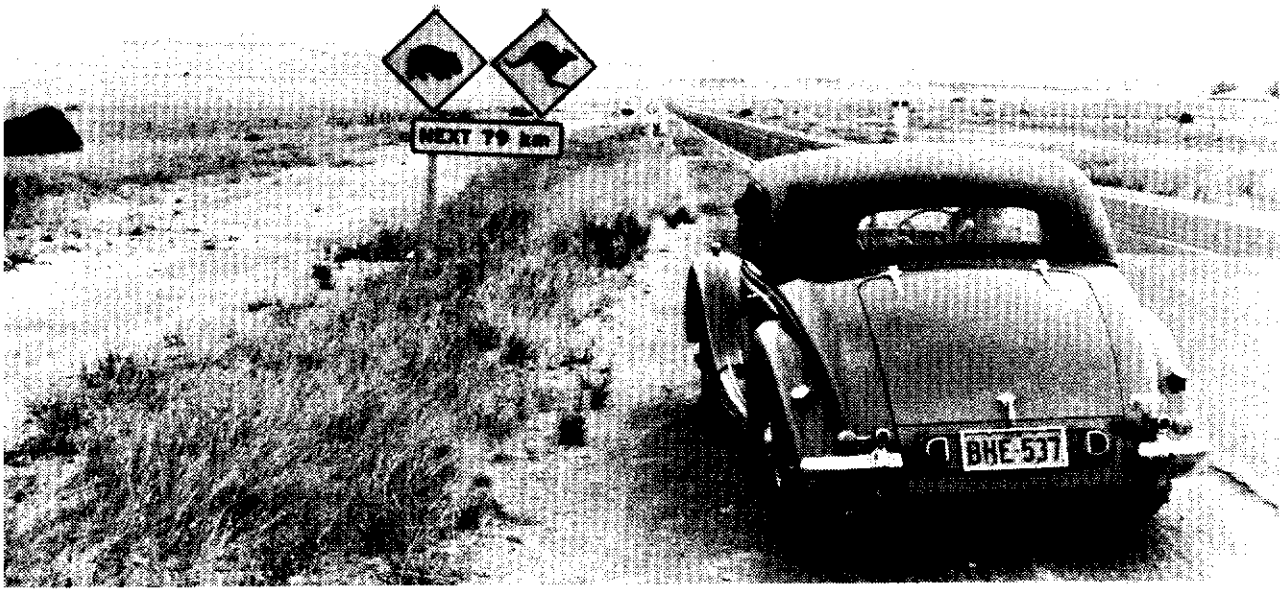
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg **Bitr. red.:** Magnus Mölstad

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

Nr. 2/1985



ALLA HAR VI

väl någon gång drömt om att få göra en riktigt lång och skön semesterresa med klenoden i garaget - Rileyn. Få av oss är dock så företagsamma att vi ger oss iväg på riktiga långresor med en 35 eller 50 år gammal bil. Vi fasar över allting som kan gå sönder: vevstakslager, vattenpump, drivaxlar, generator eller något annat. En Riley är dock byggd för att köras och under 1920- och 30-talen gjordes ju fantastiska långresor med Rileyvagnar som bevisade bilarnas tillförlitlighet.

Att man även idag mycket väl kan göra riktigt långa resor med en gammal Riley är dock obestridligt. Per Nyström körde ned till Sydeuropa och åter med sin Roadster för några år sedan. Att Rune Möller inte drar sig för att köra långt har vi kunnat läsa om tidigare. I detta och ett kommande nummer berättar Anders Lindner om en längre färd som han nyligen gjorde.

I slutet av 1984 skrev Anders Lindner till mig från Singapore och meddelade att han hade anmält sig till det stora rallyt som skulle gå över hela den australiensiska kontinenten i påskveckan. Jag uppmanade honom naturligtvis att förse sig med papper och penna, kamera och film för att skildra detta fantastiska evenemang. Här följer nu den första delen av Anders berättelse.

E.H.

THE EPIC TRANS-CONTINENTAL DRIVE

Den första av två artiklar om årets "National Riley Rally" i York, Australien. -

Det sägs att Perth är världens mest isolerade storstad. Närmast ligger Indonesiens huvudstad Jakarta, sedan kommer städerna i östra Australien mellan 3.000 och 5.000 km från Perth.

Mot den bakgrunden är det märkligt att i York, 100 km öster om Perth, avhölls årets nationella Rileymöte. Speciellt som de flesta deltagarna får köra mellan 6.000 och 10.000 km och lägga ner 3-4 veckor på äventyret. Guinness' Book of World Records har uppmärksammats på tilltaget!

Hela programmet kan delas upp i tre delar:

1. The Epic trans-continental drive
2. The National Rally at York
3. The post-rally program in Western Australia

Tillsammans med en gammal Rileyvän från min Sydneytid, Jim Andriesse, körde vi de 4.000 kilometrarna från Sydney till York för att övervara årets australiensiska Riley-riksmöte. Jim hade förberett sin 1951 2½ litre saloon genom att sätta på Michelin radialdäck, en extra bensinpump i baggageutrymmet och ett litet engångs bensinfilter. Att bilen var i allmänt hyfsat skick trodde han sig veta .....

Dag 1, fredag 29/3. Sydney till Hay: 720 km.

Vår första etapp går över Blue Mountains och ut på de oändliga betesmarkerna, prickiga av betande får. Vi håller 60 mph, ser en hel del överkörda kängurur och måste då och då stanna för fårskockar som ska över vägen. Vi kör hela tiden västerut och varje kväll står solen rätt in genom vindrutorna som då visar sin ålder.

