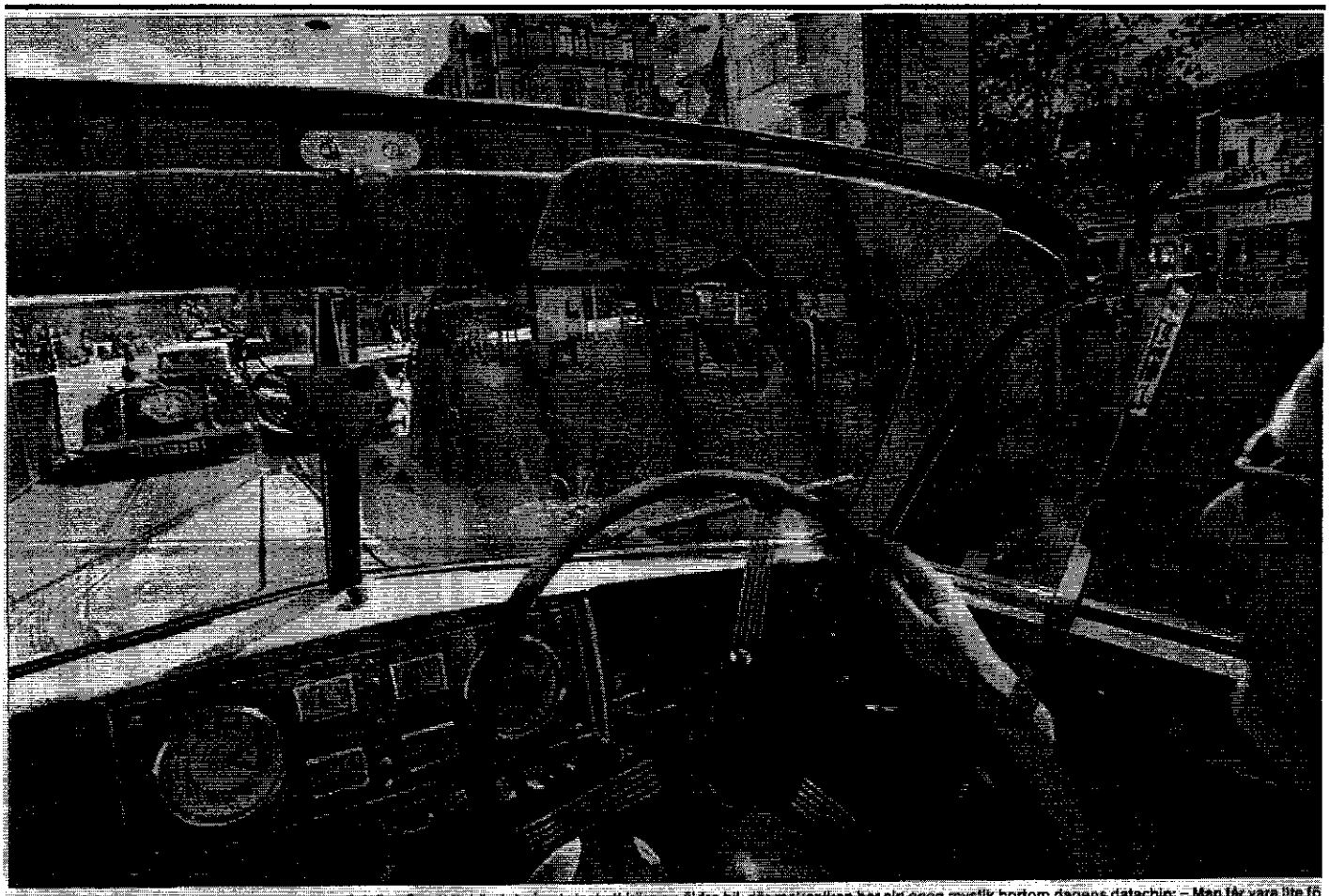
RILEYBLADET

Nummer 2, 2000 | Organ för Svenska Rileyregistret | Årgång 22



Att skapa den rätta känslan handlar mycket om detaljer. Samtidigt är det något visst att köra en äldre bil, där mekaniken har sin egen mystik bortom dagens datachip: – Man får vara lite fö siktig när man lägger i tvåan, säger Ingvar Persson när han ömt byter växel. Foto: ERIK YNGVESSO

När skönheten kom till stan

Glänsande träpaneler och polerade karosser. Engelska bilar i prydliga rader. Det var scenen på Gustaf Adolfs Torg i Göteborg den 21 maj när UBCC (United British Car Clubs, ett "paraplynamn" för olika brittiska märkesklubbar) för första gången inledde British Car Week. Ett åttiotal bilar ställde upp i ett rally som avslutades med en majestätisk kortege längs Avenyn. Eva Holmes var en av deltagarna som tillsammans med sin man Paul ställde upp i en vit Riley Drophead. Som syns ovan deltog även Ingvar Persson i sin gröna Drophead.

