

MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 1/1980

Huvudredaktör: Erik Hamberg

Bitr. redaktör: Erik Berglund

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda



MED AGG 214 TILL WOBURN ABBEY

Tanken att göra en resa till England med Rileyn har jag haft i många år. Det var dock först 1975, när jag besökte Riley Register's Coventrymöte i början av juli, som jag började fundera på det på allvar. 1978 fick jag tillfälle att närvara vid Riley R.M. Clubs National Rally vid Thoresby Hall i slutet av juli (se artikel i medlemsblad nr. 2). Då beslöt jag att till ett kommande National Rally återkomma i Rileyn i stället för i en modern bil, i det fallet en VW 1302. Det vore mer stilriktigt och framför allt roligare.

Under vintern 1979 beslöt jag att förverkliga drömmen och började planera resan. Huvudmålet skulle bli Riley R.M. Clubs National Rally, vilket var utsatt till den 28 och 29 juli i Woburn Abbey, ett anrikt gammal herre-

(forts. sid 2)

/Med AGG 214 ... (forts.)/

säte, beläget ungefär halvvägs mellan Cambridge och Oxford, de uråldriga engelska universitetsstäderna.

Till färdkamrat utsågs Thomas Sockander - eljest VW- och Mercedesfantast av stora mått - och den 26 juli bar det av i och med att vi embarkerade Tor Britannia. Dessförinnan hade Rileyn gjorts i ordning inför resan: motoroljan hade bytts, bensin och vatten hade fyllts på, alla hjul hade balanserats, reservhjulet hade bytts ut mot ett som hade en bättre innerslang och underredet hade besiktigats (bromssystem, styrning, rostskydd m.m.). Förutom det ordinarie bagaget medfördes en rad - som det senare skulle visa sig - onödiga reservdelar och verktyg. Flerdubbla uppsättningar av fläktremmar, glödlampor, bultar, skruvar, muttrar och brickor hade stuvats in tillsammans med en extra innerslang och ett otal verktyg, såsom U-nycklar, ringnycklar, skiftnycklar, skruvmejslar etc. Likaså ingick vattendunk, bensindunk, overall och diverse bilvårdsattiraljer, t.ex. vax och polértrassel.

Det var rätt gott om plats på färjan, vilket gjorde att Rileyn kunde parkeras på nedre bildäck. Därigenom undveks risken att avgassystemet skulle skadas och kanske gå sönder vid färd upp till eller ned från övre bildäck.

Vädret var relativt bra under överresan. Visserligen lyste solen med sin frånvaro, men det var i alla fall inte kallt. Vid ankomsten till Felixstowe fick vi dock både sol och värme i stora mängder. Det rådde faktiskt rena rama värmeböljan när vi kom iland. Eftersom en 2½ L-motor utvecklar mycket värme blev vi ganska varma och jag befarade att vi skulle få överhettningsproblem med kokande kylvatten. Farhågorna visade sig dock ogrundade; kylvattnet kokade faktiskt inte vid något tillfälle under hela resan, trots en del kö- och stadskörning.

Debarkeringen gick ovanligt snabbt. Redan i passkontrollen på båten fick vi för övrigt höra trevliga kommentarer om bilen: "nice to see a real car" osv. Sådana uppmuntrande ord fick vi sedan höra i stort sett varje dag under resan.

Så snart vi lämnat färjeläget satte vi kurs mot Cambridge, en stad som jag verkligen är förtjust i. Vi hade inte kört särskilt långt i värmeböljan förrän vi fann att England var invaderat - av bladlöss!! Allting blev grönt av bladlöss; kläder och bilrutor i synnerhet. Med en bladlusintensitet uppgående till kanske 50 å 100 bladlöss per m² luft var situationen minst lika otrevlig som en myggrik sommarkväll i Norrland. Så småningom anlände vi i alla fall till Cambridge. Vi gick runt i sta'n, besökte några colleges, Kings College Chapel och Trinity College's bibliotek - där vi fick tränga oss in bland ett stort antal japanska turister - och tittade även in hos Heffers, en av de mest välsorterade bokhandlare som överhuvud taget finns. Där köpte jag ett försvarligt antal böcker - böcker är ju fortfarande förvånansvärt billiga i England - varefter vi tog igen oss och åt matsäck alldeles invid floden Cam, där studenterna stakade sig fram i långa "punts" livligt glammande. - En härlig eftermiddag trots alla bladlöss!

Sent på eftermiddagen bröt vi upp från Cambridge. Målet var nu en liten by något söder om sta'n, Thriplow. I Thriplow bor Peter Hocking - redaktör för Riley Motor Club's medlemsblad The Riley Record - och hans fru Jacquie. Vi blev väl mottagna i Thriplow - även av grannar som absolut ville bjuda på öl och visa sitt korsvirkeshus - och fick övernatta hos Hockings. Dessförinnan fick vi stifta närmare bekantskap med Peters mörkblå Riley Adelphi Blue Streak. Bilen är från 1937 och således en av de allra tidigaste vagnarna med 2½ L-motorn. Jag fick själv tillfälle att provköra Adelphin och fann den både ovanligt rymlig och mycket lättkörd. 2½ L-motorn ger bilen mycket fina prestanda och den treväxlade lådan med frihjul och varvtals-

(forts. sid 5)

NYA MEDLEMMAR I KLUBBEN

Följande nya medlemmar hälsas välkomna i Svenska Rileyregistret:

- | | | | | |
|----|--|----------------|------|-------------------------|
| 64 | Rolf Andersson
Torkarevägen 8
155 00 NYKVARN
Tel. 0755 - 401 23 | One Point Five | 1959 | HSRII H 6912 / BA 65757 |
| 65 | Claes-Göran Lindström
Solhögdslingan 18
163 56 SPÅNGA
Tel. 08 - 29 52 74 | 1½ L Saloon | 1953 | |
| 66 | Anders Bälter
Fjärdingsmansvägen 174
191 70 SOLLENTUNA
Tel. 08 - 754 28 26 | 1½ L Saloon | 1947 | 37 S 13098 / B 87395 |
| 67 | Lars Söderström
Rosenvägen 2
230 50 BJÄRRED
Tel. | - | | |
| 68 | Per-Börje Elg
Fredsgatan 5
640 32 MALMKÖPING
Tel. 0157 - 200 39 | - | | |
| 69 | Hans Hernees
Inga Bjørnsons vei 125
OSLO 9 / Norge
Tel. 02 - 10 57 86, 10 19 19 | 2½ L Saloon | 1950 | 60 S 6157 / A-29790 |
| 70 | Eero Jansson
Trankvill, Pl. 5017
385 00 TORSÅS
Tel. 0486 - 313 68 | 4/68 Saloon | 1961 | R-HSIL 5390 / H 49169 |
| 71 | Sture Idner
Östbovägen 12
182 36 DANDERYD
Tel. 08 - 755 13 68 | 2½ L Roadster | 1949 | 59 SS 4129 / |
| 72 | Kjell Pålsson
Kännåsen 1631
830 43 ÅS
Tel. 063 - 310 35 | 1½ L Saloon | 1947 | |

Adressändring:

Anders Lindner har flyttat från Hong Kong till Taipei på Taiwan. Den nya adressen är: Anders Lindner, No. 16-3, Lane 250, Sec. 2, Chih-yu Road, Shih Lin, TAIPEI, Taiwan (Republic of China).

