



RILEYBLADET

Nummer 4, 2005

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 27

Höstmöte i Köping



*"Fick satsen julen 49. Blev klar påsken 94"
Meccanopojkarna Björn Holmqvist och Rune Möller.*

Höstmötet hölls i år den 1 oktober i Köping. Fredagen den sista september körde jag ut RMAN ur garaget för att provköra och kolla oljor, luft i däck och sådant som det kan vara bra att titta på innan man skall ut och köra. Då såg jag några vattendroppar på damasken till styrväxeln. Vattenpumpen trodde jag men den verkade tät. När jag klämde på nedre slangen från kylaren sprutade en fin stråle vatten från den. Slangen var rätt så murken och hade börjat spricka. Jag hade tur som upptäckte det innan jag åkte mot Köping. Jag bytte slangen och allt verkade att fungera.

På lördagsmorgonen startade jag före åtta från Hundby och vände kylaren mot Köping. Jag valde vägen mot Sparre-

holm och vidare mot Eskilstuna. Färden hade hittills gått på relativt litet trafikerade vägar, jag kunde därför åka i lugn takt och njuta av den fina oktobermorgonen. I Eskilstuna kom jag ut på den litet hetsigare E20 som väster om Eskilstuna är 2+1 filig med vajerräcken. Den enfiliga vägen medför att Rileys något modesta marschfart gör en del förare av snabba bilar något desperata. Detta led-

de till att en BMW av större modell i det närmaste flög förbi vid en avfart, litet trångt blev det men det gick bra ändå. Vid Kungsör kunde jag ta in på gamla vägen igen och köra genom samhället. Snart var jag i Köping.

Jag var nog först på plats. Men snart kom Per Lindson i sin Rover 75 sedan anlände flera i snabb takt Eddie Lidholm i Volvo, Ronald och Monica Pfändtner med Rune Möller som passagerare i 9 hp Kestrel, Björn Holmqvist i 12/4 Special, Håkan Wikström och Gustav i Kestrel 1½. Håkans bror i Håkans Rover 2000 från 1965. Peter Ottosson i Mercedes och Anders Muhr i sin RMB med Leif Örn som förare. Erik Hamberg, Åsa och Cecilia anlände med Gunnar Lidner i hans Volvo Amazon från 1958. Sten och Sylvia Eriksson i sin Hillman från 1957.

En del av de bilar som man hade hoppats få se, infann sig icke. De får väl anses ha giltigt förfall. Erik har haft sin RMB hos Eddie Lidholm för att byta en del trä och omlackering. Bilen var nu klar och meningen var att Eddie skulle köra bilen till Köping. Makterna ville annorlunda. När Eddie skulle starta låste sig startmotorn och gick inte att rubba. Bilen fick bli kvar i Stora Mellösa. Med en Riley är man emellertid aldrig helt övergiven. Under dagen fick man fram en startmotor. På eftermiddagen följde Erik med Eddie och monterade i den nya startmotorn. På kvällen kunde Erik åka hem med sin RMB. Håkan kunde inte heller komma i sin nyimporterade Bristol för att bensinpumpen inte gjorde vad den skulle. Eddies Wolseley hade ett

Forts. på sidan 9



En Rileydröm går i uppfyllelse

Det var en gång en fabriksny Big Four Kestrel med chassinummer KX 1277 som inregistrerades den 6 mars 1938. Absolut ingenting är känt om bilens historia före 1959. Då ersattes den gamla

Västra Australien för att studera vid University College London. Innan jag reste hade jag sålt min renoverade 1948 års RMA men behållit min 1949 års Riley Roadster som jag renoverat medan jag

rit. Jag hade lånat en tunn bok på vårt lokala bibliotek i den vaga förhoppningen att den skulle tala om för mig hur min Riley skulle återuppstå. Det var J.A. Robsons *The Book of the Riley*. Det var den enda bok de hade om Riley och jag har långt senare skaffat mig ett eget exemplar. Tyvärr innehöll boken alltför många ord och inte tillräckligt med bilder. Men boken innehöll en bild som jag gick tillbaks till gång på gång. Bildtexten löd: FIG. 4 THE 16 H.P. KESTREL (YEAR 1938).

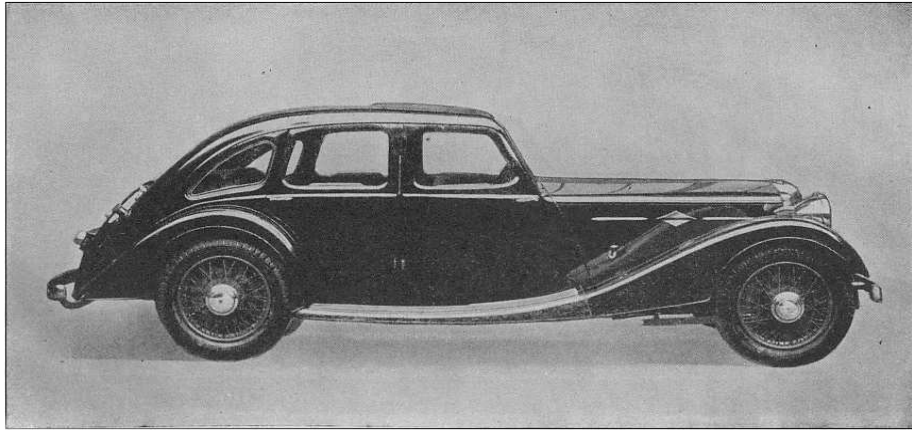


FIG. 4. THE 16 H.P. KESTREL (YEAR 1938)

registreringsboken (som är försvunnen) med en ny, som utfärdades till Squadron Leader Ralph Everett i Carningli, Aberporth, Cardiganshire. En djuplodning på nätet har inte gett några uppgifter om denne flygofficer.

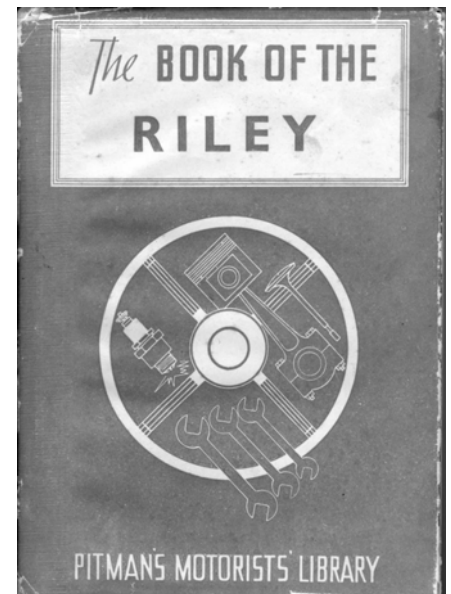
I december 1960 blev Stanley Burville ägare till bilen. Han sålde den i sin tur till Ronald Turner i Yeovil. Någon gång mellan 1962 och 1966 övergick bilen till Keith Napier i Bedford som den 26 juli 1966 sålde den vidare till Terence Raymond Hawke i Biggleswade. Sedan dess har bilen varit oregistrerad. Bilen måste ha varit i ett uselt skick och jag kan livligt föreställa mig att stackars Terence inte hade mycket glädje av sin Big Four Kestrel.

