

RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

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

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

Nr. 3/1991



ÄNNU EN

minnesbild från sommarens Rileymöte. I förgrunden ser vi Lars Gustafssons gröna 4/68, såvitt jag vet den enda rullande bilen av den modellen i Sverige för närvarande.

I bakgrunden syns Hugo Josefssons Two-Point-Six, en ännu mer sällsynt bil; sannolikt finns det inte fler än 30-40 exemplar bevarade i hela världen. Det är en modell som är orättvist bortglömd, eftersom den av många inte betraktats som en "riktig" Riley. Faktum är att det är den enda sexcylindriga Riley som tillverkades efter Andra Världskriget! Hade inte Jaguar släppt ut sin Mk I, så hade nog försäljningen gått bättre. Tillverkningen lades ned efter ung. 2.000 ex. Å andra sidan byggde Riley aldrig sexcylindriga bilar i stort antal.

Erik H.



Ovan: Hugo Josefsson får instruktioner av Håkan Wikström vid starten av 1991 års Riley rally hemma hos Rune Möller i Kolbäck. Foto: P-B Elg

- Hugo och hans elegant renoverade 2.6 - en ytterst sällsynt modell - var trogna och mycket uppskattade deltagare i våra rallyn. Med vårt djupa deltagande i sorgen går våra tankar nu till hans hustru Maj. E.H.

HUGO JOSEFSSON - Till minne

Med vår medlem Hugos hastiga bortgång den 11 augusti 1991 förlorade Örebroområdet en god kamrat och en sann vän av allt i veteranbilssammanhang.

Hugo var inte bara en aktiv medlem i vårt Svenska Rileyregister, utan ställde alltid upp som funktionär för alla veteranbilsklubbar, som anordnade olika aktiviteter, t.ex. Classic Motor Festival, i Örebro.

Vi tackar Hugo för vad han gett till oss "veteraner". Vi är många som saknar och sörjer honom.

Hugo var född 11 januari 1919.

För alla veteranbilsintresserade vänner,

Bo Kvarnström, Örebro

PERCY RILEY - BILINDUSTRIENS YNGSTE PIONJÄR

Av David G. Styles, i översättning av Anders Lindner

Del 3.

The Riley Engine Company grundades 1903 och Percy Riley etablerade sin fabrik omedelbart intill den medeltida Cook Street Gate, en av de gamla stadsportarna i staden Coventry. Det blev här som motorerna till motorcykeln Riley "Moto-Bi" och trehjulingen Riley Tricar tillverkades, och det var i skenet av gasljus på det lilla kontoret som den ännu mycket unge Percy (han var endast 20 år när bolaget bildades) så ofta arbetade till långt in på nätterna för att slutföra en konstruktionsritning eller fundera över någon ny idé. Hans kvalitetsmedvetande var alltid det högsta möjliga - en egenkap som han inpräntade i den lilla grupp medarbetare han anställt.

Även om man bortser från ventilmekanismen var dessa tidiga encylindriga Rileymotorer geniala. Cylinderblocken var nämligen gjutna i ett stycke vare sig motorerna var luft- eller vattenkylda. Cylinderhuvudet var gjutet i ett med cylindern. Ventilhuset hade två gängade lock (i ett var tändstiftet iskruvat) placerade rätt över sidventilerna, för att lätt kunna komma åt dessa och ventilsåtana för slipning. Det fanns två klara fördelar med de gängade locken. För det första, förenklad tillverkningsprocess och därmed minskad kostnad, och för det andra billigare underhåll.

Idén med utbytesdelar är inte ny. Percy Riley konstruerade sina motorer på ett sådant sätt att cylindern med lätthet kunde bytas ut. Detta innebar att vevhuset var en separat enhet där cylindern trycktes in i toppen av vevhuset och fixerades av en fläns med fyra skruvar. En kopparpackning tätade de två enheterna samman när skruvarna drogs åt.

