



RILEYBLADET

Nummer 4, 1996

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 18

Guernsey-Calcutta-Lahore-Karachi-Stockholm-Sundsvall



Av texten på fotots baksida framgår att platsen är Båstad och året 1954. Flickorna heter Margaret och Sibylla. Vovven är en Skye terrier, och om red. inte läser alldeles fel, med det något svårhanterliga namnet Corydalis Nobelis af Tornö. Och så var det bilen - en 1946 års RMA. Det är Margaret Tainsh vi har att tacka för lånet av detta härliga "period photo".

Mr. Ramsay Tainsh bor idag i Stockholm. För 50 år sedan köpte han en 1½ liters Riley för £ 500 av en släkting på ön Guernsey i Engelska kanalen.

Red. ringde upp Ramsay Tainsh och intervjuade honom om bilens historia och fick på köpet veta en hel del om mikrotoxiner i spannmål och mjölk och om hur han på sin tid debatterade ämnet med Gad Rausing, Tetra Paks ägare.

Under hela senare delen av 40-talet var det bara vissa yrkesgrupper som fick köpa nya bilar i Storbritannien. Läkare var en sådan grupp. Ramsay Tainshs släkting på Guernsey var läkare, och ägde en nästan ny svart 1½ liters Riley med grön skinnklädsel. Chassinumret var 36 S 10991 och den var byggd sommaren 1946.

Den då 34-årige Ramsay köpte bilen och skeppade den till Calcutta där han skulle tillträda en befattning på ett företag som tillverkade juteväv. Senare bar det av med Rileyn längs den stora vägen tvärs över Indien, GT Road (the Great Trunk Road), via Delhi och genom Punjab till Lahore i Pakistan. Här tjänstgjorde Ramsay Tainsh som rådgivare vid den nya staten Pakistans järnvägar. Vid någon tidpunkt gifte sig Ramsay med en svenska. Det bar av till Karachi och bilen skeppades till Göteborg.

Familjen Tainsh hade stor glädje av bilen och gjorde många turer såväl i Sverige som till England och Skottland. Varje sommar gick turen till sommarhöjet på Rådmansö.

Med tiden blev det besvärligare med parkeringen och garaget (Fältöversten byggdes, och det gamla garaget Åhmans (?) revs och Ramsay arbetade mycket utomlands.

Ramsay hade en egyptisk bekant i Stockholm som i sin tur hade en svensk vän med smak för intressanta bilar. För att bli av med bilen "sålde" Ramsey Rileyn för fem kronor, och med på köpet gick en uppsättning nya däck och ett batteri. Året var 1966.

På sidan fem i detta nummer kan Du läsa vidare om denna Riley som idag tillhör Pelle Englund. Sedan 27 år står bilen i det englundska villagaraget i Sundsvall.

Auktionsfynd i Roslagen

Bertil Sandgren

Ibland inträffar oväntade ting. Min son Erik var på väg till en fisketur när han fick se en mängd gamla lantbruksmaskiner på en åker. "Visst påminde de där stora gamla ekerhjulen om pappas Monaco hjul!". Efter fisketuren, utan större fiskelycka, åkte far och son på upptäcksfärd. Med stigande spänning närmade vi oss bondgården och där stod plötsligt en äng full med grejor. Närmast vägen vilade ett par rostiga gamla bilaxlar med stora gummidäck på ekerfälgar. Såg de inte bekanta ut? Vid närmare granskning syntes faktiskt Rileymärket på de misshandlade navkapslarna. Det var ingen tvekan, det var 30-tals Riley grejor. Vilken överraskning!!!

Vi pratade med den unge trevlige bonden, som skulle hålla auktion på pappans, under alla år hopsparade, redskap. Rileyhjulen hade ropats in på auktion för några tiotals år sedan i form av en vagn. Den hade inte blivit så mycket använd. Vi försökte få köpa skrotet, trots all rost, och trots att någon sågat av styrstaget och oljepåfyllningen på bakaxeln. Men det gick inte. Allt skulle med på auktionen om två veckor. Vi gav ett bud och fick åka hem ganska besvikna och funder samma. Hur hade 30-tals Rileydelar hamnat här ute på bondvischan? Vilken bil kom de ifrån? Trodde inte att det importerades några Rileys före kriget. Kanske hade de, liksom min Monaco, varit camouflagemålade?

