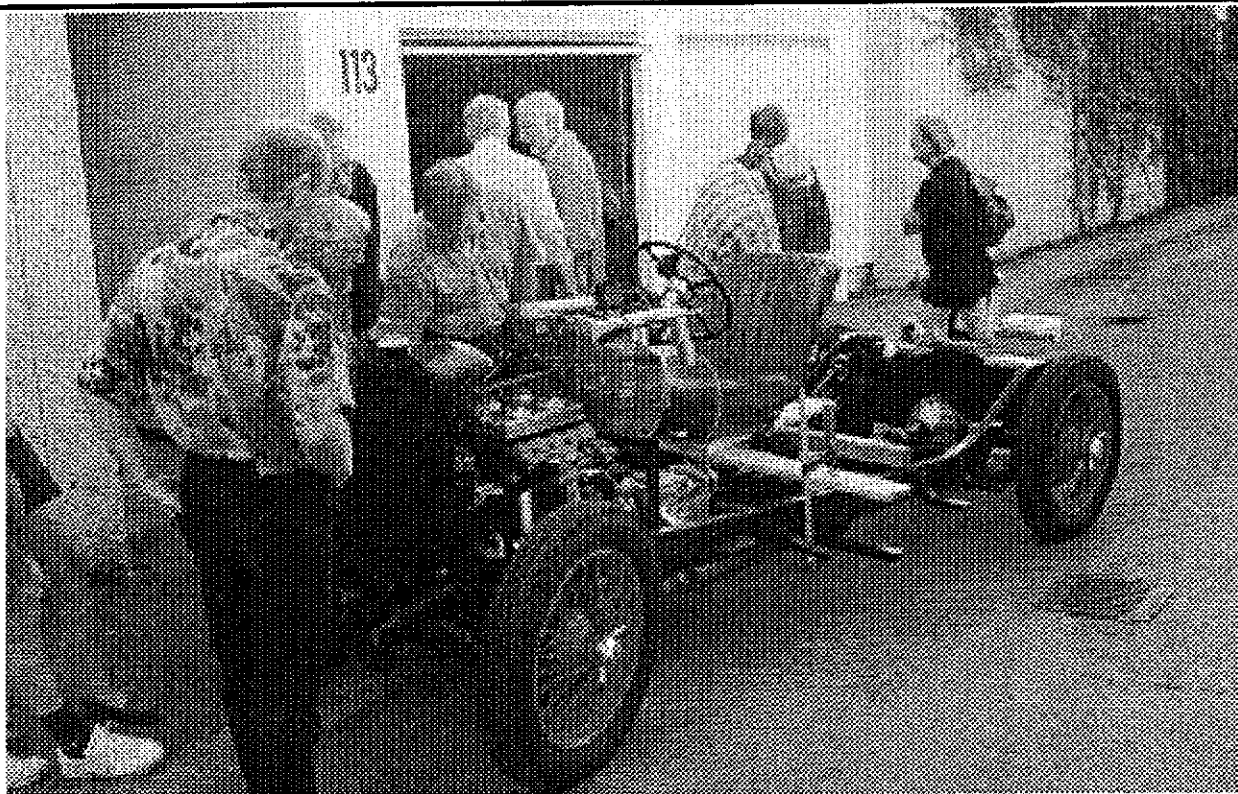


RILEYBLADET

Nummer 3, 1997

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 19



9 hp Merlin chassiet beundras av, från vänster, Lars Söderquist, Magnus Mölsted, Olle Johnson, Ronald Pfändtner, Anders Muhr, Bertil Sandgren, Sten Eriksson, Erik Sandgren och Monica Pfändtner.

SVENSKA RILEYREGISTRETS 20 ÅRSJUBILEUM

av Torsten Grönvall

Svenska Rileyregistrets tjugårsjubileum hölls den sjätte september i Västerås-trakten. Jubileet hade ordnats av Västerås-gänget dvs Ronald Pfändtner, Håkan Wikström och Rune Möller vilket borgade för att det skulle bli en lyckad tillställning. Alla minns vi väl årsmötet i Västerås 1991.

Samling skulle ske klockan 1400 vid mässingsbruket i Skultuna. Jag hade tyvärr överskattat fartresurserna på min Rover så klockan var bortemot 1430 när jag anlände till Skultuna. På parkeringen fanns några moderna bilar av okända märken samt tre RM Riley en Riley Kestrel och ett par Rover så jag

förstod att jag kommit till rätt plats. Några medlemmar i Rileyregistret syns inte till så jag antog att någon aktivitet pågick någonstans.

Jag sökte mig in i utställningslokalen. Där fanns ett litet museum med föremål ur brukets produktion från äldre tid till nutid. Där fann jag ett 20-tal medlemmar som uppmärksammat lyssnade till guiden. Hon berättade om mässingsbrukets historia och intressanta detaljer om en del av de utställda föremålen.

Efter visningen kunde de som så ville dricka kaffe eller något annat som fanns i kafeet på området. När kaffepausen var över ställdes färderna på slingrande vägar mot Västerås och Visthusvägen där Ronald och Håkan bor.

Ronald öppnade portarna till dubbelgaraget och rullade ut chassit på sin 9 hp Merlin. Han har nu kommit så långt i renoveringen att det är körbart. Vi fick även lyssna till motorn när Ronald

provstartade. En härlig upplevelse!

Vi fick även tillfälle att beundra Håkans 12/4 Lynx från 1937 som är i ett utmärkt skick efter renovering i England. Håkan har dock en del problem med motorn varför toppen var avtagen vid tillfället.