Anders bil lär dock ha skeppats till Sverige; vi ser fram mot att träffa både honom och bilen någon gång i sommar!

LEA-FRANCIS ENGINEERING (1937) LTD. eller historien om hur Rileypersonal tar över en gammal bilfabrik.

Richard Henry Lea och Graham Ingelsby Francis blev 1895 kompanjoner med avsikten att tillverka kvalitetscyklar. Lea var konstruktör och uppfinnare. Hos Singer hade han skaffat sig 42 patent, de flesta för cyklar. Lea & Francis fick under årens lopp rykte om sig att bygga de bästa cyklarna. Dessa blev också de allra dyraste i marknaden: £ 25 10 s 1903 var nog det mesta som någonsin betalats för en cykel.

1903 gjordes också ett försök att bygga bilar. Tre bilar byggdes, men de visade sig osäljbara till det pris man begärde.

År 1911 gjordes ett nytt försök att komplettera cykelproduktionen. Denna gång satsades på motorcyklar. Dessa var nästan av samma höga kvalitet som cyklarna. Produktionen kompenserade den nu minskade cykelförsäljningen och pågick ett gott stycke in på 1920-talet.

Direkt efter krigsslutet började man bygga bilar igen. Efter nio stycken - därav flera osålda - och dålig motorcykelförsäljning under hösten 1922 måste något göras. De vanliga cyklarna hade blivit för dyra redan under kriget.

Den 27 december 1922 anlände Charles Marie van Eugen till fabriken vid Lower Ford Street, Coventry. Under hans ledning byggde man snabbt upp en bra försäljning av lätta personbilar, så bra att man redan 1924 kunde sluta med motorcyklar. 1927 kom att bli Lea-Francis' mest framgångsrika år, såväl när det gällde produktions- som försäljningssiffror. Därefter följde en period med avsattningsvärigheter och ekonomiska problem. - Efter att ha byggt ungefär 5.200 bilar av 21 typer låg försäljningen för 1931 på endast 87 bilar. Man trappade då ner hela verksamheten, fyllde ut med legoarbeten, reparerade och sålde begagnade Lea-Francis. På detta sätt överlevde man med en viss nybilsproduktion hela tiden ända till 1936. Van Eugen hade då redan två år tidigare lämnat företaget för att hjälpa Victor Riley med konstruktionen av Rileys lyxbil med en V-8 på 2.849 cc. Denna bil togs fram utanför Rileygruppen i ett särskilt bolag, Autovia Car Co., personligen ägt av Victor Riley och Gordon Marshall.

Den sista bilen lämnade företaget i mars 1937. I februari hade lokalerna tagits över av General Electric Co., som redan tidigare köpt byggnaden. Tiden på Lower Ford Street var slut.

Rekonstruktionen

På våren 1934 började George Harold Leek fundera över möjligheterna att köpa vad han tyckte var resterna av Lea-Francis. Leek hade då varit 23 år hos Riley. Som general manager från och med 1932 kunde han inte dra jämt med Victor Riley, utan hoppade i stället av.

1933 hade Riley anlitat Hugh Rose för att konstruera en ny 12 hp-motor. Den nya motorn blev en vidareutveckling av Percy Rileys berömda 9 hp-motor från 1926. Rose hade tidigare arbetat som chefkonstruktör hos bl.a. Sunbeam, Hillman och Crossley. Hos Sunbeam hade han ritat en bussmotor med en överliggande kamaxel konstruerad som BMW:s 327-motor.

George Leek övertalade Rose att ansluta sig till det nya Lea-Francis projektet, i första hand för att konstruera en ny motor. Motorprojektet startades privat av Rose innan man övertagit Lea-Francis.

Den nya motorn ritades som en kopia av Riley 12-motorn, men med väsentliga förändringar på punkter där man funnit Rileymotorn svag. Topplocksbultarnas storlek ökades och deras placering ändrades. Kamaxlarna flyt-

(forts. sid 6)

/Ned AGG 214 ... (forts. från sid 2)/

reglerad överväxel var en angenäm överraskning. Förutom Adelphin hade Peter även en Riley Kestrel-Sprite från 1936. Den var under renovering. Glassit var färdigt, medan Marossen - vilken var i mycket dåligt skick - återstod att sätta i stånd.

Innan kvällen blev alltför sen hann vi också titta på en Triumph 1800 Saloon från 1947 som Peter hade stående i en lada i grannbyn. Bilen var ett helt orört renoveringsobjekt i bra skick och till salu för 400 pund. Alldeles intill lyckades vi få se en delvis nedplockad M.G. SA eller VA, samt en oerhört gammal och nästan intakt Lancia Astura med en magnifik linjeföring. Ryktet sade att bilen tillhört Benito Mussolinis svärson ... Innan vi gick till sängs - Thomas fick ligga på större delen av husets kuddar då antalet madrasser inte räckte - blev det naturligtvis mycket Rileyprat och ömsesidig visning av fotografier.

Efter en stärkande sömn randades en ny dag - första dagen av klubbens stora möte! Efter frukost for vi i Adelphin och RMB:n till Peters syster, Margaret Goding, som bodde någon mil bort. Hon skulle också till Riley-mötet såsom varande stor Rileyentusiast och ägare av en 2½ L Saloon från 1952, om jag nu inte minns fel på året. Margaret är för övrigt Area Secretary för Riley R.M. Club i East Anglia och ordnar således pubträffar två gånger i månaden.

Det var trevligt att lära känna Margaret och hennes man Monty. Sedan de blivit klara för avfärd anträdde färden mot Woburn Abbey i trenne Rileyvagnar. Först körde Margaret som vägvisare, därefter Thomas och jag och sist Hockings. Framvagnen på Adelphin var i stort behov av renovering, vilket gjorde att Peter ibland fick köra långsamt för att undvika vad han kallade "wobbling wheels", dvs. skakande framvagn. Den väg som valdes var kanske den kortaste (Margaret påstod det vill jag minnas) men säkert inte den snabbaste. Små smala och krokiga vägar med ett otal avvägar följdes genom mindre samhällen och kuperad lummig engelsk natur. Självt fick jag

(forts. sid 9)



Dave Hampsons "shooting brake" vid Woburn Abbey. I bakgrunden till höger skimtar klubbens reservdelstält.

Lea-Francis ... (forts.)

