RILEYBLADET

Nummer 4, 2004 Organ för Svenska Rileyregistret Årgång 26



Rileys dårskap

Följande artikel är en förkortad version av "Riley's Folly" som återgavs i den amerikanska publikationen Automobile Quarterly 3/2002. Den är skriven av en Gavin Farmer och bilderna till originalartikeln visar Charles Warnes röda Roadster som hör hemma i Adelaide i Sydaustralien.

Riley var ett av dessa typiska brittiska bilföretag, familjeägt och ofta ekonomiskt skakigt, men samtidigt tillverkare av spännande bilar. Rileys blev kända för sin sportiga karaktär och skördade oräkneliga lagrar på tävlingsbanorna. Men det var Riley 2½ litre Roadster, född efter kriget och riktad till den amerikanska marknaden, som fick formgivare världen över att häpna.

Exportplaner

Rileys traditionella exportmarknader före andra världskriget, främst de brittiska kolonierna, behövde utökas med nya för att klara kravet om ökad export. Riley som ingick i Nuffield koncernen var väl medveten om exportpotentialen för öppna bilar i och med den stora framgången med MG TC, speciellt i USA, och Rileydirektörerna menade att det fanns en marknadsnisch i storleken över MG TC som ingen brittisk biltillverkare ännu hade täckt in. De trodde att det skulle vara möjligt att framgångsrikt muta in denna marknadsnisch med någonting baserat på 2½ litre saloon chassiet.

Mot den bakgrunden uppstod tanken på en Roadster. Det finns också en historia som säger att Roadstern hade sitt ursprung i en skiss på baksidan av ett kuvert som en representant från Rileys exportavdelning hade med sig hem från staterna och att denne menade att detta var den modell som amerikanarna ville ha. Senare lär det ha kommit fram att representanten hade bara besökt några få Rileyåterförsäljare under sitt amerikabesök. Det är tveksamt om historien är sann men den är idag en del av legenden kring Roadstern.

Tankarna om vilka ny modeller man skulle exportera tycks ha tagit fastare form först i mitten av 1947 då man började jobba med tre nya modeller: en roadster, en drophead Coupé och en six-light saloon. Med tanke på de resurser chefsingenjör Harry Rush hade till sitt förfogande får man säga att det var ett något överambitiöst program.

En six-light saloon med ståltak och fastback-stuk byggdes på ett 2½ litre chassi. En ganska imponerande vagn som dock förblev dödfödd. Prototypvagnen är nu försvunnen efter att länge ha tillhört en privat ägare. Rileys 2½ litre Drophead Coupé kom i produktion och totalt tillverkades 500 vagnar. Många av delarna togs från saloonen. Riley 2½ litre Roadster kom även den i produktion. Den kallades till att börja med "Three-Seater Tourer" men fick heta "Roadster" efter introduktionen på hemmamarknaden sent 1949. Roadstern byggdes på 2½ litre saloonens chassi med 119 tums hjulbas och 52½ tums spårvidd fram och bak. Chassiet försågs med speciella karossfästen och framhjulsupphängningen togs från Riley 1½ litre eftersom den gav lägre markfri gång.

Det kan se ut som modellerna var ganska lika men det finns många och varierande skillnader mellan roadster och saloon. Annorlunda stötdämpare, nio fjäderblad isf elva, 1 tum kortare kylare, en stående bensintank på 90 liter (mot en liggande på 57 liter på övriga RM vagnar), kofångare monterade 18 tum från marken för att uppfylla USA-kraven och en ratt med 17 tums diameter (mot normalt 18 tum).

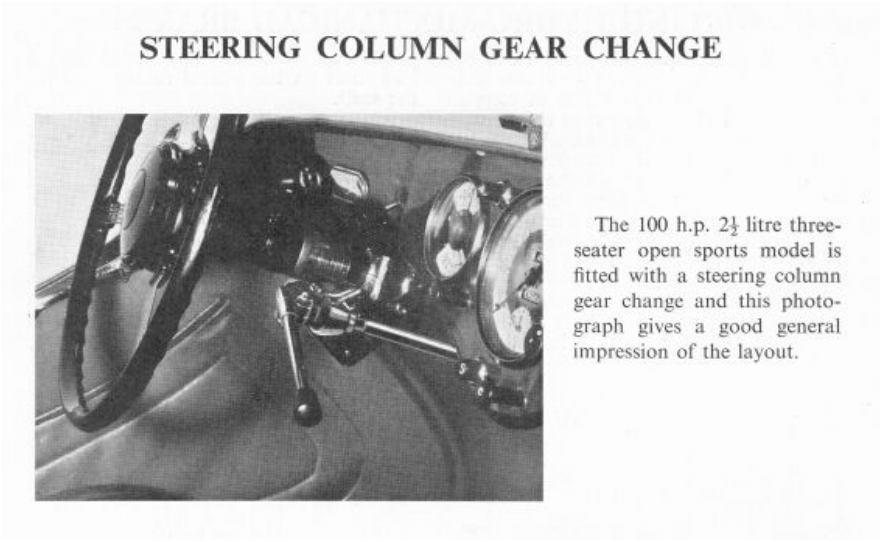
Förutom att flytta styrningen till vänster sida, så gjorde Riley två saker som man aldrig gjort förut och som var speciella för deras amerikalansering nämligen rattväxel och hel soffa till framsäte (något baksäte fanns inte).

Som om dessa ändringar inte vore nog så gick ingenjörer och formgivare ännu längre när det kom till själva karossen. Varenda panel var annorlunda andra RM modellers. Träramen i ask var givetvis även den helt egen. Produktionskostnaderna måste ha varit betydligt högre än för saloonen. Motorhuvlinjen låg 1½ tum lägre än normalt och kylargrillen hade förkortats med 1¾ tum jämfört med saloonen. Dessutom var instrumentpanel och väggen mellan kupé och motorutrymme placerat 2 tum länge bak på chassiet vilket medförde ett speciellt pedalarrangemang, längre kontrollwirar, unik kabelhärva och längre rör till oljetrycksmätaren.

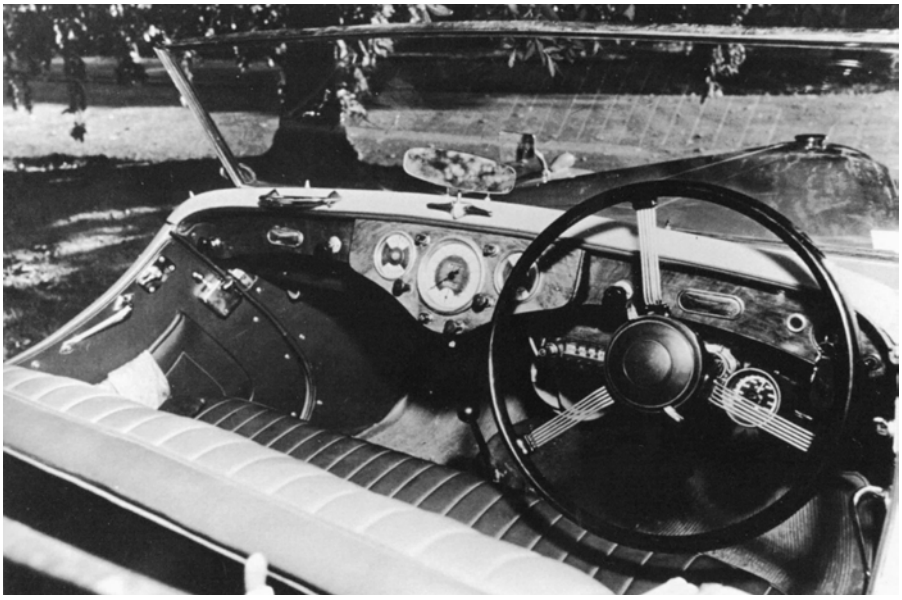
Instrumentpanelen var bredare och eftersom tanken var så stor och dessutom stående, behövdes en speciell bensinmätare med omkoppling mellan övre och nedre givare i tanken. I manualen beskrevs detta som en ”reservtanksomkopplare” men i själva verket fanns ingen reservtank.