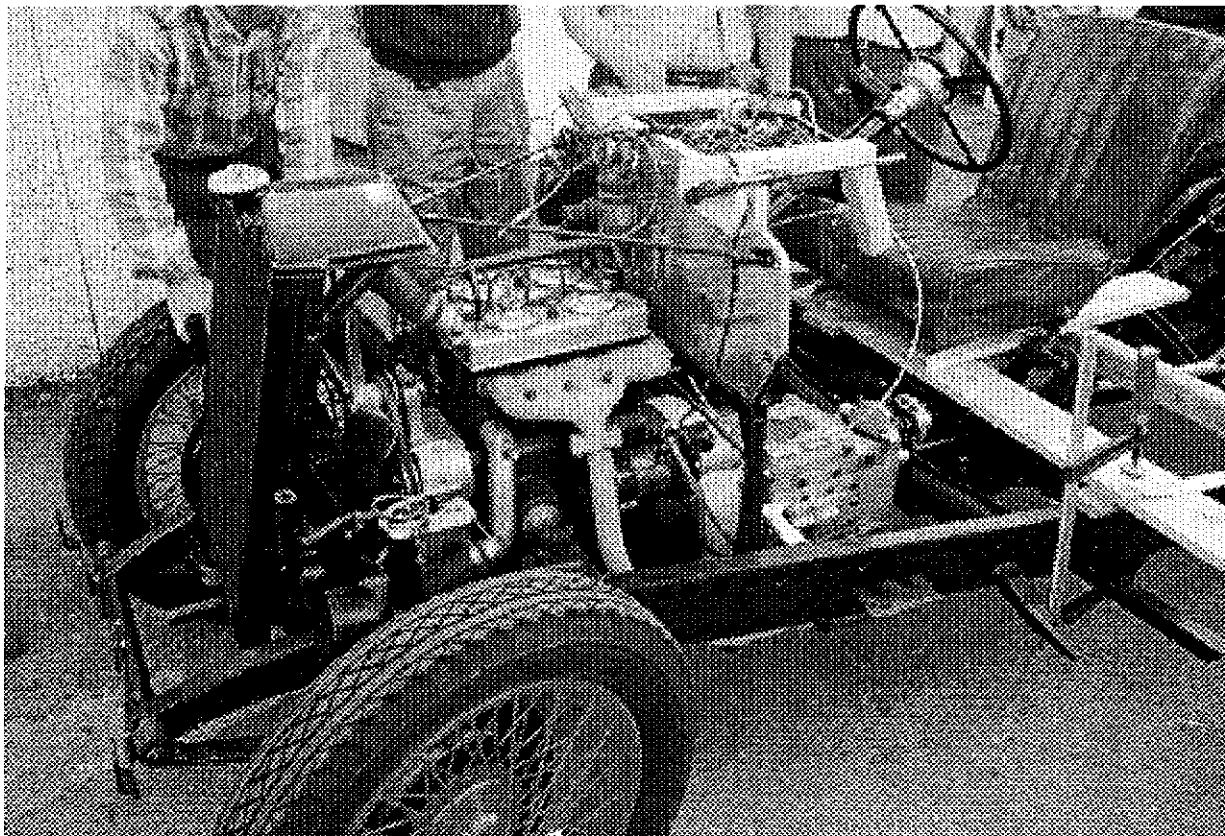
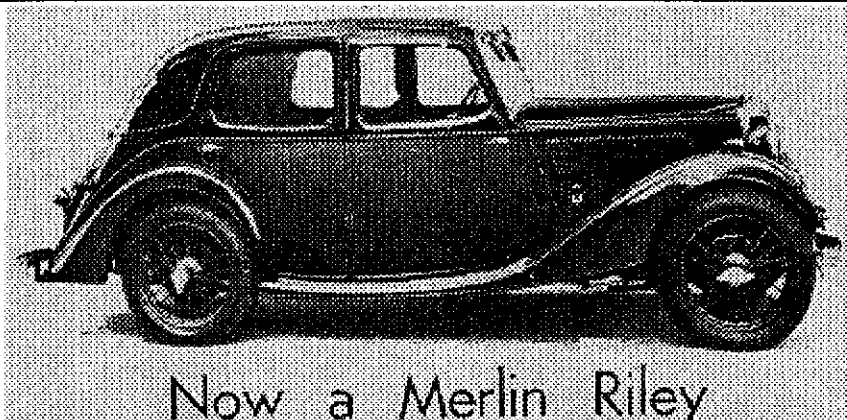
Färderna gick vidare mot Borgåsund och Moeller Inn. Rune tog emot på gården och dirigerade in bilarna så att alla fick parkeringsplats. Därefter visade Rune sin bilsamling och berättade varje bils historia. Samlingen omfattar Wolseley-Siddley från seklets början till MGC från 1969.

Under tiden som Rune visade sina bilar lagade Håkan, Runes dotter Kerstin och Ronalds fru Monica med flera middag.

Att titta på Runes alla bilar visade sig emellertid att ta betydligt längre tid än att laga middagen varför vi fick avbryta visningen för att äta. Menyn var eng-

Merlin presenterades på Olympia Motor Show 1935 som en Riley med helt nytt chassi och ny kaross i pressat stål. År 1936 fanns det 23 olika modeller av Riley att välja på. Dessutom kunde man beställa så gott som vilken kombination av motor, chassi och kaross man önskade.

Inget under att det gick som det gick två år senare.



Ronald Pfändtners 9 hp Merlin chassi från 1936 med nummer S 66 M 586. S står för "special series" vilket torde syfta på dubbla Zenith förgasare. Namnet Merlin förklars så här i "The Autocar" av den 27 september 1935: The merlin is the smallest bird in the hawk family, and was, and is, used for falconry. It is very courageous and will attack birds of much greater size. If it is chased, as birds of prey sometimes are, by a flock of indignant small birds, it will turn round and attack them, which is unusual. It flies low and fast.

elskinspirerad och började med en utsökt soppa. Efter varmrätten som bestod av Roast Beef och Yorkshire Pudding avslutades måltiden med Knickerbocker Glory, en god glass. Hela middagen var superb.

Före glassen överraskade Rune, Kerstin och Håkan oss med en mycket uppskattad musikalisk underhållning som de avslutade med en accelererande Gärdebylåt.

Efter middagen hade Ronald ordnat en tipspromenad i Runes garage. En 1 X 2

fråga var uppsatt på varje bil. Kluriga frågor om Riley och Skultuna, till exempel när tillverkades den första Rileyn, vad betyder elf, när grundades Skultuna mässingsbruk osv. Medan deltagarna fyllde i sina tipskuponger fortsatte Rune att berätta om de bilar som han inte hade hunnit med före middagen.

När alla var klara med sina tipskuponger och vi hade tittat färdigt på bilarna från alla vinklar smakade det bra med kaffe och kaka. Efter kaffet var det prisutdelning på tipspromenaden. Arrangörerna hade ordnat ett impo-

nerande prisbord. Bäst av alla var Sten Eriksson från Tierp. Han valde en mässingsljusstake från Skultuna. Tvåa blev Bertil och Erik Sandgren från Väddö och trea Magnus Mölstedt från Lund.

Sedan fortsatte den trevliga samvaron till efter midnatt då deltagarna började bryta upp. En del valde att övernatta på ett närbeläget vandrarhem andra att åka hem, alla säkert nöjda och glada efter en innehållsrik dag i Rileys tecken.



Denna Riley-reseberättelse, insänd av Håkan Wikström, saknade titel. Red. har tillåtit sig att sätta dit en, och tog titeln från en av Alf Martins tre utmärkta memoarböcker.

England, detta England

Resa med Lynxen sommaren 1997

Håkan Wikström

Vin och konjakskransar

Eftersom jag och min fru Ingrid fått två veckor för oss själva, alla fyra barnen utplacerade hos farmödrar och farfäder, och Rileyn ännu inte var inkörd efter en omfattande renovering så ställdes kylaren mot Göteborg och England den 16 juni. Om båtresan är inte mycket att säga utom att det danska gemytet till stor del försvunnit. Ett gott råd är att ta med en god pastasallad med salami, en flaska vin samt några konjakskransar till kaffet, och njuta av resan.

Middag i orangeriet

Väl framme i England tillbringades första natten på ett farmhouse nära Chelmsford. Nästa dag bjöd på motorvägskörning runt London ner till Brighton och längs kusten till Sarisbury nära Southampton. Avsikten var att dyka upp till The Riley Registers, hampshiresektionen, möte på puben The White Horse i Ampfield. Då jag ringde någon dag innan till sekreteraren Bill Allday för närmare tid och platsangivelse, slutade samtalet med att vi erbjöds övernatta hos Bill och hans fru Joan. Om vi kom i tid skulle vi bjudas på middag också... Vi kom till middag, och bjöds en lækker trerättersmeny i orangeriet. Sedan vidtog förstas lite Rileysnack och jämförelser mellan deras Lynx, en 22T, dvs en 1935 års modell och vår 27L Lynx, en 37:a.

Kombinerad åkpläd och stickväska

Strax var det dags för uppsittning i Riley-bilarna och Joan Allday tog fram sin kombinerade åkpläd och stickväska. Hon stickade "Christmas stockings" till barnbarnen under färden! Efter en rask färd till puben, engelsmännen spar inte på krutet, presenterades vi för en samling

"personalities" som Bill och Joan halvt roat och halvt urskuldande kallade dom innan vi for. Speciellt fäste vi oss vid Alice och Monty Theobald, ett par i 85-års åldern. Alice var besatt av Rileys och hade t.o.m. ett Rileybibliotek i sin rymliga handväska.

På parkeringen kunde bl. a. ses en Kestrel 12/4, 1936, en Kestrel Sprite drophead coupe med Tickford kaross samt en ovanlig Menton som var till salu.

