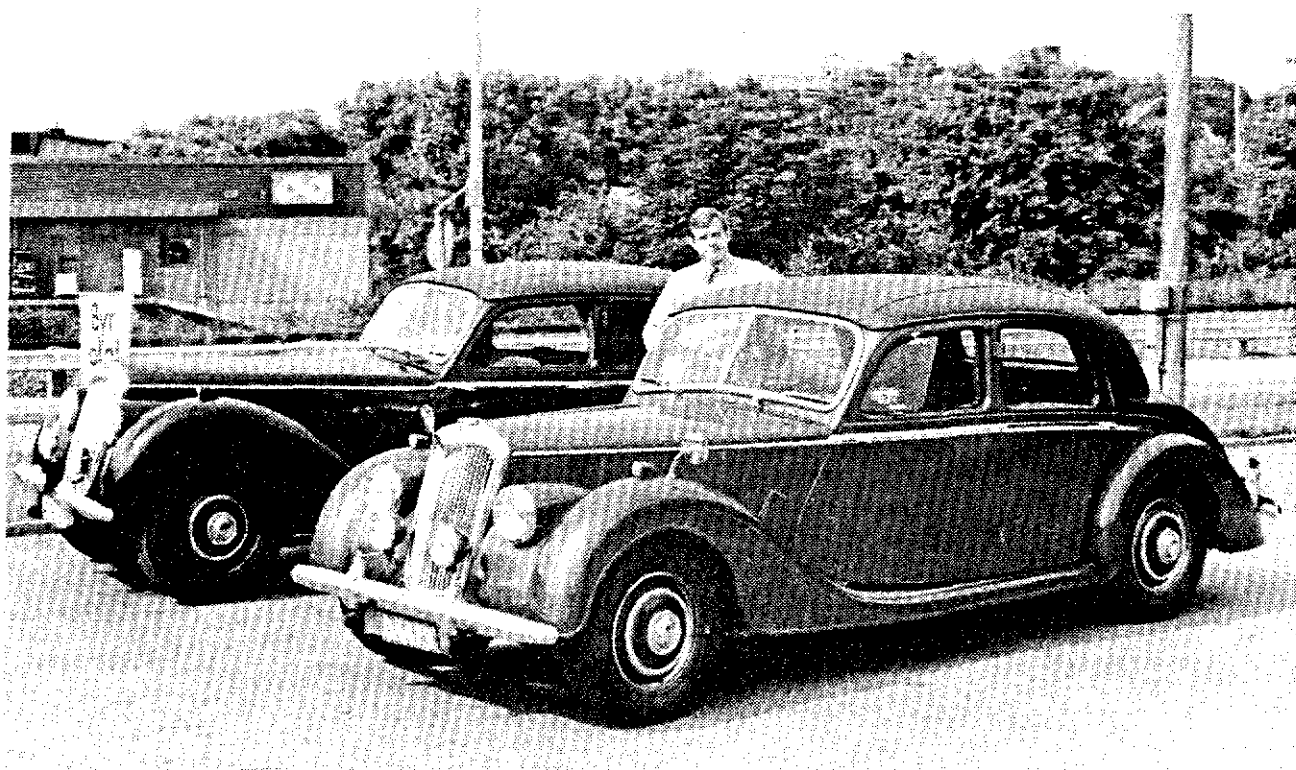


MEDLEMSBLAD FÖR SVENSKA RILEY-REGISTRET

Nr. 3/1980

Huvudredaktör: Erik Hamberg Bitr. redaktör: Erik Berglund

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

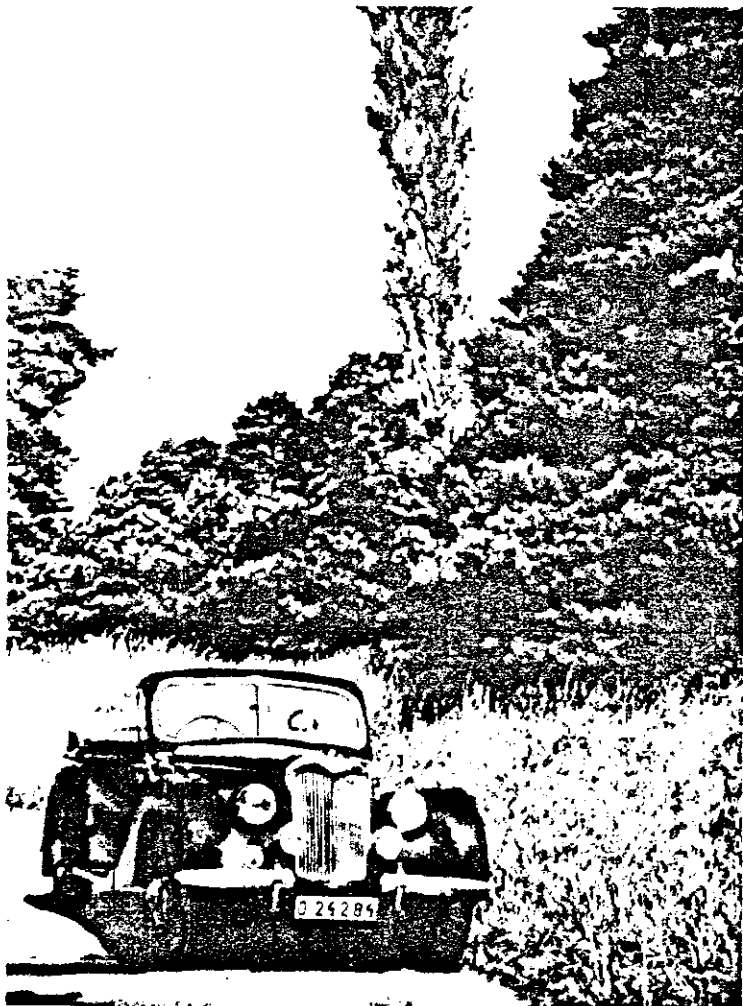


SOMMARENS EVENEMANG

tänker jag skriva om först i nästa medlemsblad. Det kommer ut strax före jul. Annonser och artiklar bör vara mig tillhanda senast i början av november månad.

Bilden ovan härrör i alla fall från i somras: Anders Lindner ses invid sin mycket snygga 1½ L saloon från 1952. Bakom Anders står undertecknads RMB. Bilden togs i samband med att Anders hämtade sin Riley i Skandiahamnen i Göteborg i början av juli. Bilen hade med båt skeppats från Australien i en stor container. Överresan hade Rileyn klarat utan några skador och den startade snällt trots att den inte varit i gång på flera månader. Efter ett kort besök hemma hos mig for Anders utan mankemang ned till sommarbostaden i Domsten utanför Helsingborg. Bilen är nu väl omhändertagen här i Sverige, tills dess att familjen Lindner åter är i Sverige nästa sommar. Som de flesta nog vet, så bor och arbetar Anders för närvarande på Taiwan.

E. H.



Rileys gamla hedervärda anor från otaliga tävlingar på banor och i landsvägslopp har satt sina tydliga spår i vagnens och motorns utformning. Denna senare är värd ett helt kapitel för sig, men ett par rader får här vara tillfyllest.

Sedan 1927 har Riley-motorn byggts med halvfäriska förbränningsrum och snedställda ventiler, och fabriken har framställt över 80 000 så konstruerade motorer. Det låter kanske inte så mycket, men Riley har alltid varit en kvalitetsvagn, som framställts i relativt små serier.

