



RILEYBLADET

Nummer 1, 2005

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 27



A party from the Swedish Distributors, Förenade Bil, recently visited Britain, taking a course at the Nuffield Service School and visiting factories within the Nuffield Organization. Here, the visitors say "au revoir" to members of the staff at Nuffield Exports Limited.

Ovanstående bild publicerades i Nuffield Exchange News, mars 1951, en firmatidning inom Nuffieldkoncernen. Det intressanta med bilden är att den visar två, för klubben okända, Riley Dropheads med registreringsnumren väl synliga, M 31562 och H 12845.

Det hela började med att red kontakta Gordon Webster i England, som har hand om databasen för RM Rileys, för att påpeka att en svensk Roadster (58 SS 3570) med reg nr X 15282 som i databasen angavs som okänd, faktiskt stod på annat ställe i databasen med ett av de många andra reg nr den bilen haft. Gordon tackade för informationen och frågade samtidigt om jag hade uppgifter om de två svenska Dropheads som syns på bilden ovan. Detta var ju smått sensationellt eftersom just dessa två hör till de få svensksålda Dropheads som klubben inte kände till när Rileybladet i nr 2/2003 gjorde en sammanställning över 6 av de totalt 11 svensksålda cabrioleterna. Och här dyker de upp i samma foto!

M 31562 visade sig vara såld av Förenade Bil den 15 maj 1950 till direktör Sven Clase i Malmö. Red lyckades leta reda på Sven Clases son Leif som berättade att bilen var svart med grå sufflett. Enligt Leif var Sven god vän med Allan Söderström och bilen levererades med tre overaller i barnstorlek med Rileys emblem på ryggen, vilka Leif och

hans två systrar skulle ikläda sig vid premiärturen. Något foto med tre ungar i Rileyoveraller i en Drophead i Malmö 1950 har red tyvärr inte lyckats uppbringa, däremot ett litet kort från ägare nr 2.

Inom ett år efter inköpet hade Förenade Bil tagit bilen till England för reparation av något slag. Det var då den blev fotograferad och synlig i Nuffield Exchange News.

Bilen köptes den 24 november 1951 av tandläkare Bengt Hägg i Lund. Bengt är nu åter i Lund efter att ha bott i 30 år i England. Den Rileyn var den vackraste bil jag någonsin sett berättar Bengt (85). I september 1953 säljer han Rileyn till sin bror, kontoristen Lars Gustaf Hägg i Kramfors, och den får reg nr Y 20560. Denne behåller bilen till november 1957 då den registreras på Gidlunds Bilaffär i Örnsköldsvik. Två veckor senare blir bilhandlare Bengt Jonsson på Lungviksgatan 16 i Ö-vik rileyägare. I mars 1959 köper grovarbetare Sven Erik Vågström i Husum bilen men redan i december går den tillbaka till Bengt Jonsson, Bil & Motorservice, Ö-vik. Siste ägare blev representanten Urban Ruben Baltzar Södergren, Staketgatan 33 i Gävle, som



Riley Drophead fotograferad vid en utomhusutställning arrangerad av Kindwalls i Stockholm år 1950. Kanske den som Gert Sederholm köpte. Bilden kommer från artikeln "Swedish Showmanship" i Nuffield Exchange News för mars 1951. Se även nästa sida.



Familjen Häggs RMD

köpte bilen i oktober 1961. Lyckan blev kort och den 29 december 1961 anmälde AB Bil & Reservdelar i Gälve till länsstyrelsen att fordonet nedskrotats, och den avfördes ur registret. Den dropheaden blev 11½ år gammal.

60 D 5979

H 12845 såldes den 8 maj 1950 av Förenade Bils agent i Stockholm, Kindwalls. Köpare var direktör Gert Sederholm som registrerade bilen på sitt företag, Skandinaviska Korsettfabriken i Oskarshamn. Bilen var maroonröd med beige sufflett och klädsel. Red har talat med Gert Sederholms barn som berättar att pappa var mycket bilintresserad och hade en Horch strax innan kriget. Den kom även till användning efter kriget. Sedan kom en Mercedes 300, Rileyn, en Rover och en Mercedes Cabriolet. Den sistnämnda användes vid Gustaf VI Adolfs Eriksgata till Oskarshamn. Hovet ringde och frågade om de fick låna bilen, och även en gul Jaguar cabriolet som fanns i Oskars-

hamn vid den tiden.

Gert Sederholm fick problem med suffletten på sin drophead och Förenade Bil tog den till England för reparation. Det var då den blev fotograferad och publicerad i Nuffield Exchange News.

Gert Sederholms son Jan kommer väl ihåg att han, och hans bror Lars som då var i 16-års åldern, "lånade" bilen vid några tillfällen. Då skruvade man för säkerhets skull loss hastighetsvajern så att inga oförklarliga mil registrerades...

Red erinrar sig att även korsettfabrikör Lennart Arnberg i Höganäs hade en Riley. Kanske är det så att korsettfabrikörer har ett speciellt öga för vackra ting... vilket tydligen även tandläkare har.

Gert Sederholm har bilen i ca 2½ år. Den 22 september 1952 köps den av rörmontör Sigfrid Gustaf Gustafsson, Hamngatan 8, Oskarshamn. I november 1955 flyttar Gustafsson till Bergsholmen vid Skellefteå och bilen får reg nr AC 25887. Samtidigt byter Gustafsson titel till dykare. Gustafsson är ägare till bilen i knappt 7 år.

I maj 1959 blir Sven Anders Ögren i Skellefteå ägare men efter 4 månader säljer han den till AB Bröderna Forslund i samma stad, som dagen efter säljer den till byggnadsarbetare Arne Thylin, Getbergsvägen 3 i Skellefteå. Han kör öppen Riley i knappt 2 år.

Den 10 juli 1961 säljer Arne sin Drophead till ingenjör Sven-Olov Eriksson som bor på Skånegatan 59 i Stockholm och bilen får reg nr AA 73185. Efter ett

halvår, den 19 december 1961, sålde den blåfrusne ingenjören sin Riley Drophead via Bilfirma Sigward Pankin på Blekingegatan till sjökadetten Anders Edvin Backman, KSS Näsbyark. En månad senare registrerar han om den på sin hemadress, Karlavägen 1 i Sandviken, och vagnen får reg nr X 64962. I nio månader kryssar Backman omkring i sin Riley.

I september 1962 fick bilen reg nr AA 80299 när den åter registrerades i Stockholm. Förste ägare med AA-numret var Kurt Hallenberg, chaufför, boendes på Wollmar Yxkullsgatan 16 i Stockholm. Han registrerade in bilen den 13 augusti 1962. Den blir kort hos Kurt.

Vad som sedan händer är att köpmannen Bo Erik Martin Ander, Älgvägen 3 i Sollentuna förvärvar bilen i augusti 1962. Det står även på registerkortet att en utredning den 26 januari 1965 visar att Bo Ander "omgående" sålt bilen vidare "till okänd" direkt efter att han köper den i augusti 1962.

Bilen avregistreras den 7 december 1966. Före datumet står det en rad som är handskriven. Tyvärr är det svårläst. Det ser ut att stå att bilen avföres med hänvisning till en viss paragraf.

Där slutar uppgifterna på registerkortet. Inget står om namnet på den okände personen som köper bilen. Inte heller om vad som senare har hänt.

Red

Svenskt sinne för PR för 55 år sedan



In a garden setting, with statuary tastefully enhancing the scene, a fleet of Nuffield passenger cars awaits the Swedish motorist's inspection at the display arranged by Dealer Kindwall.



This night-time attraction of a well-lit, attractively displayed range of cars in Malmö draws many a serious-minded prospective buyer during leisure hours in the Swedish city.

Nuffield Exchange News för mars 1951 hade två inslag med svensk anknytning. Det ena är bilden med två svenska dropheads som gett upphov till ovanstående artikel. Det andra inslaget handlade om Förenade Bils och Kindwalls utställningar där vidstående och fler bilder ingick.