Mellan 1966 och 1978, när jag köpte bilen, innehades den av en äldre herre som drev Odsey-macken vid väg A10 strax utanför Baldock. När jag övertog KX 1277 var bilen komplett men demonterad. Klädsen var i förvånansvärt gott skick. När bilen hjälpligt monterats ihop med plåtskruvar och tvättats såg jag framför mig mina drömmars bil. Jag kunde också se att någon hade målat "Tafsa inte på min bil" med grön färg på motorhuven och sedan tömt resten av målarburken på höger stänkskärm.

Jag hade köpt bilen i ett anfall av ungdomlig eufori utan tanke på att följderna kunde leda till ekonomiskt självmord. Jag hade just anlänt till England från

låg vid University of Western Australia. Jag har trevliga minnen av vägledningssamtalen med min professor då vi dryftade våra respektive restaureringar, hans 1938 års Bentley och min Riley, över ett glas sherry, i stället för det medeltida latin som vi egentligen skulle behandla.

Jag hade drömt om en Big Four Kestrel ända sedan jag som ung student satt på verandan till vårt hus och blickade på mitt vrak till RMA som stod på gården. Jag ångrade beslutet att renovera den och önskade att den, på något magiskt sätt, skulle transformeras inför mina ögon till den vackra bil den en gång va-



Från det ögonblicket visste jag att jag måste ha en sådan och när jag anlände till England hösten 1977 började jag mitt sökande.



16/4:an gick till vad jag optimistiskt hoppades skulle bli en högst temporär uppställningsplats

I maj 1978 hade jag hittat och köpt en Big Four Adelphi (alltså inte en Kestrel men dock en Big Four) och i juni en 12/4 Kestrel i delar (alltså inte en Big Four men dock en Kestrel). Tredje gången en gillt tänkte jag!

Så hände det sig att min syster Margaret, som också befann sig i England, råkade köra in på Odsey-macken för att tanka när hon var på väg hem en kväll. Den ovan nämnde äldre gentlemannen fascinerades av hennes RME och tillstod att även han ägde en Riley och skulle hon vilja se den? Resten är historia som man säger. Jacquie (min länge lidande blivande hustru) och jag levde redan på bröd och vatten pga de två andra Riley-inköpen.

Men texten: FIG. 4 THE 16 H.P. KESTREL (YEAR 1938) ...var som fastbränd i hjärnbarken och de följande två veckorna fram till nästa lön fick vi även klara oss utan brödet.

16/4:an gick till vad jag optimistiskt hoppades skulle bli en högst temporär uppställningsplats i ett låsbart skjul utanför Cambridge. Adelphin blev vår bruksbil och som nöje och avkoppling roade vi oss med att renovera 12/4:an.

Så kom dagen då examen var avlagd och det var dags att återvända till Perth i Västra Australien. Adelphin fraktades hem till enorm kostnad medan ännu ett låsbart skjul hittades till 12/4:an i närheten av den plats där 16/4:an stod. Vi trodde faktiskt att det bara skulle handla om ett par månader innan vi kunde frakta hem de två Kestrel-vagnarna. Året var 1980.

Under de följande 22 åren stod de två Rileyvraken försakade i sina garage, medan vi bildade familj, uppfostrade barn och flyttade ett par gånger mellan Australien, England och Sverige och betalade en kunglig lösensumma i garagehyra.

År 2002 beslöt vi oss för att återvända för gott till Perth och då var det ingen tvekan om att Kestrel-bilarna skulle fraktas till Australien tillsammans med vår RMB och en Austin 3 Litre som jag hade köpt i England. Fråga mig inte hur kunde jag gå och köpa en Austin 3 litre. Jag har inget svar!

De två Kestrel-bilarna anlände till Fremantle i juli 2002. 12/4:an drog en lättadens suck när den märkte att den åter



skulle gå i ide, men 16/4:an släpades skrikande till Cris Gilberts verkstad för att återuppstå ifrån de döda. Det tog Chris ungefär ett år att renovera bilen från grunden. Så gott som allt trä fick bytas ut och stora delar av golvplåtarna fick förnyas. Motorn visade sig ha en jättespricka i toppen och en frostplugg hittades i botten av koppingskåpan. Kan det ha varit en smällkall höstnatt i Biggleswade 1966 som gjorde att man pallade upp bilen? Originalmotorn har nu ersatts med en helrenoverad Pathfinder-motor. Växellådan gick igenom och visade sig vara OK. Specialisten menade att den var som ny. Med tanke på hur spindelbultarna såg ut och karossen med alla lappningar och lagningar som gjorts under de kanske 20 år som bilen körts, så skulle man kunna tro att den fick en ny växellåda strax innan bilen togs ur drift.

Tanken var att renoveringen av bilen skulle vara klar till Tasmaninen-rallyt 2005, men misräkningarna var många pga att nästan allting fick lagas eller by-

tas ut. Trots det var bilen klar och inregistrerad, fortfarande som EXX 627, så tog vi det kloka beslutet (kanske det första när det gäller den här bilen) att inte göra denna långa resa till bilens elddop.

Och nu, nu har jag mina drömmars bil. FIG. 4 THE 16 H.P. KESTREL (YEAR 1938). Jag har kört några svängar med den och det finns fortfarande justeringar att göra. Men det är en fantastisk bil att köra och en skönhet att skåda med glänsande svart lack och ny krom. Chris har gjort underverk och den vackra bilen är en hyllning till honom. Jag tackar honom av hela mitt hjärta för all den hantverksskicklighet han lagt ner och det ändlösa tålamod och god humör han visat. För tålamod och gott humör krävdes det tonvis av.

En öm tanke går till min älskade Roadster 59 SS 4866 vars försäljning bidrog till finansieringen av 38 KX 1277.

Peter Hocking



Mina drömmars bil:
FIG. 4 THE 16 H.P. KESTREL (YEAR 1938)

Bilens århundrade – med svenska ögon

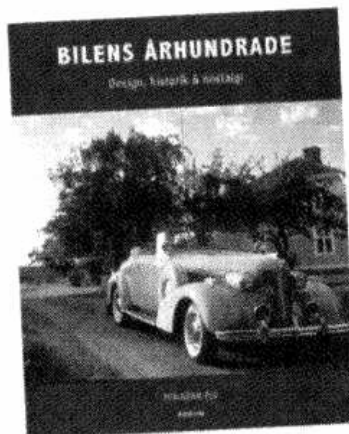
Om 1700-talet var fartygens epok och 1800-talet tågens, så tillhörde 1900-talet bilen. I nya boken *Bilens århundrade* (Forum) tar Per-Börge Elg med läsaren på en resa genom Bilens Sverige.

Bilens århundrade tar som titeln antyder ett grepp över hela 1900-talet, allt sett ur svenskt perspektiv. Det innebär inte att Volvo och Saab dominerar.

– Nej, jag skriver och berättar om alla bilar som varit stora och populära här. Volvo började inte dominera riktigt stort förrän på 70-talet med 140-serien som sedan blev 240.

Men egentligen började bilens århundrade redan 1891. Då kom den första bilen till Sverige, en Peugeot. Den visades på en lantbruksutställning i Göteborg, men hamnade sedan på en mekanisk verkstad i Norrköping. 1899 kördes den för första gången till Stockholm. Resan tog fyra dagar. Hemfärden gick med tåg och ingenjören som hade kört bilen satte sig inte i en bil igen på flera år.