Fördelarna med denna typ av förbränningsrum är bl a hög volymeffekt, hög termisk effekt och utmärkta förbränningskaraktäristika. Detta konstruktionssätt har också varit förhärskande på europeiska racermotorer.

Rileykonstruktörernas detaljlösning av ventilmekanismen är mycket elegant gjord. Två i motorblocket högt liggande kamaxlar påverkar de i 90° mot varandra snedställda ventilerna medelst korta stötsänger och vipparmar. Man får på detta vis samma effekt som med två överliggande kamaxlar, men konstruktionen blir enklare och arbetet när motorn skall sötas förenklas.

Motorn är en 2 1/2 liters fyra med två SU förgasare på inloppssidan och ett väl tilltaget "utblåsningsbatteri" på motsatta sidan, som underlättar andningen och gör den pigg och yster. Se kurvan över hk — v/min (4 800 v/min motavarar 150 km/tim på "direkten").

Toppvarvet ligger omkring 5 000, men vevaxel och alla rörliga delar är mycket kraftigt tilltagna och motorn är styv, slitstark, villig och stryktålig. Riley-ägarnas vittnesbörd om motorns slitstyrka utgör ju ett ovedersägligt bevis för detta.

En liten praktisk detalj på denna alltigenom välplanerade motor är fläkten, som drivs med en separat rem och kan frånkopplas vid kall väderlek. Vintertid kör jag med fläkten frånkopplad och det har visat sig enbart fördelaktigt. Oljeförbruk-

ningen är ytterst ringa och någon påfyllning mellan oljehytarna var 300e mil har aldrig behövts. Ett vackert flänsförssett lättmetalloljeträg hör till de extra glädjeämnena för den som har nöje av att även titta under bilen. Till standardutrustningen hör också ett väl tilltaget oljefilter. Däremot skulle en luftrenare av oljebadstyp vara önskvärd. Ventiler, strömfördelare m m är lätt åtkomliga för justering.

