

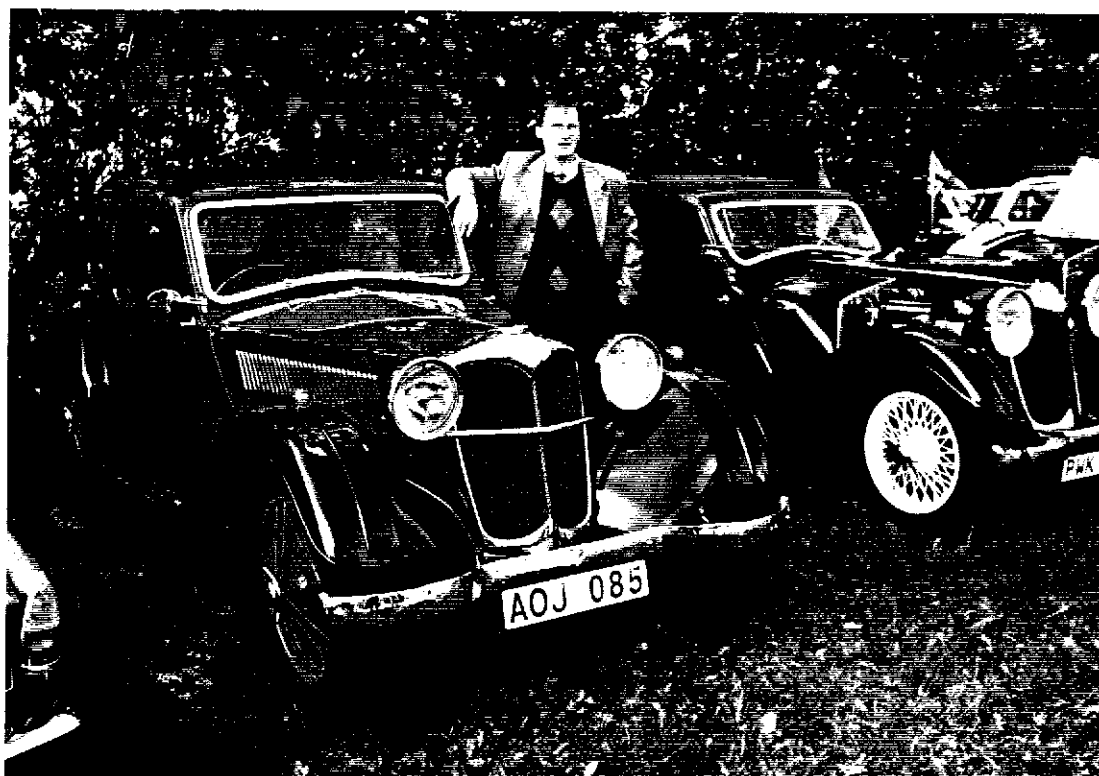


RILEYBLADET

Nummer 3, 1998

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 20



Ronald Pfändtner och hans "nya" Kestrel Nine 1936

Ronald Pfändtner har fått tillökning i familjen.

Babyn är en Kestrel Nine av 1936 års modell och lär vara ganska sällsynt. Tittar man i The Riley Motor Register's medlemsmatrikel hittar man inte särskilt många. Detta var den sista Kestreln utrustad med Nine motorn. Modellen hade inte mycket gemensamt med föregående års Kestrel. Chassiet var nytt, skärmarnas utformning annorlunda, karossen en aning förändrad utan att för den skull tappa de typiska svepande linjerna. Bl. a. var dörrarna nu hängda i framkanten i stället för som tidigare i bakkanten.

Motorn: den berömda lilla fyran på 1087 cc. var förbättrad med bl. a. oljefilter, annorlunda oljepump och kraftigare vevstakslager. Inredningen var ny med större och bekvämare stolar. Bilen har chassiet gemensamt med Merlin men i stället för dennes stälkaross är Kestreln traditionellt byggd med en kaross av

aluminium på trästomme.

Ronalds bil har chassinummer S 66 K 1755 där S:et står för Special Series, dvs utrustad med dubbla förgasare, har tidigare ägts av Bob Lockley och Tore Levin. Bilen har ett förflutet i Wales och togs från England till Sverige av Bob 1976. Den blev stående till 1981 då Tore förvärvade bilen som var i mycket dåligt skick. Tore arbetade under en längre period med bilen och då Ronald köpte den återstod bl. a. att koppla

med känslan när man med fylld picnickorg ger sig ut på sommarfagra och lagom krokiga småvägar.