Reservdäcket hade annorlunda placering och fanns monterat utanpå karossen där bak. En typiskt engelsk bilformgivningsdetalj som här blev nödvändig pga den stora tanken.

Framtagningen av Roadstern tycks ha skett mycket snabbt. Alla ritningar och den första handbyggda karossen gjordes på mindre än en månad i december 1947. Den första körbara prototypen, med registreringsnummer FVC 386, blev inte klar förrän i mars 1948 precis i tid för vd Jack Tatlow att köra ner den till bilsalongen i Geneve där den blev Rileymonterns blickfång. Den andra prototypen, med registreringsnummer GVC 705, blev klar i början av april och tjänade som företagets demonstrationsbil, främst för bilpressen. De auktoritativa engelska tidskrifterna *MOTOR* och *The Autocar* skrev båda introduktionsartiklar om vad de beskrev som ”The Three-seater Sports Riley”. Båda lovordade bilens prestandapotential baserat på sina erfarenheter av 2½ litre saloonen och fann formgivningen ”most acceptable” och inredningen välutrustad. Ingen av dem sade något närmare om rattväxeln eller soffan.



Produktionsplaneringen var ännu oklar när FVC 386 och GVC 705 visades, vilket bl. a. framgår av att specifikationerna på de två prototyperna var delvis olika från produktionsbilarna. Under tiden mellan prototyp och produktion fick kofångarhornen toppar, bakre stänkskärmarna ändrades och fick antydan till hjulkåpor, framskärmarna fick två kromlister. GVC 705:s instrumentbräda med tre runda instrument valdes för serietillverkningen isf FVG 386:s panel med fyra instrument. Instrumentbrädan utökades dessutom med handtag och askkoppar.



Vindrutetorkarna och nedre vindrutetätningen ändrads också. Torkaraxlarna flyttades från överkanten på vindrutan till att komma ut genom karossen under rutan. Tätningslisten gjordes om för att bättre hålla ute vind och regn. På sommaren 1948 modifierades GVC 705 till specifikationer motsvarande de serietillverkade bilarna.

The Autocar genomförde en grundlig test av GVC 705 den 24 september 1948. Sammanfattningsvis skrev man ”med sin höga prestanda, sitt praktiska sittutrymme och sitt helt exceptionella bagageutrymme torde den ha en speciell dragning till kunder på marknader som vill ha en bil med karaktär, kapabel att tillryggalägga stora avstånd snabbt och utan att trötta ut föraren, speciellt i länder med tillförlitligt väder.”

Roadsterproduktionen drog igång efter Bilsalongen i Geneve i mars 1948. Rileys annonser från den tiden visade en Roadster som kör förbi en engelsk herrgård med föraren till vänster i bilen. En textruta på borschyrerna informerade potentiella kunder att Roadstern var ”Endast för export” och något pris angavs inte.

Riley hade ju en gedigen tradition inom

motorsporten under mellankrigstiden. Efter kriget förekom salooner i olika rallyn i Europa men Roadstern är bara känd för ett enda större evenemang - Le Mans 1950. En Roadster med registreringsnummer AEN 10 ställde upp, körd av Geoff Beetson och med en herr Lawrie som co-driver. Bilen tillryggalade 2878 km på 24 timmar, dvs en medelhastighet av 120 km/tim och slutade på en 17:e plats bland 60 startande och tog en 4:e plats i klassen 2000-3000cc.

Samtliga 121 Roadsters tillverkade i Coventry mellan sommaren 1948 och våren 1949 exporterades. Till Nordamerika som var huvudmarknaden, och även en hel del i Europa efter direktör Tatlows presentation i Geneve. Tyvärr ger den statistik som överlevt inga närmare upplysningar. Australien däremot - ett ”högerstyrt land” - var en utmärkt marknad för Riley och register visar att tio Roadsters importerades 1948.

I mars 1949 flyttades Rileytillverkningen från ”barndomshemmet” i Foleshill, Coventry till MG-fabriken i Abingdon i Oxfordshire. Den gamla Rileyfabriken blev nu del av Morris Engine Division. Efter flyttavbrottet tillverkades ytterligare 138 Roadsters av vilka 65 exporterades och 73 såldes på hemmamarknaden. Det verkligt problematiska med denna försäljning var att endast nio bilar gick till den primära marknaden USA, och fem till Canada.

Från oktober 1949 kunde Roadstern även köpas i England och då ändrades specifikationerna för att passa hemmamarknaden. Ratten flyttades till höger och man gjorde sig av med den förskräckliga rattväxeln och ersatte den med en lätt böjd golvspak. Rattutväxlingen ändrades en aning för att underlätta styrningen, men den var fortfarande tung vid stadskörning. Märkligt nog behöll man den hela soffan som alltså inte ersattes med separata saloonstolar. Samtidigt erbjöd fabriken en konverteringskit för roadsterägare som ville ändra från ratt- till golvväxel. Ett erbjudande som många utnyttjade. En Riley Roadster med rattväxel är idag en mycket ovanlig syn.

År 1950 toppade Rileyproduktionen. Man byggde 3588 bilar inklusive 241 Roadsters. Av dess stannade 117 i England medan 124 exporterades, av vilka 32 gick till vänsterstyrda och 92 till



högerstyrda marknader. Bara 17 såldes i USA och sex i Canada, medan Australien tog 46 och blev sålunda den enskilt största exportmarknaden.

America

Lord Nuffields generalagent för Morris, MG och Riley i Nordamerika hette Hambro Trading Company of Chicago. Man hade återförsäljare i flera viktiga städer. J.S. Inskip var agent i New York, S.H Arnolt i Chicago, och British Motor Car Company i San Francisco. Var och en av dessa hade sitt återförsäljarnät.

Enligt Rileyentusiasten Ken Nelson importerades totalt 343 Rileys till USA år 1950, 116 år 1951 och inte en enda

> A satisfactory blend of the best British and Continental body-styling without making the smallest concession to the vulgarity of transatlantic influence.

Rileyreklamtext från 40-talet som, får man anta, inte användes vid marknadsföring i Amerika.

korsade atlanten 1952. År 1951 skeppades 49 stycken 2½ litre saloon och 23 Dropheads till södra Kalifornien. De åtta sista Rileys som importerades till USA gick till British Motor Car Company i San Francisco 1953, sex RMF och två Pathfinders av 1954 års modell som betecknades som ”experimental marketing cars”.

