

RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

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

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

Nr. 4/1986



DEN GLADE OMSLAGSPOJKEN

är Kent Gustafsson, som poserar vid sin 1½ l Riley från 1947. Bilden är tagen den 10 maj, då jag tillsammans med Kents bror Stefan fick medfölja vid den första riktiga provturen just när våren kom till Värmland och björkarna visade sin första skira grönska. Mer om mitt besök i Arvika och dess omgivningar står att läsa på sidan 8 och följande.

I detta nummer berättar dessutom Henrik Schou-Nielsen om sin resa till England och Irland i somras, när han till Danmark hämtade en Riley Lynx.

E.H.

SOMMERFERIE 1986

Dear Editor,

- Ja, så gik den sommer. Nu sidder jeg igen foran skrivemaskinen for at give mine oplevelser videre.

Nå, hvor begynder jeg? - Jo, som bekendt er jeg mest interesseret i førkriegsmodeller - en interesse som især er ansporet af to danske venner, som kørte førkriegs-Rileys i 60'erne. Da jeg begyndte at se mig om efter gamle biler, sagde den ene - Jens Nielsen - at Riley nok var noget af det bedste valg, om man ville have en pålidlig og prismaessig rimelig bil. De vidste nok hvad de talte om, for både han og Bo Bonfils havde haft sammen en Lynx, en 12/4 Kestrel, en Brooklands og på indkøbstur i England i '64 taget en Kestrel Sprite og en Riley Merlin hjem til henholdsvis /respektive/ £ 15 og £ 10!

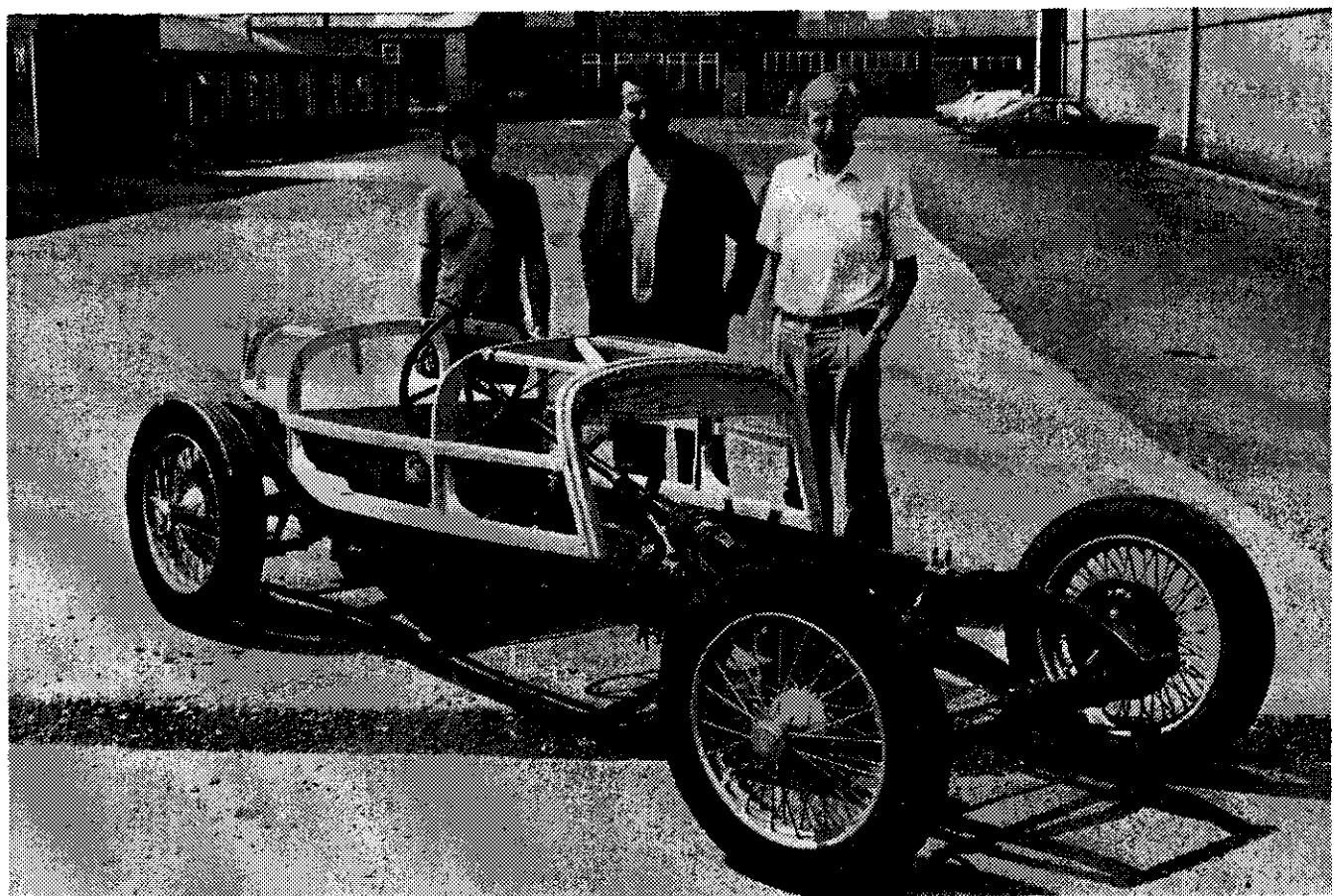
Her begynder historien idet Bo i sin tid huggede karosseriet op og restaurerede chassiset. Det henstod nu i ca. 20 år før det endelige initiativ blev taget til at bygge videre.

Medlemmer vil måske huske, at jeg for $1\frac{1}{2}$ år siden fik lavet et nyt sæt aluminiumsskaerme til min Imp hos et godt og billigt firma i England. Her var der nu muligheder. Vi fik et overslag på en ramme i asketrae og beklædning i aluminium. Som oplæg havde Bo og Jeg lavet /förfärdigat/ et mock-up karosseri i træ, tynde lister og spånplade. Dette gennemfotograferede Bo og på den baggrund fik vi et meget rimeligt overslag på prisen.

(forts. sid 4)

Nedan: Henrik provsitter det hemmagjorda "mock-up" -karosseriet.