Ronald citerar en Rileyannons från 30-talets mitt: *It's such fun to drive!*



Ronald Pfändtner samtalar med Peter Ottosson. I bakgrunden skymtar Anders Muhr och Christer Ahlin.

lunch av Rotaryklubben i Umeå. Bägge engelsmännen var nämligen rotarymedlemmar; Hobbs vice president i Willensdens rotaryklubb.

När starten gick på lördagsmorgonen kl. 9.34, med Donald Healey som förste man i sin Triumph Dolomite, fanns minst 5.000 personer packade runt Rådhus-torget och längs Storgatan. På vägen söderut hade landsfiskalen Lindberg i Nordmaling i största hemlighet arrangerat en fartkontroll, enligt DN:s reporter "för att sätta fast dem som syndat mest mot fartbestämmelserna. Han betygade emellertid att samtliga förare kört utomordentligt vackert genom municipalsamhället, och att såvitt han kunde döma av de hittills uträknade tiderna ingen anledning till åtal förelåg."

Först till kontrollen i Stockholm kom Greta Molander kl. 00.50, med den finländske Fordföraren Hedensjö som tvåa, tio minuter efter. Tredje man i Stockholm var fransmannen Trevoux med sin mycket beundrade Alfa Romeo. Vid ankomsten till Helsingborg senare samma dag var Hedensjö först, före svenskarna Björkman och Molander. Hur de två Rileyförarna låg till på de svenska vägarna förmåler inte de svenska tidningarna, vilka var helt och hållet inriktade på de svenska förarnas framgångar.

För en fransyska, Mlle Gonnot, gick det mindre bra; vid Jönköping kom hon över på höger sida, vilket ledde till en kollision så att bilen helt sonika brann upp. *Svensk Motortidning* menade att det nu var på tiden att Sverige införde högertrafik. I SMT fick man även en pratstund med den legendariske redaktören för *Autocar*, Sammy Davis, som några år tidigare kört Riley Brooklands i olika tävlingar, men nu rattade en Railton. Davis var positiv till de körprov som lagts in i slutet av tävlingen, uppskattade de svenska vägarna och förklarade varför han valt en öppen bil i detta vinterrally:

"Att jag valt en öppen vagn beror på min antipati mot de artificiella värmekällor, som stå till buds i den täckta bilen. Jag älskar frisk luft och den motverkar effektivast sömnkänslorna vid långvarig körning."

Jack Hobbs kom så småningom i mål som sjätte bil från Umeå och totalt som nr. 25. Griffith råkade dessvärre ut för problem och kom inte bättre än på 86:e plats.

14° RALLYE

JANVIER
1935



monte -carlo

1937 års rally

När 1936 års Monte Carlo-rally flaggades av i Umeå fanns det inte några Riley på startlinjen.

Året därpå, 1937, när det 16:e rallyt arrangerades, startade totalt 131 deltagare från olika platser i Europa. 20 förare hade denna gång valt den 3.814 kilometer långa vägen från Umeå. En deltagare, svensken Löfgren, i en Buick cabriolet, utgick dock kort före start sedan bilen blivit demolerad vid en dikeskörning.

Starten från Umeå gick detta år tisdagen den 26 januari kl. 12.27. Först i startfältet med 19 fordon fanns en liten DKW, vidare en HRG, en stor 3,5 liters Wolseley körd av *Autocar*'s Sammy Davis, en Citroën, en Lincoln med holländsk förare, en polack som körde en mindre Tatra, en åttacylindrig 3,4 liters Daimler, en 2,7 liters Delage, en Hillman, en Frazer-Nash, en liten Morris samt ett antal amerikanska bilar. Bland dessa återfanns bl.a. Greta Molanders 3,3 liters Plymouth. Med startnummer 58, som åttonde bil, fanns skotten Leslie Innes med sin Riley Sprite.

Innes var en ung lärling vid Riley-fabriken, som i december 1935 hade köpt det första serieproducerade exemplaret av Riley Sprite (BDU 727).

Han hade därefter direkt deltagit med bilen i 1936 års Monte Carlo-rally från John O'Groats, dock utan någon större framgång. 1937 hade han emellertid valt Umeå som startpunkt, men med en annan Sprite, CDU 29.

