



RILEYBLADET

Nummer 2, 2005

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 27

**Det var aldrig någon tvekan. Vi boka-
de in oss på ölandsrallyt samma dag
det presenterades. Vilken höjdare!**

I början av veckan tittade vi på SMHIs prognoser för Mörbylånga. Regn både lördag och söndag. Framåt mitten av veckan skulle det bara vara helmulet och dagen innan vi körde hade prognosen ändrats till halvkyl och ingen nederbörd. Utfallet blev strålande sol hela veckoslutet.

Avståndet mellan Helsingborg och Kalmar är 300 km och vi väljer småvägar genom norra Skåne och södra Småland: Broby-Glimåkra-Lönsboda-Almundsryd-Urshult-Tingsryd-Dångebo-Rävmåla-Råamåla-Visselfjärda-Påryd-Ljungsholm. Låter det inte exotiskt? Riktiga Rileyvägar.

Ankommer Baldervägen i Kalmar 15.30 och redan har halva styrkan anlänt. Trädgårdsborden är dukade med kaffe, saft och bullar. I det lilla garaget står Sprite chassiet med cockpiten ännu på. Allt annat är bortplockat inklusive motorn. Vid ankomsten skruvar Lennart ännu på sin gamla Rover som sedan även ska tvättas av innan vi kan ge oss iväg mot Öland. Det är till att ha snäva marginaler!

En sightseeingrunda i det pittoreska Kalmar vidtar. Vi är nu 40 personer och kortegen består av 12 Rileys, några Rover, en Wolseley en MGA och några moderna bilar. Lennart är en fullfjädrad guide och hans hjärta glöder för Kalmar och Öland. När weekenden är över förstår vi varför. Efter en hastig titt på Kalmar genom delad framruta kör vi över Ölandsbron som vid invigningen den 30 september 1972 var Europas längsta bro med sina 6072 m. Hotell Skansen i Färjestaden visar sig vara en utmärkt anläggning. De två deltagande barnen förordar den uppvärmda poolen medan de vuxna kan gotta sig åt en whiskykällare med 700 sorter och andra, nyktrare, faciliteter.

Efter grillmiddag vid poolen visas bil-



Rileys möter Kalmar slott 2005. Redan tidigare hade Slottet spelat en viktig roll som mötesplats för undertecknandet av Kalmarunionen 1397.

historisk film i konferensrummet, ett kort avsnitt ur den tre timmar långa "History of the Motor Car" som producerades av BP för ca 25 år sedan. Därefter följer kvällens glansnummer: Jonas Reiner kåserar över konkursförvaltningen av Hans Thulins bilar - de dyra, t ex Bugatti Royale, Duesenberg och Mercedes Silberpfeil, och de inte så dyra, t ex Silver Hill Rollsarna. Presentationen åtföljs av bilder på bilarna, flera tagna av Jonas själv på alla möjliga och omöjliga ställen runt om i världen.

Lördag morgon, och solen skiner. Rileykortegen rullar söderut mot Capella-

gården, en skola för gestaltande arbete, grundad 1960 av möbelf professor Carl Malmsten. Möbeldelen av Capellagården är tyvärr stängd men örtagården är en fröjd för ögat och en lisa för själen. Via Mörbylånga tar vi oss till Degerhamn där Lennart ritat en 9 meter hög museifyr där själva fyr lanterninen är hämtad från Utgrundens kasunfyr. Vi klättrar alla upp i fyren och sedan visar oss 85-åriga Gun sjöfartssamlingarna i hembygdsmuseet strax bredvid. En delikatessstallrik väntar på Brukshotellet i Degerhamn. Ett extranummer följer. Kortegen kör in i månlandskapet bakom cementfabriken. Ett helt annat land-



Värdfamiljen: Lennart, Ingvor och David Nilsson

skap möter vi när Rileykaravanen tar sig igenom Karl X Gustafs mur och ner till Ottenby fågelstation och fyren Långe Jan på Ölands södra udde. Fyren, från 1785, är till stor del byggd av sten tagen från det övergivna S:t Johannes kapell i Kyrkohamn, därav namnet. Många trappsteg är det till toppen av fyren vilket de som räknar dem kommer att ha glädje av senare.

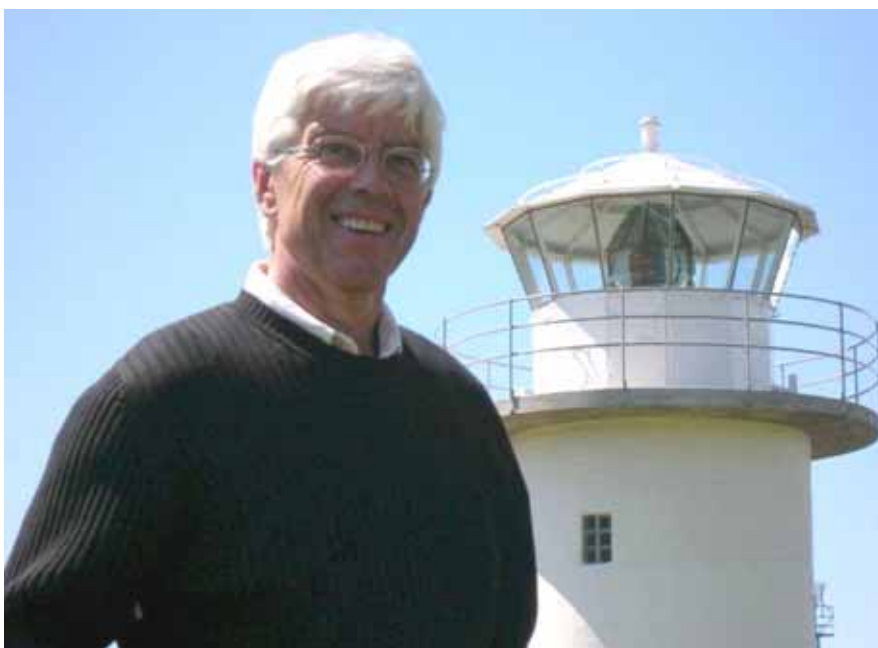
Kortegen kör norrut, nu på öns östsida. Nästa stopp Eketorps fornborg från 400-talet. Här möter Ölands ende Rileyägare, Johan Bjärkse och hans familj, upp. Johan och hans Riley RMA bor bara 4 km från borgen. Borgen är återuppbyggd som den såg ut på 1100-talet och bebos av grisar, kor och getter av den tidens arter. Folk i historiska dräkter går omkring i borgen och levandegör den. Ett litet fint museum är inhytt i en av de låga, halmtakstäckta husen innanför den cirkelrunda borgmuren. Färgglada vimplar på höga pålar fladdrar i den kraftiga vinden ute på Alvaret. Solen skiner från klarblå himmel.

