



RILEYBLADET

Nummer 2, 2008

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 30

Årsmöte i naturskön Östgötabygd - ett haveriernas rally



Guidad rundtur i Åtvidaberg. Foto Christer Gustafsson

När familjen Blomstrand på torsdagskvällen gick ut för att starta sin Riley RMA inför den kommande resan till årsmötet, så ville den plötsligt inte. Det blev till att ta den röda Singer Nine Roadster istället. När familjen Hamberg på fredagsmorgonen påbörjat sin färd från Uppsala stannade deras Riley Drophead efter en timmes färd. Med hjälp av villkoren i MHRF-försäkringen fraktades bilen tillbaka till Uppsala. Det blev istället att ta vardagsbilen. När Eivor och Lennart Nilsson på lördagseftermiddagen ledde kortegen mellan Lakviks järnvägsmuseum och Yxnerums kursgård stannade Morgan Threewheelern och fick bärgas från platsen. Och slutligen när redaktören med fru var på väg hem till Skåne på söndagseftermiddagen började the editorial Riley hacka och tappa kraft. Mellan Sävsjö och Vrigstad tog färdens slut och M:s Vaghjälper fick tillkallas.

Fredag 6 juni

Trots en dålig inledning för en del så började ändå fredagen på ett bra sätt. Det vackra vädret med temperaturer upp mot 27 grader var i bästa laget för att köra Riley i 6½ timmar. Lämnade Bjärnehövön kl 9 och åt lunch på Värnamo golfklubb. Vidare via Vrigstad-Sävsjö-Eksjö-Kisa-Åtvidaberg med ankomst till Yxnerum 15.30, en halvtimme innan programstart. Allt gick som smort. En del medlemmar hade redan anlänt och kunde då meddela att herr ordföranden råkat ut för haveri och skulle bli förse- nad. Chefsarrangören Lennart Nilsson, med bl. a Ölandsmötet 2005 på sin meritlista, hälsade deltagarna välkomna vid poolside där det bjöds på champagne och jordgubbar. Här var ekipage från Varberg, Örebro, Kalmar, Västervik, Järfälla, Vejbystrand och Västerås x 2 samt ytterligare medlemmar från Motala, Huddinge, Vikingstad, Stora Mellösa,

och vid 21- tiden anslöt sig även vår ordförande med familj. Välkomstmiddagen intogs på Yxnerums kursgård där vi också bodde. Lennart Nilsson, med sin bakgrund som fordonsdesigner, höll efter middagen ett föredrag som skulle kunna ha haft titeln "Design och teknik - två antagonisterna".

Lördag 7 juni

En händelserik dag. Soligt och varmt. Vi kör i kortege till Åtvidaberg och besöker först ett bil- och industrimuseum. År 1911 inledde vagnfabriken tillverkning av personbilar (Åtvidabergsbilen). Material för att bygga 30 bilar togs fram men fler än 15 tillverkades inte då de var svåra att sälja. Av resterande material byggde man istället motordressiner. I samma lokaler fanns även inrymt ett skolmuseum (oh dessa gamla skolplanscher, så mycket nostalgi!) och en utställning med Facitprodukter. Guiden

brann verkligen för sitt Åtvidaberg. Efter den avslutande visningen på museet ledde vår guide rileykortegen på en sightseeingtur runt samhället och avslutade med att anvisa oss till en picknickplats under Solkanonen. Där delades ut lunchpaket till alla och man mådde allmänt bra. Solkanonen, ett unikt byggnadsverk, finns i ett torn byggt i mitten av 1800-talet och ingick då som en del i herrgården Adelsnäs engelska park. Till kanonen, en 6-pundare, hör en tändanordning som består av ett brännglas monterat på en rörlig arm, vilken kan ställas in efter solens olika middagshöjder. Rakt i söder finns i tornet en 20 cm bred och 300 cm hög springa. När solen exakt klockan 13.00 svensk sommartid står som högst, lyser den in genom springan. Strålarna träffar brännglaset och fokuseras på det fängkrut som finns i bakre delen av kanonen. Krutet antänds och tänder i sin tur själva laddningen. Skottet hörs över större delen av Åtvidaberg och ger tillfälle för invånarna att ställa klockan. Vår nye guide, Carl-Erik Jonsson, som talade bredaste östgötska, hade mycket humor och var en vandrande uppslagsbok som sprutade fram fakta och siffror.

Efter lunch och kanonskott gick vi ner till den eldrivna skovelhjulsfarkosten "Vågspelet" där nyss nämnde guide tog oss med på en timsång båtfärd ut på Bysjön. Under färden passerade vi förbi direktörsvillor, golfbana, f.d. Adelsnäs trädgårdsskola, slott och templet som baron Eric Göran Adelswärd lät uppföra 1809.

Efter en uppfriskande båttur var det dags för tåg. Rileykortegen körde till Risten-Lakviks järnvägsmuseum. Här fanns de verkliga eldsjälarna på plats, som tillsammans med sina fruar ställde upp för att köra tåg och baka våfflor, så det osade i hela Lakviks stationshus. Vi fick alla en minnesvärd tur på "tvåfotsbanan". Norsholm-Västervik-Hultsfreds Järnväg drevs under åren 1877-1964.

På vägen tillbaka till Yxnerum för årsmöte och festmiddag, slutade plötsligt Lennart och Eivors Morgan att gå. Den fick hämtas tillbaka på en släpvagn, med resultatet att årsmöte och middag försenades med en timme. Till middag bjöds "långhare" och när Ullatina såg menyn deklarerade hon, att om det liknade en kanin så fick det allt va'. Men det var det lyckligtvis inte. Middagen





avslutades med tacktal av Christer G. och därefter prisutdelning till frågesportsvinnarna. För den som inte kunde Rileybrödernas bolag hade inget att hämta på prisbordet.

Söndagen den 8 juni

Det soliga och vackra vädret håller i sig. Rileykortegen slingrar sig fram genom det sköna landskapet fram till en liten ort som heter Falerum. Där välkomnas vi av Christer Jonsson och Martin Wiklander, som under flera år, på ett mycket pietetsfullt sätt, och med gediget yrkeskunnande, restaurerat det gamla Lundbergsska garveriet Wiaholm. Garveriet som är ett av landets få bevarade har lyfts från svårt förfall och är nu en stor sevärdhet. Under två timmar fick vi en mycket intressant guidning. Det här var kanske helgens höjdpunkt.