Riley-fabriken är känd för att aldrig göra eftergifter för moderniteter om den inte varit fullt övertygad om att en viss konstruktion haft ett verkligt tekniskt värde. Kromglädje och svällande former är också 1950—52 års modeller glädjande nog helt i avsaknad av. Dess klassiskt rena, engelska linjer har också ett bestående skönhetsvärde. Skärmar, motorhuv, dörrar, fotsteg är enheter var för sig, vilket torde förhålliga en reparation om olyckan skulle vara framme.

Inredningen är gedigen och praktisk. Instrumentbräda och dörrlister av valnöt är ganska sällsynt nu för tiden och en fröjd för ögat. Skinnklädseln är utmärkt och två stolar fram i stället för liggsoffa ökar trevnaden. Tack vare de lagom svängda

Torsten Bildt:

Sådan är min RILEY

ryggstöden sitter man mycket stadigt och glider inte ikring på framsätet även vid hög fart i kurvor. (Det finns kurvor där sikten är fri!) Ryggstöden kunde dock varit en aning högre.

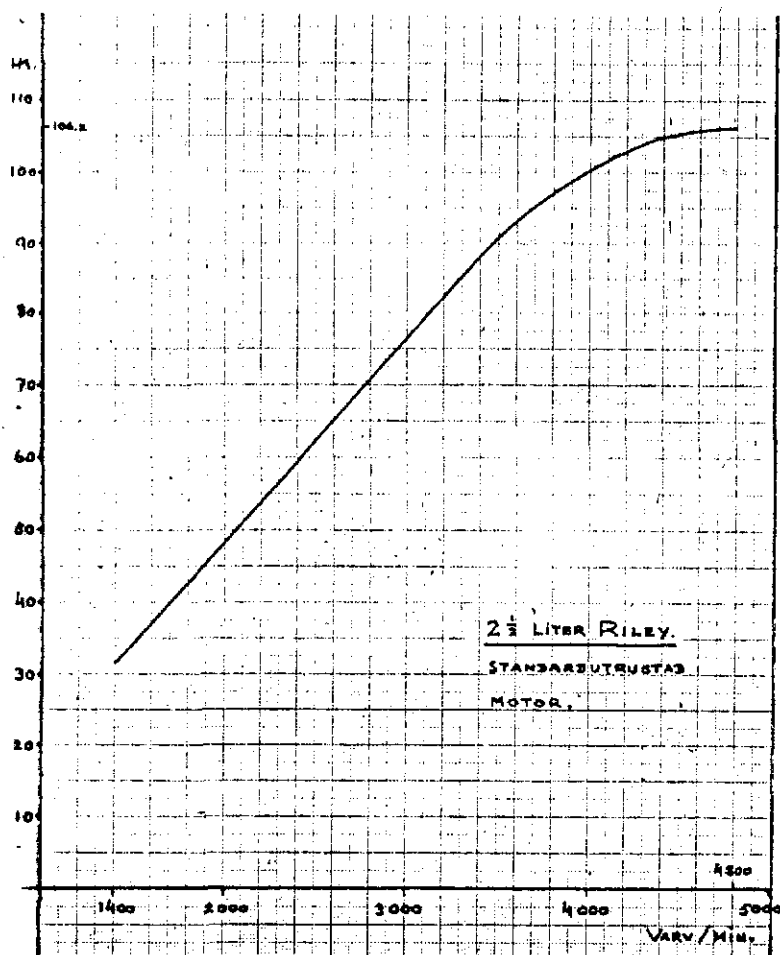
Förutom stolarna är även ratten justerbar varför jag kan få precis den körställning som passar mig bäst. Så är vagnen också mycket vilsam att köra. Men det är givetvis inte enbart körställningen utan framförallt vagnens goda vägegenskaper, som gör detta. Fjädringen är nog efter nuvarande begrepp hård men välplanerad och tyngdpunkten ligger lågt, vilket gör vagnen fullständigt fri från krängningar och gungningar. Den individuella framhjulsfjädring, som Riley släppte ut efter kriget i kombination med kugghjul—kuggstång-styrningen, måste anses vara av mycket hög klass.

Vagnen följer vägen exakt, vägbanan må vara hur som helst, isiga vintervägar inte undantagna, och tack vare den ganska direkta styrningen (2 1/4 varv på ratten för fullt utslag från vänster till höger) reagerar vagnen mycket snabbt även för små utslag på ratten. Den är just lagom understyrd för att gå spikrakt på rak väg utan att behöva "styras" och samtidigt vara ytterst säker och lättmanövrerad i kurvorna. Tack vare god sikt framåt, så att man kan se båda framskärmarna och den exakta styrningen, kan vagnen även vid hög fart placeras på "centimetern" i trånga passager.