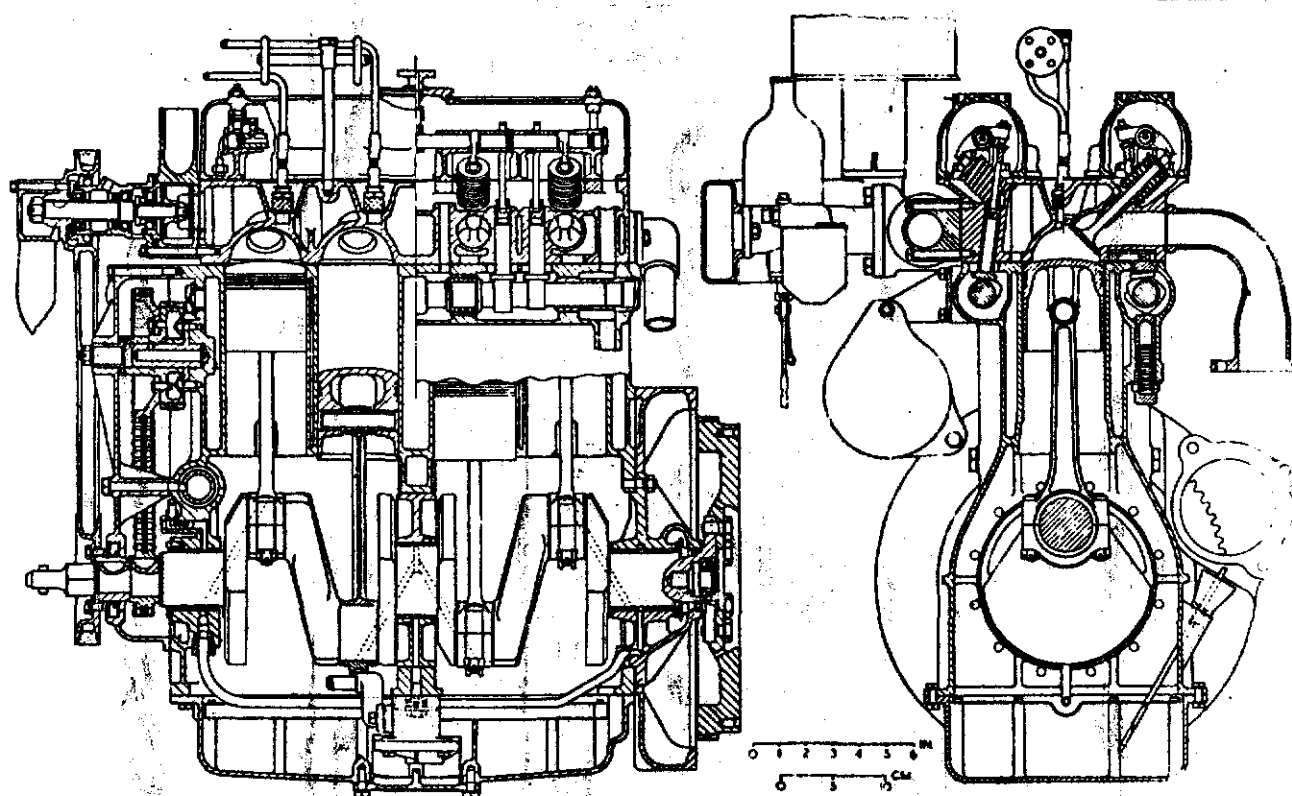
lades så långt upp som det gick, vilket blev ung. 4 tum högre upp. Detta gjorde att stötstängerna bara blev 2 tum långa. Man använde duplex kamkedja och ett mellanhjul för att få rätt rotationsriktning på de båda kammarna och ett Wellerblad för kedjespänningen. Fördelaren drevs av insugskammen och satt på toppen. Oljepumpen var av gjutjärn i stället för aluminium som Riley hade. Allt var kraftigare och mera gediget än på Rileymotorn. Specialaluminium användes i kåpor, sump och oljefilter.

Motorn byggdes med ökad cylindervolym, 1.629 cc, 72 x 100 mm och 14 hp-form. Den fanns också i 12 hp-form 69 x 100 mm. Motorerna gav 53 respektive 48 hkr. Motorkonstruktionen anses som en av de bästa i sin storleksklass för privatbilar under denna period. Patent erhöles under namnet Leek och Rose i februari 1935.

I mars 1936 var nybildningen av Lea-Francis klar. En kärntrupp av folk lämnade nu Riley och gick över till Lea-Francis. Följande befattningar tillsattes direkt: Nall - jigg och verktygskonstruktör, Ingram - produktion, Twyneham - verkstadschef samt Compton som inköpschef.

De gamla lokalerna var ju redan sålda till General Electric, varför det nya företaget till en början hyrde in sig på Lower Ford Street. Efter ett år lyckades Leek köpa Triumphs anläggningar för produktionen av Gloria Cross-modellen på Much Park Street. När köpet var klart ombildades företaget igen och nu till Lea-Francis (1937) Ltd.

Planerna var nu storartade och man hoppades på minst 1.000 vagnar under det första året. Problemen uppstod emellertid snart; man byggde och sålde bara 35 vagnar under perioden. Nytt kapital investerades dock, varvid



Lea-Francis' nya 1.629 cc-motor.

man fick möjlighet att köpa lokalerna på andra sidan gatan. Dessa var från början byggda av Standard Motor Co. 1903, senare hyrda av Charlesworth Bodies. Detta gjordes för att lokalerna som köpts av Triumph var nästan omöjliga för bilproduktion (en fyra vånings tegelbyggnad från 1880-talet).

Det chassie som man konstruerat var mycket likt andra sportbilschassier. Ramen var emellertid ovanligt välbyggd i elsvetsat nickelstål i kombination med nitning. I övrigt valde man Burman-Douglas styrsnäcka, Girling hydromekaniska bromssystem, Alford och Adler framvagn, Girling-Luvax stötdämpare, ENV bakaxel samt Rudge nav. Detta var ungefär samma specifikation som hos SS-Jaguar, Riley 1½ L och Alvis 12/70.

De sex första chassierna var sammansatta för hand av C. V. Ridley, som var handplockad hos Riley speciellt för detta ändamål. Ridley blev senare chef för planeringsavdelningen.

Man hade inte fått fram egna växellådor än, utan bilarna monterades med Singerlådor. När bilarna sedan provkördes, underkändes växellådorna p.g.a. oljud och ersattes med Standard 12-lådor. Flera olika typer av grillar användes också på dessa bilar, bl.a. falsk bikakekylare. Karosserna levererades av Avon Bodies, Carbodies och Carlton. Specialkarosser beställdes från Corsica och Charlesworth, och då huvudsakligen 2 seater sports och 2/4 seater drophead. Av de 60 första chassierna var över hälften försedda med specialkarosser, resten var av 4-seater 4-light saloon typ.