Ovan: Stadium 2 - Till vänster plåtslagaren, i mitten karosserifirmans chef Phillip Sargent och till höger konstruktören till askrästommen, Roy Ashton. Nedan: Stadium 3 - Plåtslagarens arbete på karossen.



/Sommerferie 1986 ... (forts.)/

Næste skridt var at få bilen til England. Det ordnede vi på den måde, at Bo lejede /hyrde/ en stor kassevogn /skåpbil/, hvorefter vi satte kurser mod Harwich. Vi bestemte at tage afsted /fara i väg/ i begyndelsen af Juni, hvor The Vintage Sports Car Club skulle have et race og concourse d'elegance den første week-end.

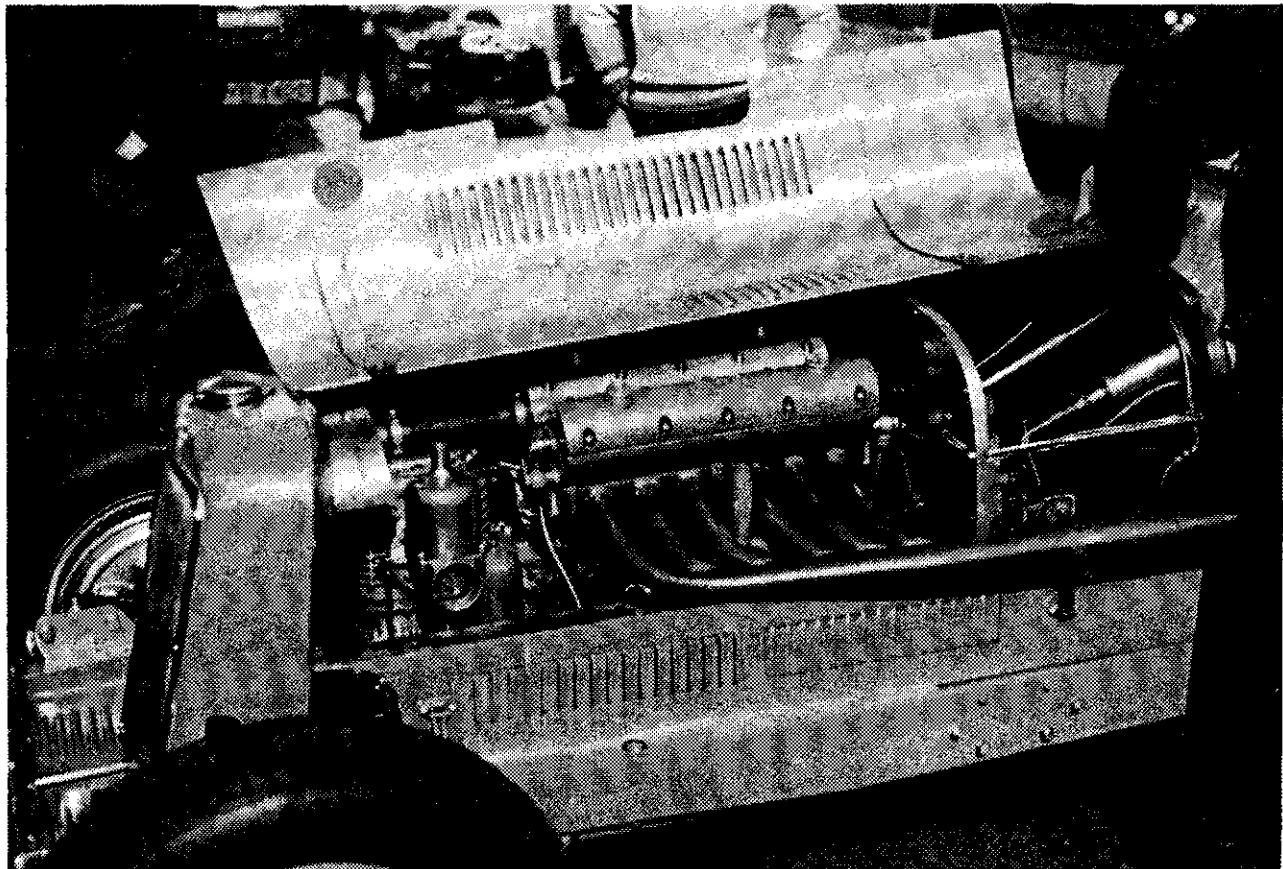
Vore venner fra Monks Kirby, som jeg fortalte om i et tidligere nummer af Rileybladet (1/1986), besøgte vi først og fulgtes derefter med dem op til Oulton Park, som ligger syd for Manchester.

Det hele var fint timet. Vi havde aftalt med karosseribyggerne at mødes der og gennemgå bilen og de problemer der nu måtte opstå. Det hele forløb fantastisk fint og mock-up karosseriet var som forventet en uvurderlig hjælp.

Herefter kunne vi slappe af og nyde /njuta av/ race og skønne biler. Ja, det er naturligvis så fantastisk en oplevelse at det dårligt kan beskrives. At se biler som Bugatti type 35 og 51, Alfa Romeo, Bentley, Maserati og Frazer Nash og mange andre køre som død og helvede får virkelig adrenalinen til at koge. Mindst lige så spaendende er der at gå rundt i "the paddock" bagefter og se på alle bilerne på nært hold. Jeg nyder altid at studere forarbejdningssdetaljerne ved alt det tekniske. Netop racerbiler har disse genemarbejdede detaljer. Desuden kan man se, hvad det hele drejer sig om. Her er intet overflødigt tingel-tangel.

(forts. sid 5)

Nedan: Den berömda E.R.A. "Remus".



/Sommerferie 1986 ... (forts.)/

Nu var denne tur imidlertid temmelig presset tidsmaessigt. Det betød at jeg ikke kunne deltage i søndagens udfoldelser, idet mit næste stop var Nordirland (!). Her skulle jeg hente en Lynx Sprite som en anden bekendt, Nogens Berg, havde købt gennem en annonce i The Riley Register's medlemsblad. Det var ret spaendende for vi havde kun /endast/ set et billede af den og fået flere omhyggelige /omsorgsfulla/ beskrivelser.

Jeg tog tog /tåg/ og båd mod Irland og efter adskillige timer nåede jeg til Belfast. Her blev jeg hentet af Robin Cameron, som jeg ofte har mødt ved det årlige Coventry Rally. Han er et af de mest venlige og hjælpsomme mennesker, jeg kender og er i øvrigt den heldige /lycklige/ ejer af en Riley MPH. Den er desværre stadig /alltjämt/ ikke på gaden trods mange års ihaerdigt arbejde.