Jag har kört den på olika vägar här hemma, i England och på kontinenten och inte funnit en vägtyp, som den inte klarar av på det mest förtroudegivande sätt. Givetvis undantagandes värleråkrarna här hemma. Den fria markhöjden är nämligen väl liten för svenska förhållanden.

Trots 302 cm axelavstånd är vändningsdiametern bara 11 meter, ett givet plus särskilt i stadstrafik och när man skall parkera. Man kan dock anmärka på den relativt direkta styrningen att vagnen blir tungmanövrerad vid låg fart, mest kännbart vid stadskörning, men jag tycker det är ett billigt pris att betala för den ökade precisionen och säkerheten.

För att fortsätta med några anmärkningar (intet är så bra att det inte kan bli bättre) skulle jag vilja ha exakt graderade instrument, och en tachometer borde ingå i standardutrustningen. Jag har skaffat en sådan till min vagn och med en så



pigg motor har den en given funktion att fylla. På motorn finns uttag för koppling av tachometerwiren till inloppsidans kamaxel.

En större bensintank skulle vara förmånlig, särskilt vid långfärder. Men med tacksamhet noteras att reservhjulet placerats i separat fack under kofferten och med egen lucka bakåt. Bagageutrymmet är dock i minsta laget på cabrioleten, där lädan för suffletten stjul en del av koffertutrymmet.

Dragfrihet är ett lönjbart begrepp, men för att vara cabriolet är Riley utmärkt även i detta hänseende, trots att inga dörrstolpar finns. Detta senare ger bättre sikt för passagerare i baksätet när taket är uppfällt.

En aning för stort spelrum mellan ett framhjulslager och navet är det enda krångel som uppstått på 3 100 mil, men lager och nav ersattes med nya på ett par timmar av fabriken utan ett öres kostnad trots att garanti tiden var långt överskriden!

Accelerationen är god, mycket god om man rätt använder den verkligt lättväxlade och trevliga fyrväxlade lädan med den lilla precisa växelspaken av gammal fin engelsk modell, som ligger just precis tillräta för vänster hand, bilen är högerstyrd. Jag anser detta senare vara en given fördel i vänstertrafik.

Gör man rätt bruk av växellådan går vagnen från 0-50 km/tim på ca 5 sek och från 0-100 km/tim på 16 sek på torr slät väg. 50-80 km/tim på direkten avverkas på 9 1/2 sek och på 3an på 6 1/2 sek. Maxhastigheten (inte hastighetsmätarens) är på slät väg 150 km/tim och på 3an 115 km/tim. Dessa siffror är "översatta och ärligt knyckta" från "The Motor" av 18 dec 1946 och gäller 90 hk Riley av samma ärgång.

Tack vare den goda accelerationen, de utmärkta vägeskaperna och ett effektivt bromssystem kan förvånansvärt höga medelhastigheter uppnås utan att tumma på säkerheten.

Jag valde Riley därför att jag ville ha en bil med just den rätt proportionerade blandningen av gammalt och nytt, som gör den till något mer än ett bekvämt fortskaffningsmedel, och jag har inte haft någon anledning ångra mig.

Ovanstående artikel är hämtad från tidskriften Motor, nr. 12, 1952.



DRIVAXLAR RMA/RMB

Vid byte av drivaxel, kullager eller packbox kan det vara bra att veta följande innan man börjar demonteringen:

Drivaxlar från 1 1/2 L-vagnar (RMA) med chassinummer från och med 15001 passar i 2 1/2 L-vagnar (RMB). Drivaxlar som sitter i de tidigare 1 1/2 L-vagnarna har en helt annan utformning i flera avseenden (lagerhus, montering i banjon m.m.).

Några data för RMA-drivaxel (senare typ):

- Tjocklek vid splines: 2,85 cm
- Tjocklek i övrigt: 3,18 cm

För låsring RMA gäller:

- Diameter: 4,75 cm
- Tjocklek: 1,1 cm

Några data för RMB-drivaxel:

- Tjocklek vid splines: 2,85 cm
- Tjocklek i övrigt: 3,51 cm

För låsring RMB gäller:

- Diameter: 5,2 cm
- Tjocklek: 1,25 cm

Är det någon som har specialverktyg för låsringarna att låna ut, meddela då redaktionen. I annat fall är det möjligt att vi får specialtillverka sådana verktyg. De skulle i så fall kunna lånas ut till behövande medlemmar.