Sålunda var det enkelt att alternera mellan luft- och vattenkyllning på motorer med samma cylinderdiameter och slaglängd. Förresten visar de tekniska lösningarna på de vattenkylda motorerna tydligt hur väl Percy Riley förutsåg kylproblem kring ventilsåtana, eftersom hans vattenkanaler ger generös kylning just kring dessa.

Grundkonstruktionen med cylindern som en komplett enhet höll man fast vid på alla Rileys motorer fram till 1913, när den fyrcylindrige 3-liters motorn med sidventiler introducerades - den så kallade 17/30-modellen. Men även efter introduktionen av avtagbara topplock bibehöll man den ursprungliga utformningen av förbränningskammarna fram till introduktionen år 1926 av den berömda Riley Nine-motorn.

När Percy Riley var helt nöjd med motorkonstruktionen, inriktade han sig på problemet att överföra kraften från motorn till hjulen med minsta möjliga energiförlust. Han var väl förtrogen med de problem han skulle komma att ställas inför, eftersom han faktiskt själv hade förfärdigat samtliga delar till sin ursprungliga bil från 1898. Bland sina jämlingar var "PR" känd för sin stora skicklighet i "gear-cutting", dvs. att skära till kuggdrev. Han var en mästare i att svarva redan före 15 år fyllda, och denna skicklighet utnyttjade han nu för att lösa problemen med att förbättra växellådans driftsäkerhet.

Percys lösning på problemen låg färdig i september 1904 (han var då 21 år gammal) i form av en växellåda med tre växlar framåt och en back. Den hade vissa likheter med drivmekanismen på en svarvmaskin, men var faktiskt världens första växellåda med kuggjul i ständigt ingrepp (constant-mesh) på samtliga växlar inklusive backen. Kugghjulen för de olika växellådan kopplades till den utgående drivaxeln genom en serie medbringare, en för varje växel. Av dessa fyra medbringare var två placerade på den ingående axeln och kopplade första växeln och backen, en på en hjälpxel för 2:ans växel

(forts. sid 8)

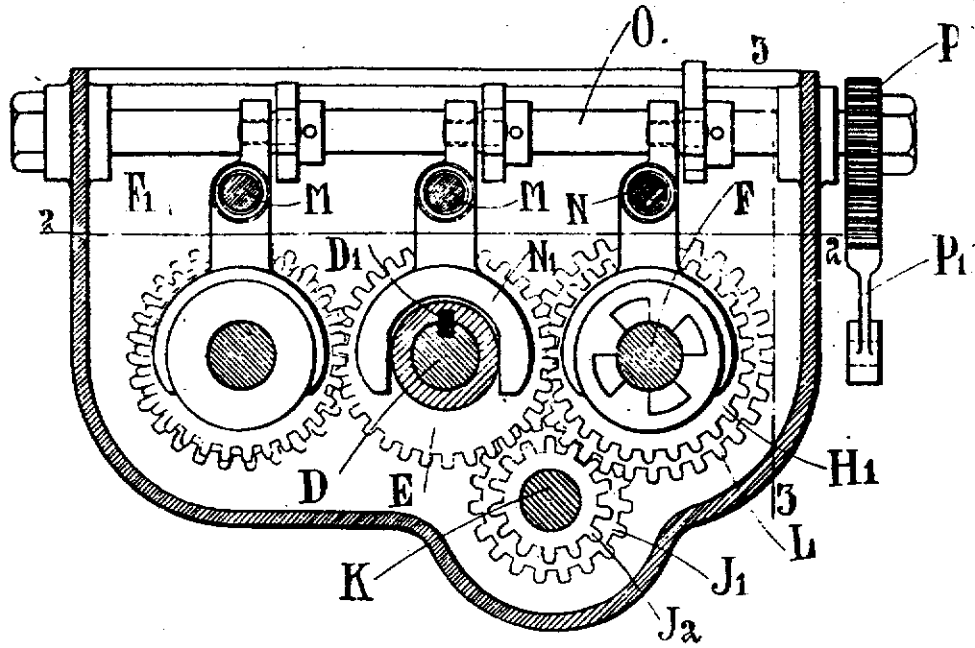


Fig 1.