SWEDISH SHOWMANSHIP

SWEDISH

SHOWMANSHIP

Red

Sensommarmöte vid Tullgarn

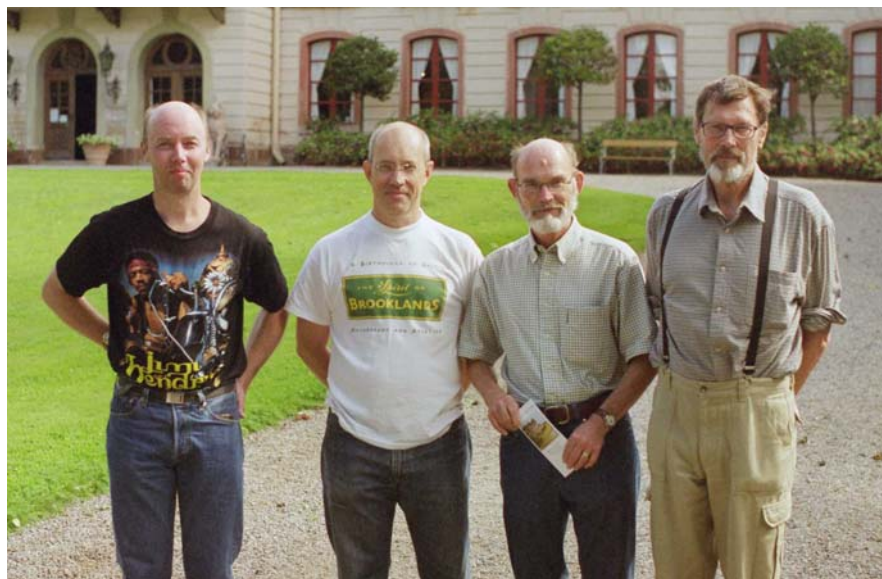
Lördagen den 21 augusti 2004 var det dags för en sensommarträff vid Tullgarns slott söder om Södertälje. Ett par veckor tidigare talade jag med Lars Jonsson, som bor i Lit utanför Östersund. Han beklagade att han inte haft möjlighet att komma till mötet i Österbybruk, men det skulle passa fint med en tur ner till Tullgarn.

”Jag har semester då och har inget särskilt för mig”, sade Lars. ”Det kan vara bra att bilen får bli genomvarm, och det är ju inte så fasligt långt att köra heller”, tillade han. Sagt och gjort: fredag eftermiddag vid fyratiden rullade Lars och hans Riley RMA från 1950 in i Uppsala efter ung. 50 mils körning. Färden hade gått helt utan problem. Det blev ett oavbrutet Rileysnack hela kvällen, tills vi av ren utmattning föll i sömn. Vi hann dock först avnjuta ljudet från den gamla originalradion med rör som sitter i Lars’ bil – en högtidsstund för den teknikhistoriskt intresserade.

Lördag morgon var vi uppe tidigt och kom iväg redan före nio. Åsa, Cecilia och jag satte oss i dropheaden och med Lars bakom oss tog vi oss ut på E-fyrans söderut i ungefär 80 km/tim. Motorvägar är ju egentligen bara transportsträckor när man kör gammalbil och ingen riktig bilkörning. Men denna dag var detta det mest effektiva sättet att ta sig söderut, förbi Stockholm och Södertälje, ned till Tullgarns slott.

Vi var ute i så ovanligt god tid att inte ens organisatören Torsten hade anlänt, men det dröjde inte länge förrän han rullade in på parkeringsplatsen i sin tvåfärgade en-och-en-halva av årgång 1949. Snart fick vi sällskap av Ronald och Monica Pfändtner i Kestrel 9hp 1936, Håkan Wikström i Lynx 12/4 från 1937, Per Lindson i modern Rover 75 och omsider Anders Muhr i sin svarta 2½ liters saloon från 1950. Damera försvann snart iväg till den innehållsrika butiken i orangeriet, medan herrarna ägnade sig åt bilprat. Snart var det dags för lunch, så alla begav sig in på värdshuset, där vi fick ett eget rum och kunde avnjuta en god buffé.

Kl. 13 hade vi bokat en visning av Tullgarns slott. Slottet är vackert beläget vid Östersjön, inte långt från Trosa. Det uppfördes på 1720-talet och blev



Rileityper

1772 kungligt slott, när det inköptes för den konstituerade hertig Fredrik Adolf (1750-1803), Gustaf III:s yngste bror. Efter hertigens död övertogs slottet av systern Sofia Albertina, som använde det sommartid fram till sin död 1829. I början av 1880-talet togs det i bruk av Gustav V och hans gemål Victoria av Baden. De kom att använda slottet flitigt under somrarna fram till hennes död 1930 och därefter vistades Gustav V där ensam ända fram till 1949, året före sin död. Inredningen är en märklig blandning av empire och tyskpåverkad nyrenässans.

Mitt under visningen av slottet utlöstes brandlarmet när vi stod i den stora matsalen i trappa upp. Vår unga guide visade dock prov på ett närapå stoiskt lugn och i god ordning utrymdes slottet. Någon fara förelåg dessbättre inte. Det konstaterades så småningom att brandlarmet utlöstes av misstag i en annan byggnad och efter en stunds väntan utomhus kunde vi fortsätta vår rundvandring i slottet och avsluta med slottsköket och frukostmatsalen; den senare liknar mest en tysk ”bierstube”.

Efter visningen återsamlades vi vid bilarna och gjorde en sväng in i Trosa, varefter vi ställde kosan mot hembygdsgården i Trostorp, där vi kunde förse oss med eftermiddagsfika och titta runt på gamla vagnar och jordbruksredskap. Efter ett tag bröt vi upp och körde längs småvägar till Hundby där Monika och Torsten Grönvall har

sitt vackert belägna sommarviste.

Vi inledde med att beundra Torstens nyuppförda tvåbilsgarage, vilket innehöll två Rover 90 från 1954. Den ena bilen var i gott skick när Torsten köpte den, men krävde ändå ett par månaders arbete förra vintern med bl.a. bromsar, innan den kunde tas i drift igen. Den andra bilen är en tämligen orörd svart originalvagn med röd skinnklädsel, som inte rullat på trettio år. Den är likadan som Torstens allra första bil och det är skälet till att han vill sätta den i stand.

Snart framdukade Monika en fantastisk silltårta och vi lämnade garaget för att i stället sätta oss till bords. Tiden gick fort som den alltid gör när man har trevligt och vi insåg till sist att vi var tvungna att bryta upp. Lars slog på nytt följe med Åsa, Cecilia och undertecknad och längs mindre och mycket vackra vägar togs vi oss upp mot Mariefred, Strängnäs, Enköping och tillbaka till Uppsala.

Tack Monika och Torsten för ett välplanerat och mycket trevligt program!

Erik Hamberg

Rätt signaler

Efter 30 år på en bilskrot var de rostiga ut- och invändigt. Fulla med tallbarr under kuporna och i snäckkorna. Två sorgliga signalhorn av märket Lucas Windtone som en gång suttit på en 1948 års saloon. Dessa hade red fått från klubbens lager av gamla delar att sätta i Roadstern i.s.f. de halvmoderna missfoster av olika fabrikat och utseende som satt i.

Efter att ha skruvat isär dem, och bara det tog en hel sprayflaska med WD40, insåg jag det hopplösa i att själv försöka göra något åt dem.

Gick ut på nätet och skrev in orden +lucas+horn+repair i Google, och strax hittar jag British Car Part Restorations som specialiserar sig på just mina tutor. Skrivet ett mail och säger att jag skickar eländet och ber dem tala om huruvida de går att renovera. Först när jag är på posten går det upp för mig att firman inte ligger i England utan i USA !

En vecka senare svarar Lawrie Rhoads att han mottagit hornen och...

