

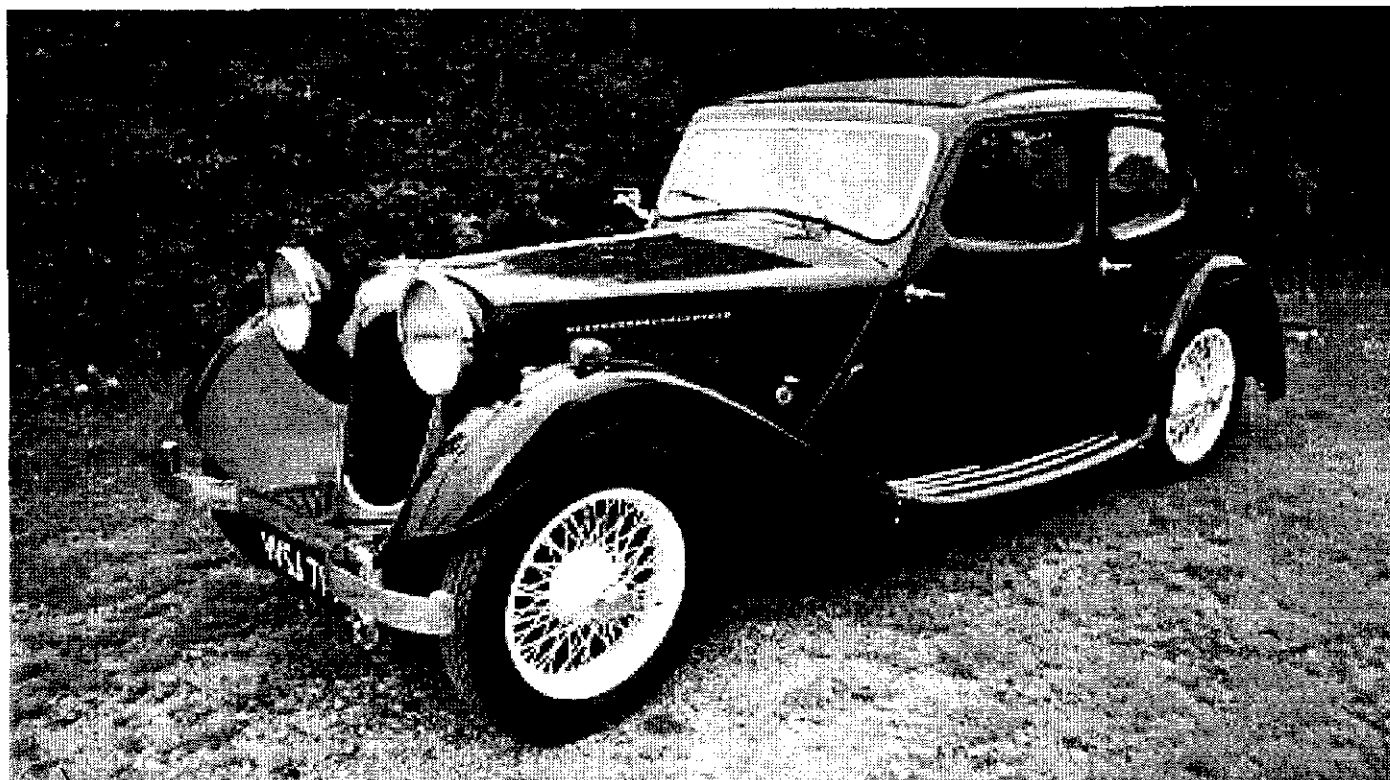


RILEYBLADET

Nummer 4, 1997

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 19



Håkan Wikströms ambition att berika det svenska bilbeståndet med en Riley Kestrel har äntligen lett till resultat. En Kestrel av årgång 1935 med chassi nr 22 T 1268. Bilen är i fint skick. Den är ursprungligen såld i Wales och har under slutet av 80-talet renoverats genomgripande. Tidigare ägaren bor i Solihull, känd stad för Roverägare.

Afrikanska äventyr

av Håkan Wikström

I artikeln i Rileybladet 3/97 från vår Riley Lynx resa i England i somras, nämnde jag ett överraskande möte med en Hugh Galton-Fenzi. Mr och Mrs Galton-Fenzi erbjuder övernattnings i sin underbara "post cottage" i byn Littlehampton i Devon.

Under vår vistelse där visade det sig att Hugh hade ett stort bilintresse och efter ett tag uppdagades också att hans far var bilpionjär i Afrika på 20-talet med tre fabriksponsrade Rileys med registreringsnummer B1, B2 och B3. Hugh hade också i sin ägo originalfoton från Afrika på 20-talet som jag fick kopiera och därför kan publicera i Rileybladet.

Fadern, Mr L.D. Galton-Fenzi, hade även företagit en resa från Nairobi till London,

en resa på 12096 km och sedan givit ut en skrift med tips och kartor över ruten. Denna resa företogs dock ej i en Riley, utan förmodligen en Bean. I en artikel om L.D. Galton-Fenzi skriver David Styles:

På hösten 1925 föreslog Mr L.D. Galton-Fenzi, generalsekreterare i Royal East African Automobile Association, och bosatt i Nairobi, att Rileyfabriken skulle tillhandahålla en 12 hp sidventils "Colonial Tourer" för ett mycket ambitiöst äventyr. Han avsåg att köra närmaste vägen från Nairobi till Mombasa för att etablera en väg från huvudstaden till kolonins främsta hamnstad. Galton-Fenzi startade i januari 1926 och följde en rutt som tidigare aldrig hade använts för fordon, men som trampats av kameler, oxar och människofötter i tusen år. Många av dess fötter tillhörde slavar som transporterades ned från det inre av östafrika till arabiska handlare vid kusten.

Som man kan föreställa sig, var vägen täckt av vassa stenar och tät buskvegetation och delar av vägen var knappast tillräckligt bred för en bil.