Vi körde vidare till Sjöberga Lanthandel i Kvarnvik. Där finns Bror Nilsson som samlat på sig tusentals gamla prylar – en orgie i nostalgi. Årsmötesweekenden avslutades i Holmbo. Folkskolan i Holmbo har förvandlats till Maries Hus (prylar och presenter), och gamla slöjdsalen har gjorts om till Evas kafé. Här åt vi lunch och tackade herrskapet Nilsson (som också hade 38 årig bröllopsdag) för en underhållande och kulturhistoriskt mycket givande weekend... för det är ju kulturhistoria vi håller på med, eller?

Det varma, vackra vädret fick redaktören med fru att stanna vid en småländsk sjö på hemvägen för att bada. Efter ett uppfriskande dopp och fortsatt hemförd började Rileyn gå dåligt alldeles efter att ha rullat ner för en lång backe i friläge. Nära Sävsjö blev det stopp. För första gången på 30 år stannade Rileyn. Rapport om alla haverier i nästa nummer.

Red



En pojkdröm som blev sann - del 1

Av Christer Ahlin

Endast ett begränsat antal Riley såldes i Sverige under 1930-talet. Efter kriget kom märket tillbaka och nu var intresset större för denna sportbetonade och linjesköna brittiska bil. En roadstermodell tillverkades främst med tanke på den amerikanska marknaden där MG TC nått oanade framgångar. Två Riley roadsters importerades till Sverige, båda av importören Förenade Bil och dess verkställande direktör Allan Söderström. Efter 17 ägare och flera år av förfall har den ena av två originalimporterade roadsters omsorgsfullt renoverats. Följ här hela historien av Riley Roadster 60-2-S-6970. (Artikeln har tidigare publicerats i Autohistorica 4/93, och har delvis omarbetats för Rileybladets räkning.)



Arkitekt Cyril Marcus i sin Riley Roadster. Bild ur en motortidning 1953.

En apriildag 1953 stod jag extra länge utanför Förenade Bils skyltfönster på Östra Tullgatan i Malmö. Familjen hade flyttat från Lidingö till Malmö hösten 1952, eftersom min far värvats till Förenade Bil från Philipssons i Stockholm, där han framgångsrikt lanserat Mercedes Benz lastvagnar. Nu ville Allan Söderström, VD för och ägare till Förenade Bil ha hjälp att lansera Nuffieldkoncernens lastbilsprogram med Leyland i spetsen.

Familjen bodde i en lägenhet i Förenade Bils fastighet och från pojkrumsfönstret, som vette mot verkstadsgården kunde jag på nära håll studera de olika bilar som ingick i Förenade Bils sortimentsprogram: Riley RMA, RMB, RMC och RMD, MG TD och TF samt Magnette ZA och ZB, Wolseley 4/44 och 6/80, och Morris Oxford och Minor ur Nuffield/BMC-programmet. Tyska BMW och

amerikanska DeSoto kompletterade i den större klassen.

Henning Wendel, som för övrigt fyllde 90 år i början av april 2008 var verkstadschef hos Förenade Bil innan han sedermera blev egen företagare med import av engelska sportvagnar som Aston Martin och Lotus som specialitet.



Det som tilldrog sig min 12-åriga uppmärksamhet den vackra apriildagen 1953 var en mörkt vinröd Riley Roadster, som stod parkerad i skyltfönstrets bakre del. Roadstern verkade vara helt ny, men det visade sig vara Allan Söderströms egen Riley Roadster från 1950, som han importerat för eget bruk och kört med somrarna 1951 och 1952. Sonen Lars Söderström minns att pappa Allan ofta körde med den öppna roadstern från bostaden i Bjärröd till kontoret på Östra Tullgatan i Malmö.

Och nu skulle denna skönhet säljas. Jag fattade då det möjligen brådmogna beslutet att någon gång i framtiden köpa just denna Riley Roadster, som var den vackraste och häftigaste bil jag någonsin sett.

Roadstern såldes ganska snart till en arkitekt Cyril Marcus i Stockholm, pappa till den senare välbekanta TV-kvinnan Gunilla Marcus, som ännu senare gifte sig med den amerikanske kördirenten Norman Luboff.

Sommaren 1953. En av de tidigaste bilderna på roadstern. Gunilla Marcus tog sitt körkort med roadstern 1954. På bilden vinkar hennes pojkvän.

Småningom falnade minnet av roadstern - det fanns så mycket annat spännande att titta på och drömma om. Under denna period i början och mitten av 1950-talet började Allan Söderströms bilsamlande ta form, och jag minns fordon som Morris Cowley, Chrysler 1924 (första årsmodellen), Riley och många andra fascinerande godsaker för en bilintresserad grabb i de yngre tonåren.

Trots att faderskapet under 1950-talet och i början av 1960-talet höll sig till amerikanare - De Soto 1955, Plymouth Savoy 1957, Plymouth Fury 1959, Chrysler 1961, blev mitt första egna fordon en Jaguar Mark V 1950. Jag köpte den från Jaguaragenten Fredlunds filial i Malmö med knappt 10 000 mil på mätaren. Det var en enägarbil: förste ägaren var en godsägare utanför Ystad. Jaguaren finns fortfarande kvar, numera fint renoverad och ägd av Alf Svensson i Hallsberg.

En bit in på 1960-talet övergick far till engelska bilar, uppenbarligen påverkad av äldste sonens inköp av en vacker Jaguar Mark V. Först i raden blev en Jaguar Mk II 3,4 litres från 1962. Den användes flitigt och fick gå 22 000 mil innan den 1969 byttes mot en Rover 3 litre.

1998 letade jag rätt på Jaguaren och fann den i Skåne, vackert renoverad av TechnoClassic i Skövde. Jag lyckades köpa den och ägde den ända till 2003, då den såldes i samband med att jag flyttade från Bromma till Hälsingland. Numera finns den i Dalarna. Fars sista engelska bil blev en Bentley Mark VI, som inköptes på Malta under de år föräldrarna bodde där. Den förvärvade jag av mina föräldrar 1983 och körde hem genom Europa. Den finns kvar i min ägo på gården i Hälsingland.