Dag 2, lördag 30/3. Hay till Port Pirie: 770 km.

Kör hela morgonen genom ett platt landskap med skördade veteåkrar. Framåt middagen blir det varmt i Rileyn. Ventilationsluckorna är öppna. Åker man som co-driver kan man då och då lägga benen i kors så att den av motor- och växellådevärme väl upphettade foten får lite svalka.

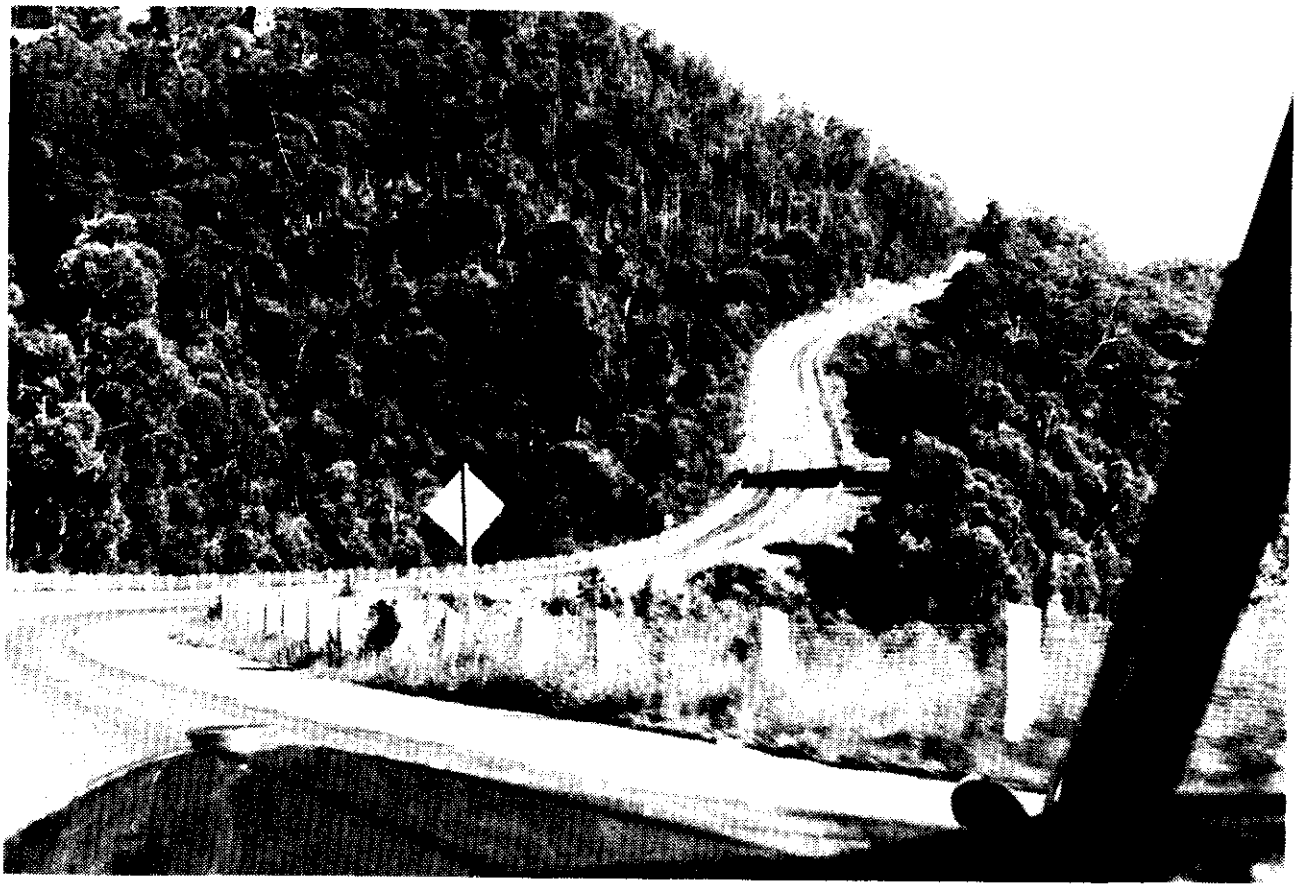
Vid Mildura kör vi över Murray River och in i staten Victoria. Landskapet är tomt. Ändlösa staket längs vägen. Ibland en grind med en namnskylt bakom vilken en liten grusväg går rätt ut i ingenstans. Asfalten ändrar färg från grå till svart. Ombyte förnöjer! Nästan ingen trafik. Vid horisonten syns någonting. Snart kan man urskilja ett s.k. "road train". En jätte-långtradare med tre släp. Efter en stund stund passerar vi varandra. Ett par hundra ton dundrar förbi och tryckvågen pressar ut Rileyn i vägrenen.

Efter ett par timmar sätter vi i oss resterande äpplen och bananer och når gränsen till Sydaustralien. Här måste vi stanna för "fruit-fly inspection",

(forts. sid 4)

Evan: 29/3 - "Soon after starting from Sydney".

Nedan: 29/3 - "Blue Mountains, New South Wales".



/The Epic ... (forts.)/

fruktflugekontroll. Nu kommer den vackraste vägsträckan på hela turen, den igenom Clare Valley med dess vinodlingar och mjukt kulliga landskap. Ser nästan ut som Europa, så när som på eukalyptusträden med sina i trasor hängande bark. Nu är kursen nordlig eftersom vi måste runda Spencerbukten innan vi kan fortsätta västerut. Det börja mörkna när vi klättrar över Flinders Range, och natt har fallit när vi når Port Pirie. Detta är vår längsta dagsetapp, 770 km. Rileyn mår prima och drar c:a 1,3 liter milen.

