

RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Magnus Mölsted

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

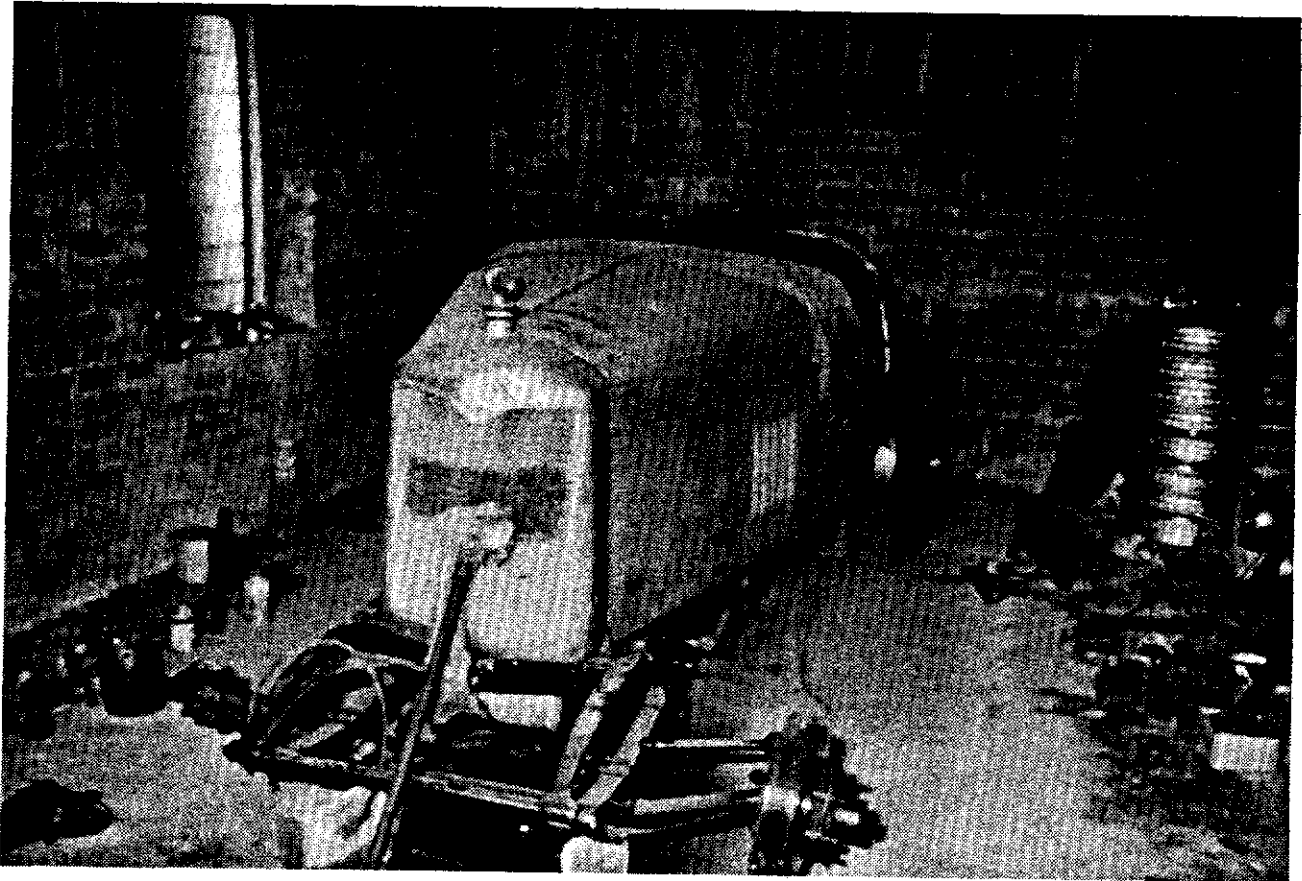
Nr. 1/1984



DENNA GÅNG VISAR

omslagsbilden några av de medlemmar som besökte Håkan Sandbergs fantastiska bilmuseum i Baldersnäs vid vår utfärd den 13 augusti förra året. Församlade vid Per Nyströms roadster syns från vänster Per-Börje Elg, Kent Gustafsson, Anders Muhr, Magnus Mölsted, Håkan Sandberg, Per Nyström med sina två barn, Hans Persson och Ingvar Persson. Förutom undertecknad var även Bo Kvarnström och Hugo Josefsson på plats. Många hade rest långt för att få möjlighet att beskåda Håkans bilar - huvudsakligen engelska och öppna - och ingen lär ha blivit besviken över vad som fanns att se. Om den härliga högsommardagen vid Baldersnäs herrgård skriver Ingvar Persson på sidan 6.

E.H.



ATT RENOVERA EN "REDWING"

I ett nummer av "The National Riley Magazine" (utgivet i Australien) skrevs om "den mystiska Redwingern i Australien". För att lätta på slöjorna till detta mysterium börjar denna artikel med en kort beskrivning av "Redwing"-modellen och dess ursprung.

Bilen i fråga har en 12 hp sidventilsmotor, vilken är monterad i ett s.k. kolonialchassi, tillverkat av Riley 1926. På sidan 68 i David Styles' bok "As old as the Industry" finns en bild av ett 12 hp-chassi i standardutförande. Ett kolonialchassi skilde sig från det vanliga 12 hp-chassiet på följande punkter:

- spårvidden hade ökats med 4 tum till 4 fot och 8 tum,
- mekanismen för framhjulsbromsarna hade flyttats från undersidan av framaxeln till översidan,
- extra stag hade monterats på ramen,
- särskilda lampfästen med förstyrningar användes,
- markfrigången var $9\frac{1}{2}$ tum,
- en större kylare ingick i utrustningen.

Dessa modifikationer återspeglade Rileyfabrikens uppfattning av vägförhållandena på exportmarknaderna inom imperiet vid denna tid.

Ett antal av dessa chassier skeppades till Australien, där inhemska karosser monterades av försäljningsagenten H. Lukins. På detta sätt tillkom Redwingmodellerna med australiensiska karosser.