Mentalt är vi nu 1000 år tillbaks i tiden när vi åter sätter oss i våra, förhållandevis unga, Rileys och kör den korta sträckan till Gräsgårdshamn där klubbmedlemmarna Rolf och Eva Palm bjuder på Champagne med och utan %, läckra nybakade cocktailtilltugg och utsikt över den plats där regalskeppet Kronan vid middagstid den 1 juni 1676 kantrade, exploderade och sjönk under en drabbning mellan den svenska och den förenade dansk-holländska flottan.

Dagen lider, tiden tryter. Vi sätter gasen i botten och korsar Alvaret. Hinner knappt parkera bilarna förrän Svenska Rileyregistrets årsmöte förklaras öpp-



Spriteförrådet hemma hos Lennart Nilsson



En dejlig fyr



Som en scen ur Star Wars rullar Rileys genom kalkbrottet vid Degerhamn

nat i konferensrummet följt av festmiddag, följt av whiskyprovning. Krögaren Stefan Norén har Sveriges största whiskykällare med över 600 sorter. Vi testar inte riktigt alla, men vi får en underhållande presentation och lär oss hur man får ut det mesta och bästa av fyra whiskeys från ön Islay (uttalas *ajla*). En av flaskorna i Noréns källare kostar mer än vad redaktörens Riley är värd. Dunstar whiskyn fortare än Rileyn rostar och ruttnar – That's the question.

Söndagsmorgonen är solig och efter egg, bacon & sausage för anglifilerna, eller flingor med fil för renlevnadsfolket, är vi redo för ännu en utflykt på Long Island. Efter lätt övertalning kör vi alla till Lennarts nya verkstad som ännu är under uppbyggnad i ett konverterat stall. Den är sååå läcker att man kan möblera den med en Chesterfieldsoffa och flytta in som alternativ till att meka med en Sprite. I en trälåda har Lennart en "splitterny" Rolls Royce motor, en rak åtta, som han fått billigt av Försvaret i Kalmar som håller på med vårstädning. Sådana motorer sitter/satt i stridsvagnar.

När klockorna ringer till högmässa i Algutsrums kyrka står 12 Riley utanför på The Village Green. Lennart och Ingvor ska roa oss med en frågelek, och här till klockringningen får vi de första fyra av totalt 20 frågor. De handlar om Thulinbilens förebild, och kändisen som praktiserade på Thulins bilfabrik. Han som senare träffade en viss dam under dramatiska omständigheter som har samma namn som en tysk bilmodell... Hänger ni med?

Vid en typisk öländsk väderkvarn sätts vi på prov med nya frågor, och igen vid en bronsåldersgrav. Obesvarade frågor snurrar runt i våra huvud när vi når Guntorps Herrgård där smörgåsbordet håller hög klass. Rallyavslutning på terrassen där vi får svaren på de 20 frågorna. Och tack vare att Ronald och Monica räknat alla 195 trappstegen i Långe Jan, vinner de första pris.

Stort tack till Lennart och Ingvor för alla era förberedelser och arbete för att känna oss välkomna, väl omhändertagna, underhållna, utfodrade och många minnen rikare.

Red.



En fläkt av Öland, eller... jodå, det gick att få Kestrel med AC



Nästa generation av Rileyfolket ?



... och mitt i Blitzens London träffade motorprinsen miss Lilian

Renovering av en Riley RMA – del 3

Så har vi kommit till tredje delen av Lars Stavmars intelligenta, informativa och roliga artikelserie om renoveringen av en RMA. I första avsnittet lyfte Lars på locket till sin Riley och fundrade över allt märkligt han såg. I andra avsnittet vidtog demontering följt av renovering av chassiet.

Bromsarna

Bromssystemet krävde omfattande renovering. Att nita fast nya belägg på bromsbackarna var lätt gjort, men att få bakhjulens expanderdon och framhjulens hydraulcylindrar i skick var knepigare. Expanderdonen var svårt hoprostade, men rikligt med rostlösande olja och ihärdighet gav resultat. Hjulcylindrarnas lopp såg så hemska ut att jag bedömde det som utsiktslöst att få dem funktionsdugliga. Emellertid övertygade "gamla-stammen-mekanikern" och återanvändaren Tore Karlsson mig om att de skulle kunna fås i brukbart skick. Det blev till att fixa ett enkelt heningsdon; träcylinder motsvarande kolven monterad på en axel. Slippapper lindat på träcylindern som ansluts till bormaskin och pumpas fram- och tillbaka i loppet. Loppen blev så småningom förvånansvärt blanka och fina och bedömdes acceptabla. Cylindrarna försågs med nya tätningar, varefter de monterades. Huvudcylindern var i bättre skick, men nya tätningar erfordrades givetvis. Den anslöts till bromscylindrarna med nya högtrycksslangar och rör.

Systemet av dragstänger, länkar och armar för bakhjulsbromsen var i behov av upprustning. Jag nödgades tillverka såväl några gaffeländstycken som dragstänger. Slitna hål försågs med bussningar och de flesta pinnbultarna byttes ut.

Samtliga lager byttes ut för såväl framhjul- som bakhjulsnav. I något fall kanske onödigt, men jag vill inte riskera att få höra besiktningsman muttra om missljud från hjullager. Med bromstrummor och hjul på plats kunde jag betrakta etappen "fungerande chassi" som i stort sett avslutad. Vi har nu hunnit fram till hösten 2000 och jag har alltså gnoth med chassit i nästan ett år.

Emellertid hade under tiden inträffat något som radikalt skulle förbättra mina möjligheter att till rimlig insats



R 1: 37 S 13228

... som den såg ut när Lars Ulfberg bjöd ut den till salu i Rileybladet 3/1999

ifråga om såväl tid som pengar nå mitt mål – en färdig och funktionsduglig bil.

Ett dilemma får sin lösning

I Rileybladet 2/2000 fanns den, en Riley 1 ½ litre Saloon –47, med chassinummer som visade att den var något äldre än mitt exemplar. Av samtal med ägaren, Håkan Gabrielsson, framgick att bilens inredning var i hyfsat skick och att karossen inte var svårt rostig. Den här chansen fick inte gå mig ur händerna, så jag hyrde släpkärra och drog till Värmland. Jag hade ju i realiteten redan bestämt mig för köpet, så den granskning jag genomförde var ganska ytlig. Det var tillräckligt för mig att konstatera att här fanns en bra bas för mitt vidare arbete. Det var med lättnad jag lastade ombord den något bedagade skönheten.