Under 1939 sjönk tillverkningen katastrofalt, varvid man mer och mer fick koncentrera sig på legotillverkning för att hålla maskinverkstaden igång. 18 bilar tillverkades fram till september; sedan fick man stora kontrakt med den militära flygindustrin. Sysselsättningen var nu räddad.

Bland de under 1939 byggda bilarna märktes särskilt två kupéer, två öppna sportvagnar och en fixed-head kupé, alla byggda av Corsica.

Kriget hade börjat och nästan all personbilstillverkning för privatbruk upphörde.

Mer om efterkrigsproduktionen i ett senare nummer. -

Magnus Mölstad

- oOo -

ANNONSER:

All annonsering är gratis. Det finns säkert någonting som Du antingen saknar eller inte alls behöver - annonsera därför här!

Säljes:

Ventilfjädrar TS-1003 till 1,5 lit. '57-'61 och 2,6 lit. '57-'58, en pansarventil och ventilstyrningar till den senare och ingasventiler till 1,62 lit. '61 (4/72). Kolvar std., .020, .030, & .040 till 2,6 lit. 8,3:1 '57-'59 och en halv ringsats std. till 1,5 lit. 8,2:1 '58-'60.

Arnold Olsson, Månstigen 6, 216 18 Malmö
Tel. 040 - 15 83 83

Teleskopstötdämpare för RMF, två fram, två bak. Fabrikat Woodhead.

Erik Berglund, Furugatan 12, 582 45 Linköping
Tel. 013 - 10 12 25, 13 24 78 (arb.)

(forts. sid 8)

/Miljes ... (forts.)/

Till R.M.-Riley:

1 grön vänster framskärm
utan rost (se bilden),

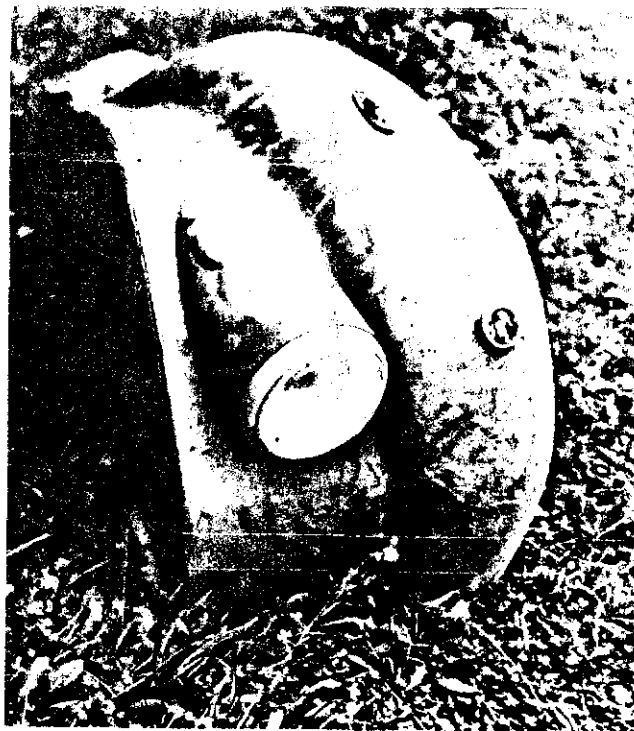
1 växellåda samt

1 topplock.

Delarna finns i Elverum,
Norge.

Svar till:

Sven-Erik Kalsveen,
1086 Gåsbakken
Norge



Div. delar till Rileymodeller kring 1960. För närmare uppgifter,
kontakta:

Sven Olof Schenberg, Ljunghem, 521 00 Falköping
Tel. 0515 - 640 00

Nyttillverkade tillbehör till 2½ L-modellerna:

Sumpackning / st	11:-
Oljefilter / st	16:60
Fläktrem, liten / st (ej RMF)	10:40
Instruktionsbok (2½ L 1946-1952), nytryck 1979	50:-

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda
Tel. 031 - 29 39 17

Div. karosseridelar till 2½ L-modellen.

Hans Hernees, Inga Bjørnsons vei 125, Oslo 9, Norge
Tel. 02 - 10 57 86, 10 19 19

Köpes:

Till 2½ L Saloon 1950: Oljemätsticka till oljesump, 1 st. original
Butler dimljus.

Anders Muhr, Örnehufvudsgatan 9, 412 59 Göteborg
Tel. 031 - 81 28 72, 0755 - 339 33

1½ L eller 2½ L Saloon (renoveringsobjekt).

Lage Bellström, Lagmansgatan 23 B, 702 15 Örebro
Tel. 019 - 11 21 36

(forts. sid 9)

PRESSTOPP

LAGER

Gjutna vevstakslager till alla bilar gjutas för 250 kr/st , 4 st för 800 kr. I trängande fall kan även ramlager till 2 1/2 gjutas men ger tidödande inskavning eftersom de bör arborras på plats i motorn .

Erik Berglund tel. hem 013-101225

Furugatan 12 arb 013-131478

582 45 Linköping

SPECIALVERKTYG

Tycker du att Registret skall skaffa specialverktyg för utlåning så hör av dig med dina önskemål till Erik Berglund eller Hamberg .

/Spes ... (forts.)/

Till 4/68 1961: Vänster och höger framskärm, 1 navkapsel samt nummer-sayltsbelysning.

Hero Jansson, Trankvill, Pl. 5017, 385 00 Torsås
Tel. 0486 - 313 68

"B-lampa" med avdelat glas, helst vitt och rött. Takantenn.

Erik Berglund, Furugatan 12, 582 45 Linköping
Tel. 013 - 10 12 25, 13 24 78 (arb.)

Till 1½ L 1950: 4 st. rektangulära askkoppar, 1 st. hållare till askkopp, 1 st. komplett tändförställare (vajer och knapp), 1 st. knapp till instrumentbelysningen samt 1 st. komplett handgas.

Jan Hansson, Krageholmsgatan 15, 216 19 Malmö
Tel. 040 - 15 43 63

- oOo -

/Med AGG 214 ... (forts. från sid 5)/

få tillfällen att se mig omkring - jag hade fullt sjå med att inte tappa bort Margaret's bil. Värmeböljan och de otaliga bladlössen gjorde inte saken lättare precis. Efter ett par timmars körning nådde vi slutligen Woburn Abbey.

Sedan en lång omväg gjorts runt halva parken kunde vi äntligen skåda klubbens välkända banderoll, vid vilken Mike Squires ("Social Secretary" för södra England och som sådan ansvarig för mötet) hälsade alla välkomna. På plats fanns redan ett stort antal R.M.-Rileys; en underbar syn! Jag körde långsamt in på området för att ställa upp bilen på den plats jag blivit tilldelad i samband med min anmälan till mötet. DET VAR DÅ DET HANDE!!