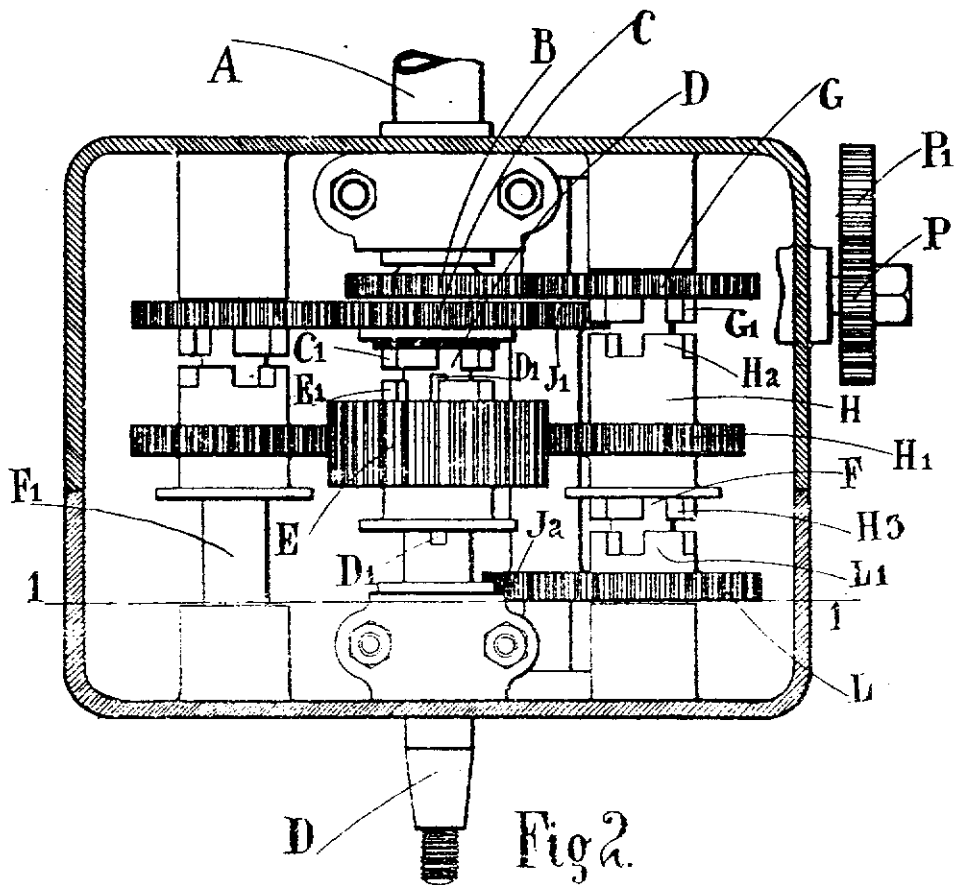


Fig 2.

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

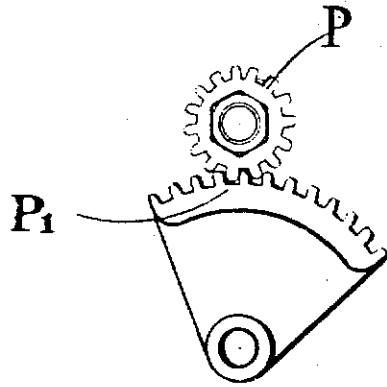


Fig 4.