Nästa fråga är naturligtvis hur det kom sig att en sådan bil har hamnat i Sverige. Det hela började vid jultiden 1968, när jag var på affärsresa i

(forts. sid 3)

/Att renovera ... (forts.)/

Australien. En som det tycktes rätt oskyldig annons i Sydney Morning Herald meddelade att en Riley var till salu. När jag såg bilen stående stående i ett garage i Sydney-förstaden Killara (se bilden sid 2) blev jag helt begejstrad av den och innan jag egentligen visste vad som hade hänt, höll min bror och jag på att transportera Rileydelar till våra föräldrars hus. När jag skriver transportera delar så är det faktiskt precis vad det var. Vi hade köpt en kaross som var löst placerad på chassiet och därtill åtskilda lådor med delar som fanns inne i garaget, under huset och i ett skjul på baksidan. Det fanns till och med ett extra chassi liggande i en komposthög under en tall. Det hade legat där i många år, väl gömt i nedfallna tallbarr, med det dystra resultatet att ingenting annat än rost återstod.

Det krävdes ytterligare två resor ner till Australien innan bilen var ihopsatt så pass mycket att den skulle kunna klara en sjöresa till Sverige. Slutligen kunde bilen en decemberdag 1974 lastas på en trailer och transporteras till en skeppsmäklare. Familjens Ford V8 från 1938 användes som dragbil; dess mekaniska bromsar (eller brist på sådana) bidrog till spänningen.



Så småningom anlände Rileyn till Sverige utan missöden och efter att ha betalat tillräckligt med införselavgifter för att tillfredsställa tullmyndigheterna tilläts jag taga hand om bilen. För att få plats med Rileyn var jag tvungen att utvidga mitt centraluppvärmda garage. Garagevärme är en nödvändighet eftersom verktygen fryser fast i händerna vid 30 minusgrader.

Renoveringen började med en resa till England för att se Bill Allens Redwing i Cheltenham. En mängd fotografier togs och ritningar gjordes av karosseridetaljer (stänkskärmar och stag) etc. Efter denna utomordentliga

(forts. sid 4)

/Att renovera ...(forts.)//

möjlighet att studera en komplett Redwing i detalj fortsatte jag med att besöka sidventilspecialisterna i Gloucesterområdet. De var mycket tillmötesgående och försåg mig med en hel del uppgifter om sådana saker som ventiltider, smörjmedel, elsystem och vilka prestanda som kunde förväntas av den iordningställda bilen.

Den föregående ägaren hade lagt ned en hel del pengar på motorn. Motorblocket hade borrats och försetts med nya kolvar. Vevaxeln hade slipats och vevstakslagren blivit förkromade. En hel del arbete hade också lagts ned på chassiet, så det första arbetet som fick göras var att justera in bladfjädrarna så att bilen fick rätt höjd. Det är väl nästan onödigt att säga att detta smidesarbete kom att störa lugnet i grannskapet.....

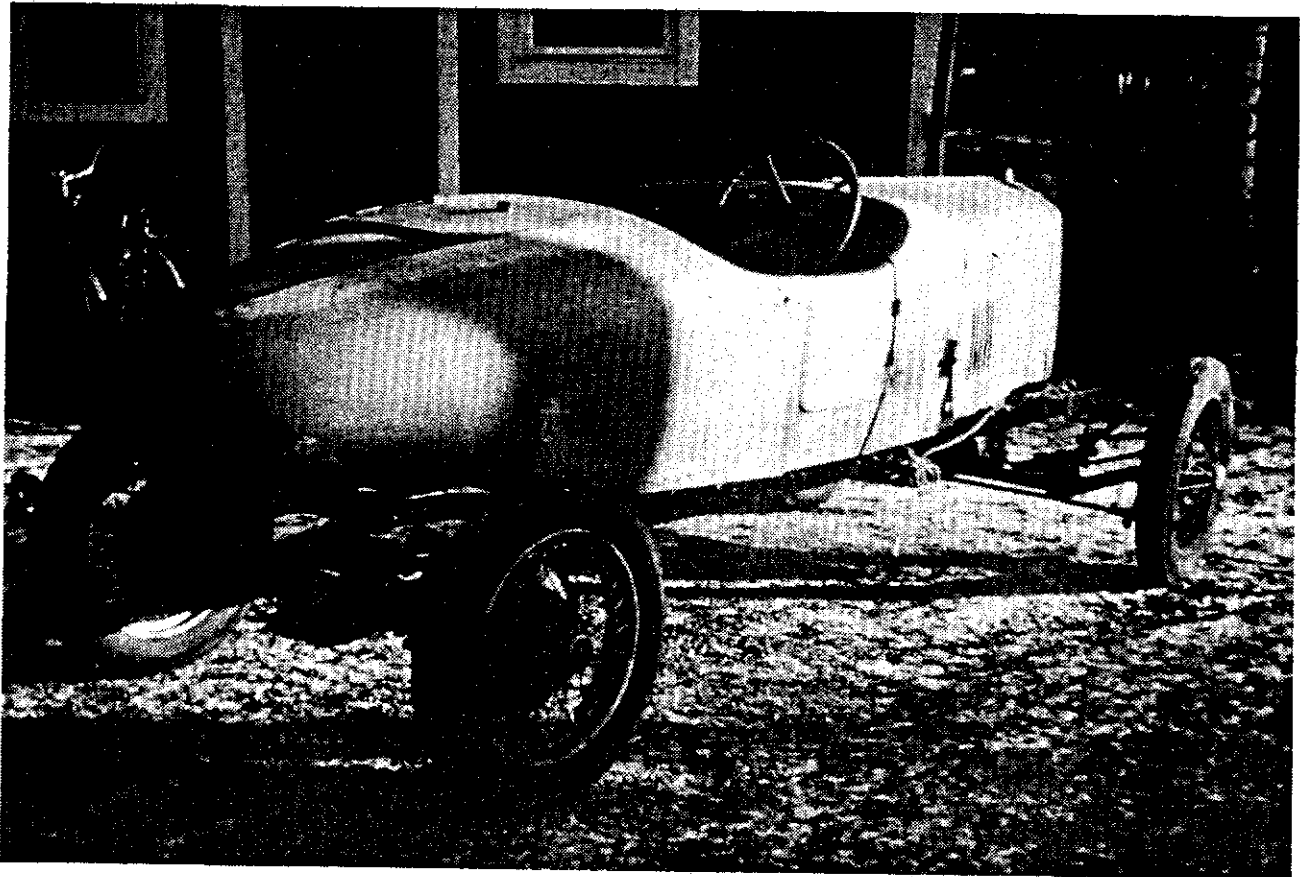
De bakre fjäderfästena har förstärkts med ett rör tvärs över chassiets bakparti och sprickor i chassiet har svetsats ihop. Samtidigt fick jag en ny uppsättning stänkskärmar tillverkade vid en renoveringsfirma i England, med utgångspunkt från de ritningar och fotografier som jag fått från Bill Allens Redwing. Dessa skärmar har sedan monterats på bilen.