Inledningsvis var jag lite obeslutsam beträffande det vidare arbetet. Jag hade ett färdigrenoverat chassi. Skulle jag föra över nyförvärvets motor med växellåda och kaross till detta chassi, som jag nu kallade R1, eller skulle jag satsa helt på R2?

Den närmare granskningen av R2 blev avgörande. Av annonsen hade framgått att bakre stötfångare saknades, men vad värre var, ramen hade kapats strax bakom bakre fjäderfästen. Dessutom kunde jag konstatera att ramen trots att den i övrigt inte var hårt rostangripen, vid höger C-stolpfäste uppvisade ett genomrostat hål.

Jag valde därför att använda chassi R1 och i övrigt rusta upp R2. Nog borde väl chassi R1 och kaross R2 kunna gif-



R 2: 37 S 12864 ... ser bedrägligt fräsch ut.

tas ihop.

Erfarna bilrenoverare vill utgå från vad man kallar en "oskruvad" bil. R2 var inte "oskruvad".

Ju längre jag kom i demonteringen desto mer uppdagades resultaten av glada amatörers framfart. Framskärmar och fotbrädor var reparationssvetsade vid hopskarvningarna men med urusel form och passning. I bagageutrymmet var golv och hjulhus reparerade med ny plåt lagd ovanpå gammal sönderrostad plåt. I bakre hjulhus hade vid C-stolparna rosthål täckts av plåtlappar nödtorftigt fastsatta med plåtskruv. Syllarna (träbalkarna mellan A- och C-stolpar) var försedda med "nya" slarvigt utförda täckplåtar. I skottet bakom motorn hade hål upptagits för värmepaketets slangar med skärbrännare. Kylarens cellpaket var tätningslagat på ett sätt som inte såg förtroendegivande ut. Någon tidigare ägare har uppenbarligen haft en krass syn på sitt biläggande och agerat därefter.

Att tidens tand gnager är ofrånkomligt. Här några exempel. Det visade sig att syllarna var spruckna och delvis bortrutnade. A-stolparna, speciellt den vänstra, hade gett upp. Träet i ramen, som omger bakrutan, var till största delen nedbrutet. Endast övre horisontella delen var intakt. Även till bakrutan anslutande delar av karosstommen mot C-stolparna hade till största delen rutnat. De träribbor, som sträcker sig från A-stolpe till C-stolpe utgörande fäste för taket och som bemängs med massor av skruv och spik, var i upplösningstillstånd. Plattan av plywood, på vilken stolarna monteras, hade delaminerat. Jag tror att det här är vad man kan förvänta sig av en drygt 50 år gammal bil,

som upplevt våra klimatiska förhållanden.

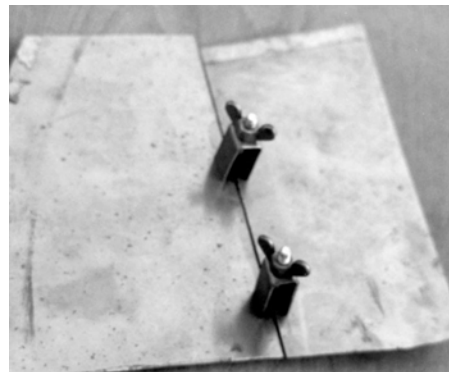
Det fanns dock ljuspunkter. Dörrarnas trästommar var i förvånansvärt gott skick liksom listverk och klädsel på dörrsidorna. Instrumentbrädan uppvisade fuktskador endast ute vid ändarna. Instrumentuppsättningen var komplett och såg lagom patinerad ut. Skinnklädseln på stolar, säten och ryggstöd hade sett bättre dagar men dög för vidare användning efter uppfräschning. Håkan påstod sig ha startat motorn (dumdristigt, tycker jag, efter så långt uppehåll), så någon större inre skada borde den inte lida av, även om renovering var nödvändig.

Innan jag tog tag i renoveringen, ville jag ha karossen och alla dess plåt detaljer blåstrade. Att blåstra tunnplåt är kinkigt, då relativt plana detaljer lätt deformeras. Många blåstringsfirmor värjer sig för jobbet. Så icke Vallentuna Sandblåstring & Lackering, som jag anlitat tidigare vid renovering av min Citroën B11. Inför blåstringen demonterades skärmar, fotbrädor, luckor, motorhuv med sidoplåtar. Dörrarna lyftes av; dörrklädsel, listverk, rutor och hissar avlägsnades. Likaså stolar, säten och durkar som utgör golv. Instrumentbrädan med reglage och elkablar togs bort. Samma sak med vindruta och bakruta. Såväl yttertaks- som innertaksklädsel revs bort. Motor med växellåda lyftes ur. Kvar fanns en helt naken kaross på chassit.

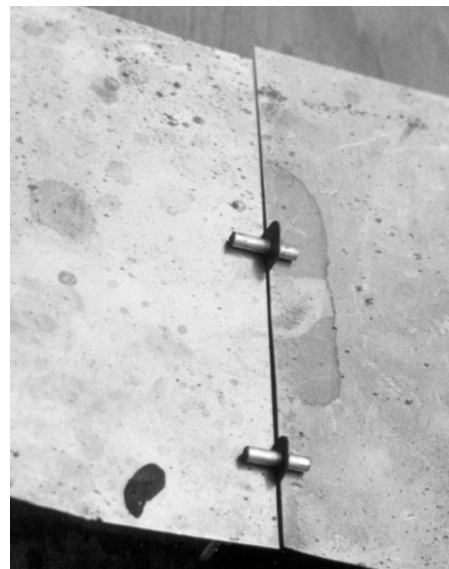
Därefter transport av hela rasket till Vallentuna, där grabbarna uttryckte stor förvåning och viss skepsis över vad de fick skåda. Kunde det här ha varit en bil? Och, ännu värre, kunde det där bli en bil? Så kan reaktionen bli, då

man konfronteras med engelsk bilbyggarkonst av den äldre skolan.

Efter blåstringen kunde renovering av karossen påbörjas med karossen kvar på R2:s chassi. Med tanke på att karosstommen till stora delar måste förnyas, insåg jag att jag inte hade annat



Fixtur för svetsning kant i kant.
Ovansida.