Svensk tillverkning av bilar kom igång ganska snabbt. Scania, som då fanns i Malmö, gjorde sin första försöksmobil redan 1901. Bilen finns på Tekniska museet i Stock-



holm. Förutom Saab och Volvo fanns det en hel del andra svenska bil- och lastbilstillverkare i början av seklet. Bland annat tillverkade Tidaholms bruk bilar och lastbilar mellan 1903 och 1934. Ända sedan 30-talet har både Volvo och Scania tillverkat egna lastbilsmotorer. Något som gynnat Sverige.

– Att vi haft två så stora lastbilstillverkare i landet har inneburit en väldigt nyttig konkurrens. Det tror jag är orsaken till att båda är så stora och framgångsrika i dag, säger Per-Börge Elg.

1905 fanns det 200 bilar i Sverige, alla utom 50 i huvudstaden. De flesta fungerade som taxi.

1920 var antalet bilar uppe i 20 000 och tio år senare över 100 000. Det fanns en bil per 59 invånare i Sverige då. Det var ungefär samma som i England, medan USA

hade en bil per sex invånare.

50-talet var det årtionde då bilismen slog igenom på allvar. Antalet bilar dubblerades mellan 1950 och 1954, då vi för första gången hade över en miljon bilar i landet. Volvo, Volkswagen, Ford och GM svarade för hälften av försäljningen.

– Vi hade en ovanligt stor andel amerikanska bilar i Sverige. De amerikanska bilarna stod för drömmarna. Den raggarkultur som växte fram i Sverige på 50-talet är unik, något liknande finns bara i USA.

Det var på 50-talet som svenska biltillverkare införde säkerhetsbälte som standard, vilket var mycket tidigt i internationellt perspektiv.

På 60-talet tog de europeiska bilarna försäljningen nästan helt. De amerikanska bilarna hade blivit för stora, opraktiska och fula. Det var under 60-talet som Volvo drog ifrån Saab i utvecklingen. Volvo Amazon blev en storsäljare medan Saab fortfarande satsade på sin tvåtaktsmotor.

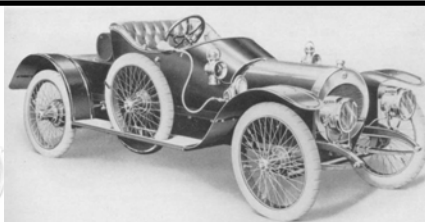
När bilregistreringssystemet gjordes om 1972–73 fanns det 2,9 miljoner fordon i Sverige. De gamla länsbokstäver böts ut mot dagens bokstavs- och sifferkombinationer. Ord som APA, SEX och DUM var så klart förbjudna.

Något som blir mycket tydligt vid en genombläddring av *Bilens århundrade* är hur bilen går från att vara något spännande, nytt och ex-



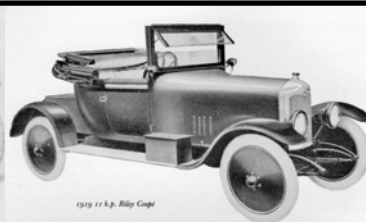
1900

The first Riley Car



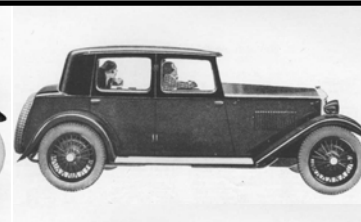
1910

12/18 h.p. 2 seat Torpedo



1920

11 h.p. Coupé



1930

9 h.p. Biarritz Saloon

Recension av Per-Börje Elgs
bok "Bilens Århundrade".
Artikeln av Thomas Arnroth
är klippt ur Helsingborgs
Dagblad 20 november 2005.



Under 1950-talet dominerade amerikanska bilar i Sverige. Raggarkulturen som växte fram har ingen motsvarighet i övriga Europa.

Foto ur boken Bilens århundrade (Forum)

tremt fullt av känslor från 1900-talets början till 1960-talet, men hur mycket mindre intressant fordonet blir därefter. Bilarna blir mindre, mer lika, mer avancerade och anpassade efter speciella behov.

– När jag var ung beskrevs bilen som en av teknikens triumfer, ett av mänsklighetens stora framsteg, ett verktyg i människans tjänst som skulle öppna nya världar. Så blev det också, men det känns som om den tiden är borta nu. Bilen kommer aldrig att bli vad den var, säger Per-Börje Elg och fortsätter:

– Vad som kommer här näst vet jag inte, men bilens århundrade är över. Vi får aldrig en liknande tid. Bilen kommer att finnas kvar ett tag i alla fall, men förbränningsmotorer måste ersättas och bilen som frihetssymbol finns inte. Vi kan inte längre bara hoppa in i bilen och resa obehindrat. Bensinen är för dyr och vägarna för fulla av andra fordon för det, säger Per-Börje Elg.

Men drömma sig tillbaka kan man. TT Spektra

Thomas Arnroth



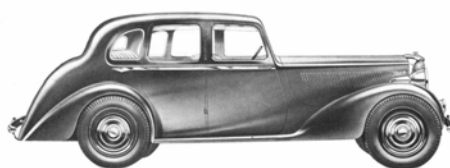
29 april 1899 satte belgaren Camille Jenatton världsrekord med den här elbilen. Han körde i 105,897 km i timmen.

Foto ur boken Bilens århundrade (Forum)



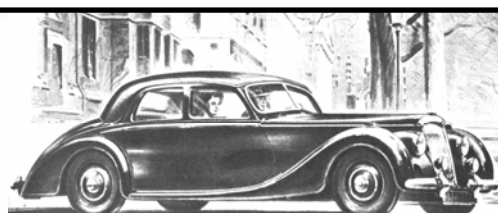
1935

Six Light Kestrel 1½ litre



1940

Sixteen Saloon 2½ litre



1950

2½ litre Saloon

Renovering av en Riley RMA - del 5

Här följer femte delen av Lars Stavmars kunniga, tankeväckande och underhållande redogörelse av sitt renoveringsprojekt. Minsann, ett episkt verk!

En yrkesman tar vid

Nästa moment i karossens restaurering ämnade jag lämna över till Börje Palmgren, som redan är presenterad.

Börje är en man med kritiskt öga. Det tog inte lång stund för honom att slå ner på avvikelser i linjespel mellan karossens höger- resp. vänstersida. Motorhuv inkl. kylare avvek från centrumlinjen, linjerna framskärm – fotbräda skilde markant m.m. Då han fick höra att nya bakskrämar eventuellt fanns att tillgå, tyckte han att vi borde ta hem sådana. De gamla skärmarna skulle bli alltför dyra att restaurera. Problemet var emellertid att av "Spare and Price List" framgår att skärmar endast är för avhämtning. Jag lyckades emellertid övertala en ytterst motsträvig John Kirby att leverera två skärmar. Han gav upp när jag sade att han gärna fick skära dem i två delar för att underlätta förpackningen. Crazy Swedes! Skärmarna anlände hela och oskadade.