En hel del mindre arbeten såsom renovering av instrumenten och omlindning av magneten har likaså utförts.

Under en lång tid slogs jag med tanken att omförnickla höljet till kylarpaketet. Detta sitter ihop med själva kylaren och kan endast tagas loss vid en fullständig demontering av hela kylarpaketet. Problemet löstes när jag i publikationen "The leading features of the Riley Chassis" ("De främsta fördelarna hos Rileychassiet") läste att "det yttre höljet är av solid nickel/vitmetallegering och bevarar sitt nya utseende under obegränsad tid."

(forts. sid 5)

Nedan: Redwingern just anländ till Sverige.



/Att renovera ...(forts.)//

Efter åtskilligt hårt arbete med polérmedel kunde jag instämma i detta uttalande.

Ett annat problem har varit att innerslangarna spricker på insidan. Detta beror på en mycket kraftig skålning av mittrännan i de 19 tums hjulringarna. Nya 4.50 x 19 tums-slangar har införskaffats och förhoppningsvis är problemet nu övervunnet.

Renoveringsprojektet har ideligen hindrats av brist på tid och alltför många affärsresor. Ett stort framsteg gjordes 1982 när mina föräldrar besökte Sverige. Att se bilen bara stå i garaget blev för mycket för min pappa och det resulterade i att styrväxeln förbyttes från att ha varit ett sprucket aluminiumhus med slitna bussningar till ett glänsande föremål med bearbetningstoleranser som till och med Harry Rush skulle ha varit stolt över.

Det arbete som återstår att utföra på bilen är nu främst karossen, elsystemet och att måla chassiet, stänkskärmarna m.m.

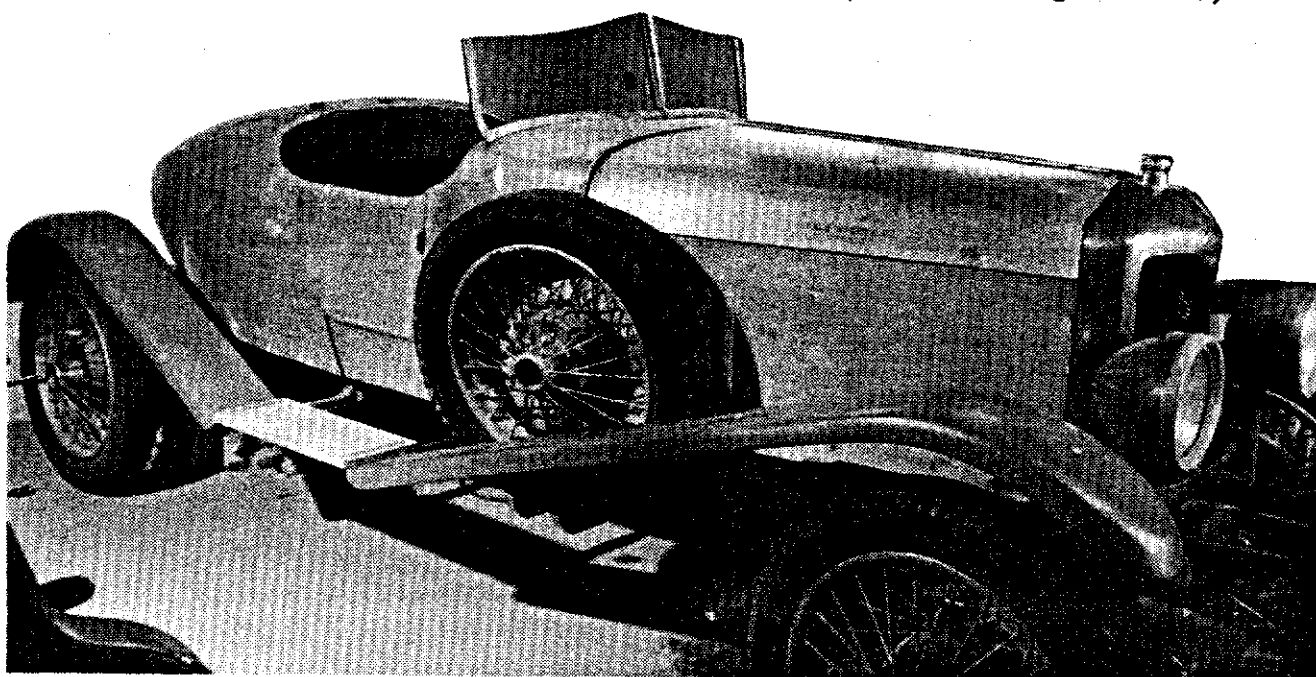
I lika stor utsträckning som det är en glädje att få arbeta på Rileyn under vinterdagar medan snön faller utanför, ser jag fram emot att köra bilen. Att döma av alla rapporter uppförde sig sidventilbilarna utomordentligt väl med sina 42 hkr. i 12 hp-utförande. Den svenska landsbygden är ganska platt i denna del av Sverige, så en bakaxelutväxling av 4:1 har valts ut bland alla de delar som följde med bilen. Det är visserligen ingen standardutväxling för Riley, men den beräknas ge bilen "större hjul" och tillåta 100 km/tim. vid 3.000 v/min. om motorn kan alstra tillräckligt vridmoment vid den hastigheten.