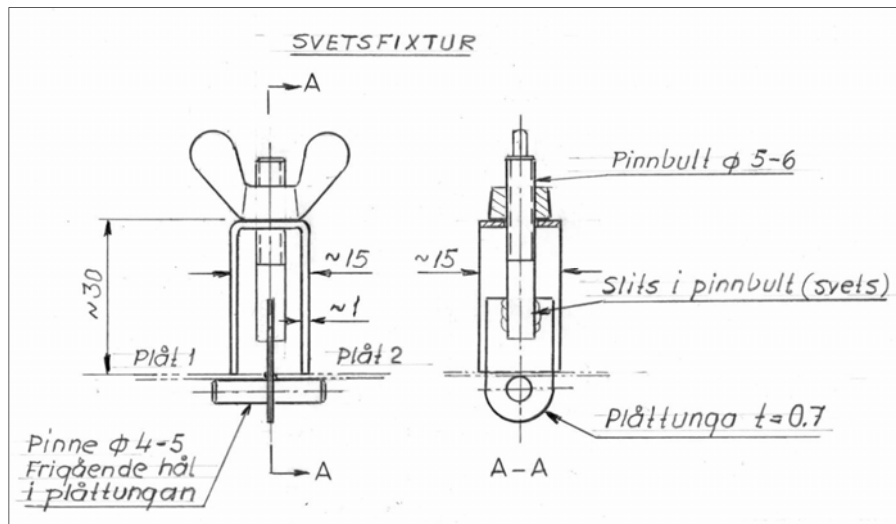


Svetsfixtur, undersida.

val än att - under viss bävan - fullständigt plocka isär karossen. Jag måste ju hitta tillbaka till referenspunkterna igen. Lite knepigt vad gäller bakkroppen, då den stympade ramen medförde att jag saknade referenspunkter längst bak.

Svetsning på karossen

Jag startade med att restaurera karossplåten. Första objektet blev A-stolparnas fästen. Inte bara själva fästet, som vilar mot ramen, utan även panelen innanför fästet var svårt rostskadade. Lyckligtvis är panelen i sin övre kant fäst mot torpeden med skruvar och kan tas loss, varigenom arbetet underlättas. En betydande del av panelen måste skäras bort och ersättas med ny



plåt. För att komma åt den här panelen hade jag tvingats avlägsna den yttre panelen, dvs. panelen med ventilationsluckan. Denna panels fortsättning in i dörrens öppning utgörs av en profilerad plåtremsa, som är fastskruvad i A-stolpen och dess knä. Skarven mot panelen är tennspacklad. Remsan måste givetvis också bort för att göra A-stolpen åtkomlig. Gasolvärmaren fick tennet att släppa sitt grepp. A-stolpen blev härmed frilagd och kunde avlägsnas och reparationen enligt ovan kunde genomföras.

Härnäst grep jag mig an bakre hjulhus och dess anslutningar till C-stolpen och bagagerumsdurk. Stora partier med rutten plåt, bl.a. delar av den plana durken måste förnyas. Svetsning av tunnplåt kant i kant är för mig som amatör inte problemfri. Börje Palmgren (han dyker upp igen i den här historien), som är en

skicklig yrkesman vad gäller bilplåt, har uppmärksammat mig på ett enkelt litet verktyg, som fixerar plåtkanterna till en jämn övergång utan nivåskillnad mellan de två arbetsstyckena. Det här verktyget kan man lätt tillverka själv. Givetvis får man fortfarande vara försiktig vid svetsningen och inte brassa på med för mycket värme lokalt för då kommer bucklorna obönhörligt. Tidigare MIG-svetsade jag med 0.8 mm tråd, men använder numera 0.6 mm tråd. Den gör svetsningen av tunnplåt väsentligt lättare och fungerar bra även vid svetsning av grövre gods.

Jag begränsade min reparationsinsats till att omfatta de inre, utifrån ej synliga delarna av karosstrukturen. Hjulhusens anslutning till karossens utsida med snygg och jämn övergång överlät jag till Börje att tackla, väl medveten om min begränsade förmåga att forma

plåt. Speciellt partiet mellan bakre dörr och hjulhus dvs. C-stolpen kräver en kvalificerad "plåtskrynkklare".

I övrigt var inte några större plåtreparationer av nöden. Durken under baksätet med sina "fotlådor" hade smärre rostskador. Bagagerumsdurken såg ut som en hängmatta och styvades upp med en profil på undersidan. Då jag i sinom tid fick loss B-stolparna, försågs de med nya plattor mot syllarna.

Lars Stavmar

Fortsättning följer i nästa nr.



Paneler och fäste för A-stolpe avlägsnad för svetsoperation.



Även undersidan bör prepareras. Här med Hagmans CA epoxy-grundfärg.



Här har vinkelslipen gått fram hårt. Höger bakre hjulhus och bagagerumsdurk.



Ny plåt insvetsad. Vänster bakre hjulhus och bagagerumsdurk.

Bosse Bildoktor om Riley...

Här återges ett inslag från TV-programmet *Bosse Bildoktor* den 16 maj 2005. Bosse Bildoktor står i sitt garage med Tore Stenbergs Riley One-Point-Five från 1959 och berättar följande för hela svenska folket:

Industrialismens vagga stod i Storbritannien med grabbar som James Watt. Han fick fart på ångkraften. Och i slutet av 1800-talet kom bilmärkena Riley, Wolseley och liknande. Fina kvalitetsbilar med en fin marknad framför sig. Men på 50-talet blev det problem och jätten Glufs-Glufs dvs BMC, British Motor Company åt upp dem en efter en, precis som General Motors gjorde i Amerika. Då tänkte många entusiaster vad kommer nu att hända med Riley? Kommer den att dö? Nej, nej,

nej man bevarade namnen men man byggde flera bilar på samma sätt. Så det här är egentligen en Morris Minor men med annan kaross. Och den här karossen fanns också som Wolseley 1500. Men om man sätter sig i bilen så upptäcker man att det är en annan instrumentbräda. Den här har varvräkna-



re. Det har inte Wolseley. Och dubbla förgasare. På det här viset så kunde chefen som ägde företaget åka Bentley, ingenjören Jaguar, verkmästaren Rover och svarvaren Riley. Alla fick chans att åka ståndsmässigt. Läder, ädelträ och många förgasare. Ja den här bilen har alltså många fördelar. Det var sin tids GTI-bil. Och precis som Volkswagen idag bygger många bilar på samma bottenplatta, som Golf, Seat och Skoda, precis så byggde BMC många bilar från en enda modell. Men den här bilen har en fördel som de flesta andra bilar saknar idag. Och det här är alltså **världens främsta raggabil alla kategorier**. Ty alla kvinnor älskar den här gulliga lilla bilen. Så ska ni skaffa fruntimmer, så glöm Ferarri, glöm Porsche. Köp en Riley!