Men Rileyn passerade och den fick även klara backar på upp till 20% lutning. Dessutom medfördes utrustning och reservdelar på ca ett halvt ton! Utan några mekaniska problem, men efter 56 punkteringar, nådde Galton-Fenzi sitt mål, Mombasa.

Äventyret över stock och sten lade grunden till den väg som idag går från Nairobi till Mombasa. Rileyn med registreringsnummer B 3 är bevarad och finns utställd hos The East African Automobile Association i Nairobi. En minnessten har också rests till minnet av Lionel Douglas Galton-Fenzi, som avled 1937. Rileyfantast och motorpionjär i Afrika.

A New Motor Route - East Africa to London

av

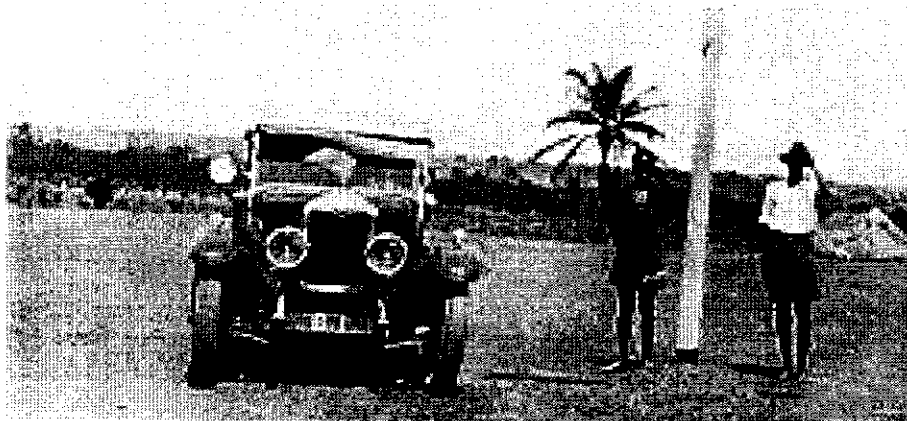
L.D. Galton-Fenzi, Hon. Secretary, Royal East African Automobile Association
Nairobi, December 1931

"Låt oss bila hem till London"

Det är något fängslande, något spännande i denna lilla mening. För endast tio år sedan var Centralafrika stängt för alla utom ett privilegierat fåtal. Men nu, tack var dessa tjugonde århundrades hjältar,

välja att ha fullmåne vid överfarten eftersom öknen storhet och skönhet då bäst kommer till sin rätt, och soluppgång och solnedgång är så underbara, obeskriverligt vackra och oförglömliga.

Det finns många platser att besöka under



Riley 12 hp Colonial Tourer från 1925. Registreringsnummer B 1. Den bil med vilken L.D Galton-Fenzi banade väg mellan Nairobi och Mombasa.

Överste Gradis, Kaptén Delingette och Monsieur André Citroën, som övervunnit Sahara, är vägen öppen för alla i god kondition, som är villiga att utstå visst obehag av enkla vägar och långa sträckor, som äger en bil i mekaniskt gott skick och allra viktigast - har ett sinne för äventyr och romantik. För dem finns inga egentliga hinder för en sådan färd.

Det finns många hotell och härbärgen längs hela rutten, och bensen kan fås var 300 - 500 km, ofta mycket tätare. Compagnie Generale Transsaharienne har en regelbunden service över Sahara och deras bilar är utrustade med radiotelefoni. De ordnar upplag av bensen, vatten olja etc. och i händelse av att bilen går sönder kommer hjälpen. Till en ringa kostnad erbjuder de en lots som guidar en över de ändlösa sandvidderna. "Överfarten" tar normalt 2-3 dagar och man kör om natten. Med undantag för de första 160 km utanför Bouren där öknen är täckt av grästuvor, är sanden för det mesta hård på natten och man kan normalt hålla en hastighet på 50-60 km/tim.

Upplevelsen är enastående då tystnaden är så stark att den blir påtaglig, och det finns varken däggdjur, insekter eller fåglar av något slag. Om möjligt skall man

centrum för karavanerna genom Sahara. Det är omöjligt att säga när Timbuctoo grundades men dess plundring av Kan Kan Moussu år 1325 är historiskt belagd. Kan Kan Moussu, kung av Mali, gjorde Timbuctoo till sin huvudstad tills den ånyo plundrades och stadens invånare utsattes för svärd och eld av Massegue, kjesaren av Mossi. Under Songhai dynastin blev staden centrum för lärdom och vetenskap ända till början av 1800-talet då den erövrades av Touaregerna och återföll i barbari fram till den nuvarande franska occupationen. Timbuctoo består helt av saltorkade murstenar, och arkitekturen är mycket lik den som fanns i det gamla Egypten.

Mitt i Saharaöknen ligger Hoggar bergen, med dess högsta topp Mount Illiman nära 3.000 m.ö.h. Innan man kommer till Fez och Tanger måste man ta sig över de underbara Atlasbergen.

Bästa tidpunkten för att göra resan är mellan december och mars eftersom Chadsjön översvämmas i slutet av april och det omgivande landskapet är oframkomligt fram till mitten av november.

Jag vill framföra ett stort tack till Capt. Sideley, Mr Brown, Mr Vernon Wilson och Mr Hamilton-Ross vilka alla vänligen har bidragit med avståndsuppgifter och mycket annan information. Jag skulle



The New Motor Route EAST AFRICA—LONDON



Showing the Cape Town, Durban
and Lobito Bay connections.

också vilja uttrycka min tacksamhet till The Shell Company of East Africa som stått för tryckningen av detta häfte.