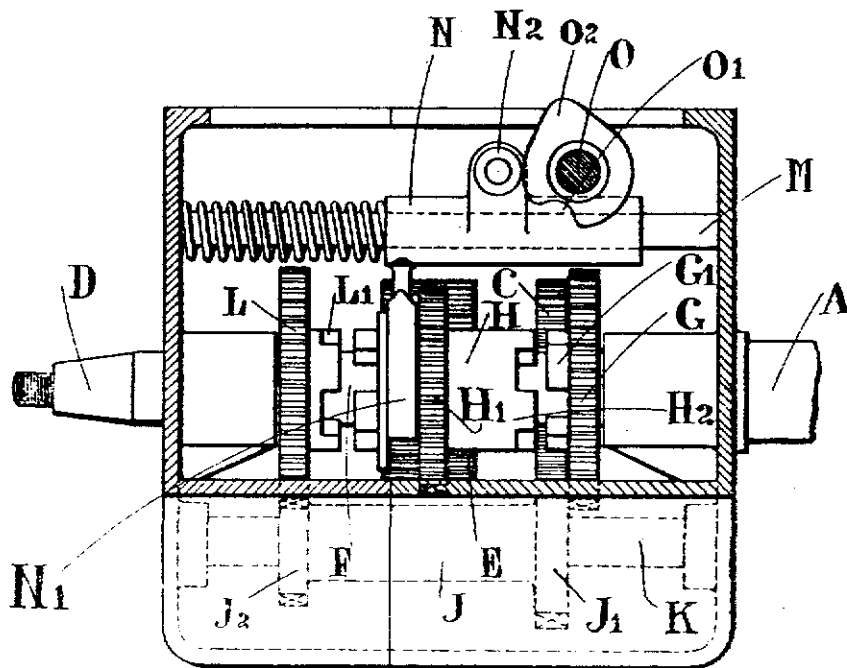


Fig 5.

A.D. 1904. SEP. 28. N° 20,860.
RILEY'S COMPLETE SPECIFICATION.

SHEET 3.

