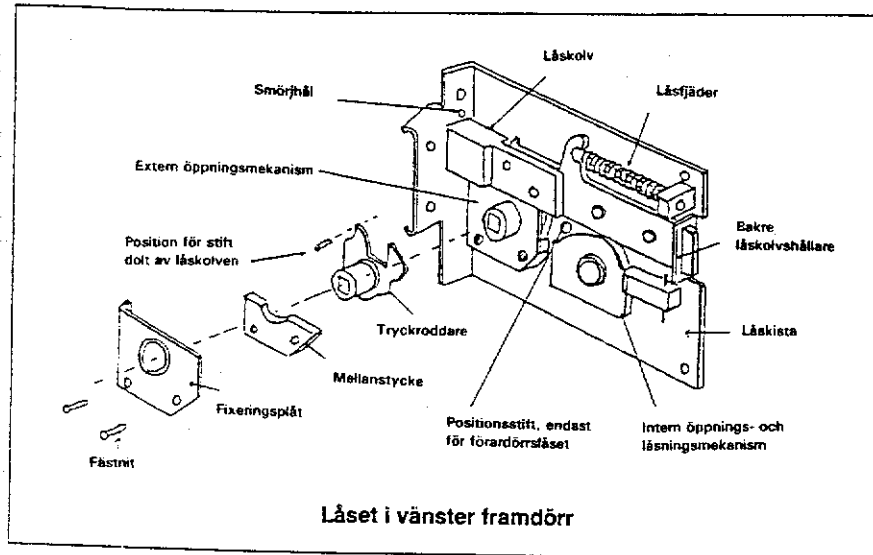


## Fixa Dina hängiga handtag!



Dörrlåsen är ett vanligt problem på Rileys av våra årgångar. Eftersom verkstadshandboken inte behandlar dörrlås, publicerar Rileybladet nu en artikel om hur man åtgärdar trasiga lås.

Ett tidigt ålderstecken är hängiga handtag. Om man inte rättar till problemet kommer handtaget till slut att snurra runt i och med att det fyrkantiga hålet i tryckroddaren, som är tillverkad av en vitmetallegering, blir utnött.

Låset har två huvuddelar: a) låskolven och det yttre handtaget, och b) låsmekanismen och inre handtaget. Skissen visar låsmekanismen i vänster framdörr.

Vanligtvis ger inte den inre låsmekanismen några problem och det räcker normalt med att hålla den väl smord. Den del av yttre handtaget som påverkar låskolven, den s.k. tryckroddaren, har en centrumbit i vitmetall vilken slit ut eller smulas sönder. Nyttillverkade tryckroddare

är gjorda helt i stål, och med en sådan lär problemet inte återkomma.

Att byta tryckroddare går så här till:

1. Borra eller slå ut nitarna som håller fixeringsplåten och mellanstycket på plats.
2. Sätt på den nya tryckroddaren och prova att mekanismen fungerar.
3. Borra upp och gänga nithålen i låskistan - obs, nithålen i fixeringsplåten och mellanstycket måste också borraras upp för att ta de nya skruvarna.
4. Skruva ihop delarna och platta till skruvändarna så skruvarna inte kan lossna.

Några råd:

- A. Fixeringsplåtens hål behöver ev. filas till med en rund fil för att den nya tryckroddarens centrumbit ska passa igenom.
- B. Genom att gänga låskistan och skruva i stålskruvar har man bägge händerna fria till att platta till skruvändarna.