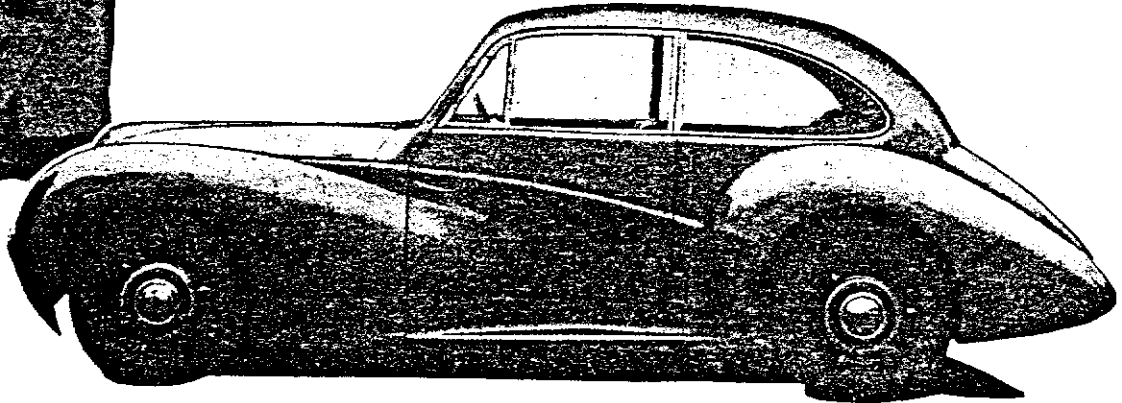
JAG PRESENTERAR HEALEY

för den svenska motorpubliken

• Världens snabbaste serietillverkade personbil • Max. hastighet 180 km/tim med standardmotor • Acceleration: från 0—100 km/tim på mindre än 13 sek. • Kaross, aerodynamisk och helt av lättmetall • Överlägset fjädringssystem • Överträffad väghållningsförmåga • Bränsleförbrukn. ca 0,9 l/mil •

Den nya engelska kvalitetsbilen i toppklass heter

HEALEY



Rådgör med oss när det gäller bilar! Vi ha 25 års erfarenhet inom branschen.

BILFIRMA HELGE SUNDSTRÖM • LODGATAN 2 • STOCKHOLM • Tel. 205815

Med ovanstående annons, hämtad från Svensk Motortidning, nr. 9, 1947, introducerades Donald Healeys Elliott Saloon för svensk publik.

UPPROP

till alla ägare av 1½ L- och 2½ L-vagnar! I nr. 2/1980 infördes Bill Lewis s.k. "Survival roster" över 2½ L-vagnar i hela världen. Samtliga existerande Rileyklubbar är knutna till Bill Lewis' och den amerikanska klubbens inventering. För att vå skall kunna draga slutsatser om hur karosserna levererades till/monterades på 1½ L- resp. 2½ L- chassierna behövs nu uppgifter från samtliga ägare till 1½ L- och 2½ L-vagnar.

De uppgifter som behövs är:

- 1/ chassinummer (instansat i ramen och på den lilla metallplatta som sitter fastskruvad i en bräda längst upp på torpeden i motorrummet),
- 2/ motornummer (instansat på motorblocket, ibland även på skyddskåpan till kamkedjan), samt
- 3/ karossnumret (instansat i träet på den bräda som sitter längst upp på torpeden, något innanför chassinummerplattan. Numret bör vara femsiffrigt och föregås av ett "A").

Ex. (1½ L): 41 S 19769 - 9874 - A 71006

Ex. (2½ L): 59 SS 5185 - B 3430 - A 34703

Skriv ned uppgifterna på ett vykort och sänd dem snarast möjligt till:
Erik Hamberg, Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda. Tack på förhand!

ANNONSER:

All annonsering är gratis. Det finns säkert någonting som Du antingen är i behov av eller inte alls behöver - annonsera därför här!

Säljes:

T-shirts i alla olika storlekar, försedda med klubbens emblem. Gul tröja med blått tryck. Tröja med lång ärm: 47:-/st.; tröja med kort ärm: 40:-/st. Beställningar med uppgift om storlek emottages av:

Ingemar Edwardsson, Kungsåkersvägen 41, 230 30 OXIE
Tel. 040 - 54 90 34

Fabriksnya 4-lagers AVON-däck i dimensionen 5.75/6.00 - 16 erbjudes klubbmedlemmarna till ett mycket förmånligt pris, 235:-/st. + moms. Fri frakt vid beställning av minst 4 däck. - Passa på att beställa nu: det här fina erbjudandet kommer inte att vara hur länge som helst och däcken lär inte bli billigare längre fram. Beställningar emottages av:

Erik Berglund, tel. 013 - 10 12 25 eller 13 14 78, 13 24 78 (arb.). Om Du behöver Rileydäck i någon annan dimension så hjälper Dig gärna Erik om han kan.