"I have looked them over and agree they are in very, very poor condition. However, the good news is I am almost positive they can be restored but will require some major components. Fortunately I have a good used cover and also the a coil/point assembly to replace those that are not restorable. My estimate to restore these two horns is US\$ 200.00 plus 40.00 for air parcel post "

Jag accepterade och fick snart nytt mail:

"Today I bead-blasted all the parts and sprayed a coat of red oxide primer on the bells, fixing brackets and covers and black wrinkle on the bodies. There is some minor rusting-thru which required filling the holes with epoxy resin which takes a day or so to cure."

Gick till Forex och köpte 240 billiga dollar som jag stoppade i två kuvert. En månad efter att jag skickat iväg skrotet till Medfield Massachusetts fick jag tillbaka två tjusiga signalhorn, se bild, inklusive en illustrerad instruktion om hur man justerar tonen.

Man får tårar i ögonen av anblicken, och de låter som ljuvaste musik.

Red



Renovering av en Riley RMA - Del 2

Här fortsätter Lars Stavmar att berätta om arbetet med sin RMA. I förra avsnittet fick vi veta varför han valt att ge sig på en Riley, samt de tankar som slog honom när han började titta närmare på Rileys konstruktion.

Demontering – och avslöjanden

Det är inte helt enkelt att lossa så rostiga skruvförband, som det här oftast var fråga om. Helt osentimentalt kom vinkelslipen till flitig användning för skruvar som lätt kunde ersättas. Rostlösande olja och uppvärmning fick tas till då skruvar och gängor måste räddas. Karossen strippades på skärmar, fotbräddor, bak- och reservhjulsluckor, motorhuv med sidoplåtar. Motor med växelåda frigjordes från chassit och lyftes ur med hjälp av en egentillverkad enkel bockkran. Karossen lyftes av chassit med samma kran och placerades på en släpkärre, som jag totat till för ändamålet. Jag kunde nu konstatera att ramen, trots att den var svårt rostig med gropig yta, i stort sett var intakt. Konsolerna för A-, B- och C-stolpar var delvis sönderrostade liksom ramens ändplåtar för bakre tvärbalk och bakre stötfångare. Framvagnsbryggan såg bra ut trots all rost.

Demonteringsarbetet fortsattes med att bränsletank med ledning, främre och bakre stötdämpare, alla broms- och kopplingsdetaljer plockades bort. Även konsol för kylare och främre stötfångare skildes från ramen.

Det strippade chassit plus de flesta demonterade komponenterna fick firma Blästring & Industrilack i Kageboda, som jag har på endast ca 15 km avstånd, ta hand om.

Med det blästrade chassit väl på plats i garaget igen kunde demonteringen fullbordas. Jag hade mina onda aningar beträffande såväl styrapparat som spindelbultar. Mina värsta farhågor besannades. Efter att med mycken möda ha lossgjort styrapparaten från framvagnsbryggan och demonterat den, kunde jag bara konstatera att den var bortom all räddning. Kuggstångens kuggar var totalt nedslitna. Pinjongen och dess lager var också utslitna. Att man kunnat använda bilen i det här skicket är för mig en gåta. Bättre argument för att vi behöver vår bil-besiktning kan jag

inte tänka mig. P-stagsändarna var också utslitna och rostiga. Begreppet smörjning tycks inte ha existerat för dem som senast brukat bilen.

Spindelbultarna var också hopplöst slitna, speciellt deras nedre lagring. Den vänstra spindelbulten dessutom rejält krokig. Men än fler obehagligheter väntade. Med all smuts och rost bortblästrad avslöjades att torsionsfjädrarnas bakre fästplåtar på vänster sida reparerats genom svetsning; på höger sida hade skadorna tydligen varit så omfattande (det saknades en bit av den ena fästplåtens öra) att man helt sonika svetsat samman torsionsfjäderns ände med fästplåtarna. Eländet fullbordades, då jag efter mycket slit lyckades få ut de gummilagrade in- och utvändigt splinesförsedda rören för undre bärramar och torsionsfjädrar. Rörens lagerytor mot gummibussningarna var totalt nedrostade med djupa gropar.

Räddare i nöden – läget ljusnar

Här var jag på vippen att kasta in handduken. Jag ringde Erik H. för att höra om han kunde finna någon utväg. Om han kunde! Klubben hade fått tillgång till en Riley RM konverterad till EPA-traktor. Från denna hade man räddat bl. a. en komplett framvagn. Fanns här vad jag behövde? Ja, men en herre vid namn Kevin Gilmartin hade redan lagt beslag på framhjulsaxlar med spindelbultar. Frågan var: Behövde han alla prylar? Jag fick kontakt med Kevin, som renoverar en RMA-50 med, visade det sig, krockad framvagn på höger sida. Jodå, han förbarmade sig över mig och överlät vänstersidans hjulaxel med spindel och styrarm till självkostnadspris.

Ur sin källare plockade Erik H. fram en komplett styrapparat inkl. P-stag och P-ändar. Här fanns också torsionsfjädrar med bakre fästplåtar och de splinesförsedda rören som lagras i framvagnsbryggan. Just de detaljer jag så innerligt väl behövde. Allt var i förvånansvärt bra skick och blev mitt till ett synnerligen humant pris.

När jag nu överblickade läget, tycktes det mig möjligt att till vettig kostnad få ihop ett funktionsdugligt chassi. Jag förträngde att motorn ruvade i sitt hörn i garaget med ett stort frågetecken över

sig och att karossen kanske skulle bjudas på orimliga insatser att få stil på. Det var lockande att fortsätta med chassit.

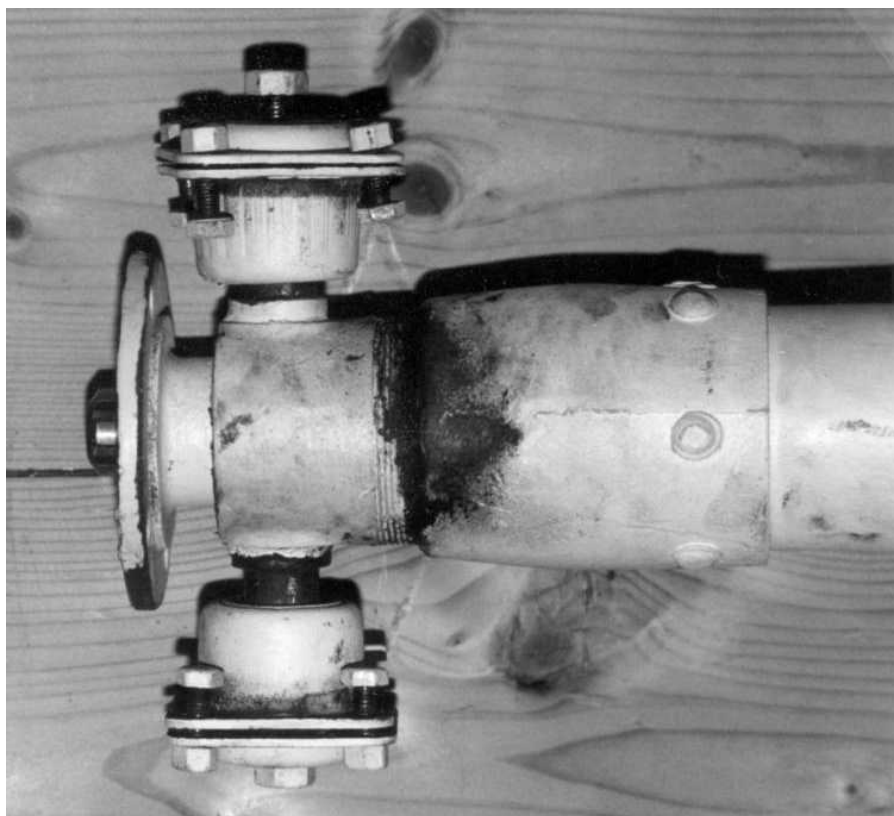
Uppbyggnaden kan påbörjas

Framvagnsbryggan lossades från ramen. Jag ville vara förvissad om att de sammanfogande bultarna var intakta. Det olycksaliga lagerhuset i kardanrörets främre ände frigjordes från fästörnen på ramen. Bladfjädrarnas schacklar mot ramen togs bort och därmed var bakaxeln helt fri från ramen. Vid de senast beskrivna momenten kunde jag notera vilka desperata försök att hålla bakaxeln på plats tidigare ägare gett prov på. Man hade svetsat ihop lagerhuset med kardanrörets hylsa. Minst sagt ointelligent, då man förhindrar fjädrarna att arbeta osymmetriskt och bilens naturliga krängning. Nå, svetsarna hade spruckit upp och ingen skada tycktes ha åstadkommit på lagerhusets fästen mot ramen. Lite smartare försök bestod i att de främre fjäderschacklarnas rörelse bakåt hade hindrats av på ramen påsvetsade klackar.