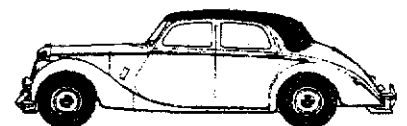
## Innehåll:

Fixa Dina hängiga handtag .....	1
Mer om hängiga handtag .....	2
Rileyn på Helsingholms museum .....	2
Historien om SUs bränslesystem .....	3
Något om bly i bensinen .....	4
Rileyprislista för 1934 .....	5
Fasta avdelingen .....	6

Ditt & Datt  
Tekniska tips  
Annonser  
Nya Medlemmar  
Adressförändringar  
Red:s spalt  
Ordf har ordet

C. Om låskolvens bakdel tenderar att hoppa ur sin hållare rör sig tryckroddaren för långt fram. Detta beror på slitage på stiftet som ska hålla tryckroddaren i rätt läge. Detta stift sitter på låskistan bakom låskolven. Om man byter tryckroddaren utan att ta bort låskolvsarrangemanget glömmar man gärna bort detta stift. Helst ska ett stift i härdat stål nitas på enligt alla konstens regler, för trots att det är ett mycket litet stift så spelar det en väsentlig roll för att dörrlåset ska fungera korrekt.

D. Dörrlåset på förarsidan har ytterligare ett håll-stift i låskistan. Detta ska förhindra den interna låsmekanismen från att röra sig för långt fram mot tryckroddaren. Montera låset utan denna sprint och Du kommer förr eller senare att befinna Dig grundligt utlåst ur Din Riley!



# Historien om SUs bränslesystem

Englands populära SU förgasare utvecklades av två bröder. Den ene, George Skinner, som utan att vara ingenjör uppfann principen som SU förgasaren bygger på. Den andre, Thomas Skinner, som var ingenjör och som hjälpte sin bror utveckla uppfinningen.

Deras första patent togs ut 1905, och de första förgasarna såldes främst till bilägande privatpersoner. Tack vare den snabba försäljningsframgången av denna nya förgasartyp spred sig brödernas rykte och de blev snart kända som the Skinner Union, och när försäljningen accelererat så att nya lokaler blev nödvändiga, etablerade de sig officiellt i London som The S.U. Carburettor Company.

År 1918 började ett veritabelt priskrig på förgasarmarknaden men SU förgasaren behöll sin höga kvalitet och monterades som standard i de flesta engelska kvalitetsbilarna (däribland Riley).

Denna marknad var emellertid inte tillräcklig, så bröderna Skinner beslöt sig för att sälja företaget. Thomas Skinner kontaktade Bill Morris på Morris Motors som redan var SU entusiast efter att ha monterat dessa förgasare i sina privata bilar. Resultatet blev att Morris tog över SU patenten och produktionen, med Thomas Skinner som chef. (Långt senare kom Bill Morris att ta över Riley med Victor Riley som chef).

En ny produktionslinje installerades och SU förgasare monterades därefter i alla bilar tillverkade i Morris gruppen. Från år 1934 monterades de i flygplan och i verenda engelskt stridsflygplan i det så kallade "Slaget om Storbritannien/The Battle of Britain" 1940 satt en SU förgasare. I krigets senare skede ersattes förgasaren med SUs direktinsprutningspump, vilken avsevärt förbättrade prestandan på hög höjd. Dessa är nu standard på alla Rolls Royce Merlin flygmotorer.

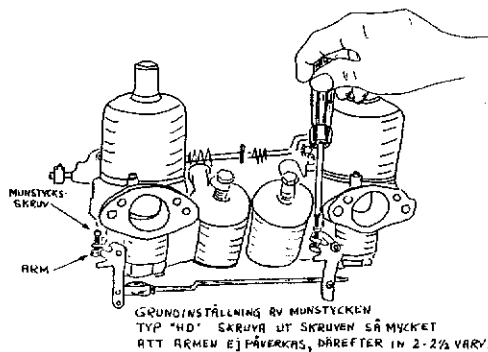
SU gjorde stora tekniska framsteg under kriget vilket resulterade i de driftsäkra SU förgasare och insprutningspumpar som i har idag.

År 1952 ökade SUs marknad ytterligare genom bildandet av BMC gruppen, och år 1965 etablerades British Motor Holdings, en sammanslutning av BMC, Jaguar, Guy och Coventry Climax.

