

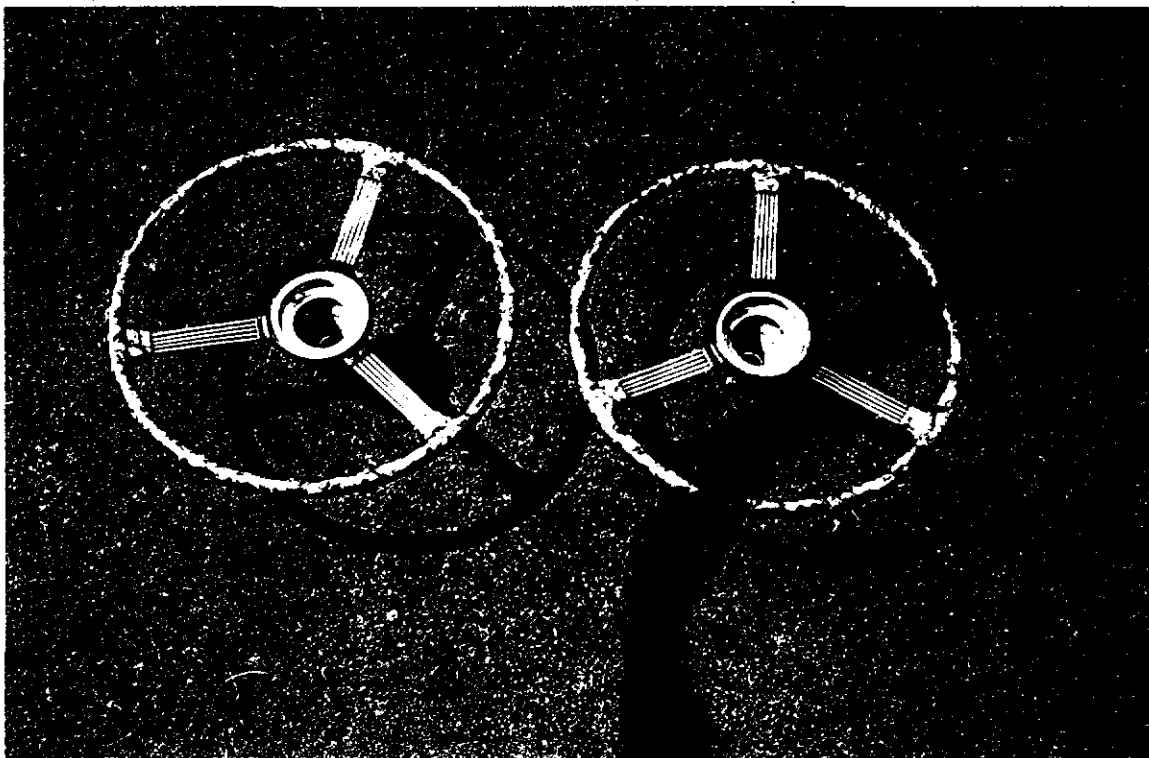
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Anders Lindner

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Timrågatan 10, 162 23 VÄLLINGBY

Nr. 2/1992



VARFÖR AVBILDA

två rattar? En liten förklaring är nog på sin plats. Om du äger en Riley av årgång 1950-1953 har du säkert erfarit att den beige rattan gärna spricker vid ekrarnas infästning och att materialet har en förmåga att åldras.

I Australien har man nyligen renoverat ett parti gamla rattar. Genom Anders Lindners förmedling tog Eddie Lidholm chansen och lät två rattar gå igenom denna förnygringskur. Så här ser resultatet ut. Ekrarna har svetsats fast och plastinbakningen verkar mer gedigen än vad som gjordes ursprungligen.

Det är inte känt om ytterligare rattrenoveringar planeras, men om du är intresserad så kan du erhålla närmare uppgift om kontaktperson och adress genom Anders Lindner.

E.H.