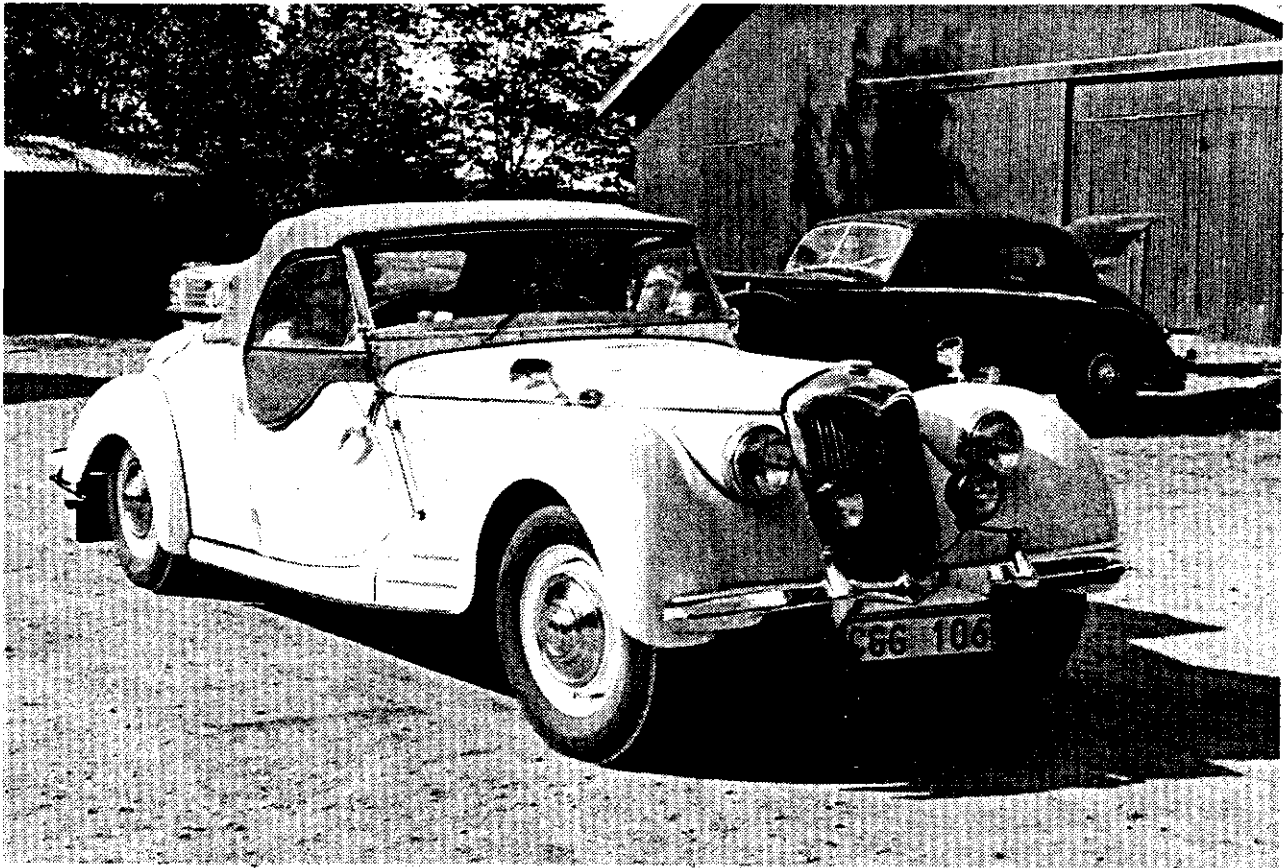
Möjligen skulle denna artikel ha kunnat kallas "ett uthållighetsprov" eftersom det faktiskt tagit 15 år att få projektet så här långt. Hur som helst så börjar jag nu skönja slutet och hoppas att det inte dröjer så länge förrän den första testrundan kan företagas runt kvarteret som en liten aptitretning inför kommande färder med den färdigrenoverade bilen.

Nedan: Aktuellt renoveringsläge.

Robert Lockley

(översättning av E.H.)





Ovan: Per Nyström anlände till Baldersnäs mötet i sin 2½ l roadster.

RILEYMÖTET VID BALDERSNÄS HERRGÅRD I DALSLAND 13 AUGUSTI 1983

Dagen började redan från första stund synnerligen angenämt. Det var på förhand överenskommet att Erik skulle hämta mig utanför Göteborgs Central ung. kl. 9.00. När jag klev av tåget från Varberg var det en fröjd för en anglofil att nästan genast se den svarta 2½:an elegant kryssa sig igenom Göteborgstrafiken med god fart och ett ögonblick senare stanna framför undertecknad. "Varthän önskas färdens idag, Sir", frågade chauffören. "Baldersnäs of course, Erik", blev mitt spontana svar. Med som passagerare var även lundensaren Magnus Mölstedt. Kylaren orienterades nu norrut och färdens gick längs Götaälvdalen. Rileys baksäte är högst komfortabelt och Rileypratet var snart igång under mycket trevliga former; vi pratade mycket och gärna om våra klenoder. Häveruds akvedukt - denna märklige ingenjörsskapelse - passerades så småningom och beundrades under den paus vi gjorde.

Vägen som därpå följde till Baldersnäs måste vara en rallyrävs önskedröm; grus, ideliga s-kurvor efterföljda av skymda backkrön som satte Eriks körskicklighet på prov. Det var nöjsamt att fyrhjulssladda genom böjarna med rejält gaspådrag.

Väl framme vid det vackra Baldersnäs anslöt sig fler Rileyvänner än på något tidigare möte. Ytterligare en Riley dök upp; Per Nyströms fina roadster anlände, lackerad i Old English White - färg som passar denna biltyp utmärkt, tycker jag.

Snart dök ytterligare Rileyvänner upp från när och fjärran. Efter att ha bekantat oss inbjöd Håkan Sandberg oss att bese hans samling engelska

(forts. sid 7)

/Rileymötet vid Baldersnäs ...(forts.)/

klassiker, inhysta i en byggnad intill herrgården. Det var sannerligen ett Eldorado för en Englandsälskare! Flera Rileyvagnar fanns att beskåda såsom Gamecock, Lynx, en Tourer med specialkaross från Butlin i Coventry och två 2½ l roadster. Därutöver fanns bl.a. en magnifik Alvis Drophead Coupé 1951, Alvis Speed Twenty, British Salmson, Lagonda, BSA m.m. i denna väl valda samling omfattande ett tjugotal bilar. En gammal FWD lastbil från 1904 var tekniskt mycket intressant. Vi fick även tillfälle att se Håkans icke renoverade bilar, där en Riley roadster hade sällskap av bl.a. Alvis TC 21 Grey Lady, Alvis TD 21, Packard 1947 m.m.