Jag stannade och skulle backa in i min parkeringsficka. När jag lättade på kopplingen hände absolut ingenting - motorn spann fint, men bilen rörde sig inte en tum. Min första tanke var att kopplingen gått sönder. Det hade den inte. Tillkallade Rileyexperter kunde dock genast fastställa felet: - Aha, det är en 2½ L; då är det säkert en drivaxel som gått av! Det var dessvärre sant. Monty Goding lyssnade sig till att det var vänster drivaxel som gått av. Han hade själv fått göra två drivaxelbyten på hustruns bil med bara ett par månaders mellanrum.

Det främsta skälet till att drivaxlar går av på det här sättet är materialutmattning. Kvaliteten på materialet är inte tillräckligt hög och utformningen av axeln - med en liten "skuldra" intill splinden - är mindre lyckad. Som tur är så händer sådana här kalamiteter mycket sällan och endast på 2½ L-vagnar. Undviker man snabba accelerationer och slarviga växlingar så är risken för ett haveri mycket obetydlig.

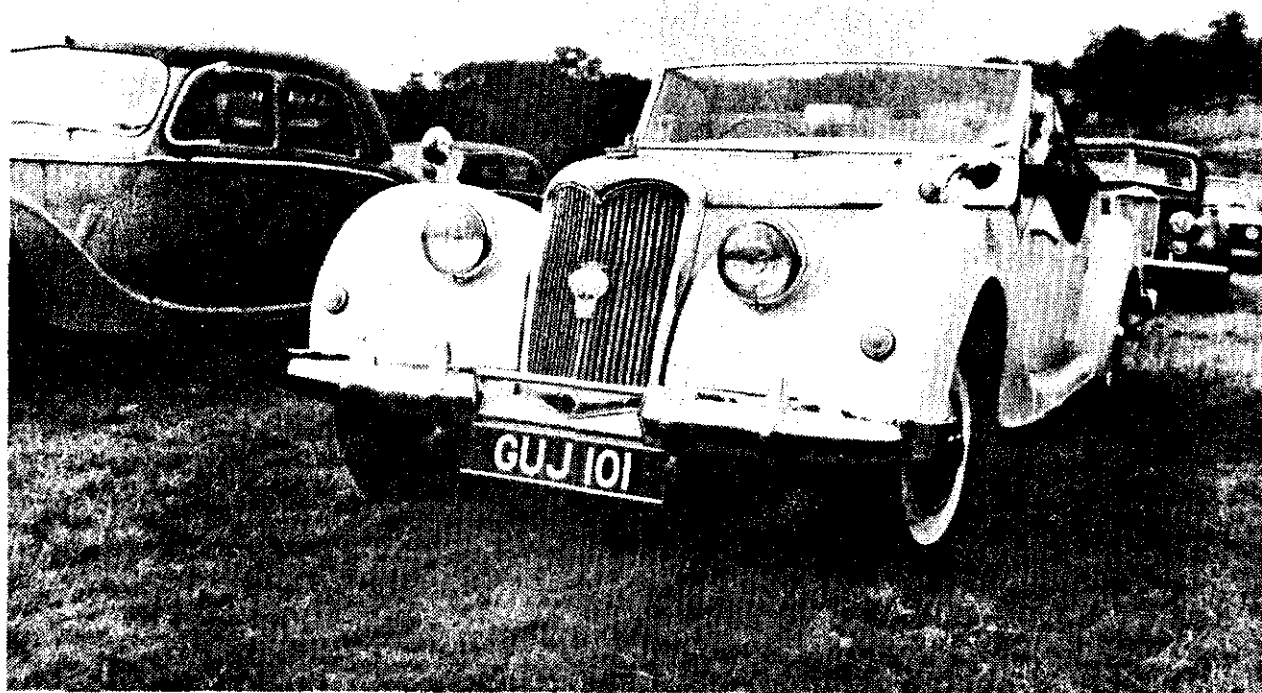
Så småningom lyckades jag få tag i en rostig drivaxel till en 1½ L med samma splines. Frågan uppkom nu om vi skulle göra drivaxelbytet på platsen, eller om bilen skulle transporteras till John Byrons verkstad - klubbens reservdelsmän - och repareras där. Klokt nog - som det senare skulle visa sig - valdes det senare alternativet.

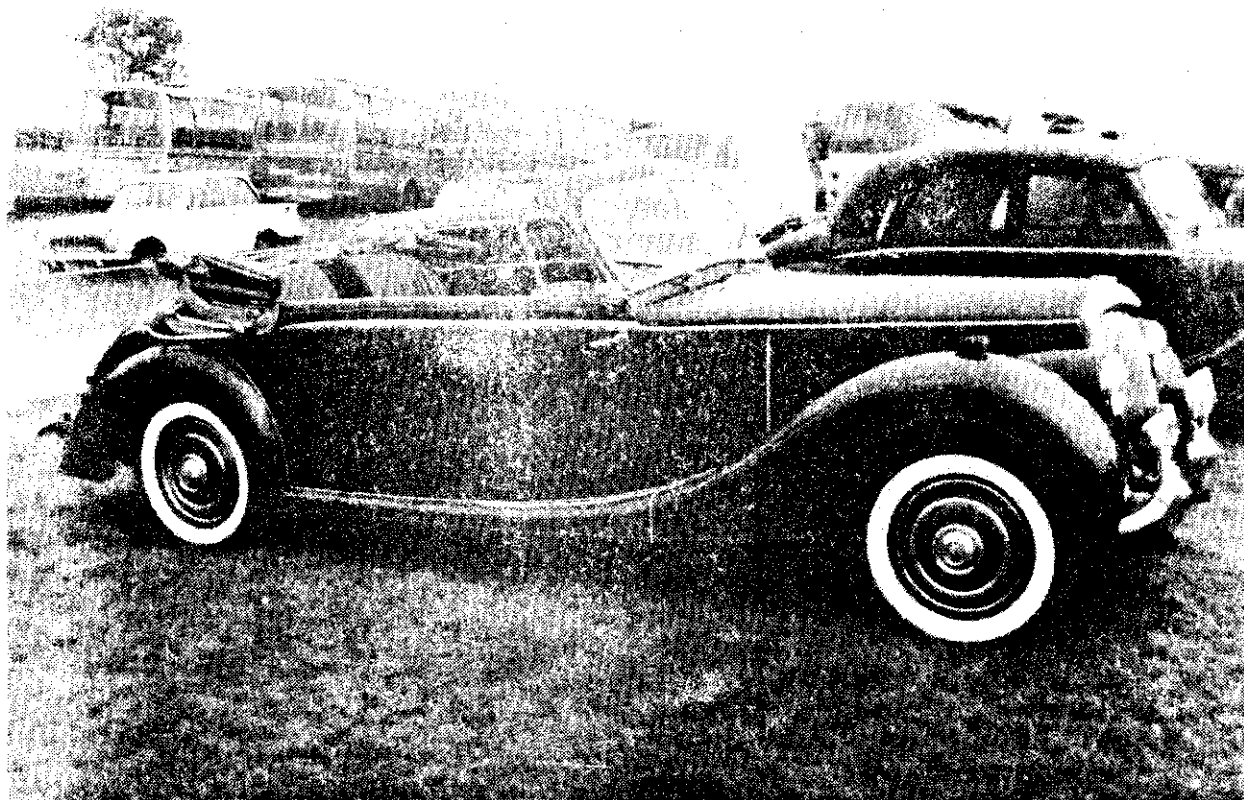
Genom klubben kan reparerade drivaxlar erhållas om man lämnar in den trasiga samtidigt. Det är en mycket värdefull service för alla medlemmar som har 2½ L-vagnar. Just när jag behövde en ny axel var det dock svårt att få