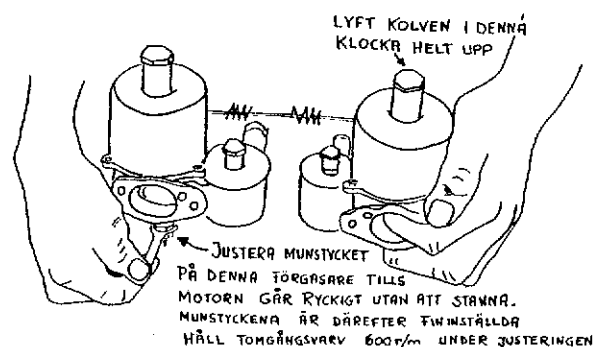
År 1976 blev S.U. Carburettors en del av divisionen Service & Reservdelar mera känd som SU/BUTEK, och levererar förgasare och bensinpumpar till många biltillverkare som Austin, Morris, Triumph, Rolls Royce, Jaguar, Rover, MG Reliant, Volvo och Vanden Plas.

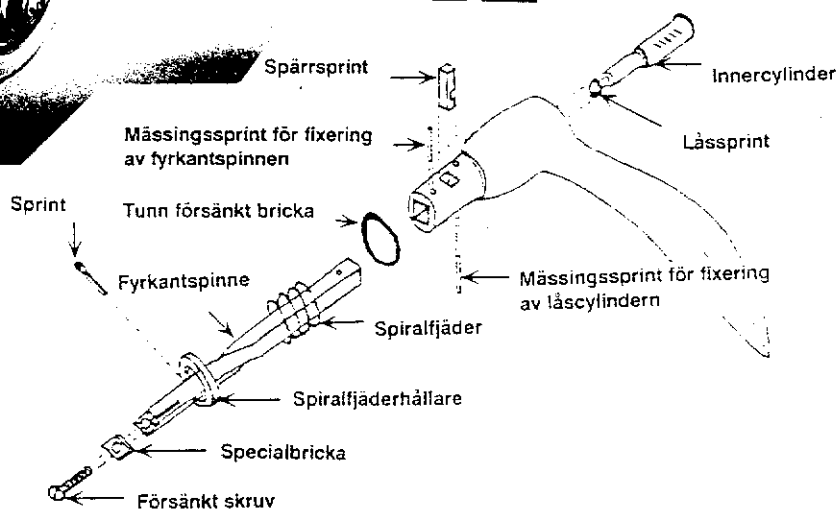
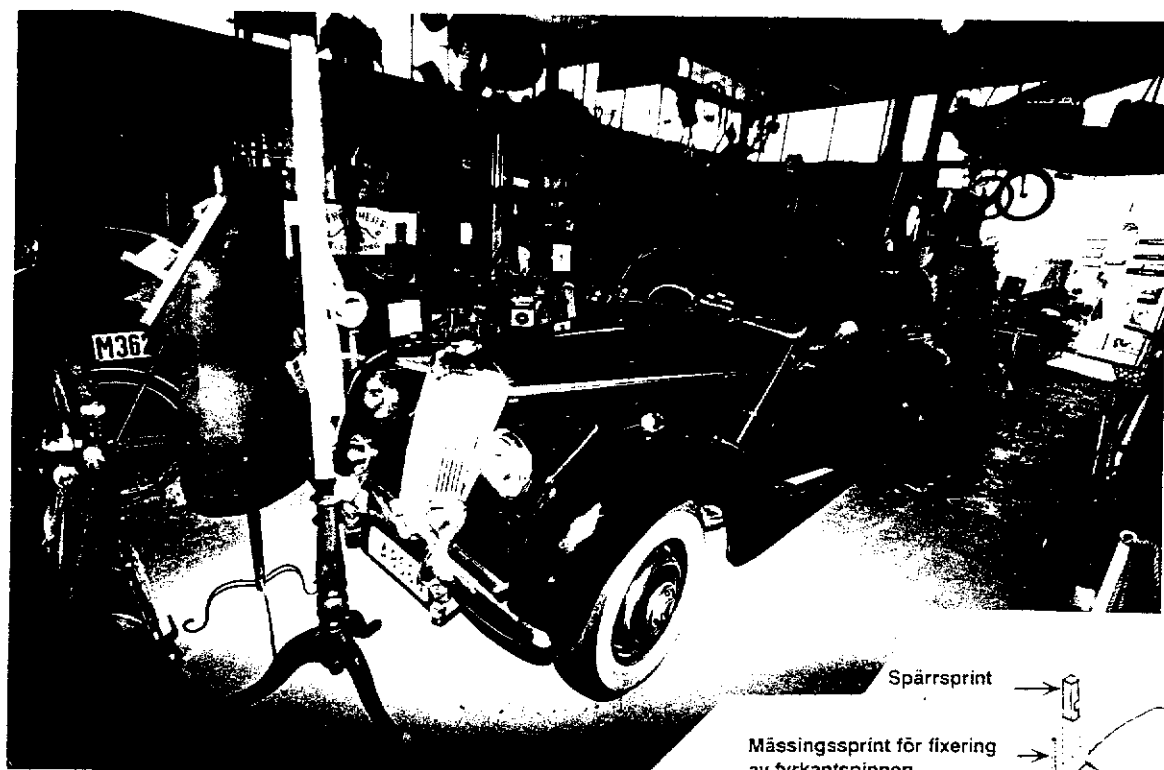
Under senare år har mycket utvecklingsarbete gjorts hos SU för att bilar ska kunna leva upp till de nya strikta lagarna på lägre och renare utsläpp, och naturligtvis marknadskraven på ännu lägre bensinförbrukning. Arbetet fortsätter...