PERCY RILEY - BILINDUSTRIENS YNGSTE PIONJÄR

Av David G. Styles, i översättning av Anders Lindner

Del 4, "Avtagbara hjul och slidventiler"

Det tog inte lång tid för Percy att sätta sina idéer på papper. Hans första patent för avtagbara hjul publicerades den 30 juni 1908, trots att han hade utarbetat mekanismen redan två och ett halvt år tidigare. Det är tänkvärt att notera att Percy och hans bröder fick inte mindre än sex patentansökningar godkända före Första Världskriget. Under den här tiden utkämpade bröderna Riley en bitter domstolsfejld med J. S. Pugh och hans Rudge-Whitworth Company över patenträttigheter till hjul. När det Första Världskriget bröt ut valde de två parterna att göra upp i godo, skaka hand, glömma tidigare tvister och istället ta upp kampen mot en gemensam, stor konkurrent - Kaiser Bill.

Lustigt nog förblev Pugh och bröderna Riley nära vänner rätt igenom hela "slaget om hjulen". Lustig kan man också kalla en annan händelse i detta sammanhang. Det är medan J. S. Pugh och Victor Riley är ute på tur i en Riley som Pugh får en ny idé till avtagbara hjul. Just som de kör över Finham Bridge nära Coventry lossnar ett hjul från bilen. De satte på ett nytt hjul, som även det kom loss, varför de bytte ut det mot ett hjul från bilens andra sida.

Händelsen manade Pugh att fundera på vridmomentets inverkan (torque reaction) i detta sammanhang, vilket ledde honom till att utveckla en ny typ av avtagbart hjul baserat på en kombination av gängad kon, sprint och låsningsmutter (taper, spline and retaining screw thread).

Sprinten såg naturligtvis till att hjul och axel roterade tillsammans. Den gängade konen erbjöd en passyta för hjulets nav samtidigt som den reducerade trycket mot sprinten och låsningsmuttern. Genom att gängen till låsningsmuttern roterade i motsatt riktning till hjulet uppstod en låsningseffekt i och med att hjulmuttern tenderar att dra åt sig själv, i stället för att arbeta sig loss. Risken för att hjulet skulle lossna blev nu minimal. Sålunda slog Pugh ut Rileylösningen, bara för att strax själv bli överspelad av den Rover-utvecklade hjulmonteringen med flera mindre fästmuttrar. En bra och billig lösning, som förresten också hade omvänd gänga på hjulmuttrarna.

Under tiden som allt bråket om hjul- och navdesign pågick koncentrerade sig Percy Riley på att vidareutveckla sina uppfinningar. År 1906 ansåg han att lokalerna på Cork Street blivit för små och flyttade till nya på Aldbourne Road i Coventry på sommaren samma år. Liksom tidigare inredde han ett litet kontor i det ena hörnet av fabrikshallen, där han envist jobbade på med nytt utvecklingsarbete, av vilka en var en fyr cylindrig slidventilmotor.

Percy tyckte att han kunde förbättra tillförlitligheten på det konventionella ventilsystemet och under 1908 arbetade han med en slidventilkonstruktion som väsentligen skilde sig från Knights patent, som på den tiden licenstillverkades av Daimler i Coventry.

Den 2 november fick Percy Riley patent på en fyr cylindrig vattenkyld dubbel slidventilmotor. Den var unik på flera sätt. För det första var bägge slidmantlarna (sleeves) vattenkylda; den inre från en stationär vattenkanal belägen innanför slidventilerna, den yttre från en utvändigt belägen vattenkanal. För det andra var förbränningskammarna parabolformade, vilket senare ledde till Rileys berömda hemisfäriska förbränningsrum. För det tredje strömmade bränsle/luftblandningen tvärs igenom cylinderhuvudet: in från den ena sidan och ut genom den andra. För det fjärde - och kanske viktigaste - hade Percy Riley givit inspirationen till det kommande "desmodromiska" ven-