Veckorna gick. En kväll ringde telefonen, "Kom och hämta skrotet ikväll, det var ingen annan som var intresserad". Sagt och gjort. Lånade släpvagn av hjälpsam granne, och så iväg. Auktionen hade gått bra, det var glest med redskap på ängen. Men kvar stod våra gamla hjul, två hade t.o.m. luft i däcken. Nu blev det till att lyfta och baxa. Våldigt så gedigna förkrigsbilar är, och tunga. Allt gick bra. Utan förvärrat ryggsnitt, och efter lite pappersprassel och handslag, bar det av hemåt. I svarta natten, ensam och övergiven, och utan att väcka grannarna lastade jag av.

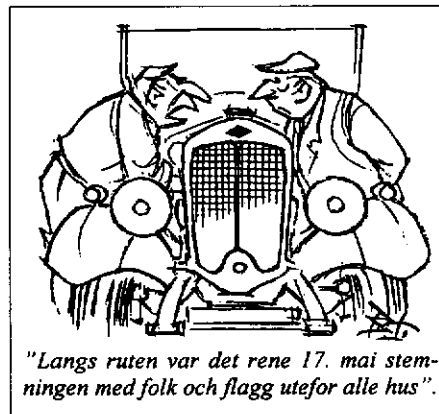
Tidigt upp på lördagsmorgonen för att

besiktiga "idiotköpet" (enligt frugan). Efter 50-60 år ute i regn och rusk var skicket förvånansvärt bra. Rostiga men prima fälgar. Inte en eker lös. Lite BGR eller militärgrön färg kunde ses på en fälg. Hubkapslarna tyvärr hårt påhamrade men hjulmuttrarna gick lätt att lossa, åt rätt håll bara. Aluminiumbromstrummorna poriga men hela och kompletta med allt innehåll. Ett bakre bromsstag något böjt, men kan säkert riktas. Bakaxelns utskjutande oljepåfyllningsdel är tyvärr avkapad och ersatt av påskruvad plåt. Inuti verkar allt orört. Framaxeln har fått "swivel arm, double" avkapad men verkar annars OK, fast rörliga delar på axlarna är mer eller mindre fastrostade.

Ja, bästa Rileybröder, vad gör man med detta fynd, som jag egentligen inte behöver? Men visst skenar fantasin iväg när man funderar på vägen Rileydelarna färdats för att till slut hamna på en åker i Uppland.

Är någon av er forskningsintresserad så har jag numret till en gammal rospigg, fast sådana är ju kända för att vara svårintervjuade...

Ja det var en fisketur med rejäla galoschnapp det.



"Langs ruten var det rene 17. mai stemningen med folk och flagg utefor alle hus".

Brev från Norge

signerat

Tor Bang-Steinsvik

Da 100-års jubileet gikk av stabelen i Coventry var jag i britisk farvann. Jag kryssat Nordsjøen i seilbåt sammen med en gammel venn og gjorde strandhugg på Orknøyene og Shetland, gammelt norsk territorium som dere vet...

Riley-opplevelsen i år var "Norgesløpet 1996" som ble arrangert av Jotunheimen Veterankjøretøyklubb. Det

te var et stort arrangement som gikk i pinsen 24-26 mai, arrangert av en liten, men entusiastisk klubb med ca. 70 medlemmer. 273 kjøretøy deltok og løpet gikk over Lom-Skjåk-Grotli og Geiranger. Langs ruten var det rene 17. mai stemningen med folk og flagg utefor alle hus.

Det var riskabelt å arrangere løp over fjellet så tidig på året og vi opplevde tre årstider på samme turen. Våren i Lom, vinteren på Grotli og sommeren i Geiranger. Dette er en helt spesiell del av Norge. Lom og Skjåk er de tørreste bygdene i Norge med en årsnedbør mindre enn i Sahara. Skjåk får f.eks bare 200 mm nedbør i året. I Geiranger har turistskipene seilt inn siden tidenes morgen for å oppleve den vakre og voldsomme naturen.

