

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. 2/1993



I England

är Riley en mycket vanlig bröllopsbil, i synnerhet Rileys R.M.-modeller. I de engelska klubb-tidningarna har jag sett åtskilliga fotografier av glada och lyckliga bröllopspar som poserar in-vid en vacker Riley. För en tid sedan fick jag ett brev från Bertil Burman - ägare till en av Sve-riges mest välhållna en-och-en-halvor - som stolt meddelade följande:

"Pingsthelgen 1992 firade vi bröllop i familjen. Allas vår Riley spelade en viktig roll i festen. Vår son Nils gifte sig med sin AnnCristine. Dom ville gärna åka till kyrkan i familjens kelgris - Rileyn.

Sänder en hälsning till dig och alla i klubben och bifogar en bild - kanske användbar i "Bladet".

Bertil i Skellefteå"

- Tack för bilden Bertil! Vi hoppas att brud och brudgum blir lyckliga tillsammans! Det vore trevligt om Rileybladet finge ytterligare bilder och reportage från bröllop där Rileyvagnar varit brölloppsvittnen!

Erik Hamberg

The Life of Riley. Igen!

I Rileybladet nr. 4/1991 förekom några rader om uttrycket "The Life of Riley". Det hade intet att göra med en viss brittisk bildynasti, utan det är ett engelskt uttryck för en livsstil: att åtnjuta ett lättjefullt, sorglöst eller lyxigt leverne.

- Nu har han slagit till igen - Life of Riley!

För en kort tid sedan gick jag förbi ett skyltfönster. Jag hade inget omedelbart intresse för vad som visades och höll därför ögonen, som man brukar, i färdens riktning. Men blicken drogs på något oförklarligt sätt in i skyltfönstret. Mitt bland en samling plagg som såg ut till att tillhöra Indiana Jones var en "sköld" i antikmålat trä, på vilken det stod "**Life of Riley**". Jag stannade tvärt. Jodå: "Life of Riley", och därunder en banderoll med bokstäverna U.S.A.
- Nä nu jävlar !

Jag stegade genast in i butiken och gick runt bland plaggen. På kavajer, västar, tröjor, skjortor och byxor var det samma visa: Life of Riley - American Classics. Ett litet elegant kort fäst på varje persedel kunde upplysa att:

The Essence of Life of Riley.

*The classics from Life of Riley capture
the age when sports were more a way of life
than just recreational activities.*

*A reminder of the grand old days when quality
and pure, eloquent style were essential to every
gentlemans wardrobe. Life of Riley brings back
the times when time had little meaning.*

Life of Riley - American Classics

Jag stack två fingrar ner i innerfickan på en kavaj och spretade med dem. "Made in Hongkong" stod det där. - Ja men ... om stilen kommer ifrån England, och plaggen är gjorda i Hongkong, vad är det då som är "American Classics"?

En sak är i alla fall säker. En Riley på fyra hjul är en British Classic.

Anders Lindner

- Ett par kommentarer från red. bifogas artikeln här ovan:

Anders har bifogat ett reklamblad som visar två ledigt poserande modeller iförda kläder av märket "Life of Riley". Om den ene heter det att han bär "*en White Riley, den vita skjortan i suverän bomull för 399:-*". Den andre har utrustats med "*en blazer värdig en pensionerad brittisk kolonialöverste*".

Kläderna finns att köpa genom en klädkedja som heter "Brothers", representerad på åtskilliga håll runt om i Sverige: Alingsås, Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Hässleholm, Jönköping, Karlskrona, Kalmar, Karlstad, Kinna, Kristianstad, Linköping, Luleå, Motala, Malmö, Norrköping, Skövde, Stockholm, Sundsvall, Uppsala, Västerås, Ystad, Umeå, Ängelholm och Örebro. - Vi får se hur många som kommer i sådana här kläder vid nästa Rileymöte !

Erik H.



Ovan: Annonsering för kläder av märket "Life of Riley".

Nedan: Ett av många plagg med etiketten "Life of Riley".
(Foto: Anders Lindner)



Trimning av RMB-motorn

ur boken "Healeys and Austin-Healeys", i översättning av Anders Lindner.