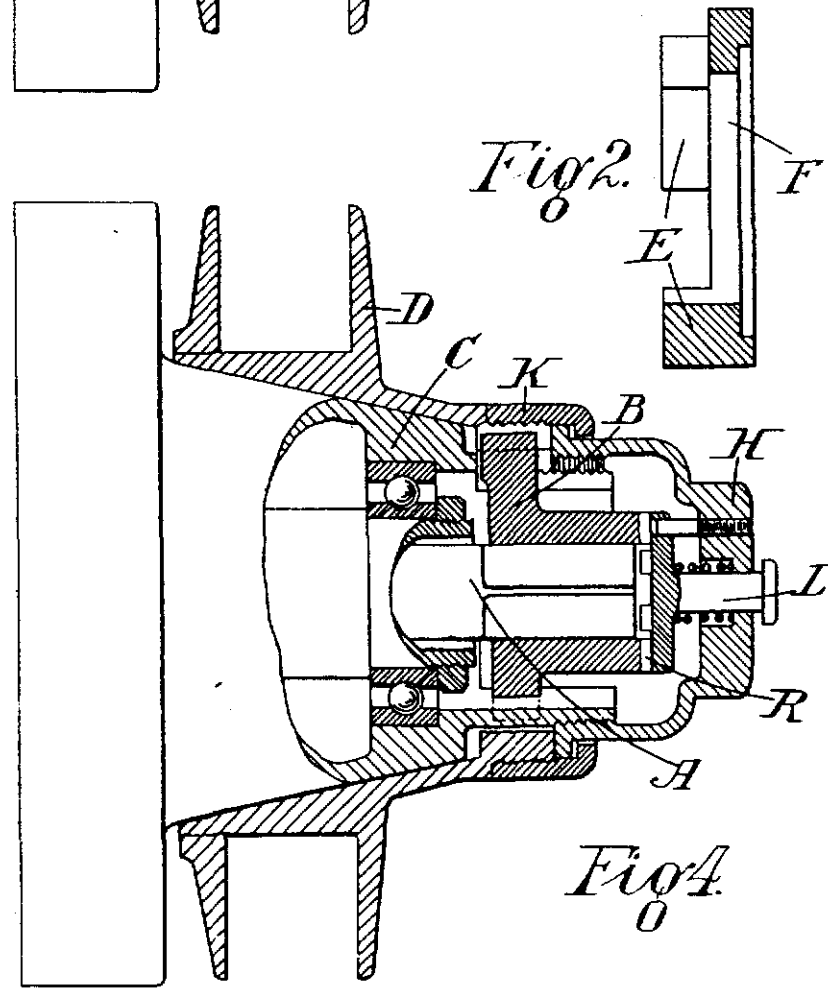
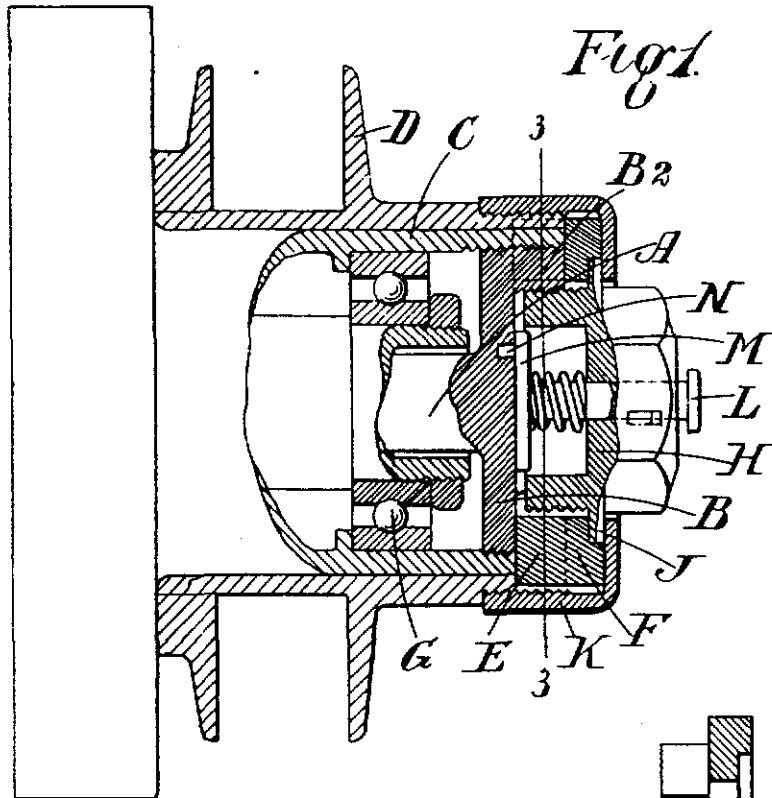
(forts. sid 5)

A.D. 1908. JUNE 30. No 13,857.
RILEY'S COMPLETE SPECIFICATION.