Veien over fjellet var en teknisk bragd i sin tid. Arbeidet med veien begynte i 1881, og i 4-5 hektiske sommermånedene de neste 8 årene arbeidet 300 mann på spreng. Geirangerveien var en teknologisk landevinning i 1889, og i 1900 var veien et av de norske bidragene till Verdensutstillingen i Paris, som et eksempel på ingeniørkunst. Det var lagd en terrengmodell av veien i målestokk 1:8000 og Norge fikk gullmedalje for veianlegget.

Det var også et blodslit å få ryddet veien for snø hver vår. Langs veien kan en fremdeles se de såkalte "moldhusa". I disse små husene ble molda - tørket svart jord - lagret fra sommeren før. Omkring 15. mai tok snøryddingen til og snødyben kunne være mellom 4 og 7 meter.

Første oppgaven var å molde, dvs spre mold jevnt utover snøen og veibanen. Et problem var å treffe veien, da de fleste merkepunktene var dekket av mange meter snø, men det var ansett som en skan for de som hadde noldet, om de ikke traff veien. Molda fikk ligge i 14 dager å tine før en kontrollerte at alt gikk rett. Senere på våren ble så den gjenværende snøen måket bort med handmakt. Det var arbeide for over 100 mann i 8 uker å gjøre veien farbar.

Vi kunne fortelle mye fra turen som gamle stavkirker, vanningsanlegg i Skjåk, episoder fra 1940, men vi får holde til veien det er den Rileyn liker best.

Bertil Sandgrens Riley Monaco från 1933 kan vi inte presentera i detta nummer. Istället visar vi en Mentone och två Monaco, alla från 1932, som fanns med på 100-års jubileet i Coventry i somras.



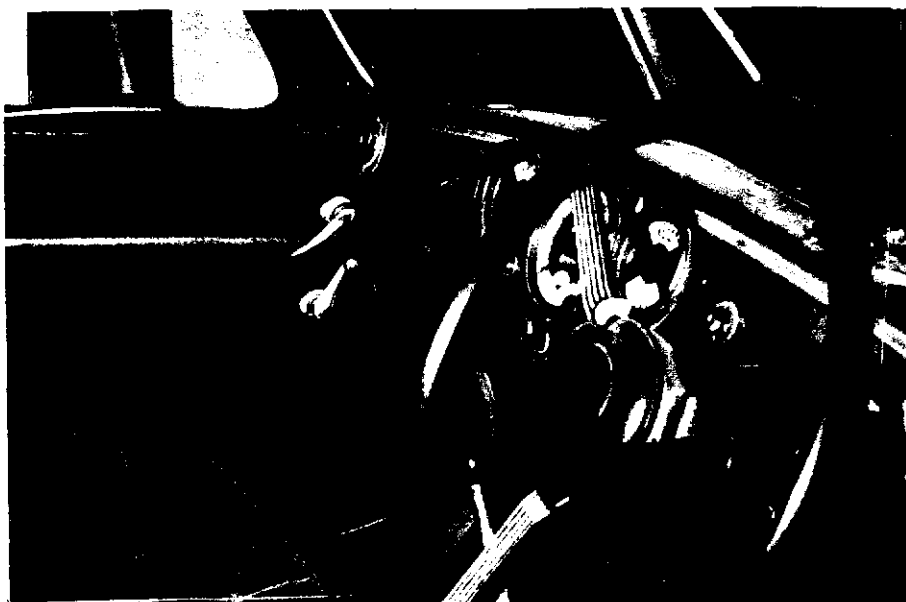
Tor Bang-Steinsviks vita RMF i Norgesløpet under pingsthelgen 1996. Vill man veta något om den gröna bussen får man läsa skylten i fönstret, men nog är det en Bedford?