Det stora problemet för alla som tävlat med bilar som har Rileys 2.1/2 l-motor är vevstaksbrott p.g.a. olja som svallar upp längs cylinderväggarna. Den traditionella (och effektiva) lösningen på problemet är att helt täcka över sumpen med en aluminiumplatta som har tre springor: längst fram, i mitten, och längst bak för oljedränering, och naturligtvis ett hål för oljepumpen. Storleken på springorna är det inte så noga med: ca. 25 mm breda och 200 mm långa verkar lagom. En vertikal, tvärgående plåt under aluminiumplattan, som slutar ca. 25 mm ovanför sumpens botten, hjälper till att hämma det horisontella oljeskvalpet. Alternativt skulle man kunna montera den senare modellen av RMB oljepump, den som suger upp från trågets mitt, men det blir ändå tendens till att olja svallar upp längs cylinderblocket och sprutar ut ur "andningsröret".

Med tiden tenderar vevaxelns oljekanalerna att sätta igen. Det finns slamfällor vid vevstakslagren (A 9.18: plug, crankshaft journal) och de inre vevaxel-oljepluggarna (A 9.20: plug, crankshaft oilway) och det är mycket viktigt att oljekanalerna rensas. Som alltid, när man har att göra med motortrimning, skall naturligtvis vevaxel, vevstakar, kolvar, svänghjul etc. alltid balanseras både individuellt och som helhet.

Man kan lätta på svänghjulet genom att ta bort lite överflödigt metall, men man får vara försiktig så att hjulet inte försvagas. Det finns två typer av svänghjul: ett med plan yta, och ett annat med en 3,8 mm bred svarvad inskränning. Från det plana svänghjulet kan man ta bort ca. 2,3 kg genom att svarva en sned ytterkant på flänsen där vevaxeln skruvas i. I fallet med svänghjulet som redan har en svarvad inskränning, kan man ta av ytterkanten och på så sätt få bort 1,3 - 1,8 kg.

De tidiga motorerna hade ingjutna vevstakslager helt i vitmetall, med en horisontell skarv mellan de två vevstaksdelarna. De senare motorerna (vilka satt i Riley RMF och Pathfinder; red. anm.) hade utbytbara lager och diagonala skarvar. Här bestod den övre lagerhalvan av bly/indium, medan den nedre var av vitmetall. Dessa utbytbara lager är lätta att montera och anses vara mer robusta än de ursprungliga, trots att det är mer "end float" mellan vevstake och vevsläng. Det är möjligt att montera blylager även som undre vevstakslager om man försiktigt tar bort passningsmärkena. Det kan i detta sammanhang vara skäl att byta ut vevstaksbultarna och skruva åt noga med nya brickor.

De tidiga Healey "Silverstone" -bilarna hade kompressionen 6,9:1. I den senare RMB-motorn sänktes denna till 6,6:1 från 6,8:1. Med ett bibehållet standard-topplock kan man montera Pathfinderkolvar och få upp kompressionen till 7,25:1. Om man sedan tar av ca. 1,3 mm på topplocket (om man tar bort mer slår Pathfinderkolvorna i förbränningsrummet) kan man öka kompressionen ytterligare, till ungefär 7,75:1. Vid slipning av topplocket får man vara försiktig med kylvattenkanalerna, vilka mynnar ut i stark vinkel, så att hålen snabbt förstöras när topplocket slipas ned.

Det finns inte mycket att göra åt ventilerna. Insugningsventilerna är större hos Healeys Riley-motor än vad de är på RMB-motorn i standardutförande, avgasventilerna är däremot de normala. De vanliga modifieringarna kan göras på ventilmekanismen, dvs. att slipa bort lite massa på vipparmarna och byta ut fjädrarna mellan vipparmarna mot koppar- eller stålhylsor och brickor.

När Harold Grace tävlade med 2.1/2 liters Rileys använde han speciella ventilfjädrar, men dessa går inte att få tag på längre. De gjorde det möjligt att öka det normala max.-varvet på 4.800 (momentant 5.200) till ca. 6.000 varv/min. - på bekostnad av en fenomenal kolvastighet. Det förekom på en hel del Healeys (men aldrig på rena Rileymotorer) att man hade en extra fjäder nederst på stötstången för att öka "the valve bounce rev./min.". Det är också möjligt att modifiera kamaxlarna genom att slipa dem till att ge mellan 40° och 45° överlapp, men det är tveksamt om det lönar sig. Likaledes är det möjligt, men knappast någon vinst med, att montera dubbla 1.3/4" S.U.-förgasare. Såväl insugnings- som utblåsningsrör på Healen är helt annorlunda än på standard- Rileyn.

Tändfördelaren på Rileymotorn var anpassad för mycket lågoktanig bensin, den enda sort som

gick att få tag på i England efter kriget, och hade därför ett reglage för manuell tändningsinställning. Denna tändfordelare kan konverteras till en modernare "high-lift-cam" -fordelare med vacuumjustering.