Vad det var som gjorde att den vackra Riley Roadstern från mina pojkår i Malmö dök upp i mitt minne igen är jag lite osäker på. I mitten av 1960-talet gick fortfarande någon enstaka RMB stundtals i Stockholmstrafiken, och jag minns särskilt det exemplar som dåvarande borgarrådet Gösta Agrenius körde. Det exemplaret renoverades av Björn Svensson i Hindås, och ägs idag av Anders Muhr. Det kan ha varit åsynen av just den RMB:n, men det kan också vara en fräsig bild av en Riley Roadster i en amerikansk bilbok. Far hade fått i present av dåvarande Expressjournalisten Lennart Öjesten.



Sommaren 1957. Roadsterägare Stig och Birgit Adolfsson.

Jag bestämde mig för att försöka leta rätt på roadstern. Far visste att den sålts till stockholmsarkitekten Cyril Marcus, som efter ett telefonsamtal lyckades hitta en verkstadsfaktura från 1955. Registreringsnumret fanns på fakturan, varför det bara var att starta sökandet via olika länsstyrelser bilregister. Det visade sig snabbt att roadstern efter sina första år i Malmö hela tiden funnits i stockholmsområdet och att det gick relativt snabbt att spåra den, i varje fall så länge ägarna brytt sig om att registrera den.

Den sist registrerade ägaren var Fredrik Leuhusen, som ägde roadstern från den 22 oktober 1962 till den 5 oktober 1963, och under tiden hann göra en bröllopsresa till Paris i den. Sedan gick det fort utför, och den 23 januari 1964 belades roadstern med körförbud i samband med en trafikkontroll i Stockholm.

Men var fanns roadstern nu – om den över huvud taget fanns kvar?

På spaning efter sista ägaren

Från körförbudet i januari 1964 till november 1968 då vi återfunnit och förvärvat roadstern hade bilen haft flera ägare. Den näst siste av dessa fick jag kontakt med via kriminalpolisen i Solna, eftersom den fd ägaren för tillfället vilade upp sig i fängelse. Han gav mig den avgörande ledtråden i spaningarna. Efter ekonomiska svårigheter hade han ej kunnat lösa ut roadstern från en reparation hos Ostermans i Solna och hade därför sålt den till en yngling som arbetade som lärling på en VW-verkstad i närheten. Resten av spaningarna var lätta. Via verkstadens personalregister spårades lärlingen snabbt och återfanns som brandman på Jakobsbergs Brandstation. Där återfanns också Allan Söderströms gamla Riley Roadster – eller snarare resterna av och delarna till den, allt under en presenning.

Verkstadslärlingen som blev brandman hette Björn Belling. Han hade i ungdomligt överdåd kört med roadstern



1963 åkte Ida och Fredrik Leuhusen på bröllopsresa till Paris i roadstern.



Så här såg Roadstern ut sommaren 1965.

Trots körförbud en användbar bil för motorintresserade tonårsgrabbar.

oregistrerad och med körförbud i området kring Bromma där han då bodde.

Under spaningarna hade jag också fått flera uppgifter om att roadstern varit synlig i Bromma, Järfälla och andra kringliggande västerorter. Björn sålde roadstern till några teknologer, vilka också hade kul med bilen så länge den fungerade. En av teknologerna är numera teknologie doktor, heter Christopher Sylwan och bodde granne med mig i Nockeby i Bromma. Förutom att han följt renoveringen av sin ungdomsförälskelse och stundtals även dokumenterat renoveringen på video, har Christopher berättat att han vid flera tillfällen svetsat bakaxlarna vars originalutförande inte riktigt tålde teknologernas kavaljersstart.

När teknologerna lekt färdigt återgick roadstern till Björn Belling, som planerade en helrenovering. Vi ville dock köpa bilen efter flera års enträgna spaningar. Affären gjordes raskt upp, och roadstern bogserades till en av min fars gummiverkstäder, där den till stor förtret för verkmästaren upptog plats i ett par år. Omkring 1970 flyttades roadstern till Spånga och senare till Bromma där en renovering startades. En renovering som kom att ta 23 år.

Roadstern är tillverkad i Abingdon den 6 september 1950, dagen före min egen 10-årsdag. Det framgår inte när den kom till Sverige, men Allan Söderström på Förenade Bil AB i Malmö registrerades som förste ägare den 3 mars 1951. Fjorton ägare på fjorton år, flera bara över en sommar. Femton på arton år, totalt inklusive bilhandlare 18 ägare.

Ägarförteckning
Riley 2,5 L Roadster 1950
Chassi nr: 60-2S-6970

510303	Allan Söderström Malmö
530709	Cyril Marcus, Stockholm
550504	Ulla-Beth Palle, Stockholm
551128	Förenade Bil, Stockholm
560731	Sven Nordvall, Stockholm
570308	Stig Harry Adolfsson, Stockholm
580225	Leif Robert Stråler, Stockholm
580313	Svenska Bilfabriken, Saltsjö-Järla
580717	Lars-Olov Höglund, Stockholm
590112	Lindblads Motor AB, Stockholm
590529	Per-Olov Nilzon, Stockholm
591239	Christina Wiehager, Stockholm
621022	Fredrik Leuhusen, Lidingö
631005	Sune Brodin, Stockholm
6401??	Lars Sanz, Stockholm.
640123	Körförbud
6402??	Bernt Lundqvist, Solna
6404??	Björn Belling, Järfälla
681112	Christer Ahlin, Bromma

I nästa nummer: Renoveringen



Bild från ca 1965.

Red undrar: Denna "four-dial instrument board" fanns på första roadsterprototypen 1948 men inte på "production standard roadsters" som hade en "three dial setup" en stor och två mindre, runda, mätare. Varför sitter det fyra i 60-2S-6970 ?



Roadstern som den återfanns i april 1968

Kommentar till förra numret av Rileybladet

Hej och tack för ett excellent Rileyblad! Bilden på framsidan var magnifik och historien om Scarlett-båtarna högtintressant. Att dom hette så där konstigt kommer jag ihåg, men jag har förstås aldrig reflekterat på bakgrunden!