”Priset var naturligtvis orimligt högt jämfört med en normal amerikansk bil från den tiden med 8 cylindrar, massor med plats och fler serviceverkstäder att tillgå.” noterar Nelson. ”Åkkomforten och vägegenskaperna var otillräckliga. Rileys formgivning var förstås elegant men föråldrad i jämförelse med den amerikanska år 1950. Den var rent ut sagt... en bilantikvarisk nostalgitripp.”

I en annons i katalogen till ”The British Automobile and Motorcycle Show”, som hölls i New York 15-23 april 1950, var Roadstern prissatt till $2.682. Jämför detta med en Cadillac som då kostade $ 3.000.

Idag räknar man med att det finns 34 Roadsters kvar i Nordamerika inklusive GVC 705. Australien har ca 90, en marknad som visade sig mycket mer mottaglig för Roadsterns ”gamla världens charm”.

Tillbakablick

Att Riley förlorade pengar på varje tillverkad Roadster var inte så konstigt med tanke på att bilen var ett unikum, speciellt karossen. Av okänd anledning valde företaget att inte använda en enda panel från 2½ l saloonen för att begränsa produktionskostnaderna. Trodde man på fullt allvar att Roadstern skulle bli en försäljningsframgång i Amerika på samma sätt som MG TC? Det är möjligt, att man mot den bakgrunden, kunde rättfärdiga karossens unika konstruktion och motsvarande kostnader.

Med facit i hand är det lätt att vara cynisk och kritisera Riley för ännu en fåfänglighet i serien av fåfängligheter genom historien. Visst och sant saknade Roadstern flera av de egenskaper som den amerikanska marknaden krävde - dess svaga motor jämfört med inhemska bilar (för att inte tala om Jaguar XK 120 som dök upp vid samma tid) och framför allt saknade Roadstern stil.

Alvis, Austin och Triumph med sina respektive TB14 och TB21, A90 Atlantic och 2000 Roadster snubblade alla vid detta hinder, med likartat katastrofalt försäljningsresultat.

Visste inte Harry Rush och andra hos Riley vad konkurrenterna höll på att utveckla? Troligtvis gjorde de det. Coventry var trots allt centrum för den brittiska motorindustrin. Och även om man försökte så var det nog svårt att hålla allting hemligt eftersom många av ingenjörerna var grannar och goda vänner privat, spelade cricket och var ”good sports”. Det blir ju så att man snackar över ett glas öl på puben. Och avståndet fågelvägen mellan Foleshill till Canley (Triumph), eller till Holyhead Road (Alvis) eller Jaguars hem på Browns Lane var inte långt.

Slutresultatet blev detsamma för tre av de fyra rivalerna - bara Jaguar träffade mitt i prick med sin förstling XK 120, vars ankomst blev ödesdiger för de övriga. Den och bara den hade prestandan och elegansen som amerikanarna ville ha av sin engelska bil - om de nu nödvändigtvis skulle ha en engelsk bil med alla dess egenheter såsom knepig karosskonstruktion, dåliga driftsäkerhet och överhettad motor.

Amerikanarna föll aldrig för Roadstern, och som konsekvens togs beslutet att ta den ur produktion. Den 27 januari 1951 rullade den sista Roadstern av bandet i Abingdon efter att endast 507 exemplar tillverkats.

Red. redigerade och översatte



Riley Roadster omdömen

- The beast must have been one of Riley’s ugliest-ever motor cars.
- All that dreadful chrome, the large bumpers, the ugly hood and their sheer impracticality…
- It’s very ugliness gives it a sort of anti-hero charm.
- It’s really the last word in un-classical classics.
- The car is a beast - always was, and always will be - but she is a charming, evocative beast for all that.



Fotografi av prototyp



Teckning av produktionsmodellen

MHRFs förbundsstämma 2004

Motorhistoriska Riksförbundets förbundsstämma hölls den 16 oktober på Täby Park Hotel i Täby. Vädret var lite kulet och gråmulet som det ofta är när MHRF har sin årsstämma.

Dagen började med registrering och förmiddagskaffe. Klockan 10 hälsade MHRFs ordförande Horst Brüning de ca 200 delegaterna välkomna. Första punkt på dagordningen var information om MHRF-försäkringen.

Ny på kansliet är Jan Seglert som skall efterträda Björn Eric-Lindh när han går i pension.

Det nämndes att bidrag till klubbarna har betalats ut med totalt 630000 kronor. Den klubb som fick störst ersättning fick ca 75000 kronor och den som fick minst 20 kronor. Bidraget till klubbarna är 25 kr per bilförsäkring och 20 kr per motorcykelförsäkring som är tagen genom klubben.

MHRF har frågat några klubbar vilka regler de har för att ta ut ersättning i samband med besiktning för försäkring. Det visade sig att de flesta klubbar tar en avgift som varierar mellan 100 kr och 300 kr plus reseersättning. Någon klubb tar ej ut någon avgift. MHRF ansåg att det var upp till varje klubb att bestämma vilka avgifter man vill ta ut. Om jag förstod rätt så har klagomålen på höga avgifter kommit från personer som inte är medlemmar i någon klubb utan endast var ute efter att få en billig försäkring. Vidare poängterade man vikten av att göra ny besiktning med nya foton var tionde år. Man ansåg att det var försäkringstagarens ansvar och intresse att detta blev gjort.

En körsträckeundersökning har gjorts. Om man tittar på bilar tillverkade 1930-1939 så kördes de i medeltal 34,2 mil under 2003 och 1950-1959 71,4 mil under samma tid.

Tittar man på utskrotningen av bilar så finns efter 30 år endast 3,7% kvar av våra vanligaste personbilar.

Antalet försäkringar ökar starkt och är nu ungefär 27000. Skadeutvecklingen har varit liten. Det har varit billiga skador av typen glas och bärgning. Ford bärgas. På Citroën och MG flyger huven upp. Motorcyklar ramlar omkull. Personskadorna har varit få.

Motorhistoria på väg 2005/06 innebär att aktiviteter planeras för att visa bredden på hobbyn och skapa goodwill hos myndigheter och allmänhet. Under motorhistoriska dagen den 11 juni 2005 är det tänkt att så många gammelbilar som möjligt skall vara ute på vägarna. Vidare skall på 13 dagsetapper under tiden 29 maj till 11 juni, en T-Ford köras från Haparanda till Ystad. Just denna T-Ford kördes för 80 år sedan från Ystad till Haparanda på fyra dagar i februari. T-Forden blev sedan kvar i Haparanda men skall nu tillbaka till Ystad. Färden med T-Forden kan följas på www.T-Fordresan.nu.

Mötesförhandlingarna öppnades av ordförande Horst Brüning. Till ordförande för mötet valdes Ulf Klasson och till sekreterare C G Lillieroth.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna året. Inga motioner hade inkommit. Vid förra årsstämman beslutades att frågan om röstetalen vid röstning på stämman skulle utredas vidare för att beslut skulle kunna tas på årets stämma. Styrelsens förslag var att man skulle behålla det gamla systemet. Stämman beslutade enligt detta förslag. Fem klubbar hade ansökt om medlemskap i MHRF Fyra beviljades inträde



Rally i lugnt och värdigt tempo

Kullabygdens veteran och Maskinförening, Mariestads Fordonshistoriska Sällskap, Nerikes Fordonshistoriker och Swedish X1/9 Club. Classic Car Week beviljades ej inträde. Två klubbar hade ingen representant närvarade. Det ifrågasattes då om det var riktigt att bevilja inträde, då det har varit kutym att en representant skall vara med och presentera den sökande klubben. Frågan ställdes efter att beslut om inträde tagits. Man skulle ha frågan i åtanke i framtiden. MHRF har nu 144 medlemsklubbar med totalt 87700 medlemmar.