Själva Kano är en förtjusande gammal muromgärdad stad med en historia som går tillbaka till urminnes tider. Den är kringgärdad av en massiv mur, 17½ km i omkrets, 9 till 15 m hög och 10 m tjock vid marken, och med en djup vallgrav på bägge sidor. Den har 13 portar gjorda av kohudar, varje port infattad i ett massivt torn av sten. Endast 1/3 del av staden, dvs 19 km² är bebyggd med hus. Resten av ytan innanför muren används för att odla grödor i händelse av belägring. Mitt i Kano ligger en stor sjö som kallas Jakara, 2½ km lång, vid vars ena ända ligger en enorm marknadsplats där karavaner från

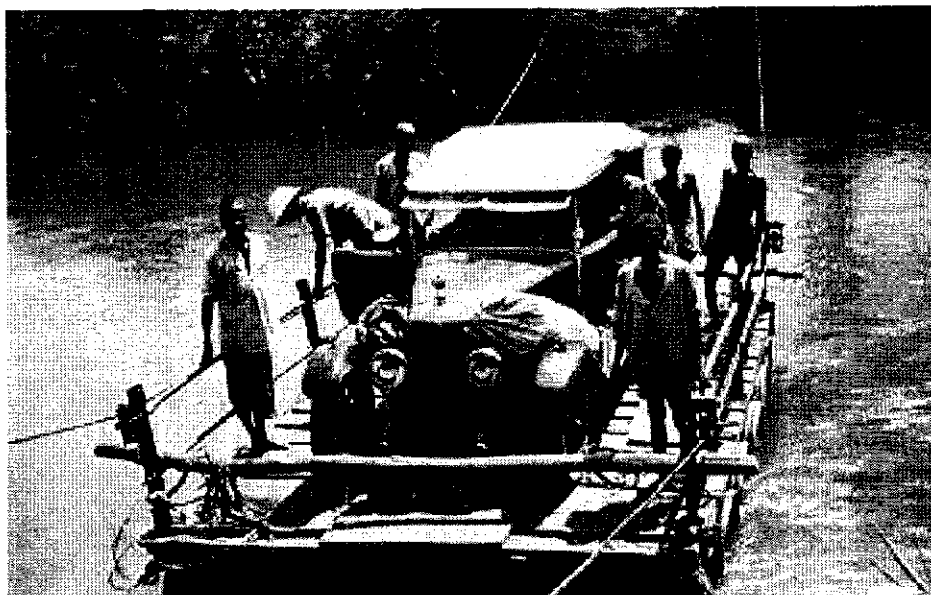
alla delar av Centralafrika möts. Förr var här slavmarknad. Kano är handelscentrum för norra Nigeria och Kaduna är administrativt säte. Huvudsakliga industrier är bomullsväverier och tillverkning av lädervaror, så välgjorda att produkterna är eftertraktade inte endast i Algeriet och Marocco utan även i Europa.

Vägarna mellan Lagos och Ibadan är bra året om. Mellan Ibadan och Kano är vägarna bra under torrperioden (december till mars). Lagos har de enda två hotellen i landet. I Kano finns ett möblerat härbärge som drivs av Järnvägsbolaget.

Från Bourem till Tannancourt är spåret klart utstakat och framkomligheten är skaplig, men de första 160 km efter Tannancourt är sanden full av grästuvor med mjuk sand däremellan och kräver en ständig forcering för att komma över. Det är den jobbigaste delen av hela resvägen.

De följande 800 km har skaplig framkomlighet. Om nätterna är sanden för det mesta hård och man kan hålla 50-60 km/tim. Ibland händer det dock att man kör in över mjuka fläckar, som kan vara svåra att ta sig ur. Det är alltid klokt att följa något spår framför att pröva orörd sand. Mitt i Sahara ligger Tanessuft platån, med ett flertal åsar av sten att ta sig över, och med lös sand vid tillfarterna. Dessa måste tas med största försiktighet. De sista 30 km till Reggan är mycket sandiga och dåliga.

Från Reggan till Tanger och Ceuta är delar av vägen mycket dålig och man få vara väldigt försiktig. Från Ceuta går dagligen, en ångare till Algeciras i Spanien. Överfarten tar 2½ timme.





Nye medlemmen Kaj Taliks 1300 Saloon Mk II från Rileymärkets sista år, 1969. Chassinr R/A4S5/20942. Den 687:e från slutet.

Den sista Rileyn

Utdrag ur David Styles bok "As old as the Industry"

Det sista steget i Rileys historia kom samtidigt med introduktionen av Austin och Morris 1100. Återigen utnyttjade man "badge-engineering" och snart kom Wolseley, MG, Riley och t.o.m. Van den Plas versioner. Den första Rileyn i denna den sista generationen fick namnet "Kestrel" till puristernas förtret. Den vände sig till 1100-marknadens övre del och var en Austin/Morris med två för-gasare och ett Rileymärke.

När 1300-motorn introducerades blev Kestrel Mk II en 1300 och när den nya karossen på 1300 serien kom 1967 blev Rileyversionen känd enbart som "1300 saloon". Detta var den sista Rileyn, fortfarande en bil för den bilintresserade men som ändå vädjade till en annan typ av köpare än Rileys från Coventry i och med att one-upmanship nu var vanligt inom bilvärlden, eftersom Medelsvensson nu had bil måste hans granne ha en ännu bättre en! Och Riley 1300 passade den marknaden ganska väl, och motorn gick att trimma, och med trimmad motor hade bilen ganska sportig prestanda, något som författaren vet av egen erfarenhet.

1300 representerade alltså den sista utvecklingen för en bil med Rileymärket

och det är intressant att nu jämföra den med den allra första fyrehjuliga Rileyn. Båda hade tvärställd motor, båda på lite över en liter. Den tidigare bilen hade mittmotor och drivning på bakhjulen där den senare har motor och drivning fram-till. För dem som är villiga att försöka, så kunde den senare bilen ge ganska Riley-karakteristiska köregenskaper med sin kuggstångsstyrning (även om den var lite styv pga framhjulsdriften) och, när den var förbättrad, en kul motor och förutsägbar fjädring.

Under denna period av BMC Rileys förflyttades en stor del av produktionen från Abingdon till Morrisfabriken i Cowley, allt i rationaliseringens tecken. Till slut tillverkades de i Austinfabriken i Longbridge, och det var där namnet begravdes.