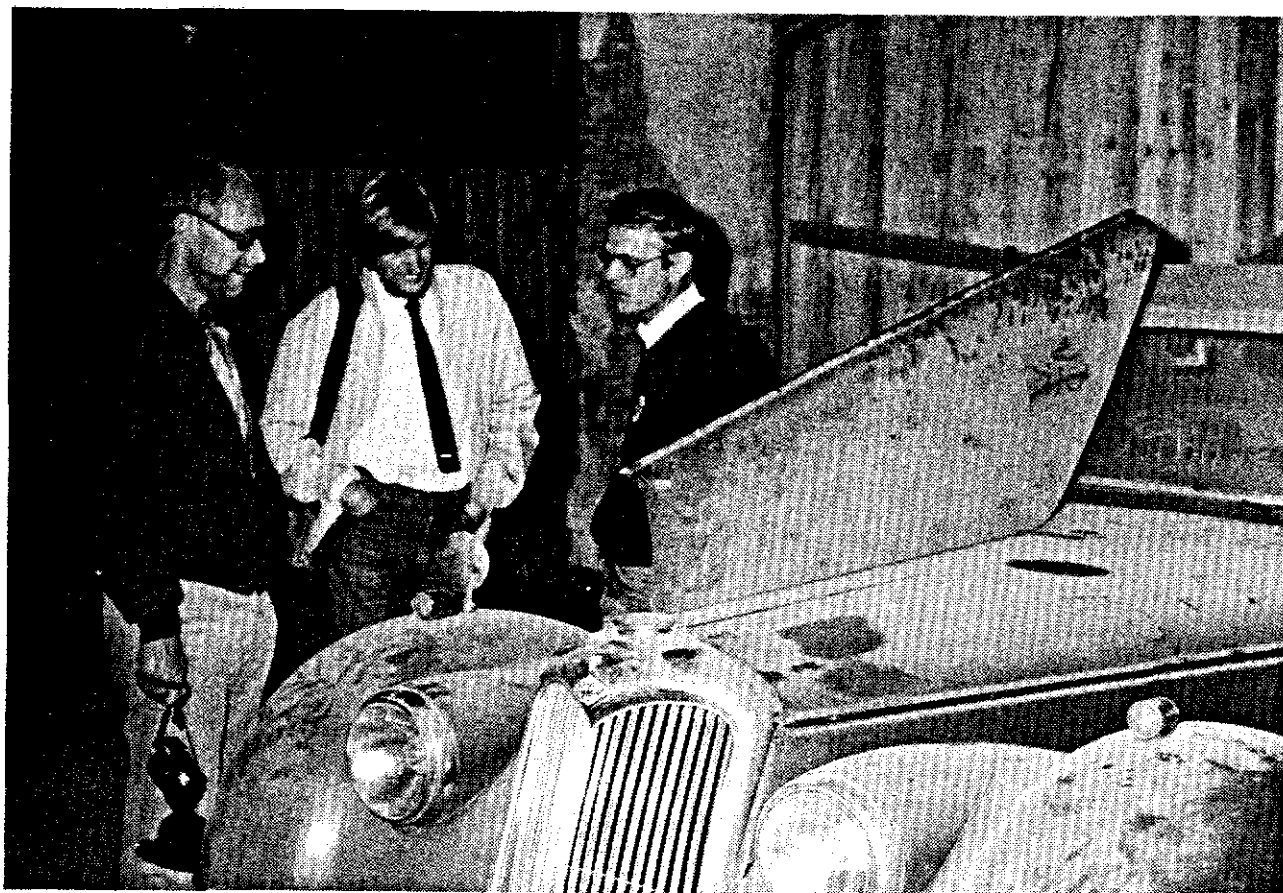
Det hela resulterade i mycket diskuterande och fotograferande; många detaljer fingranskades och memorerades. Det var en verkligt härlig stämning bland de dammiga klassikerna.

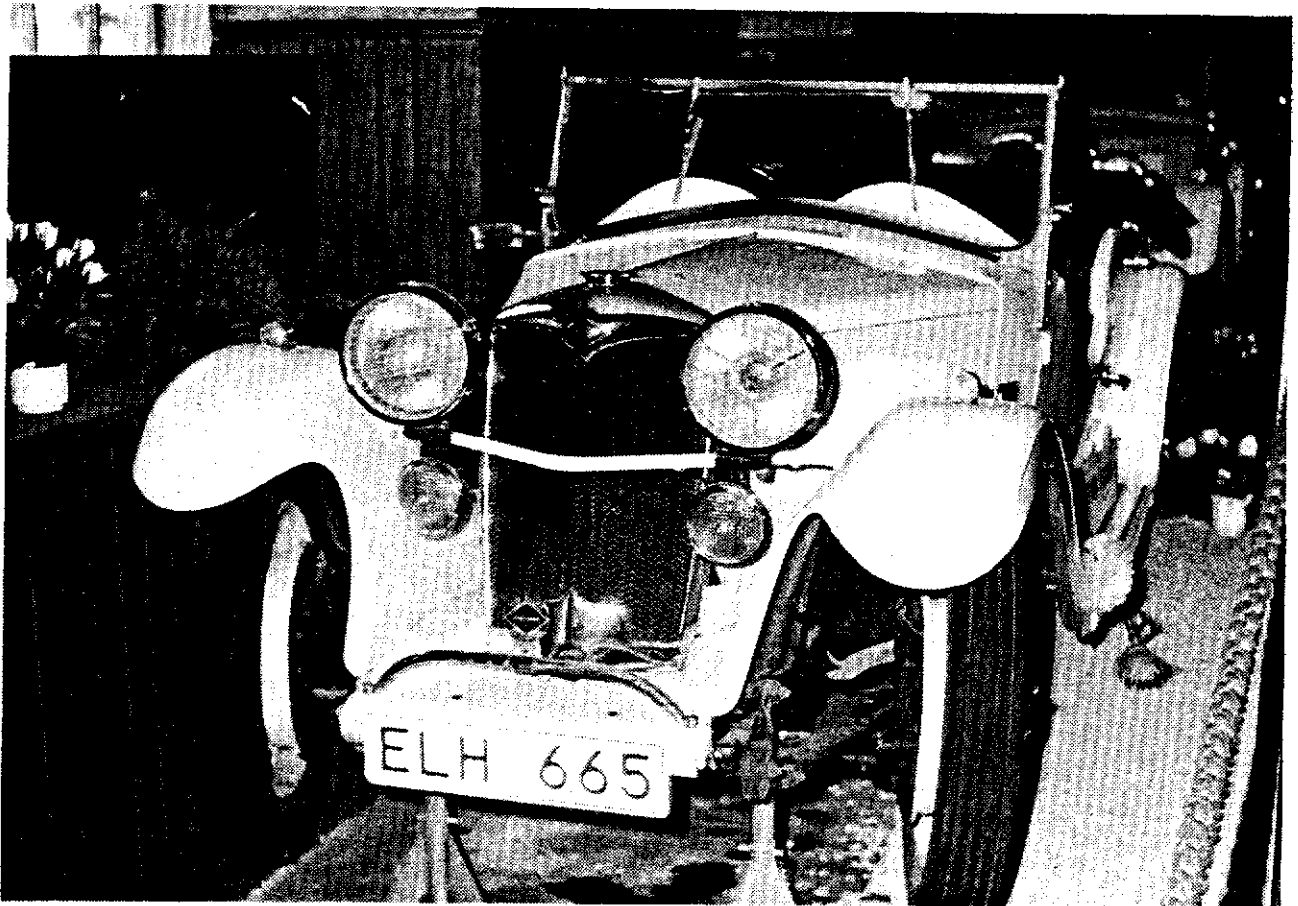
När vi var någorlunda mätta på intryck och magen gjorde sig påmind åt vi lunch på en magnifik terrass till herrgården, med utsikt över en park anlagd efter engelskt föredöme. Vid borden fortsatte så samtalen om allt som vi har gemensamt; renoveringstips, hur det går för den och den med renoveringen osv. Jag vågar påstå att alla var mer än nöjda med valet av plats för vårt möte. Det ger en knuff, åtminstone känner jag det så, att skynda på med min egen renovering så att man kan få njuta av att köra Riley inom en inte allt för avlägsen framtid.

