

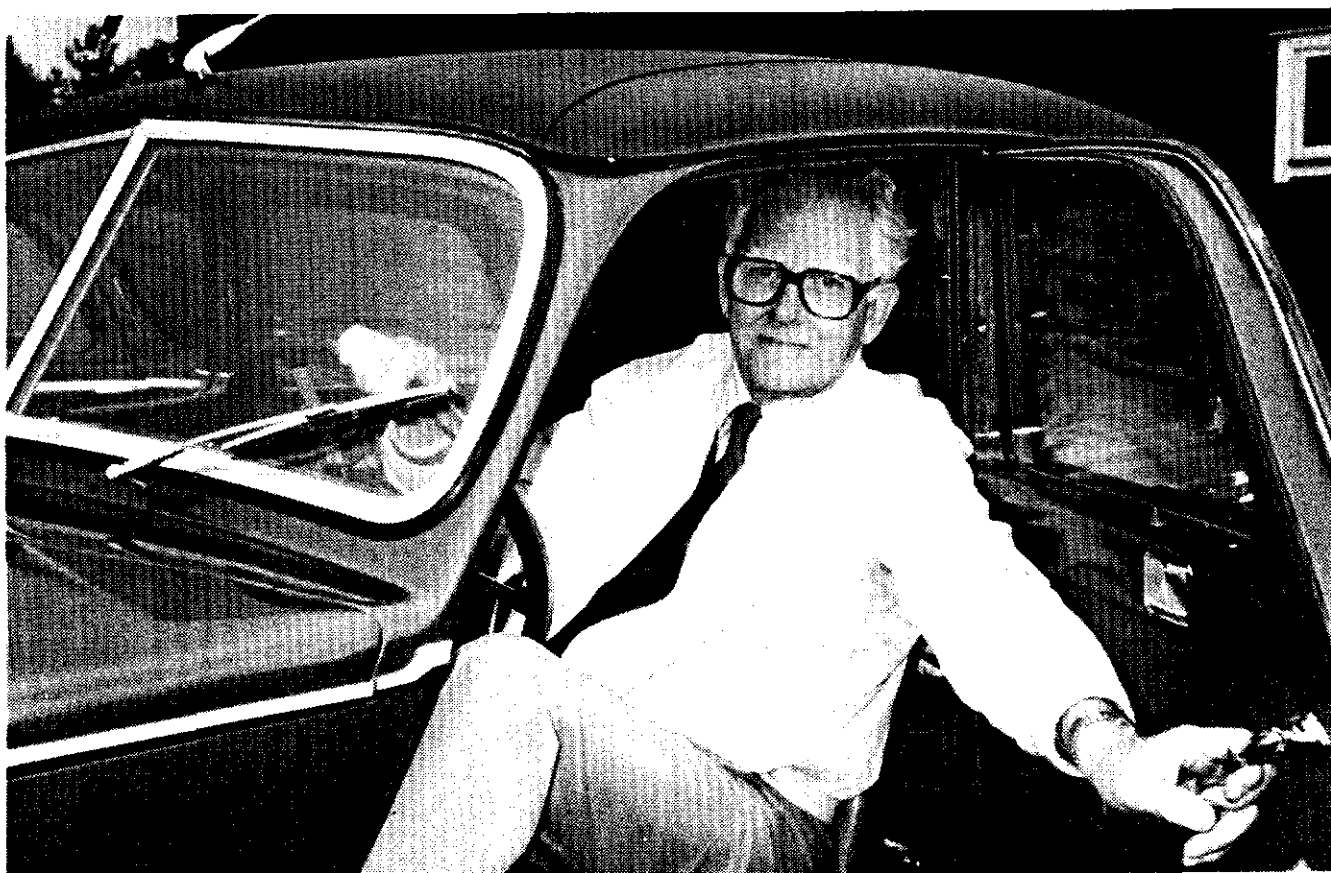
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg Bitr. red.: Kent Gustafsson