Förbundsstämman beslutar varje år förbundets verksamhetsplan. Planen anger de mål som styrelsen har att arbeta mot. Övergripande mål är att tillvarata hobbyns intressen, avvärja hot mot verksamheten, samverka med myndigheter och organisationer, bevara det kultur och teknikhistoriska arvet, främja miljö och trafiksäkerhetsåtgärder.

Verksamhetsplanen anger hur man skall nå de övergripande målen. Verksamhetsplanen gav upphov till en del diskussioner. Ett förslag var att Annonsbladet skulle läggas ned. Motiveringen var att Annonsbladet var utlagt på en entreprenör som möjligen kunde tjäna pengar på sitt arbete. Förslaget avslogs med klar majoritet av mötet. Trots detta begärde förslagsställaren votering. Jag tror att vid voteringen var förslagsställaren den ende som röstade för sitt förslag.

Det fanns synpunkter på ändrade regler för besiktning av äldre bilar. Anledningen är att Bilprovningen föreslagit att bilar av 1960 års modell och äldre skall undantas från kontrollbesiktning. Detta förslag är ute på remiss bland annat till MHRF. Samme förslagställare som ville ta bort Annonsbladet föreslog att MHRF skulle arbeta för Bilprovningens förslag men blev nedröstad igen. I stället antogs styrelsens förslag att bilar som är 30 år och äldre skall besiktigas enligt följande, 1960 och senare skall besiktigas med 2 års intervall och 1959 och tidigare med 4 års intervall.

MCHK föreslog att en arbetsgrupp skulle tillsättas för att arbeta fram regler för nationella arrangemang. Förslaget antogs av mötet.

Medlemsavgiften bestämdes till oförändrat 15 kr per medlem.

Efter detta avslutades mötet. Klockan började gå mot 16. De flesta tyckte säkert att det var skönt att få resa på sig och åka hem.

Torsten Grönvall

Renovering av en Riley RMA - Del 1

Här kommer första avsnittet av en längre, mycket initierad och samtidigt trevlig artikel av Lars Stavmar där han inte bara berättar hur han renoverat sin RMA utan även filosoferar över varför Rileyn är som den är. Rileyrenoverare kommer att få många aha-upplevelser. Lars Stavmar är ingenjör och mekanisk konstruktör och har bl a arbetat på SAAB och Volvo. Som pensionär på Gräddö roar han sig bl a med att renovera bilar. Tidigare har han tagit sig an en Citroën B11.



Nedgången skönhet hämtas (37 S 13228)

Varför en Riley?
Mitt Rileyprojekt föddes för ca 5 år sedan. Annons i motortidning, Classic Motor eller Nostalgia hösten 1999, bjöd ut en Riley 1 ½ litre Saloon 1947. Det gjordes helt klart att bilen var i behov av fullständig renovering; priset 8000 kronor talade ju också om att det inte var något ”fixa lätt” objekt.

Nå, varför nappar man på något sådant? Förklaringen ligger drygt 50 år tillbaka. Som teknikgalen yngling slukade jag allt som tiden erbjöd av flyg- och bilnyheter, bl.a. engelska tidskrifterna The Motor och The Autocar. Här fick jag lära mig bilmärken som jag aldrig upplevt hemmavid. Engelska Ford med sin Anglia och Prefect var jag visserligen bekant med, men de imponerade förvisso inte. En släkting ägde en Hillman; också synnerligen ointressant. En och annan Morris och Austin hade jag väl sett. Även de föreföll ganska trista. Nåja, MG var ju ganska tuff. Men i The Motor och The Autocar fanns det grejor. Nästan allt lät exotiskt och spännande. Här dök upp namn som ACE, AC, Allard, Alvis, Armstrong Siddeley, Bentley, Bristol, Daimler, Francis-Lea, HRG, Healey, Humber, Jaguar, Jowett, Lagonda, Lanchester, Lotus, Morgan, Riley, Rolls Royce, Rover, Singer, Standard, Sunbeam, Triumph, Vauxhall, Wolseley. Det lär ha funnits åtminstone 60 olika engelska bilmärken.

Många av dessa mer eller mindre udda bilmärken fick jag aldrig uppleva utom i tidskrifterna. Förmodligen hade magin och fascinationen fått sig en knäck av den krassa verkligheten. Bekant med sportvagnen Triumph 1800 blev jag sommaren 1948, då jag liftade med en engelsman från Skåne upp till Linköping. En av direktörerna på min första arbetsplats SAAB hade en pampig tvåfärgad Armstrong Siddeley. En god vän, som levde på stor fot, stoltserade i början av 50-talet med en Singer sportvagn. I Linköping tävlingskörde en bilhandlardirektör med en HRG. Närmare kontakt än så fick jag ej med engelska bilar.

Jag kan inte erinra mig när och var jag såg en Riley RM 1 ½ eller 2 ½ första gången – bara att jag tyckte att den var oerhört vacker, men oåtkomlig – en dröm. Riley var ingen billig bil. Då hade jag min tekniska utbildning och såg lite mer professionellt och realistiskt på bilar.
Citroën B11 var nu för mig drömbilen och 1954 i februari blev jag lycklig ägare till en belgiskbyggd grå B11 Normale 1952, som avverkat ca 2 700 mil. Pris 7 200 kronor. Men intrycket av den första Rileyn har aldrig utplånats, så när annonsen enligt ovan dök upp, var jag ganska försvarslös. Jag hade då avverkat renovering av två favoriter, den verkliga nostalgitrippen, en Citroën B11 Normale -50 samt en Citroën CV2-6 ”Charleston” -88 och letade efter ett nytt objekt.

Chansen att ge mig i kast med en Riley ville jag inte missa. Genom säljaren, Lars Ulfberg, fick jag kontakt med vår värderade ordförande, Erik Hamberg, som gav mig lite inblick i vad en Riley egentligen var för något, vilket jag hade ytterst diffusa begrepp om. Att trä ingick i så stor omfattning i konstruktionen hade jag inte klart för mig. Nåja, trä är ju ett lättbearbetat material resonerade jag helt sangviniskt. Erik hade synat objektet och bedömde det som värt att restaurera. Jag var inte ute efter något ”lättuggat” utan beredd på utmaningar, så jag hyrde släpkärra och drog iväg för att skåda vad som erbjöds.

Första kontakten med ”drömbilen”
Bilen var i minst sagt erbarmligt dåligt skick – det framgick redan vid en ytlig besiktning. Inredning, dvs säten, ryggstöd och stolar var bortom all räddning. Fanér på instrumentbräda och dörrsidor hade släppt helt eller delvis. Durkar och golv såväl fram som bak och i bagageutrymme var också ganska fragmenterat. Ram och chassidetaljer fruktansvärt rostiga. Fotbrädorna var totalt upprostade, bakskärmarna illa åtgångna. Motorutrymmet såg vedervärdigt ut. Men det var en RILEY. Sunda förnuftet sade att det här inte var mycket att satsa på. Å andra sidan – om jag slog till, var jag inne på banan – och kommer tid kommer råd. Priset tyckte jag inte var mycket att tjafsa om; har man förvarat en veteranbil i decennier, är det ju faktiskt värt pengar. Så mycket hade jag redan lärt mig – att renovera sådana här klenoder kostar arbete och pengar – och då blev en eventuell prutning ganska marginell. Alltså ombord på släpkärra med vraket – ingen återvändo.