Vi tackade sedan Håkan Sandberg för visad vänlighet och var glada över att ha fått se så mycket engelska bilar samlade under ett tak.

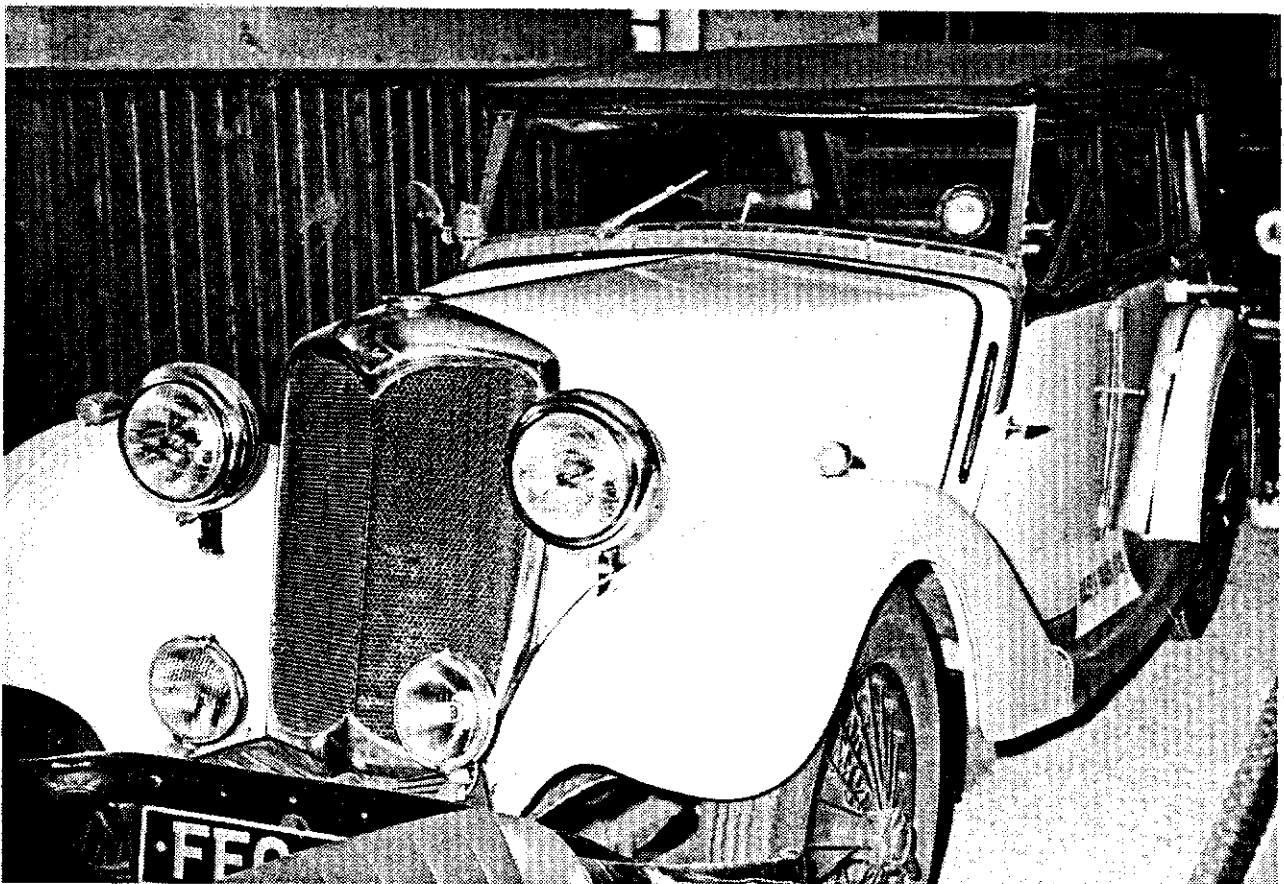
(forts. sid 9)

Nedan: Ingvar Persson, Per-Börje Elg och Magnus Mölstedt i intensivt sam-
språk vid en av Håkans bilar, en något dammig orenoverad Riley roadster.





Ovan: En 9 hp Riley Lynx 1935. Nedan: Håkans 9 hp Riley Tourer med en ovanlig kaross från karosserifirman Butlin i Coventry - kanske unik?





Ovan: Den utställda 2½ l roadstern var lackerad i den sällan sedda originalfärgen Clipper Blue, vilken endast fanns på denna R.M.-modell.

/Rileymötet vid Baldersnäs ...(forts.)/

Tilläggas kan att hemfärden givetvis gick utan missöden. En sak som återkom flera gånger under dagens samvaro var frågan om klubbmedlemmarna på något sätt till nästa träff skulle kunna engagera andra ägare till engelska bilar i Rileys klass att delta. En stor fördel med ett sådant arrangemang är ju att intressanta bilar som man kanske inte annars får tillfälle att se då dyker upp. Dessutom är det väldigt få av "våra" biltyper som är körklara och stora avstånd mellan medlemmarna bidrager till att få vagnar kan samlas. Jag tycker att det vore roligt om medlemmarna hörde av sig med synpunkter angående detta.