Inden vi kørte ud til Bill og Iris Beattie, som altså havde Lynx Spriten, fik jeg en rundtur i Belfast. Det var jo ret interessant, idet den så ligeså stille og rolig /lugn/ ud som København en søndag. Når jeg taenker på hvad aviserne ellers /annars/ skriver om blud og skud /skott/ og drab /dråp/, ja så er det åbenbart kun /bara/ en speciel del af byen. Hm! - journalister

Jeg blev meget vel modtaget, da vi omsider nåede frem. Alt var meget propert i dette hus, og det var sandelig også reflekteret i Lynxen. Ja, den var vel nærmest i perfekt stand. Pragtfuldt nyt laederindtræk, souflet og tæpper /mattor/. Dejlig mørkeblå lak og i fuldstændig nyrenoveret mekanisk stand. Bill havde kun kørt ca. 4.000 miles med den i de 6 år, han havde haft den. Derfor mente han, at han kunne undvære den. Isaer /i synnerhet/ da han har en Riley Special, som han ofte bruger. Den var virkelig speciel, med meget tunet /trimmad/ motor - f.eks. 12:1 i kompression (at det er muligt!!). Desværre var den netop /just/ blevet skilt ad, for at få ordnet et mindre problem.

Vi fik en herlig middag og en god snak bagefter. Jeg må sige, at det er absolut en dejlig oplevelse, at skulle hente biler for andre, når det går sådan!

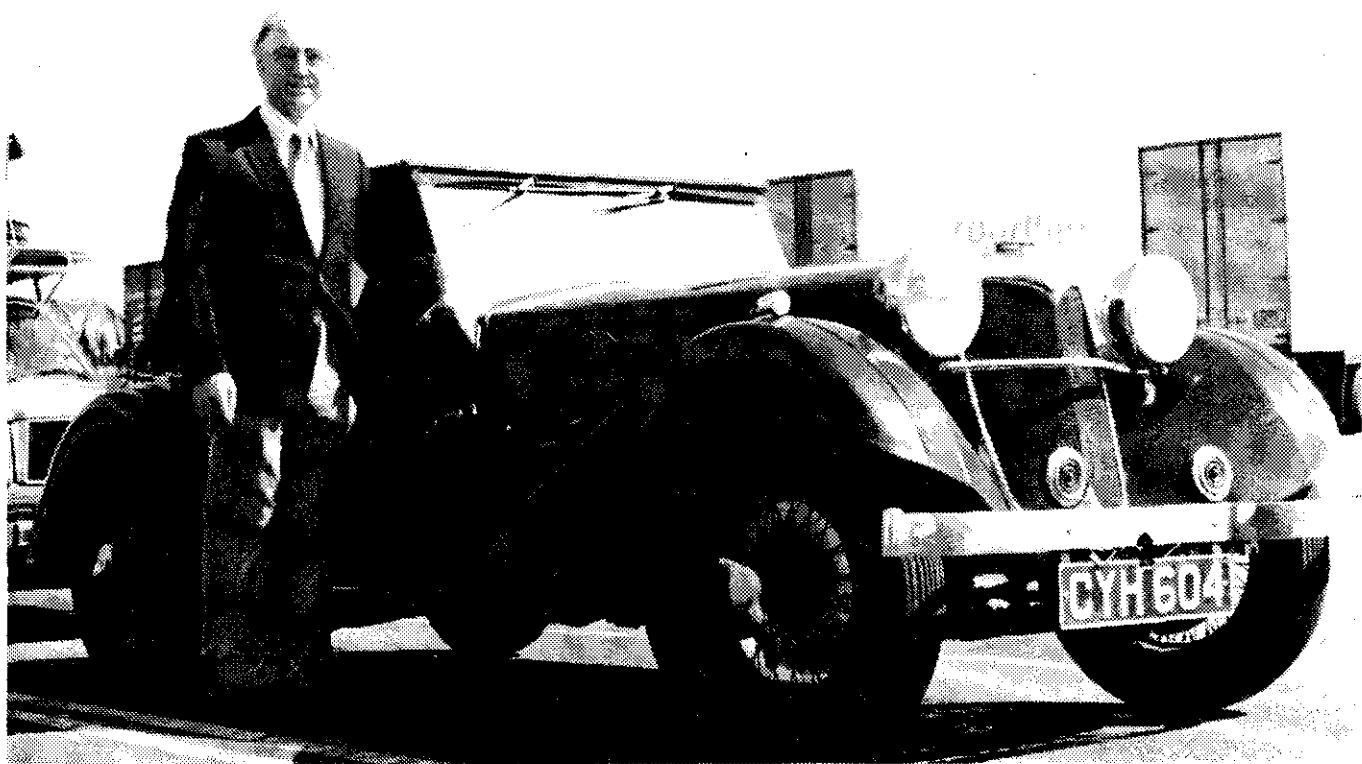
Naeste morgen skulle jeg lidt tidligt afsted for at nå båden, som sejler til det sydlige Scotland. Det er den nemmeste /enklaste, bekvämaste/ vej, da jeg derefter kunne køre tvaers over til Newcastle og tage båden til Esbjerg.

Endnu engang blev jeg overrasket over hjælpheden. Bill kørte foran mig hele vejen ned til faergen, så jeg ikke skulle køre galt. Det er en distance på ca. 100 km. I øvrigt ret interessant var, at vi en del af vejen kørte på dele af den gamle strækning, som blev brugt til The T.T. - Tourist Trophy, som Riley markerede sig godt i.

Jeg nåede båden fint og var snart efter i Scotland. Vejret var herligt, så soufleten kom straks ned. Jeg må sige, at det var en sand fornøjelse at køre denne Lynx. Alt fungerede så fint og motoren gik som en drøm - faktisk ligeså jævn som mine gamle 15/6 motorer, det overraskede mig en del, ligeså gjorde også traekkraften - jo, det var sandelig en Sprite motor. Hvilken fart. Ja, det var næsten en skam, at jeg ikke selv skulle have denne vogn.