Det här är alltså en Riley - granskning och kommentarer

Med Riley RMA, chassinr 37 S 13228, väl på plats i garaget kunde demonteringsarbetet påbörjas. Erik Hamberg var behjälplig med att införskaffa lämplig verktygssats – hylsor och fasta nycklar täckande de vanliga dimensionerna. Att jag överhuvudtaget vågade mig på det här projektet berodde på att jag fick kännedom om Svenska Rileyregistret och The Riley RM Club och den tekniska support som här erbjöds.

Arbetet med att demontera, studera, analysera och dokumentera drömbilen Riley blev en överraskande för att inte säga bitvis chockerande upplevelse. Här hade jag något år tidigare totalrenoverat en Citroën B11, som i grunden var konstruerad 1934 – en bil med självbärande kaross, framhjulsdrift, hydrauliska bromsar och torsionsfjädring runtom, teleskopstötdämpare, kuggstångsstyrning, hängande pedaler och inte en träbit – kort sagt en bil konstruerad efter moderna principer – och så detta.

Innan jag går vidare – jag har under mer än 40 år arbetat som mekanisk konstruktör med allt från flygplan, lastbilar och bussar, industrirobotar till gruvhissar och är givetvis präglad av min bakgrund som teknikfreak. Därav min spontana reaktion.

Chassit

Riley RM, som presenterades strax efter andra världskriget – år 1946 efter vad jag förstått- framstår för mig som en säregen blandning av gammalt och nytt. Byggd på ram, men en helsvetsad ram med slutna profiler i såväl längsgående som tvärsgående element, vilket ger förhållandevis god styvhet i relation till vikt. Framvagnsbrygga med separat hjulupphängning (dubbla triangellänkar) med längsgående torsionsfjäder och teleskopstötdämpare. Kuggstångsstyrning. Hydrauliska bromsar. I grunden en för tiden modern konstruktion. Jag misstänker att man sneglat på Citroën. Lagringen av triangellänkarna är säregen för sin tid och synnerligen enkel - gummibussningar. (I moderna bilar används lagerelement av gummi, men de är av betydligt mera avancerad konstruktion.) Ger dock inga möjligheter till justering av camber- eller castervinkel. Cambervinkeln (dvs. hur hjulet lutar utåt-inåt) påverkas dock av hur högt man ställer framvagnen genom justering av torsionsfjädern. P-stagsändarna (såväl yttre som inre) är verkligt gedigna konstruktioner; kula omgiven av bronsskålar belastas av justerbar spiralfjäder. Smörjnipplar. Spindelbultarna är märkliga. De är i båda ändar försedda med helt vanliga gängor. Innanför gängorna finns de egentliga lagerytorna. I de till triangellänkarna anslutna lagerhusen finns invändigt gängade stålhylsor, i vilka spindelbultarna är inskruvade. Det innebär att hjulaxelns last överförs till undre triangellänk och torsionsfjäder via spindelbultens undre gängade tapp och hylsa. Konsekvensen blir att då man vrider hjulen åt höger sjunker framvagnen något; vrider man åt vänster höjs framvagnen. Fråga till erfarna Rileyägare: Märker man någon skillnad i vridmoment mellan ”ratt höger” och ”ratt vänster”? Jag tror mig ha hört att konstruktionen förekom på ytterligare någon engelsk bil.

Bakvagnen är mer typisk för sin tid, dvs. stel bakaxel med bladfjädrar och hävarmsstötdämpare. Men man har på ett elegant sätt kopplat en krängningshämmare till stötdämparna.

Kraftöverföring från växellåda till bakaxelväxel sker via delad kardanaxel. Den bakre axeln löper inne i ett kardanrör, stelt förbundet med bakaxelkåpan. På kardanrörets främre ände sitter en pånitad, invändigt gängad hylsa. I denna hylsa gängas den roterande axelns lagerhus. Huset är försett med cylindriska tappar, som är gummilagrade i ”öron” svetsade på en av ramens tvärbalkar.

Eftersom bladfjädrarna i båda ändar är kopplade till ramen med schacklar, förs av bakhjulen initierade krafter och vridande moment på bakaxeln vid acceleration och bromsning över till tvärbalken via dessa tappar och öron. Konstruktionen är principiellt ett bra steg bättre än att låta fjädrarna ta hand om dessa krafter och moment. Men den lider av en bedrövlig svaghet. Kardanaxelröret måste ju kunna vridas relativt lagerhuset, då bilen kränger i kurvor och då bakhjulen fjädrar upp och ner osymmetriskt. Gängförbandet av typ rörgängor utsätts för ständiga rörelser och laster, är helt oskyddat och saknar möjligheter till eftersmörjning. Det kan bara sluta på ett sätt – gängorna slits och förbandet glappar upp med påföljd att kardanröret släpper greppet om lagerhuset och rutschar fram och tillbaka. Detta har inträffat på de två RM:ar av årsmodell 1947, som jag fått tillfälle att studera. Men mer om det här problemet senare.

Kopplingspedalens funktionssätt gav mig något av en nostalgikick. Som nyanställd vid Volvos konstruktionskontor för lastvagnar och bussar 1949 fick jag som första uppdrag att helt ogenerat plagiera kopplingsarrangemanget på en sprillans ny Scania, som man lyckats få tillgång till. Här dyker samma lösning upp på min gamla rostiga RM.

Undrar vem som var först med den här konstruktionen – dvs. förlängd kopplingsaxel lagrad i ramen via kardanknut och försedd med hävarm påverkad av dragstång, som i sin tur kopplas till ytterligare axel med hävarmar och dragstång till pedalen. Syftet med detta ganska trassliga arrangemang är ju att förhindra att motorns rörelser överförs till kopplingspedalen. Numera löser man det med wire eller hydraulik.

Nog finns anledning fråga sig varför man valde ett hydrauliskt-mekaniskt bromssystem för Riley RM. Litade man inte på hydrauliken? Som bromssystemet utformats har man något av ett tvåkretssystem. Om nämligen hydrauliken för framhjulsbromsen fallerar, är den mekaniska bakhjulsbromsen intakt (under förutsättning att bakbromsarna justerats så, att inte pedalen går i durken). Å andra sidan – skulle mekaniken gå sönder t.ex. brott på hävarm eller dragstång, har man ingen broms alls, inte ens handbroms i de flest tänkbara fall. Var det bara konservatism? Kostnadsskäl? Kanske det senare, för man utnyttjar ju samma komponenter för såväl handbroms som bakhjulsbroms.

Tekniken att fördela bromskraft på bak- respektive framhjul är intressant. Det åstadkoms genom att koppla hydraulcylindern till dragstång för bakhjulsbromsen och hydraulkolven till bromspedalen. Teoretiskt fås alltid önskad fördelning av bromskraft fram – bak, men jag misstänker att ett kärvande länksystem kan stöka till det.