År 1968, i ett försök att få en helbrittisk bilindustri att överleva, uppmanades British Motor Corporation och Leyland Motor Corporation att gå samman och forma British Leyland Motor Corporation men giftermålet stötte på enorma problem.

I slutet av 1969 togs beslutet att upphöra med tillverkningen av bilar av märket Riley. B.L.M.C. kunde inte motivera en så låg produktions- och försäljnings-volym (8.000 - 10.000 bilar om året) och Riley märket lades till vila och flaggan sänktes för sista gången.

The Centenary of the Riley Car

Som uppföljning av det mycket lyckade 100-års rallyt i Coventry 1996 till minne av att det var 100 år sedan grundandet av bilföretaget Riley, har de tre engelska Rileyklubbarnas samarbetsorgan ARC nu beslutat hålla ett nytt 100-års rally, denna gång till minne av att det är 100 år sedan den första Rileyn tillverkades.

Det officiella namnet på detta nya rally är "The Centenary of the Riley Car" och kommer att hållas i på The Heritage Motor Centre i Gaydon, Warwickshire den 11-12 juli 1998.

Logifrågan är alltid ett problem vid sådana här stora evenemang, och speciellt kring Gaydon 11-12 juli pga att The British Grand Prix går på Silverstone, som ligger i närheten, den 12 juli. Boka i tid är arrangörernas uppmaning. Kontaktman för logifrågor (accommodation coordinator) är Peter Chester som är medlem i The Riley Register. Honom når man på tel. 00944 1386 70 09 56.

Liksom år 1996 ska man 1998 arrangera anslutningsrallyn (feeder rallies). De startar den 5 juli, och man kan välja att starta från John O'Groats (i Skottland), Harwich, Dover, eller Bristol. Kontaktman för dessa är Alan Teeder, tel. 00944 1483 56 19 60, eller E-mail ajteeder@v-twin.demon.co.uk

Programmet, förutom att kunna se massor med Rileys på en gång, omfattar The Heritage Motor Centre Museum (som innehåller den största samlingen av historiskt intressanta engelska bilar i världen), en jubileumsmiddag den 11/7, körning av gamla Riley racerbilar på Rovers testbana vid Gaydon, ett lokalt rally (svårt, red. anm.), möjlighet att besöka närbelägna Stratford-Upon-Avon, och mycket annat.

Er redaktör har redan bokat englands-båten, hotell och har beställt ett rostfritt avgassystem till sin Roadster att avhämtas i RM klubbens reservdelstält i Gaydon.

Mer om detta evenemang i kommande Rileyblad.

Bäste redaktör Lindner,

Det är alltid en förmöjelse att läsa artiklar skrivna av folk som vet vad de talar om. Och just detta är en svaghet hos välkända biltidningar som t. ex. Classic and Sports-car eller Thoroughbred & Classic Cars.

Det var bättre förr. I min tidiga ungdom började jag prenumerera på The Veteran and Vintage Magazine (det var någon gång på 50-talet) och fortsatte med det tills den blev uppköpt av en av de stora glättade biltidningarna för ca 20 år sedan. Det var en superb tidskrift utgiven av Lord Montague av Beaulieu, och under många år redigerad av Michael Sedgwick. Självaste Bill Boddy skrev ganska ofta i den tillsammans med många andra som var med på den tiden det verkligen begav sig, och då många av de omskrivna bilarna ännu var rätt så nya.

En av dessa medarbetare var J.G.S. Wilkinson som har skrivit bifogade två artiklar från 1973. Den ena, *Some memorable - Some not*, sänder jag Dig så Du kan få ett intryck av vad denne man kunde åstadkomma. Den andra, *This and that and a Riley*, är ju nästan poetisk, och intressant därför att den är skriven av en sann connoisseur. Kanske passar den för publicering i Rileybladet?

Peter Ottosson

Artikeln i original är mycket välskriven och utnyttjar engelska språkets stora ordförråd och uttrycksförmåga. Red. ber om ursäkt för att ha vågat sig på en översättning.

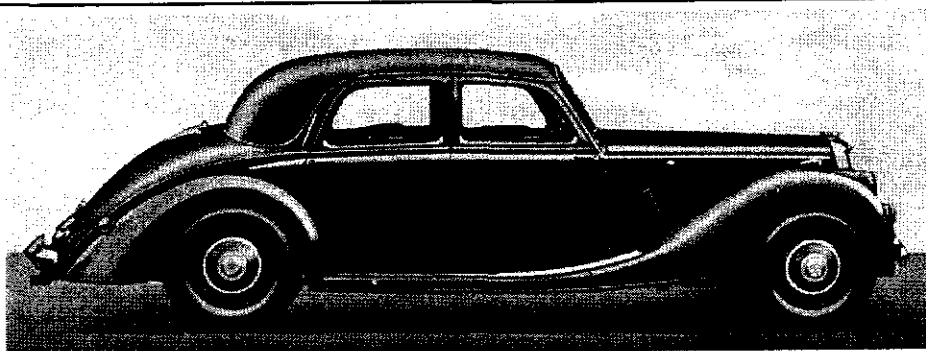
This and that and a Riley

By J.G.S. WILKINSON

(ur Veteran & Vintage Magazine, oktober 1973)

När man som jag, har dragit sig tillbaka som pensionär och inte längre möter många riktiga motorentusiaster, läser jag desto noggrannare de tidskrifter som ägnar sig åt de bilar jag en gång kände så väl. Ibland stannar jag upp inför något pompöst uttalande och drar mig till minnes ett epigram över en känd rektor på Balliol College:

*Mitt namn är Benjamin Jowett
Jag är rektor vid detta college
Allt som är värt att veta, vet jag
Det jag inte vet, är inte kunskap.*



KLASSISK PROFIL. Rileys linjer ändrades mycket lite mellan 1946 och 1953, förutom att 1½-an fick andra framskärmar och bakhjulsplåtar.