Verkstadsbibliotek till 1½ - och 2½ L-modellerna (nytryck)	100:-
Instruktionsbok till 1½ L (nytryck 1980)	50:-
Instruktionsbok till 2½ L (nytryck 1979)	50:-
Frostpluggar i dim. 1.1/8" och 1.1/4"	per/st. 1:-
Muttrar i dim. 1/4", 5/16", 3/8" och 7/16". Begränsat antal, pris på begäran.	

Klubbens vagnmärke kan förhandsbeställas nu! Märket är 7,5 cm i diameter, är emaljerat (silver-mörkblått-gult) och kan skruvas fast i grillen t.ex. Priset är ännu icke fastställt, men närmare uppgifter kan lämnas per tel.

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

Till Riley RMA: 1 styrspindel. Till Rover 12 Sport 1937: Motor och växel-låda (ev. byte mot RMA-motor).

Carl A. Johansson, Linköpingsgatan 3, 596 00 SKÄNNINGE
Tel. 0142 - 402 02 (arb.)

Healey Elliott 1947 (med Rileys 2½ L-motor). Enda exemplaret i Sverige.
- se separat annons -

Lars Rivert, tel. 08 - 48 02 19

Köpes:

Till Riley 1½ L 1947: Motorblock, handtag till baklucka, navkapslar samt 1 fälg.

Carl A. Johansson, Linköpingsgatan 3, 596 00 SKÄNNINGE
Tel. 0142 - 402 02 (arb.)

NYA MEDLEMMAR I KLUBBEN

Hjärtligt välkomna önskas:

- 75 Yngve Lidholm 1½ L Saloon 1950 40 S 17801 / AA 51228
Brynjevägen 20
175 61 JÄRFÄLLA
Tel. 08 - 38 98 44
- 76 Peter Persson 4/68 Saloon 1959 RHSIL 829 / APJ 645
Rösegratan 8
781 62 BORLÄNGE
Tel. 0243 - 107 59
- 77 Bengt Eriksson One Point Five 1958 R 533 / ARR 373
Dragstensgatan 3
781 32 BORLÄNGE
Tel. 0243 - 107 59
- 78 Sture Persson One Point Five 1959 HSRIL-H-4349 / BJD 828
Hjärstavägen 5
703 58 ÖREBRO
Tel. 019 - 11 08 29
- 79 Torsten Grönvall 1½ L Saloon 1949 39 S 16735 / GGC 495
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 0758 - 352 78

En ny förteckning över Rileyägare och medlemmar i Svenska Rileyregistret har utarbetats och bifogas detta medlemsblad. Felaktiga och kompletterande uppgifter torde meddelas redaktionen snarast.

- x - x -

REKOMMENDERADE RILEY-RÅD RÖRANDE RIMLIGA REPARATIONER RESP. RENOVERINGAR

En firma vid namn: J. Whitelegg & Sons, Skelton Road, Timperley, ALTRIN-CHAM, Cheshire, England (tel. 061-928-1616) kan leverera följande nytillverkade plåtdetaljer till R.M.-Rileys:

Bakre hjulhus, kompletta, per par	£ 60.00	Priserna är exkl.
Bagagerumsgolv, per st.	£ 69.00	moms, förpackning
Reservhjulsutrymme, per st.	£ 56.35	och leverans.

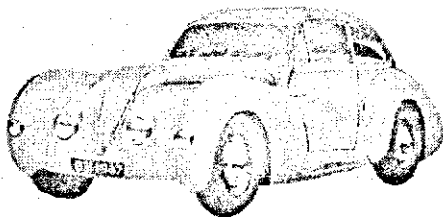
John Foster saluför nu även delar till BMC-Rileys. Intresserade rekvirerar reservdelslistan från:

John S. Foster, 126 Old Lane, Beeston, LEEDS, West Yorkshire LS11 8AG, England (bifoga helst ett par kronor i engelska frimärken för portot).

Örebro Bil- el- och bromsservice, Skolgatan 26, 703 62 ÖREBRO (tel. 019 - 12 67 30) erbjuder

limning av bromsband för 45:-/hjul
svarvning av bromstrumma för 55:-/st.

HEALEY



Det bästa hos engelsmännen är deras hemslejd, anser många bilfinnsmakare, och denna nya 2,4 liters Healey ger syn för sjuen. Något i klass med Alfa Romeo eller Bugatti?