Karossen

Karossens konstruktion framstår för mig som en märklig skapelse. Man har utfört ganska stora sektioner i pressad och svetsad plåt, framför allt hela bakkroppen bakom de s.k. C-stolparna men även den del som utgör skott mot

motorrummet. Men vad jag framför allt har svårt att smälta är syllarna dvs. de träbalkar, som sträcker sig från främre fäste på ramen, där A-stolpen landar, till bakre fäste vid C-stolpen. Och så denna massiva A-stolpe av trä med vidhängande ”knä” mot framdörren. Utgångsmaterialet måste nog vara åtminstone 100x100 mm. Och så all bearbetning för anslutning av nedre fäste, ”knä”, balk under vindruta, knutpunkt ovanför vindruta m.m. Toppen av stolpen är ca 20x20 mm. Att dörrarna är helt uppbyggda på träram var också en överraskning. T.o.m. den lilla luckan för reservhjulsutrymmet har träram, medan den stora bagagerumsluckan är helt i pressad plåt – tack och lov. På årsmodell 1947 är förar- och passagerarstolar monterade på en kraftig plywoodskiva fäst till syllarna (lär vara ändrat på senare årsmodeller). Övrigt trä, dvs. kring bakruta, skarv mellan kaross och tak och för montering av innertak m.m. är allt vad jag hade förväntat mig.

Huruvida taket, som till ytan motsvarande en normal sufflett utgörs av perforerad plåt i sammanfogade sektioner och täcks med pegamoid (numera vävburen vinylplast), är unikt, vet jag inte. På 20- och 30-talsbilar utgjordes ofta den plana takpanelen av pegamoid eller liknande material. T.o.m. Citroëns avancerade Traction Avant hade från början denna typ av tak. Att framställa en hel taksektion i plåt krävde avsevärda resurser vad gäller pressar och verktyg.

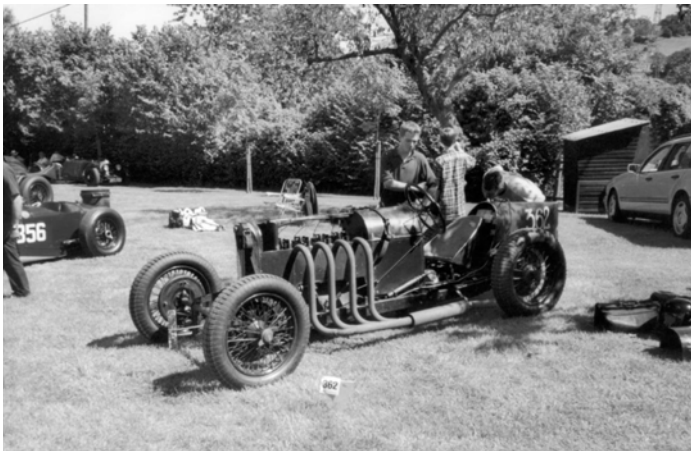
Sammanfattning: Riley RM karakteriseras till stor del av hantverksmässig produktionsteknik; framför allt vad gäller karossen men även delar av chassit t ex arrangemang för montering av främre stötfångare, som ansluts till den konsol på vilken kylaren ställs. Plattjärn och standardprofiler. Samma sak med infästning av bakre stötfångare. Men det var ju också efter dagens mått fråga om ytterst begränsade serier. Totala antalet RM lär ligga under 30.000. På den maskinella sidan kunde mera rationell teknik utnyttjas, då komponenter inköptes från specialiserade underleverantörer. Men på sikt blev konceptet ohållbart. Idag massproduceras bilar som stöpta i samma form oavsett märke. Den originalitet som präglar en Riley RM finns ej mer.

Lars Stavmar

Fortsättning följer i nästa nr.



En hyfsad lineup vid Copenhagen Classic Cars Cup 2000. Närmast kameran Roland Svenssons 14/6 Special, Roland Haraldssons Brooklands, Lars-Göran Itskowitz Brooklands, Henrik Schou-Nielsen båda Impar, Magnus Nergaards Nine Special samt borterst, Erwin Koster Kristensens Brooklands. Bilden insänd av Roland Haraldsson i nov 2004 men illustrerar hans artikel ” Racing med Riley” som publicerades i Rileybladet 3/2001.



Parker GN Special 1926 6124 cc



Austin/Hall-Scott EB4 1911/18 10.000 cc

Intryck från Prescott Speed Hill Climb 2004

När nu snön har lagt sig och bilarna har fått sista smörjelsen inför vinterdvalan har det äntligen blivit tid för en kort rapport.

För mig var det första gången jag var i Prescott och som alltid när jag kommer till ”historic racing” träffar blir jag lätt exstatisk att få se bilarna och dess ägare. Där fanns allt från Austinbilar på 747 cc till Bentley Napier på 24.000 cc. En fest för öga och öra.

Det speciella med en tillställning som denna är att man fritt kan spankulera omkring i depån och se hur det skruvas vilt. Jo, det är faktiskt mer skruva än köra. Flera gånger kunde jag konstatera att viljan att skruva nog var större än kunskaperna. En slägga är bra att ha när man skall tvinga på en styrarm på en ”splinsad” axel. Inte undra på att man talar om engelska renoveringar.

Givetvis träffade jag på familjen Håkan Wikström som varit där ett flertal gånger. Vi kom överens om att det skulle vara roligt att någon gång själv få vara med och ”dra en repa”. De långsammaste skulle man nog kunna matcha!

Banan ”Short Course” är 880 Yds. Den är asfalterad och går kraftigt uppåt I tvära böjar. Bilarna startar en och en i olika klasser och det gäller att göra snabbaste tiden upp till målet.

Det finns även möjlighet att ”göra fynd”, viss försäljning av delar och litteratur förekom.

Det behöver inte bli speciellt dyrt. Vi tog Ryan Air från Västerås till Stansted där vi hyrde bil och tog oss till Tewkesbury (stad nära Prescott) på 3 ½ timme där vi bokade in oss på ett B&B.

En mycket sevärd händelse som varmt rekommenderas.

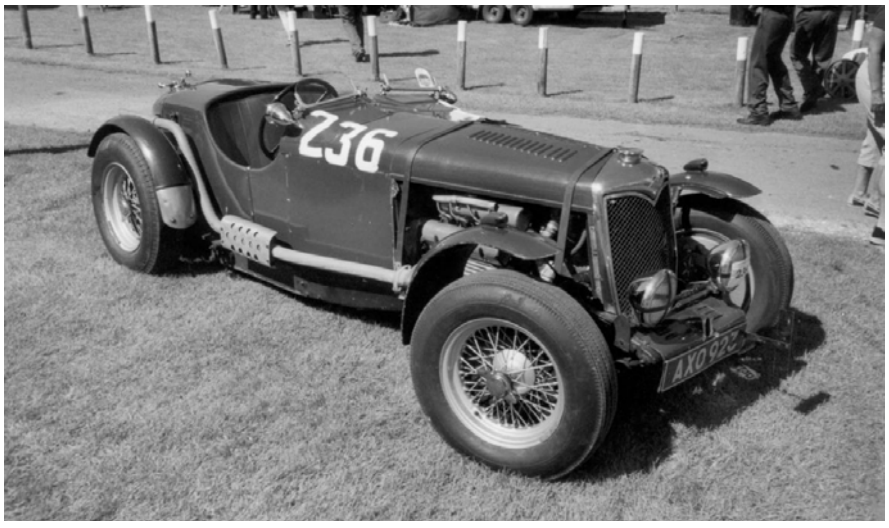
Björn Holmqvist



Napier Bentley 1929 24.000 cc



239: Riley Falcon Special 1937/39 2443 cc 240: Riley Special 1938 1498 cc



Riley Clifford Special 1936 2849 cc (V8)

Anteckna i almanackan redan nu!