Nu äntligen kunde jag påbörja det uppbyggande arbetet och få nöjet att använda MIG-svetsen. Konsolerna för A-, B- och C-stolpar reparerades. B-konsolen förlängdes så, att den gav bättre stöd åt den på syllan stående B-stolpen. Ramens ändplåtar för bakre tvärbalk byttes ut. Några spruckna svetsfogar på framvagnsbryggan reparerades.

Ramen uppvisade genomgående slarvigt utförda svetsförband, som inte gav prov på högre grad av yrkeskunnande. Nåja, hållfastheten har tydligen varit god nog så här långt.

Blästrade ytor bör ju rostskyddas så fort som möjligt, så jag gjorde två strykningar med en 2-komponent epoxifyfärg med zinkfosfat som rostskyddande ingrediens (Hagmans Grundprimer CA, Mekonomen) på såväl ram som framvagnsbrygga. Därefter svart 2-komponent polyuretanlack som täckfärg, även den penslad.. (Samtliga chassikomponenter ytbehandlades efterhand på detta sätt.) Ram med tvärbalkar och framvagnsbryggans skrymslen duschades invändigt med



*Kardanaxelrör (pånitad gängad hylsa)
med iskruvat lagerhus (smörjnippel på baksidan)*

tunnflytande rostskyddsolja (Dinitrol ML).

Kardanaxelrörets lagerhus fixas

Kardanaxelrörets lagerhus med det uppglappade gängförbandet pockade på en lösning. Jag förmodar att samtliga Riley RM-ägare har den oundgängliga "Riley Workshop Manual". Här finns en sprängskiss "The Riley 1 ½ litre rear axle components (Early Type)". Den borde ju gälla för min bakaxel. Ja, allt föreföll stämma utom just kardanaxelrörets pånitade gängade hylsa. Här är den uppenbarligen slitsad och försedd med två klackar för en genomgående klämmande bult. Man har alltså redan på ett tidigt stadium upptäckt konstruktionens svaghet och gjort en modifiering. Men på min RMA-47 finns ej det här arrangemanget. Fanns det chans för mig att åstadkomma något liknande? Materialet i hylsan föreföll svetsbart (mjukt stål med uppenbarligen relativt låg kolhalt). Men gängorna då? Ja, förvånansvärt mycket av gängorna fanns kvar såväl i hylsa som på lagerhus. Förbandet måste haft mycket glapp redan från början. Jag har uppmätt stigningen till 16 gängor/tum (ca 1.6 mm). Vid gängprofilen 60 grader fås för korrekt utförda gängor en anliggning flank

mot flank i gängförbandet på ca 0.9 mm. Med lite initialglapp och tillkommande slitage så "rappar" förbandet ur. Det är lätt att räkna ut att hopklämning av en spalt i hylsan på 3 mm ger en diameterminskning på ca 1 mm.

Jag satte vinkelslipen i hylsan och skar upp en längsgående slits, ca 3 mm bred, till en längd motsvarande lagerhusets gängade längd och borrade ett stopphål vid slitsens ände. Två klotsar tillverkades av kvadratstång (20 x 20 mm). De anpassades till hylsans yta och genomborrades för 10 mm bult. Hålen lagda nära hylsans yta. Klotsarna placerades ca 20mm från hylsans ände. MIG-svetsen fick jobba för fullt. Jag lade upp rejäla svetsfogar. Gängorna rengjordes och rikligt med molybdenbisulfidfett påfördes. Lagerhuset skruvades in till angivet mått, varefter skruvförbandet drogs. Utan svårighet kunde jag få hylsan att klämma om lagerhuset, så att detta endast med svårighet kunde vridas runt. Jag tror faktiskt att förbandet kan överföra de axiella krafter det kan tänkas bli utsatt för och att jag slipper framtida problem. Men det krävs nog att kärran handhas med viss varsamhet.

Bakfjädrar, stötdämpare och krängningshämmare

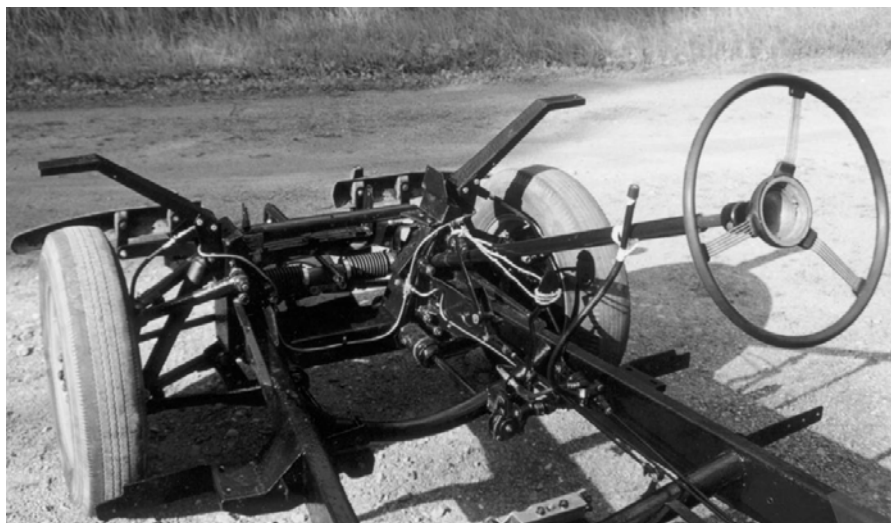
Bakfjädrarnas schacklar var i förvånansvärt bra skick. Bultarnas yta var ej mera rostangripna än vad jag bedömde som acceptabelt. Några av ändplåtarna utbyttes mot nyttillverkade. Med nya gummibussningar och muttrar återmonterades schacklarna. Dessförinnan sprutades rostskyddsolja in mellan fjäderbladen. Det var ganska knepigt att få bakaxeln på plats igen. De helt obelastade fjädrarna medför att kardanröret spänner mot en underliggande tvärbalk, då man skall ansluta lagerhuset i kardanrörets främre ände. Jag fick trycka upp bakaxeln mot ramen med hjälp av dragblock för att få lagerhusets tappar i önskat läge.

De gamla hävarmsstötdämparna av typ Luvax hade jag inga förväntningar om i befintligt skick, men min gode vän Tore Karlsson övertygade mig om att de var användbara. Tore är bilmekaniker av den gamla skolan, som reparerar och inte bara byter till nya komponenter. Har vikt sitt liv åt att samla på sig allt till speciellt Volvo PV och Amazon men även äldre tyska och engelska bilar. Han återkommer senare i detta opus.

OK, dämparna piffades upp och monterades. Bultarna, som kopplar dämparna till bakaxeln via de gummibussade stängerna, var emellertid helt slut. Återigen fick bekantskapskretsen rycka in. Tommy svarvade nya bultar. Han har svårt för att ta betalt men kallar gärna pizza. Bultarna har försetts med låsande brickor på ändarna, så att inte stängerna skall krypa av. Gummibussningarna tycks inte finnas i "Spares and Price List" men John Kirby, som jag klagade min nöd för, levererade utan kostnad bussningar, som efter lite modifiering platsade in. Krängningshämaren kunde återmonteras tack vare felfria fästen från EPA-traktorn.