Speciellt Healey Silverstone blir mycket varm om originalstrålkastarna tillåts sitta kvar framför kylargrillen. Det är därför en god idé att montera en oljekylare. Detta är ganska enkelt att göra eftersom rören ligger externt, och det är bara att koppla in kylaren i systemet. På Healey-saloonen, som har bättre luftgenomströmning, kan man montera en elektrisk fläkt i stället och på så sätt spara några hästkrafter genom att slopa standardfläkten.

- Idag är det väl knappast aktuellt att modifiera en 2.1/2 l Rileymotor på detta sätt, men montering av Pathfinderkolvar har gjorts av några medlemmar, bl.a. Anders Muhr, i samband med motorrenovering. A och O vid översyn eller renovering av Rileys R.M.-motorer är eljest att rensa vevaxelns oljekanalerna och kontrollera oljepumpens funktion. Nyttillverkade oljepumpsdriv till 1.1/2 och 2.1/2 l-motorer kan man numera få tag i genom Riley R.M.Club.

Erik Hamberg

DITT & DATT

De senaste månaderna har flera Rileyartiklar förekommit i den engelska motorpressen. Det är naturligtvis svårt att observera allt som trycks om vårt kära bilmärke - tips från medlemmarna är därför alltid välkomna - men följande artiklar har i alla fall kommit under mina ögon:

* I *Popular Classics'* decembernummer 1992 återfinns en sju-sidig artikel med en *road test* mellan en Riley RME 1955 (modellen med "helmet wings" och sista tillverkningsåret) och en MG Magnette ZA 1955. *Riley tradition and MG modernity emerged from the same Abingdon production lines. One was on the way out, the other the latest thing*, heter det. Artikeln är betitlad "**Close relations**" och innehåller en lång rad vackra färgbilder. Här jämförs två helt skilda typer av bilar: dels den sista länken i det traditionella handgjorda brittiska bilbyggarkonceptet med trä, plåt och pegamoid som skruvats samman med höga krav på stil och kvalitet, dels den nya tidens förenklade produktionssätt med helsvetsade pontonkarosser som anpassats för kostnadsbesparande masstillverkning. För dessa båda bilmärken kom trendbrottet med bildandet av BMC år 1952.

Under ett par år tillverkades dessa två modeller faktiskt sida vid sida, vilket - när man tänker på hur bilarna är uppbyggda - är rätt anmärkningsvärt. - Hur som helst, Rileyn klarar sig riktigt bra i detta test, trots att den är en 10 år äldre konstruktion, och bedöms som bättre än MG:n när det gäller t.ex. manövrering, bromsar och komfort. Någon "vinnare" eller "förlorare" koras inte och det är klokt - här rör det sig i stället om personliga preferenser och om den typ av bil som man föredrar.

* Den mest beundrade av alla racervagnar som burit en Rileygrill är säkerligen den berömda och mytomspunna bil som gått till historien som "**The White Riley**". Denna vackra och mycket snabba skapelse av Raymond Mays har en sexcylindrig motor på knappt 1,5 liter. Ursprungligen gav motorn 147 bhp vid 6.500 varv/min., för att snart finputsas till ännu vassare siffror: 160 bhp vid 7.500 varv/min. Idag plockar man ut hela 190 hästar ur denna 3-lagrade maskin, vilken uppges göra 143 mph vid 6.500 varv. Det motsvarar hela 230 km/h! Denna bil - vilken även kom att bli ursprunget till de famösa E.R.A.-bilarna (17 byggda) - kan man läsa om i 1993 års februari nummer av *Classic and Sportscar*. En fin artikel med underbara bilder av en av racinghistoriens mest spektakulära bilar!

Erik Hamberg

TEKNISKA TIPS

Hallå Eddie,

Domsten 24-1-1993

Du frågade om tändstift till RMA. Stiften har 14 mm gängdiameter. Som jag sade till Dig på telefon använder jag Champion L 85, vilket enligt Automobilhistoriska Klubbens tekniska bulletin om tändstift motsvaras av följande märken:

Bosch Standard	W 7 A
Bosch Super	W 7 AC
Motorcraft/Autolite	AE 3
NGK	B 6 H
AC	42 F

I den engelska klubbtidningen R. Memoranda, Jan/Feb 1980, finner jag följande om tändstift till RMA:

Ända sedan det ursprungliga stiftet L10S-stiftet försvann har Champion inte tillverkat ett lämpligt tändstift för RMA/RME-bilarna. De senaste 20 åren har jag använt japanska NGK-stift där det bästa är B6HS, som har ett brett värmetsområde. Det stiftet går i 30.000 km med endast en lätt avborstning och i stort sett ingen justering av gnistgapet, som är 0.03 inches (0.76 mm).