Nedan: Percy Rileys hjulpatent

SHEET 1.

[This Drawing is a reproduction of the Original on a reduced scale.]



Nedan: Sprängskiss från Percy Rileys hjulpatent.

(2 SHEETS)

SHEET 2.

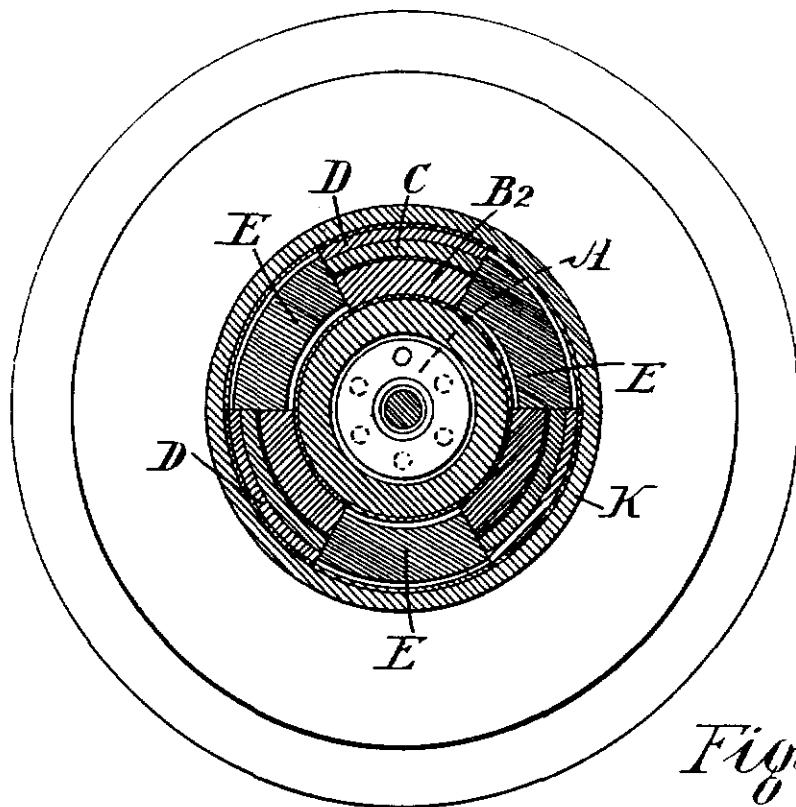


Fig. 3.