Detta betyder helt enkelt att, antingen vet jag att påståendet är felaktigt, eller så betvivlar jag det. Jag kan knappast tänka mig något ämne som så ofta leder till dispyter som veteran- och vintage bilar. Speciellt vintage, eftersom omfånget är så enormt och ens tycke och smak så subjektivt. Vi känner ju exakt klassificeringarna. De är noga definierade och det är egentligen ovidkommande att en del vintage bilar knappast har något till sitt försvar förutom åldern.

En del tillverkare (Lagonda med sin Rapier t ex) gjorde lovvärda försök att tillverka bra bilar under post vintage åren, även om dessa bilar ibland inte var speciellt vettiga eller ekonomiskt framgångsrika. Det är dessa bilar som man förknippar med äkta PVT (post vintage tourers), även om namnet inte är särskilt väl valt. På sistone läser jag om alla möjliga mediokra förkrigsbilar som kallas PVT, av människor som naturligt nog slår mynt av uttrycket för att höja värdet på sina bilar.

Sedan måste man ta med sådana bilar som S.S. De tidigaste ansträngningarna var inte så märkvärdiga men kulminerade sedan i S.S.100 från 1938/39 och 3½ litre S.S. Efter kriget fortsatte Jaguar Saloon nästan oförändrad, en äkta 100 mph saloon, fantastiskt billig och vars enda svaghet var dess Girling bromsar. Och se på vad Lyons senare tillverkade som dess direkta efterföljare! Man kan älska eller hata dem, men ingen kan fränta dem dess prestationer eller dess plats i motorhistorien.

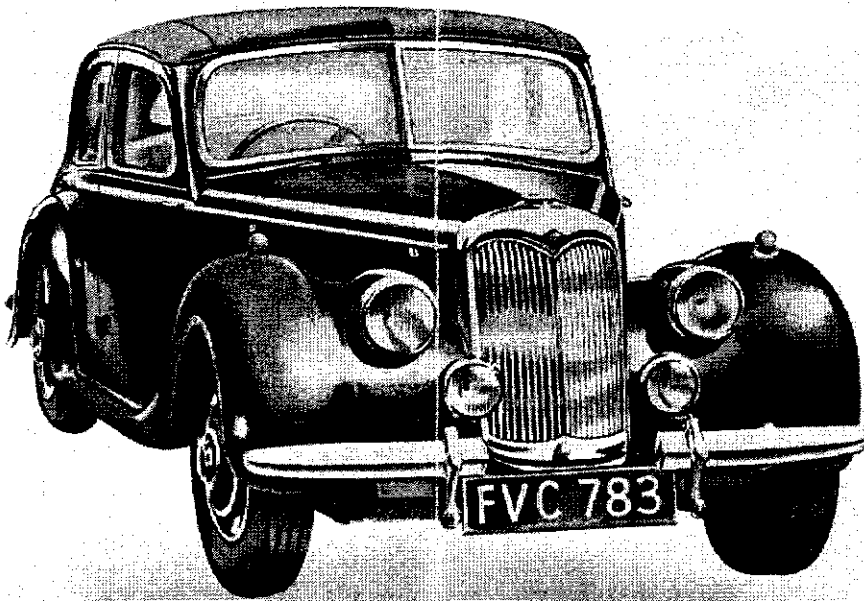
Om man bortser från tillverkningsåret så förknippar man ändå gärna vintage bilar med ett antal karakteristika som var typiska för perioden. Det gör jag i alla fall. Min lista skulle nog inkludera separat kaross och chassi, fjädring av

någon stel typ, direkt styrning, motor med lång slaglängd, kaross gjord av en karosserifirma, magnet tändning, bromsar som kräver ett ordentligt tramp, Rudge ekerhjul med hjulmutter och med minst 19 tums däck, och antingen dåliga strålkastare av märket Lucas eller Rotax, eller bra som Zeiss, Bosch eller Marchal. Ducellier var inte så tokiga heller. Som jag sitter här och skriver kan jag komma på många undantag som man älskade. Lancias monocoque Lambda, Citroëns kaross helt i stål och så vidare.

Det viktigaste var nog köregenskaperna. Dessa var högst individuella och långt ifrån alla vintage bilar hade bra köregenskaper. De flesta hade dock bättre, eller åtminstone mera förutsägbara köregenskaper än hos de bilar som följde, ända fram till för inte så länge sedan.

Var det en 1948 års Vauxhall 14/6 som var så hiskelig? Jag kunde inte göra mig av med den fort nog! En vän sade att jag nog överdrev och testade dess måttliga fartresurser på en kurvig väg, och skrämde oss båda in på första bästa pub för att återställa vårt mod. Och ändå tror jag att modellen sålde rätt hyfsat. Man såg den i alla fall lite här och var.

Frågan om köregenskaper tar mig till vad jag egentligen hade att säga. Min hustru kör en Moskvich. Hennes andra, efter att ha attraherats av dess låga pris och alla smågrejor som kom med bilen. Den har en bra verktygsväska, en färgburk, en ganska fullständig instrumentering (inte en massa lampor som varnar Dig för att något som redan klappat ihop). Den är tämligen bekävm, mycket robust och det är rätt bra "krut" i den. Växellådan är roligt att jobba med, och i stort sett är det en trevlig liten bil, men... jag frestades av bättre begagnad 2½ litre Riley från 1951. En anakronism: en bil av vintage typ men



EN BIL SOM SER UT SOM EN BIL. Strålkastarna börjar kanske ursäktande dra sig in i skärmarna, och V-rutan är en smula teutonisk, men the Blue Diamond genererar sig inte.

byggd 1951, då Riley ännu var ett eget bilmärke. Jag hade kört en ny 2½ omkring 1952 men glömt den förutom ett intryck av en villig, kraftig fyrcylindrig motor. Långt senare körde jag en god väns 1½ som hade tjänat hårt och jag kommer ihåg lukten av olja, intrycket av att motorn var för svag och de stora revorna i yttertak, vilket fick en att oroa sig när det regnade.