Sen upptäckte jag förstås att jag var omnämnd också, och du har helt rätt i att MG SAn med reg.nr M 8188 inte fanns med i Motorhistoriskt Magasin 6/87 - däremot fanns den med i MG-klubbens Jubileumsnummer 2002 med detaljerad kartläggning av alla förkrigs MG. Här är historien om SA/0898 (chassinumret) i korthet:

Registrerad 1936-12-30 på Ingenjör Hugo Aspegren, Landskrona M 8188
1940-07-09 AB Bildeve, Hälsingborg

1944-01-04 besiktigad med Kolgasgenerator typ LS, Heinels, Malmö

1944-07-01 Köpman Bosson, Hässelholm, L 10134

1944-08-09 Skådespelare Alf Kjellin, Stockholm A 25918. Den unge skådespelaren skulle snart bli känd som den plågade eleven i filmen Hets med Stig Järrel. Senare flyttade Alf Kjellin till Hollywood och blev regissör. SAn behöll han bara i ett halvår.

1945-02-24 Ingenjör Lidén, Stockholm
Sen följer ett antal konstiga noteringar, men 1945-11-20 kommer den till Molins Motor AB i Eskilstuna med reg.nr D 7418

1946-06-07 Teknolog Folke Dahrén, Härryda, regnr O 19337

1947-02.28 "Avförd ur registret. Bilen nedskrotad"

Där tog det slut. Motorn flyttades över till en annan SA som Dahrén ägde (SA/1791) som skrotades 1960.

Hälsningar / Per-Börje Elg

Quel Bon Fils !

För några månader sedan fick red en CD av vår medlem Bo Bonfils i Köpenhamn. Pappa Kjeld spelar. Wow! Jag bara måste förmedla detta.

#

Första gången jag hörde Kjeld Bonfils var i en taxi på väg till jobbet. Jag fick be chauffören att låta taxameteren gå så jag kunde höra numret till slut. Min hjärna bläddrade igenom en hel rad av Tatum-solon men jag kunde varken spika titel eller inspelningsdatum. Så kom chocken: Rose Room, Kjeld Bonfils, solopiano 1944. Jag måste tillstå att jag hade svårt att tro mina öron. I Bonfils pianospel hördes ett överlägset bemästrande av två krävande discipliner: Boogie Woogie och Stride-piano. Ett lättflytande pianospel med ett vackert anslag, balancerad pentatoniskt spel och en imponerande dynamik. Kjeld Bonfils var utan jämförelse Guldålder-jazzens främste pianostjärna i Danmark. Man hör ett virtuost och brilliant handlag, en otroligt välgrundad energi och djup i hans swing. Det borde strös "Kjeld Bonfils-pärlor" på himlen så hela världen kunde få del av honom och hans eminenta pianokonst! Den flyter av humor, elegans och fantasi. Det är en lätthet och avspändhet i anslaget som får musiken att klinga som en improviserande Rachmaninoff. Precis som när ett piano spelar på pianisten. En sådan lätthet hör man ytterst sällan därför att den kräver att mottagaren av en sådan gåva är i stånd att tekniskt och musikaliskt kvitte-

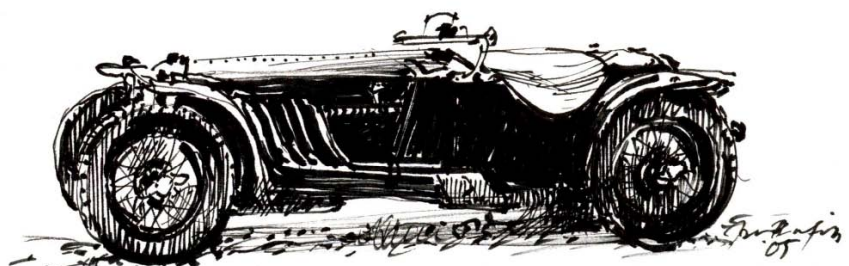


ra med en ren och okomplicerad lek i sitt spel. Det kunde han med råge! Bonfils var en autodidakt begåvning med absolut hörselminne och kunde överföra traditionen på ett levande sätt. Detta, märk väl, utan att missta den personliga prägeln som är så viktig i denna typ av musik. Dessutom förmådde han att stiga till en internationell nivå och vara en före-

bild och inspiration för yngre generationer. Både som solist och ackompanjör (med bl a Svend Asmussen 1940-43, Peter Rasmussen kvin- och sextett 1943-45 samt Harlem Kiddies 1945) visade han en bredd i sin pianistiska palett och har man spiset eller dansat på Blue Heaven på München eller på Scala i Köpenhamn under den annars så dystra tyska occupationen har man upplevt något väsentligt i Danmarks musikhistoria.

Det är något av en sensation att familjen Bonfils och Music Mecca i samarbete har fått digitalt rensat och spelat in de gamla Odeon 78-orna. Här har vi 55 minuter och 13 sekunder av rena pärlor från Kjeld Bonfils mest produktiva period som professionell musiker innan han dessvärre alltför tidigt drog sig tillbaka för att arbeta - som det han utbildat sig till - som arkitekt.

Carsten Dahl



1935 Riley MPH racing Special

Bo Bonfils, konstnär, reklamtecknare och flerfaldig Rileyägare har skickat oss en skiss han gjort av sin Riley MPH Racing Special.

Min sista "Special" – del 3

I Rileybladet 4/06 och 1/07 publicerades de första två avsnitten av Chris Packs historia om byggande av en MPH special precis som han själv skulle vilja ha den. Här kommer tredje och sista delen.

Under våren 2005 nådde min "Riley 16 HP MPH Style Special" stadiet då det blev dags för registreringsbesiktning. Förutom att det hade gått troll i ena strålkastaren, något som jag lyckades skratta bort (besiktningsmän är i stort sett ett förstående släkte), så innebar testet inga problem. Efter lite pappersarbete fick jag bilskattemärket och kunde nu köra helt legalt.