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

Nr. 3/1989

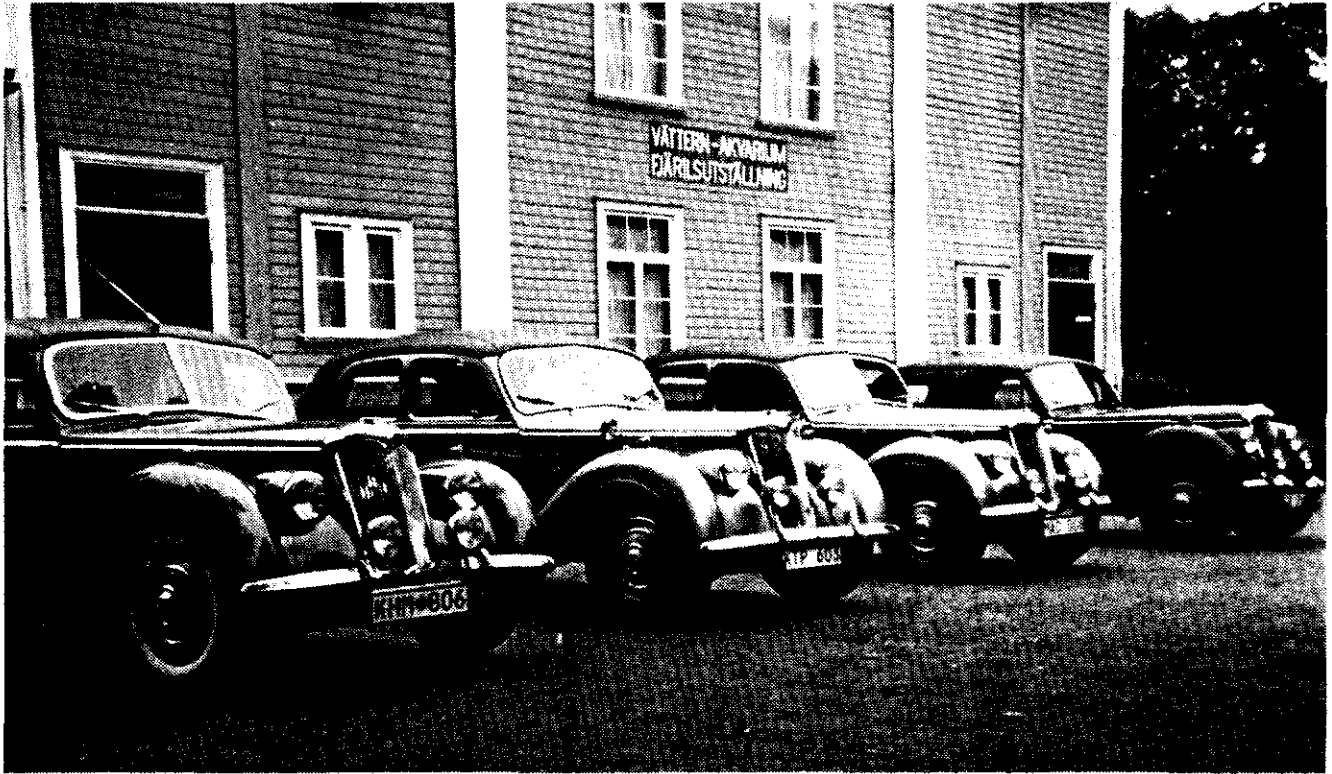


CARL-ERIC HÄLJEBRO

hälsade alla välkomna och ordnade på ett både föredömligt och förtjänstfullt sätt alla arrangemang när klubbens årsmöte med tillhörande rally och utflykter gick av stapeln i Hjotrakten den första helgen i juni.

Vi hade lyckats pricka in den kallaste helgen under hela sommaren; regn och blåst fick vi också känna på. Rätt många medlemmar hade mött upp, men var fanns förkrigsvagnarna? Modeller som 1.5, 4/68 och Elf hade vi också gärna velat se. Jag hoppas på bättring sommaren 1990 när vi - som det nu ser ut - kommer att besöka trakten mellan Söderköping och Väster-
vik. Boka redan nu 15-16 juni 1990!