Med nya skärmar tillhands kunde Börje fullfölja den rekonstruktion av hjulhus och C-stolpar som jag påbörjat. Han tvingades modifiera fotbrädornas anslutningar till såväl fram- som bakskrämar. Framskärmarna riktades och försågs delvis med nya förstärkningsprofiler utmed kanterna. De inuti skärmarna tvärgående profilerna, som utgör fästen mot bärjärnen på chassit, byttes ut. Spår efter krockskador på bakkroppen mellan skärmar och bagagerumslucka knackades ut och tennspacklades. Reservhjulutrymmets tröskel var också i behov av uppriktning och spackling. Så småningom såg det riktigt skapligt ut med stötfångarnas stödjärn tittande ut mitt genom hålen i bakkroppen. Mycket tennspackling fordrades vid de nya bakre hjulhuskanterna och nedre del av C-stolpar. Likaså tennspacklades skarvar kring panelerna med ventilationslucka och skarvar vid dörröppningarnas täckande plåtprofiler mot karossen. Börje lyckades få symmetri i fronten, så att motorhuvens sidoplåtar på båda sidor prydligt anslöt till karossens linjer och att skärmarna inte uppvisade glipor mot karossen.



Leverans till plåtexpertern. Nu skall karossen förhoppningsvis bli "plåtriktig".

Men det uppstod problem med de två motorhuvshalvorna, som är tillverkade av aluminiumplåt. Det gick inte att uppnå passning mot kylare, torped och sidoplåtar. Så småningom trodde vi oss förstå orsaken här till. De två halvorna hade blästrats och det var jag som hade yrkat på detta. Jag hade övertalat den kunnige blästraren i Vallentuna till att åtminstone blästra de pånitade plåtprofilerna för gångjärn och låsbyglar. Al-plåten fick då oundvikligen en dos av blästerstrålen med resultat att den svällde och deformationerades. Situationen räddades med R1:s motorhuv. Här var Al-plåten i visst behov av reparation, men det fixade Börje med sin TIG-svets. Huvudsaken var att de två halvorna prydligt föll på plats. Börje lämnade över en kaross, som var i bättre skick än jag förväntat och en god grund för tillfredsställande slutresultat.

Spackling och slipning – ett sisysosarbete

Efter kompletterande montering av durkar och rostskyddsbehandling av bakre hjulhus var karossen och alla dess detaljer nu i princip mogna för lackering. Men svetsade, plåtriktade och tennspacklade detaljer kräver spackling och slipning före lackering. För en billackrare är det underarbetet som är tidsödande. Jag insåg, att var jag inte beredd att betala en förmögenhet, måste jag utföra grundjobbet själv. Efter att ha inhämtat goda råd från bl.a. Börje beträffande materiel, verktyg och teknik gick jag till verket.

Dessa sakkunniga personer hade låtit mig förstå att ett styvt arbete väntade mig, men jag kunde inte i min vildaste fantasi föreställa mig att det skulle vara



Spacklat och slipat. Vindruta, lister m.m. provmonterade.

ett så mördande hästjobb. Det är helt otroligt vad många avvikelser från formriktiga ytor som avslöjas under ett sådant här arbete. Dessutom tar det tid för en nybörjare att lära sig applicera det snabbhårdande spacklet och tillägna sig rätt slipteknik. Jag slet i flera månader med Hagmans spackel, COBA-slipgrund och slippapper från grovlek 60 ner till 400 tills jag ansåg mig inte kunna komma längre och det var dags att lämna över till en billackerare.

Dessförinnan gjorde jag en praktiskt taget komplett hopmontering av bilen sånär som på motor och växellåda. Dörrar, skärmar och fotbrädor försågs med sina lister. Även all belysningsutrustning inkl. blinkers monterades. Jag ville förvissa mig om att det vid den slutgiltiga monteringen inte skulle bli nödvändigt med justerande ingrepp på lackerade komponenter.

Lackering

Att få restaurerade gammelmilar lackerade är inte problemfritt. De stora firmorna tycks vara inriktade på försäkringskadorna på moderna bilar och gillar inte allt det pyssel det innebär för dem, när jag kommer med en strippad kaross och en massa plåt detaljer m.m. ända ner till nivån gångjärn.

Jag fick kontakt med ett par duktiga billackerare, som på fritiden åtog sig uppdrag för att göra svarta pengar. Den 1 februari 2003 fraktades därför Rileyn med alla lösa tillbehör på vinterhala vägar till en lokal långt ute i obygden (Tuskö utanför Östhammar). Av någon anledning sprack samarbetet mellan de två. Resultatet blev att bilen hamnade i Upplands Väsby, där Glenn Svanberg, en av de två, just blivit delägare i en lackeringsverkstad. Glenn, en ung ansvarskännande person (jo, sådana finns) gjorde ett fint jobb. Underarbetet är A och O för ett lyckat resultat och här hade man inte slarvat. En och annan liten noppa i lacken finns, men sådant går att slipa bort.

El-systemet tar form

Nu förestod en rejäl utmaning att tackla, innan slutmontering kunde ske, nämligen att rekonstruera och bygga upp el-systemet. De gamla ledningarna var undermåliga och måste ersättas. I Workshop Manual finns el-scheman för skilda generationer av Riley 1 ½ och 2 ½ litre. De skiljer sig från varandra mest genom att två typer av laddningsreläer förekom-

mer och att senare modeller har el-driven bränslepump. Jag valde att utgå från ett schema med R2:s typ av laddningsrelä, men kompletterade med blinkersrelä och relästyrning av huvudstrålkastare, Butlerstrålkastare och signalhorn. R2:s instrument- och elkomponentutrustning var komplett och i dugligt eller renoverbart skick. T.o.m. de flesta glödlampor var hela.

Det tekniska utförandet lät jag styras av praktiska skäl. Sålunda gjordes all uppkoppling på instrumentbrädan klar med utgående kablar samlade, försedda med kabelskor av rundstiftstyp. Längden anpassades till hopkoppling med genom torpeden kommande motsvarande kablar. Jag kan alltså montera – demontera instrumentbrädan utan att röra dess interna kabelanslutningar. Kablar från baklyktor, blinkers och bränslemätare samlades i kabelslang skarvade med rundstiftsdon på lämpliga ställen. Likaså samlades kablar från framvagnens alla elkomponenter i kabelslang för att fästas utmed motorhuvens sidoplåtar. Batteriets pluskabel (jord) försågs med säkerhetsbrytare placerad på undersidan av hyllan nedanför instrumentbrädan. Det mesta av kabeldragningen skedde av åtkomlighetsskäl på den strippade karossen. Motor, sidoplåtar, kylare, framskärmar, lucka för reservhjulutrymme och stötfångare monterades med sina respektive elkomponenter, som anslöts till kabelnätet med rundstiftsdon.

Jag har, som tidigare antytts, kompletterat de elektromekaniska färdriktningssvissarna med blinkers. Parkeringsljusen uppe på framskärmararna får rollen av blinkers. R1 hade i framskärmarernas front infällda små lyktor, som jag restaurerat.

De får fungera som parkeringsljus. Som bakre blinkers har jag på stötfångarhornen placerat kromade lyktor avsedda för motorcykel.

