi inbjuder härmed Er klubb och Era medlemmar till en mycket trevlig och händelserik dag i teknikhistorisk anda, förlagd till Kungshagsområdet vid Nyköpings Hamn. Evenemanget går av stapeln den 3 juli 1993.

VETERAMA är, som de flesta vet, namnet på en av Sveriges största veteranfordonsträffar med mycket gott rykte inom hobbyen. Vi genomförde vårt första Veterama 1987, ute på Skavsta flygplats och 1991 var det dags igen, men då i den natursköna Nyköpings Hamn.

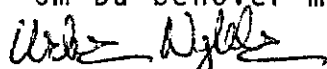
AUTOMOBILSÄLLSKAPET firar 25-årsjubileum nästa år och med anledning av detta har vi bland annat beslutat att arrangera ännu ett VETERAMA.

Hur har vi tänkt oss VETERAMA 1993? Allt är givetvis inte helt klart idag, men vi planerar för följande programpunkter:

UTSTÄLLNING av ca 500 gammelfordon  
 ANA-PARAD av fordon importerade/byggda av ANA i Nyköping.  
 UPPVISNING av ånglokomobiler och stationära motorer.  
 ÖVERFLYGNING av veteranflygplan.  
 VETERANBATAR i gästhamnen.  
 MOTORVELODROM från 30-talet  
 VETERANFORDONSAUKTION  
 CONCOURS DE CHARME  
 Utställningar med "FORDON I TABLAER", se bilaga!  
 OMRÖSTNING om mötets finaste bil och MC  
 Lekfulla MANÖVERPROV med gammelmilar i aktion.  
 MUSIKUNDERHÅLLNING  
 SERVERING på området  
 Eventuellt också VETERANMARKNAD, men detta är inte helt klart i skrivande stund.

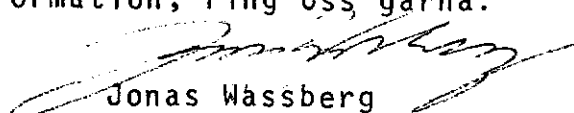
Givetvis skall Ni redan nu ta fram almanackan för 1993 och boka den 3 juli för besök på VETERAMA, vi kommer att göra vårt bästa för att alla skall trivas hos oss. Du som sitter i styrelsen för en märkesklubb, diskutera med Dina styrelsekollegor om förläggande av Er sommarträff till Veterama eller deltag i "Fordon i tablåer".

Om Du behöver mer information, ring oss gärna!



Urban Nyblom

0155/580 02



Jonas Wässberg

0155/710 03