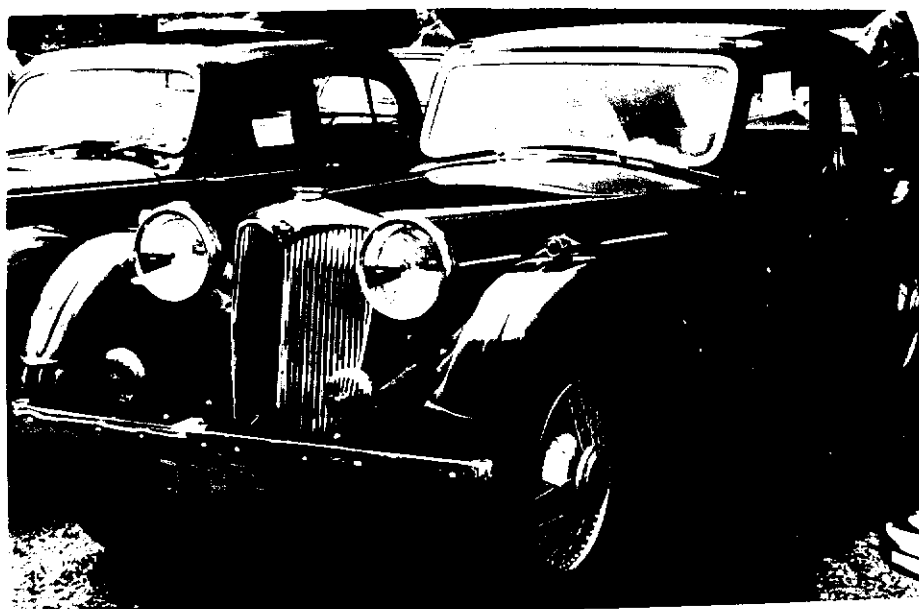
Dan Erlandsson var i Coventry i somras och spelade in hela härligheten på video. Stillbildskamera hade han också, och "plåtade" denna Roadster. Sällan, om någonsin, har vi sett en tvåfärgad Roadster. Ful eller snygg, man kan tycka vad man vill, men oberörd står man ju inte inför denna skapelse. Fyrkantiga backspeglar på skärmarna. Sådana fick Daimler på fall som brittisk hovleverantör går ryktet. Och de förkromade, utanpåliggande, signalhornen skulle nog Sigmund Freud ha ett och annat att säga om...

Häftig! Vågar man säga så, utan att bli beskylld för att tillhöra stenåldern?





Interiör av Sveriges äldsta RMA. Gamla instrumentbrädan förstås, men utan valnötsfanér så vitt red. kan se. Öppningsbar vindruta, tidig design på dörrpanelerna, inget armstöd i dörren, svart ratt i metall och ingen skinnbit "på tvären" längst fram på sätena. Bilen har ventilatorer till framrutorna. Exakt hur det ligger till med dessa känner inte red. till. Förmodligen hade alla bilar med kupévärme dessa ventilatorer...



I förra Rileybladet fanns en notis om Båstad Classic Car Show 1996, men ingen bild. I detta nummer kan vi presentera några bilder av den svensktalande engelsmannen Rex Meadens 1937 års Big Four (eller Blue Streak) 16 h.p. Kestrel som var med i Båstad.

Med Big Four byttes för första gången den välkända "bikakskylaren" ut mot kromade vertikala lameller.



Det var vid midsommar 1937 som Riley presenterade sin fyrcylindriga 2½ litersmotor på 2443 cc (16 h.p. Blue Streak). Chassiet kunde fås med följande karosser: Touring Saloon, Adelphi, Kestrel och Close Coupled Saloon. Inalles byggdes 313 Big Four vagnar (varav en enda Blue Streak Lynx).

År 1938 kostade en ny Big Four Kestrel £ 415. En siffra som inte säger ett skvatt så vitt man inte vet vad andra bilar kostade vid den tiden och vad medelmannen hade i inkomst eller vad man betalade för en brödlimpa. T. ex. en SAAB 900 kostar idag i Sverige ca 14.000 brödlimpor. En Blue Streak Kestrel kostade i England 1938 ca 20.000 brödlimpor...

Sveriges äldsta RM Riley - 36 S 10991

Pelle Englunds RMA tillverkad sommaren 1946

Sedan 1969 står Sveriges äldsta 1½:a (RMA) i ett villagarage i Sundsvall. På den sista turen tappade den ljuddämparen utanför Stockholm. Mätarställningen har de sista 27 åren stått på 58489 miles.

Pelle Englunds svåger, Jan Bengtsson, köpte och sålde bilar och hade en grön 2½:a och en svart 1½:a. Den sistnämnda köpte Pelle ca 1966. Svart med grön skinnklädsel var den. Den hade tidigare ägts av Claes Asker, Lidingö, och ännu tidigare av familjen Tainsh. Bilen kördes från Stockholm till Sundsvall men var i behov av reparation. Framför allt framhjulsupphängningen hade skador och behövde bytas. Bromsarna var inte bra och grillen var lätt tillknycklad. Dessutom var ena framskärmen bucklig.