Erik Hamberg



Ovan: Fyra av de Rileyvagnar som samlades i Hjo. Från vänster RMA 1950, RMA 1952, RMA 1947 och RMB 1950 (ägare hrr Häljebo, Lindner, Gustafsson & Hamberg resp.). Nedan: Gemensam promenad mot ångfartyget S/S Trafik. Foto: Erik Hamberg



EN LITEN RESUMÉ FRÅN 1989 ÅRS RILEY-MEETING I SKÖVDE OCH HJO 3-4 JUNI

Fredagkväll den 2 juni företog min fru Siv och jag de sista förberedelserna för att delta i meetinget. Vår Riley RME, 1½ l saloon, 1953, i fortsättningen kallad BTB 153, hade förstås tvättats och polerats i vanlig ordning för denna resa. På lördag morron hade vi bestämt träff med Hugo och Maj Josefsson för att vi tillsammans med dem skulle köra till Skövde. De då i sin Two-Point-Six, 1959, KWG 086, som även den var välputsad och fin inför resan. Det känns alltid litet tryggare om man är två bilar i sällskap.

Så kom då lördagmorron och vi träffades med bilarna packade med kaffe- och picknickkorgar. Vi hade planerat att åka de mindre vägarna över Svartå och Gullspång och sedan efter Vänerns östra strand ned till Mariestad för att kunna ta en skön kaffepaus vid någon vacker rastplats efter stranden. Men Vår Herre ville annorlunda eller också hade han också rest bort och poj-karna kunde inte förstå sig på kranarna för solsken och varmluft etc. Bort-resan var nog det troligaste för den varade tydligen under hela veckoslutet. Nåväl, det här med väder och vind får man ju ta som det är och inte låta förstöra humöret alltför mycket om nu vädret skulle bli sämre än deltagare och arrangörer räknat med. Vi körde så i lagom marschfart 80-90 km/tim till mötesplatsen för Skaraborgs Motorveteraners rally vid Karstorp, norr om Skövde, dit vi anlände i lagom tid för starten.

Där hälsades vi välkomna av arrangörerna och träffade så omgående våra gamla Rileyvänner, ordföranden Erik Hamberg, Nils Johan och Holger Nilsson, Kent Gustafsson, Lars Wellander, Tor och Tor Ole Bang-Steinsvik (Norge) och så naturligtvis Carl-Eric Häljebo med fru Gunhild som stod för värdskapet och dragit det tunga lasset med att komponera och arrangera veckoslutets begivenheter och som också hälsade oss varmt välkomna till rallyt och sedan till Hjo. Våra vänner från Norge hade beklagligtvis haft otur med vatten-pumpen på sin Riley, så de hade varit tvungna att lämna bilen i Vara för reparation och övergå till hyrbil av modernare märke, Volvo. Deras glada humör hade dock inte rubbats av missödet och svårigheter är ju till för att övervinnas förklarade de.

Innan vi hade nått Skövde hade någon hittat regnvattenkranen och lyckats stänga denna, varför rallyt och de fortsatta övningarna kunde genomföras utan regn. Moln- och varmluftskranarna stod dock kvar i sina något "sämre" lägen.

Det var ett trevligt rally på många fina småvägar av god kvalitet som skara-borgarna anordnat, med som vanligt kluriga frågor. Rallyt genomfördes utan missöden.

I väntan på prisutdelningen ställdes så bilarna upp för gemensamt och all-mänt beskådande. Där fanns som vanligt bilar av många olika märken och mo-deller, från 1910 och framåt. Där fanns en T-Ford av 1910 års modell, grön till färgen med mängder av mässingsdetaljer, i ett mycket gott skick och mycket noggrant renoverad som undertecknad beundrade. Bilen ägs av Arne An-deresson, Klämmesbo, och föga visste man då att det var honom som vi skulle besöka på söndagen. Även om vi Rileyklubbsmedlemmar med medhjälpare (fruar och fästgör) ej placerade oss i toppen på rallyresultatlistan kunde både Kent och Nils Johan hämta pris och alla fick vi ju en fin minnesplakett från rallyt.