A jolly nice chap

Dagen innan hade vi passat på att hälsa på violinbyggaren Rowland Ross, som byggt tre av familjens violiner. Mr Ross är en f.d. smed som efter ryggbesvär började bygga violiner och blivit världsberömd för sina fina barockvioliner. Mr Ross bor på en trist gata i en tråkig by. Hans hus, om det var en bil, hade nog beskrivits som "in good running order", dvs fallfärdigt. Hans Barbour oljerock såg ut som en schweizerost. Men har är en utsökt violinbyggare, och en "jolly nice chap".

Skicklig, billig...

men helt utan tidsbegrepp

Efter ytterligare ett Rileysnack med Bill Allday, till syrliga kommentarer från fruarna, kom vi iväg mot Bridport och sadelmakaren S. Bowles, där vi skulle hämta en sidoruta och "luftballongerna" som utgör stoppningen till baksätet. Inte f-n fanns där några "ballonger" trots att jag väntat över ett år på dem. Kanske är Steve Bowles urtypen för en engelsk hantverkare; skicklig, billig, men helt utan tidsbegrepp...

Missa inte Mason Arms

Vi ställde kosan mot Lyme Regis mest känt för fossiler och filmen "Den franske löjtnantens kvinna". En by att rekommendera! Eftersom vårt mål var att nå Cornwall, fortsatte vi västerut längs kusten på, mestadels små, "country roads". Några miles väster om Lyme Reigs ligger byn Branchcombe där man inte får missa puben Mason Arms.

En "massive heartattack breakfast"

Natten tillbringades hos Jenny och Hugh Galton Fenzi i byn Littlehampton nära Totnes i Devon i deras, "The Post Cottage", ett korsvirkeshus med halmtak från 1600-talet. Familjens Peugeot rullades ut i regnet och vår Lynx fick garaget. På kvällen kom småpratet in på bilar, och Afrika! Hugh

själv hade tidigare bl.a. ägt Jaguar XK 140 och Hughes pappa hade varit automobilpionjär i östafrika på 20-talet och kört fabriksponsrade Rileys. Han hade företagit en bilresa från Nairobi till London, en tur på 7518 miles! Sån't kan man få höra när man kör Riley i England. På morgonen först en "massive heartattack breakfast" sedan lite översyn av Lynxen. Bl. a. dränering av torkarmotorn som stannat dagen innan pga att den vattenfyllets.

Ploughmans lunch and a pint of ale

Vi fortsatte mot den trevliga staden Dartmouth, ca 20 km söder om Torquay, för att sedan ägna några timmar åt att vandra bland dom inbjudande kullarna inåt landet. Vandring är något som verkligen kan rekommenderas när man besöker England. Överallt finns skyltar med "Public Footpath" och det vimlar av fantastiska leder som dessutom ofta går förbi någon county pub där man kan stärka sig med en "Ploughmans lunch" och en pint Abbots Real Ale.

En mycket brittisk gentleman

Efter vandringen fick vi bråttom för klockan närmade sig tedags och teet skulle intagas hos en Rileyprofil vid namn Bill Warne, som vi fått kontakt med via Hugh Galton Fenzi. Bill Warne, som var en mycket brittisk gentleman hade varit i Hongkong under kriget och skulle dit morgonen därpå, för första gången sedan 1946 för att närvara vid överlämnandet av Hongkong till Kina. Förutom en grundlig visning av Bills Wentworth Coupe -27 och Holbrook tourer -30, två mycket ovanliga vagnar undfagnades vi med te och nybakade ingefärskakor. Omtumlade av alla intryck for vi till byn Frogmore för övernattnig. Middagen, som bestod av "steak and kidney pie", "old speckled hen", och ett MG öl, intogs på The Globe.

Roast Beef and Yorkshire Pudding

Nästa dag bjöd på överfarten över floden Tamar, gränsen till Cornwall. Vi passade på att besöka Cotele House, ett medeltida herresäte i originalskick. Eftersom det var söndag intog vi också en "sunday roast" på en närbelägen pub. Priset, £ 4.95 för en härlig rostbiff med Yorkshire pudding och alla tillbehör. Kom inte och säg att man inte äter gott i England!

Slutmålet för denna dag blev den pittoreska fiskebyn Looe, där vi stannade

ett par dagar. Här kostade vi på oss en riktig heldagsvandring. Det var underbart med medhavd picknick och en vidunderlig utsikt över hav och kullar.

Dagarna som följde puttrade vi runt från den ena pittoreska fiskebyn till den andra; Polperro, Bodnick, Fowey, Mevagissey. Var och en, väl värd en omväg!

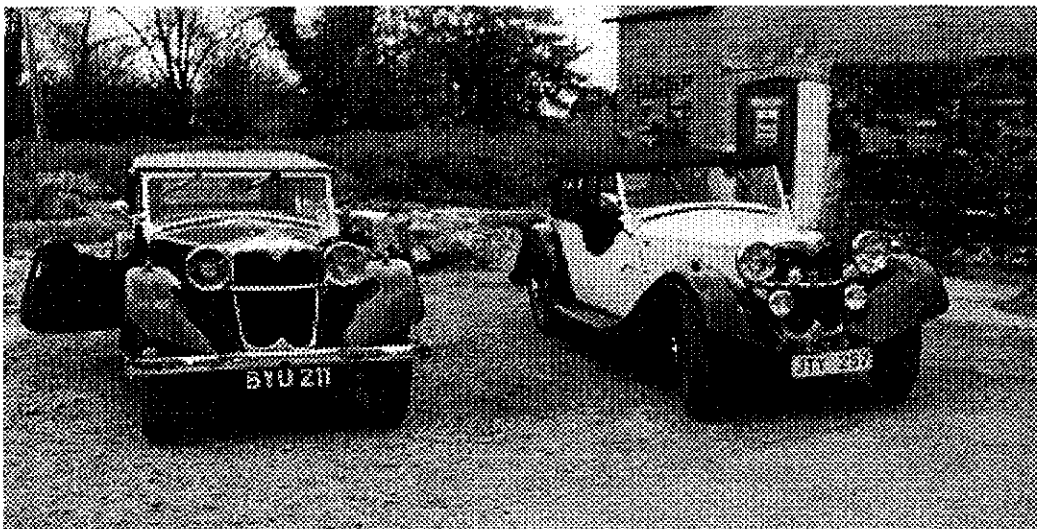
The lost garden of Heligan

Något man inte får missa i den landsända är "The Cream", dvs scones, jordgubbsmarmelad, och *clotted cream*. Inget för viktvaktare... men gott.

det och blåste kraftigt så ett febrilt letande efter en tråkloss eller liknande resulterade bara i att vi blev fullständigt genomblöta. När det dessutom visade sig att det Dunlop däck som jag hade som reserv, satt så trångt under reservhjulskåpan att denna omöjligt gick att få upp, sjönk humöret till bottenivå. När hopplösheten så småningom omvandlades till adrenalin och jag gjorde ett sista desperat försök så lossnade äntligen den fördömda kåpan. Så var vi strax iväg, dyblöta och trötta, mot övernattnings nära Langport. Och vilken övernattnings! "Hillards" är en pärla. Det var andra gången vi övernattade där

... den började låta lite väl sportig

På väg mot Coventry började Lynxen låta lite väl häftig. Det visade sig att "hot spot" röret rostade sönder. Vi struntade i det och tog oss utan problem till Town Thorns utanför Coventry där årets Riley Register träff gick av stapeln. Tyvärr kunde vi endast närvara på lördagen och då fanns "endast" ett tjugotal Rileys på plats. Mycket prat blev det, och kul var det med alla kända ansikten. Vi återsåg flera av våra nya vänner från Hampshire träffen två veckor tidigare och bjöds också in i Bill och Joan Alldays campingvagn som de dragit till Coventry med sin Lynx.