Delar till framvagnen fanns i skogen nära Fläsian-badet utanför Sundsvall. Där låg resterna av en Riley drophead upp och ner. Per släpade dit en skärbrännare och skar loss de delar han behövde och monterade sedan dessa på sin nyinköpta 1½:a.

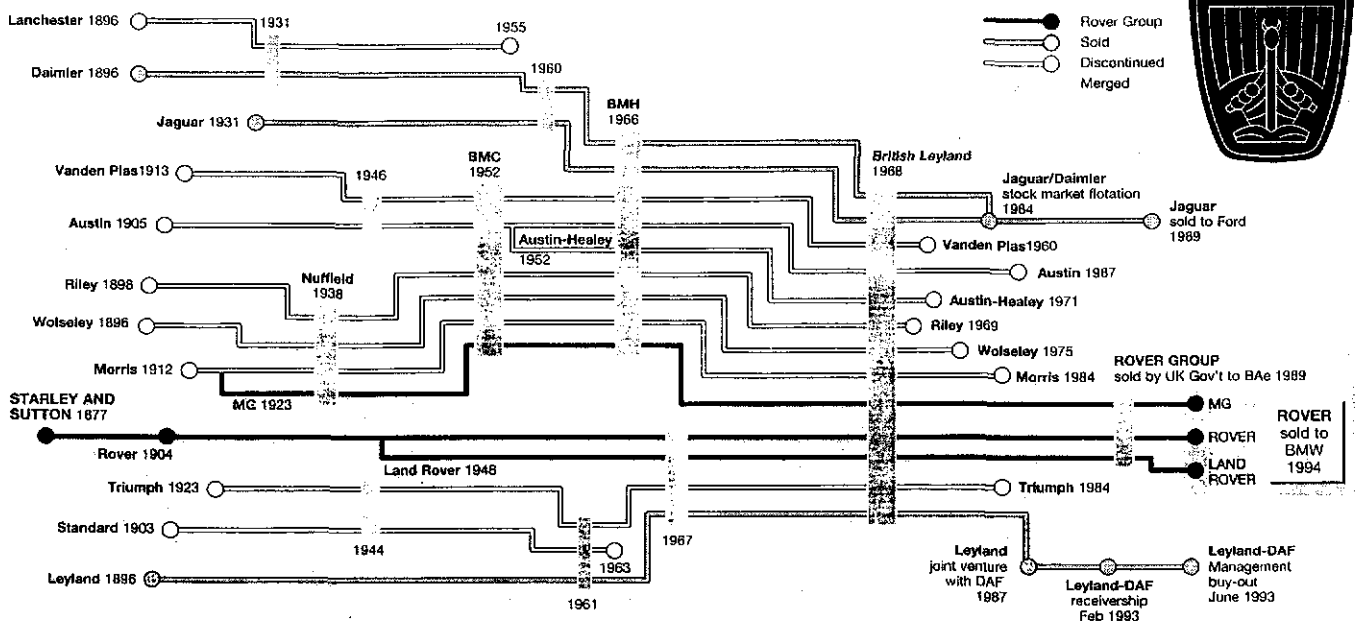


Här står den, och här har den stått i 27 år - Sveriges äldsta RM Riley, 50 år gammal. England-Guernsey-Indien-Pakistan-Sundsvall. Huvöppnarnyckeln sitter i, förarvindrutan är öppen och kylargrillen är avplockad... När rullar den åter, Pelle?

Historien bakom dropheaden i skogen är diffus. Det sägs att den hade lämnats in på en verkstad för reparation men aldrig hämtats ut. Senare hade de två delägarna i verkstaden blivit osams. På något sätt hade bilen till slut hamnat i skogen.

Pers Riley blev aldrig registrerad i Sundsvall utan har ännu Stockholmskyltarna A 38332. I registreringspappren står det att bilen tidigare haft reg. nr B 25705. Hur detta hänger ihop förstår inte red. eftersom bilen hade nr A38332 när Ramsey Tainsh ägde den.