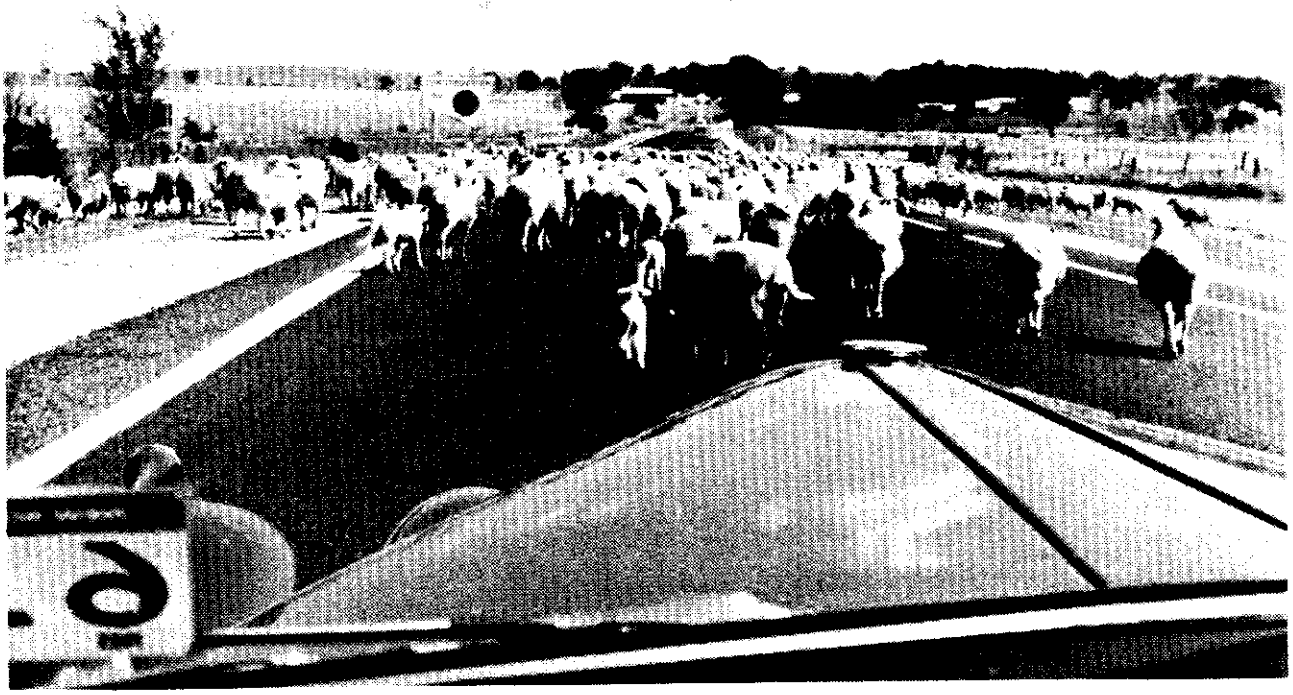
Dag 3, söndag 31/3. Port Pirie till Ceduna: 552 km.

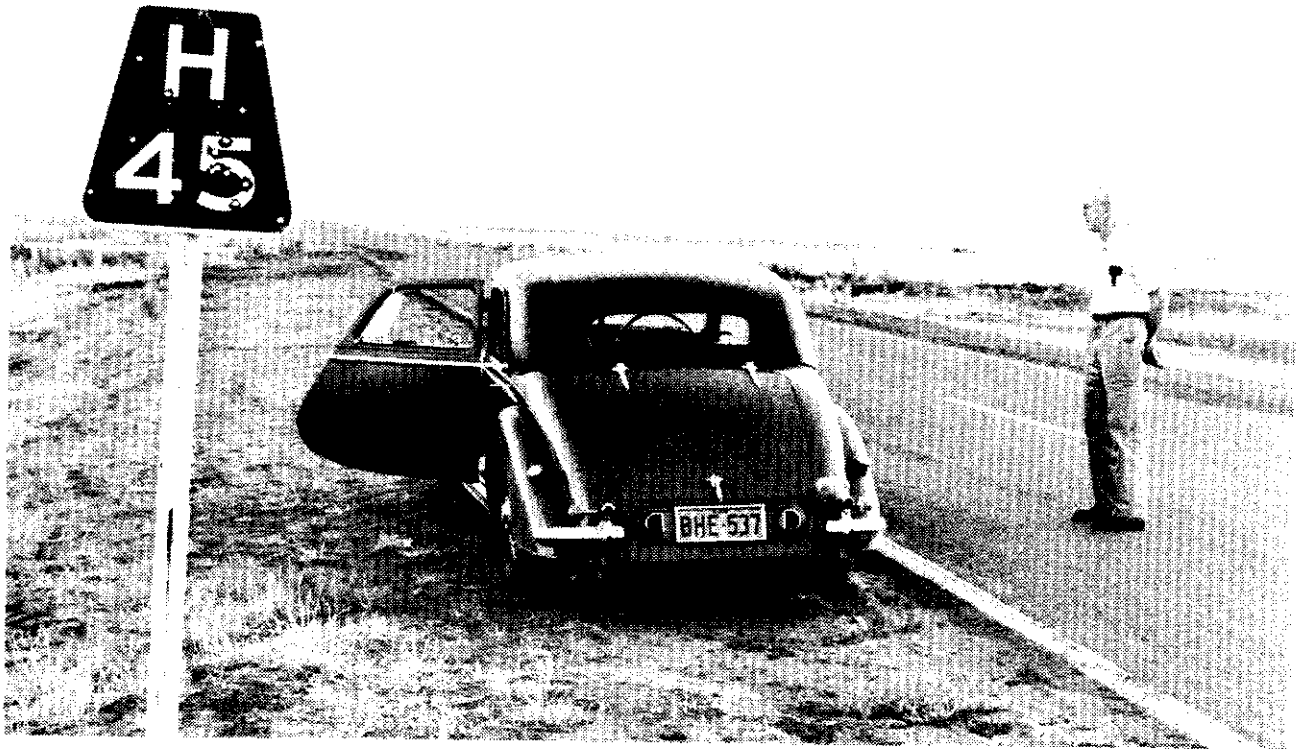
Idag tror vi oss få träffa på andra Rileys i Port Augusta, längst in i Spencerbukten. Här strålar alla vägar österifrån samman. Vi väntar en timme, men ingen syns till. Är de andra framför eller bakom oss? Öppnar det slutna kuvertet med frågeformuläret "the observation trial". 128 frågor, mest om det som vi ser på vägen, men även en del Riley-kunskapsfrågor. Ökenartat landskap med små bleka buskar. Kör förbi Iron Knob (1685 invånare). En grupp plåttaksklädda hus vid foten av en röd bergsknalle full av rikhaltig järnmalm. En och annan bil på vägen. Mitt på dagen några droppar regn. Vindrutetorkarna komiskt ineffektiva. Sol igen. Spikrak väg. I fjärran övergår asfalten till ett glittrande silvervatten. Rileyn spinner på. Ibland 70 mph om man inte ser upp. De skakande stänkskärmarna varnar. Konversation sker med hög röst.