Jo, en riktig vintage bil. Fjädringen är hård och styrningen så direkt att huvudet lägger sig på axeln när man går genom en krök, och ingen krängning i kurvorna under acceleration. Växellådan var riktigt trevlig, men svänghjulet måste vara ganska ordentligt eftersom det tar lite tid att växla mellan de relativt moderata utväxlingsstegen. Endast det faktum att varvräknaren sitter framför passageraren och hastighetsmätaren framför föraren trotsar vintage kutym, precis som hos Jaguar. Vilket är rätt så bra egentligen; min gamla mor ser inte att det står "RPM X 100" och tycker att jag kör sakta och säkert. En tidigare ägare hade monterat in en mätare för oljetemperaturen samt ett ljusstuteregylage, men annars var hon i originalskick. Jo, taket var utbytt och bilen var omlackerad i originalfärgen, en lite speciell röd nyans.

Att sitta bakom den långa höga motorhuv, med benen utsträckta nästan rakt, och lyssna till det karaktäristiska vintaget ljudet från den stora fyrcylindriga

motorn och bastonerna ur det bastanta avgasröret, att nöjas åt den solida fjädringen och den jämna gången genom kurvorna, ja då kunde man inbilla sig att bilen var byggd samtidigt som Lagonda 2 litre med det låga chassit. Endast den moderna instrumentbrädan, och knappast ens den, avslöjar åldern.

Min Riley har bakaxel med spiralskurna drev där justering av anläggningsytorna, och glappet, mellan pinjon och kronhjul sker med hjälp av en gängad hylsa. Senare modeller hade inte denna justeringsmöjlighet. Varje del är märkt med sin tolerans plus och minus, och du adderar ihop toleranserna och sedan lägger du in en distansbricka som motsvarar resterande avstånd och hoppas att du har räknat rätt. Gjorde du det, är det bra. Om inte, så har du strax ett sjungande ljud eller ännu värre, och måste börja om. Detta förhållande tycker jag understryker skillnaden mellan bra och medioker ingenjörskonst. På det förstnämnda sättet kan man få ett perfekt ingrepp. Det kan man förvisso även på det andra, men endast om du har tur och alla delarnas toleranser har märkts exakt i förhållande till grundinställningen. Inte mycket att hoppas på, speciellt som det, på den senare varianten, inte går att kontrollera ingreppet med den vanliga blåfärgsmetoden utan att efter varje gång ta isär hela enheten. Kan man för den sakens skull säga att tidiga RM modeller är "P.V.T." (post vintage tourists) medan RME och RMF inte är det? Naturligtvis

inte, men man kan ju faktiskt ställa sig frågan! Moskvich's bakaxel är en fin konstruktion (jag har sett en i demonterat skick). Pinjon- och kronhjulgrepp kan lätt justeras med gängade hylsor och det hela är mycket robust.

Tillbaks till Rileyn. Motorn är förstas klassisk, med högt liggande kamaxlar med 90 graders ventiler som påverkas av vipparmar och stötstänger, och herr Riley tänkte sig nog att motorn skulle "andas djupt" eftersom insugsventilerna är 1,85 tum i diameter. Han tänkte sig förmodligen också att grejorna skulle hålla eftersom de tre vevaxellagren är 2,559 tum i diameter och vevstaklagren 2,362 tum. Vevstakarna är inte mindre än 8,625 tum från centrum till centrum vilket får en att tänka på vad som skulle kunna hända vid övervarvning. Kanske är det därför, och som följd slaglängden på 120 mm, som gör att jag aldrig har hört talas om att man drastiskt ökat kompressionen på dessa annars lämpliga motorer.

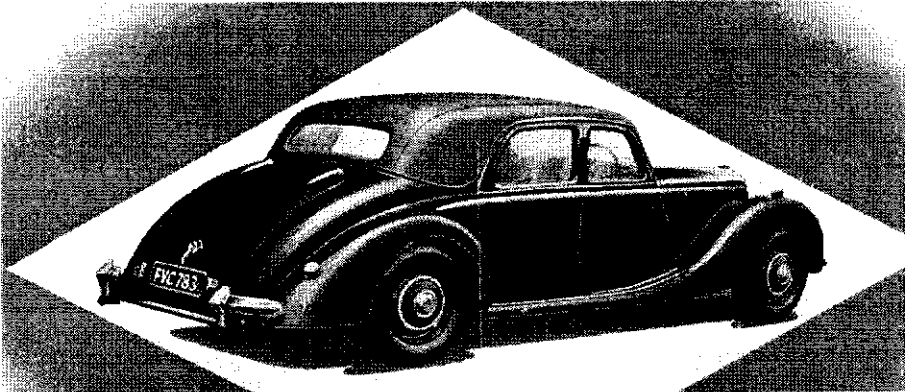
Motorn är i grunden den konstruktion som Freddy Dixon så framgångsrikt jobbade med. Jag kommer ihåg att vi kände en smula indignation över Dixons vana att alltid hålla motorhuvorna stängda, ja t.o.m. låsta, i depån på Brooklands där man annars vanligtvis var ganska obekymrade om att låta folk titta under huvuven. Och inte var han särskilt talför i baren heller när det gällde sina bilar. Men, han och andra hade ju faktiskt lyft märket Riley från att vara trevliga, små och ganska snabba bilar, till formidabla konkurrenter, så varför skulle han? Han och Mercedes-Benz-folket var klart mera hemlig-hetsfulla än de flesta.

Den mest avancerade delen av bilen är framhjulsupphängningen. Separat fjädring, med väldigt fint gjorda triangelformade länkarmar, där de undre, längre, länkarmarna är fästa i hylsor i vilka korta torsionsstavar är splinade. Stavarna går bakåt parallellt med ramen och är splinade i fästen som kan justeras. Teleskopstötdämpare går från yttre delen av nedre länkarmen till inre delen av den övre. Styrning via kuggstång som går mellan länkarmarna, och har (tror jag) lika långa styrlänkar. Det finns ingen "toe-in" eller "toe-out", endast en cambervinkel på 1° och en castervinkel på 3°. Spindelbultens lutning i sidled är 11° vilket resulterar i en mycket exakt och balanserad styrning. Den är tung som bly i låg fart, eftersom det är ca ett-och-ett-åttiondelns varv på ratten från ändläge

till ändläge. Däcken är 6.00x16 tum.