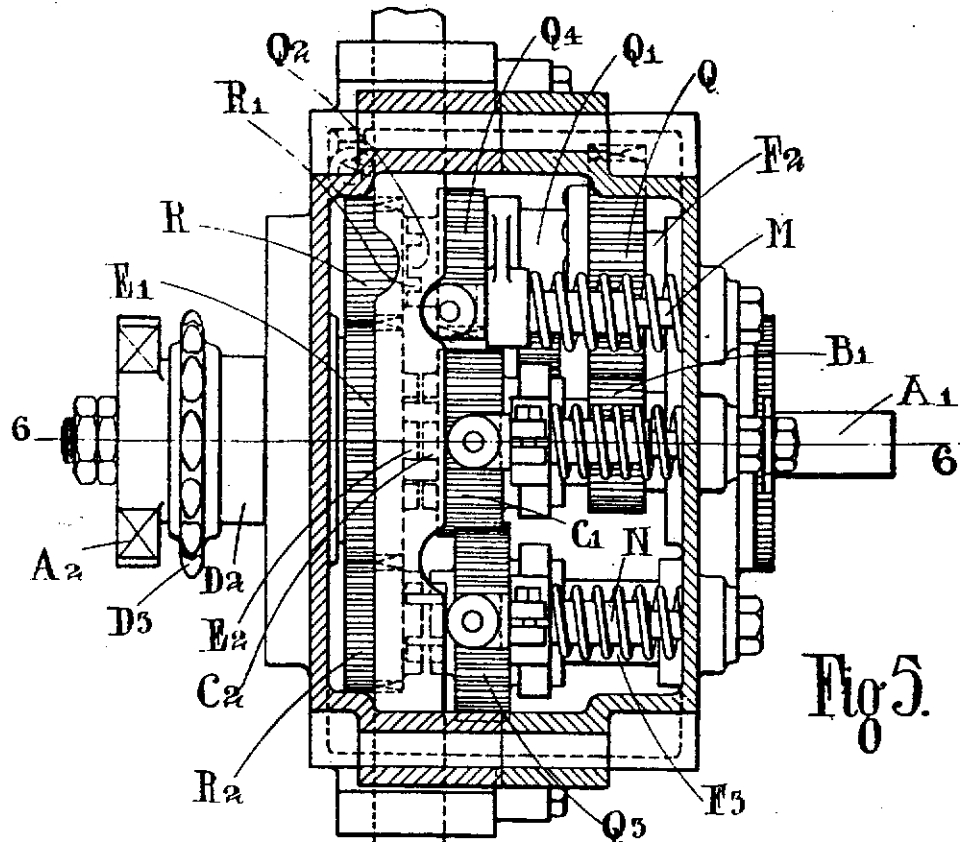


Fig 5.

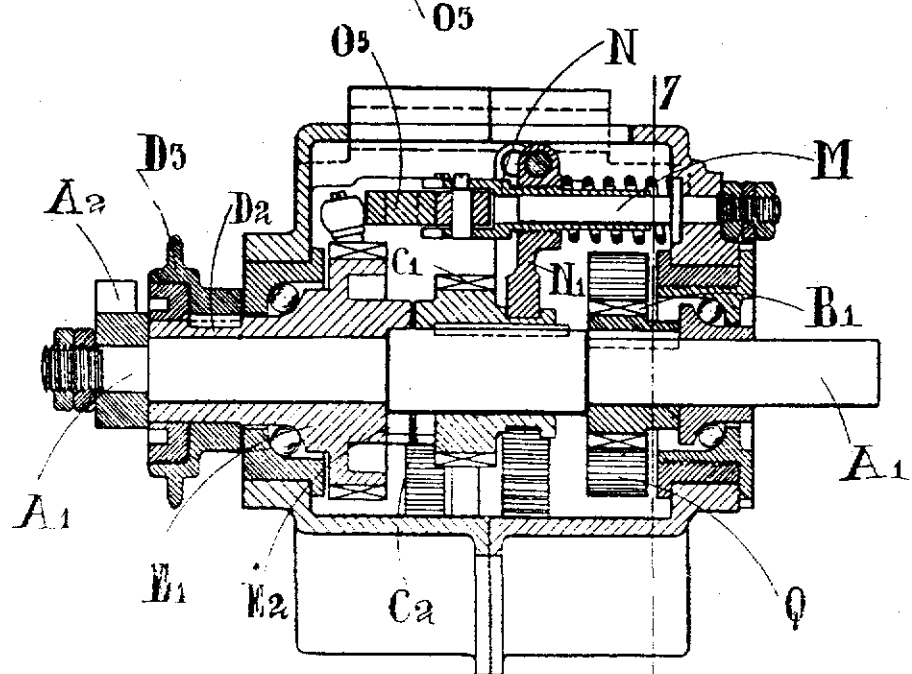


Fig 6.