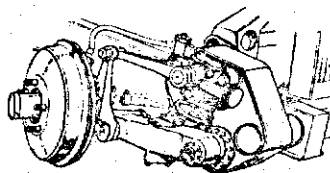
Importförbudet på bilar torde redan ha fått sina verkningar när detta läses. När det skrivs är det en dagstärsk, dystert nyhet, som gör varje bilvän men även varje trafiksäkerhetslänkande nedslagen. Med den förslitna förkrigsvagnpark vi har måste förnyelsen ske i mycket raskare takt än vad som hittills varit fallet, annars kommer olyckskurvan att åter stiga snabbt i höjden. Det går inte att lappa och laga hur länge som helst! Om därför också importförbudet så småningom lättas och licens ges till införsel av vissa vanliga fabriks standardvagnar så blir det dock en del märken, som man gått och varit nyfiken på, som inte torde komma i första taget till vårt land utan måste stämpas som lyxvaror.

En racerförarens berättelse

En sådan vagn är t. ex. den berömda engelske racerföraren Donald Healeys. Någon längre historik om den bilen kan vi tyvärr inte uppbygga lösekreten med, ty den är född efter andra världskriget, och i bästa fall har serietillverkningen kommit i gång just vid detta laget. Generalagenten för Sverige, Helge Sundström i Stockholm, har ännu ej fått in något exemplar, och nu dröjer det väl som sagt länge än. Synd, för av det bildmaterial som stått till förfogande framgår, trots dess magerhet, att vagnen blivit ett verkligt fullblod, som med heder kommer att bära sin upphovsmans namn.

En fransk engelsman

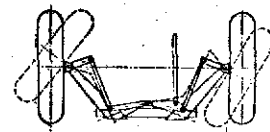
En och annan av de moderna engelska bilarna lyskåpade i sin konstruktion och i sitt yttre så är Healey närmast fransk eller italiensk i linjerna. Den bör kunna konkurrera med kontinentens främsta sportvagnar med sin motor, som ger hela 100 hkr på ett tons vagnvikt. Vagnens längd är 4320 mm, och den har ett axelavstånd av



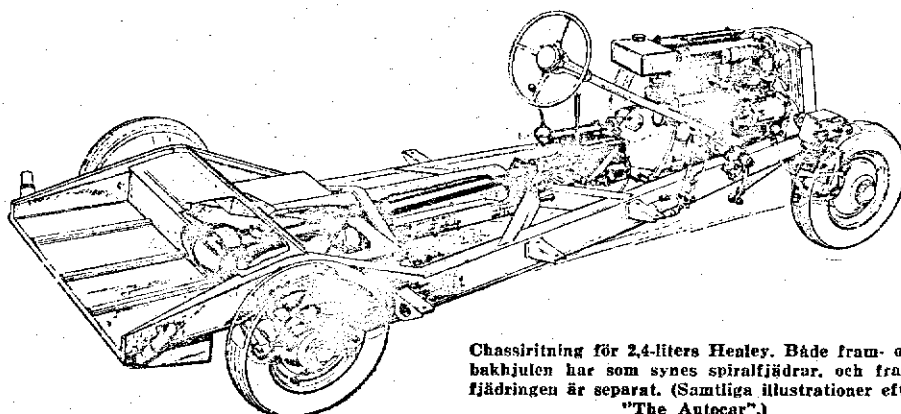
Den individuella framfjädringen. Den undre länkarmen av speciell lättmetalllegering vilar i nållager och kulstödlager. Den övre armen håller Luvax-Girling stötdämparna. Dessutom finns spiralfjädrar.

2590 mm. Den fyrcylindriga toppventilmotorn har dimensionerna 80,5x120 mm = 2,443 liter. Ventilarna står i 90 grader och opererar med korta stötsfänger och två överliggande kammar. På en kompression av 6,5 tar man ut 100 hkr vid 4,600 varv i minuten.

Ringbelastningen är 55 procent fram och 45 bak. Framfjädringen individuell naturligtvis och bromsningen Lockheeds. Ramlänkarna är raka och chassiet stegas med X-sektion



Healeys styrning sedd underifrån. Man observerar att draglängerna är absolut oberoende av upp- och nedgående rörelser och hur "Ackermanvinklarna" bibehålles för att ge perfekt kurvradie.



Chassiritning för 2,4-liters Healey. Både fram- och bakhjulen har som synes spiralfjädrar, och framfjädringen är separat. (Samtliga illustrationer efter "The Autocar".)