Snart ankom jeg til Newcastle og fik ordnet de nødvendige papirer. Turen til Esbjerg er sådan set ligegyldig, men alt for lang, derfor er der ingen grund til at uddybe den nærmere. Et lyspunkt var dog, da jeg kom ombord.

(forts. sid 6)



Ovan: Bill Beattie tager farväl till Lynxen vid färjan.

/Sommerferie 1986 ... (forts.)/

Her kom alle skibets officerer hen for at beundre vognen - ja, faktisk kunne jeg slet ikke komme ud af den, fordi de stod taet rundt om.

Den sidste del af turen gik også fint. Jeg tog mod Nyborg, som ligger på Fyn. Her bor Mogens og Merete Berg, som skulle have vognen. Ved halv ni-tiden ankom jeg, og sikken en glæde der blev! Det varede selvfølgelig /naturligtvis/ ikke længe inden hele familien havde været ude at køre efter tur.

Det skulle senere vise sig, at det var det helt rigtige valg for Mogens og Merete. Faktisk er Merete næsten den mest entusiastiske. Hun kører hver dag, bruger den til shopping, til bryllupskørsel, til at køre de gamle på plejehjemmet /vårdhemmet/ og meget andet.

De har netop været på en maegtig tur sydpå, som vi kan vende tilbage til, desuden i Sverige og meget andet. Det kan derfor ikke overraske, at det kun tog 2½ måned at køre ligeså meget som vor Nordirske ven var seks år om!

- Ja, en god sommeroplevelse!

Har Du ett fullgott försäkringsskydd för Din Riley? Bästa och billigaste försäkringen ordnar Rune Möller, tel. 0220 - 435 87!!

Best regards

Henrik Schou-Nielsen

ANNONSER

Säljes

Riley 4/72 1963: 110.000 km, sort med rødt laederindtræk og valnødpaneler. Kan køre og er let at restaurere. Der medfølger Riley 4/72 1965 i ringere stand og en del reservedele, bl.a. en automattransmission.
Salgspris Dkr. 7.000:- (Denna modell har aldrig sålts i Sverige; red. anm.)
Asger Andersen, Hultmannsvej 9, DK - 2900 HELLERUP (København)
Tel. (0)1 - 62 73 69

Till Riley R.M.: Ett par renoverade bladfjädrar säljs mycket förmånligt.
Mats Krook, Österlånggatan 6 A, 291 33 KRISTIANSTAD
Tel. 044 - 11 23 79

Saknar Du reservhjul? Passa då på att köpa 1 st. blästrad och rostskydds-målad fälg till Din Riley $1\frac{1}{2}$ eller $2\frac{1}{2}$ l.

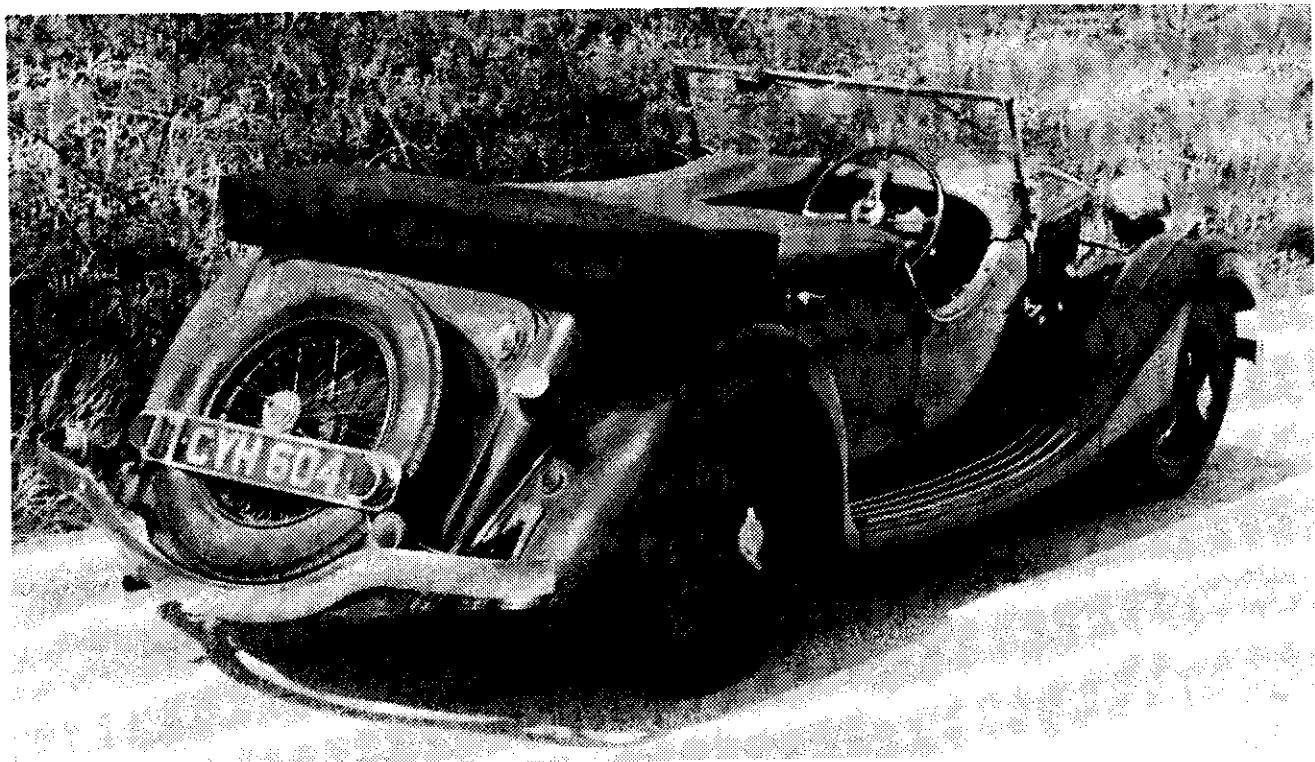
Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel. 031 - 29 39 17

Adressändring:

114 Åsa Nordberg: Lillågatan 12 A, 961 31 BODEN Tel. 0921 - 108 88.

- o - o - o - o - o -

Nedan: Den Riley Lynx som Henrik Schou-Nielsen hämtade åt familjen Berg.