(forts. sid 12)



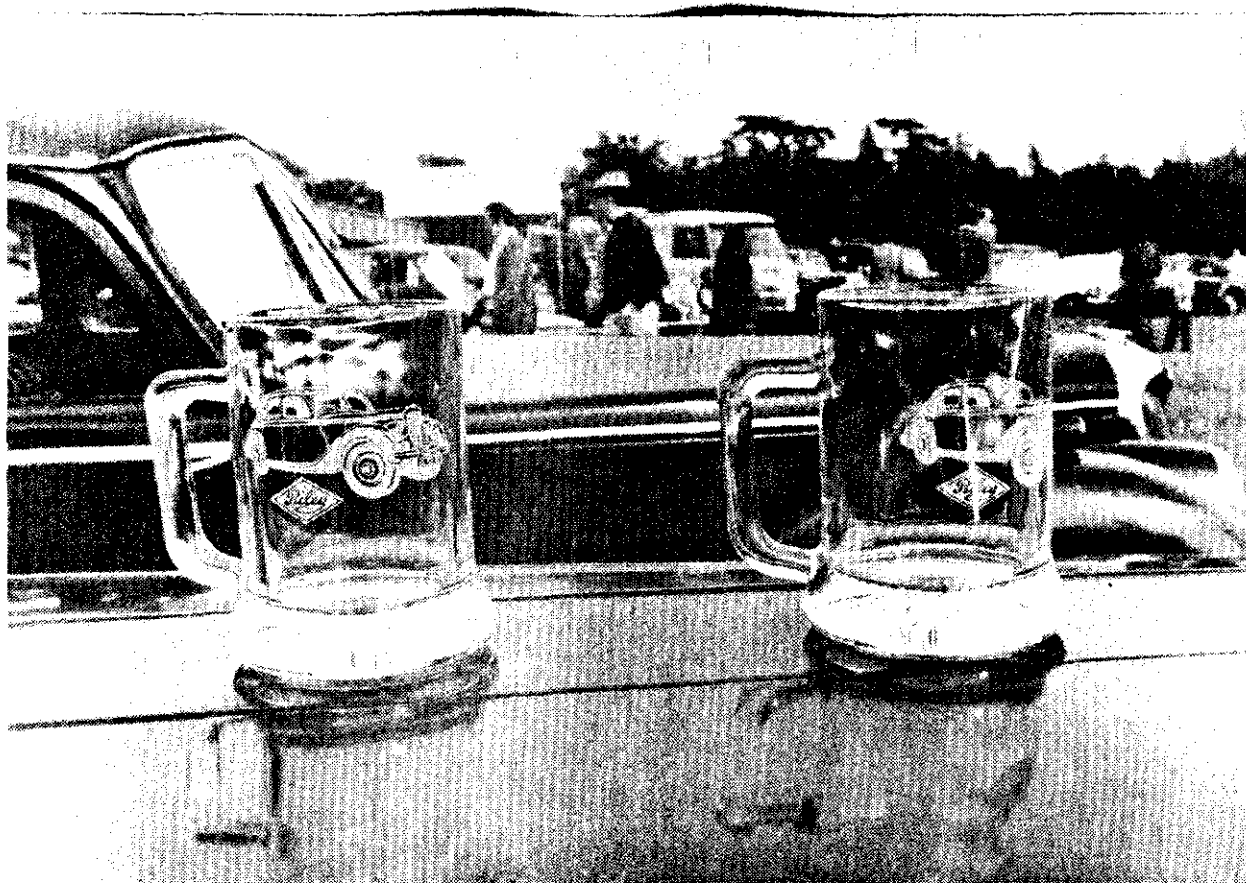
Ovan: Domarna John Havart, Douglas Parr och Chris Hudson granskar William Manders RME. Bilen bakom dem - BEY 383 - vann priset för bästa renoverade R.M., The Pennine Trophy. Bilen hade totalrenoverats på endast fem veckor! / Nedan: Mötets snyggaste Roadster.





Ovan: Mr. Askews eleganta Drophead Coupé.

Nedan: Ölsejdlar med Rileymotiv; modell mindre.



/Med AGG 214 ... (forts. från sid 9)/

fram en 2½ L-axel snabbt. Jag fick därför acceptera den erhållna 1½ L-axeln, även om den inte passade hundra procentigt (klenare dimension).

Var var då mötet? - Låt mig då först förklara att engelsmännen med "rally" i allmänhet menar möte eller sammankomst, inte vad vi i första hand förknippar med ordet rally.

Prots att vädret inte var det allra bästa under de två mötesdagarna hade fler Rileyägare än någonsin tidigare mött upp. Det totala antalet R.M.-Rileys som deltog var 120-130 st. Liksom tidigare år deltog flera holländare med mycket välvårdade vagnar. Thomas och jag var de enda nordborna. Eftersom jag var den deltagare som hade kört längst för att komma till mötet blev jag i samband med prisutdelningen under söndagen tilldelad "The Distance Award".

Naturligtvis var de deltagande bilarnas kondition mycket varierande. Där fanns åtskilliga mycket väl renoverade vagnar och många orenoverade bilar i fint skick, men samtidigt en hel del mycket hårt slitna exemplar, där ägarna endast intresserat sig för den mekaniska sidan och låtit plåt, lack, krom och inredning vara orörda. Det mest nedslående var väl kanske att många välhållna bilar lackerats om i helt felaktiga färger. Att lackera om en bil från ung. 1950 i färger som fanns att tillgå enligt särskild beställning eller på andra engelska vagnar kan nog accepteras, men att använda helt moderna kulörer och smaklösa färgkombinationer och färgblandningar borde inte få förekomma. Visserligen skall ju var och en själv få avgöra vilken färg han vill lackera bilen i, men vissa krav på stil känsla måste få finnas.

Utan att ha gått runt och räknat alla deltagande ekipage vågar jag nog göra gällande att 1½ L-modellen var i majoritet. Den sena modellen av RME - vilken inte finns representerad i Sverige vad jag vet - fanns det påfallande många exemplar av, även om tillgången på tidigare årgångar inte på något sätt var dålig. Rent allmänt sett är dock vagnar från åren 1946-1949 mindre vanliga än femtiotalmodellerna.