Framvagnen

Framvagnsbryggan monterades med sina rostskyddspreparerade bultar. Bryggans lägen för länkmarnas och torsionsfjädrarnas hylsor slipades rena från rost och ytbehandlades med epoxy grundfärgen. Med talkpreparerade ytor och viss möda lyckades jag pressa i hylsorna och dess gummibussningar. Bakre fäste med justeringskam för torsionsstavarna monterades; fästplåtarna från EPA-traktorn. Dessa visade sig



Framvagnsstudie

vara kraftigare dimensionerade än de ursprungliga, vilket indikerar att inte enbart mitt exemplar uppvisat svagheter. Speciellt vagnar med den tyngre 2.5-liters motorn bör haft problem.

Undre länkar mar trädde på den splinesförsedda hylsan och torsionsstavar na sköts på plats. Torsionsstavarnas fixering i axiell led konfunderar mig. På min RMA-47 täcks hylsans främre ände av ett något kupat lock, som med skruv fästs till torsionsstaven (gängat bottenhål i staven). Staven får härigenom sitt läge bestämt och kan inte röra sig bakåt. Men inget annat än friktion i splinesförbanden hindrar den att röra sig framåt. Nu tror jag inte att risken för att den kommer på drift är stor, men med tanke på Murphy's lag "om det finns en möjlighet att något går åt hel-sike, kommer så att ske", har jag svetsat pinnskravar på torsionsstavar na bakre ändar och monterat låsande lock. Frågan är om inte Riley's konstruktörer så småningom tagit intryck av Mur-

phy – titta på sprängskiss i Workshop Manual "The Front Suspension, 21/2 litre - RMF", där visas en låsplåt fäst till såväl torsionsstav som bakre fäste.

Nu till nästa problem. Hur skulle jag få glappfria spindelbultar?

Spindel och bronsbussningar i lagerhusen från EPA-traktorns framaxel var inte så hårt slitna. Spindelns övre lager var acceptabelt. Högersidans spindel och bronsbussningar var däremot illa åtgångna. Spindel och bussningar fanns inte upptagna i "Spares and price list", så jag hade inget annat val än att finna en väg att reparera. Varför inte brotscha upp bussningarna och krympa stålhylsor på spindelns ytor.

Här kommer ytterligare en person in i handlingen, nämligen Ingmar Ringkvist, utbildare vid verkstadsskola och i besittning av såväl kunskande som maskinell utrustning. Jag presenterade problemet för Ingmar, som blev intres-

serad. Han kunde per omgående visa upp en fast brotsch, perfekt lämpad att rymma upp bussningarna, och var beredd att ge sig i kast med fortsättning en; att pressa spindeln ur framaxelns säte, svarva ner spindelns lagerytor, svarva hylsor, krympa dessa på spindeln och därefter svarva och slipa till passning i bussningarna. Han fixade det! Och det till en kostnad så låg att jag skäms att nämna summan. Huvudparten av jobbet hade med stort engagemang utförts av en iranier, elev vid skolan.

Vi gjorde dock ett litet misstag. Bussningarna var, som jag nämnt, slitna. Slitaget var ej jämnt fördelat på bussningens omkrets med påföljd att det brotschade hålets centrum förskjöts något relativt den gängförsedda hylsan. Spindeln fick därför närmast hylsan slipas ner något mer än önskvärt.

Samtliga bultar som förbinder spindelbultens lagerhus med länkar mar na var oanvändbara och fick bytas ut. Skönt att dessa ingår i reservdelssortimentet. Med nya bussningar och muttrar kunde nu framaxlar och länkar mar monter as. En intressant iakttagelse beträffande styrgeometrin gjordes då styrapparaten monterades. Styrarmen från EPA-traktorns framaxel var längre än den som tillhörde min RMA-47. Likaså med P-stagen. Man har tydligen ändrat styringens utväxling. Jag trodde att den ändrade utväxlingen endast gällde för den tyngre RMB med 2.5 liters motorn, men enligt Erik H var "EPA:n" en RMA.

"Öakta" stötdämpare monterades. Tore Karlsson levererade Volvo Amazon Kombi-dämpare med status "som nya".

Konsolen för kylare och stötfångare monterades efter att ha rustats upp med ny stötplåt mot framvagnsbryggan och nytt rör för startvev.

Lars Stavmar

Fortsättning följer i nästa nr.



Chassit renoverat (operatören vid ratten)

1934 Riley Lincock 6/12 – en beretning om renovering

Tor Bang-Steinsvik i Oslo, vår medlem sedan 20 år, och hans son Tor Ole har låtit renovera sin Lincock i England. Under en längre period cirkulerde bilen mellan olika experter. Här följer del 1 av den historien.

Rileybladet kjenner bilen (44T 1878) fra tidligere. Tor Ole kjøpte den i England i Januar 1988 og har således vært eier i 16 år.

Etter hvert som årene gikk ble det åpenbart at den trengte oppgradering på noen områder. England var det mest nærliggende for en slik jobb og Rileyvenner i Newbury ble kontaktet. Peter og Alice Morrell, som vi har fått mye hjelp og bistand av over de mange årene vi har kjent hverandre, sa seg villige til å huse og følge opp Lincocken under dens Englandsopphold. Peter er en formidabel kapasitet på både RM og førkrigs Riley og vi følte at bilen dermed var i de beste hender...

I oktober 2001 var det så tid for å ta den over til moderlandet hvor den ble tatt hånd om slik at forespørsel kunne gjøres til spesialister på aktuelle jobber.

Vi var i utgangspunktet klar over at treverket i karosseriet var svekket ettersom det var tydelige sprekker i aluminiumskledningen i overkant av frontruten og rundt åpningen for bagasjerommet. Clutchen fungerte ikke tilfredsstillende ettersom den hadde utviklet en tendens til å koble inn med ett rykk. Bremsene krevde mye kraft for å stoppe bilen og var tydelig slitne. Det lakk også olje fra bakakselen og ut på bremsen på høyre side.

Motoren dro godt, men oljetrykket var faretruende lavt med under 20psi ved 40mph og varm motor (SAE50 olje). Dette gav oss en indikasjon på at lagrene kunne være slitne. Det var antydning til vann i oljen. Den enkle SU HV3 forgasseren med hotspot var temmelig slitt. Vi har lenge hatt et ønske om å oppgradere til en Special Series spesifikasjon med 3 SU OM forgassere og hotspot. Dette ble frarådet av flere av våre Rileyvenner i England. Den rådende oppfatningen er at erfaring har vist at dobbeloppsettet med 2 SU HV3 uten hotspot å la MPH

er et atskillig mer effektivt arrangement. Vi ønsket derfor å gå for denne løsningen.



MOT-test ved ankomst

Vurderinger

Ved ankomst til Newbury gikk vi gjennom en MOT kontroll for å få en første indikasjon på bilens tilstand. Til vår forundring fikk vi anmerkning på dekkene som vi hadde anskaffet nye da vi kjøpte bilen. Alle fire dekk hadde små sprekker i gummi på sidene. Etter å ha skiftet til nye dekk ble den godkjent uten anmerkninger. Dette kunne se optimistisk ut, men vi fikk skuffelser.

En Riley-bekjent med god erfaring fra treverk undersøkte tilstanden på karosseriet grundig. Vurderingen ble nedslående. Store deler av trerammen måtte skiftes ut. Spesielt treverket rundt frontrute og torpedovegg var dårlig. Det ble også meldt at treverket og aluminiumskledningen rundt bagasjerommet var så dårlig at det var

like før bakenden med reservehjul ville ha falt av!