Slutmontering av karossen

Med el-systemet komplett kunde karossmonteringen fullföljas. Eftersom jag redan före lackeringen gjort en provmontering, kunde detta ske ganska problemfritt. Det var endast dörrarna som krävde relativt omfattande arbetsinsats. Ljuddämpande bitumenskiva limmades fast på dörrspegeln. Nya kanaler för glasrutorna monterades. Listverket kring rutorna på dörrarna kläddes med vävburen vinylplast i kulör nära den tidigare pegamoiden. De pegamoidklädda panelerna på dörrarnas insida var illa åtgångna i sina nedre kanter. En cirka 10 cm bred remsa av såväl plywoodunderlag som klädsel förnyades. Även här använde jag vinylplasten, som väl matchade den uppfärschade pegamoiden. Jag tillverkade av samma material de kederlistor, som omger panel och listverk. Trålisterna på panel och dörrkarm blev riktigt eleganta efter slipning och mattfermisning.

Dörrgångjärnen uppvisade överlag rejält glapp. Återigen var det bekantskapskretsen som bistod. När jag ventilerade mitt gångjärnsproblem med Janne Andersson, duktig amatörbilmekare som sedan några år är ägare till en egenhändigt renoverad s.k. Hudson-limpa, drog han sig till minnes att han hade en ställbar brotsch i området kring 8 mm. Just vad jag behövde! Jag trodde faktiskt inte att ett sådant verktyg existerade. Med idogt arbete lyckades jag bearbeta upp cylindriska hål i såväl gångjärn som B-stolpar. Den gode Tommy fick med ett färdig brotschat gångjärn som tolk svarva till



Slutmontering

nya bultar. Den här gången var han tydligen mätt på pizza, för jag lyckades få honom att ta emot en slant. Injustering av dörrarna i karossen skedde med 1 mm gummishims under gångjärnen. Då jag uppnått god passning på dörrarna, hängdes de av och försågs med gummilister trädde i på dörrarna fastspikade alskenor. Allt enligt rekommendation av John Kirby. Jag var skeptisk till tekniken men det föll väl ut. Med talk på gummilisterna gick det att dra in dem i skenorna.

Dörrlåsplattans montering på A-stolpen har fått en bedrövligt primitiv utformning. Plattan fixeras till A-stolpen utan justeringsmöjligheter. Vid C-stolparna finns justeringsmöjligheter i såväl höjdsom sidled. Det borde givetvis finnas en liknande lådkonstruktion även vid A-stolpen. Nåja, det är bara att gilla läget och göra det bästa av situationen. Jag löste problemet att finna rätt läge för låsplattan genom att på en överskottsplatta från R1 borra ett avlångt hål, som gav mig möjlighet att justera plattan. Då dörren kunde öppnas och stängas på önskat sätt, markerades var hålen för plattans ordinarie skruvar skulle placeras.

Avgassystem à la BILTEMA

Med motorn väl på plats kunde jag planera för avgassystemet. Det tilltalade mig inte att spendera ca 5 000 kr för något så trivialt, som jag borde kunna fixa själv mycket billigare. Rostfritt är dessutom onödigt. På en bil, som körs några hundra årliga sommarmil, håller avgassystemet i evigheter. Ett besök på BILTEMA gav mig inspiration. Jag hittade där en långsmal cylindrisk och en oval dämpare, liknande dem som visas i "Workshop Manual", båda avsedda för 2" rör. Dessutom en flexibel metallslang av samma dimension. Kompletterande detaljer, dvs. raka rör, 30- och 90-graders böjar, böj över bakaxeln och klammer hämtades från Mekonomens byggsatssystem. Fläns mot grenröret tillverkade jag själv. Systemet hängdes upp i remmar, som skars ur kraftigt vävarmerad gummiduk. Remmarna förankrades i U-rörklammer. På så sätt fick jag flyttbara fästpunkter på rören och därmed bra justeringsmöjligheter. Kostnaden blev ca 1 100 kr.

Motorn

Ett viktigt kapitel, som jag inte tidigare vidrört, är givetvis motorns renovering. I mitt fall var detta inte mycket att funde-

ra över. "Ante" skulle ta hand om motorn. "Ante" Malmgren är en välrenommerad, för att inte säga berömd, motortrimmare i rally- och boat-racing. SM och rekord i massor i boat-racing. Som brödföda renoverar han standardmotorer och tycker därför det är intressant med en lite speciell motor som en gammal Riley.

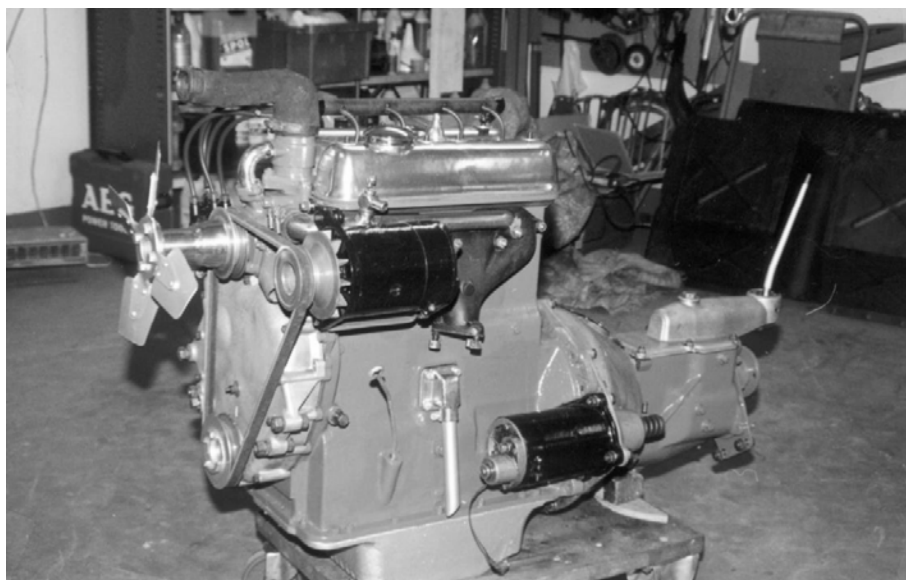
Då motorn lyfts ur, upptäckte jag att blocket hade reparerats efter sönderfrysning. En fastskruvad plåt täckte det skadade partiet, som var lokaliserat under grenröret på avgassidan strax bakom hot spot-rören. R1:s motor uppvisade f.ö. samma skada. Kevin Gilmartin uppger att han sett flera motorer sönderfrusna på just detta ställe. Uppenbarligen har slam vid hot spot-rören dämt upp, så att vatten stannat kvar i blocket, då man avsett att tömma det. Skadan oroade mig inte, då Ante är en mycket skicklig svetsare. Efter reparationssvetsning blir det nödvändigt att planslipa blocket. Alltså måste topplocks-bultarna avlägsnas, vilket kan vara problematiskt. Bultarna är försvagade av rost och dessutom fastrostade i blocket. Ante lyckades få loss de flesta bultarna, men några brast och fick borrar ur. Förekomst av skadade gängor har förutsetts, så reservdelslistan erbjuder bultar med 1/16" överdimension.

Då topplocket var avlyft kunde konstateras att cylindrarna var i behov av borrar. Förmodligen har motorn borrats tidigare. Vi måste nämligen gå upp till största överdimension för kolvarna. Glädjande nog var vevaxel, vevstakslager och blockets ramlager av babbittstyp fullt acceptabla. Kamaxeldrivningen och oljepumpen fick också godkänt. Ventil-

styrningarna var samtliga utom en i bra skick. Ante var noggrann med att rengöra vevaxelns oljekanal. Forna tiders motoroljor gav lätt upphov till igenslamade kanaler på motorer, som varit ur bruk under kanske flera år.