Drömbil eller historieförfälskning?

... är titeln på en sex sidor lång artikel med många bilder i juni numret av den tyska biltidningen *Oldtimer Praxis*.

Thomas Bell är en 48-årig bilmekniker som är väl medveten om problemet "special" och diskuterar ingående detta med att ta en originalbil och bygga om den så att den förlorar sin identitet och historia.

Bell ville skapa en 30-tals sportbil med äkta motor och chassi. Köpte en Riley Adelphi från 1936. Körde den i flera månader för att veta att han valt rätt bil att utgå ifrån. Originalkarossen, som var i uselt skick sålde han tillbaks till England.

Motorn är en 4:a på 1½ liter. Växellådan, en tung Wilson Preselector, var "Neuland für den hessischen Schrauber" - en helt ny bekantskap för den hessiske mekanopojken. Allt det mekaniska gjorde han själv. Karossen däremot byggdes av experter i England och gick loss på ca £6.000.

Resultatet, en klassiker utan bakgrund. Kanske det, men med ett utseende och en känsla som tar oss 70 år tillbaks i tiden och inbjuder till stor körglädje och skönhetsupplevelse.

Sammandrag av red.



1934 Riley Lincock 6/12 - en beretning om renovering

Här följer andra delen av Tor Bang-Steinsviks story om renoveringen av Lincocken i England som företogs mellan oktober 2001 och september 2003.

Karosseriet

Hos Ian ble det ventetid hos underleverandørene og da vår spesialist på treverk, Bruce Bellamy i Somerset, meldte at han kunne begynne på bilen i juni 2003 ble den overført til ham omgående uten motor. Bruce er en spesiell person med sterke meninger og som ikke tar hva som helst fra hvem som helst. Han hadde dog tillit til det som kom fra Ian Gladstone. Bilen hadde vært hos ham vel en uke da vi dro til Coventry 29-30 juni og det falt naturlig at vi kom-binerte med å se til vår Lincock.

"Skrekk og gru" var vårt førsteinntrykk! Det var ikke bil vi fant, men et slakt i deler. Det viste seg å være et feilaktig førsteinntrykk, og nervene falt til ro etter hvert som vi ble forklart fremgangsmåte og i detalj hva som



Ny treramme på plass hos Ash Frames & Restorations.

Nytt treverk var på plass på førersiden og tilpassingen til aluminiumhuden var vellykket. Likeså var hele rammen i frontpartiet skiftet ut med ny ask. I neste omgang ble store deler av treverket på passasjersiden og bakre del fornyet. Aluminiumen hadde sprekker over frontruten og på begge sider av koffertlokket, men var ellers i forbausende god stand.

Karosseridelen mellom panseret og frontruta (scuttle) var av stålplate. Den hadde blitt flikket på tidligere og var noe angrepet av rust. Her trengtes det sveising. Dørene var generelt i god stand, men nedre del av området hvor hengslene sitter måtte stives opp. Takluken manglet lås. Ny låsanordning med friksjonsskinne ble lagd etter modell av en original. Trerammen hadde originale stålplate forsterkninger på utsatte steder. Disse var rustne og nye ble lagd. Arbeidet med treverket og tilpassing av dette mot aluminium-huden ble gjort med stor omhu og nøyaktighet. Sveisingen av sprekke i aluminiumen og i stålplaten (scuttle) var krevende, men skjedde uten uhell. Ca.80% av treverket ble skiftet ut. Bruce var i stand til å skifte ut treverket fra innsiden og klarte derfor å unngå å måtte skifte ut aluminiumspaneler i det hele tatt. Originaliteten ble dermed bevart så langt som mulig. Dette var et meget vanskelig arbeide som krevde ekspertise. Resultatet er vi meget godt fornøyd med.

Klargjøring og lakking

I september 2002 var bilen igjen tilbake hos Ian Gladstone for montering av motor, pre-selektor gearboks, etc. I

mellomtiden hadde vi gitt OK til at en annen i dyp nød fikk delene som var tiltenkt vår clutch. Underleverandøren av clutchdelene leverte også til Westland Helicopters og ble involvert i klargjøring av militære helikoptre til den Bristiske innsasten i Irak. Dette tok lang tid, men i februar 2003 var det mekaniske endelig unnagjort. Motoren var benkekjørt, alt montert, testet og godkjent. Bilen kunne returneres til Newbury.

Tilbake til Newbury! Her begynte en hektisk tid. Nytt elektrisk anlegg skulle først på plass og bilen strippes for lakking. Ny "wiring loom" var laget av Autosparks med den gamle som modell (se: <http://www.autosparks.co.uk/>).



Bare metal hos Wincanton Auto Repairs.

Lakking kan være et sjansespill, men våre venner hadde et godt nettverk med erfaring fra egne biler. En profesjonell lakkerer ble anbefalt og lå ikke for langt unna geografisk. Avtale ble inngått på forhånd og komplett arbeidsinstruks utarbeidet. Midten av mars var bilen på plass og klar for en "bare metall paint jobb".



Lakkprøver mikses.



Hos Ash Frames & Restorations. Hvert trestykke ble valgt ut med tanke på at strukturen passet med krummingen i profilene.

skulle gjøres og hvordan. Asketrete som skulle brukes var håndplukket av Bruce og hadde ligget til tørk i minst 8 år. Hvert trestykke ble valgt ut med tanke på at strukturen passet med krummingen i profilene som skulle skjæres til.

Første uke i august fikk vi tilbakemelding om at fremdriften hadde gått fint selv med ferieavbrudd inkludert.



Forskjerner med primer



Body klar till lakkering



Lakereren Mike Dare gjorde en grundig jobb og vi ønsket ikke å stresse ham.

På Coventry hadde vi sett lakkfargen som lå nære den på vår bil, men som var en nyanse friskere.

Vi fikk type og nummer fra eieren. Verstedet mikset på stedet og flere prøver ble tatt slik at vi var sikre på fargen. Lakken som ble brukt var av typen "two-pack". Vi hadde håpet at alt skulle være klart til Coventry 28-29 juni 2003 men ting tar tid. Lakereren gjorde en grundig jobb og vi ønsket ikke å stresse ham.

