



Kinder-egg

for store gutter

FOTO: LASSE AAS

En kan alltid leve med uvissheten om hva som befinner seg inne i sjokolade-egget. Annerledes dristig blir det vel om "egget" har form som en 20-fots container med en usett Riley som innhold.



De bilgale har det godt

Er man først hekta på veteraner og klassiske biler, og har vært igjennom noen restaureringer, er man som regel ikke uvant med overraskelser. Jan Heftye Blehr fra Nesøya utenfor Oslo, er i så måte godt kvalifisert til å skape spenning for seg selv i hverdagen.

Dette er historien om hvordan han kjøpte usett bil i en container midt i Atlanteren. Vi overlater til eieren å presentere Riley RMB som modell – og historien til sin nyervervede usette:

Riley RMD-modellens tilblivelse

Motorkonstruksjonen med to høytliggende kamakslar i blokken stammer fra 1926, i hovedsak designet av Percy Riley. Senere kom den i større utgaver, bl.a. som 2,5 ltr. "Big Four" mot slutten av 30-tallet. Denne konstruksjonen ble videre-

ført etter WW II i RMA (1,5 ltr) og RMB (2,5 ltr.). Den store motoren hadde først 90 BHP, så 100 BHP. I Healey, som brukte den i forskjellige modeller (Elliot, Westland, Silverstone bl.a., ydet den 104 BHP) Slaglengden var på hele 120 mm, men da blokken var usedvanlig stiv, nærmest som på en diesel, tålte den godt tur-tall på over 5000 rpm.

Rett før WW II var Riley bankerott. Redningen kom i form av William Morris, som fikk Riley inn i Nuffield-gruppen. Avtalen herom besto av et håndtrykk på trappen mellom ham og Victor Riley. De Nuffield-chassiser og kaosserier som nå fulgte, var ikke særlig interessante. Men Riley hadde i forkant av krigen hatt drøftelser med BMW om en sammenslåing og hadde overtatt en BMW 327 til gjennomsyn. Fronten på Riley RMA, B, C og D bærer preg av dette. I tillegg kom at man uten skrupler kopierte forstillingen fra Citroën 11. For RMD modellen ble hekkutformingen også nokså teutonisk, nærmest som på en litt forminsket Mercedes Benz 320 B-cabriolet. (Jeg har lagret et koffertsett til en 1939 MB 230 cabriolet, som familien hadde på 40-tallet, vi får se om det passer til RMD.)

De to første RMD ble bygget på 1,5 ltr. RMA chassis. De hadde også en tynnere header rail. Serieproduksjonen benyttet RMB 2,5 ltr. chassis og en tykkere header rail, for å stoppe scuttle shake. I alt ble det laget 500 stk, i dag kjenner man til 89 som har overlevet. Brukerne av RM modellene var til dels kjente personer som Lord Birkett, Antony Eden, Earl Montbatten m.fl. I Hollywood var den også populær og ble benyttet av kjente skuespillere som Clark Gable, Marilyn Monroe og andre. Den ble kun produsert ca. ett år, i 1950. Rileys andre åpne modell, RMC, var en 3-seter roadster, beregnet på det amerikanske markedet. Her ble den ingen særlig suksess, men i ribbet, men ellers uendret utgave, klarte en RMC en 17. plass på Le Mans i 1951.

Riley med langt rulleblad

C-3300 er den eneste RMD i Norge. Den ble bygget i Abingdon i 1950 og registrert i England 3. november 1950. Farven var da grønn. Jeg har ikke det første vogn-



kortet, men det andre. Det starter i 1965 med en eier i Hull, og etterhvert som tiden går, beveger bilens hjemsted seg via Saffron Waldon og Cambridge til London. Reg. nr. var hele denne tiden RVW 883. I 1976 (ikke 73) selger The Clarendon Carriage Co. Ltd. i Belgravia, London SW1, bilen. Den blir skipet til USA og havner hos Mr. W.C. West i Savannah, Georgia. Han jeg kjøpte bilen av, Frank Lyons i Rock Island, Illinois, ville da kjøpe bilen, men var ikke rask nok. Han fikk først kjøpt den i 1978, og kjørte den selv fra Savannah til Chicago. Turen gikk greit, kun avbrutt av stopp pga rusk i bensintilførselen. Frank Lyons, som var utdannet ingeniør, igangsatte en omfattende restaurering av bilen. Mye av treverket ble skiftet ut, motor og chassis overhaldt, og bilen fikk en ny farge, ivory. (Lyons benyttet her fargen som passet til en Chevrolet Bel Air fra 1955, den stemte med Rileys eget fargekart). Bilen ble trukket på nytt innvendig i rødt skinn. Senere ble cabrioleten fornyet nok en gang og for noen år siden ble motoren overhaldt på nytt.

Midt i Atlanteren

Jeg kom over en annonse for bilen i et spansk bilblad i februar i år. Det var et

firma i Madrid, Cochera Classicos S.L. som ellers handler med Mercedes-veteraner i den øvre prisklasse, som hadde den

til salgs. Under et opphold i Miami tok jeg så kontakt med Frank Lyons, som ga meg hele bilens historie og beskrev det



arbeidet som han hadde utført på bilen. En ny runde med selger i Madrid fulgte. Vi ble enige om pris og betingelser. Bilen befant seg da fortsatt i en container på et skip midt i Atlanteren, på vei fra Chicago til Valencia. En prøvekjøring da ville klart bydd på problemer, så bilen ble kjøpt usett og uprøvet. Men etter et rally i Andalucia i april kjørte jeg innom firmaet i Madrid, og de ga et meget seriøst inntrykk.

Jeg ordnet så med frakt fra Madrid til Norge. Ved ankomst Nesøya 5. mai var spenningen stor da bilen skulle tas av flatvognen. Men det var hel ved. I tillegg fulgte det med en mengde reservedeler, picnic hamper, dokumentasjon på detalj-nivå, m.v. Bilen ble registrert på

norske skilt 8. mai 2008 med reg. nr. C-3300. Litt arbeid gjensto i form av sjekk og rydding i elektrisk anlegg, nye lyskasterinnsatser og litt tilstramming av forskjellige ting på understellet. Utover dette har bilen gått meget bra, den har f.eks. i løpet av en enkelt weekend på Hedemarken kjørt 500 km uten problemer, og i august var den på tur til Danmark. Jeg har gitt den til min 3 år gamle dattersønn Victor, for lengst medlem av såvel NVK som KNA. Vi får se hva det fører til.