Svenska Rileyregistrets årsmöte 2005

Svenska Rileyregistrets årsmöte på Öland 10-12 juni 2005 - Preliminärt program

Fredag 10 juni

15.00-17.00	Samling hemma hos Lennart Nilsson i Kalmar. Kaffe eller drink i trädgården. Vid riktigt fint väder nere vid sjöboden i hamnen. Verkstad visas för intresserade.
17.00-18.00	Gemensam ”turistfärd” med våra fordon i Kalmar och över till Hotell Skansen i Färjestaden. Sent anlända kan åka direkt dit.
19.00-21.00	Grillfest
21.00-	Lekar, tävlingar, ev uppträdanden, eftersnack. Vi disponerar lokal med videoprojektor för bilder och filmer. Även diaprojektor finns.

Lördag 11 juni

08.00-09.30	Frukost.
	Dagens ägnas Södra Öland vars speciella kulturlandskap är utsett till världsarv.
10.00-11.30	Besök på Capella-gården med Carl Malmstens skola och kryddträdgård.
11.30-14.00	Färd, med avbrott på landborgskanten och vid fornborg, till Degerhamn med besök på litet hembygds-, sjöfarts-industri- och fyrmuseum. Lunch på Brukshotellet här.
14.00-16.00	Ölands Södra udde med fyren Långe Jan och Ottenby fågelstation med utställning/museum. Eftermiddagskaffe kan fås på kaféet där.
16.00-17.00	Återfärd förbi Eketorp Fornborg och upp efter Östra sidan av Öland med sina berömda radbyar.
17.30-18.30	Årsmöte i vår lokal.
19.00-21.00	Festmiddag
21.00	Whisky-provning för de som önskar. Skansen har troligen Sveriges finase whiskykällare och vi kan få en föreläsning om whisky och prova fyra olika sorter för ett specialpris på 200:-
Efter provning	Fri aktivitet i vår lokal med snack, film etc. Om så önskas kan jag hålla en föreläsning om design med inriktning på fordon – men då delvis tåg som jag jobbat med. (Alternativt på fredagenskvällen)

Söndag 12 juni

08.00-09.30	Frukost
10.00-10.30	Besök i min ”bortaverkstad” i Färjestaden.
10.30-14.00	Ungefär 60 km rally på småvägar mellan Färjestaden och Borgholm. Avbrott för lunch på vägen. Besök vid Borgholms Slottsruin alternativt nya Vida Konsthall och Museum med fr a konst av Bertil Vallien och Ulrika Hydman-Vallien.
14.30-15.00	Prisutdelning och avslutning av mötet på Skansen.

Kostnader

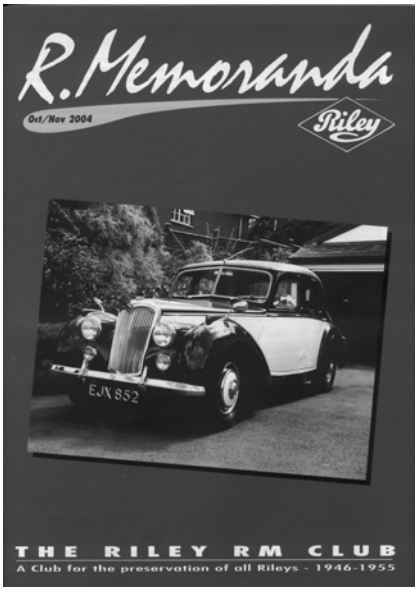
Dubbelrum inklusive frukost och middag bestående av grillfest på fredagen och festmeny på lördagen inklusive kaffe och 2-3 glas vin kostar c:a 1340:-/person för två dagar. Tillgång till avskiljt mötesrum hela tiden ingår i vårt pris. Parkering sker på hotellets område.

Enklare hotell boende kan erbjudas i Mörbylånga (c:a 20 km) och mycket enkelt vandrarhem samt camping finns i Färjestaden. Hotellet är förbokat.

Lågt inträde för Ottenby tillkommer.

Mer detaljer kommer senare men upplysningar kan fås direkt av Lennart Nilsson, tel 0480 492933, mob 0708 937603, e-mail lennart.n.nilsson@telia.com

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda Oct/Nov 2004

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

Articles
It was never supposed to take this long (15 års renov.)
Technical Topics: A Wolf in Sheep's Clothing (RME med modern 2 liters motor och 5-växlad låda)
Riley Regalia (8 sidor med prylar inkl. CD skiva med alla R. Memoranda 1974-2003)
Det intressantaste från RM klubbens interna chat-sidor på internet.

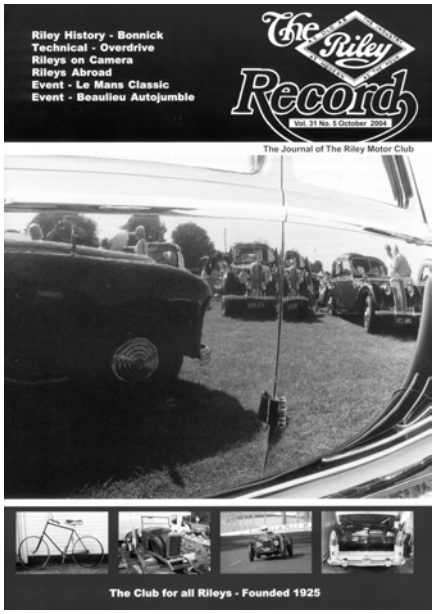
Forthcoming Events
Scottish Riley Enthusiasts Scottish National Riley Weekend 27-29 May, 2005

Cars for sale
RME 53, lots done but engine rattles, £3800
RMF 53, rebuilt regardless of cost, £9950
RMC 51, roadster, restored, drives superbly, £18750
RMA 47, largely restored, dödsfall i familjen, £4500
RMF 52, recently imported from dry region of South Africa, very good original condition, £6500
RME, body-off rebuild, £5500
RMA 51, very original car, superb bodywork, delightful mellow original interior with excellent leather. Drives beautifully and needs nothing, £4750
RMB 52, sympathetically restored, an excellent and clean RM, a joy to drive, not concours but still a lovely example nevertheless, £8500
RMA 52, excellent condition, £5500
RME 53, excellent condition troughout, £8000
RMA 47, same owner 36 years, owner reluctently retiring from cars, £2750
RMC 49, 4-seater roadster (one of only 3 built), good condition, £14000 (in Bruxelles)
RMB 50, runs well, looks good, needs more time than I have available, £7500
RME 54, has appeared as Lord Ashfordly's Estate Manager's car in TV series "Heartbeat", £4650