Nu var det dags för finjusteringsfasen, en oundviklig del av varje hemmabygge. De första provturerna antydde att potentialen var god men att det fanns mycket att göra. Accelerationen var en upphetsande erfarenhet men bromsar och väghållning lämnade en del övrigt att önska. En koll av hydrauliken på bakbromsarna visade att systemet tappade mycket av den mekaniska rörelsen. Tog isär allt och monterade om med önskat resultat.

Problemen med väghållning (wandering) och köregenskaper handlade om överstyrning, att hjulen vibrerade (wobble) och att bilen var instabil och inte höll kursen. Detta avhjälpes i ett slag genom att jag skiftade fram- och bakhjul. Framhjulen var nämligen skodda med ganska slitna och hårda Michelin däck medan bakhjulen hade nya, mjuka (squishy) Waymaster däck. Skiftet förvandlade bilen fullständigt. Styrningen blev exakt och välbalanserad. Vilken trevlig överraskning!

Ett malande (graunching) oljud från växellådan orsakades av att den bakre ändan av den korta friliggande kardanaxeldelen slog mot en tvärbalk varje gång det var ett gupp i vägen. Lösningen var att flytta kardanknutsupphängningen som håller framändan av kardanröret. Ett illvilligt oljud som kom ifrån bakaxeln visade sig bero på att höger axiallager i differentialen inte var ordentligt intryckt. Jag fick ta bort bensintanken för att komma åt och justera lagret via inspektionsluckan bak på kardankåpan. Det är förresten inte helt enkelt att montera ett 3,5:1 kronhjul och pinjondrev på en förkrigsaxel eftersom kronhjulet kommer långt till vänster om sitt ursprungliga läge. Kardankåpan måste



vinkelslipas och drivaxelns splines förlängas.

Därefter var det dags att gå igenom ett antal läckage. Vatten forsade ut via vattenpumpens packningsring. När jag tog isär pumpen visade sig alltihop vara helt utslitet (knackered). Lyckligtvis är vattenpumpen i 16HP identisk med den som sitter i RMB så jag köpte en ny pump från RM Klubben. Så var det motorn som läckte olja lite här och var. Vinddraget tog med sig oljan ut genom ventilationsspjälorna och täckte hela bilen och mig med oljestänk. De flesta läckagen kom från rördragningen till det nya oljefiltret. Motorblocket till Big Four är inte förberett för något oljefilter så det var nödvändigt att göra en anslutning och ta ut oljan strax efter pumpen och sedan skicka tillbaks oljan där det

fanns en lämplig anslutning. Något av en rörmokares mardröm. Sedan jag bytt ut alla fiberpackningar med koppar dito, hittat och bytt ut ett sprucket rör och dragit åt allt flera gånger och slutligen ersatt pinnbulten som borde ha hållit fast generatorfästet men saknades verkade allt mer eller mindre tätt. Ett år senare fick jag en otrevlig påminnelse om dessa problem när ett 70 år gammalt fäste till röret bak oljetrycksmätaren gick av och tömde ut oljetrågets hela innehåll i mitt knä på den korta tid det tog mig att sakta ner och få stopp från en lätt illegal hastighet. Motormännens assistansbil fick tillkallas och jag satt sedan på en handduk i den stora bärgningsbilen och dropade olja. Tiden får utvisa om mer måste göras på den här fronten.

År 2005 började jag använda bilen om



även med mycket tillfälliga stolar tillverkade av resterna av baksätet till den Kestrel som var bilens ursprung. Medvetet gjorde jag inte i ordning inredningen eftersom den ofta far mycket illa av mekaniska omarbetningar efter det att bilen så att säga blivit "färdig". Det var min avsikt att få inredningen gjord av en av flera lokala bilsadelmakare men eftersom jag spenderat rätt mycket pengar på allt annat på bilen var det nu dags för lite konstnadsbesparingar. Sålunda använde jag vintern 2005-06 till att själv göra inredningen med lite hjälp av min syster som händelsevis undervisar i möbeltapetsering. Det visade sig inte vara så svårt som jag hade befarat men om jag hade använt äkta läder i stället för konstläder hade jag nog inte klarat det. Hustruns symaskin hade i alla fall fått det svårt. Det svåraste var nog att tillverka suffletteramen eftersom den skulle gå att pressa ner i, typ en brevlådsspringa bakom sittbrunnen. Gamla foton av en original MPH var till stor hjälp men det var ändå nödvändigt att tillverka modeller i trä för att få fram något som både fick plats och skulle fungera tillfredsställande.

Läsarna vill kanske veta hur bra bilen är ute på vägarna så låt mig börja med accelerationen. Motorn har dubbla $1\frac{1}{2}$ " SU förgasare, en kompression på 8,5:1, stora insugsventiler, ett fyrarmat grenrör och kamaxlar med profilen "27-67". Allt detta tillsammans gör att 2443cc verkligen sätter fart. Med tanke på att en standard Pathfinder med betydligt måttligare specifikationer ger 100 BHP är det inte orimligt att anta att min motor närmar sig 130 BHP. Den känns väldigt energisk (urgy) speciellt när motorn kommer upp i 3000 varv. Hela bilen väger cirka 915 kg, så med över 140 BHP per ton accelererar den snabbt. Även vid 80 mph/130 km märker man en dramatisk effekt när man trampar ner gasen. En slutväxel på 3,5:1 i kombination med 18-tums hjul betyder att 100 mph/160 km motsvarar 4000 varv så det borde det inte vara någon risk för övervarvning i topväxeln. Jag har inte gjort seriösa accelerationsprov delvis pga att bilens standard Big Four koppling ligger nära sin övre gräns och dels för att drivaxlarna är standardutrustning från en 12/4, samma dimension som på en 9HP och skulle säkert gå av om de utsattes för en serie snabba starter. Det räcker med att konstatera att knappast någon slår mig vid trafikljus-Grand-Prixerna. Man kan spekulera om toppfarten men strax över 110 mhp/177 km torde vara teoretiskt



möjligt. Jag kan tänka mig att framvagnen då kommer att kännas ganska lätt eftersom främre skärmarna verkar vara skapade för att ge lyft.