GRUNDINSTÄLLNING AV GASSPJÄLL & MUNSTYCKE



FININSTÄLLNING AV GASSPJÄLL OCH MUNSTYCKE





## En Riley på museum i Helsingborg

Efter ett telefonsamtal mellan Staffan Nilsson och redaktören

Sedan 20 år står det en maroon 2 1/2:a på den permanenta utställningen *Teknik på Farfars Tid* även kallat Helsingholm Automotive uppe på Berga industriområde i Helsingborg. Var kommer den ifrån och varför står den där? Här kommer svaret.

Bilen har nr 60 S 7552 och är alltså från 1950. Den köptes ny av Hugo Aspegren på Krönleins Bryggeri i Landskrona. Bilen som såg gammaldags ut redan som ny, var mogen för inhyte i början av 60-talet. Men Hugo fick ett så dåligt bud att han ställde in den i bryggeriets garage i stället. Och där fick den stå i ca 10 år, tills bryggeriet skulle rivras.

Hugo Aspegrens son Jesper (Godmorgon Sverige) vände sig då

till sin bilintresserade kompis Staffan Nilsson som köpte den för 700 kronor.

Staffan tog isär hela bilen, gjorde iordning den och lackerade om den. Tak över huvudet hade bilen på svärmors gård utanför Ängelholm. Staffan körde bilen flitigt under några år, men när gården skulle säljas blev det problem med garageplats. Staffan vände sig då till Bengt Strand som han kände, och som äger och driver *Teknik på Farfars Tid*. Den vinröda 2 1/2:an kom sålunda till Helsingborg, och där har den blivit stående.

Staffan har dock inte glömt bort sin Riley, och planer finns på att borsta av museidammet, och börja köra klassiskt engelskt igen.

## Hängiga handtag

forts.

Skissen visar den korrekta monteringen av dörrhandtaget. Det vanligaste felet vid hängiga handtag är antingen att den lilla försänkta brickan, eller spiralfjädern, eller i extrema fall bägge, försvunnit.

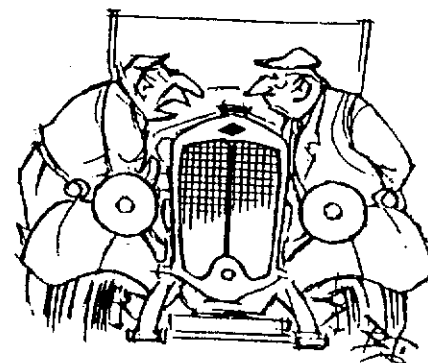
Det förekommer små variationer i låsen. Somliga har rak fyrkantspinne, andra har vriden, som i skissen.