En hop svarta korpar framför oss vittnar om en överkörd känguru. Vi kör igenom en sandstorm. Motorn börjar hacka. Jim tror att motorn får för lite

(forts. sid 7)

Nedan: 29/3 - "sheep across the road".





Ovan: "Straight road om flat plain".

Nedan: "A Riley and a Road train truck. Note the so called kangaroo-bar".

Ovan: 1/4 - "Camel, Wombat and Kangaroo warning".

Nedan: 1/4 - "Dead camel on the road".

/The Epic ... (forts.)/

bränsle. 36 km från Ceduna stannar motorn. Medan bilen ännu rullar får vi liv i motorn igen. Efter ett tag stannar 2½:an igen. Hackande tar vi oss in till Ceduna och börjar undersöka möjliga felkällor. Det läcker ur främre bensinpumpen. Filtret har skakat loss och pumpen suger in luft. Vi skruvar åt det och gör en testrunda i samhället. Inget hackande. Saken är klar.

Plötsligt kommer en Riley emot oss. Och så en annan bakom oss. Den första är en blå Pathfinder och den andra en vinröd 1½:a. Båda är från Queensland och har varit på väg i en vecka redan. Vi stannar mitt på gatan, stiger ur och hälsar. Jim känner alla. Alla känner Jim. Han är reservdelschef i NSW (New South Wales) och därmed viktigaste reservdelskälla i hela Australien. På kvällen gemensam middag med Rileysnack. Nu har också en grön Merlin från 1937 hunnit tillsluta, som med modern följebil kommer från Canberra.

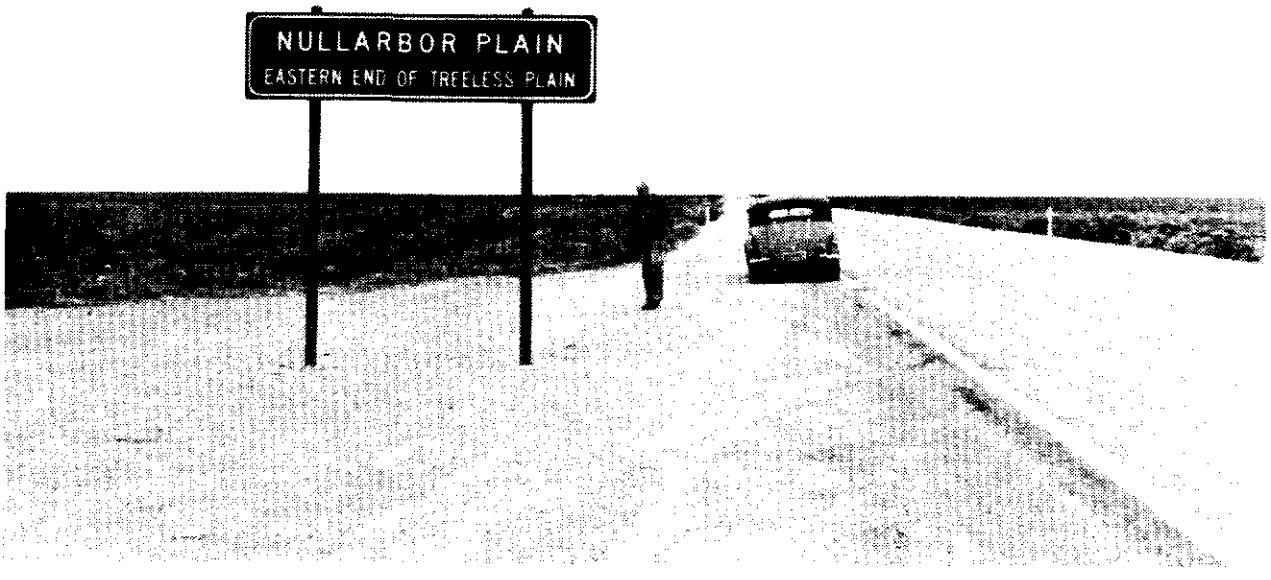
Dag 4, måndag 1/4. Ceduna till Madura: 675 km.