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

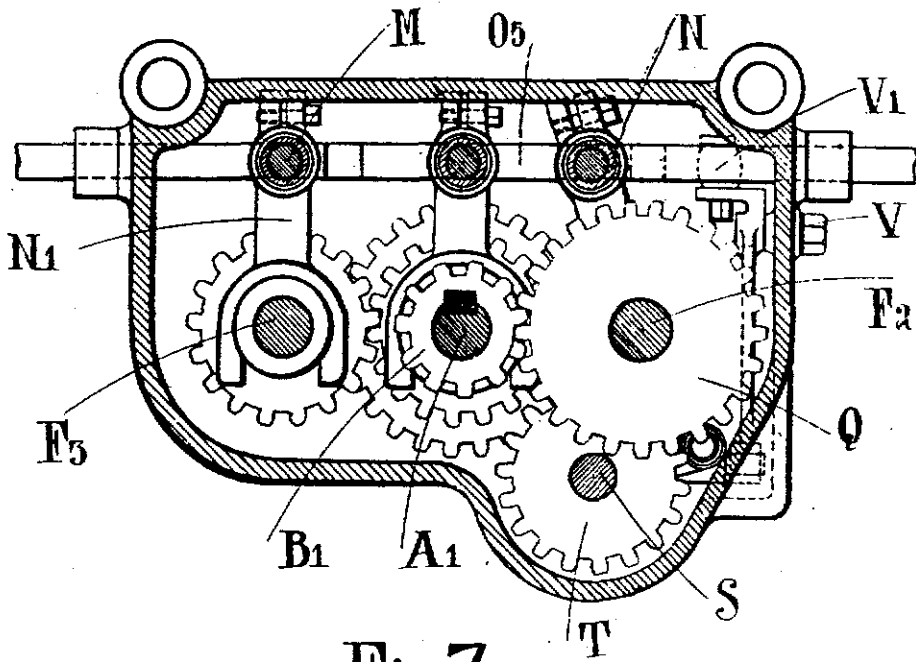


Fig 7.

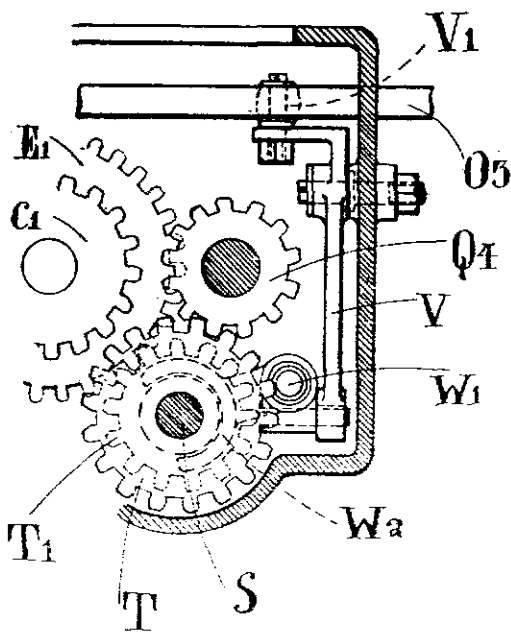


Fig 8.

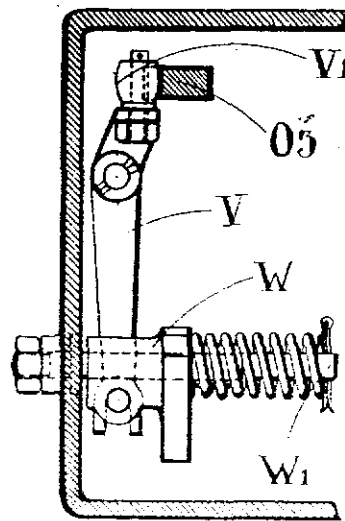


Fig 9.

/Percy Riley ... (forts.)/

och en på utgående axeln för högsta växeln (1:1). Detta arrangemang möjliggjorde en relativt enkel växlingsmekanism som byggde på en tvärgående axel överst i växellådan. Denna axel hade kammar som flyttade gafflarna till medbringarna som medgav mjukast möjliga växlingar. Denna konstruktionsidé resulterade i patent nr. 20860 från 1904 (jfr. ill. på föreg. sidor).

Percy Riley hade nu sålunda upfunnit den mekaniskt styrda insugningsventilen och den första växellådan där dreven låg i ständigt ingrepp. Hans energi och snille riktades nu mot bilens hjul. Percy Riley hade aldrig gillat den s.k. Stepney-fälgen, där det vid ett däckbyte bara gick att byta fälg, inte hela hjulet, som man gör idag, och beslöt sig för att göra något åt saken. Hans målsättning var att kunna erbjuda en bil med avtagbara hjul för att komma ifrån de krångliga fälgbytens. Och han lyckades

- Läs om hur i nästa nummer av Rileybladet med den rafflande fortsättningen av Rileyföljetongen!

(Bildanskaffning till denna artikel genom Erik Berglund; red. anm.)