Efter rallyts slut fortsatte vi så till Hjo, där vi samlades vid Societets-salongen vid Hjo gamla badanstalt i anslutning till Stadsparken. Här hade Carl-Eric ordnat med guidning av en mycket kunnig och välinformerad guide,

(forts. sid 4)

/En liten resumé ... (forts.)/

Birgitta Birgersson, som på ett trevligt sätt berättade om Hjo och Hjo Badanstalt i gamla tider, samt delade ut kopior av stadsplanen från 1750 och plankarta över badanstalten från 1912.

Hon berättade bl.a. om badanstalten att vid sekelskiftet och framåt 1920-30-talet fick inte damer och herrar bada samtidigt i Vätterns böljor. Vid badet - som var väl avskärmat - hissades vit flagg då damerna hade tillgång till badet och röd flagg då det var herrarnas tur. Så småningom fick damer och herrar bada samtidigt, men då fanns det ett högt plank mellan dam- och herrsidan. Ett plank som efter några år kom att erhålla allt fler små hål av någon konstig anledning ... Sedan har utvecklingen gått framåt till dagens nudistbad. Om det finns något sådant i Hjo informerade jag mig ej om.

Vi besökte sedan det gamla ångfartyget Trafik, byggt i början av 1890-talet för att upprätthålla förbindelsen mellan Vätterns västra och östra strand (Hästholmen) dit järnvägen dragits fram. Trafik skulle då fungera som en "bro" mellan dessa båda järnvägar.

En entusiastisk frivillig intresseförening håller nu det gamla fartyget i fint skick efter en totalrenovering. Det användes i turismens tjänst med fasta eller beställda turer på Vättern.

Det var skönt att värma sig från snålblåsten vid fartygets ångpanna som stod på sparlåga, även om det naturligtvis var alltför trångt för att alla av oss skulle rymmas i det heta lilla maskinrummet.

Carl-Eric, som tidigt insett att det genom vädrets makter inte kunde bli någon picnic i det gröna, hade förgäves försökt få tag på någon lämplig inomhuslokal men ej lyckats med detta. Han hade då tillsammans med sin Gunhild resolut beslutat öppna sitt vackra hem, där vi då på lördagskvällen i allmän trevnad kunde inmundiga våra matsäckars innehåll, medan Lars Wellander fick grilla sin korv i deras trädgård.

Så var det dags för nattens vila, vilken intogs på olika inkvarteringsställen, som ordnats av Hjo Turistbyrå på ett förtjänstfullt sätt.

Erik hade gett order om att årsmötet måste starta precis kl. 10.00 på söndagen för att vi skulle hinna med Carl-Erics programpunkter. Siv och jag gick därför ut som vi tyckte i god tid (ca kl. 9.15) för att starta, men BTB 153 var litet kärvt att få igång. En nyrenoverad förgasare kärvar lite under intrimningsperioden. BTB 153:s motor fick vara igång medan jag lotsade Hugo med sin bil över en hög trottoarkant så att bilen skulle få behålla sitt avgassystem. Medan jag gjorde detta hörde jag att BTB 153 bara "la av". Jag kunde då få det bekräftat att en Riley inte går på luft allenast. Bensinen var slut! Minuterna gick. Josefssons värd hade dock en skvätt bensin i en dunk och BTB 153 hoppade igång igen och vi kunde infinna oss till uppställningen och till årsmötet precis kl. 10.00 enligt order. Vid samma tidpunkt dök också Anders Muhr upp i sin eleganta, svarta 2½ l saloon 1950.