Vi kör nu längs Australiens sydkust. Det blåser kraftigt från söder. Det är svalt, c:a 16 grader. Skylt: wombat och känguruvarning 76 km. Inga andra Rileys i sikte. Inga problem med bränslepumpen. All systems go! 400 km till västaustraliska gränsen. Det börjar regna. Mitt knä blir blött. Varmluft strömmar in genom läderstruten runt växelspaken; en integrerad del i Rileys naturliga kupéuppvärmningssystem. En cowboy till häst på stängselinspektion vinkar. Vi vinkar tillbaka. - Så osvenskt, utom möjligtvis på sjön. Närmar oss Nullarbor Plain. Nulla arbor: inga träd på latin. Och precis så är det. Skylt: kamelfara, och en kvart senare en stor nyligen överkörd kamel på vägen. Förmodligen har den sprungit på ett 'road train' i gryningen.

Vägen, som tidigare gått en bit in i landet, följer nu kusten ett tag. Vi stannar och går försiktigt fram till kanten av stupet. 100 meter lodrätt ner dundrar vågorna mot bergsväggen. Kl. 15.20 kör vi över gränsen till Västaustralien. En skylt uppmanar oss att ställa tillbaka klockan 45 minuter.

(forts. sid 8)

Nedan: 1/4 - Nullarbor Plain.



/The Epic ... (forts.)/

Vägen fortsätter fortfarande spikrakt västerut, asfalterad sedan 20 år. Däckspår vittnar om nödinbromsningar, däckexplosioner, bromslåsningar, utskuttande kängurur och kanske någon som somnat vid ratten och plötsligt vaknat upp av att två hjul kör i gruskanten. Efter en tre-kvarts raka kommer en uppfriskande böj. En bleknad skylt annonserar ett hotell om 175 km. Några emu-strutsar promenerar längs vägen. 200 km in i Västaustralien kommer vi till Madura: några hus, en bensinmack och ett motell.

Dag 5, tisdag 2/4. Madura till Kalgoorlie: 705 km.

På morgonen står en 2½:a från Victoria utanför motellet. Fräsigt två-färgad, vinröd med svarta skärmar, breda vita däcksidor och en huvkråka. Rileyåterförsäljaren i Melbourne skruvade på en sådan på alla bilar de sålde. Vi sätter iväg mot Norseman - uppkallat, inte efter vikingar utan efter en guldgrävares häst. Nullarbor Plain tar slut och det blir (liksom) skogigt igen. Ibland stora områden med svartbrända träd. Det är snus-torrt och brandfareskyltar: Prevent Bushfires, syns ofta. I Norseman tankar vi, 52 cent litern kostar det (c:a kr. 3.08); sedan kör vi norrut. Hela tiden besvarar vi frågor: Vilket ölmärke gör man reklam för utanför puben i Widgiemoltha? Vilken volym hade Rileys största seriebyggda motor? Om aftonen når vi den berömda guldgrävarstaden Kalgoorlie.

Dag 6, onsdag 3/4. Kalgoorlie till Merredin: 363 km.

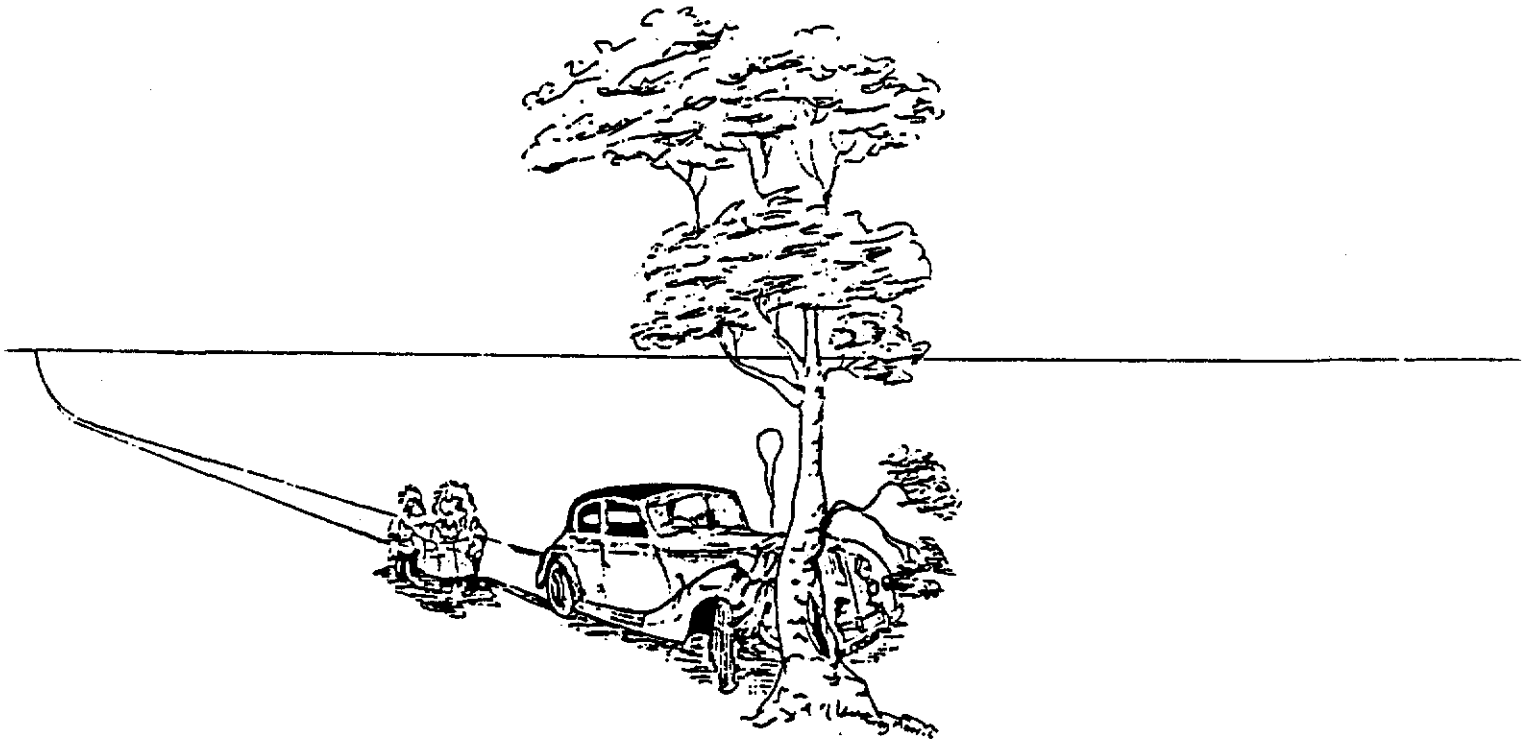
Vi turistar på förmiddagen. Vid lunchdags kör vi igenom huvudgatan - det vimlar av Rileys. Parkerade några här, några där. Hejar, stannar och pratar med 'Rileypeople': När startade ni? Var stannade ni över natt? Har ni