Ingvar Persson

- & - & -

Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF, har i många år sökt verka för att samlarfordon skall befrias från fordonsskatt. Nu äntligen har man fått gehör för sina synpunkter, vilket resulterat i att regeringen lagt en proposition om att motorfordon av årsmodell 1950 eller äldre befrias från fordonsskatt. Avsikten är att den nya bestämmelsen skall träda i kraft vid årsskiftet 1984/1985. Enligt bilregistret finns det 15.000 personbilar i Sverige som är 30 år eller äldre, av vilka dock endast 4.000 används i trafik. Som ett nästa steg hoppas man att bestämmelsen så småningom skall kunna gälla alla fordon som har uppnått 30 år efter ett "rullande" system. Bravo MHRF!!

NYA MEDLEMMAR

Låt oss hälsa följande nya medlemmar varmt välkomna i klubben:

- 117 Rikard De Jounge
Breda gatan 12 B, 3 tr.
115 21 STOCKHOLM
Tel. 08 - 61 75 23
- 118 Dan Erlandsson
Drakenbergsgatan 47
702 19 ÖREBRO
Tel.
- 119 Lennart Sandberg
Eriksdal, Kårsta,
186 00 VALLENTUNA
Tel.
- 120 Kurt Kramer 1½ l Saloon 1950 40 S 18453 / 0 27433
Pl. 3039
137 00 VÄSTERHANINGE
Tel. 0750 - 480 56
- 121 Olle Johnsson
Kallkärrsvägen 26
141 41 HUDDINGE
Tel. 08 - 774 90 01
- = - = - = -

ANNONSER

Säljes

Modellbilar i byggsatser från Mikansue å 95:-/st. i skala 1:43:
Riley Brooklands, Riley Monaco 1934, Riley 1½ l RME 1954. I begagnat
finns Dinky Toys' Riley R.M. Saloon tidvis i lager.

Claes-Göran Karlsson, Ringgatan 14, 571 00 NÄSSJÖ
Tel. 0380 - 187 80

Riley 2½ l roadster 1949. Bra renoveringsobjekt med exotiskt förflutet
som jag nu av allt att döma måste sälja p.g.a. av ett annat projekt
och bristande tid. Ett bra tillfälle att förvärva en eftertraktad vagn!

Sture Idner, Östbovägen 12, 182 36 DANDERYD
Tel. 08 - 755 13 68

Instruktionsbok för 1½ l (owner's manual) - nytryck 1980 75:-
Frostpluggar i dim. 1.1/8" och 1.1/4" (för 2½ l), per st. 2:-

Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

(forts. sid 11)

/Annonser (forts.)/

Healey Elliott Saloon 1947. Legendarisk tävlingsvagn körd i bl.a. Monte Carlorallyt och Midnattsolsrallyt när det begav sig. Ett tillfälle för finsmakaren att köpa en mycket sällsynt sportvagn utrustad med aluminiumkaross och Rileys rejäla $2\frac{1}{2}$ l -motor. Karossarbeten återstår i viss utsträckning, liksom hopsättning. Säljes p.g.a. tidsbrist och en het önskan att köra öppet i stället.

Lars Rivert, Hemmansvägen 6, 122 38 ENSKEDE
Tel. 08 - 48 02 19

Klubbens delar och tillbehör:

Glödlampor, bred sockel med "krage":

12 V - 50 W P22s (nr. 12228), helljuslampa, per st. 5:-

12 V - 45/40 W P22d (nr. 12741), hel- & halvljuslampa, per st. 5:-

Fördelarlock:

4413 (418865), RMF med vacuumförställning 20:-

4480 (418871), Pathfinder 20:-

Kondensator 3371 (421267, 423871), 1.5, 4/68 10:-

Brytarspetsar 2250 (407050), RMA, RMB-C-D, RME & vissa RMF 10:-

S.U. bränslepumpskontakter 2220 (AUA 1438) 20:-

"Red medallions" till parkeringsljusen för $1\frac{1}{2}$ & $2\frac{1}{2}$ l, per par .. 5:-

Vagnmärke, emaljerat. Kan skruvas fast i grillen t.ex. 60:-

Nyckelring med runt emblem ("ekerhjul" omger "Riley") 16:-

Nyckelring med ovalt emblem 20:-

Motorhistoriskt Magasin nr. 5/1983 ("Rileynumret"), inkl. porto 20:-
(dvs. 14:-/st. + 6:- för porto & emballage)

Delar och tillbehör sändes per postförskott om ej annat överenskommes.

Beställes hos: Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

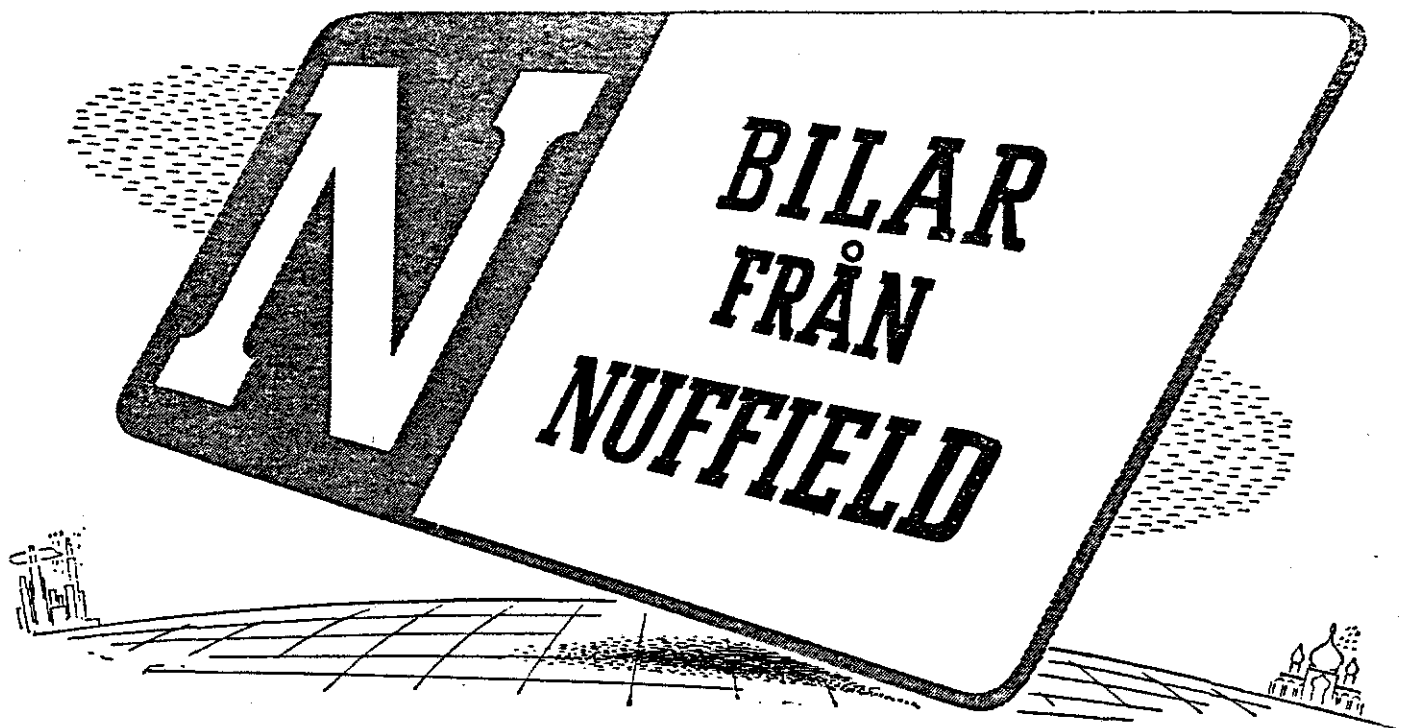
Önskas fortfarande till låns som mall för nytillverkning: Kromad hätta som skall sitta längst ned på grillen för att dölja hålet för startveven ($1\frac{1}{2}$ l & $2\frac{1}{2}$ l-modellerna).