VÅR, VRAK OCH VACKRA VETERANER I VÄRMLAND

Rileydelar kan dyka upp på de mest oväntade ställen, det har jag lärt mig. Ett telefonsamtal från Ingemar Hammare i Rättvik för ungefär ett år sedan kom på så sätt att bli upptakten till att jag några månader senare beslöt mig för att resa till norra Värmland för att söka bärga några oidentificerade delar som påstods vara från en Riley.

Ingemar ringde mig i ett annat ärende, men hur det nu var så kom vi snart in på ämnena reservdelar och bilskrotar. Med bestämdhet hävdade Ingemar att han hade sett en R.M. Riley på en bilskrot i Torsby i början av 1980-talet.

Eftersom tillgången på Rileydelar inte precis kan sägas vara överväldigande i Sverige beslöt jag att ringa Kent Gustafsson i Arvika för att genom honom söka lokalisera vad som möjligt kunde finnas kvar flera år efteråt. Erfarenheten säger att de flesta rykten om gammelbilar brukar vara sanna; så också denna gång. Kent kunde efter någon dag rapportera att en Rileymotor skulle finnas på en bilskrot i Torsby. Vilken typ det rörde sig om eller hur pass komplett den var gick det inte att få klarhet i.

Alltnog, när snön hade smält och vågrönskan så sakteliga började spira i början av maj månad körde jag upp till Kent i Arvika. Vi hade beslutat oss för att åka upp till Torsby för att bärga vad som nu fanns där. Värmlandsresan innebar för mig även att jag skulle bli bjuden på en provtur i Kents RMA, vilken nu "efter sju svåra år" av renovering äntligen var klar att taga de värmländska vägarna i anspråk.

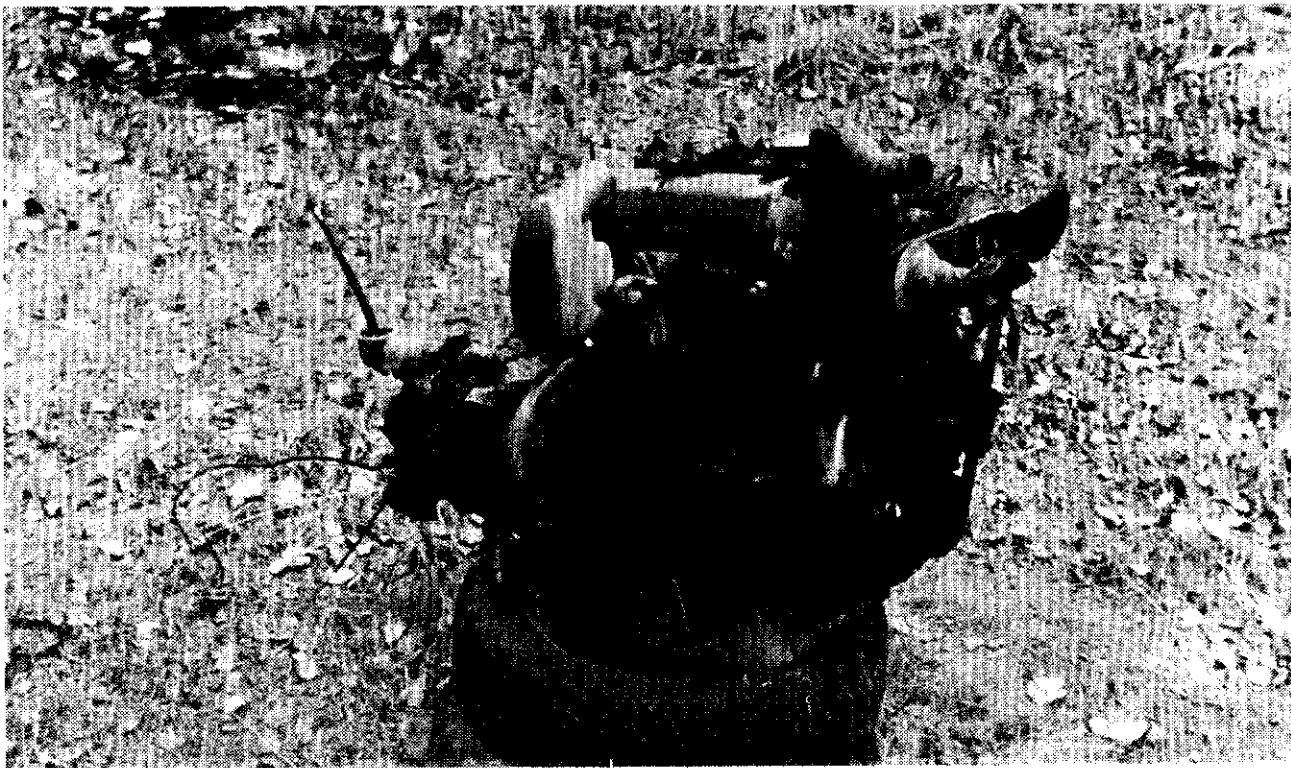
Samma dag som jag anlände till Kent, strax utanför Arvika, kom Boo Östling från Klässbol på besök i sin Studebaker 1951. Han skröt inte oväntat väldelig om nyförvärvets förträfflighet och bjöd oss på en provtur med detta temperamentslösa och för en anglofil förfärligt fula fordon. Nåväl, bilen gick i alla fall rätt behagligt på vägen och man satt bekvämt. För att slippa se den smaklösa inredningen kunde man ju antingen se ut genom fönstren, eller blunda Kent och jag utbytte dock blickar som betydde ungefär: "vänta lite så får du se på riktiga grejer"

Dagen därpå var vi uppe relativt tidigt. En släpkärra hyrdes och kopplades till Kents gamla pålitliga Saab, i vilken undertecknad, Kent och hans bror Stefan placerade oss. Fram emot middagstid ankom vi till Torsby, som ligger vackert vid Övre Frykens norra ände. Utan svårighet fann Kent vägen till bilskroten. Spänningen steg (inom oss, inte i bilens elsystem som tur var). Försiktigt körde vi in på området längs en smal väg som kantades av bilvrak, några bortåt 50 år gamla, men de flesta av relativt sent datum. En norrmann frågade efter delar till Morris Minor och en annan person försökte få loss bensintanken från en vält Volvo 144 från 1973.