Motorn försågs med kolvar av högkompressionstyp. Då planing av såväl block som topplock också bidragit till höjd kompression, bör motorn prestera några extra hästkrafter. Ventil-sätena frästes med "Racing mirastål", som ger 1.2 mm bred anliggning och något avvikande vinkel säte/ventil. Härigenom åstadkoms högst anliggningstryck i kontaktytan på trycksidan. Nya ventiler och fjädrar monterades. Hot spot-systemet eliminerades. Dagens bensin har lägre flampunkt än den som användes då motorn tillverkades. Oljefilter av modern typ med lätt utbytbar patron monterades. R2:s vattenpump var misshandlad, då tidigare ägare uppenbarligen försökt få isär den från "fel håll". I en artikel i R. Memoranda varnades för detta misstag. R1:s pump monterades efter översyn, men jag misstänker att det kan bli aktuellt med nya lager och tätningar. Startmotorn hade renoverats av tidigare ägaren, Håkan Gabrielsson, och bedömdes användbar. R2:s generator och R1:s såväl generator som startmotor hade jag lämnat för översyn till Tore Karlsson, som kan plocka fram lagerbussningar och kol till gamla Lucas-apparater. Den uppfräschade R2-generatorn fick träda i tjänst igen.

SU-förgasaren fick en översyn och nya packningar. Bensinpumpen behövde inte åtgärdas alls. Strömfördelaren fick nya brytarspetsar och kondensator. Det var



Renoverad motor

ett spännande ögonblick, då den i Antes verkstad uppriggade motorn startades igen efter sin pånyttfödelse. Den spann med ett jämnt och fint tickande från ventilerna, så att t.o.m. den gamle motorräven Ante blev lyrisk. Vid den här tidpunkten var jag fullt sysselsatt med karrossen, så det dröjde innan motorn kunde inmonteras.

Provkörning

Så en dag hade jag kommit därhän att allt

monteringsjobb jag kunde utföra var avklarat. Hjulen med nya Dunlop Taxi var monterade. Framvagnen något sånär korrekt inställd. Bromsarna och koppling justerade. Bensin i tanken och startförsök. Motorn hade tydligen inte mått illa av ca ett års vila utan startade villigt. Jag kunde inte avhålla mig från att backa ut ur garaget och utan försäkring, registrering och besiktning ta en första tur i de närmaste omgivningarna. Det var med lättnad jag noterade att växellådan fungerade oklan-

derligt och att inga otureliga ljud hördes från den eller bakaxeln. Styrningen kändes bra och bromsarna drog jämnt.

Lars Stavmar

Sista delen av denna renoveringshistoria samt bilder på slutresultatet kommer i nästa nr.

Höstmöte i Köping (forts. från första sidan)

framhjulslager som lät illa så den fick stå hemma.

Vi var i Köping givetvis för att titta på Bil & Teknikhistoriska samlingarna som verkligen är sevärd. Jag har en känsla av att man kan besöka museet hur många gånger som helst och ändå finns det alltid mer att upptäcka. Med sakkunnig guidning gick vi runt bland rariteterna i museet. Samlingarna grundades av Bertil Lindblad som inrättade en stiftelse för att hans samlingar inte skulle skingras eller gå ur landet. Han hade bland annat en Mercedes SSK som han köpte på 50-talet som han sedan renoverade till nyskick. En stor pampig Panhard & Levassor från tidigt 10-tal med slidmotor finns i samlingarna även den renoverad av Bertil Lindblad. Bugatti typ 44 vars förste ägare var en son till bokförläggare Erik Åkerlund som fick den i present när han tog studenten. Bilen köptes så småningom av Bertil Lindblad, Bugattin var då i dåligt skick men renoverades. Den användes sedan som bruksbil av Bertil Lindblad bland annat för resor till kontinenten. Bugattin har en rak åttacylindrig motor med överliggande kamaxel men saknar kylfläkt, Ettore Bugatti ansåg att fläkt var onödigt att ha då bilen var till för att köras, då fick den ju kylning av fartvinden.

Efter ett par timmar var det fortfarande flera som hade svårt att slita sig från de



fina bilarna, men lunchen väntade. Färden ställdes mot Mölntorp och Westerqvarn, en gammal vattenkvarn som nu är ombyggd till restaurang. Lunchen intogs på andra våningen. Där fanns rester av de gamla remtransmissionerna i taket som påminde om tidigare verksamhet i byggnaden.

När lunchen var avverkad ställdes färden mot Borgåsund och Rune Möllers residens med alla de gamla fina bilarna. Hos Rune var kaffet framdukat med goda kakor som avnjöts under livlig konversation. Håkan Wikström har passerat

kakorna är utsökt goda så är ändå höjdpunkten vid besök hos Rune när han guidar oss ut i garaget och berättar om bilarna där den äldsta är en Wolsely-Siddley från 1907 och den senaste en MGC GT från 1969.

Tiden går fort när man har trevligt. Snart var det dags att tänka på hemfärden.

Stort tack till familjerna Pfändtner och Wikström för väl organiserat höstmöte.

Torsten Grönvall

Sommarens årsmöte 10-11 juni 2006

Sommarens årsmöte och rally äger rum i Roslagen den 10-11 juni 2006. Ytterligare uppgifter kan erhållas från Erik Hamberg eller Erik Sandgren. Inbjudan bifogas nästa nummer av Rileybladet, men boka redan nu in denna helg!



MHRF:s förbundsstämma 2005

Motorhistoriska Riksförbundets förbundsstämma hölls den 15 oktober på Täby Park Hotel i Täby. I motsats till förra året hade vi i år ett strålande höstväder med solen lysande från en klarblå himmel.

Dagen började med registrering och förmiddagskaffe. Klockan 10 hälsade MHRF:s ordförande Horst Brüning delegater från de 76 närvarande klubbarna välkomna. Första punkt på dagordningen var information om olika frågor.

Håkan Johansson berättade och visade bilder om Motorhistoria på väg. En T-Ford kördes från Haparanda med målgång i Ystad den 11 juni på Motorhistoriska dagen. Under varje dagsetapp var det olika jippon med lokala klubbar på de platser som passerades.

Inge Simonsson från Wexiö Motorveteraner redogjorde för Helgasjön Runt som var utsedd till årets Sverigeklassiker. 136 bilar, 8 mc och 2 lastbilar deltog i rallyt.

Försäkringen har tillfredställande resultat hittills i år. 200 skador varav 175 bilskador och 75 på motorcykel. De flesta skador har varit räddning och glasskador

vilka är förhållandevis billiga. Idag finns omkring 30000 försäkringar, klubbarna får ersättning med 25 kronor för varje bilförsäkring och med 20 kronor för varje motorcykelförsäkring som är tagen genom klubben. Vidare går 30 % av försäkringens överskott till MHRF för att täcka förbundets administrativa kostnader. En ny typ av försäkring går att teckna från 1 november, Det blir en rullande renoveringsförsäkring för fordon äldre än 20 år, till en kostnad av 982 kr/år och som gäller i max 2 år. Fordonet måste vara i gott trafiksäkert skick, alltså ingen rishög.