Erik Hamberg, adress & telefon som ovan.

- o - - o - - o - - o -

DITT & DATT

- Ett nödrop kom från Kolbäck härförleden: Rune Möller meddelade att motorblocket till hans Riley Sprite korroderat sönder inifrån. Detta sorgliga faktum upptäcktes genom att olja trängde ut i kylsystemet. Den som kan hjälpa Rune med ett motorblock ($1\frac{1}{2}$ l) kan nå honom på tel. 0220 - 435 87.
- Från England rapporteras att W. H. Crossland har avlidit. Crossland, som var en av de första att specialisera sig på R.M.-Rileys, hade mer än 60 års erfarenhet av att arbeta med Rileyvagnar.
- Till det i föregående nummer föreslagna rallyt t.ex. runt Vättern anmälde sig endast 2 à 3 personer som intresserade, vilket är alldeles för få. Planerna får således skrinläggas för denna gång - tyvärr. E.H.



på all världens vägar

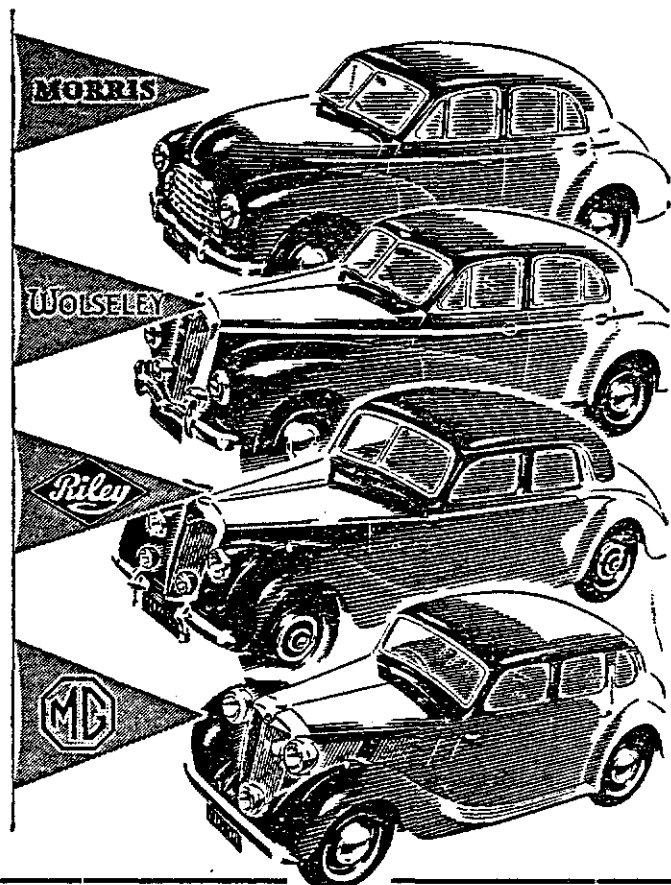
- ★ ENGELSK TOPPKVALITET
- ★ MODERNA, SVEPANDE LINJER
- ★ AVANCERAD KONSTRUKTION
- ★ OÖVERTRÄFFADE VÄGEGENSKAPER

MORRIS: Den lätta, starka, fribärande karossen är bekvämt och elegant inredd. I konstruktionen ingår många finesser såsom rattväxel, individuell framhjulsfjädring med torsionsstavar, Lockheeds hydrauliska bromsar och splitterfritt glas i alla rutor. Motorstyrka 42 hk. Morris Oxford är en idealisk familjevagn med låga drifts- och underhållskostnader.

WOLSELEY: Sober stil och värdig strömlinjeelegans kännetecknar de två nya Wolseley-modellerna, den fyrcylindriga på 50 hk och den sexcylindriga på 72 hk. Båda är kvalitetsvagnar i ordets alla bemärkelser. De är försedda med en rad exklusiva finesser och inredningen är lussös med läderklädda och mjukt bekväma Dunlopillo-säten. Om Wolseley kan man verkligen säga, att den har allt det, som gör bilkörning till ett verkligt nöje.

RILEY: Rileyfabriken tillverkar några av världens snabbaste standardvagnar, alla mästerverk i linjeskönhet. I såväl prestanda som vägegenskaper är Riley utpräglat sportbetonad, men för den skull har man inte prutat ner anspråken på elegans och bekvämlighet. Den berömda Riley-motorn ger överlägsen acceleration och landsvägsfart. Tack vare Rileys utmärkta vägegenskaper kan en skicklig bilförare utnyttja hela den inneboende kraften under den långa motorhuvens utan att säkerheten eftersättes.

MG: Den heltäckta versionen av den välkända sportvagnen är oöverträffad i sin klass ifråga om motorprestationer och väghållning. Det är alltid en upplevelse att köra en MG. Den är snabb och säker, rymmer ledigt fyra personer och har individuell framhjulsfjädring och Lockheeds hydrauliska bromsar. MG-motorn utvecklar 54 hk och ger vagnen en toppfart av över 130 km/h.



Generalagent

FÖRENADE BIL

Malmö — Göteborg — Norrköping — Jönköping

Aterförsäljare över hela landet

Beställ tid för en demonstration!

(Ur Svensk Motortidning, nr. 11/1950)