Ian Gladstone (www.rileycarspre-war.co.uk) foretok så en første vurdering av det mekaniske. Han fant bremsene utilfredsstillende og likeså sentrifugalclutchen. Oljetrykket var ikke som det skulle være og som et første trinn ville han sjekke om et oljerør kunne være lekk. Etter å ha fjernet bunnpanne og sjekket dette var hans dom klar - motor og clutch måtte ut for full overhaling! Det mekaniske hadde første prioritet og Ian kunne starte opp i november 2001.

Det mekaniske

På grunn av annet presserende arbeid ble det en langsom start hos Ian Gladstone, men innen årsskiftet var bremsene brakt i orden. Bremsene



Blue Diamond Services – Ian Gladstone

foran trengte nye bremsebånd og kammene nye foringer. Bak var det tidligere foretatt modifikasjoner for å korte ned lengden og dermed svikten i bremsekabelen. Dette ble ansett for å være direkte farlig og ble rettet tilbake



Blue Diamond Services – arbeide med bremserne

til det originale.

Oljen på en bremsetrommelen bak var forårsaket av skade på nav/drivaksel. Det var tydelig at noen tidligere hadde anvendt slegge. Nytt nav/drivaksel var for hånden og ble montert.

Clutchen viste seg å være svært nære et sammenbrudd. De herdete drivboltene hadde dype hakk og samtlige friksjonsplater, bolter og deksel måtte skiftes ut. Girboksen (Armstrong Siddeley Pre-selector) viste seg heldigvis å være i god stand slik at det holdt med å rense den og skifte lagre.

Motoren

Da bunnpanna ble fjernet viste det seg at front hovedlager og tre rådelagre var i ferd med å bryte sammen. På 1934 modellen har veivakselen vannkjøling på midtlageret og her hadde motorblokken frostsprekker. Noe som igjen var årsaken til vann i oljen. Det sies at dette er vanlig på 6-sylinder 1934 motorer fordi tappekranen på blokken har blitt glemt når frosten kom. Motoren måtte altså heloverhales.

Dette ville ta sin tid, men treverket kunne ikke tas før juni 2002 så overhalingen behøvde ikke forseres.

Motoren ble strippet og det viste det seg at den hadde standard Omega 9 stempler (høykompresjon), noe som blant annet innebar at den var boret opp til 14 HP. Topplokket har fortsatt de mindre forbrenningskamrene til 12 HP utgaven slik at vi hadde et sannsynlig kompresjonsforhold 8:1 mot originalt 5,6:1. Dette forklarte den særdeles friske akselerasjonen som Lincocken har utmerket seg med så lenge vi har hatt den.

Blokka ble sendt til SureLock i Surrey (www.castingrepairs.com) for "Cold Stitching". Dette er en prosess der sprekker i støpegods kan repareres ved å bore og sette inn en serie med "nøkler" på tvers av sprekken. Prosessen krever ikke oppvarming av noen av delene slik at risikoen for forkastning i blokken er eliminert. Blokken forsegles deretter med "Ceramic Sealing" og kjølekanalene trykktestes nøye tilslutt.

Veivakselen var slipt ned til sitt maksimum og ny/brukt aksel måtte skaffes. Ian fant en passende veivaksel



Reparert motorblokk

med god toleranse som vil tillate flere runder med sliping i fremtiden.

Stempler og sylindre var fine med unntak av en hvor brudd i et klips (Circlip Gudgeon Pin) hadde ødelagt stempelet og skadet boringen. Den skadede sylindren fikk satt inn en foring og et nytt standard Omega 9 stempel.

Lagre måtte støpes nye lagre for veivakselen, men vi ønsket helst lagerskåler i rådene. Ian bekreftet at dette lot seg gjøre og at han hadde god erfaring fra tidligere. Det har vært hevdet at dette ikke gikk på grunn av for lite gods for maskineringen. Imidlertid, rådene ble maskinert uten store betenkeligheter og myke BMC B serie skåler (Austin 55/60) satt inn.

Topplokket ble trykktestet og overhalt, ventilseter og ventiler slipt, ventilfjærene byttet ut med nye.

Kamakslingene var slitte og måtte slipes. De ble sendt til de meget høyt anbefalte Leonard Reece & Co Ltd. i Huntingdon for reprofilerings til deres formel for "Sprite cams". Det vil si at innsugningsventilene åpner 20 grader før TDC i stedet for 0 grader ved overgangen mellom tømme- og fylletakt. Eksosventilene lukkes 20 grader etter TDC i stedet for 30 grader. Profilene har også "quietening ramps" som sparer slitasjen på vipper og ventiler. Den forventede effekten av dette var å få litt mer krefter på høyere

turtall. Dreiemomentet i nedre turtallregister reduseres litt, men dette skulle ikke være merkbart de andre modifikasjonene tatt i betraktning.

Dekslet over timing gearene viste seg å ha sprekker. **Bunnpanna** hadde kuttskader. Våre venner i Newbury tryllet frem ny bunnpanne og deksel.

I samme søkefasen dukket det opp to gode originale Rotax hovedlykter som ble byttet med våre uoriginale Lucas. Peter fant også et perfekt instrumentpanel, uten de mange uoriginale hullene som vårt gamle hadde. Til overmål hadde det et orginalt "Hobson Twin Telegauge" instrument på plass. Dette manglet på Lincocken og vi hadde vært på jakt etter et slikt lenge. Det er et særdeles pussig instrument med både temperatur og tankmåling i samme 60mm hus. Det var spesielt for 6 sylindrer Rileyene i perioden '33-'35. Vi syntes det var bryet verdt å få dette til å fungere så dette ble sendt til George Filbey som gjorde en utmerket jobb med å restaurere instrumentet.

Forgassere

Riktig innsugningsmanifold av MPH-type ble funnet på Wren's stand på Coventry Rallyet i '01. Problemet var å

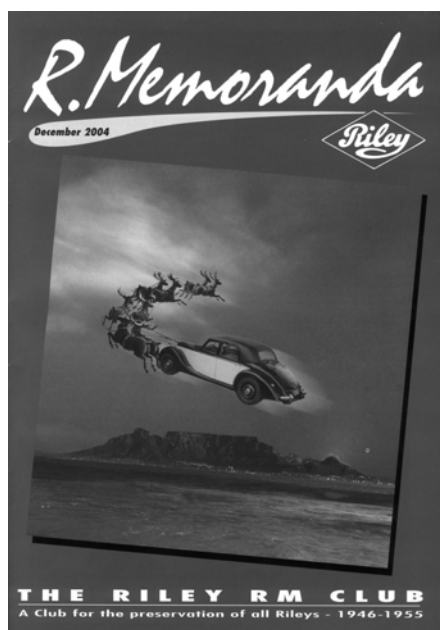


finne tak i de riktige SU HV3 1 1/4" forgasserne med vertikal flens. Tidligere hadde vi ved leilighet funnet to SU H2 - 1 1/4" som er av ca. '37-års årgang, altså ikke helt korrekte for en '34-modell, men med riktig innsugningsåpning. Av mangel på noe bedre ble disse montert.

Tor Bang-Steinsvik

Fortsättning følger i nästa nr.