Erik svingade därefter klubban i vanlig hög men ändock bestämd takt under årsmötet och vi kunde anträda färden till Arne Andersson i Klämmesbo (han med T-Forden). Där fick vi beskåda och beundra hans fina traktorsamling av såväl fullständigt färdigrenoverade som under renovering varande traktorer. Det var en imponerande samling bestående av: International 8-16 1920, Fordson 1923, Munktell typ 22 1924, Case 12-20 1925, Massey-Harris Pacemaker 1928, Deering 10-20 1938, Case 17-27C 1938, Munktell 2 1939, Oliver 35 1945, Massey-Harris 102 1946, John Deere AR 1946, Allis Chalmers WC 1946 samt Fordson 1936 (under renovering).

(forts. sid 5)



Ovan: Artikelförfattaren i samspråk med Arne Andersson. Till höger Tor Bang-Steinsvik. Foto: Carl-Eric Häljebo

/En liten resumé ... (forts.)/

Arne har hela sitt liv kört traktor och då framför allt i skogen och kände därför väldigt varmt för denna typ av fordon. Man kunde inte misstaga sig på hans glädje över att i dag äga denna fina samling samt den vackra T-Forden, som vunnit många fina priser, bl.a. en kristallskål för finaste bil i sin klass vid Classic Motor Festival i Örebro 1987.

Under vägen till Klämmesbo tappade BTB 153 sin vänstra främre navkapsel, vilken fint rullade in på en gårdsplan till en ensamt belägen villa i skogen. Jag tackade villaägaren för att han byggt huset just där, så att jag inte behövde leta i skogen!

Efter besöket hos Arne Andersson fortsatte vi till Tidaholm och programmet "dampunkt", nämligen besök vid Marbodalskök och deras utställning av moderna kök. Först intog vi en välbehövlig och välsmakande lunch i deras matsal och guidades sedan runt i kök av olika typer, från de enklaste till de mest exklusiva. De senare då med all tänkbar utrustning av hållar, mikrovågsugnar, diskmaskiner, ismaskiner, "groggblandare", "maskerade" kyl- och frys-skåp. Sätter man sedan in dagens matberedare, bakmaskiner, etc. efterlyser åtminstone undertecknad en central indikeringslampa (varningslampa) så att man inte glömt stänga av någon strömbrytare på någon manöverpanel när man lämnar köket.

Efter Marbodalsbesöket vandrade vi över till Tidaholmsmuséet, vilket uppvisade gamla "Tidaholmare": lastbilar och brandbilar från Tidaholms Bilfabriks tid samt Tidaholms Tändsticksfabriks, Vulcans, historia. Bilmuséet är ju inte så stort då antalet bevarade bilar av fabriken tillverkning är mycket

(forts. sid 7)



Ovan: Prisutdelning förrättas efter tipstävlingen. Ordföranden läser upp svaren för en intresserad Anders Lindner. Nedan: Uppställning på Klämmesbo gård. Foto: Carl-Eric Häljebo



/En liten resumé ... (forts.)/

begränsat. Tändsticksfabrikens historia skrämde med den katastrofbrand som en gång i tiden inträffade, med bl.a. elvaåriga barnarbetare innebrända.

En aning trötta men mycket nöjda med våra två junidagar skildes vi så åt för hemfärd till respektive hemorter.

Familjen Bang-Steinsvik kunde återvända hem till Norge efter att även i år ha besegrat oss svenskar i klubbens tipstävling, som i år sammanstälts av Erik. I fjol vann våra vänner från Norge en liknande tipstävling vid rallyt i Örebro. Detta kan ju för dem vara en liten tröst för missödet med bilen, vilket vi dock hoppas löste sig efter deras planering. Till nästa år måste vi svenskar försöka skärpa oss!

Till sist ett hjärtligt tack från oss alla till Carl-Eric Häljebo och hans fru Gunhild för en välordnad Rileyträff! Vi deltagare ha "Hjo i våra hjärtan"!

Med Rileyhälsningar från Bo Kvarnström!

HERR REDAKTÖR !