Nedan: Tor Bang-Steinsviks RMF fotograferad av Per-Börje Elg under den gångna sommarens Riley rally, här i utkanten av Västerås.



SOMMERBREV FRA BL 64000

Som nordmenn flest har vi denne sommeren holdt oss i hjemlige trakter. Høydepunktene i vår "engelske syke" var årsmøtet i Västerås 15-16 juni og "Albion treffet" på Biri ved Mjøsa 3-4 august.

(forts. sid 9)

/Sommerbrev ... (forts.)/

Besøket i Västerås ble som ventet en opplevelse som er med å holde Rileyinteressen oppe og som får oss alle til å forstå at Rileyfolket er et trivelig folk uten landegrenser. Vi husker spesielt lunchen hos Rune Möller og hans biler, perfeksjonisten Bertil Lindblad, Tidö slott, garasjebesøket hos Bob Lockley og avslutningen på søndag hjemme hos Roland Pfändtner med familie og "Merlin". Detaljene er sikkert berettet annet sted.

På slike langturer får vi testet bilene og for hvert år blir de mere kjørbare ettersom vi får justert og rettet opp svakhetene. RMF-en har fått nytt lager på høyre forhjul og vi har justert forgasserne. Som tidligere beskrevet blir Lincocken svært varm i kupéen og med luker og vinduer åpne i 6 timers kjøring var det nærmest ikke til å unngå at Tor Ole pådro seg øreverk på tilbaketuren. En åpen bil er sannsynligvis bedre slik.

"Albion" er en klubb for britiske biler i Norge. Klubben har eksistert i mange år, men aktiviteten har vært varierende. Den har dog en trofast medlemsmasse på ca. 120 betalende. De siste årene har det vært arrangert treff på Biri i forbindelse med Mjøsmarkedet som er et generelt biltreff og marked første lørdag i august. Albion har egen samling lørdag og søndag. På Biri velger publikum ut sin favoritt blandt et hundretalls biler og blandt disse stemme plukker Albion ut beste britiske. Denne gang ble det Humber Pullman 1954, tidligere eiet av Kong Haakon. Albions medlemmer møtte med 24 biler. Ford, Humber, Morris, Riley, Rover og Wolseley har egne grupper med oppmenn. Under tegnede er oppman for Riley. Wolseley-gruppen er mest aktiv mens Riley i år kun stilte med 2 biler som dere nå kjenner godt, en 1934 Lincock 6/12 og en 1953 RMF.

Vi vet om ca. 20 Riley i Norge hvorav halvparten er registrert. Av disse er det 5 førkrigs: en 1932 Nine Tourer, en 1933 Nine Spec., en 1934 6/12 Lincock, en 1935 Nine Lynx og en 1937 12/4 Kestrel. Alle disse er registrert.

Traktene rundt Mjøsa er vakre, vaeret var som bestilt, alle fikk premier, nye medlemmer ble vervet og klubben lever videre.

Beste hilsen

T. Bang-Steinsvik

"TUMREGLER" FÖR RILEYRENOVERAREN

För att framgångsrikt kunna meka med en förkrigs- eller R.M. Riley måste du ha tillgång till fasta nycklar och hylsor med BSF-dimensioner ("vanliga" tum-verktyg - UNF - duger inte). Skiftnycklar bör man söka undvika eftersom de så småningom förstör muttrar och bultskallar; dessutom tar de plats i trånga utrymmen.

Bultens dimension mäts över halsen eller själva gängen, t.ex. med ett tumgraderat skjutmått. Får du då t.ex. måttet 5/16" skall du dock använda ett verktyg med beteckningen 1/4" W (Whitworth) eller med dubbelbeteckningen 1/4" W - 5/16" BSF. Anledningen till detta egendomliga faktum är att Whitworth-bultar en gång i tiden hade skallar som var "ett nummer större". Ibland kan det stå BSW (British Standard Whitworth) i stället för enbart W på nyckeln. BSF betyder "British Standard Fine".