Douglas Parr

Jag vet att Champion N5 stift har använts i RMA, trots att detta är längre än originalstiftet L 10 S. Det tycks fungera väl och har den fördelen att det är lätt att få tag på.

Rod Sterland

I australiensiska "The Riley Gazette" från augusti 1988 finner jag följande om tändstift:

TÄNDSTIFT FÖR 1.1/2 L R.M.-BILAR

Tändstiftsföretaget Champion Plug Co. informerar att stiftet L 10 S som rekommenderas i Riley Owners Manual (ägarhandboken) inte längre tillverkas.

Det gamla stiftet har ersatts av Champion L 82 C vilket har ett värmetal i mellanregistret. C betyder att mittelektroden är av koppar.

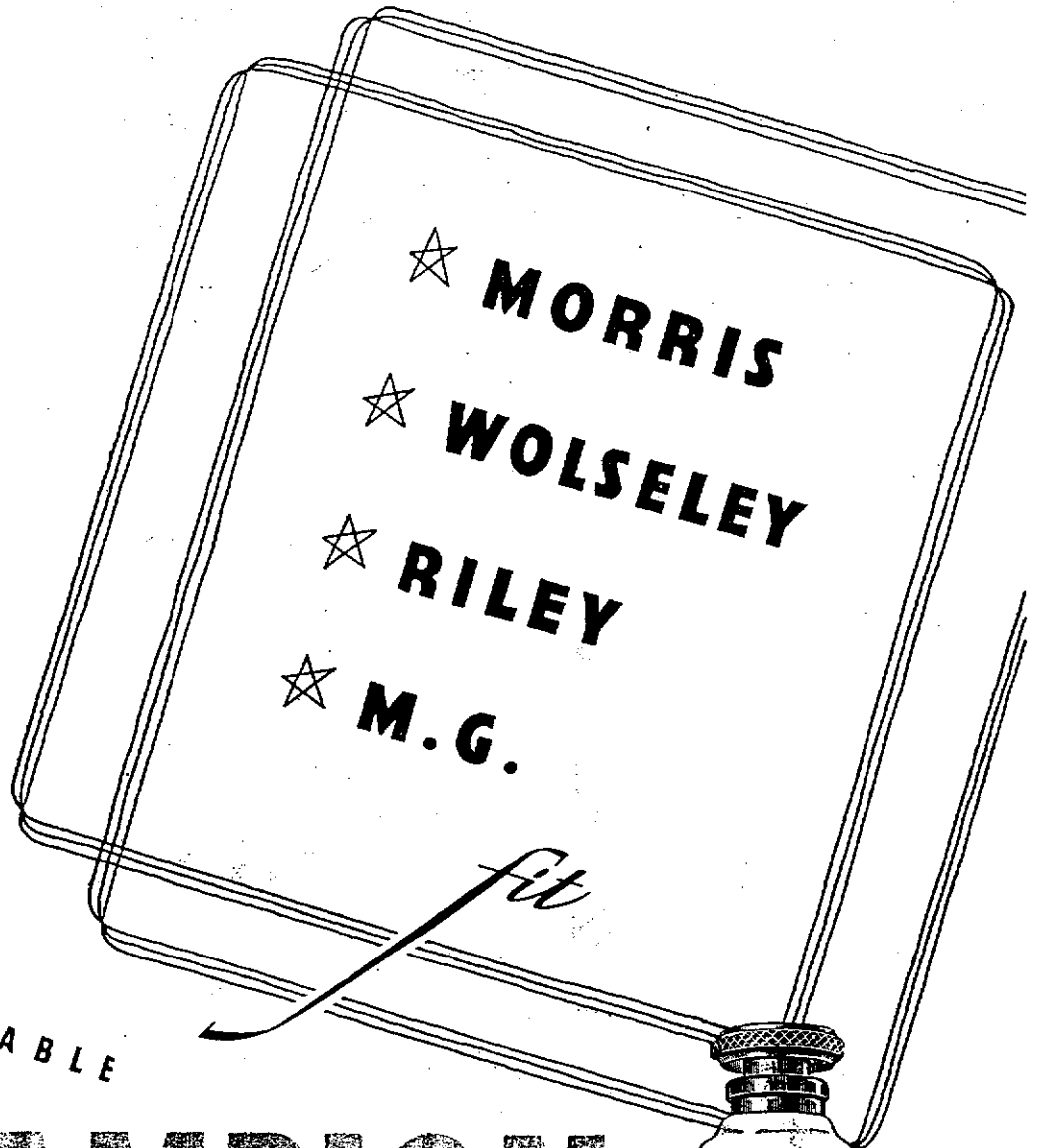
Motorer med nedslipat topplock eller på annat sätt trimmade motorer för att öka kompressionen bör använda ett stift med ett lägre värmetal - L 78 C.