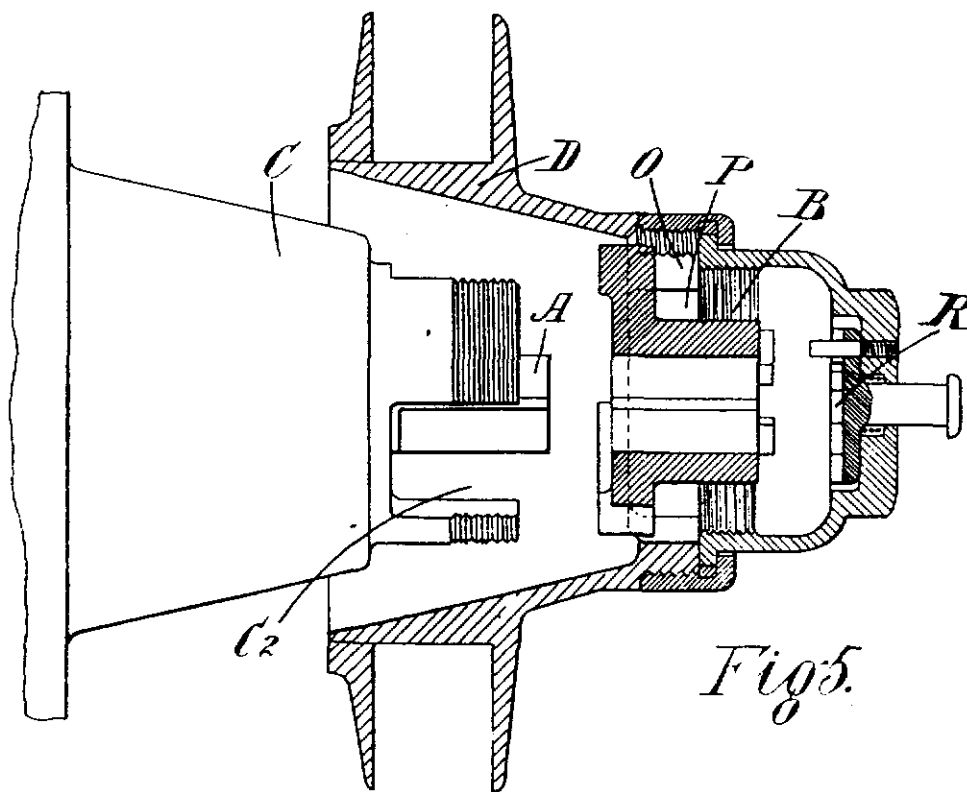


Fig. 5.

/Percy Riley ... (forts.)/

tilspelet - där ventilerna öppnas och stängs med stänger vilka påverkas av kamaxelkammars istället för fjädrar.

Percy Rileys slidventilprincip gick ut på att två horisontella armar, en för insuget och en för utblåset, påverkade slidventilerna via vipparmar. Armarna påverkades av kamaxelkammars och förskjutningen av de horisontella armarna bestämde sekvensen för ventilernas öppnande och stängning, s.k. "valve timing".

Denna geniala lösning resulterade i att en enda motor byggdes, från vilken man kunde konstatera att tillverkningskostnaderna skulle bli oacceptabelt höga. Men hellre än att lägga hela projektet på hyllan, så sålde Percy utvecklingen och patenträttigheterna till Packard i U.S.A., som visat intresse för lösningen.

- Fortsättning följer på den otroligt rafflande berättelsen om Percy Riley!

- - - - -

NYA MEDLEMMAR

Vi har nöjet att hälsa följande nya medlemmar välkomna i klubben:

- | | | | | |
|-----|---|---------------|------|-------------------------|
| 199 | Lennart Nilsson
Tannåker
341 95 LJUNGBY
Tel. 0372 - 930 00 | Two-Point-Six | 1957 | AFM 319 / UAJS 23/773 |
| 200 | Olle Gotthard
Gamla vägen 27
770 13 GRANGÄRDE
Tel. 0240 - 402 05 | 1½ 1 Saloon | 1950 | FPC 103 / 40 S 17833 |
| 201 | Bertil Östblom
Öringevägen 11
135 49 TYRESÖ
Tel. 08 - 770 20 75 | | | |
| 202 | Bengt Göran Lyrén
Box 42
826 06 SÖDERALA
Tel. 0270 - 561 71 | | | |
| 203 | Eskil Dalenius
Älvåkersgatan 58
653 49 KARLSTAD
Tel. 054 - 57 16 70 | Elf Mk III | 1967 | GJD 456 / RA2S31071936A |
| 204 | Anders Hansson
Baldersgatan 6 B
811 31 SANDVIKEN
Tel. 026 - 25 78 98 | 1½ 1 Saloon | 1947 | MAP 387 / 37 S 13278 |

Adressändring:

5 Sten Wigrell, Skogsviks strand 8, 182 35 DANDERYD Tel. 08 - 755 13 31

[This Drawing is a reproduction of the Original on a reduced scale.]

(2nd Edition.)

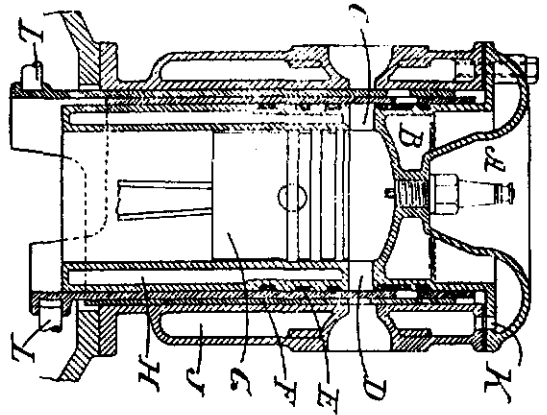


Fig. 1.