En orsak till hängiga handtag kan vara att fyrkantspinnen vridit sig (mer än den eventuellt ska vara).

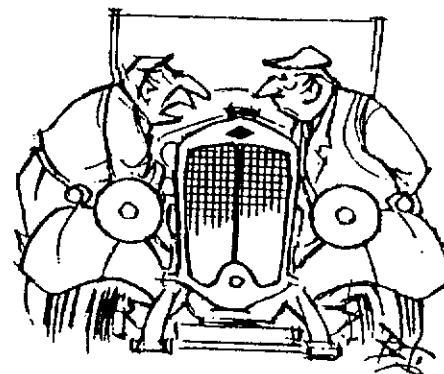
Om man har dålig passning mellan tryckroddaren och fyrkantspinnen kommer all tryckkraft i hörnen av tryckroddaren. Ganska snart spricker då denna.

# Något om bly i bensin

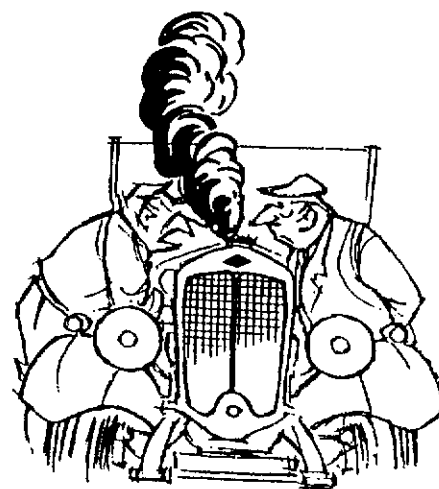
av  
Rune Möller



*"För tusan Gustav, du får lägga av med vitlöken. Du ärgar ventilkåporna!"*



*"Antingen beror det på oförbrända högre fraktioner i bränslet, eller så är det den Möllerska supprörskatabysatom..."*



*"Antingen är det för tidigt tändning i förhållande till kompressionstalet, eller är det för mycket rök i batteriet..."*

Enligt Stora Automobilboken utgiven 1947, ställde tävlingsförarna på tidigt 20-tal krav på bättre bränsle. År 1921 startades försöken med bly-tetra-etyl i bensinen för att höja resistansen mot okontrollerad tändning, s.k. knackning, i samband med höjd kompression.

Tävlingslegenden Ricardo i USA lär 1922 ha fört utvecklingen ett steg framåt. År 1923 bildades i USA Ethyl Gas Company för framställning av högvärdig blyad bensin.

Uppgifter om blylegerad bensin i Sverige finner man 1947 men då endast för effektivitets höjning medlande på oktantalet.

Utvecklingen fortsatte naturligtvis men det är osäkert om man visste att man samtidigt genom blytillsatsen minskade cylinder och ventilslitage.

I början av 50-talet skärptes kravet på ökad motoreffekt med bibehållen slagvolym och vikt och för att tillmötesgå detta gjordes bl. a. ventilens diameter större och hastigheten för öppning och stängning högre. Vid sammanpressning av en spiralfjäder vrider sig ändplanen i förhållande till varandra och ger alltså ventilen en roterande rörelse vid öppning och stängning med masskrafter ungefär kvadratisk proportionella mot axiella rörelsehastigheten. Det är detta som är orsaken till förslitningen av ventilsätena, och det är således den mikroskopiska

blyavlagringen som ger livslängden åt våra motorer.

Nästa stora steg i utvecklingen skedde 1993 då förbud mot blyutsläpp i avgaserna infördes. Bensinbolagen hade säkert varit "på hugget" en längre tid när vi på mycket kort tid fick en helt ny bensintyp i mackarna där oktantalet styrdes av metyleter (MTBE) och smörjning genom tillsatser av kalium- och natriumhydrider. Motortillverkarna anger god smörjeffekt och inga skador vid normal användning medan bränsletillverkarna vill avvakta med sina kommentarer.