Med all denna kraft, hur går det då med bromsarna? Jo tack de inger tillförsikt. Trummor, bromssköldar och bromsbackar är alla Girling från 1935 kompletterade med min egen hydraulik. Resultatet är en jämn och förutsägbar bromsning även om det krävs ett ordentligt tryck på pedalen. Med tillräckligt med adrenalin kan man låsa hjulen oavsett vilken fart man råkar hålla.

Och så var det styrningen. Magnifik! Distinkt, direkt styrning. Inget kryssande över vägbanan. Riley när den är som bäst. Behöver jag säga mer till denna publik? Fick ratten av en vän. En läcker ratt av Mk IV typ och en glädje att hålla i. Vaghållningen hade jag inte kunnat drömma om. Jag trodde inte att en bil av

förkrigskonstruktion kunde vara så bra, särskilt över gupp. TT Sprite chassiet som jag har i den här bilen är helt enkelt bara så bra som det kan bli och de där torsionsstavarna där fram som är karakteristiska för MPH tycks även hjälpa till att hålla framaxeln i rätt läge när man tar kurvor, bromsar och kör på ojämnt underlag. Jag har aldrig tidigare kört en förkrigsbil där man kunde ta kurvorna med sådan nonchalans och ändå känna fullständig kontroll.

Så om den nu går anständigt, ser den också anständig ut? Nu är det ju så att skönheten sitter i betraktarens ögon och denne lojale Riley Register person har från 18 års ålder tyckt att MPH är den vackraste sportbil som byggts före kriget, och kanske överhuvudtaget. Min ambition i det här återskapandet har varit att hålla mig till originalet i alla avseenden förutom att förlänga sittbrunnen med 4 tum (för att kunna rymma en



lång person), att ej låta generatören gå igenom kylargrillen – detta är ju ingen "six", och att använda mindre bromstrummar (av ekonomiska skäl). Den egentliga frågan är huruvida de 4 extra tumen förstör bilens linjer. Du kan tycka annorlunda men jag anser att den längre sittbrunnen ser ännu bättre ut än originalbilen. Döm själv av bifogade bilder. Ett ämne för diskussion skulle kunna vara strålkastarna. MPH var utrustade med standard 8 tums Rotax strålkastare med Riley trepoiden (spider) och de ser ju väldigt bra ut. Men åtminstone två originalbilar utrustades med 10 tums Marchalstrålkastare och de ser ännu bättre ut. Och eftersom jag hade ett par "Bullseye" Marchalstrålkastare från sent 20-tal på hyllan (som var inköpta på en bildelsmarknad i Prescott eftersom de

var för billiga för att gå förbi) monterade jag dessa för att se hur de skulle ta sig ut. Tillräckligt bra, tycker jag! Halvljusset är dock uselt så jag fick komplettera med ett par extra strålkastare som helljus och använder Marchallampornas helljus som halvljus...

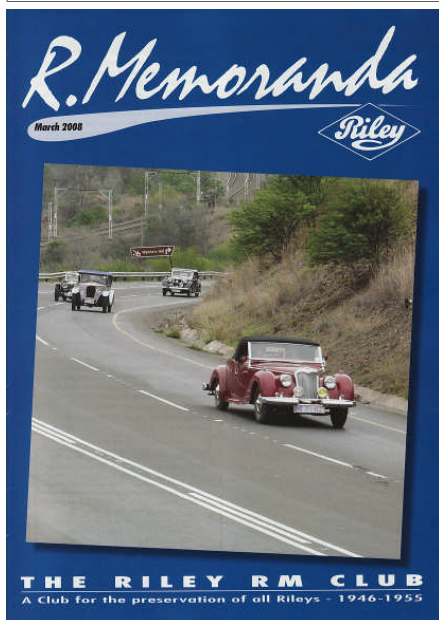
Till slut ett ord om komfort samt i- och urstigning. Även med 4 tum extra längd på sittbrunnen är det en smula knepigt att stiga i, men det finns en teknik och om jag inte känner mig alltför reumatisk så går det rätt så bra. Men väl på plats bakom ratten är allt inom räckhåll och jag kan köra från Dorset till Coventry utan att få ryggsmärtor. Med endast en aeroscreen ruta framför sig är man väldigt mycket utomhus, så man får klä sig därefter. Suffletten är en smula minima-

listisk men klarar att hålla stånd mot det värsta brittiska vädret. Den prövades grundligt vid Coventrymötet 2007 då det regnade oavbrutet.

Så nu är bilen klar. Jag trodde verkligen att det skulle bli min sista Special eftersom jag inte kunde tänka mig ett annat projekt som skulle ge mer i utbyte. Jag såg fram emot ett par lyckliga års användning innan åldern tog ut sin rätt, men har snubblat på en länge stendöd Kestrel 15/6 komplett med en stor hög reservdelar. Den står nu längst bak i mitt garage och någonting måste göras åt saken...

Chris Pack
(red översatte)

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda March 2008

Magazine of the Riley RM Club
Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll

Officer's reports

Editorial

From our enrolment secretary

Chairman's thoughts

From our vehicle registrar

Riley Rendezvous South Africa 2007

RuMblings

Area News

Guide for users of historic vehicles (FIVA)

From the RM Clubs Internet forum (efter 5 år har 12.000 meddelanden kommit in: electrical fault/worn gear lever/broken exhaust manifold stud/crankshaft split seal plate/fitting RM body on RMF chassis/Pathfinder shells/Burly chassis/RMF big back window introduction

Technical topics: Is your Riley dormant? Hydraulic brake seizure/fuel gauge reading stuck/engine won't run/dynamo not charging/loss of hoot

Technical topics: Roadster wiring diagram

Riley images

Riley archive: the Riley RM jigsaw (RM historik)

Grand tour of Italy october 2007

From a bench front seat (Pathfinder sidor)

Forthcoming events:

The 1st ARC National Weekend, 8-10 aug

RM Club 2008 AGM, 1 nov

Cars for sale

1905 Riley V Twin, £65.000

RMB 52, sound vehicle, £5700

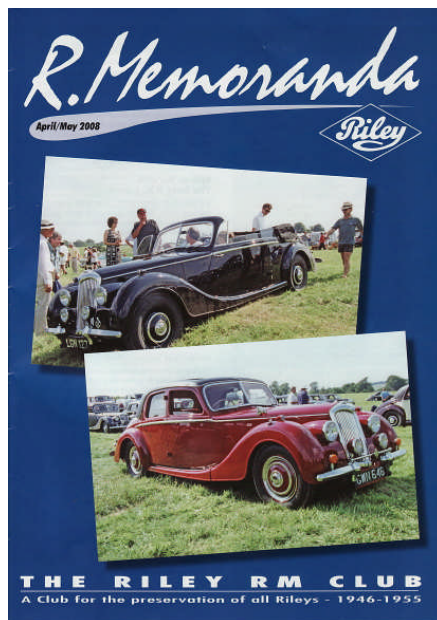
RME 53, basically sound car, £400

RMF 53, very sound and reliable, £3700

RMC 50, stunning body-off restoration, £25.000

RMD 50, stunning body-off restoration, £20.000

RME 53, runs very sweetly, £4000



R. Memoranda March 2008

Magazine of the Riley RM Club
Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
Redaktör: Alec Gatherer

Innehåll

Officer's reports

Editorial

From our enrolment secretary

Chairman's thoughts

From our vehicle registrar

Riley archive: nyttupptäkt PR-foto på Roadster

RuMblings

Area News

Technical topics: fitting electronic ignition to Pathfinder

From the RM Clubs Internet forum : waist level door

trim/2½ water manifold/RME body parts/early RMA half-shaft/RME battery dimensions/wandering damper arm/Lucas' "Cat's eye" headlights/lead loading

Forthcoming events:

RM Club National Rally, 19-20 July

Technical topics: automatic clutch in an RM

Riley images

From Chris Hudson, club historian & librarian

Responding Magnificently: Christer Ahlin om sin RMH

Runblings

Riley archive: Riley in Repco Rally round Australia

From a bench front seat (Pathfinder sidor)

Cars for sale

RMB 48, ex police car, good order throughout, £7000

RMA 47, in need of some restoration, £2750

RMA 47, excellent condition, £7500

RME 54, has been standing for a very long time, £300

RME 54, owner reluctantly retiring from cars, £3250

RMB 51, a good example, drives well, £10750

RMB 51, dismantled but in fair condition, under £1000

RMD 50, in US, sale due to bereavement, US\$ 25.000

RME 54, 1930's style open tourer special, £8500



The Riley Record 2/2008

The Journal of the Riley Motor Club
Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
Redaktör: David Pipes

In this issue

From all quarters. Letters to the editor
 Riley Motor Club Centre News
 Best in show! (1968 Kestrel)
 Marvellous Marsworth Rally
 Rileys in miniature
 A good read - bedtime reading for Riley-ists
 Pathfinder Paras
 Stealth Elf
 The Riley Motor Club - the early years
 One-Point-Five Register news
 A Riley Special day out - tävlingar för GT bilar före 1960
 In the workshop
 Collector's corner (gamla Rileyprylar)
 Riley Motor Club Merchandise (rileyprylar)

Cars for sale

1962 Elf Mk I, restoration is not a 5 minute job, £495
 1960 One-Point-Five, running perfectly, £1500
 RMC 50, midnight blue, £15,000
 RMC 50, almond green, £19,500
 RMB 50, engine and gearbox, £550

**The Riley Record 3/2008**

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: David Pipes

In this issue

From all quarters. Letters to the editor
 Riley Motor Club Centre News
 Membership matters
 Rileys in miniature
 Pathfinder Paras
 Badge engineering. History of the club's badge
 Riley at VSCC, Donnington Park
 Fun in FIFE, the Scottish Riley Club Weekend
 One-Point-Five, The original GTI
 In the workshop (4/72 automatic)
 Riley Motor Club Merchandise (rileyprylar)
 Chairman's View
 A thought-provoking read. History of the Royal Automobile Club

Cars for sale

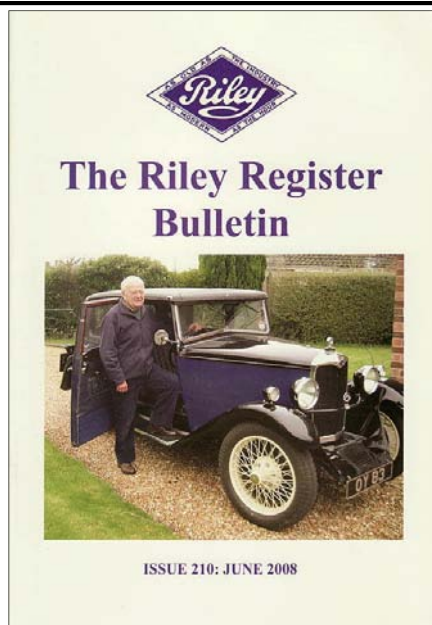
1966 Riley Kestrel 1100, £ offers
 RME 53, restoration project, £ offers
 1934 Riley Falcon, motor och chassi, Barbados W.I.

**The Riley Register Bulletin
June 2008, Issue 210**

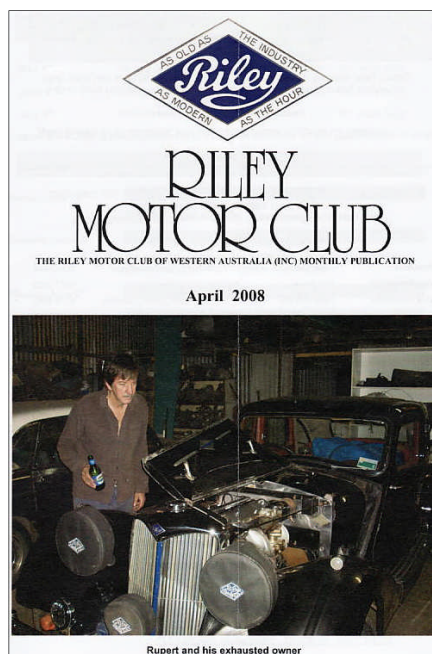
Klubbens hemsida: www.rileyregister.com
 Redaktör: John Glenn (ny)