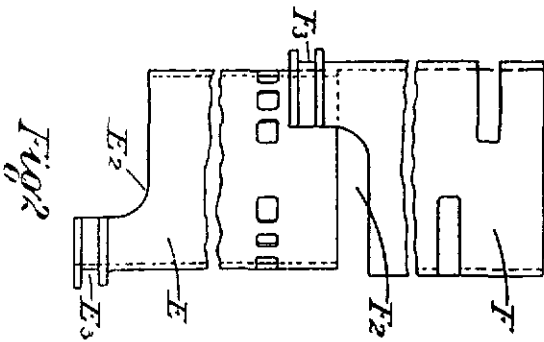


Fig. 2.

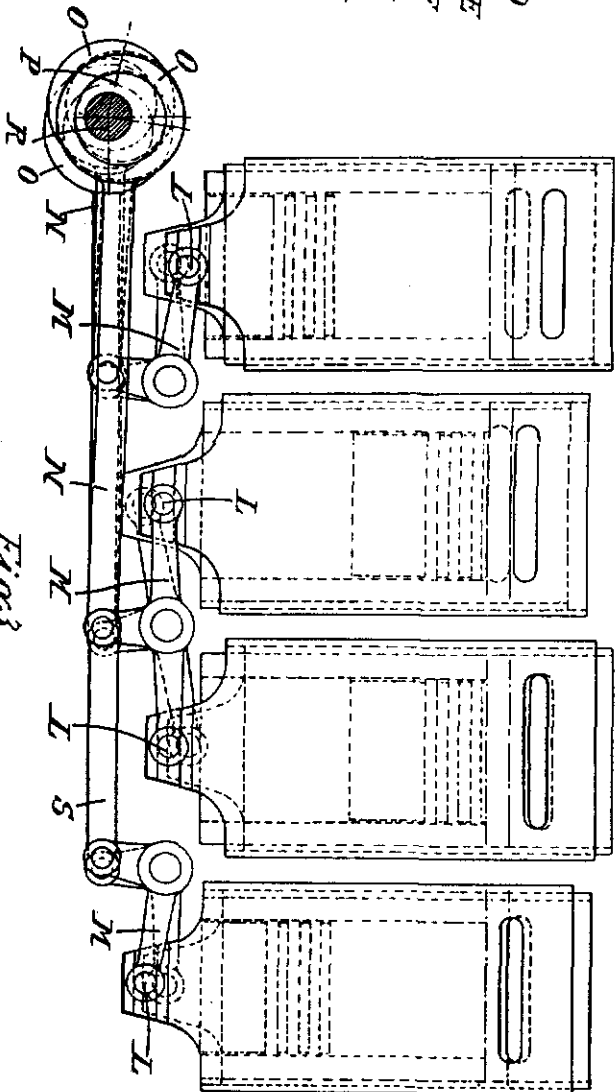


Fig. 3.

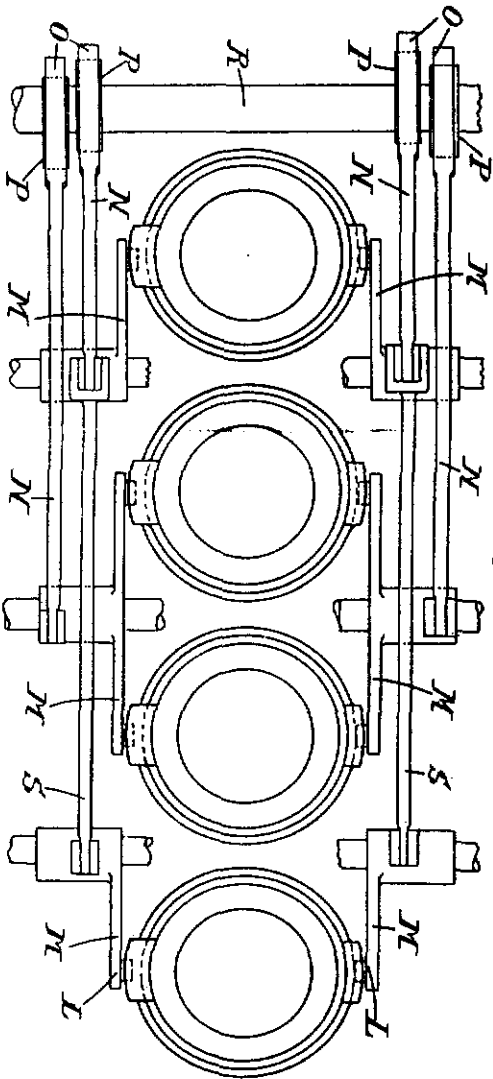


Fig. 4.