Dessa uppgifter som jag fått fram vid intervjuer med fackmän informerar om att vi kan se fram emot allt bättre och renare bränsle till våra motorer.

Beträffande oktantalet ligger även de senare Rileymotoreernas kompressiongrad kring 7 (på någon modell uppåt 7,5) och kan alltså köras på vad som helst över 87 oktan.

När man bestämt sig för en viss bensintyp kan en smärre ändring av tändningsinställningen ge en något piggare motor. Detta måste göras individuellt när varje motor har sina egna små karaktärsdrag.

Mina fordon har körts på blyfri 95-oktanig bensin sedan den blev tillgänglig.

# Prislista för 1934

ur

## The Autocar Buyers' Guide of 1934 Cars London - England

### RILEY (England).

RILEY (COVENTRY), LTD., Foleshill, Coventry.

9 h.p. (tax £9).

4-cyl., 60.3×95.2 mm. (1,089 c.c.), O.H.V., 4 speeds (central) Wheelbase 8ft. 10in., track 3ft. 11½in.

Chassis .. .. . £220  
Monaco saloon .. .. . £298

Lincock coupé .. .. . £298

Lynx tourer .. .. . £298

Drop-head coupé .. .. . £298

Imp two-four-seater (special series) .. .. . £298

Kestrel saloon (special series) .. .. . £325

Falcon saloon (special series) .. .. . £325

Special series chassis (two-carburettor engine) £17 extra, except in cases named.

12 h.p. (tax £12).

6-cyl., 57×95.2 mm. (1,458 c.c.), O.H.V., 4 speeds (central). Wheelbase 9ft. 5½in., track 3ft. 11½in.

Chassis .. .. . £270

Mentone saloon .. .. . £348

Lincock coupé .. .. . £348

Lynx tourer .. .. . £348

Drop-head coupé .. .. . £348

Kestrel saloon .. .. . £358

Special series chassis (three-carburettor engine) £60 extra. Obtainable with 6-14h.p. engine at £27 extra.

14 h.p. (tax £14).

6-cyl., 60.3×95.2 mm. (1,633 c.c.), O.H.V., 4 speeds (central). Wheelbase 9ft. 5½in., track 3ft. 11½in.

Chassis .. .. . £297

Alpine saloon .. .. . £375

Special series chassis (three-carburettor engine) £60 extra.

14 h.p. (tax £14).

6-cyl., 60.3×95.2 mm. (1,633 c.c.), O.H.V., 4 speeds (central). Wheelbase 10ft., track 4ft. 8in.

Chassis .. .. . £310

Stelvio saloon .. .. . £398

Winchester saloon .. .. . £448

Winchester limousine .. .. . £460

Edinburgh saloon .. .. . £498

Edinburgh limousine .. .. . £510

Special series chassis £60 extra. Edinburgh models have "Flexoil" transmission under Salerni patents.

GENERAL NOTE: All Riley models may be fitted with a pre-selecta gear and special self-operating clutch at £27 extra.

## Ditt & Datt

KPT 603:s sommarutflykter  
Enda Rileyn på Tjolöholms Classic Car Show i maj var KPT 603. Enda Rilyn på Båstad Classic Car Show i juli var KPT 603. Enda Rileyn på Sofiero Slott Rally i juni var KPT 603. Enda Rileyn på Gavnø Slot Classic Car Show i södra Jylland var KPT 603. Enda Riley på Västkust-rallyt (Halmstad) i år var KPT 603.

Men hur var det på alla andra evenemang i vårt avlänga land denna härliga sommar?

### En Riley i Mörap

På Båstad Classic Car Show för fyra år sedan träffade jag en herre som hade varit chaufför åt kantor Ella Persson i Mörap (utanför Helsingborg), och kört hennes svarta RM Riley. I sommar kom han åter till Båstad och kunde berätta att Rilen faktiskt står i en lada i Mörap, men att Ella, som sitter på ålderdomshem i samma by, vägrar att låta någon komma i närheten av den. Rileybladet kommer att engagera Sherlock Holmes för att försöka leta rätt på kantorn och hennes Riley. Avrapportering sker i ett senare nummer.