The Riley Record 5/2004

The Journal of the Riley Motor Club
www.rileymotorclub.org

Articles
Lengthen your stride with overdrive (Pathfinder)
On your Bonnick!
Rileys on camera
Caption competition
Le Mans Classic 24 - 25 July 2004
Rileys abroad
Bargains at Beaulieu
Service matters: checking, adjusting and setting the Independent "Torsionic" Front Suspension

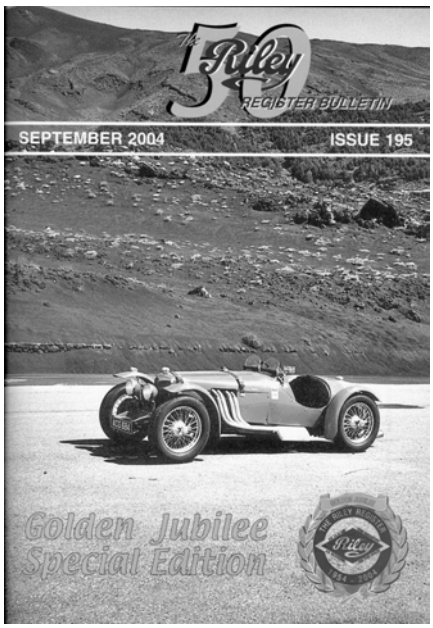


Redesigned Gearbox Tunnel fitted to the 1½ and 2½ litre models

Forthcoming Events
The Riley Motor Club London to Edinburgh 80th Anniversary Run 29/4 - 2/5 2005
Scottish Riley Enthusiasts Scottish National Riley Weekend 27-29 May, 2005
Riley Motor Club National Rally 7 Aug, 2005, Arley Hall, Cheshire

Cars for sale
Elf Mk III, 67, used daily, £ 1800
Riley 12/6 Lynx, 1933, loverly original cond., £ 27500
RMB chassis, no engine no gearbox, £350
RMB 52, very solid wood and rust free bodywork, an exceptionally clean RM, a joy to drive, £8500
RMH 55, off road but engine turns over, £ 700

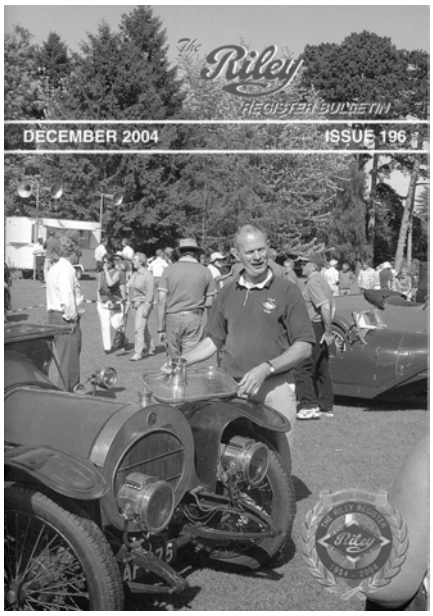
The Riley Register Bulletin No. 195



Golden Jubilee Special Edition

www.rileyregister.com

Articles
The Jubilee Week Celebrations
Musing from Virginia, USA
Early Days of the Riley Register
The Second Coventry Rally, 6-7 July 1957
Victor Riley 1876-1958 (by Victor W. Riley)
Rileys on the Celtic Fringe
Rileys in colour
Le Mans 2004
A Brooklands in Holland
VC8304 - An Update
Golden Jubilee Coventry Rally



The Riley Register Bulletin No. 196 Golden Jubilee Special Edition

www.rileyregister.com

Articles
NEC 2004
Memories of the Coventry Rally & Golden Jubilee
Is This the Life of …? (18 years for a rebuild)
Whose Life is it?
The Life of Riley
Stopping Your "9" Without Bias (cable brakes)
Out of Petrol
Tale of Two Lynxes
Lucas Dipping Reflectors
To Brescia and Back April-May 2004
Rileys in Southern Africa

Riley Gazette October 2004

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

Articles
Those Ruddy D-Lights
Happy centenary to speedos

Cars for sale
RMB 50, due to financial pressure, fair to good condition, A$ offers
RMA 51, complete car, free to Riley enthusiast
RMA 47, goes well and is good, A$ 9500
RMB 48, good condition + RMB 49, complete and good for spares, or… rebuild for the very brave of heart, both cars plus a lot of spares A$ 20.000

Riley Gazette November 2004

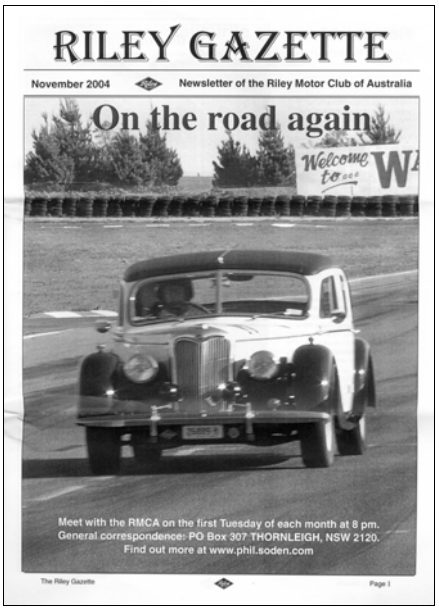
Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.nobbys.net.au/~rileymc

Articles
Favourite quotes and stories
Bol D'or 2004 at Wakefield Racing Circuit
Number plates & filters
Driven to Succeed
Interesting e-mails

Cars for sale
RMB 49, exceptionally original, A$ 14.250

Ur andra Rileyblad

Riley Motor Club - September 2004
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication



www.riley.wa.org.au

Aritcles
Coventry 2004 - part 1
Rileyites in Canada

Cars for sale
RMB 50, must be sold due to financial pressure, offers

Riley Motor Club - October 2004
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.riley.wa.org.au

Aritcles
Coventry 2004 - part 2
Boyanup Weekend
The Annual Riley Gymkhana

Cars for sale
RMB 49, exceptionally original, A$ 14.250
RMA 49, great condition, A$ 8.300

Säljes

Riley 2½ Litre Roadster, 1950 års modell, Autumn Red. Enda kvarvarande av ursprungligen två importerade roadsters, båda importerade av dåvarande importören Allan Söderström, Förenade Bil i Malmö. Renoveringen och bilens historia finns beskriven i Autohistorica 4/93. Mycket lite körd efter renovering. Säljes till högstbjudande över 75.000 kronor genom skriftliga anbud. Fri prövningsrätt förbehålles. Endast skriftliga förfrågningar och anbud. Christer Ahlin, Jutens Gård, Sörombergen 6331, 821 91 Bollnäs. Mail-adress: chris.ahlin@telia.com



Christer Ahlins Riley Roadster

Riley Motor Club - November 2004
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.riley.wa.org.au

Articles
Repairing Rotax Solenoids
Engine assembly

Cars for sale
1936 Kestrel Sprite, excellent order, 30.000 NZ dollars



Roadster från staden Neuss i Nordrhein-Westfalen

Kassören har ordet

Dags att förnya ditt medlemsskap. Postgiroblankett bifogas med detta blad.

Rättelse

I artikeln om sommarträffen i Österbybruk fick Lars Stavmar ett felaktigt förnamn och Björn heter Holmqvist och inget annat. Artikelförfattaren framför sina ursäkter.

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
Mobiltel. 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