Motorolja er et interessant tema

Överraskelsen var stor over at veivlagre og rådelagre i min RMF 2½ l var sterkt nedslitte selv om motoren har ca. 200.000 km bak seg. Det viste seg at oljekanalene i veivakselen nærmest var helt tettet av harde klumper hvor du også kunne se hvitmetallkorn på overflaten. Motoren hadde ikke oljesirkulasjon i bunnen (botten), men til gjengjeld ekstremt mye på toppen. Ventilføringene var f.eks. som nye. Årsakssammenhengen må efter mitt skjønn vaere følgende:

Femtiårenes oljer har hatt dårligere kvalitet enn idag, og bilen har de fleste km bak seg i femtiårene. Den har vaert dårlig vedlikeholdt og med alt for få oljeskift i denne perioden. Det har derfor bygget seg opp mye "sludge" i kanaler etc. I en tiårsperiode fra ca. 1965 til 1975 har bilen i perioder stått lenge uten at gammel olje har vaert tappet ut. Vi ser at når bilene har stått en stund har den svarte oljen blitt ren, noe som betyr at partiklene har avsatt seg i motoren. Disse periodene har forsterket "sludge" dannelsen. Når så bilen ble tatt i regelmessig bruk igjen med moderne olje, har oljen løst opp og dratt ut de "myke" partiklene mens den resterende delen har klumpet seg og til sist stoppet oljesirkulasjonen.

Ut fra denne erfaringen har jeg fått øket respekt for riktig bruk av olje og oljeskift. Hadde motoren selv med mye "sludge" vaert rensset opp regelmessig i bunnpannen og kjørt på gammeldags olje ville sannsynligvis "sludget" ikke ha klumpet seg og tettet kanalene.

Renseolje burde ikke brukes, den ville hatt motsatt effekt. Også det å vinterlagre motoren uten å skifte olje bør vaere bannlyst.

Nå er selvfølgelig ting ikke så enkle som jeg har gitt uttrykk for, lagrene ville blitt slitt uansett, men kanskje kunne motoren klart ytterligere 50.000 km, og det ville betydd ca. 10 års veterankjøring ekstra.

(forts. sid 8)

/Herr redaktør! ... (forts.)/

Dette temaet er det sikkert mange synspunkter på, så jeg ser gjerne at noen bekrefter eller avkrefter mine postulater.

Med vennlig hilsen,

Tor Bang-Steinsvik

- Den fråga du tager upp, Tor, är både intressant och väsentlig för oss Rileyägare. Rileys 1½ och 2½ l-motorer har mycket knappt tilltagna oljekanaler i vevaxeln, vilket medför att avlagringar gärna sätter sig där. Det resulterar dels i att man får ett högre oljetryck - i synnerhet innan motorn nått normal arbetstemperatur - dels i att smörjningen med tiden försämras och slitagen på lagren ökar.

I en motor som stått still i många år måste man taga av vevstakslagren och rensa oljekanalerna. Om du gör en motorrenovering pga. nedslitna vevstakslager utan att rensa vevaxeln kan du kallt räkna med att de nya lagren endast håller 50-100 mil, eftersom vevstakslagersslitaget antagligen berodde på bristande eller ingen smörjning alls!

Oljan bör bytas en gång per år, oavsett om man kör 25 mil eller 250 mil. Själv kör jag helst min 2½ l saloon på Duckhams 15W/50-olja vilken jag tror är lagom tjock för körning vår-sommar-höst. När motorn går på tomgång och är mycket varm är oljetrycket nästan obefintligt, men det är normalt och inget att vara rädd för: bättre en tunn olja som man vet smörjer än en tjock olja som kanske inte orkar fram till lagren. Jag har även prövat att köra på Quaker State's "raka" enkelgradiga SAE 30-olja, vilket gav ungefär samma resultat på oljetrycksmätaren. En enkelgradig 30-olja bör dock bara användas sommartid. Kontrollera med instruktionsboken att du har rätt oljetryck.