Ovan: Percy Rileys slidventilmotorpatent från 1908.

HUR MAN STARTAR EN BIL SOM STÅTT LÄNGE

Ibland hör man skrythistorier som går ungefär så här: "Den hade stått upp-pallad i 25 år. Jag fyllde på bensen, satte i ett nytt batteri, och den stack iväg med en gång!" Sådana historier, om de nu är sanna, ger ingen he-der åt berättaren utan avslöjar en brist på uppskattning för vad som kan vara en fin maskin. Det går kanske att komma undan med en sådan här variant någon enstaka gång, men det är inte värt risken.

Det är ett misstag att försöka starta en bil som stått länge utan att först göra en del förberedelser.

Här följer en förberedelserutin som publicerades i april 1972 i den austra-liensiska Armstrong-Siddeley-klubbens tidning "The Southern Sphinx".

Förfaringssättet kan ta ett par timmar eller upp till 2 å 3 dagar, beroende på hur du går till väga.

Börja med att tappa ur den gamla oljan och fyll på ny.

Kontrollera att bensintanken är tom. Om den inte är det, töm tanken. Fyll på ny bensen och pumpa cirka en halv liter igenom bränsleröret för att vara sä-ker på att pumpen fungerar och att eventuell smuts och slam kommer ut.

Ta ur förgasaren, ta isär den, tvätta och rensa den; först utvändigt, sedan invändigt. Montera ihop och sätt tillbaka förgasaren. Försäkra dig om att pumpen fyller upp flottörhuset med bensen till rätt nivå. Försäkra dig också om att chokewiren är korrekt justerad.

Tag ur och rengör brytarspetsarna ordentligt. Se till att du får en bra gnis-ta som kan hoppa cirka 1 cm till blocket.

Tag ur tändstiften. Skaffa en ung. 1 meter lång plastslang med 10 mm inner-diameter. Sug upp cirka 20 cm motorolja i slangen och blås ut så mycket i varje cylinder. Vrid sedan runt motorn manuellt några varv så att oljan för-delas ordentligt.

Tag nu tändstiften och lägg dem på en stor plåt. Håll 2 dl bensen över tänd-stiften, antänd och låt brinna ut. Torka av tändstiftens isolatorer medan de är varma och skruva sedan i dem. Kontrollera att gnistorna fördelas ordent-ligt och att tändkablarna i övrigt är OK.

Töm ur kylarvattnet ur motor och kylare och fyll på hett vatten.

Gör nu ett försök att starta motorn, med en person inne i bilen och en utan-för som kan justera choken för hand. Tryck ned gaspedalen halvvägs och stäng chocken tills motorn går igång. Den går förmodligen ett par sekunder och stannar sedan. Tag ur de oljiga tändstiften, tvätta dem med bensen, "bränn av" dem som tidigare och skruva i dem. Försök starta igen, men var noga med att inte motorn blir "sur". Efter varje tillfälle som motorn gått igång ett litet tag bör du vänta cirka 30 sekunder och försöka igen.

Efter 5-10 minuter med den här behandlingen borde motorn ha gått igång. När väl motorn gått i 3-4 sekunder kommer den att fortsätta att gå och man kan släppa upp gaspedalen allteftersom motorn spinner på. Säkrast är dock att hålla varvet tämligen högt de första sekunderna.