Vi fann nästan genast en äldre man i en oljig gammal overall och gummistövlar. Han rörde sig vant i bråten och vi förstod att han hörde hemma här. Sannolikt hade han mer eller mindre bott på skroten de senaste fyrtio till femtio åren och sett massor av bilvrak brytas ned av såväl hand- som maskinkraft som av väder och vind. "Riilejn, ja," sade den gamle samtidigt som han pekade med armen: "motorn står där borta".

Vi klafsade iväg ungefär 15 meter ut i terrängen. Det var lite lerigt och i vattenpussarna flöt skimrande oljerester. Någonstans ifrån stank det av gammal bensin. Jag snubblade över en med gräs halvt övervuxen växellåda och lyckades undvika att gummistövlarna skars sönder mot en rostig skärmkant från en trist 60-talsbil. - Skall man förstöra stövlarna får det allt vara på något mer exklusivt, tänkte jag hastigt.

(forts. sid 9)



Ovan: Den bårgade 1½ l-motorn från Torsbyskroten. Som synes är den nästan helt komplett. Till vår stora förvåning gick den faktiskt att dra sig runt.

/Vår, vrak och vackra veteraner ... (forts.)/

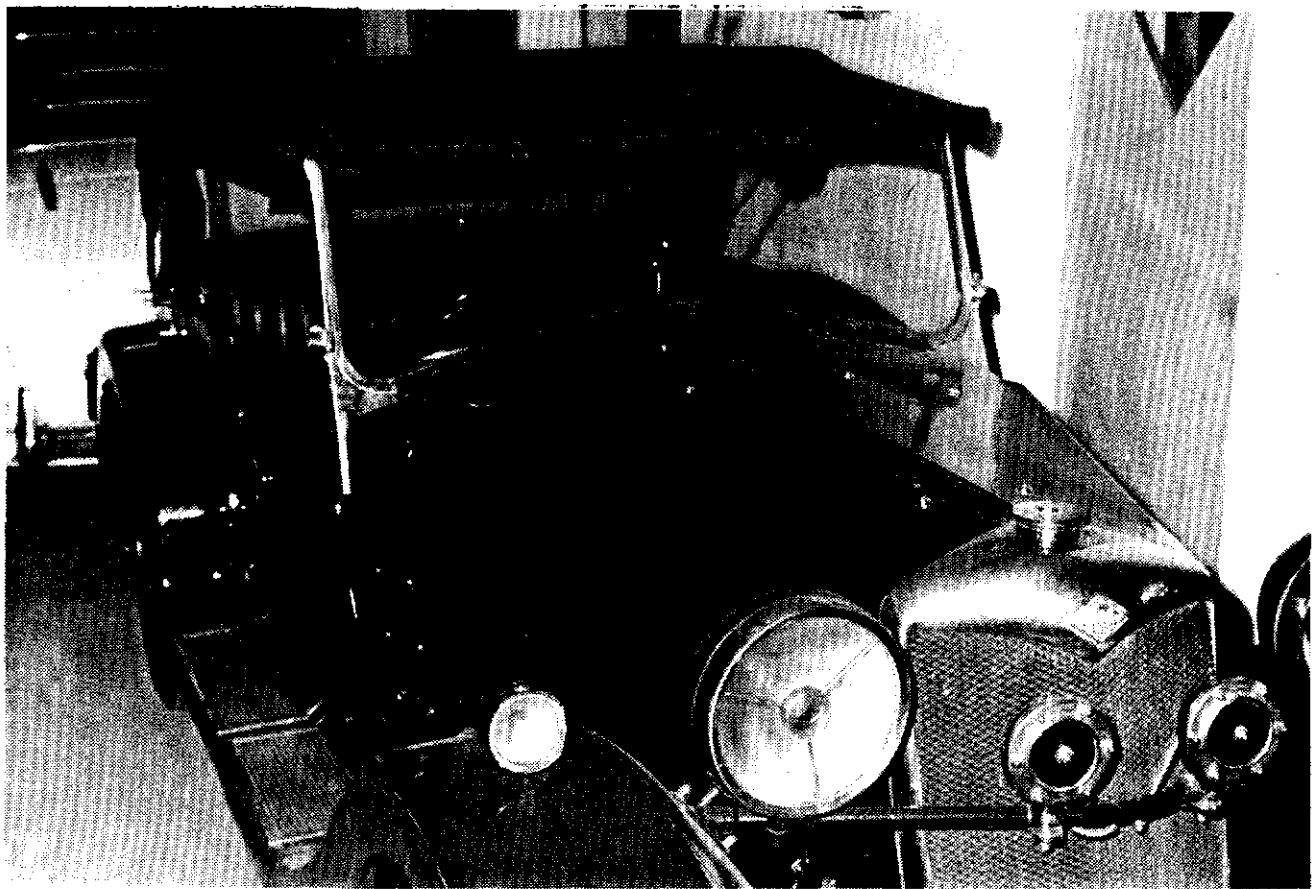
Flötsligt syntes något välbekant. Bakom ett vrak stod en mer eller mindre komplett 1½ l-motor med växellåda! Ett Rileytak i perforerad plåt låg strax intill, men annars fanns ingenting som såg Rileymässigt ut i omgivningarna – inte ens en ram. Ett mycket osäkert rykte gjorde gällande att den Riley som stått där hade köpts av några grabbar från Ekshärad som skulle bygga en hot-rod. Tydliggen hade motor och växellåda tagits ur innan bilen släpats därifrån. Efter lite ackorderande om priset slog vi till och lyckades därpå med hjälp av en kraftig bräda lyfta det tunga och otympliga paketet. Med viss möda baxades det in i släpvagnen och förankrades ordentligt, varefter vi kunde återvända till Arvika.

Aftonen bjöd på en överraskning. Kent hade ordnat med ett besök hos vår medlem Lennart Johansson. Han har inte bara en fyrdörrars Riley Lynx 9 hp, utan en betydande bilsamling med flera parlor. Särskilt imponerande var en Mercedes Mannheim i ett ypperligt skick, men där fanns allt från härliga T-Fordar till en ovanlig Gordon Keeble – två exempel som visar den teknikhistoriska spänningen i samlingen. Tack Lennart för att jag fick komma på besök!

– Hoppas att Du så småningom får igång den mörkgröna Rileyn!