Utanför den tidlöse Steve Bowles verkstad i Bridport, Dorset. T.v. Bill Alldays Lynx från 1935. T.h. Håkan Wikströms Lynx från 1937.

Innan vi gav oss av från Cornwall besökte vi The lost garden of Heligan, en totalt övervuxen och bortglömd trädgård som upptäcktes för 6-7 år sedan och nu restaurerats till originalutseende. Ett mycket intressant besök.

En MG-tokig landlord

Vi for mot Dartmoor och övernattade i Buckland in the Moor, och sedan vidare mot Langport och Blue Diamond Service. På vägen passade vi på att luncha på puben "Three Horseshoes" i Langley Marsh. Denna pub drivs av en MG-tokig landlord, och det syns, för puben är rikt dekorerad med bilbilder och bilomania.

Naturligtvis ösregnade det

Någon timme senare drabbades vi av resans första missöde en punktering på höger bakhjul. Det visade sig då att domkraften inte förmådde lyfta bilen tillräckligt högt. Naturligtvis ösregnade

och mottagandet var kungligt. Alla våra kläder och skor, inklusive mina onämnbare, togs omhand för torkning. Stockvedsbrasan brann i loungen och vips satt vi där varma och torra, med "a nice cup of tea". Resor bjuder ofta på kontraster.

Efter besök hos Ian Gladstone på Blue Diamond Service, som renoverat min bil, vidtog en dryg och mycket jobbig resa upp till Chorley norr om Manchester. Tanken var att eventuellt berika det svenska Rileybeståndet ned en *light Kestrel Sprite* -37. Tyvärr motsvarade inte skicket förväntningarna så därav blev intet. Däremot visade sig Peter och Barbara Higham vara utomordentligt trevliga och varma människor, så efter en mycket uppsluppen middag på puben och övernattnings hos Perer och Barbara skildes vi som "old friends".

Spotted Dick

Sista natten tillbringades i Stagsden nära Newport Pagnell (Aston Martin) där pubmiddagen avslutades med en efterrätt med det sällsamma namnet Spotted Dick. (*Oxford English Dictionary: Spotted Dick or Spotted Dog, a suet (njurtalg) pudding made with currants or raisins*). Vid hemkomsten till vårt B&B hade landladyn lagt fram några motorböcker med små lappar instuckna vid varje sida där bilmärket Riley nämnades. Det är engelsk omtanke!

Englands äldsta pub

Följande dag bjöd på en rätt händelsefattig resa till den äldsta puben, i den äldsta staden i England, The Rose & Crown i Colchester, där vi av tradition brukar stanna och äta oss mätta innan vi embarkerar.

Under båtresan kunde så alla intryck sorteras och resan summeras. Trots en juni månad fylld av regn och rusk så hade vi haft en väldigt rolig och händelserik semester med mycket Magnificent Motoring, men även sköna promenader, och förhoppningsvis inspirerar denna berättelse andra Rileyägare att använda sina bilar till lite längre resor.

Hälsar Håkan och Ingrid

P.S.

Att motorn, på väg hem från Göteborg, började blanda vatten och olja, är en annan historia



Val av tändstift till 2½ litre Riley

av Erik Hamberg

När vi idag väljer tändstift till våra Rileybilar är det helt andra tändstift som finns att få tag i jämfört med när våra bilar var nya. I gamla tändstiftshandledningar kan man finna vad som passade förr i tiden.

För 2½ litre Riley (och Pathfinder) rekommenderades i allmänhet:

Champion: NA-8 eller (senare) N-5
KLG: FE70

Idag finns det andra stift att få tag i. Själv har jag för enkelhets skull valt att beställa tändstift från Riley RM Club i England, i stället för att experimentera eller leta på egen hand. Idag rekommenderar man:

NKG: BP6ES

Det här är ett vanligt tändstift som kan köpas hos t.ex. Biltema, Micro Bildelar eller på annat håll. Prismässigt är det någon krona billigare per stift att göra beställningen från England, men det är ju praktiskt att kunna köpa tändstift på nära håll...

I Biltemas katalog motsvaras NGK:s stift av följande märken och beteckningar:

Bosch: W6DC
Eyquem: C 72 LS

Dessa två tändstift har jag dock inte alls provkört. Har du erfarenhet av vad som passar till någon annan Rileymodell, så är du välkommen att skriva några rader!

PS

I Rileybladet nr 2-93 sid. 6 återfinns en artikel om tändstift för 1½ litre Riley.

Red.

Ett litet utdrag ur boken

The Life of Lord Nuffield

av

PWS Andrews och
Elisabeth Brunner

Övertagandet av Riley Motors, Coventry år 1938

Detta skedde inte av något direkt behov för Morris koncernen, utan Riley Motors köptes av Lord Nuffield därför att han ville försäkra sig om att bolaget, som hade betytt så mycket för den prestige som den brittiska bilindustrin åtnjöt, skulle kunna fortsätta.

Trots att Rileys var betydligt dyrare, så var Rileys sportbilar i viss mån konkurrenter till MG och legenden förtäljer att M.G.s ledning inte var speciellt förtjusta över att deras rival blivit uppköpt!

Företaget tillverkade och sålde både salooner och sportbilar, alltifrån de berömda saloonerna Monaco, Kestrel och Adelphi, till standard- och tävlingsversioner av Imp, Sprite, Gamecock, och den sexcylindriga 2 liters M.P.H.

Hos Riley låg konstruktion och produktion av motorer, chassin och karosser i en och samma fabrik. För att citera Gregor Grant "var Rileys motor för tävlingsbruk en av de få som kunde fås att prestera ofattbart många hästkrafter genom att utnyttja flera förgasare". Raymond Mays utvecklade 1½ liters motorn i turboladdad version för att driva de utomordentligt framgångsrika E.R.A. vagnarna. (Efter kriget använde Donald Healey 2½ litersmotorn i sina salooner och sportvagnar, där hans salooner år 1947 blev de första standard-salooner med en topphastighet över 100 m.p.h.).

Rileys var mycket framgångsrika i tävlingssammanhang. Företaget hade själv tagit aktiv del på detta ytterst konkurrensfyllda område och kostnaderna för detta var en av anledningarna till att företaget hamnade i ekonomiska svårigheter.

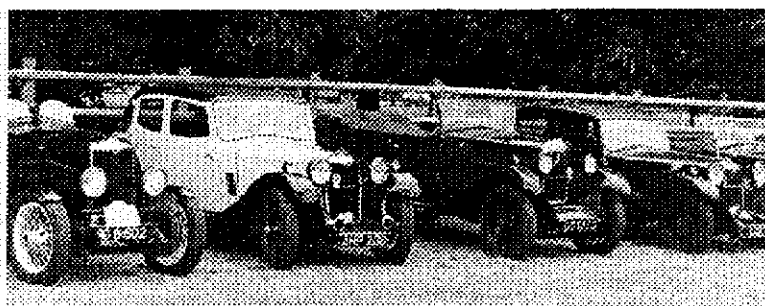
Det har även framförts att företags nya ledning efter grundaren William Rileys bortgång (hans fem söner) inte klarade av den övergripande ledningen av firman. Alla stora "coventryindividualister".

Vad än de egentliga orsakerna till företagets prekära situation var år 1938, så var Riley Motors på randen till konkurs. Victor Riley bad därför Lord Nuffield att rädda företaget genom att överta det, vilket han också bestämde sig för att göra.

Nuffield köpte företaget för £ 143.000, och medan han hade avsikten att inlemma Riley i The Nuffield Organization, ville han först se att firman gick med vinst. Efter att ha funderat på saken insåg han att det skulle se ut som om han satte upp en privat bilkonkurrent till Morris Motors, just som dessa hade köpt upp andra bilintressen. För att undvika missförstånd och för att försäkra sig om att Morris Motors inte skulle göra några förluster av en sådan affär, sålde Lord Nuffield omedelbart Riley Motors till Morris Motors för den nominella summan av £100.