## Annonser: Köpes

Preselectorväxellåda köpes till min 30-tals Riley.

Roland Svensson  
Landskronavägen 18 A  
261 71 Landskrona  
Tel. 0418-351 70

Manual eller annan dokumentation över preselectorväxellåda till 1930-tals Armstrong Siddeley.

Fotokopior eller original.  
Harald Hovde, Gråkamveien 9  
N-0389 Oslo 3, Norge  
Tel. 00947 22 14 73 59 (privat)  
Tel. 00947 22 72 76 27 (jobbet)  
Fax. 00947 22 64 75 18

## Tekniska tips

### "Lug-brott"

Är det bara jag som brutit av fästet mellan stötdämparen och hjulupp-hängningen två gånger inom loppet av fyra år? Det lilla stycket som i verkstadshanboken kallas för "lug" har brutits av, båda gånger på höger sida. Kanske kör jag för nära vägkanten och därmed ner i många hål-igheter. Men det kan också vara så att stötdämparna (av märket SPAX) är för hårda. Nu har jag vridit tre varv på stötdämparens justerings-skruv och hoppas slippa fler brott. Engelska Rileyklubbens reservdels-ansvarige känner inte till detta problem och mina nya "lugs" har fått tas från slaktade bilar.

## Annonser: Säljes

1 1/2 Rileymotor. Komplet med växellåda och koppling. Motorn är helrenoverad med nya kolvar. Provkörd.

Bertil Burman, Slåttervägen 14,  
931 38 Skellefteå Tel. 0910-167 01

Riley Roadster 1949. Min tid räcker inte till!! Därför säljer jag min Threeseater som är under renovering. Jag kan mycket väl tänka mig ett byte mot en färdig "sportis" från Italien eller England.

Brage Dankel, Morögatan 11 A  
931 39 Skellefteå, Tel. 0910-185 85

Ratt (med tidig fattning) till Riley R.M. Nyrenoverad. Säljes eller bytes mot Butler dimstrålstare.

Eddie Lidholm, Västra Rynninge  
715 92 Stora Mellösa  
Tel. 019-44 52 03

1 st. mattset till Riley Roadster. Specialsytt i vinrött, nytt och helt obegagnat.

Christer Ahlin, Grönviksvägen 73  
161 40 Bromma, Tel. 08-26 60 23

Riley 4/68 1959. Bilen är i gott skick. Pris: 2.000

Bertil Axelsson, Pildalen  
274 91 Skurup, Tel. 0411-471 97

## Red:s spalt

Som ni föhoppningsvis märkt har det inte kommit ut något Rileyblad i år. Detta beror dels på att jag tagit över redaktörskapet från Erik Hamberg, men haft svårt att komma igång, och dels på att det inte in-flutit några artiklar från medlem-marna att fylla bladet med. Om någon spontant vill rapportera om sommarens händelser, restaure-ringar, motorstopp, rallyn med mera, går det alldeles utmärkt! Adressen står här nedanför.

Rileybladet, och dess föregångare Medlemsbladet, kom till i för-datorisk tid. Nu när det finns PC och desk top publishing program som är någerlunda lättskötta, har denne redaktör tänkt utnyttja dessa underverk. Jag är dock en glad amatör och detta Rileyblad är mitt första försök till desk top publishing. Programmet heter Avagio för den som är intresserad av sådant.



## RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret  
Grundat 1977

### Ordförande:

Erik Hamberg  
Timrågatan 10  
162 23 VÄLLINGBY  
Tel. 08-739 18 17

### Redaktör:

Anders Lindner  
Norra Stranden 16, Domsten  
255 91 HELSINGBORG  
Tel. 042-927 76  
Tel. 010-66 00 701  
Fax 042-927 05

### Medlemskap:

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret, och kostar 75 kr för 1994. Beloppet insättes på postgirokonto 45 61 63 - 5