Dagen därpå for vi till bilskroten i Eda för att se om vi skulle kunna rädda ytterligare några Rileydelar från förgängelsen. (Jfr. Rileybladet nr. 2/1985) Väl framme fick vi reda på att den motorlösa Rileyn hade släpats bort och förstörts. Jag ångrade att jag inte vid mitt förra besök skruvat bort ett par bakre stötfångare i bra skick. Det enda som fanns kvar av bilen var bensintanken som låg kvar på marken. Den andra Rileyn, en RMA från 1947, stod dock kvar. Efter Kents och min vilda framfart vid två tidigare tillfällen

(forts. sid 10)



Ovan: Lennart Johanssons eleganta Riley Nine Lynx från 1934.

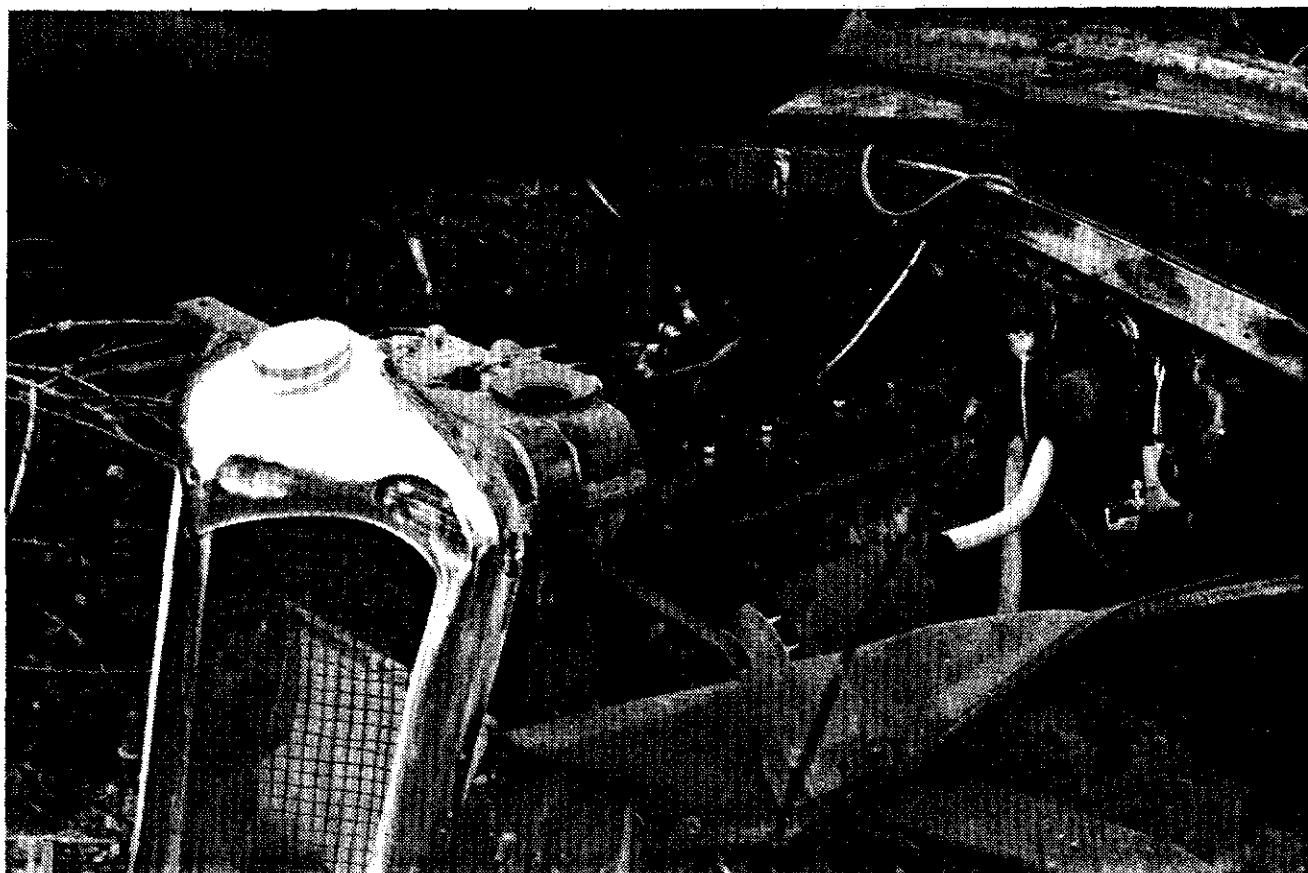
/Vår, vrak och vackra veteraner ... (forts.)/

återstod nu inte mycket av karossen (dörrar, motorhuv, baklucka m.m. har tagits tillvara och finns nu i klubbens begagnatlagar). Hela framvagnen, motorn, växellådan och bakaxeln går dock att taga hand om om man kommer åt att utföra demonteringsarbetet och har med sig rätta grejor för tunga lyft.