UK motor industry: roads converge on Munich



Detta, den brittiska bilindustrins stamträd, illustrerade en artikel i *The Financial Times* i somras. Artikeln handlade, som man lätt kan förstå, om Rovergruppen som nu ägs av tyska BMW koncernen. Det är ofattbart hur engelsmännen har lyckats slarva bort hela sin bilindustri. Eller kanske inte så märkligt: en studiegrupp från japanska bilindustrin hade visats runt på Aston Martin-Lagondas fabrik i England. Efter besöket tackade en av japanerna för det intressanta museibesöket. Morgans fabrik lär också se ut som jultomtens verkstad...

Edla Perssons 1948 års 1½ liters saloon såld på auktion den 16 november.

I Rileybladet nr 2/95 kunde red. berättas om Rileyn som stått 33 år i en lada. Artikeln åtföljdes av den första färgsidan i bladets historia och alla kunde se hur dammet lagt sig tjockt över vagnen.

I januari dog Edla Persson 96 år gammal. Hela hennes bohag inklusive bilen gick till Lutherhjälpen som beslöt att allt skulle säljas. Så den 16 november var det dags för auktion i Ekeby 25 km SO om Helsingborg.

Massor med folk, speciellt runt Rileyn. Jag kände ingen och ingen kände mig så jag gick sakta runt bilen och lyssnade på alla tokigheter som "grabbarna som visste vad de talade om" kläckte ur sig. De sparkade sakkunnigt på däcken och skakade på huvudena, öppnade baggageluckan och konstaterade att där var tomt, kikade ner i motorrummet och vickade med bister min på batterisladden samt tryckte med fingret på den krossade vindrutan för att se om den kanske skulle ge med sig.

Det fotograferades vilt och någon tyckte väl att bilen skulle bli snyggare med huvarna stängda och tryckte ner dem utan tanke på spärrarna. Följden blev att bägge huvarna bockades och stack upp en decimeter akteröver när de låg på där framme. Ack ja...

"Åsså haur vij ejn Riilibil. Faur jau tretti tusen?" Det blev knäpptyst. En optimist sa tio, och sedan ökade buden med en tusenlapp i taget. Bakom auktionsförrättaren stod en man med mobiltelefon och refererade händelseförloppet till någon. Till slut bjöd denne någon trettioett tusen. Det blev åter knäpptyst, varpå klubban föll.

Ny ägare är Bengt Rosenberg i Höganäs, som befann sig i Norrköping den aktuella dagen. Minnesgoda läsare av Rileybladet kommer kanske ihåg att Edla köpte bilen 1952 av Lennart Arnborg i Höganäs. Bengt Rosenberg har i ett fax till red. meddelat att hans målsättning är att återställa bilen till originalskick.

38-S-14772 är nu flyttad från Edlas lada i Mörarp till auktionshuset i Ekeby. Effektiv marknadsföring (skulle det visa sig) i form av en skiva wellpapp med texten "säljes i november" stack ut genom bakluckan.



... och folket kom, satte på sig expertminerna, och gick över bilen ett antal gånger. Så till den grad att man lyckades knäcka bägge motorhuvarna.



Evenemang 97

Holländskt rally 1997

I samband med den holländska Riley-klubbens 20-års jubileum anordnar de ett veckolångt rally 25/8-2/9 med bas på Campanille Hotel i Gorinchem (uttalas Gorkum) i hjärtat av Holland. Inbjudan går på detta sätt till Riley-klubsmedlemmar i England, Skottland, Irland, Schweiz och Sverige.

Så har ni lust att ta en del av semesteren till att köra Riley ner till Holland, träffa trevliga människor och låta dem visa er sitt land, kontakta:

Ron van Zaltbommel
Achterland 14
2964 LA Groot-Ammers
Nederländerna

Fax: +31 184 60 1336

507 Riley Roadsters tillverkades... 231 finns kvar.

The Riley RM Club i England har icke mindre än 231 kända roadsters registrerade i sitt arkiv. Bilarna finns i följande länder:

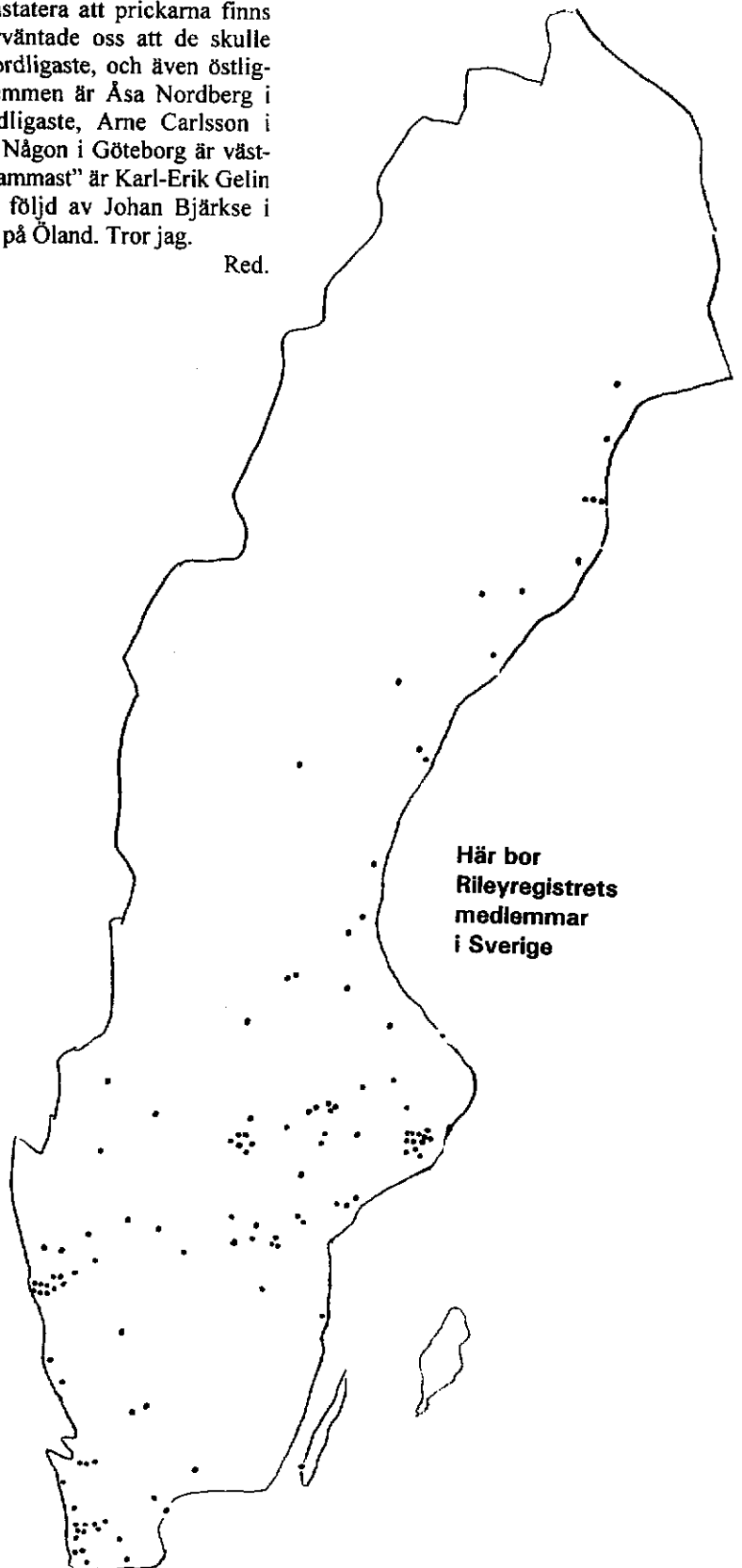
Storbritannien	92
Australien	53
USA	46
Canada	7
Sverige	7
Holland	5
Tyskland	4
Nya Zeeland	4
Irland	3
Schweiz	2
Belgien	1
Hongkong	1
Argentina:	1
Indien	1
Malta	1
Norge	1
ej känt	2

Överlevnadsgraden är sålunda 45% vilket är en hög siffra tills man jämför med "the greatest of them all" Bentley 8 litre där, av 100 byggda bilar (1930), 60 finns kvar. En av dessa finns i Sverige. Den tillhörde Torsten Kreuger och står nu på Tekniska Museet i

Klubbmedlemmarna i Sverige har "kartlagts"

Vi kan konstatera att prickarna finns där vi förväntade oss att de skulle hamna. Nordligaste, och även östligaste, medlemmen är Åsa Nordberg i Boden. Sydligaste, Arne Carlsson i Trelleborg. Någon i Göteborg är västligast. "Ensammast" är Karl-Erik Gelin i Ånge tätt följd av Johan Bjärkse i Degerhamn på Öland. Tror jag.