Karossen är handbyggd, och min har ingen röta efter 22 år. Dörrar låter fortfarande "ke-lonk", skramlar inte och det gör inte fönstren heller. Det är en standard saloon för sin tid, som jag tror Riley gjorde själva. Antingen tycker man om den, eller så gör man det inte. För mig verkar den förvånansvärt tidlös, men framdörrarna öppnas bakåt och kofångarna är funktionella men ganska tillgjorda. Bilens fina linjer skyler dess storlek; 4,72 m lång och över 1,55 m hög. Märkligt nog har 2½:an 1cm lägre markfri gång än 1½:an, som har 19 cm. 2½:an är med sina 1486 kg, 254 kg tyngre än 1½:an, men så är den också 17 cm längre. Och helt klart är ett antal större och mindre delar tyngre... men 254 kg verkar mycket. Dessa siffror var oförändrade genom hela RM seriens produktion.

Min bil har ett ventilspel på bara 0,1 mm men senare modeller har 0,3 mm vilket jag antar beror på olika kamprofiler; Rileys hade inte mindre än tre olika kammar till tändfördelaren. Jag har inga jämförelsetal för prestanda - jag har inga siffror alls - men jag förmodar att ändringarna hade något syfte. Jag hör inte till dem som tycker att man ska pressa gamla bilar, men med Rileyn blir man frestad. Prestationsförmågan genom väx-larna är inte anmärkningsvärd med moderna mått mätt men behöver inte skämmas för sig heller.



EN FLÅKT AV ELEGANS FRÅN 30-TALET är fullt tydlig när man ser bilen snett bakifrån, även om de där kofångarhornen aldrig hade dugt då. Taket är åtminstone läder och inte vinyl (säger du det Wilkinson!?!- reds. anm.).

Där bilen verkligen bländar är den stora fyrcylindriga motorns "långbenta" gång, och suget i accelerationen. Kraften kommer redan ganska långt ner, ja hon accelererar gladeligen från 25 km/tim i översta växeln om det ska behövas. Kurvstabiliteten är bra och jag har inte funnit ut hur fort man kan ta en kurva eftersom jag inte kör henne över 110 km/tim. Hon trivs bra i den farten och jag känner att det finns reserver på 25 km/tim eller mer. Hästkraftantalet varierar under serien från 92 till 100 från 2½ liters-motorn (2443 cc) och topphastigheten mellan 145 och 155 km/tim. Enligt den fina, stadiga Jaegernålen motsvarar 110 km/tim 4.000 varv och jag antar att 5.000 (140) skulle vara ungefär högsta säkra varvtal. Med vevstakar i stål och en slaglängd på 120 mm överlåter jag till någon annan att göra det experimentet. Förresten, Gir-lings hydro-mekaniska bromsar är

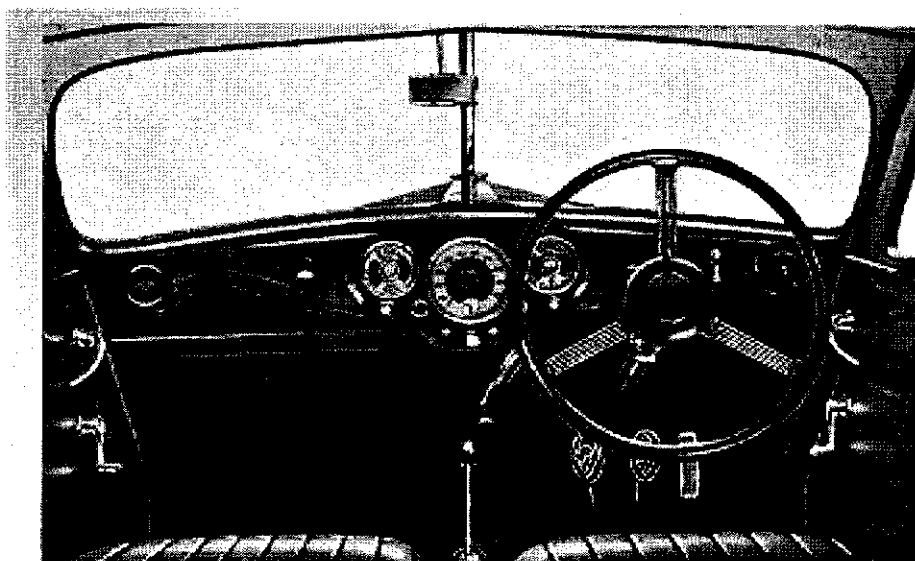
utmärkta vad man än jämför med.

Med undantag för framvagnen måste nog hela bilen ha varit ganska gammalmodig när den lämnade ritbordet, men icke desto mindre sålde den bra. Och det är ju inte så konstigt, det är en mycket välgjord och bra bil där de ingående elementen harmonierar väl och blivit till en homogen och integrerad enhet - så olik många av sin generation! Tänk bara på Vanguard, Austin och Morrisarna. En del är naturligtvis en omstuvning av pre-war Rileys, men inte karossen väl? Och säkert inte växellådan eller fjädringen som är styvare än jag minns att en Alpine var. Mycket udda, mycket älskad och mycket, mycket nostalgisk.

Nu har du mitt tillstånd (om du skulle behöva det) att påpeka att jag har uttalat mig pompöst på just det sätt som jag klagade över i första paragrafen, och kanske du också är irriterad eftersom du vet mer om Rileybilar än jag. Men banne mej, det är ingen "Post Vintage Thoroughbred"; det är "bara" en Vintage, en mycket bra Vintage. Den har samma förhållande till Vintage som en Chateau Cheval Blanc av årgång -52 har till en av årgång -37, och bättre än så kan jag inte säga det.