Likeså skulle våre venner i Newbury, under Peter's ledelse montere alle løse deler på plass igjen, teste og gjøre bilen kjøreklar. Tor Ole reise over en uke før ferdigdato for å delta på den siste monteringen i Peter og Alice's garasje. Vi hadde satt AGM i Skottland 27-28 september 2003 som milepæl og det rakk vi.



Avskjed i Newbury



*Tilbake til Blue Diamond Services.
Ian Gladstone prøvekjører.*

Hjem igjen

Vi hadde satt av en uke til forsiktig innkjøring og justering av detaljer. Før start i Newbury var vi innom Ian for en siste sjekk. Sjaklene i fjærene bak hadde litt for stor slakk og foringer ble nå satt inn. Ettersom motoren var under innkjøring hadde Ian gitt instruksjon om maks. 45 miles/h.

Vi startet tidlig om morgenen og kjørte 12 timer før vi tok inn for kvelden. Like etter start slo dynamoen seg vrang og vi måtte ut i en veilomme for å

koble den fra. Ferden gikk videre på batteriene jevnt og trutt til Skottland.

Vel fremme neste formiddag ble vi tatt godt i mot på Barony Castle hvor mere enn 40 Riley biler var på plass. Her fikk Tor Ole gode råd om 3-børste dynamoens luner og klarte selv å justere den inn. Han nyter nå stor anerkjennelse i denne eksklusive krets av "forståsegpåere".

Turen hjem over Newcastle - Kristiansand gikk som en drøm og vi tilbakela i alt 1500 km med "ny motor".

Da vi summerte opp prosjektet konstaterte vi at hele 13 spesialister hadde vært involvert.

Det hadde vært adskillig mere å utbedre enn antatt. Det hadde tatt tre ganger så mye tid som håpet. Det hadde kostet mere enn fryktet.

Resultatet ble dg verd anstrengelsene. Vi fikk uvurderlig hjelp hos våre Rileyvenner i Newbury. Vi unngikk katastrofer, vennskap ble knyttet og oppfølgingen gav oss en opplevelsesrik tid gjennom hele perioden oktober 2001-september 2003.

Tor Bang-Steinsvik



Vel hjemme.

Mer om bilden i förra bladet

Jag har haft ett långt och trevligt samtal med Henning Wendel, tidigare verkstadschef och kollega till min far Sigge Ahlin på Förenade Bil i Malmö. Han kom mycket väl ihåg besöket på Nuffield Service School, och kunde berätta följande om bilden som publicerades i Rileybladet.

Anledningen till besöket var framförallt reklamationer på suffletterna till de två Dropheads. Henning berättade att man aldrig fick fason på dessa, och han betraktade sufflettkonstruktionen som undermålig.

Om bilden kunde Henning berätta att nr 1 är Karl Andersson från Förenade Bil i Malmö. Nr 2 hette Gustavsson och arbetade på Förenade Bil i Jönköping. Nr 3 är ingenjör Arne Ljung, dåvarande servicechef på Förenade Bil (våra föräldrar umgicks en del, och hans vackra dotter Lena umgicks jag flitigt med kring 1960). Nr 4 är Henning Wendel själv.

En annan fråga. Jag lyckades ju härförleden hitta en original mekanisk varvräknare till min Roadster, och Magnus Mölstad hittade bland mina garagegömmor det mässingbeslag, som skall monteras på insugkamaxeln. Beslaget är nu rengjort, och då fann jag en o-ring för tätning inne i beslaget. Vet någon av er vilken dimension det skall ha, eller räcker det med att en bra verk-



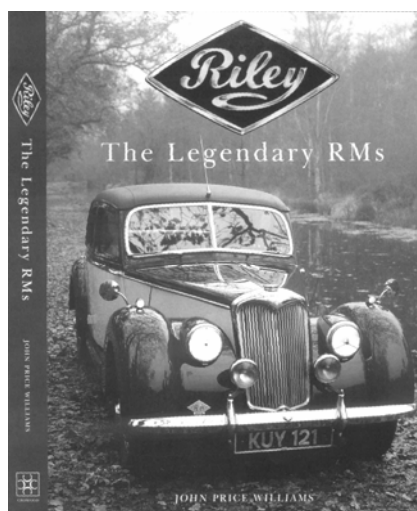
stad får i uppgift att byta till ett nytt? Denna del var den enda jag saknade på bilen, som nu är fullständigt komplett. Jag har beslutat mig för att inte sälja Roadstern utan transporterar upp den senare i vår till mitt nybyggda garage i Hälsingland.

Göran Karlsson, ex GK Ullared, avled för en tid sedan och dödsboet auktionerade ut hans bilsamling. Bland de utbudna fordonen fanns en vänsterstyrd

Pathfinder från 1955 i tämligen komplett skick men rejält rostskadad.

Jag läser just nu självbiografien *Auto Architect* skriven av Gerald Palmer, som designade Jowett Javelin, MG Magnette, Wolseley 4/44 och 6/90, samt Riley Pathfinder. Spännande läsning som går att inhandla på Margie Bookshop för 295:-.

Christer Ahlin



Riley- The Legendary RMs
John Price Williams

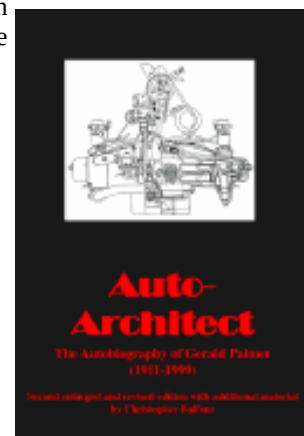
En ny Rileybok utkommer den 29 juli.

Den har titeln "Riley- The Legendary RMs" och är skriven av John Price Williams. Red. Har beställt ett ex hos Amazon Bookstore (www.amazon.co.uk) för £13.96.