Viktigast av allt är emellertid att man köper kvalitetsolja och inga billiga 4-litersdunkar på stormarknaden! Olja och oljebyten skall man inte vara sparsam med; låt således inte snålheten bedraga visheten. Byt även oljefiltret regelbundet! När du skruvat av oljeträget: gör ren det ordentligt! Sannolikt finns det ett lager av tjockt oljeklet i botten. Hittar du mycket vitmetallspån i träget är förmodligen lagren ganska slitna och du får kalkylera med en motorrenovering

Erik Hamberg

- Herr redaktør!

Vil gjerne fortelle litt om kva som skjer med min Riley RMB 52 mod., som eg kjøpte frå England for to år sidan. Den er no delevis ferdig resturert, dvs. minus dørrer og tak så er den fri for rust og ferdig lakert. Det vart forlenge og vente på at bilen skulle bli heilt ferdig, så i sommer har eg delteke på 2 lokale vetteranløp pluss Lillehamarløpet som då er langt større og meir omfattande enn dei lokale løpa.

Det var med stor forventning eg monterte bilen og gjorde klar til første prøveturen, eg har nesten ikkje sete bak rattet på bilen før, men Rileyen starta på første forsøk med kraftig lyd og mykje røyk etter og ha støtt i 2 år. Alle instrument virkar, ved bremsekontroll tok bremsene jevnt men med litt formykje kraft på bakhjula, noko som vart justert.

Trekrafta på motoren imponerer stort, på veg over Strynefjellet mot Lille-

(forts. sid 9)

/Herr redaktör! ... (forts.)/

hamar vart kreftene prøvd. Med vekt på 1.500 kg. + last presterte Rileyen, i 4. gear, fart på over 60 miles i stigninga mot Strynefjellet utan nevneverdig anstrengelse. Ein Austin Healey 60 mod. måtte gi opp og halde følge.

På Lillehamarløpet var vi einaste deltaker med Riley, det var ein skuffelse då største grunnen for at vi reiste så langt var og få sjå og snakke med andre Riley entusiaster. Det var eit langt og krevande løp med mange og varierte postar. Veggen gjekk til fjells mot Pellestova, det var mange som kokte i stigninga, men også der klarde Rileyen seg med glans. Av 160 deltakarar fekk vi ein 26. plass.

Angående Rileymotoren så brukte den ca. 2 l. olje pr. 600 km. Dette er vel litt mykje? Den ryk mykje i unnabakke. Eg vil føreta ventilsliping og skifte av ventilstyringar i vinter i håp om å redusere oljeforbruket noko. Oljetrykket v. varm motor ca. 2,5 kp.

Det drypper rein kjølarveske under clutch huset, eg forstår ikkje kva veg den finn, det er ikkje teikn til vatn i oljen. Gjenn.snitt bensinforbruk pr. mil 1,04 l. - ganske fint?

Den verste feilen er eksoslekasje, det siv eksos inn i bilen, det er truleg den fleksible rørstubben som har feilen. Her er og behov for justering av forhjulsstillinga (skeivslitne dekk). Her er saktens noko og henge fingrane i i vinter og, men takka vere at eg fekk bruke bilen i sommer så held interessa seg.

Beste helsing,

Per Henning Helle

- Tack för ditt brev. Det verkar som om din motor är ganska sliten, eftersom den drar så pass mycket olja. Den höga oljeförbrukningen kan bero på att ventilstyrningar, kolvringar eller kolvar är slitna.

Den kylarvätska som droppar ned under växellådkåpan kommer sannolikt från från trasig (rostig) frostplugg, möjligen från den frostplugg som sitter bakom svänghjulet.

Erik Hamberg

- o - o - o - o - o - o - o - o - o

NYA MEDLEMMAR

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

189 Stig Persson
Lerdalavägen 1226
541 41 SKÖVDE
Tel. 0500 - 303 00

190 Eskil Nihlén 12/4 Falcon 1935 22 T 735 / B 28121
Bengt Langhs gata 8 B
252 33 HELSINGBORG
Tel. 042 - 18 24 24

Om du flyttar: glöm ej att meddela den nya adressen till redaktionen!