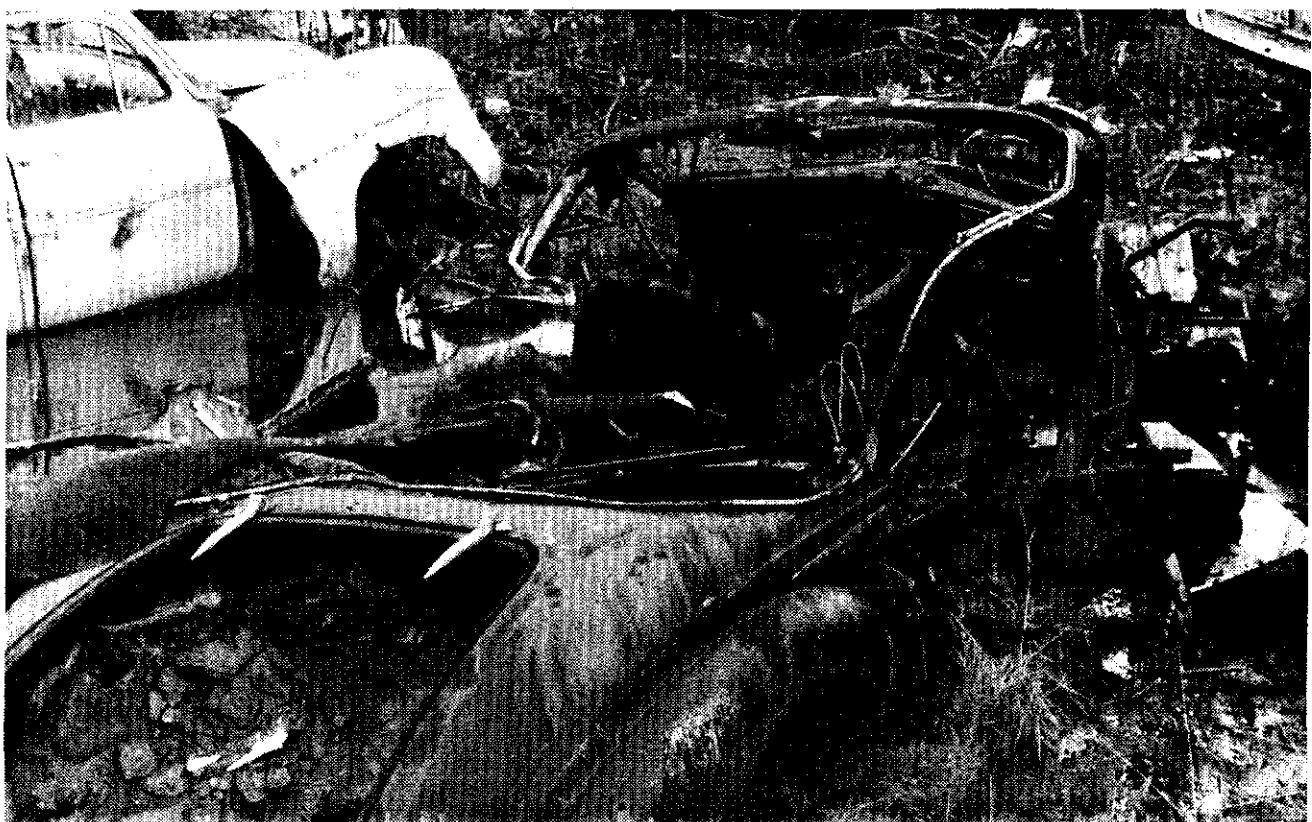
Alltnog, Kent och jag beslöt oss för att söka taga med två fälgar och lyckades så småningom att med hjälp av min medförda garagedomkraft få upp bilen ur den vattensjuka marken. Fälgarna såg rätt skapliga ut och Kent övertalades att blästra dem på jobbet. Nästan lika värdefulla som fälgarna var fälgmuttrarna, vilka naturligtvis togs tillvara. Sådana börjar faktiskt bli en bristvara, har jag erfarit. Vi lastade in delarna, betalade och återvände hem till Kent.

Nu stod vi inför "sanningens ögonblick". Efter att ha lånat en "grön skylt" skulle vi nu göra en längre provtur med Kents färdigrenoverade och nu mycket eleganta Riley. Tidigare hade bilen bara körts på gårdsplanen. Kent, Stefan och jag tog plats och iväg bar det längs vackra vägar norr om Arvika. Lövträden hade börjat slå ut och det var en fröjd att höra Rileyns motor spenna. Bilen gick på det stora hela bra. Vi upptäckte dock att ett och annat behövde finjusteras. Sålunda fann vi att motorn läckte olja - en längre färd än de tre mil vi tillryggalade hade kunnat leda till ett motorhaveri (så torr var oljestickan). Förgasaren var inte rätt injusterad och bromsar-

(forts. sid 12)



Bilderna visar de sorgliga resterna av den kvarvarande Riley på Edaskroten,
37 S 12765 med karossnummer A 20016.



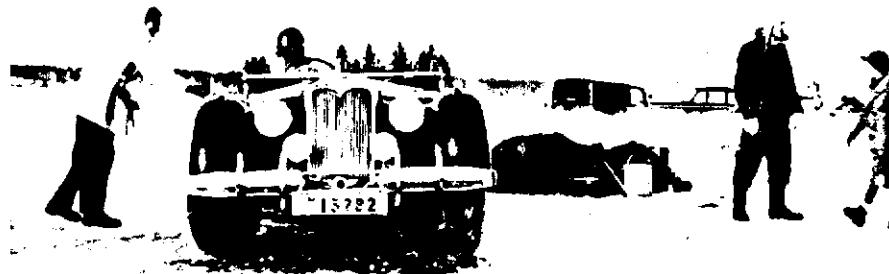
/Vår, vrak och vackra veteraner ... (forts.)/

na tog riktigt uselt. Dessutom fungerade inte kilometermätaren. Allt detta var sådant som man får räkna med - först vid en provtur under normala driftförhållanden upptäcker man vad som behöver rättas till. Problemen var också relativt lätt åtgärdade och någon vecka senare kunde Kent få bilen besiktigad och äntligen njuta av att köra Rileyn efter flera år av renoveringsbrykemmer (jfr. Rileybladet nr. 4/1984).

Tack Kent för provturen - nu räknar vi med att få se Dig på alla Rileyträffar!

Erik Hamberg

- 0 - 0 - 0 - 0 - 0 -



Ovanstående bild har red. fått låna av Anders Borgåker i Gävle. Bilen är en 2½ l roadster med registreringssumret X 15282. Enligt uppgift är fotot taget på sjön Ullungen vid en isbanetävling i början av 1950-talet. Ägare skulle då ha varit en trävaruhandlare från Färila, Valdemar Sterner. - Finns det någon som vet mer om denna bil? Är det samma bil som fanns avbildad på omslagen till ett par nummer av Teknikens Värld i början av 1960-talet?

- 0 - 0 - 0 - 0 - 0 -

EN FIN INBJUDAN har kommit till oss alla från den holländska Rileyklubben, Riley Club Holland. Den holländska klubben firar sitt 10-årsjubileum med ett stort Rileymöte i provinsen Zeeland (i SV delen av landet) sommaren 1987. Preliminärt datum är satt till den 25, 26 och 27 juli. Deltagarantalet är maximerat till 60 bilar, varför intresseanmälning snarast bör göras till undertecknad, för vidare befordran till Ron van Zaltbommel i Holland.
- Alltså: ring mig på tel. 031 - 29 39 17 för att få mer information om Du tycker att detta verkar lockande! Erik Hamberg

ÅRSAVGIFTNEN FÖR 1987 är 50:- och betalas till Svenska Rileyregistrets bankgiro 714-3670 eller postgiro 45 61 63 - 5. Använd helst bifogat inbetalningskort. Avgiften bör betalas senast 15/2. Kassören nås på tel. 0325 - 272 40.