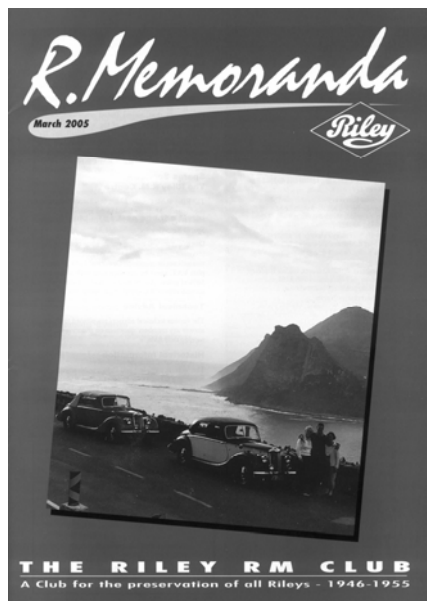
John Price Williams är medlem av The Society of Automotive Historians i USA och The Guild of Motoring Writers i Storbritannien. Han är även medlem i The Riley RM Club. Han skriver flitigt om klassiska bilar i dagstidningar och biltidskrifter. Hans senaste bok "Making MGs" beskriver Abingdonfabriken under efterkrigsåren. Andra böcker av författaren är "MGA" och "Alvis: The Postwar Cars".

Auto-Architect
Autobiography of Gerald Palmer
Palmer, G. M.; Balfour, C.

Detta är andra upplagan av Gerald Palmers självbiografi och utkom fem år efter Palmers död 1999. Christopher Balfour, som samarbetade med Gerald om den första upplagan, har tagit tillfället att på nytt granska inflytandet denne begåvade fordonsdesigner hade på bilindustrin och lägga till några foton inte som a n -



Ur andra Rileyblad



R. Memoranda March 2005

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

Articles

Police Car Special part 2

Ernie Mould - the man and the myth

Technical Topics: The A-post's K-plate, The L-section reinforcing plate, hints and fixings, preservatives, a wider view, packing and gap adjustments, clutch facings
 A synopsis of recent messages taken from the Riley RM Club on-line community forum.

Welding and Sandwiches Day (en dag med en svetsexpert)

Riley Rendezvous in South Africa Oct 2004 (22 sydafrikaner, 15 från England och 2 från Australien kör den berömda Garden Route längs Kapprovinsens sydkust)
 Recension av Christopher Balfours bok "Auto-Architect, The Autobiography of Gerald Palmer.

Forthcoming Events

The Vero 2006 Rally, NZ, 18-27 Jan, 2006

Cars for sale

RME 53, good running order, requires slight attn £4750
 RMA 52, laid up since March 2004, driveable before then, £1800

RMC 51, excellent cond. drives superbly, £18750

RME 53, needs attention. £500

RME 55, body-off restoration mid 90s. £4250

RMF 52, superb cond. £10.500

RMA 52, original. £4750

RMA 51, drives well but body untidy. £1300

RMB 48, good running order but needs slight attention. £4500

RMF 53, immaculate cond. £9000

R. Memoranda April/May 2005

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

Articles

A synopsis of recent messages taken from the Riley RM Club on-line community forum.

Riley RM Series Production History

Forthcoming Events

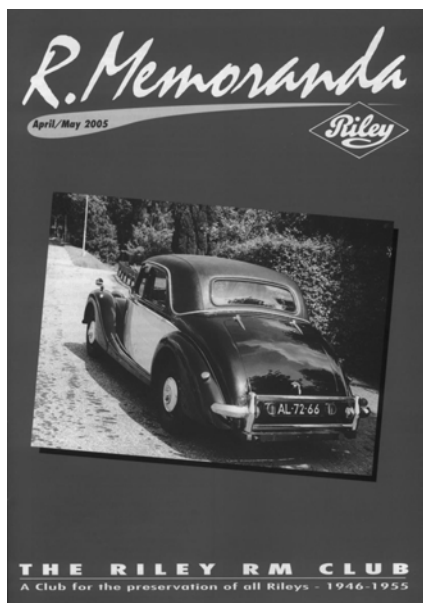
Riley RM Club National Rally 23-24 July 2005, Marlborough, Wiltshire

The Riley RM Diamond Round Britain Tour 2005, 17-22 July

Cars for sale

RMA 52, totally restored. £5500

RMF 52, absolutely lovely. Readvertised due to time



wasters, genuine sale due to purchase of another car. £9750

RMC 49, currently in Spain, cruising retirement forces sale. £19800

RMA 48, Body sound, interior needs work. £1250

RME 55, lots of money spent on this lovely car £6000

RMA 49, total restoration, nothing has been missed.

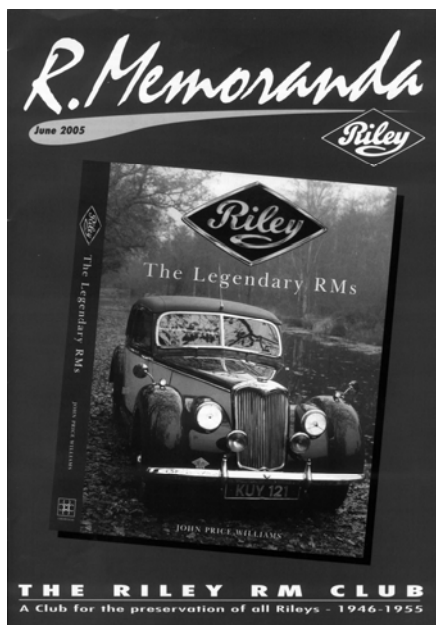
First to see will buy. £6950

RME 55, many new parts, genuine reason for sale £4250

RMA 51, for restoration. £1200

R. Memoranda June 2005

Magazine of the Riley RM Club



www.rileymclub.org.uk

Articles

Police Cars

Riley RM Series Production Statistics

Technical Topics: Front hubs

The Riley Motor Club of Australia's Tasmanian Rally

John Price William's new book on RM Rileys

Cars for sale

RMB 51, elegant, outstanding, lots of time and money spent, superb, high quality, new on market - don't miss, £10500

RMA 46, good working order, available after June 11 (my daughter's wedding), £4750

RME 52, nice tidy original condition, recently used for

two weddings, £5500

RME 53, very good condition, £7000

RMB 52, highly original car with good history, narrow-boat purchase forces sale, £4495

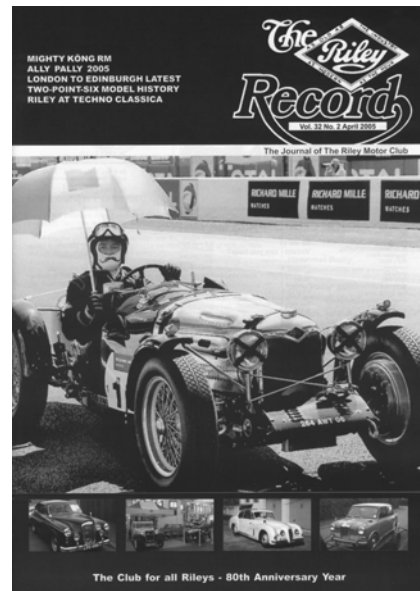
RMA 48, just completed full sympathetic restoration, unmolested car, never welded, all original wood, £9950