Jag rekommenderar dig att ersätta de millimeter- och UNF-tum-dimensioner som inte hör hemma på din bil med BSF-dimensioner (hål i järnprofiler m.m.

(forts. sid 10)

/"Tumregler" ... (forts.)//

är gjorda för sådana bultar, för att inte tala om alla detaljer på och i motorn ...). Självt har jag hittills bara hittat UNF-gångor på Butlerlamporna ($\frac{1}{2}$ "), men jag har å andra sidan inte undersökt alla skruvar och muttrar på mina två bilar.

Det blir faktiskt betydligt enklare att meka med bilen om man bara behöver ha en sorts nycklar i verktygslådan. Att ha lösa hylsor, ringnycklar, u-nycklar och kanske även blocknycklar i såväl BSF-, UNF- som millimeterdimensioner i verktygslådan gör att du sannolikt inte kan lyfta den, än mindre få in den i bagageutrymmet utan ryggsnitt Självt har jag bytt ut nästan alla felaktiga dimensioner som jag hittat på mina 2½ l-vagnar. Särskilt vanligt verkar det vara att de främre kofångarnas och domkraftsfästernas montering i chassiet råkat ut för fullständig dimensionsanarki.

I Sverige är det idag svårt att köpa bult och mutter med BSF-dimensioner. Självt har jag - inspirerad av Peter Kock i Malmö - köpt vad jag behövt från England. Det finns flera olika firmor som säljer bult, mutter, brickor (!), verktyg m.m. i BSF-tum. Här är några adresser:

Bernard F. Wade Ltd., Unit L3, Meltham Mills Industrial Estate, HUDDERSFIELD HD7 3DS, England.

Tel. 0484 - 85 15 85, Fax 0484 - 85 23 99

- bult & mutter

Namrick Ltd., The Nut & Bolt Store, 124 Portland Road, HOVE, Sussex BN3 5QL, England.

Tel. 0273 - 77 98 64, Fax 0273 - 72 67 08

- bult & mutter
+ verktyg

T. F. Keller & Sons Ltd., 24 Cattle Market Street, NORWICH NR1 3DY, England.

Tel. 0603 - 62 46 81

- verktyg

På senare år har jag skaffat en hel del fasta nycklar och hylsor, men länge klarade jag mig alldeles utmärkt med endast tre st. ringnycklar (med fyra dimensioner) för alla slags arbeten på bilen.

Erik Hamberg

- - - - -

KLUBBENS ÅRSMÖTE hölls vid Tidö slott söder om Västerås den 15 juni; närvarande var 16 medlemmar. Styrelseledamöterna Rune Möller och Nils Johan Nilsson omvaldes för två år, medan Roland Haraldsson blott kunde ställa upp för ytterligare ett år. Torsten Grönvall ersatte Rejnert Jansson som styrelsesuppleant för en period av två år. - Valberedningen får alltså börja leta efter en ny kassör!

Beträffande ekonomin kan nämnas att intäkterna för 1990 uppgick till 11.341:63 medan utgifterna för samma period blev 5.636:22, således ett överskott på 5.705:41. Nyanskaffningen av reservdelar till klubbens lager var dock blygsam, samtidigt som försäljningen minskade märkbart i förhållande till föregående år. Årsavgiften för 1992 fastställdes till oförändrade 75:-.

Årets "Long Distance Award" tilldelades Anders Lindner, som hade kört från Helsingborg (totalt blev det ung. 150 mil fram och åter). Vidare meddelades att en ny matrikel var i antågande.

Erik Hamberg

I kommande Rileyblad får vi läsa om MHRF:s årsmöte, montering av batterifrånskiljare m.m. När skrev du ett bidrag till Rileybladet senast? Det behöver inte vara långt. Alla har något att berätta om!

Red.