F.I.V.A. klassifikation

Kategori	från	till
Ancestor	-	31/12 1904
Veteran	1/1 1905	31/12 1918
Vintage	1/1 1919	31/12 1930
Post Vintage	1/1 1931	31/12 1945
Classic	1/1 1946	31/12 1960
Post Classic	1/1 1960	20 år sedan från idag



BMC INFLUENCE? En fin, klassisk instrumentbräda och ratt med ekrar. En solid centralt placerad växelspak. Men instrumenten börjar ta sig an modernare former. (Originalbilden i Wilkinsons artikel visar den nyare instrumentbrädan, reds. anm.).

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda Oct/Nov 97

Artiklar:

Rear Springs - the facts
Window Winder Mistake?

Till salu:

RME 1954, £ 3.750
RME 1954, £ 3.900
Riley 4/72, 1962, £ 2.600

The Riley Record Sept/Oct 97

Artiklar:

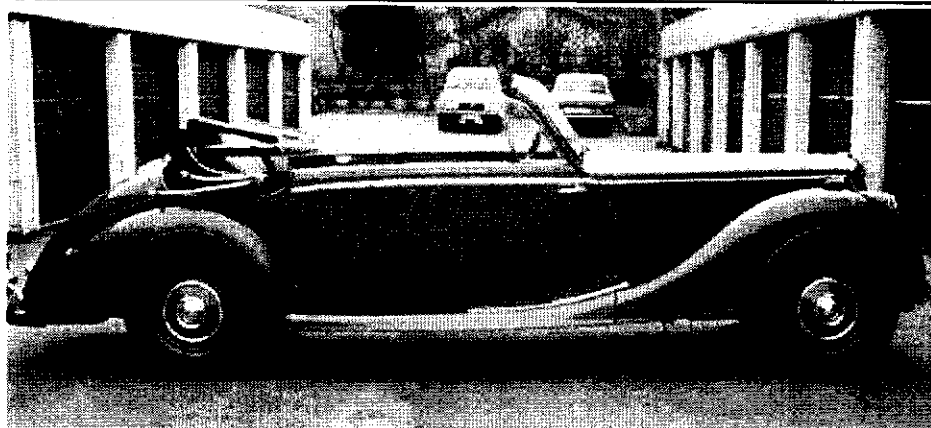
The tubeless tire
Unleaded fuel additive

Till salu:

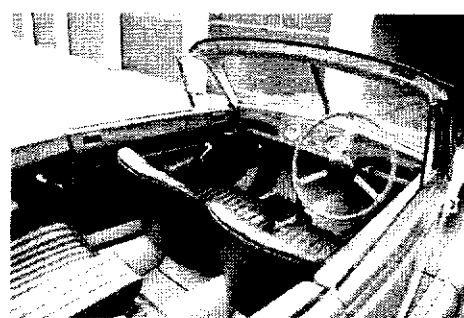
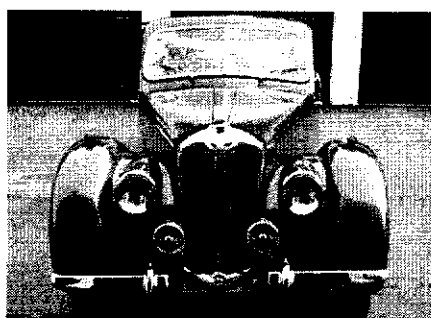
Monaco 1930, offers
RMA 1947
Pathfinder
Riley 2.6, 1958, £ 3.500
Riley 1.5, 1961, £ 1.500
Riley 1.5, £ 700
Riley 1.5, 1959, £ 1.995
Riley 1.5, 1961, £ 900
Riley 1300Mk 2, 1969, offers
Riley 4/72 automatic, 1964
Riley 4/72
Riley Elf Mk 3, 1968, £ 1.395
Riley Elf, 1964, £ 2.000
Riley Elf Mk 2
Riley Elf Mk 3, 1969, £ 2.000
Riley Elf Mk 2, 1964, £ 2.200
Riley Elf, 1968, £ 2.500
Riley Elf Mk 2, 1965
Riley Elf Mk 3, £ 2.250

Nya medlemmar

- 235 Schedin, Janolof
Skyttegatan 3
733 34 SALA
tel. 0224-154 46
4/68, 1959
- 236 Talik, Kaj
Klockarevägen 12
310 20 KNÄRED
tel. 0430-500 53
1300 Saloon Mk II, 1969



Ingvar Perssons nyligen färdigrenoverade 2½ litre drophead coupé har visats i Rileybladet 1/97 och 2/97. Den finns också beskriven i Motorhistorisk Magasins Rileynummer, 5/83 sid. 40-41. Här några bilder från innan den var helt färdig. Bl. a. sakans backspeglarna på skärmarna som syns på senare foton.



Efter SRR:s styrelsemöte den 16 maj 1997 i Uppsala ser klubbens styrelse ut som följer:

Ordförande:	Erik Hamberg
Sekreterare:	Ronald Pfändtner
Kassör:	Torsten Grönvall
Försäkringsansvarig:	Rune Möller
Övrig styrelseledamot:	Håkan Wikström
Styrelsesuppleanter:	Holger Nilsson Roland Haraldsson

Revisorer:	Anders Borneving Jonas Reiner
Revisorsuppleant:	Sten Eriksson
Valberedning:	Per Lindson Eddie Lidholm Lars Gustavsson
Suppleant, valberedning:	

Vid SRR:s styrelsesammanträde den 13/12 beslöts att försäkringsfrågor i fortsättningen skall handhas av:

Rune Möller
Torsten Grönvall
Håkan Wikström

Klubben får på det sättet ytterligare två besiktningsmän (som skall gå på kurs hos MHRF i januari/februari). Ytterligare någon kan komma att utses i södra Sverige så småningom.

1988 års årsmöte och rally blir troligen i Uppsalatrakten.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
Mobilitel. 070-530 62 25

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78
Mobilitel. 070-533 46 06

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Mobilitel. 0708-67 66 60
Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för 1998. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5