ÅRSMÖTET I HJO DEN 4 JUNI

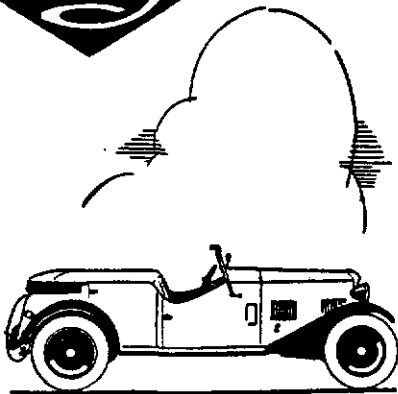
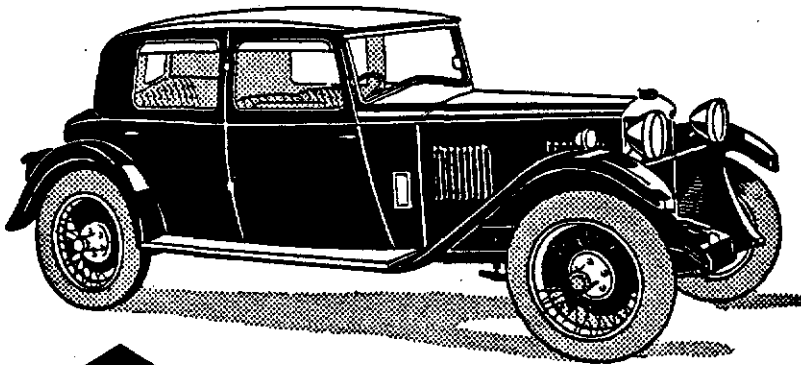
samlade 11 medlemmar. Undertecknad höll i ordförandeklubban och protokollet fördes - i Ingvar Perssons frånvaro - på ett föredömligt sätt av Holger Nilsson. Årsberättelse, resultat- och balansräkning samt revisionsberättelse godkändes och lades till handlingarna. Några siffror av intresse: årets resultat visade en vinst av 4.568:95. Reservdelsförsäljningen uppgick till 13.653:50. Samtidigt hade lagret utökats med en rad nya delar. I medlemsavgifter hade influtit 7.230:-. Tryckning av Rileybladet och dess utsändande kostade ung. 3.000:-. - Fullständigt bokslut kan erhållas från redaktören.

Den nya styrelsen fick följande utseende: ordförande Erik Hamberg, sekreterare Ingvar Persson, kassör Roland Haraldsson samt övriga ledamöter: Rune Möller och Nils Johan Nilsson. Suppleanter: Rejnert Jansson och Holger Nilsson (nyval av den senare). Årsavgiften fastställdes till oförändrade 60:-. Revisorer för ytterligare ett år framåt är Bengt Borneving och Anders Muhr och valberedning för ett år till är Bo Kvarnström och Håkan Wikström.

"The Long Distance Award" tilldelades i år Kent Gustafsson, som kört från Arvika med sin snygga RMA, den äldsta rullande R.M.-vagnen i Sverige.

Erik Hamberg

DÄCKTIPS: Fler och fler börjar köra sina R.M. Rileys på radialdäck, som ger en mjukare och mer behaglig gång än traditionella diagonaldäck. Vi återkommer med rekommendationer!



En vagn av utpräglad sporttyp, särskilt lämplig för alla, som sätta värde på en öppen vagn.

"Den är så trevlig att köra" —

och den är också trevlig att se på, denna bekväma, snabba och billiga engelska sportbil. Riley är oerhört populär, och även den kräsnaste motorman blir tillfredsställd och imponerad av de fulländade tekniska finesser och detaljer, som känneteckna RILEY.

I vår utställning stå vi beredvilligt till tjänst med demonstration, och där arrangerar vi även gärna en provtur.

Generalförsäljare:

Lindblads Motoraktiebolag
STOCKHOLM

Filialer: MALMÖ - GÖTEBORG