(forts. sid 9)

Nedan: 1/4 - "at the cliffshore of the Great Australian Bight".

/The Epic ... (forts.)/

haft några problem med bilen? Har ni sett till den-och-den? En röd drophead glittrar till när den kommer runt hörnet. Magnifik! Vi bestämmer oss för att köra vidare. Jim startar i 2:an och så snart Rileyn kommer i rullning lägger han i 4:an. Bilen segar sig iväg. - Bekvämt, säger Jim som är 80 år. Men han är en dubbeltrampningens mästare om han bara vill. RM Rileyn får man betrakta som utrustad med en delvis synkroniserad växellåda. I fråge-formuläret har vi kommit fram till en skämtteckning som man ska sätta text till:



Dag 7, torsdag 4/4. Merriden till York: 179 km.

Efter någon timmes morgonkörning lämnar vi Great Western Highway (vilken är great endast i bemärkelsen lång, annars en högst medelmåttig väg med en fil i vardera riktningen) och tar in på en landsväg mot York.

Kl. 11.05 når vi York. Här ska under två och en halv dagar årets nationella Rileymöte gå av stapeln. Vi tar in på Castle Hotel där vi är bokade genom årets arrangörer, The Riley Club of Western Australia. Hotellet är byggt 1850 och ser ut som hotellen i cowboyfilmer. Vi tycks vara först på plats.

Anders Lindner

- "to be continued" -

Redaktörens anmärkning: wombat är ett björnliknande pungdjur som kan bli upp emot en meter långt.

Redaktörens kommentar: I april 1929 körde Peter Antill och Bill McGee från Perth via Melbourne till Sydney - dvs. motsatta vägen - med sin Riley Nine Roadster på 5 dagar och 18 timmar! På den tidens vägar dessutom! E.H.

Ovan: 3/4 - "The old pub and hotel "British Arms", now converted to a goldprospecting museum in Kalgoorlie".

- - - - - - - - - - - - - - -

TVÅ BESÖK PÅ DEN STORA BILSKROTEN

För några år sedan berättade Kent Gustafsson för mig att han funnit 2 Riley på bilskroten i Eda alldeles intill den norska gränsen. Eda ligger blott 40 km från Arvika, så vi bestämde att jag vid tillfälle skulle åka upp och se på Kents RMA från 1947 och på samma gång besöka Eda för att titta på det som där fanns i Rileyväg.

I september i fjol blev den länge tilltänkta resan äntligen av. Hur långt arbetet på Kents Riley då hade framskridit står att läsa om i Rileybladet 4/1984. Jag koncentrerar mig därför på besöket i Eda.

Edaskroten är inte vilken bilskrot som helst. Den består huvudsakligen av äldre bilar, från 30-talet och framåt. 40- och 50-talsbilar finns det mycket gott om. Anledningen till att så mycket bilar från den tiden samlats där och blivit kvar är att norrmännen länge körde med en överlag antikverad vagnpark. Följaktligen forslades under 1960-talet massor av uttjänta svenska vagnar till Edaskroten vid norsk-svenska gränsen, för att där tjäna som reservdelslager för den norska marknaden.

"Tempora mutantur, nos et mutamur in illis" - tiderna förändras och vi med dem, heter det ju. Det talesättet är i högsta grad tillämpligt när det gäller gamla bilar. På 1960-talet var 10 år gamla eller ännu äldre bilar i stort sett värdelösa i Sverige. Blott norrmännen kunde vara intresserade av sådana vid en tidpunkt när Medelsvensson fick råd att köpa ny bil och

(forts. sid 11)

/Två besök ... (forts.)/

"slit och släng" var lösenorden i Svedala. Omsider fick också norrmännen njuta av mer materiellt välstånd - den norska oljan började exporteras t.ex. - och man tvingades inte längre att köra omkring i gamla rishögar.

Edaskroten fick dock en ny kundkrets: gammelbilsentusiasterna! Under 1970-talet tilltog intresset för gamla bilar starkt och folk åkte till Eda för att köpa mer eller mindre dåliga rishögar i renoveringssyfte. Ännu idag går det att göra fynd på Eda, men skrotens storhetstid är nog över. De bästa och intressantaste objekten har tagits därifrån och de vagnar som står kvar där har förfallit betänkligt. Visserligen går nog fortfarande en hel del bilar att renovera, men det mesta duger idag bara till reservdelar; väder och vind har förstört mycket bara på de senaste 10-15 åren.