En nyhet 1937 var att antalet kontroller i Sverige hade utökats. Nu fanns det sådana i Sundsvall, Gävle, Stockholm, Linköping, Värnamo och Helsingborg. *Dagens Nyheter*s utsände konstaterade att inget ekipage hade snökedjor monterade vid starten, men att "var och varannan vagn hade stora snöskovlar fastsurrade bakpå, och en holländare hade till och med en sopkvast hängande där bak." Många hade dessutom ägnat extra omsorg åt belysningen; på ett fordon inräknades åtta lampor och strålkastare. Väderförutsättningarna var också goda när starten gick. Någon nysnö hade inte kommit, det var klart och temperaturen låg på fem minusgrader. Journalisten från *Västernorrlands Allehanda* tyckte sig märka att småbilarna var ovanligt väl representerade detta år:

"Tävlingens minsta vagn var n:o 5 engelsmannen Scotts lilla H.R.G., vilken verkade än mindre genom att föraren själv säkerligen var tävlingens längsta man, en lång bredaxlad utpräglad engelsk typ. Där han satt i vagnen verkade det som om han haft fötterna någonstans långt framme vid kylaren och motorn mellan knäna."

Inför starten påpekade *Västernorrlands Allehanda* att rallyförarna skulle trafikerade vägen ned mot Härnösand under hela eftermiddagen och riktade ett varningens ord till läsekreten: "Det torde under alla förhållanden vara säkrast för föräldrarna att hålla sina barn borta från kustlandsvägen hela eftermiddagen."

Före start fick DN en intervju med svensken Verner Hansson, som körde Ford Junior. Han ansåg sig ha vissa segerchanser, men menade att konkurrensen var mycket hård. "Major Healey's Triumph är naturligtvis farlig, likaså Riley, och hr Hansson anser att man också måste ta Singer, den tjeckoslovakiska Skoda, den tyska maskinen Hannomag och mr Scotts H.R.G. med i beräkningen. Tatra och Hillman fruktar han däremot inte så särskilt mycket, inte håller Opel." Att fler kontroller inrättats ansåg han motverka syftet, nämligen att få ned fordonens snitthastighet, vilken låg klart över de uppsatta tävlingsreglerna.

1998 års Rileymöte Första dagen

av Ronald Pfändtner

I år var platsen Uppsala med omnejd för vårt sommarrally. Vårdar var Åsa och Erik som verkligen hade lyckats med allting in i minsta detalj.

Samling i Engelska Parken (var annars!) där flänörer kunde njuta av ett imponerande urval av Rileybilar. Åsa och Erik med för dagen sin Drophead. Håkan Wikström med familj kom med inte mindre än två bilar där hustrun Ingrid körde den nyinköpta, mycket vackra, 12/4 Kestreln och Håkan själv körde sin trogna Lynx.

Dök upp gjorde också Christer Ahlin som tillsammans med brodern Per kom i var sin Riley, en RM Drophead och en RM Roadster. Paret Gustavsson kom ända från Göteborg i sin fina 4/68.

Riley Elf är en är ett skyggt väsen, men just denna dag kunde vi beundra Karl Lundins blå lilla älva.

Anders Muhr, som väl aldrig missat ett Rileymöte, kom sin vana trogen i den fina

svarta 2½ litre Saloonen. Torsten Grönvall och Per Lindson med fruvar var på plats. Torsten med sin RMA medan Lindsons åkte i bil av annat brittiskt fabrikat då deras RM ännu inte är helt "fit for fight".

Sten Eriksson kom i fin vinröd RMB med svarta skärmar och själv kom jag och familjen i den nyinköpta 9 Kestreln. I vimlet syntes också Peter Ottosson, Christer Åhman och Kevin Gilmartin.

Årsmötet leddes snabbt och effektivt av vår ordförande Erik Hamberg som dess-

flåsade av vitterhet och tradition.

Ut och iväg på rallyslingan, med lunchstopp vid Linnés Hammarby. Fortsatt färd genom vacker gammal kulturbygd. Kluriga frågor och svårt manöverprov. Via Gamla Uppsala, målgång vid Ulva Kvarn. En mycket fin rallyslinga där de enda missödena var en läckande kylarslang på Lars Gustavssons 4/68 och att artikelförfattaren höll på att tappa bagageluckan på sin Kestrel. På Ulva Kvarn fanns mycket att se på; hantverk av alla tänkbara slag, levande musik, café m.m.



Lunchstopp på Linnés Hammarby.

utom fick förnyat förtroende. Möteslokalen var ingen mindre än Carolina Redeviva, universitetsbiblioteket som inte endast andades, utan formligen

Rallyt vanns av Håkan Wikström, och undertecknad, som inte hade en oäven placering, fann till sin lycka att de flaskor Real Ale som tidigt spanats in, ännu stod kvar på prispbordet.



Samling vid Ulva Kvarn

På kvällen var det middag hemma hos Åsa och Erik. Trevlig samvaro och god mat! Detta blev en fin avslutning på en mycket lyckad dag. Tack Åsa och Erik för ett fint arrangemang och för att vi fick vara hos er i ert vackra hem.

Vi i Västerås för hem på kvällen men för de som stannade till söndagen väntade fler spännande aktiviteter.