2½ L-modellerna fanns företrädde i alla olika varianter. RMB- och RME-modellerna var inte oväntat i majoritet. Många av dem var välhållna, men där fanns även prov på riktigt risiga vagnar och det i större utsträckning än bland 1½ L-vagnarna. Ordföranden i klubben, Neil Ross, kan knappast sägas föregå med gott exempel. Det var lite dålig passning här och var i karosseriet på hans bil och rosten gjorde sig gällande på flera ställen. Förklaringen är dock att Neil verkligen använder sin bil i likhet med många andra Rileyägare. Det finns faktiskt ett inte obetydligt antal vagnar som tjänar som "everyday transport" och därför är i hyfsat bruksskick. Heder åt folk som verkligen använder sina bilar! Så länge inte värden av bilen försummas kan man ju mycket väl använda en "gamling" till vardags, eller hur?

Tyvärr fanns det endast en drophead coupé på plats. Samma bil fanns för övrigt även med vid 1978 års möte. Visserligen var den lackerad i en felaktig färg, "burgundy", försedd med en extra uppsättning fjärrljus och felaktigt klädd på insidan av dörrarna, men visst var den snygg att se på. Glädjande nog fanns det fler roadsters att beskåda, 4-5 st. En av dessa var nyrenoverad och såg verkligen snygg ut. Den förre ägaren slog sina lovar kring bilen, men förklarade att han i alla fall inte hade haft råd att renovera bilen till ett sådant skick. Därför var han glad över att bilen återuppstått i sin forna glans. Brian Palmers bil - känd från Classic Cars - fanns även på plats. Den borde ha sandblästrats innan den blev lackerad ...

(forts. nästa sida)



Två av de Pathfinders som deltog i mötet. Den högra var till salu.

/Med AGG 214 ... (forts. från sid 12)/

Några Pathfinders fanns också att beskåda och dessa var alla i bra skick. En av vagnarna var även till salu. Priset hörde jag dock inte. Tyvärr har Pathfindern blivit en mäktigt sällsynt bil i England. Någon påstod att endast 30-40 exemplar finns kvar. Övriga vagnar har skrotats sedan rosten börjat äta upp bilarna underifrån och växellådorna gått sönder. Alla Pathfinder-ägarna på mötet var dock eniga om att bättre bil knappast gick att få för pengar. Prestanda och komfort hos Pathfindern kan ju väl mäta sig med de flesta moderna bilar.

Den mest iögonenfallande bilen var dock "The Pigeon Loft", en s.k. "shooting brake" som tillverkats i några få exemplar på särskild beställning. Bilen är byggd på ett 1½ L-chassi och ägs av Dave Hampson. Han har lagt ned en del arbete på utanverket och på det mekaniska, men när det gällde inredningen återstod allt att göra. Jag fick tillfälle att åka med Dave ett stycke och fann att bilen var verkligen snabb. Jag hoppas att Dave gör någonting åt inredningen också.

Mittpunkten under mötet var dock det stora reservdelstältet. En och annan trodde nog att det pågick cirkusuppvisning därinne, eller att skäggiga damen fanns att beskåda, men så var inte fallet. Inne i tältet hade klubbens reservdelsavdelning tillfälligt slagit upp sina bopålar under John Byrons ledning. Bara att gå och titta på allt som fanns att köpa var värt resan till England. Nu tillät varken utrymme eller kassa att jag skaffade allt vad jag ville ha. Jag hade dessutom fått inköpsuppdrag från Erik Berglund, Magnus Mölstedt, Anders Muhr och Åke Kronholm. Det gjorde att jag inte kunde köpa på mig alltför mycket delar. Det mesta fanns dock att få tag i när det gällde delar. Förutom av klubben såldes också delar av John Foster från Leeds. När vädret blev dåligt flyttade han in i tältet och då blev det verkligen

(forts. sid 14)



Roger Bardsley tvingades byta ett framhjulslager på sin RME. Bilen tilldelades för övrigt även ett av förstaprisen, D. H. Parr's Challenge Trophy, då den av domarna ansågs vara den R.M.-Riley som var i bäst originalskick. Bilen var lackerad i en ljus gröntonad färg

/Med AGG 214 ... (forts. från sid 13)/

trångt, eftersom de flesta sökte skydd i tältet när det regnade, vilket det gjorde då och då, i synnerhet under söndagsförmiddagen.

Förutom reservdelar kunde man också köpa en del tillbehör som mer passade bilarnas ägare än bilarna själva. Från "The Riley Pottery", dvs. familjen Hampson, kunde man skaffa temuggar i bränd lera, och på ett annat ställe såldes ölsejdlar med olika kapacitet; icke för $1\frac{1}{2}$ resp. $2\frac{1}{2}$ L, men väl för $\frac{1}{2}$ och 1 pint. Broderade Rileykuddar gick det också att förvärva. Flera deltagare hade också med sig bildelar som de ville bli av med. Priserna var i allmänhet ganska låga.

Lördagens höjdpunkt var middagen som serverades på kvällen. Alla deltagare utom Thomas och jag hade kunnat skaffa sig inkvartering i närbelägna samhällen (vi medförde inte tält). Vi kom ju inte ur fläcken utan fungerande bil och det gjorde att vi fick byta om vid bilen mitt ute på den stora äng där mötet arrangerades. Vi var bägge i behov av var sitt bad, men vi fick nöja oss med att tvätta oss i det vatten som fanns i reservdunken (medtaget hemifrån). Visst gick det, men jag hade nog föredragit ett varmt bad innan jag bytte om. Middagen var dock i alla avseenden synnerligen lyckad. Jag fick tillfälle att tala med flera av klubbens förgrundsfigurer och några av de holländska medlemmarna. Dessutom fick jag en liten pratstund med Arnold Farrar, den verkliga nestorn i Rileysammanhang. Han knöts till Riley redan 1927 och har ett mycket gott minne från gångna dagar. Det gör att han

(forts. nästa sida)

/Med AGG 214 ... (forts. från sid 14)/

kan oerhört mycket om hur bilarna tillverkades och utrustades osv. Mr. Far-
rar var främst knuten till försäljnings- och serviceavdelningarna inom före-
taget. Sedan 1939 är han sekreterare i Riley Motor Club.

Men var skulle Thomas och jag sova någonstans? Ja, det brydde vi också våra
hjärnor med. Alternativen var bilen eller tältet. Reservdelarna i tältet
måste ju bevakas under natten och därför kom vi överens med John Byron om
att sova där. För min del gick det inte alls. Marken var hård och ojämn,
regnet smattrade mot tältduken och rådjuren i parken förde oväsen. Snart
valde jag bilen och trängde mig in bland bagaget i baksätet. Det blev i
alla fall skönare än att ligga på marken och frysa, men sov gjorde jag näs-
tan inte alls. För att ha något att göra gick jag ut och tvättade bilen i
duggregnet vid tretiden på natten. Visst låter det lite knasigt, men jag
kunde ju ändå inte sova ... Dessutom skulle det vara concours under söndagen
och jag hade faktiskt anmält mig till den; inte för att jag ansåg mig ha
några chanser att vinna något pris, utan enbart av nyfikenhet för att se hur
jurymännen gick tillväga i sin bedömning.