Morris Motors gjorde i själva verket inte ens en kortsiktig förlust eftersom Riley Motors, efter en reorganisation och omstrukturering av finanserna, kunde visa en liten vinst redan första året under de nya ägarna. När Riley blev ett dotterbolag till Morris Motors, fick Victor Riley ta över som vd för sitt gamla företag, och 1939 kom han även in i styrelsen för moderbolaget.

Red. översatte



Coventry 1996

Från vänster:

1931 Nine
Special

1933 Kestrel

1929 Nine
Tourer

1933 Kestrel
6/12

37 S 13091

KORT HISTORIK

Bilen ägdes före 1951 av en stockholmare, om vilken jag inte vet mer än att han lystrade till namnet Pettersson. Om sagde Pettersson var förste ägaren är obekant.

Vid Petterssons död 1951 övertogs bilen av sonen Allan Pettersson, köpman i Skövde. När Allan Pettersson i sin tur gick hädan 1959 fick hans syster och hennes man hand om bilen, som registrerades av svågern, ingenjör Arne Bååth i Linköping.

Den förste juni 1961 övergick bilen till ingenjör Nils Erik Svenssons ägo, även han boende i Linköping, varefter den redan den 19 juli samma år registrerades på firman Begagnade Bilar AB i Linköping. Samma dag anmäldes bilen som skrotad.

Själv köpte jag bilen 1987 av blomsterhandlaren Carl-Axel Johansson i Skänninge. Han hade förvärvat bilen cirka tio år tidigare av någon vars namn han hade glömt. Efter två vändor med en Volkswagen-pickup var Rileyn tillbaks i Skövde igen efter tjugoåtta långa år.

Min fru mindes den ovan nämnde ägaren Allan Pettersson, som hörde till hennes föräldras umgängeskrets. Hon påstod sig till och med ha åkt i bilen vid några tillfällen i sin barndom. Denna uppgift får nog tas med en nypa salt, enär min hustru endast med svårighet kan skilja en Riley från en A-Ford.

Kontakt med Allan Petterssons dotter, som föll i gråt vid hågkomsten av den kära Rileyn. När hon lugnat ner sig, plockade hon fram och gav mig ett par foton på bilen. Fotona stoppades i skjortfickan och hamnade sedan tillsammans med sagda skjorta i tvättmaskinen. Jodå, det går fortfarande att se vad de föreställer.

Carl-Axel Johansson hade från början för avsikt att renovera bilen. Han började med att demontera den i sina beståndsdelar. Tyvärr sågade han i sin demonteringsiver av karossen ungefär jäms med B-stolpen, vilket sannolikt kommer att vålla problem när och om den en gång ska sättas ihop igen.

Den förträfflige Lage Bellström uppgav härom året att han hade hört talas om en Riley, som gjort tjänst som stationär drivkälla till en vedkap någonstans i Östergötland. Min Rileys ena bakskärm saknades, vilket möjligen kan tyda på att det var just den som drev vedkapen i fråga. Lage B hade händelsevis en över-

bliven bakskärm, vilken jag fick mottaga som gåva. (Tack!)

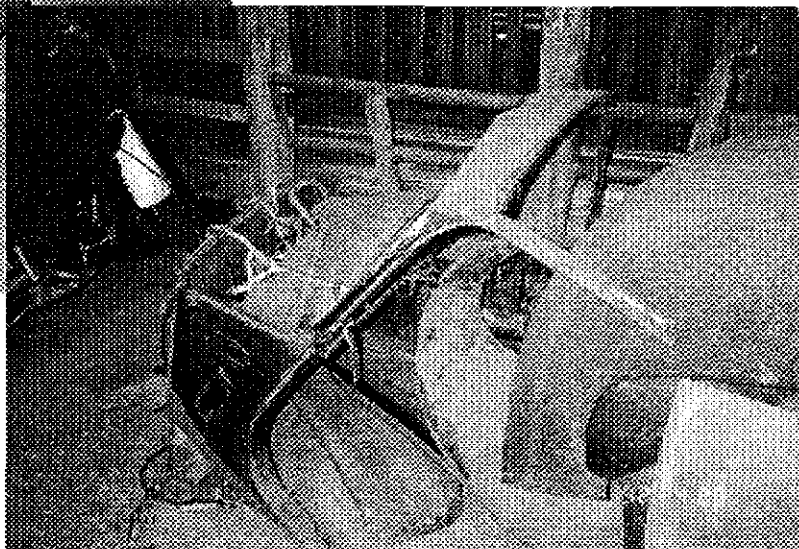
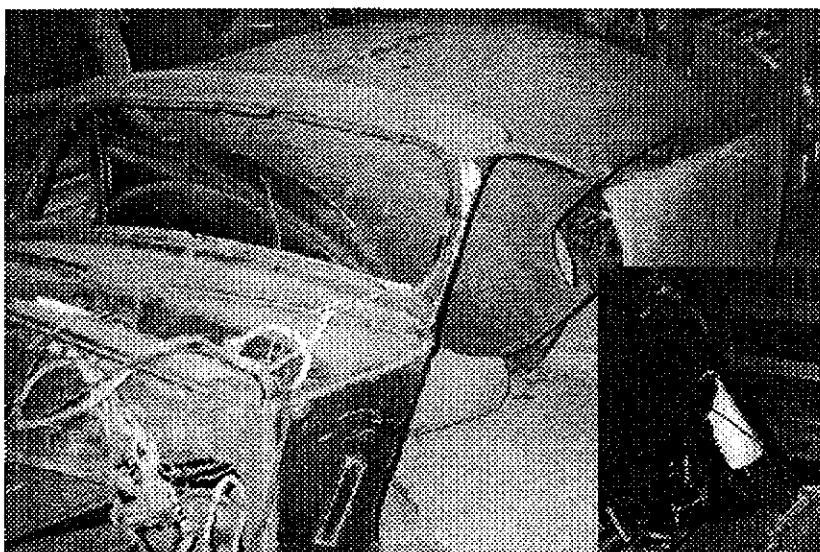
Vad har då hänt sedan 1987? Inte så mycket, måste jag erkänna. Ramen är blåstrad och lackad och framvagnen helrenoverad. En del inredningsdetaljer har jag också gjort iordning. Kylarmaskeringen är restaurerad med hjälp av kromlister från Renault 5. Ena bakdörren har försetts med delvis ny askstomme.

Tyvärr har intresset sedan länge sviktat en aning, till förmån för mer lätt-skruvade objekt som Austin Mini och M.G. Midget.

Egentligen är bilen ingenting annat än en reservdelsbil, om än en nästan komplett sådan. Den har i alla fall inte varit i trafik i mer än fjorton år, vilket inte kan anses alltför avskräckande även om den eventuella vedkapsperioden kanske satt sina spår. Den är i väsentliga delar tämligen frisk, bortsett från att trakten kring bagageutrymmet är något rostangripet.

Jag har i alla fall avsikten att ta itu med bilen på allvar när jag uppnår pensionsåldern, om ingen kommer med ett oemotståndligt anbud.

Lars Inge Knutsson



Vilken Riley-entusiast grips inte av iver inför en sådan syn? Allt är som synes i bästa ordning, möjligen med undantag för kabelhärvarn som kanske måste skarvas på ett par ställen!

37 S 13098

PROGRESS REPORT

Hur går det? Jo tack, bra! Visserligen sakta, men det avancerar. Många i bekantskapskretsen tycker att det går väldigt sakta med renoveringen av min RMA 1947. Dom har sett den i delar så länge, så länge.