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda December 2004

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Articles

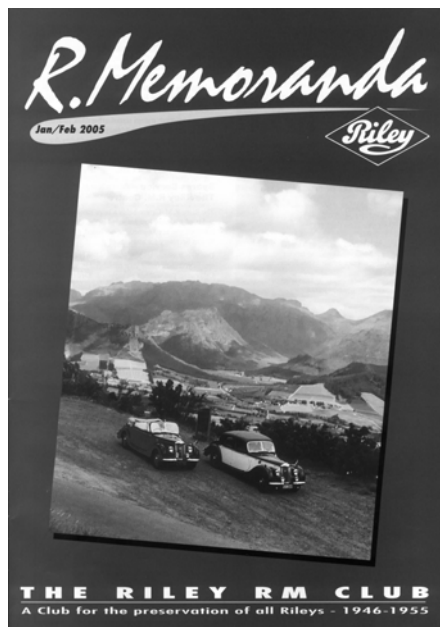
Special Special
 From our Database Manager
 The London Motor Show in the Fifties
 Messages from RM Club on-line forum

Forthcoming Events

The Riley RM Diamond Tour 2005, 17-22 July
 Scottish National Riley Weekend 27-29 May
 Riley Motor Club London to Edinburgh Run 2005
 Grand Tour of Italy 1-16 May
 Pathfinder section: From a Bench Front Seat

Cars for sale

RMA 49, total restoration, nothing missed, £7.950
 RMB 49, early dash model, completely restored, £8.750
 RME 54, very good condition, wedding car, £4.800
 RMA 50, drives, needs some work, £1.950
 RMA 47, not run last few years, £2.750
 RME 54, unfinished project, mechanically good, £1.000
 RMF 52, excellent condition, £8.300
 RME 54, for restoration, can be seen running, £1.300



RMA 50, good restoration project, £995
 RME 54, runs and looks well, £3.750
 RMF 54, excellent condition throughout, £7.000
 RMA 47, excellent painted chassis, £3.750
 RME 54, appeared on 5 episodes of "Heartbeat", £4.650
 RMF 52, in dry storage since 1986, £4.250

R. Memoranda Jan/Feb 2005

Magazine of the Riley RM Club
www.rileymclub.org.uk

Articles

RM Riley Police Cars
 From the Database
 Technical topics: windscreen wiper system
 Messages from RM Club on-line forum
 Dinky Riley RM variations
 British Invasion in Stowe, Vermont, USA

Forthcoming Events

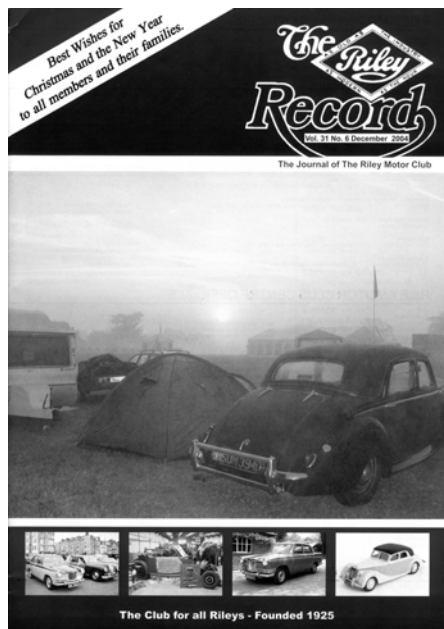
Svenska Rileystregret Annual Meeting, 10-12 June
 Scottish National Weekend 27-29 May
 Riley Motor Club 80th Anniversary, 6-7 August
 Pennine Weekend 7-9 October
 Cheltenham Cleve Vale Rotary Club: Prescott Hill
 Climb Open Classic Car Event 14-15 May

Cars for sale

RMB 51, very good interior, body needs a little attention, mechanically excellent, £4.995
 RMB 50, skrotbil, hela eller delar av, behöver plats
 RMC 51, Roadster, excellent, £18.750
 RMB 52, sympathetically restored, £8.500
 RME 53, needs attention, £500
 RMB 52, sympathetic rebuild, reluctant sale, £7.950
 RMA 47, largely restored, £4.500
 RMF 52, recent import from the dry region of South Africa, very good original condition, £6.500

Riley RM Club Annual General Meeting

Medlemmar: UK 1.482, övriga 294
 Reservdelsförsäljning: £123.000
 Reservdelar i lager: £310.000



The Riley Record 6/2004

The Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

2004 AGM, Bourton-on-the-Water
 Rileys at the N.E.C.
 RM Riley Models
 Ards T.T. Races—Riley's greatest motorsport triumph?
 Restoration request—members help

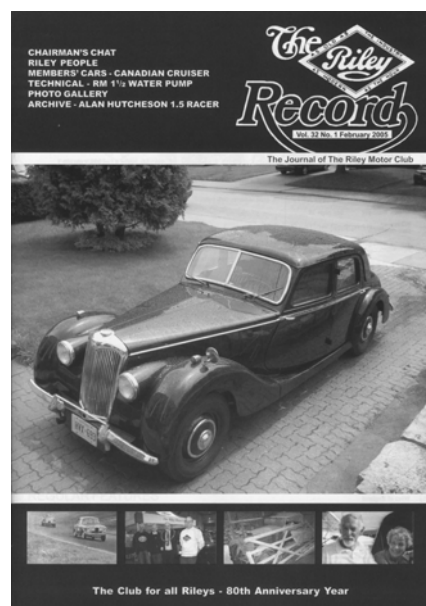
Service Matters: Eliminating bonnet rattle (RM), oil seal gear box rear extension (1.5), cylinder block drain tap (4/68 and 1.5), petrol pump inlet elbow chaffing (1.5), setting of front break hoses (2½ RM), rear seats (1.5), carburettors (Riley Sprite), Centrifugal clutch (1937 models), prevention of damage to windscreen wiper blades (prewar).
 Fond Memories Revived

Forthcoming Events

The Riley Motor Club 80th Anniversary National Rally, 6-7 August at Arley Hall, Chechire
 26th Bristol Classic Car Show 29-30 January 2005
 Scottish Riley Enthusiasts, Scottish National Riley Weekend 27-29 May

Cars for sale

RMA 49, total restoration, nothing missed, £7.950
 RME 53, £3.000
 RMB 48, lovely car, £8750
 Elf 63, good runner, £1.500
 Elf MkII, 1964, for restoration, £600
 Elf MkIII, 1968, excellent condition, garaged and loved, £1.500



The Riley Record 1/2005

The Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles

Riley People: Derek and Rosalind Allnutt
 Auto-Architect: Gerald Palmer
 Canadian cruiser (se omslag)
 RM 1½ litre water pump
 Return of the Elf
 Service Matters: Fogging of number plates, petrol pump inlet elbow chafing 1.5, engine modification RM, Seal for vacuum servo end cover 2.6, windscreen wipers 4/68, adjusting tappets 2.6, new Lucas control box RM, removal of steering rattle 1.5

Evenemang

Tecno Classica, Essen, Tyskland 7-10 april
 Riley Motor Club 80th Anniversary London to Edinburgh Run 29/4-2/5
 Scottish Riley Enthusiasts National Weekend, 27-29 maj
 Spring Autojumble, 14-15 maj, Beaulieu
 Riley RM Club National Rally, 23-24 juli, Marlborough
 Riley Motor Club at the Beaulieu Autojumble, 9-11 sept
 Int. Classic Car Show, Birmingham, 4-6 nov

Cars for sale

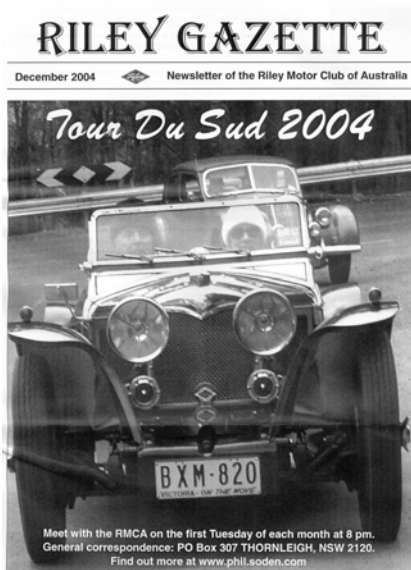
Two 4/72, £500 the pair
 RME 53, excellent solid car with thousands spent, £3995
 RMC roadster 1950, many awards, £17.500
 Kestrel 1300, 1968, professionally restored, £3.000
 Elf Mk III, solid but scruffy, good runner, £600
 Elf 1967, ideal restoration project, £400



The Riley Register Bulletin No. 197
www.rileyregister.com

Articles

A treader remembers, by Ian Gladstone
 My last special - part 2, by Chris Pack
 12 Prewar go to Norway 11-20 July 2004
 VSCC Loton Park, from the Riley angle



Riley Gazette December 2004 Rally Edition

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Tour Du Sud 2004 (Victorias och NSWs gemensamma rally till Rutherglen, vindistriktet och nordöstra Victoria. Tur-retur över Snöiga Bergen (Snowy Mountains), på utresan via Cabramurra, Corryong och Wodonga. På hemresan via Albury och Tinaldra uppför Alpina vägen till Thredobo och Bruna berget (The Brown Mountain).