När mötet återupptogs under söndagen fick vi också tillfälle att se hur jury-
männen bar sig åt. De hade tre bedömningsgrunder: "general impression" (all-
mänt intryck), "interior" (invändigt) och "under bonnet" (utseendet under
huven). Det visade sig att graden av originalitet var helt ovidkommande (min
bil har fortfarande originaltaket kvar, liksom större delen av originallac-
keringen). Vinnarbilar var sådana som var mest blanka utanpå och renast under
huven. Om sedan bilen var lackerad i en felaktig färg, eller var försedd med
delar som inte var original så hade det inte så stor betydelse!

Själv fick jag aldrig reda på hur min bil placerade sig, då man endast tala-
de om vilka som vunnit. Prisutdelningen ägde sedan rum alldeles innan mötet
upplöstes på söndagseftermiddagen.

Dessutom förekom "driving tests" under söndagen. Dessa gick ut på att köra
en viss sträcka på kortast möjliga tid medan olika tävlingsmoment avklara-
des. Därmed sattes förarens körskicklighet på prov. Under dessa körtävlin-
gar inträffade mötets andra drivaxelbrott, också det på en 2½ L-vagn. I det
fallet gällde det dock närmast ren misshandel av transmissionen på det regn-
våta gräset. Den bilen kunde f.ö. snabbt repareras på platsen.

Till reparationen av min egen bil och den fortsatta resan tänker jag åter-
komma i nästa nummer.

Erik Hamberg

- oOo -

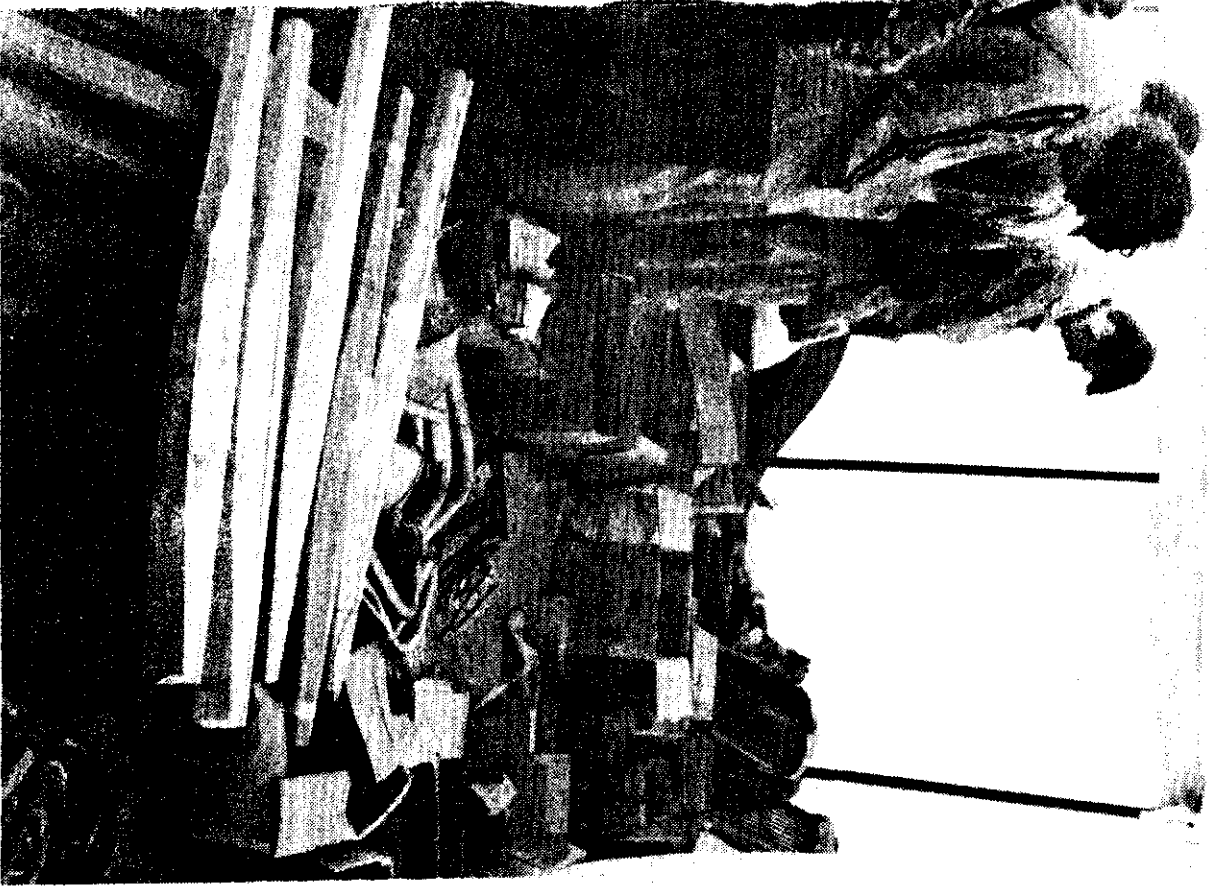
DÄCK & YTTERTAK

Klubbens reservdelsavdelning har härmed nöjet att erbjuda medlemmarna AVON-
däck i dimensionen 5.75/6.00 - 16 (4 lagers-) - passar alla R.M.-vagnar -
för 200:-/st. + moms. Fri frakt vid beställning av minst 4 däck. Är Du in-
tresserad, ring Erik Berglund, tel. 013 - 10 12 25 el. 13 24 78 (arb.).
Behöver Du Rileydäck i någon annan dimension kan Du också tala med Erik B.

Yttertak till 1½- och 2½ L-modellerna kommer att beställas från England.
Beställning skall göras på särskild blankett senast den 11 april. Om Du är
intresserad, hör av Dig till Erik Hamberg, tel. 031 - 29 39 17. Det pris
som Lundegaard (Spares) Co. begär är £ 44.50 per tak (komplett med dropp-
list). Vid beställning av minst 10 st. tak blir priset £ 41. Transporten
får vi själva ombesörja. Vem reser till England i sommar?

- oOo -

Deadline för annonser och artiklar till nästa nummer är den 18 april.



Will sist några bilder från reservdelstället vid Woburn Abbey. Jag hoppas för övrigt att vi också kan arrangera några träffar i sommar. Skåne och Halland är f.n. aktuella, men inkom själv med förslag för andra länddelar! Uppgifterna kommer att införas i nästa nummer av medlemsbladet. E.H.