I Munka-Ljungby utanför Ängelholm i Skåne pågår uppbyggandet av en bil som för många år sedan köptes som ett, långt ifrån körbart, renoveringsobjekt. Priset var naturligtvis därefter. Om jag tidigt hade givit upp hade inte så mycket pengar gått "förlorade". Jag gav inte upp, har heller inte för avsikt att ge upp. Nu börjar det ju bli roligt!!

Den första åtgärden efter hemtransporten av bilen var att svetsa ihop en hjälpram på hjul. På den ställdes karossen och

rullades in i ett hörn. Den ska tas fram när chassiet är färdigt.

Jag visste från början att det skulle bli en helrenovering, men jag hade ingen uppfattning om hur lång tid det skulle ta med ett sådant arbete.

Det för mig intressanta är att jag åkte mycket i den här bilen på 60-talet. Den ägdes då av en skolkamrat, Anders Bälter i Sollentuna. Bilen skulle han renovera, men det kom så mycket annat emellan - flickor och så. Bilen ställdes in i en lada som det, den gången, fanns körväg till.

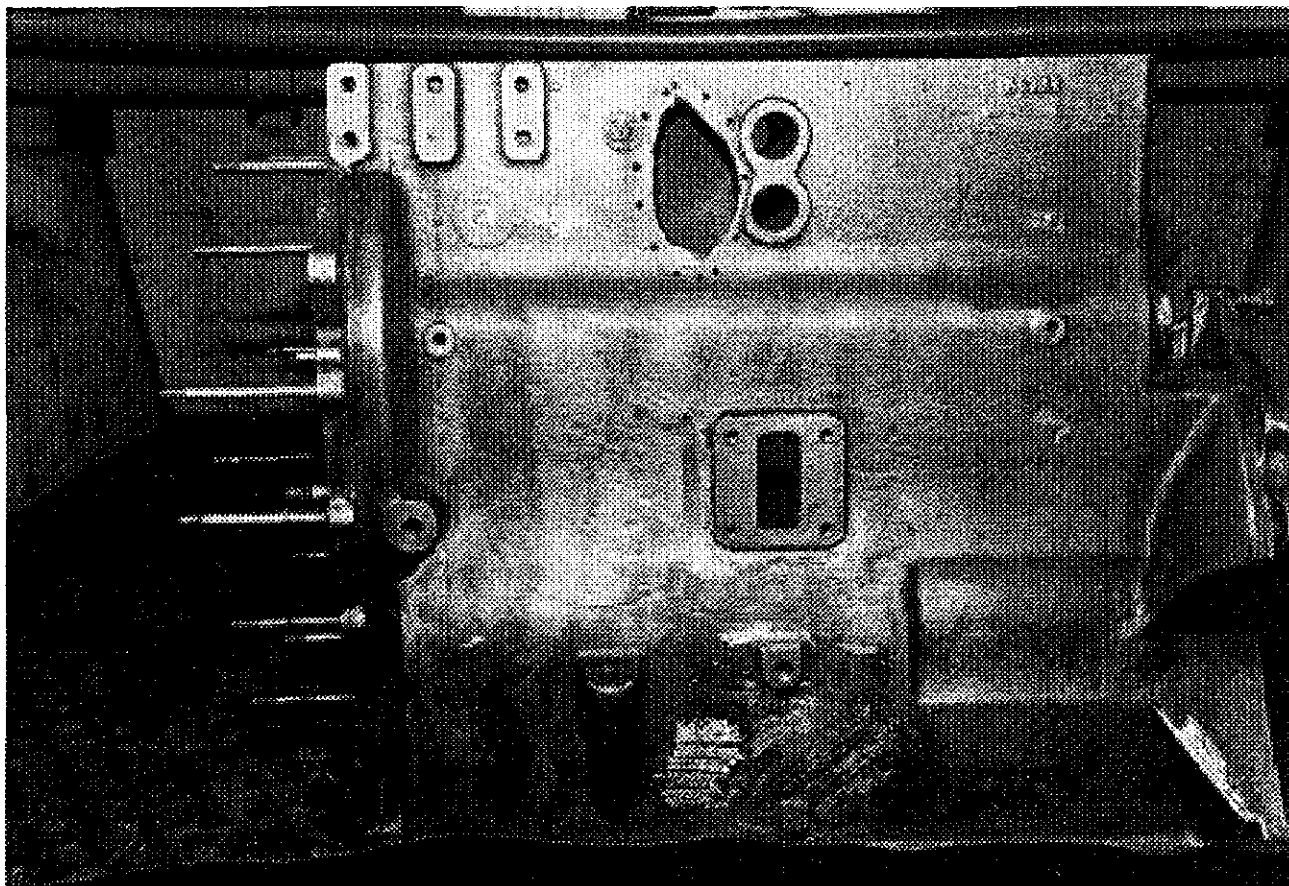
Vi har hela tiden hållit kontakt efter skolan, Anders och jag. Efter 23 år kom vi att tala om bilen igen. Den stod fortfarande kvar i samma lada. "Du får ta hand om den. Jag får nog aldrig tid", sa Anders, "så hamnar den åtminstone i bekantskapskretsen". Vid transport från ladan fanns ingen körväg längre. Ett fyrhjulsdrevet fordon måste användas för att komma ut till farbar väg.

Allt demonterades från ramen, som visade sig ha en del rostskador. Av två karossfästen fanns t. ex. endast fragment kvar. Nya fästen tillverkades och svetsades fast på ramen. Och där plåten var tunn på rambalkarna fälldes ny plåt in i sidorna. Blästring skedde en varm sommar dag med grundmålning omedelbart därefter.

Vad ska man använda för färg undrar man när man inte kan färgbranchen? Jag gick till en billackeringsfirma på orten och gick därifrån med tvåkomponentsfärg för såväl grund- som färdig- målning. För invändigt rostskydd av rambalkarna hällades tunnflytande rostskyddsmedel in i dessa. Ramen vändes runt många varv för att fördela vätskan, som för övrigt ligger kvar i balkarna - någon liter eller så.

Så började det tidskrävande arbetet med isärtagning, rengöring, granskning och iordningställandet av en detalj i taget.

Man passerar olika milstolpar under renoveringsarbetet. En var när ramen



Originalmotorblocket i Håkan Lundgrens 1½:a från 1947 hade frostsprickor lite här och var. Hålet på bilden var lagat med en påskruvad kopparplåt. Blocket har nu svetsats av en fackman. Hellre laga än byta ut är Håkan motto för hela projektet.

var blåstrad. En annan när chassiet stod på hjulen igen. När man passerar sådana punkter känns det bra. Mitt chassi har stått på hjul en tid nu.

Jag har haft som princip att använda så mycket som möjligt av de befintliga delarna. Hellre renovera än att byta ut, även om det finns nytt att tillgå. Spindelbultarna i framvagnen var både krokiga och slitna. Bussningarna brotschades rena, bultarna riktades, ny metall lades på lagerlägena och slipades till rätt diameter.

Jag vill få en så tyst bil som jag bara kan. Därför lade jag ner stor möda på att justera kugggreppet, kuggspelet och lagerspelet i bakväxeln så optimalt som möjligt. En intressant iakttagelse är att något rull- eller kullager ej behövde bytas i bakaxel, växellåda eller hjulnav.

Motorblocket var tyvärr sprucket på ett par ställen p.g.a. brist på glykol i kylvattnet under någon vinterperiod i ett tidigt skede av bilens historia. Skadorna

var lagade med ditskruvade kopparplåtar. En mer permanent reparation har nu gjorts genom att skadorna svetsats igen.

Kolvarna visade skärskador mot cylindrarna. Kolvarna byttes medan cylindrarna, som var obetydligt slitna, endast behövde honas.