Översättning av Anders Lindner

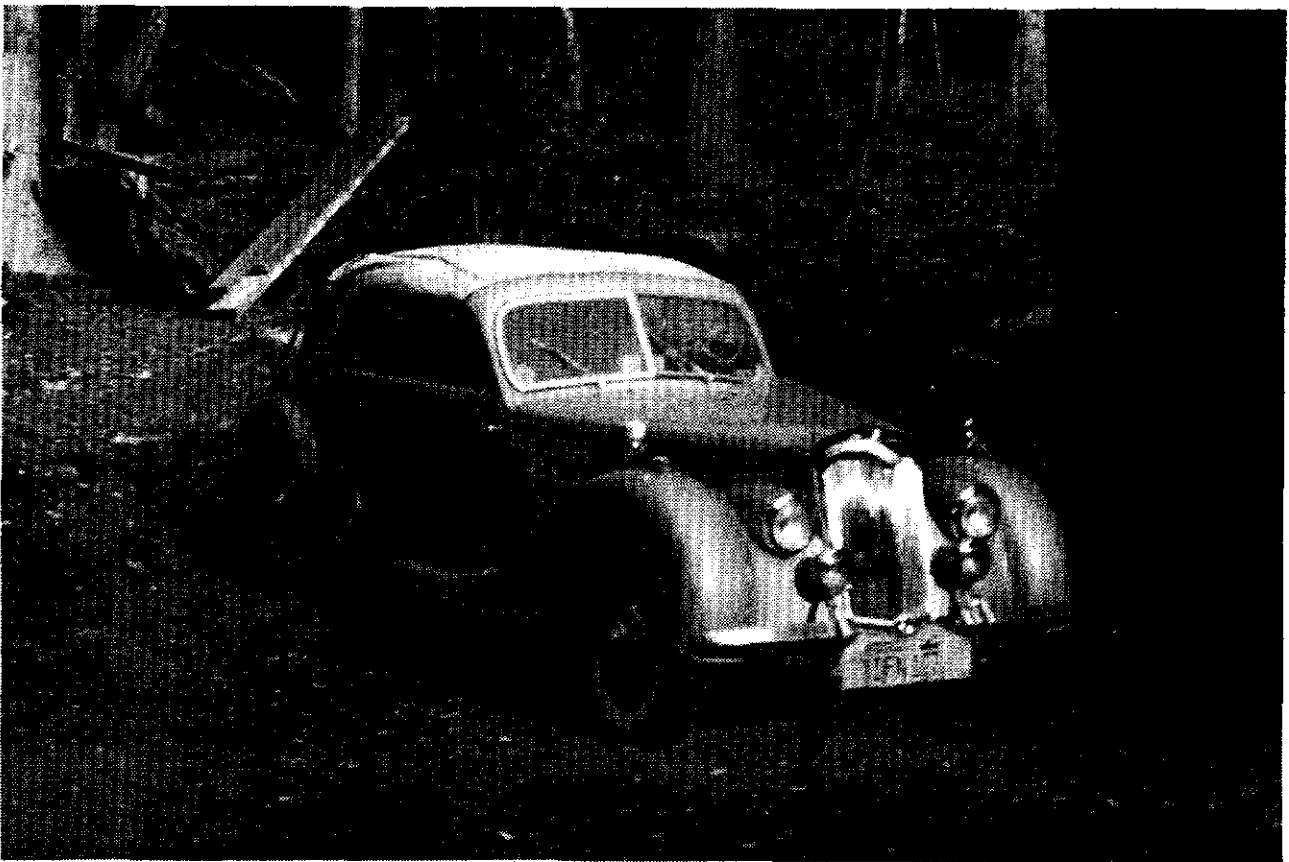
- o - o - o - o - o -

GLÖM INTE att anmäla ägarbyten och adressändringar till redaktören, så att vi kan hålla medlemsregistret aktuellt!

Riley RM instrument säljes

hastighetsmätare (MPH)	600:-
klocka (oanvänd)	600:-
oljetrycksmätare (oanvänd)	300:-
bensinmätare	300:-

Anders Lindner tel. 042-927 76 fax 042-927 05



DITT & DATT

- Bilden ovan visar den 2½ l drophead coupé som togs in i landet för ett år sedan av Christer Ahlin. Bilen är från 1950 och har rullat i Californien. Renovering har inletts; vi ser fram emot att få se bilen rullande så småningom.
- Bland ägarebyten på senare tid kan nämnas att Winston Håkanssons RMA nu ägs av Olle Gotthard, som just slutför en motorrenovering. Vidare har Lennart Nilsson i Ljungby tagit hand om Ingemar Hammars Two-Point-Six.