Red.



Bokrecension

A Nostalgic look at Riley Cars

En ny Rileybok med detta namn har publicerats i England. Motorhistoriker Lynda Springate har valt ut 150 fotografier, broschyrerdetaljer och teckningar ur National Motor Museums stora samlingar för att få ihop denna nostalgiska hyllning i bild till huvudsakligen efterkrigs Rileys.

Boken är på exakt 100 sidor och är full med stora fotografier, några i färg, de flesta av vilka vi inte har sett tidigare.

Red. kan verkligen rekommendera den för bildernas skull. De är skarpa och detaljrika. Boken är just en bilderbok och texten är i princip den som förklarar bilderna. Någon textside i början av varje kapitel. Med andra ord kan man ligga länge i sängen med boken utan att somna.

En bild av speciellt intresse för red. är en som visar en 2½ litre Riley i Malaya ca 1950. Ur bilen stiger Colonel B.B. Young vid Malaya Police Force iklädd khakiuniform, epauletter på axlarna, kortbyxor, långstrumpor. I bakgrunden ett exercisfält med malajer (!) och en typisk colonial bungalow byggd på chungs, dvs på pelare, för att minimera ormar, spindlar etc. inne i huset.

A Nostalgic look at Riley Cars ges ut av Silver Link Publishing Ltd. och kostar £ 19.95. Medlemmar i The Riley RM Club kan köpa boken från klubben, och det går bra att betala med plastkort. Innehållet i korthet:

1. Pre-war Rileys	9
2. Post-war Rileys	26
The RM Series	27
Riley Based Healeys	55
Rileys in colour	57
3. The BMC years	61
Pathfinder	62
Two-Point-Six	67
One-Point-Five	70
4/68	77
4/72	80
Elf	86
Kestrel	94
Index	100

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda August 96

Artiklar: Centenary Rally
Halfshaft design
Pathfinders

Till salu: 10 RM vagnar från RMA (excellent runner) £1,500 till RMB (everything that can be done, has been done!) £ 10,000

R. Memoranda September 96

Artiklar: Jaeger Instruments
RM engine rebuild
Pathfinders

Till salu: 12 RM vagnar från RME (complete car but not running) £ 750 till RME (immaculate) £ 7,500

R. Memoranda October 96

Artiklar: Dipping clutch problem
Drophead restoration
Sills
Door pillar mountings
Roadster restoration
Pathfinders

Till salu: 13 RM vagnar från RMA (for total restoration) £ 750 till RME (excellent condition) £ 5,000

The Riley Record 4/96

Artiklar: The Centenary Rally

Till salu: 2 pre-war, 3 RM
13 BMC-Rileys

The Riley Record 5/96

Artiklar: Those "unloved" Rileys
Removing and fitting pistons
Blast the Rust!

Till salu: 1 pre-war, 3 RM,
12 BMC-Rileys

Ur andra Rileyblad

Meldungen Der Riley-Club Schweiz 6/96

Till salu: Riley Roadster RMC 2½ litre, 1948, dunkelblau, leder rot, renoviert, Preisvorstellung Sfr. 47.000 (250.000 kr)

Ägarbyte 60 2S 7498

I september sålde Bo Thorell i Norrköping sin 1950 års Riley Roadster till Per & Anders Lindner. Bo hade köpt den 1986 av Håkan Sandberg på Baldersnäs som i sin tur hade köpt den i England 1976. Bilen är en av de sista Roadsters som byggdes, möjligtvis den 12:e från slutet. Enligt renoveringsplanen blir bilen färdig före sekelskiftet...

**Inbetalningskort för
medlemsavgiften för 1997 bifogas
detta nummer av Rileybladet**

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg

Salagatan 41 A

753 26 UPPSALA

Tel. 018-12 82 83

Kassör

Torsten Grönvall

Kartvägen 2

175 46 JÄRFÄLLA

Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner

Norra Stranden 16, Domsten

255 91 HELSINGBORG

Tel. 042-927 76

Mobil. 0708-67 66 60

Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom
medlemskap i Svenska
Rileyregistret. Medlemskap kostar
100 kr för 1997. Beloppet insättes på
postgirokonto 45 61 63 - 5