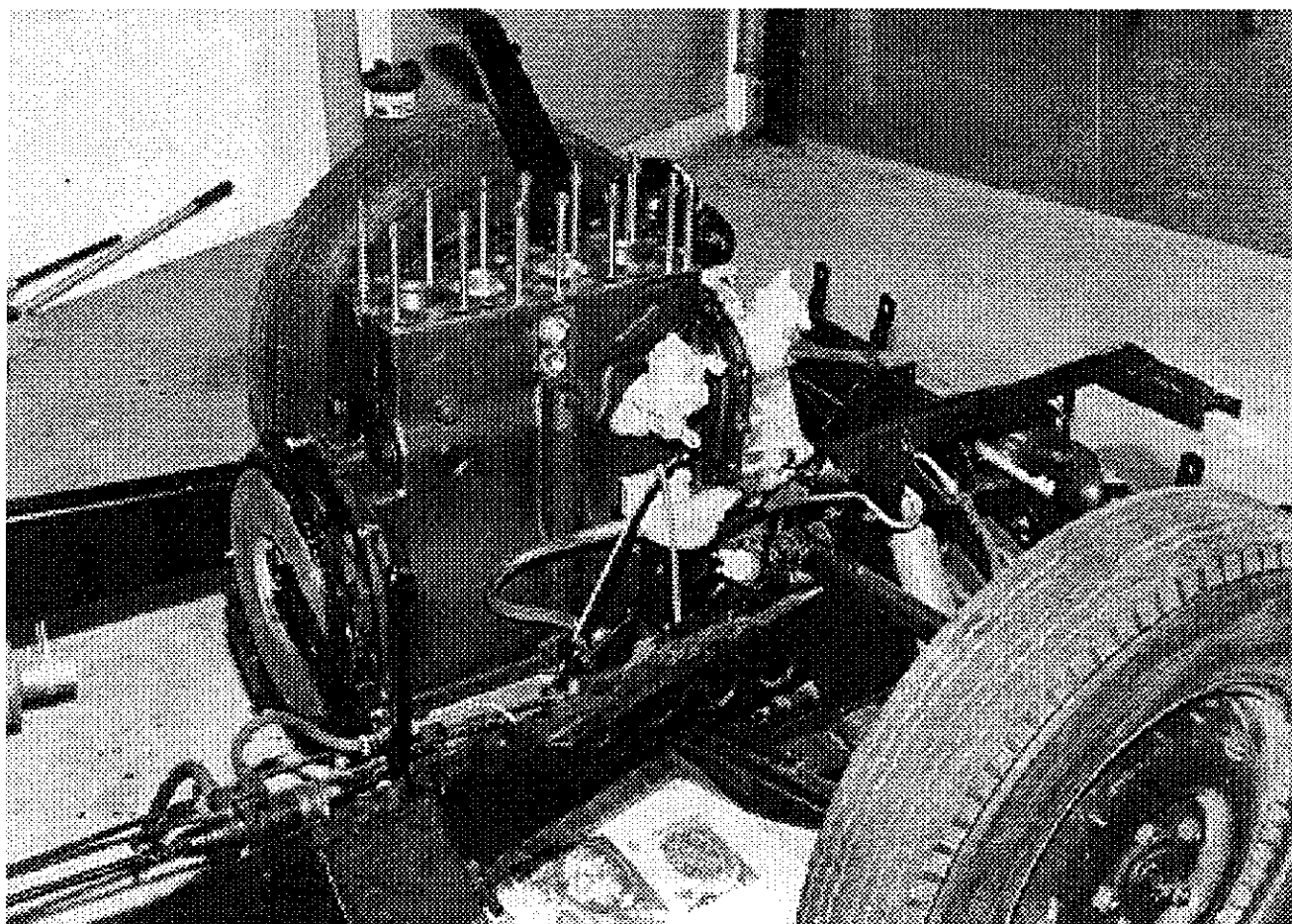
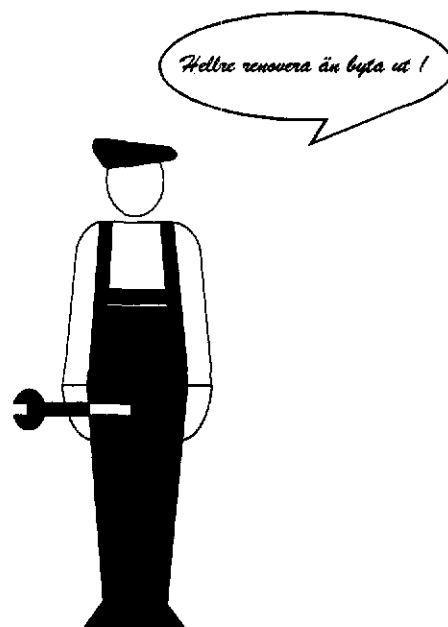
Ram- och vevlager kunde behållas utan byte. Glapp mot vevaxeln var minimalt. Mycket viktigt om, och när, man har motorblocket helt rent från andra delar, är att ta tillvar möjligheten att rensa oljekanalerna, så att man får ett gott oljefflöde till de ställen där olja behövs. Detta gäller även kanalerna i vevaxeln.

Ventilfjädrarna hade alla längder, utom de rätta. Motorn hade nog inte någon vidare bra effekt när bilen ställdes in i ladan. Ventiler och fjädrar byttes.

Det närmar sig en ny milstolpe i arbetet med 37 S 13098. Jag har planerat att motorn, som just nu håller på att

monteras på ramen, ska startas före årsskiftet. Hoppas det håller så att arbetet med karossen kan ta vid.

Håkan Lundgren



Blocket till Håkans motorn har efter omfattande renovering nu monterats på ramen. Före årets slut är det meningen att motorn ska startas och varmköras. Om allt går som det ska, blir det då dags att börja med karossen.

60 2S 7498

PROGRESS REPORT

Min son Per och jag håller på att totalrenovera en Riley Roadster från 1950 som vi köpte av Bosse Thorell i september i fjor. Läget idag är följande.

Ramen är lagad, riktad, blåstrad och målad. Den var ordentligt sned efter en krock mot vänstra framdelen av bilen någon gång i det förflutna. Stora framhjulslagret på vänster sida var av sovjetiskt fabrikat (!) och märkt USSR 307 samt några oläsliga bokstäver.

Framhjulsupphängningen har tagits isär i alla sina beståndsdelar, blåstrats och målats. En länkarm (nedre, vänster fram) har måst riktas. Ny vänster spindelbult och styrlänksarm köpte vi av Håkan Lundgren i Munka Ljungby som hade några "över". Nya bussningar överallt. Nya skruvar och muttrar.

Så kom vi till bromscylindrarna, och nu vill jag relatera en liten korrespondens, som avslöjar vilka amatörrenoverare vi är, men ändå kanske kan vara av allmänt intresse. Brevet gick till John Kirby, reservdelssekreteraren i The Riley RM Club i England:

Dear John,

Jag sitter här med mina fyra framhjulscylindrar. Innan jag beställer bromsdelar till (främre) hjulen, som har 11 tums trummor, måste jag ställa ett par frågor.

Av cylindrarna är en märkt 303460 med kolv, gummipackning och bred fjäder i separata delar och en är märkt 303460 med kolv med integrerad packning och smal fjäder. En är märkt 303450 med kolv med integrerad packning och smal fjäder, och en är fullständigt korroderad cylinder märkt H3208 LH med fastärgad kolv. Det jag vill veta är:

1. Hur ser man skillnad mellan vänster och högercylindrar? Den oanvändbara bromscylindern märkt LH, betyder det left hand?