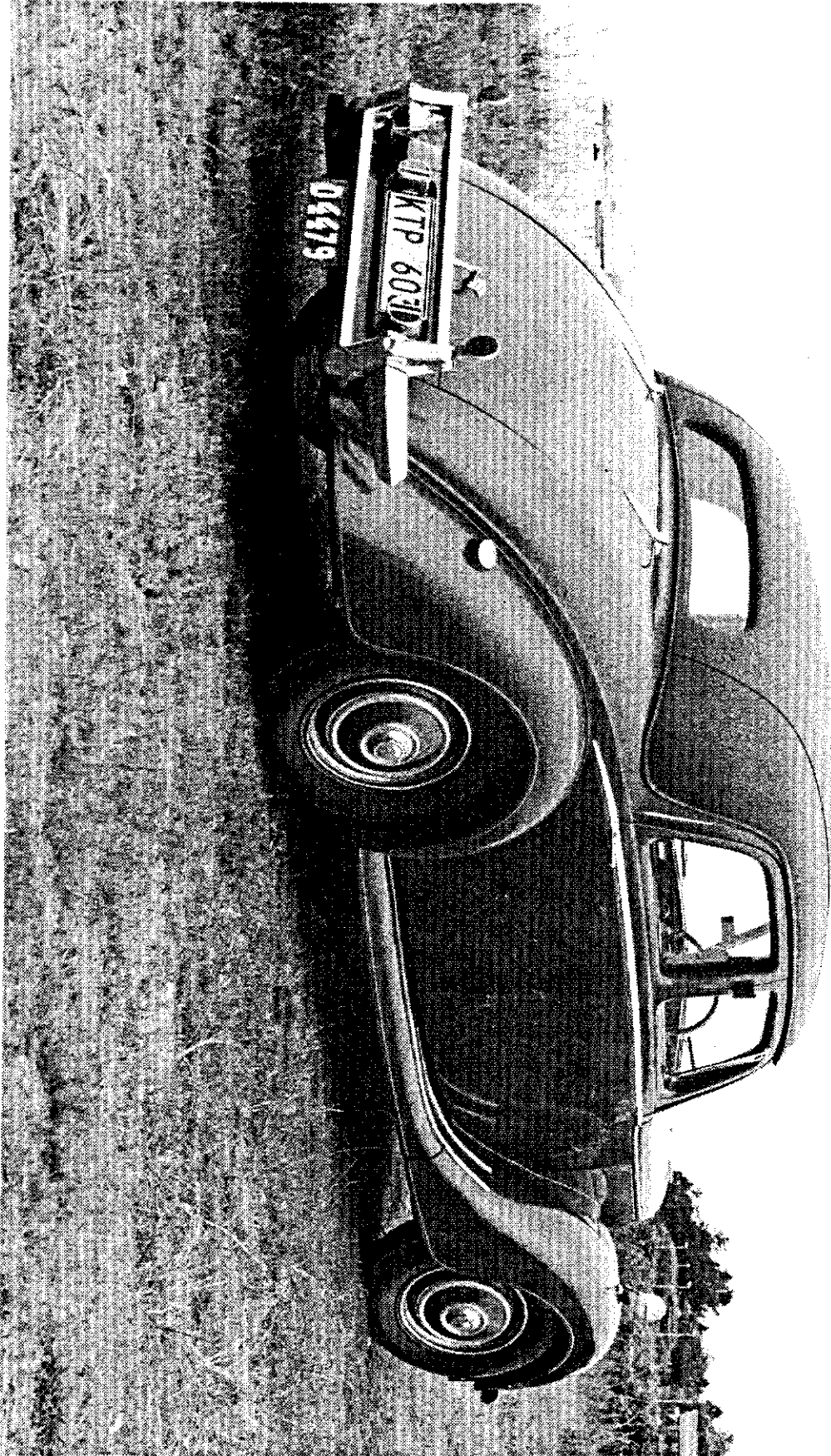
JAG KANSKE SKA SÄLJA MIN HEALEY ELLIOTT 1947.

BILEN ÄR UNDER RENOVERING OCH VAD SOM ÅTERSTÅR ATT GÖRA ÄR EN DEL KAROSSJOBBS OCH DET ROLIGASTE, HOPSÄTTNINGEN.

BILEN HAR SVENSKA PAPPER, OCH DEN KÖRDES FLITIGT I MÅNGA TÄVLINGAR (BLAND ANNAT MIDNATTSOLSRALLYT OCH MONTE CARLO-RALLYT) UNDER ÅREN 1948 - 1951.

OM DU ÄR INTRESSERAD AV DENNA OVANLIGA BIL, HÖR AV DIG SÅ KAN VI PRATA VIDARE.

LARS RIVERT
HEMANSVÄGEN 6
122 38 ENSKEDE
TEL 08/48 02 19



Anders Lindners Riley RMA 1952 fotograferad i Domsten, juli 1980.