Pat Marshall-Cormack

Med bästa hälsningar från Anders Lindner!

- Tack för ditt intressanta inlägg, Anders! Det vore trevligt om läsekretsens 1.1/2-litersägare kunde skicka in uppgifter till Rileybladet om vilka tändstift de använder i sina fordon. Så fatta pennan, Bertil B., Torsten G., Carl-Erik H., Kurt A., Lasse S. med flera!!!

Erik H.



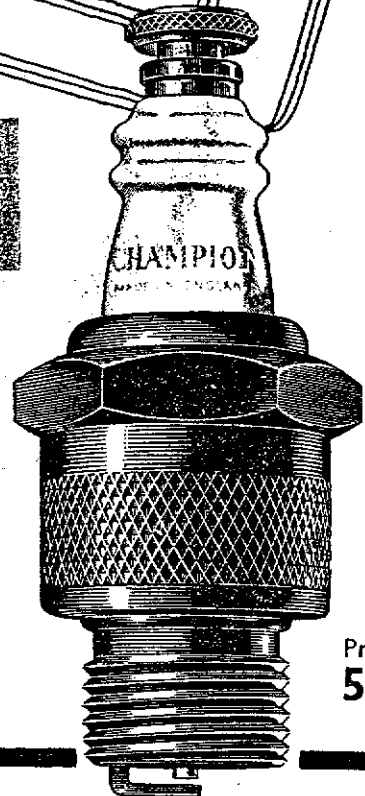
DEPENDABLE

CHAMPION PLUGS

★ *So do* . . . ALVIS, ARMSTRONG-SIDDELEY, AUSTIN, CITROEN, FORD, HILLMAN, HUMBER, JAGUAR, LAGONDA, MORGAN, SINGER, STANDARD, SUNBEAM-TALBOT, TRIUMPH.

FOLLOW THE EXPERTS . . .

DEMAND DEPENDABLE CHAMPION FOR YOUR CAR



Price
5/-

CHAMPION SPARKING PLUG COMPANY LIMITED • FELTHAM • MIDDLESEX

ANNONSER

Säljes

Oslo 24.09.93.

Svenska Rileyregisteret
c/o Hamberg
Timrågatan 10
162 23 Vällingby

Jeg ser meg dessverre nødt til å selge unna min Riley RMA og håper jeg kan få avertert den i deres medlems blad om det fortsatt eksisterer.
Jeg kunne tenke meg følgende tekst:

Riley RMA 1952 for salg. Bilen har stått tørt bevart i noen år uten å ha blitt ferdig restaurert. —Den er komplett, men i deler. Alt treverk er fullstendig byttet. Motoren er overhølt i England, men aldri prøvd. Alt er ferdig sandblåst og rustfritt, men sveising kun delvis utført. Ellers er det ekstra girkasse og andre små reserve deler. Selges til høystbydende fortrinnsvis komplett, men i deler vil bli vurdert. Bilen har venstre ratt og tilhørt Oslo området siden ny. Visning kan ordnes i helgene. Ellers kan mer informasjon fåes mellom kl. 21⁰⁰ og 23⁰⁰ på tel. 22 67 38 35.

Kjenner du noen som er interessert ville jeg være glad om du formidlet beskjeden umiddelbart da jeg har et stort behov for å bli kvitt den raskt.
Håper du kan hjelpe meg med dette.

Vennlig hilsen

Rune Flikke

Rune Flikke
Schweigaardsgt. 80
0656 OSLO
Norge

Köpes

ENV eller Armstrong-Siddeley preselektorväxellåda köpes till 30-tals-Riley.
Roland Svensson, tel. 0418 - 351 70.

*

Vid nyteckning av MHRF-försäkring från 1/1 1994
uttages en engångsavgift om 100:-.

För att få teckna den förmånliga MHRF-försäkringen genom
Svenska Rileyregistret skall du ha varit medlem 1 år.

Närmare uppgifter lämnas av: Rune Möller, tel. 0220 - 435 87.