1933 Riley Nine Monaco, first class condition, £7000

RME 52, no modifications, £3500

RME 53, new roof, new pistons, new radiator, new carpets, new battery, £6000

The Riley Record 2/2005



The Journal of the Riley Motor Club

www.rileymotorclub.org

Articles

Model History: Two-Point Six

Service Matters: modified door locks RM,

Spares reorganisation

Prewar: Blue Diamond Services

RM and 2.6: Temporarily David Pipes

1.5 and BMC: Brian Lowe

Panels: Chris Draper

Forthcoming Events

2005 National Rally Aug 6-7 (80th Anniversary of the Riley Motor Club), Arley Hall, Cheshire

Ulster Riley Club 35th Anniversary 16-18 September

2005. All Riley Owners & Cars Welcome

Cars for sale

1964 1.5 MkIII, fully restored. £3995

RME 53, £2500

1932 Riley Monaco, £6000

The Riley Register Bulletin No. 198

www.rileyregister.com

Articles

Riley Rendezvous South Africa 2004

Alf Palmer's Lynx 12/4

The Riley Car Club NZ Annual Rally

Adjustment of Toe-in

Have you been in this car before? Often, but only in my dreams... (om MPH)

Evenemang

25-26 juni, Riley Register Coventry Rally

3 juli, Brooklands Society Annual Reunion

16-17 juli, Autovia International Rally

6-7 aug, VSCC Prescott Hill Climb

6-7 aug, Riley Motor Club National Rally

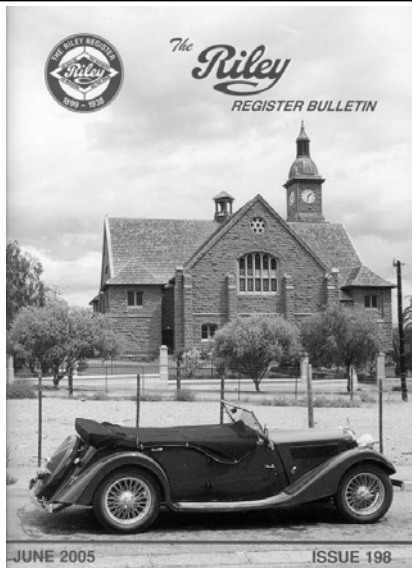
3-5 sept, Historic Race Meeting, Lime Rock, Conn.

USA

11 sept, Riley Motor Club Social Run

16-18 sept, Ulster Riley Club 35th Anniversary weekend

Okt 2007, Riley Rendezvous South Africa



Cars for sale
8 förkrigs-Rileys (information endast för medlemmar)

Riley Gazette May 2005

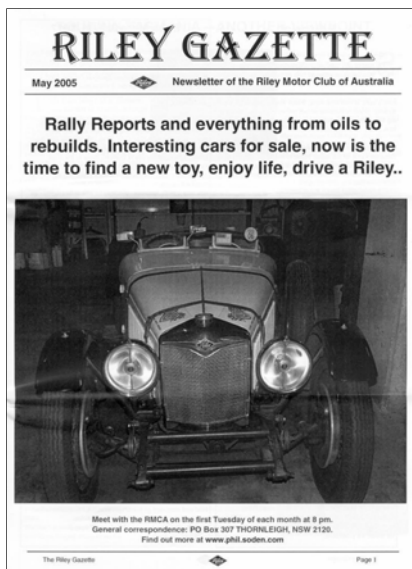
Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles

Touring Tasmania – another viewpoint
The Story of Peter Hocking's 1938 Kestrel
Oils for a classic car
Roadster for sale
Even rarer Roadster for sale

Cars for sale

RMA 50, recent ground up restoration, A\$11000
RMA 50, runs well carpets & upholstery good, A\$11000

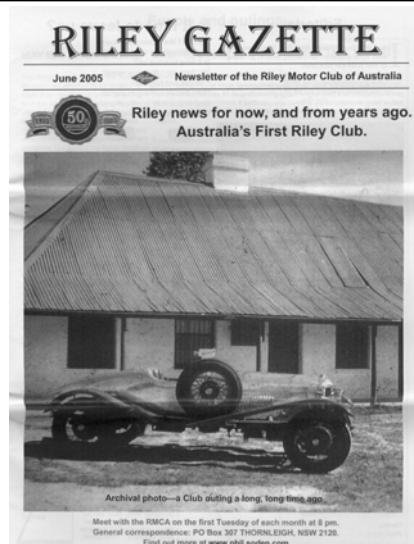


Riley Gazette June 2005

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

Cars for sale

1959 1.5 Mkl, totally restored, A\$3000
1936 Kestrel 12/4, restored to immaculate condition. A\$38000



RCS Newsletter 2/2005

Riley Club Schweiz www.riley-club.ch

Riley Club Schweiz: 101 medlemmar, 26 pre-war, 61 RM och 9 BMC Rileys

Evenemang

Riley-Tage im Verkehrshaus Luzern 2-3 juli
Rileytreff in Basel 10-11 september

Bilaga

Tysk/Engelsk/Fransk ordbok för veteranbilsägare
Exempel: Bienenwabenkühler/honey-comb radiator/radiateur nid d'abeilles

Upphittat

Den sista av de 10 Dropheads som importerats till Sverige av årgång 1950 har nu identifierats. Den visar sig vara 60 D 5783 som såldes av Kindwalls i Stockholm till köpmann Harry Bernhard Sjöholm, Bromma. Bilen inregistrerades 19 september 1950 med nr A 45999. Den hade totalt åtta ägare, av vilka de sju sista i göteborgstrakten, då med reg nr O 26063. Bilen skrotades 30 augusti 1960.

Nya medlemmar

276 Lena Larsson
Porsängen Börrum
610 40 GEMLA
070-292 96 47

277 Stephen Branston
Åkersvägen 7
432 35 VARBERG
0340-807 01

Traditionell sammankomst

hos Peter och Nanna Ottosson äger rum lördagen den 20 augusti. Vårdparet bjuder på mat och dryck, gästerna på vackra och spännande bilar. Ring i god tid och säg att ni kommer.

Tel. 08-99 80 78.

E-post: ulf.peter@laposte.net

Adr. Vråkstigen 11, 125 56 Älvsjö

Höstmöte

lördag 1 oktober kl. 11.00 vid Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping. Mer info i höst på hemsidan.

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
Mobitel. 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