Innehåll

Editor's notebook
 President's message
 Chairman's chat



AGM 2007 Report
 The story of AKV 892
 Knowing you are cool
 Decoke instructions
 Buying a Riley 6HP Tricar
 The Nine Horse Wonder
 Drakensberg to Cape Town
 Picture Gallery
 20 years with a Brace of Imps
 Biarritz reunion
 My last special, part 3 (översatt i detta blad)
 Recreating a racing MPH
 Vandalism (artikel från 1954 till försvar för ombyggnad av gamla Rileys ev. intagen eftersom förre redaktören var stark motståndare till sådant)
 Henry Fontana (nekrolog)
 Reg Harris (nekrolog)
 Letters to the editor
 The Art Pethick Kestrel
 Register services and officers

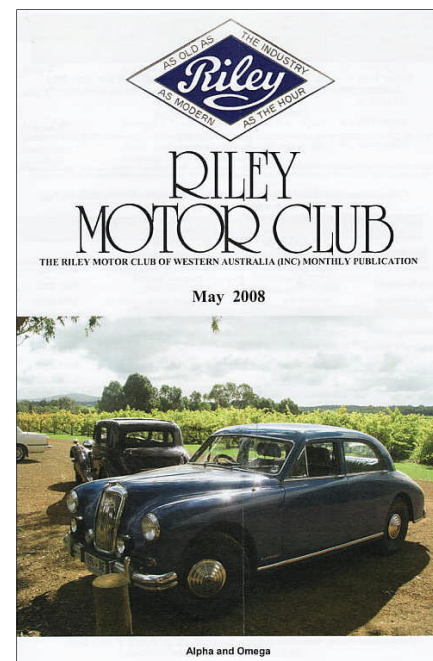
**Riley Motor Club - April 2008**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Peter Hocking

Articles

Renovering av en 1937 Riley Continental Touring Saloon

On the road again (1938 Big Four Kestrel)
 The 2008 National Rally at Tumut
 The National Rally—a woman's perspective

**Riley Motor Club - May 2008**

The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
 Klubbens hemsida: www.rileywa.org.au
 Redaktör: Peter Hocking

Articles

Riley Run to Mount Charlotte Winery
 British Car Day
 The emus were scary - part 1, Peter Antill om när han körde tvärs över hela Australien 1929 på 5 dagar.

**Riley Club Schweiz Newsletter 1/2008**

Klubbens hemsida: www.riley-club.ch
 Redaktör: Bruno Mazzotti

Artiklar

Frieslandfahrt 14-24 augusti, 2007

Evenemang

Auto-Moto-Klassik Oldtimer-Markt, Basel, 3 maj
 Frühjahrstreffen & Generalversammlung, 17 maj
 Treffen mit Triumph Stag Club, 21 juni
 Herbstausfahrt, 30-31 augusti
 Winterhöck, 8 november

Riley Club Schweiz 30 års jubileum, 28-29 aug, 2009



Per Lindners roadster fotograferad 23 juni, 2008

Säljes

RM Riley: 1953 RME 21158
 Reg nr: BD 45702
 Beskrivning: Komplet men ej monterad. Ramen riktad och målad. Motorn renoverad och målad röd och svart. Röd inredning. Nya bromsar. Nya däck. Pris 25K

och

RM Riley: 1953 RME 21968
 Reg nr: ATG 096
 Beskrivning: Komplet men delvis i delar. Köpt som referens objekt till ovanstående. Svart och grön med grön inredning. Enda "spatted" i Sverige. Pris 15K

Bertil Andersson (medlem)
 Älgårdavägen 106
 434 97 Kungsbacka
 Tel 0300-23127

Höstmöte

Välkomna till höstmöte! Lördagen den 13 september kl. 11 träffas vi i Härkeberga, 1 mil norr om Enköping.

Vi kommer att befinna oss på historisk mark där spåren efter vikingatid och medeltid är många och imponerande. Vi kommer bl.a. att besöka Härkeberga kyrka med dess fantastiska målningar.

På programmet i övrigt står bl.a. ett besök på biografmuseet i Örsundsbro och ett besök på Alsta Trädgård med sin inspirerande anläggning. På Alsta intar vi också vår lunch. Avslutning någon gång under eftermiddagen.

Anmälan till Erik Hamberg eller Ronald Pfandtner senast den 31 augusti.

Erik: 018-12 82 83,
erik.hamberg@globalnet.net
 Ronald: 021-35 78 17,
ronald.pfandtner@mimer.nu



Biografmuseet i Örsundsbro

**Dagens Industri 29 maj.**

Bilmuseet på Skokloster har köpts för 20 mkr av Uno Levinsson, Håkan Mårtensson och Torbjörn Wistrand och flyttas till Simrishamn. Det nya museet, Autoseum, kompletteras även med flera bilar från Tekniska Museets samling i Stockholm. På bilden ses de tre ägarerna samt scenografen Aida Kalnins som inrett den gamla fabrikslokalen för att få den rätta atmosfären. De lutar sig mot en Riley 1929 som stått på Skokloster. Känner någon till bilens historia?

Adjö

Bengt Ahlcona har sålt sin bil och lämnar klubben.

Bo Kvarnström lämnar klubben. Han har uppnått mogen ålder och överlåtit bilen på dottern och hennes man.

Rileybladet i färg ser du bäst på klubbens hemsida

www.rileyregistret.org

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@globalnet.net

Kassör
Torsten Grönvall
 Kartvägen 2
 175 46 JÄRFÄLLA
 Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
 Blåmesvägen 12
 260 83 VEJBYSTRAND
 Tel. 0431-45 22 22
 Mobiltel. 070-14 14 551
 e-post: anders.lindner@ektv.nu

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

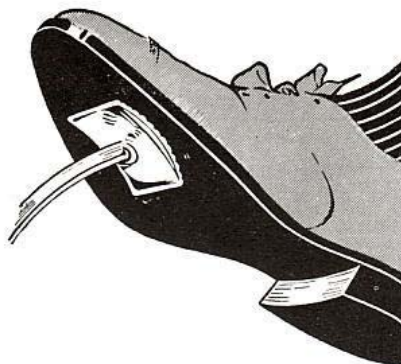


Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 150 kr för år 2008. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

**Cirkulation:**

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

Accelerate -
 feel her pull away!



Detalj ur annons i *The Motor News*, 6 december, 1919. Bilen gick att få i en färg - Riley Blue.