Cars for sale

Riley Kestrel Sprite 1936, excellent all round condition, \$30.000 NZ ex Dunedin.
 RMB 49, exceptionally original Coventry built 2½ litre saloon, AS \$14.250

Riley Gazette Jan-Feb 2005



Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Fleet of Favourites - om Chris Stafford som äger 19 gamla bilar: 1930 Riley Nine Tourer, 1932/36 Riley Six Special, 1936 Riley Kestrel 15/6, 1936 Morris 8 two-seat Tourer, 1937 Morris 8 four-seat Tourer, 1948 Riley RMB 2½ saloon, 1950 RMD 2½ Drophead, RMC 2½ Roadster, 1950 RMB 2½ saloon, 1951 RMA saloon, 1952 RMB 2½ saloon, 1954 RME 1½ saloon, 1953 Bristol 403, 1958 Morris Minor saloon, 1960 Morris Minor Utility, 1967 MBG roadster, 1968 BMW Ti, 1973 Jaguar E Type, 1981 Jaguar XJ6, och en Land Rover Discovery.

Cars for sale

Riley Nine, ugly, AS \$5.000
 RME 53, cheap!
 RMB 49, exceptionally original Coventry built 2½ litre saloon, AS \$14.250
 RMC 49, excellent AS\$37.000

Riley Gazette March 2005

Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW



www.nobbys.net.au/~rileymc

Detta är ett extra stort nummer med 24 sidor där man börjat med att medlemmar agerar "Gäst redaktör" för ett nummer. Gästredaktör denna gång är Jack Haines som valt temat "pre-war".

Articles

A few member's cars

The Millers first Riley 9
 History - The Pre-war and pre-Nuffield Years
 The story of Trog, an Australian Vintage Riley Special
 Do people still use their pre-war Rileys?
 The Riley "Sixteen" - The car with too many names!
 Prewar racing - Freddie Dixon & his cars
 Some notable pre-war Riley achievements
 The rebirth of a 1924 Riley
 The Nine still going strong

Riley Motor Club - December 2004

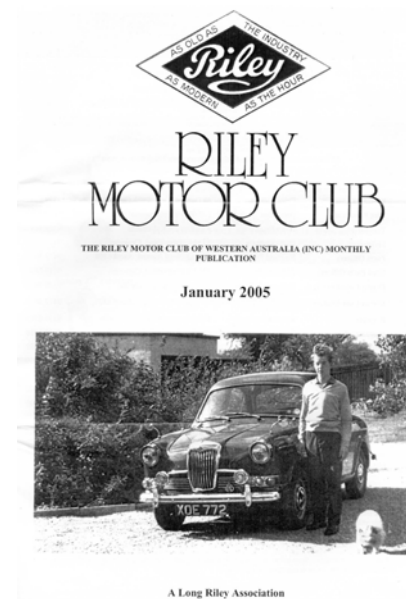
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

Riley Christmas Outing

Riley Motor Club - January 2005

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication



Articles

Electric Petrol Gauges

Riley Motor Club - February 2005

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Articles

S:t Valentine's Evening
 Annual Champagne Breakfast

RCS Newsletter 4/2004

Riley-Club Schweiz www.riley-club.ch

Evenemang 2005

Vårträff 23 april i Zürcher Unterland
 Riley Club Schweiz Rileydagar 1-3 juli Luzern
 Hösträff 10-11 sept i Basel
 Hillclimb 9 okt Root.Michaelskreuz
 Vinterträff 19 nov i Hünenberg

På Gång nr 1, 2005

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad

Artiklar

Bilprovningen vill undanta årsmodellerna 1951-1959 från besiktning
 Helgasjön Runt är Sverigeklassiker 2005
 Nya undersökningar från MHRF: skattebefriade samlarfordon körs i snitt 87 mil per år.

Riley RMD Drophead Coupé 1950 är en av de vackra modellerna i den berömda RM-serien som kom efter andra världskriget. Magnus Mölstads vagn såldes ny till en brittisk officer stationerad långt bort från öriket.

TEXT: LARS P. HEDNER FOTO: BIRAN TEJEDERMAN



MED FJÄRRAN ÖSTERN I MINNET

Med den lilla Riley Nine på 1 100 cc från 1929 öppnade Riley en nisch åt sig i bilvärlden: sportiga, pigg motorer i linskeleka karosser, med nästan hantverksmässiga tillverkningsmetoder. Den motor som bilerarna Riley satte i produktion 1929 i form av en fyra på 1 100 cc hade två högt liggande kamaxlar i blocket som via korta stötar överförde vinkelställda ventiler i halvslutiska förbränningsrum. På det sättet fick man effektivt utnyttjat förbränningsrummet plus en svavel ventilmekanism utan det trassel som dröning av överliggande kamaxlar då flöde med sig. Motorn blev en framgång. Den kom med tiden i olika storlekar och som fyra och sexor. Den blev ett måste för många engelska sportbilsbyggare och satt i trimmad form i ERA-vagnarna, som tog hem segern på racerbana i mitten av 1930-talet.

Och den satt förstås i Rileys egna modeller, också i den som presenterades som de första efterkrigs-



Med Östern Fjärran i minnet...

I Classic Motor Magasin 3/2005 publicerades en artikel av Lars P. Hedner om den drophead som Magnus Mölstad köpte av Christer Ahlin förra året. Titeln är "Med Östern fjärran i minnet" eller möjligtvis "Med Fjärran Östern i minnet". Något om bilens historia i Fjärran Östern får man dock inte veta utom att den var vänsterstyrd för att passa en brittisk officer på utlandskommandering.

Lite märklig logik tycker red eftersom Malaya, Sabah, Sarawak, Brunei och Hongkong var de kolonier Storbritannien hade i Fjärran Östern år 1950, och dessa hade alla vänstertrafik och därmed normalt högerstyrda bilar. Märkligt är också att officeren sedan förflyttades till Kalifornien där det som bekant är glest med brittiska regementen...

Som kompensation för den uteblivna Fjärran Östern historien återges nedan ett foto av överste B.B. Young vid Malaya Police Force i sin högerstyrda 2½ litre Riley.

Bilden publicerades i boken "A nostalgic look at Riley cars" som kom ut 1996 - totalt 150 fotografier från National Motor Museums arkiv utvalda av bilhistorikern Lynda Springate.

Den svenske botanisten, linnélärjungen och Uppsalaprofessorn Carl Peter Thunberg (1743-1828) besökte Japan 1775-76. I sin dagbok om resan till Edo skrev han att alla resande på japanska landsvägar iakttog passage till vänster, och gjorde anmärkningen att denna klara regel borde införas även i Europa.



Kassören meddelar...

Ett fåtal medlemmar har missat medlemsavgiften för 2005. Vi har lagt i ett nytt inbetalningskort i kuvertet till dem det gäller.

Vi är idag 140 medlemmar varav 5 bor i Norge, 2 i Danmark, en var i Australien, Singapore och England och 130 i Sverige.

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
e-post: erik.hamberg@telia.com

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
Mobiltel. 070-958 50 19
e-post: anders.lindner@swipnet.se

Webmaster
Holger Nilsson
e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 125 kr för år 2005. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar
Riley News
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
The Riley Motor Club NSW
The Riley Club of Western Australia