2. Vad är inkluderat i "wheel cylinder kit" SP 2006?

3. Vad menas när det står i reservdelslistan "sufficient seals for one axle"?



Dagen är den 21 september 1996. Affären bekräftas med ett handslag. T.v. Bo Thorell. T.h. de nya 50-50 ägarna Per och Anders Lindner. Roadstern och alla dess lösa delar är lastade vid pappersbruket utanför Norrköping. En jätteplanka i askträ kom med på köpet liksom färdigrenoverad motor, omklädda stolar (det fanns ingen soffa) och helrenoverade instrument och instrumentpaneler.

4. Hur specificerar man olika typer av kolvar till bromscylindrarna?

5. Vad ingår i reservdel 390360 WHEEL CYL FRONT LH - RMB 11"? Endast cylinder, eller cylinder med kolv, packning och fjäder?

Svaret från John Kirby lyder:

Dear Anders,

Att referera till de ingjutna numren på bromscylindrarna är förvirrande. De har ingen egentlig koppling till reservdelsnumret. Många cylindrar kan tillverkas från samma gjutform. Det enda viktiga är cylinderdiametern. Både 390360 och 390338 passar i varandras bromssköld men den ena har cylinderdiameter 1 1/8" och den andre 1" och man får inte blanda storlekar. Alla fabriksmonterade cylindrar har "cap seals" medan många av de senare utbytescylindrarna hade en packningsring som satt i en skåra i kolven.

1. Bromsarna har dubbla bromscylindrar och dubbla brombackar. Båda backarnas fria ändar är riktade i rotationsriktningen. Båda cylindrarna på ett hjul är identiska, men spegelvända jmf med men de på andra hjulet.

2. En "wheel cylinder kit" SP 2006 innehåller 4 packningar och 4 dammskyddsskåpor.

3. En "axle kit" är precis vad den säger, en axel har två hjul, men kan ha antingen 2 eller 4 cylindrar beroende på modell. Men i båda fallen innehåller en kit/sats tillräckligt med packningar och dammskyddsskåpor för att renovera cylindrarna på två hjul, antingen två framhjul eller två bakhjul.

4. Jag specificerar inte olika typer av kolvar eftersom jag endast tillhandahåller delar till originalmonterade cylindrar. Det finns ett otal moderna cylinderkonverteringar och jag kan inte hålla koll på alla varianter.

5. Framhjulscylinder nr 390 360 i reservdelslistan levereras komplett färdig att montera på bilen. De enda delar som inte kommer med är bromsrörsmuttrar, luftningsnipplar och muttrar till att skruva fast cylinderhuset i bromsskölden.

Hoppas att ovanstående gör det hela mindre förbryllande. Hälsningar, John.

I övrigt har kardanaxelröret och bakaxelbryggan blåstrats och målats. Fjädringen har tagits isär, blåstrats och målats. Nya gummibussningar har inköpts. Kardan-knut och hjullager är kollade, men bakaxel, fjädring och bromstrummor är ännu ej monterade.

Så långt kom vi det första året av roadster renoveringen.

Red.

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda July/August 97

Artiklar:

Front & Rear Suspension
Unleaded 1½ litre Head
Riley Press Clippings

Till salu:

RMC 1949, £ 12.500
RMB 1952, £ 4.500
RME 1952, £ 3.500
RME 1952, £ 1.000
RME 1952, £ 1.500
RMA 1948, £ 4.000
RMA 1951, £ 4.850
RMA 1951, £ 5.850
RMD 1950, £ 22.500
Epps Drophead Prototype 1948,
£ 15.000

R. Memoranda September 97

Artiklar:

RM Front Suspension
Rear Spring Lubrication
Tyre Update
Unleaded Conversion

Till salu:

1932 Riley March Special 9HP,
£ 15.000

RMC 1950, £ 18.000
RME 1954, £ 8.750
RMC 1949, £ 21.000
Riley 2½ Convertible 1953, £ 11.500
RMF 1953, £ 3.500
RMA 1946, £ 4.500
RME 1953, £ 2.500
RME 1954, £ 4.750
RMB 1950, £ 1.200
RME 1954, £ 2.000
RME 1954, £ 4.500
RMA 1948, £ 5.500

The Riley Record July/August 97

Artiklar:

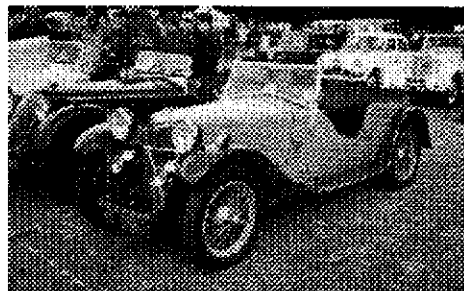
Lucas - Vehicle Wiring Chart
4/72 Windscreen washer system
Is upper cylinder lubrication worth
while?
Tyre speed ratings

Till salu:

1932 Plus Ultra Tourer, offers
1933 Monaco Saloon, £ 7.500
RMA, £ 600
RMA 1951, £ 5.850
Riley One.Point-Five, £ 1.400
Elf Mk. 3, £ 800
Elf Mk. 2, £ 1.200
Elf 1966, £ 600
Elf 1963, offers
Riley 4/72, £ 800

I TV-programmet Trafikmagasinet den 23 september fanns en sekvens kallad Glennings Garage. Där stod Christer Glenning i sitt garage i Eskilstuna och förklarade hur en bilbroms fungerar. Bakom honom på väggen fanns en stor Rileyskylt.

Red. undrar vad Glenning har för förhållande till Rileys och skickar honom därför ett ex. av detta Rileyblad. Vi får se vad reaktionen blir.



En 1933 års Lynx i Coventry 1996. Den är grå med gröna skärmar och ägs av Jenny Gillies. En riktig liten goding! Lynxen alltså. Jenny har red. ännu inte haft nöjet att träffa..

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83
Mobiltel. 070-530 62 25

Kassör

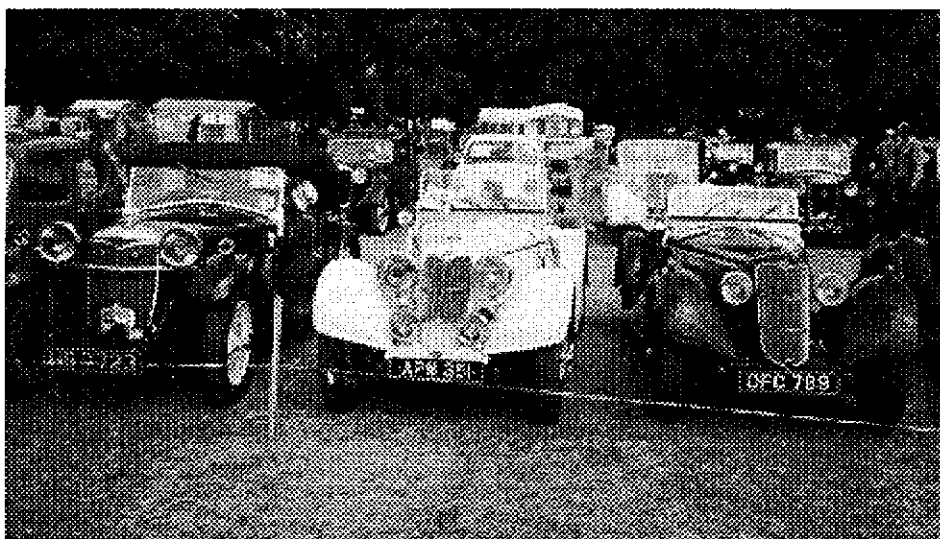
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78
Mobiltel. 070-533 46 06

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Mobiltel. 0708-67 66 60
Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för 1997. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5



En bild tagen vid 100 årsjubileet i Coventry 1996.

Från vänster:

En 1934 års Lynx, British Racing Green med svarta skärmar. Ägare Graham White.

En 1937 års Sprite, Old English White. Ägare Graham White.

En 1936 års Sprite, svart. Ägare Bob Meijer från Holland.