Att välja motorolja

Det kanske viktigaste i skötseln av en bil är att använda fullgoda smörjmedel och inte slarva med oljebyten och rundsmörjning. Slarvar man med detta, så straffar det sig så småningom, med dyra reparationer som följd.

Äldre bilar behöver tjockare oljor än dagens bilar och Riley är inget undantag. Därför är det lämpligt att köra sin Riley från 1930-talet eller av RM-modeller på en multigrade olja med viskositeten 15W/50 eller 20W/50 (sommiga förordar ännu tjockare olja för de riktigt gamla fordonen; kontrollera för säkerhets skull instruktionsboken).

Castrol och Duckhams hör till de oljor som gärna används av veteranbilsägare. Tyvärr är det många gånger svårt att hitta Duckhams oljor, men eftersom jag fått flera frågor från medlemmar om var den finns att köpa, så tog jag kontakt med leverantören, AB Enterprise i Malmö, och fick en förteckning över återförsäljare över hela landet (*bifogas detta nr av Rileybladet*). Förteckningen sammanställdes i mars 1997, så någon garanti för att alla uppgifter fortfarande stämmer finns det inte.

Erik Hamberg

P.S. Läs även om olja i Rileybladet 3/89

Två annonser ur The Automobile, May 1998

Barrie A. Gillies, Bradfield, Berks.

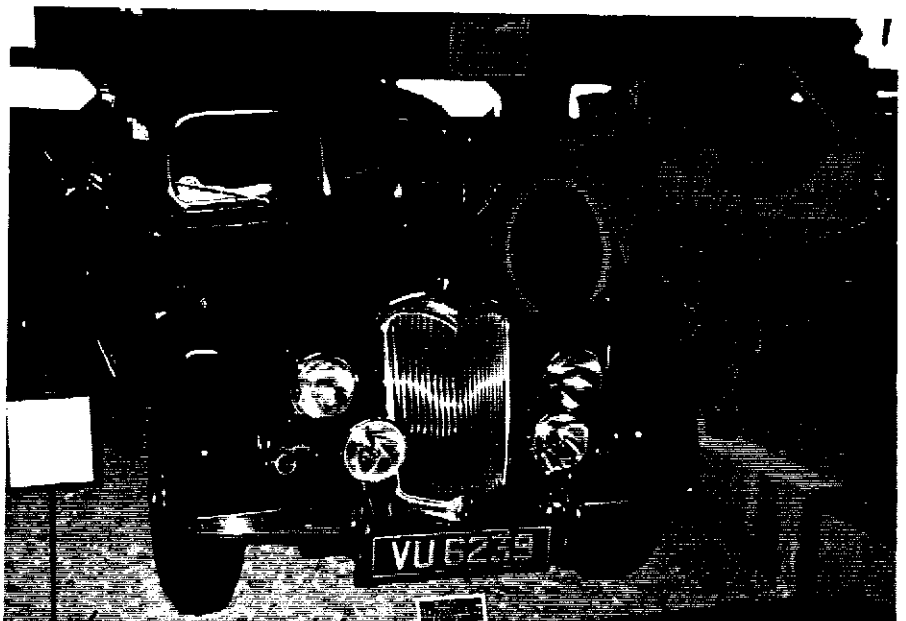
- Riley 9 Monaco, 1931
- Amilcar Riley, 1927
- Riley 6 cyl tourer, 1928
- Riley Gamecock, 1933
- Riley Brooklands "look-alike" 34
- Riley 12/4 Special, 1936
- Riley TT Sprite, 1935
- Riley Ulster Imp

Orchid Cars, Amesbury, Wiltshire

- Riley 9 Lynx, 1934, £ 9.500
- Riley 9 Lincock, 1934, £ 5.250
- RME, 1954, £ 4.600
- RMA, 1951, £ 5.250
- Riley 9 Brooklands
- Riley Barrel Tourer, 1925, £ 8.350
- Riley Brooklands, £ 35.000



Ovan, två bilder från Sofiero Slott Rally den 14 juni. Ingvar Perssons RMD och redaktörens RMA deltog. De båda vagnarna stod uppställda på Sofieros stora gräsplan, glänste i solskenet och väckte vederbörligt stor beundran. Den undre bilden visar bilarna i Vikens hamn dit en av kontrollerna var förlagd.



Bornholms Automobilmuseum i Aakirkeby är en privat samling om ett 50-tal bilar plus motorcyklar och annan motor memorabilia. En RMA står där också (chassinummer 40 S 18075) som tidigare gått på Jylland. Bilen var i fint skick men Butler-lamporna var utbytta mot modernare grejor. Bilen är, som syns, vänsterstyrd.