Bo Kallhagen talade om risk och säkerhet. Om det finns mer än 30 bilar i ett garaget eller om fordonet är värt mer än 30 pbb måste obligatorisk garagebesiktning göras.

Sista punkt före lunch var en allmän frågestund. Frågorna gällde i huvudsak försäkringen. Av svaren framgick att i år har det varit 5-6 lindriga personsador på motorcykel. Jämfört med 97-99 då det var flera dyra personsador. En svår personskada kan kosta 1 miljon. Antalet mopedförsäkringar ökar och är nu cirka 2000 stycken. Inga skador har inträffat. Räddningsförsäkringen utnyttjas ungefär



*Du är väl MHRF försäkrad?
Bild ur den engelska pojktidningen
Eagle Annual ca 1952.*

70 gånger per år och kostnaden är cirka 3000 kronor per gång.

Bertil Lindblads stiftelses pris delades ut till Per Bennström för att han skrivit Ramentävlingarnas historia och till Per-Börje Elg för Bilens Århundrade. (se sid 2-3 i detta blad - reds anm.).

På förbundsstämman var 76 klubbar med 470 röster representerade av totalt 148 klubbar med 771 röster. Ulf Klasson valdes till ordförande och C-G Lillieroth till sekreterare för mötet. Styrelsen beviljades enhälligt ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret. Ett överskott på 187.262 kronor redovisades.

Svenska Kawasaki Z 1300 klubben och Askersunds veteranfordonsklubb invaldes som nya medlemmar i MHRF.

Motioner rörande förslag till nya besiktningrutiner hade kommit från några klubbar. Förslagen varierade från att man skulle följa Bilprovningens förslag till att besiktning skulle ske vid ägarbyte. Beslut i frågan togs på förra förbundsstämman, remiss har redan lämnats. Styrelsen föreslog avslag på motionerna vilket beslutades av stämman.

Medlemsavgiften beslutades vara oförändrad 15 kronor per medlem och år.

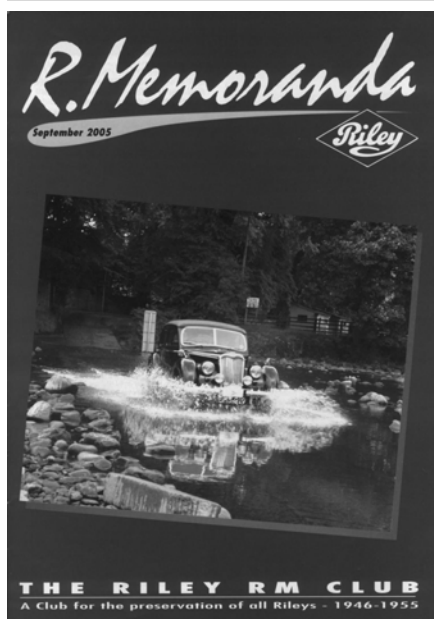
Horst Brüning tackade ordförande för väl genomfört möte och avslutade förbundsstämman.

Torsten Grönvall



*Två ovanliga bilar på kollisionskurs. Här gäller det att vara försäkrad!
En fyrsidig amerikansk artikel om vägvett från 1952 återgiven i R. Memoranda maj 1995. Tyvärr nämner man inte var originalet kommer ifrån. Bilden publicerades spegelvänd (!) men vi är nog överens om vad den mötande bildåren kör.
Själv sitter jag i en Kaiser.*

Ur andra Rileyblad



R. Memoranda September 2005

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

Articles

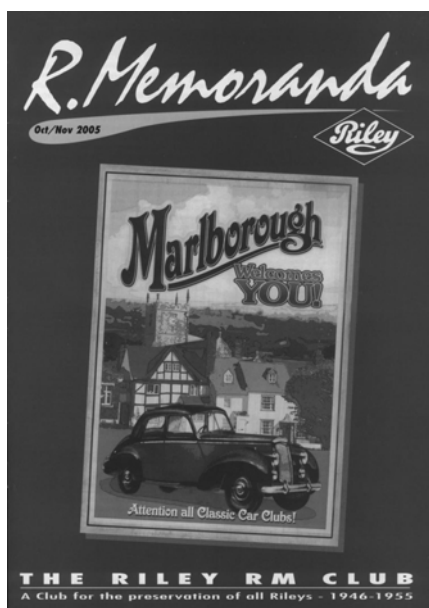
Diamond Tour 2005
Police RMs
Riley Images
Riley –The Legendayr RMs (recension)

Forthcoming Events

Riley RM Club National Rally 29-30 July 2006

Cars for sale

RMD 50, required restoration, £3750
RMB 50, original car in good cond., £6500
RMA 47, for sale due to bereavement, £4500
RME 54, for sale due to lack of use, £3700
RMC 50, has won many awards, £16900
RMF 52, not perfect but very good looking, £6500
RME 53, good sound condition, £3450
RMA 48, very good condition, £5000



R. Memoranda Oct/Nov 2005

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

Memorandaredaktörens spalt

Citat ur en längre diskussion om sammanslagningen av de tre Rileyklubbarna i England (*reds anm*)

”Allt eftersom åren går kommer antalet personer intresserade i gamla bilar att minska kraftigt. Jag tror att hela ”veteranbilsrörelsen” kommer att dö med vår (min) generation. Ögonstenen som vi just renoverat till forna tiders elegans kommer att bli råmaterial till nya konservburkar, eller kanske snarare, kinesiska skruvdragare. Att försöka intressera den unga generationen i tjuvningen med gamla bilar vore en behjärtansvärd, men i min tro ganska lönlös, gärning.”

Articles

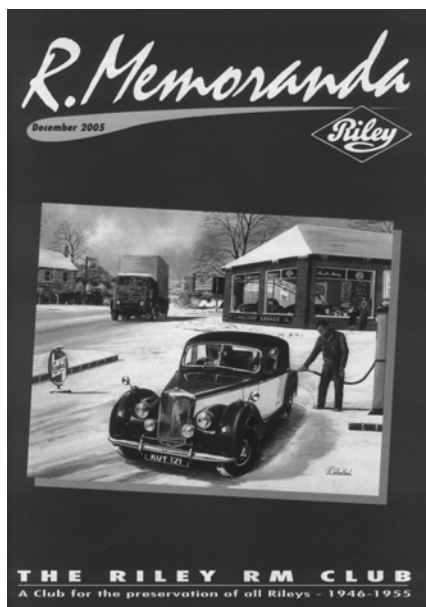
National Rally 2005
From the Internet - a synopsis of recent messages taken from the Riley RM Club on-line community forum.
Smith Electric Petrol Gauge
Police RMs
Archive: on a well-known Welsh Riley-owning family
Archive: Margaret Jennings - leading woman racing driver

Forthcoming Events

Sweden/Norway Viking Rally 18 May– June1 2006
RM Club National Rally 28-30 July 2006, Cheshire

Cars for sale

RMA 46, part restored, very reluctant sale, £1800
RME 54, interior horrible, paintwork ghastly, £950
RMA 49, needs some attention to body, £4500
RME 54, good wedding car, £4250
RME 54, in need of full restoration, £595
RME 52, recently used for two weddings, £4950
RME 55, running like clockwork, £5000
RMH 56, very good condition, £3700
RMB 50, too good to break, £750
RMF, fully rebuilt chassis and engine, all wood replaced, rough assembled and is in primer, £4500
RME 55, body tired, needs re-roofing, £750
RMC 51, excellent condition, £17750
RMD 50, superb condition, US\$ 29500



R. Memoranda December 2005

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

Klubben har 1752 medlemmar varav 1446 i UK och 306 utomlands. Största ”utlandet” är USA med 64, Holland och Irland 32, Australien 20, Frankrike och Kanada 18 och Sverige 15.