Det var en märklig syn att komma in på skroten. Man kände sig som förflyttad till 1950-talet: massor av Ford Prefect, Austin of England, Jowett Javelin, Mercedes 170, här och var stora amerikanska vagnar som Chevrolet, Hudson och Pontiac, men även engelska sällsyntheter som Sunbeam-Talbot och Austin Atlantic.

Kent, hans bror Stefan och jag koncentrerade oss på de två Rileyvagnarna, den ena en 1½:a från 1947 och den andra troligen en likadan vagn. Av taken återstod endast den perforerade plåten och inredningen var helt förmultnad. På den mest kompletta vagnen fanns motor, växellåda och bakaxel, framhjul, dörrar och baklucka. Av bil nr. 2, som troligen brunnit, återstod karossen minus framskärmar.

Vi hade försett oss med en hel del nyttiga verktyg och en domkraft. Det viktigaste verktyget var dock en spade; åtskilliga bilar har nämligen sjunkit ned i marken. Spaden kom till god användning när vi skulle frilägga bakpartiet av bil nr. 1 (den mest intakta). För att komma åt reservhjulsluckan och kofångarna var spaden ovärderlig. Det näst viktigaste verktyget var en bågfil och den användes flitigt. Om det händelsevis går att lossa en del muttrar och bultar med ringnyckel eller liknande så har man tur. För ett lyckat resultat krävs dock Whitworthnycklar med exakt rätt dimension - eljest blir muttern eller bultskallen genast fördärvad. Vanliga tum- eller millimeternycklar duger ytterst sällan; 5/16" W t.ex. är ett av de mest användbara verktygen som finns för en Rileyägare. - Jag sände en tacksamhetens tanke till Magnus Mölstad som hjälpte mig att skaffa 3 Whitworthnycklar när vi var i England tillsammans för några år sedan.

Efter ett par timmar hade vi demonterat 1 komplett och rätt skaplig motorhuv, en rostig baklucka, en minst lika rostig reservhjulslucka, förgasare, bensinpump, 1 instrument, 1 askkopp, 1 takbelysning med strömbrytare, kylarstag samt 1 uppsättning riktigt bra bakre kofångare.

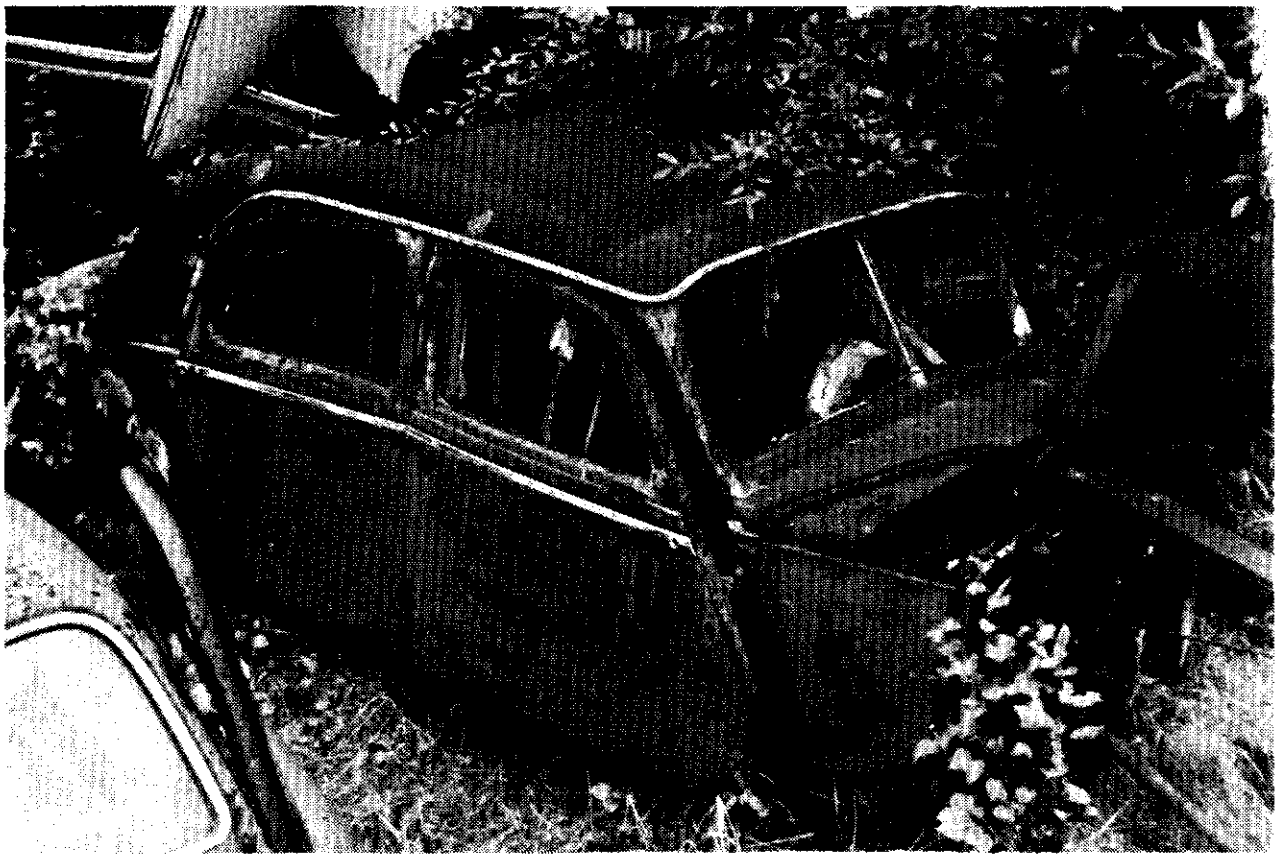
Vi betalade 175:- med pengar ur klubbkassan och skapade därmed självsvåldigt en första början av ett eget reservdelsförråd för klubben. Hur vi lyckades få med allt detta, 3 personer och verktyg i Kents Saab är fortfarande en gåta, men det lyckades i alla fall. De mindre delarna tog jag med mig hem till Göteborg, medan Kent tog hand om de mer utrymmeskrävande plåtdelarna. Även om en del delar var i mindre gott skick så tror jag att vi inom klubben kan få användning för dem förr eller senare.