Articles

2005 Pennine Weekend
Technical Topics– piston damage
Rileys gather at Lime Rock (Connecticut, USA) (16 st.)
Ulster Riley Club Rally 2005

Forthcoming events

Riley Motor Club National Rally 2006, 22-23 July
Banham, Norfolk
30th Anniversary Pennine Area Weekend, 7-8 Oct 2006
North Yorkshire
RM Club Holiday in Normandy, 29 May-13 June 2006
Riley RM Club National Rally 28-30 July Warrington, Cheshire

Cars for sale

RME 54, needs restoration in near future, £1500
RMA 51, professionally renovated in 80's, £3000
RME 53, always garaged, £5000
RMF 52, condition: fair, £1950
RMA 49, in need of some cosmetic work, £2990
RME, solid chassis, mostly complete, £500
RME 54, very original, £4000
RMB 49, very nice car, £6750
RMC 49, green metallic with black wings, £19750
RMC 49, for restoration, £7650
RME 54, original, unrestored, good overall cond, £6500
RME, ”rolling order”, £900
RMA 52, new hoses, £4800



The Riley Record No. 4 August 2005

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

Articles

London to Edinburgh Hat Trick
SRE Annual Rally, Isle of Arran
London to Edinburgh - a first timer's view
WoE on Parade
Book Review - The Legendary RMs

Cars for sale

1963 1.5 original condition, £2500
1961 1.5 excellent condition, £2750
1968 Elf Mk3 Yukon Grey with Snowberry White roof
1950 RMB very original car, £6500
Pathfinder, winner of best RM award 2001, £ 3.000
1959 RMB, converted to RMD, rebuild for motorway cruising, concealed hood arrangement, £21.500

The Riley Record No. 5 October 2005

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

Articles

2005 National Rally
Riley Dragster
Riley On-Line, get more from our web site
Lime Rock 2005, The Rolex Vintage Festival in the USA
Cars in the Park: From Pretoria, South Africa
Ulster Rally 2005, 35 years of the Ulster Riley Rally

Cars for sale

1966 Kestrel 1100, condition 2, £950
1932 Riley 9 Drophead Coupe with dickey, £15000
1964 4/72 good all round condition, £2200
Pathfinder, very good condition, very original, £3700
1962 1.5 Mk 3, exceptional car, immaculate £5950



Riley Gazette October 2005

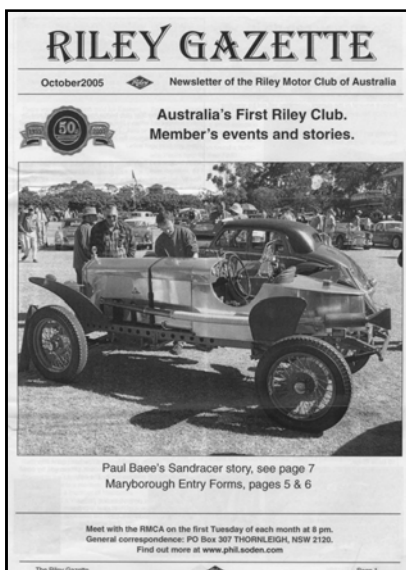
Newsletter of the Riley Motor Club of Australia, NSW
www.phil.soden.com

Articles

Australia's first Riley Club 50 years
 Cure for the common screw
 Setting valve clearances

Cars for sale

1.5 Mk1 A\$ 2000
 1952 RMA very good original condition, A\$ 6500
 1949 RMB + spares to make two more cars, A\$ 4000



Riley Motor Club - October 2005

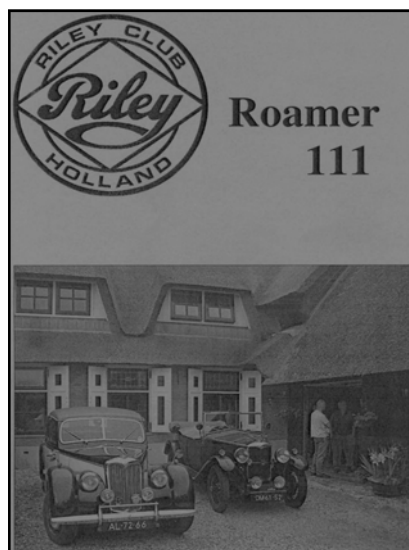
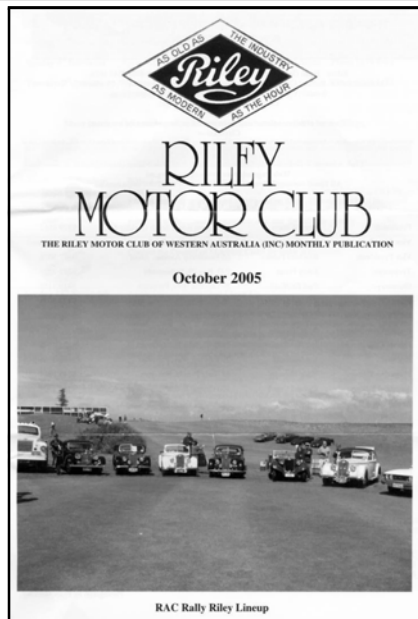
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication
www.rileywa.org.au

Articles

Riley Big Four development and production 1937-1940
 Under Merlin's Spell (reprint from Classic & Sports Car Magazine)

Cars for sale

1955 Pathfinder, running okay but needs some work, paintwork, upholstery and wood very good, A\$3500



Roamer 111

Medlemsblad för Riley Club Holland
www.rileyclub.nl

34 sidor - usel bildkvalitet

RCS Newsletter 3/2005

Riley Club Schweiz www.riley-club.ch

Notiser

Rileytage im Verkehrshaus 1-3 juli 2005
 Raid Suisse-Paris 18-21 augusti 2005
 Bergfahrt Root-Michaelskreuz 8-9 oktober 2005
 Renoveringsframsteg hos medlemmarna

Sex sidor färgbilder (vem betalar undrar red.)

Säljes

Riley 1½ litre RMA fra 1952, chassi 42 S 20037. Højrestyret. Har været indregistreret kortvarigt i Danmark, men har stået urørt i tør garage de sidste ca 25 år.

Bilen er original og aldrig forsøgt restaureret. Pæn i lak og krom. Ingen synlig rust bortset fra indvendigt i bagagerum. Meka-

nisk tilsyneladende OK. Se vedhæftede bild.
 Pris 55.000 DKK
 Henvendelse: Bjørn
 ✉ bqui@dadlnet.dk
 ☎ +45 2349 6881



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

Blåmesvägen 12

260 83 VEJBYSTRAND

Tel. 0431-45 22 22

Mobil. 070-958 50 19

e-post: anders.lindner@ektv.nu

Webmaster

Holger Nilsson

e-post: hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
 Medlemskap kostar 125 kr för år 2006.
 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