Riley nr. 2 såg jag först sedan vi hade avslutat arbetet och gick omkring och tittade på vraken. Den var ganska rensad på delar och i klart sämre skick, men där fanns likväl en hel del att hämta. Tid och ork medgav dock inte ytterligare arbete.

Det arbetet fick i själv verket anstå till mitten av maj i år, då jag på nytt besökte Kent för att se på hans nu lackerade och nästan färdigrenoverade RMA.

(forts. sid 13)

Ovan: Kent i arbete på Riley nr. 1. Nedan: Den sämre Rileyn, "nr. 2".



Ovan: En dags skörd i Rileydelar från Edaskroten, september 1984.

/Två besök ... (forts)/

Med ungefär samma utrustning som tidigare, men nu med en Ford Taunus kombi som transportmedel, for Kent, Stefan och jag på en ny expedition till Eda. Snön hade smält på Eda, men det var lerigt och blött på sina håll. Vi satte in ett hårt angrepp på den sämre Rileyn och tog vara på några sidorutor, bra främre kofångare samt 3 finfina dörrlister.

När vi uppsökte den Riley som vi skruvat på vid föregående besök blev vi dock bestörta. Det visade sig nämligen att bilen till större delen stod i nära 2 dm djupt oljeblandat smältvatten och Kent hade bara träskor .... Han var intresserad av ett eller annat dörrhandtag, så jag började fundera över hur jag skulle få loss dem. Då fick jag en snilleblixt: varför inte ta med dörrarna som de var? Dörrstolpens fäste nedtill hade sedan länge upphört att tjäna sitt ursprungliga ändamål, så det var bara lyfta två dörrar med gemensam dörrstolpe, rycka loss taket och trava iväg .... Samma sak gjorde vi på den andra sidan - dock med något mer besvär - och vips så hade vi fyra dörrar liggande i Forden. Ytterligare några småsaker kunde vi också bärga.

Det fotsdjupa vattnet gav oss dock en tankeställare: lönar det sig att försöka få motor, växellåda och bakaxel därifrån och hur skall det gå till med 4-5 vrak som blockerar de 15 metrarna till vägen? - Det var ett av samtalsämnena när vi for tillbaka till Arvika med till klubben inköpt Rileyskrot för 350:- i lastutrymmet ....

Erik Hamberg

- oOo -

I N B J U D A N

till Svenska Rileyregistrets stora sommarmöte i Vingåker (20 km V om Katrineholm), lördagen den 15 juni 1985. Evenemanget ingår som en del i den stora Slottsfest som äger rum i Vingåker i dagarna tre den 14-16 juni, arrangerad av Lions club och Kulturnämnden.

Antalet deltagande gammelbilar är maximerat till 20 st., varför det gäller att anmäla sig så snart som möjligt om man vill vara med i sin klenod och inte blott vara observatör.

Arrangörerna av Slottsfesten har lovat gammelbilsekipagen följande:

Kaffe vid ankomsten till Vingåker på förmiddagen. 2 inträdesbiljetter per bil till Slottsfesten, lunch för 2 personer/bil i slottsparken, samt 20 liter bensin/bil. Kravet är att Din bil är en Riley eller att den är minst 35 år gammal.

Inbjudan har även gått ut till Alvisklubben och några handplockade gammelbilsentusiaster med intressanta vagnar. Vi som är medlemmar i Svenska Rileyregistret skall efter visning av bilarna i Säfstaholms slottspark och ett par mils rally - med målgång i slottsparken - samlas till vårt första årsmöte. Därefter följer Rileysnack så länge vi orkar. Om Du/Ni önskar hjälp med övernattning så hoppas vi kunna ordna det på ett enkelt sätt.

Vi är tacksamma om Du meddelar att Du tänker komma, antingen det blir i gammelbil eller i modernt fordon.

Preliminärt program:

kl. 10.00 - 11.00 samling å Lions parkering intill Storgatan 55
kl. 11.00 - 11.15 gammelbilscortège till slottet
kl. 11.15 - 13.00 bilarna uppställda vid slottet (lunch)
kl. 13.00 - 15.00 litet rally med målgång vid slottet
kl. 15.30 prisutdelning
kl. 15.45 - 16.00 bilarna lämnar slottet
kl. 16.15 - 17.00 Svenska Rileyregistrets årsmöte

Särskilt program för Slottsfesten kan erhållas på begäran!

Anmäl Din närvaro senast den 10 juni!

Kontaktmän: Lage Bellström, tel. 0151 - 117 22, 106 55, 202 98
(Box 43, 673 00 Vingåker)
Erik Hamberg, tel. 031 - 29 39 17, 0346 - 434 56

Väl mött i Vingåker önskar Lage & Erik !