Den brittiske generalkonsuln Greenwood korade de tre vackraste bilarna. Jodå...

Bilder ur tidningen Arbetet/Ny Tid

Byte av packbox

till växellåda i RMA 1949

Torsten Grönvall

Olja har droppat ur kåpan till svänghjul under en längre tid. Men det är ett ganska stort jobb att lyfta ur växellådan. Detta gör att ingreppet noga måste övervägas. Så länge som oljan bara sjunker med 1 mm per 125 miles på oljestickan till växellådan är det ingen större panik, utom ur miljösynpunkt förstås. Det är 30 mm mellan max- och min- märket på oljestickan vilket gör hela 3750 miles innan lådan är tom. Det räcker ju gott och väl att köra på en hel säsong.

I mitten av januari hade jag bestämt mig att nu var det dags att sätta igång. Framstolarna plockades bort, och mattorna togs ur. Att ta bort golvplåtarna var knepigt. En del träskruvar satt så hårt att de gick av när de skruvades ur. Kardanaxeln lossades vid växellådan och kunde sedan bara dras ur splinsen vid torque tuben. För att bilen skulle stå stadigt pallade jag upp framändan på två pallbockar under ramen bakom framhjulen. En domkraft sattes under bakkanten på motorn. Plåten som täcker nedre delen på svänghjulskåpan togs bort. Då kom första tecknet på att alla jobb på gamla bilar alltid är mycket större än man tror från början.Ut ramlade nämligen en del av en liten fjäder som uppenbarligen en gång har suttit i kopplingen.

Två skruvar som håller växellådan till tvärbalken togs bort. Därefter hissades motorn försiktigt. Motorn sitter fast i de främre fästena. Man hissar tills växellådan är helt fri från tvärbalken. I detta moment är det en fördel att bilen vilar på pallbockarna. Om bilen står på hjulen när man lyfter, hjälper fjädrarna till att lyfta och hela bilen rör sig och det blir ostadigt när man sedan skall lyfta ur växellådan.

Startmotorn togs bort och även skruvarna som håller svänghjulskåpan till motorn.

Växellådan bör stöttas med en domkraft eller något annat stöd, för att axeltapp och koppling inte skall skadas när växellådan lossas. När växellådan är lossad från motorn och vilar på domkraften kommer det mest ansträngande momentet, att dra loss lådan från kopplingen. Det måste göras rakt ut för att inte skada någonting. Växellådan är tung och det är trångt.

När växellådan väl var borta kunde kopplingen tas bort. Allt var kletigt av olja och grafit från urtrampningslagret.

Nu gick det att se vilka delar som behövdes, packbox, koppling, lamell, lagret för växellådans tapp i svänghjulet och litet annat smått och gott. Beställning till John Kirby Riley RM Club lades på brevlådan tisdag kväll, onsdag veckan efter hade jag alla delar hemma. Detta är en superb service. Det händer ibland att man får frågan om det inte är svårt att skaffa delar till så gamla bilar. Jag brukar svara att det är lättare att få delar till Riley än till Volvo.

Nu gällde det att få bort gamla packboxen. Den satt som berget när jag slog på den. Det var helt stumt. Prövade att värma kåpan med varmluftspistol. Det gav så småningom resultat. Efter en del bankande kom packboxen loss.

För att underlätta monteringen av den nya packboxen fick den ligga i frysen en stund. Kåpan värmdes och så snabbt ut med packboxen för att knacka den på plats.

För att se om packboxen tätade ställde jag växellådan på högkant, så att oljan rann ned mot packboxen. Efter några timmar kollade jag resultatet. Det läckte fortfarande olja men inte från packboxen, utan från en liten spricka i kåpan. Förmodligen hade denna uppkommit vid någon tidigare reparation. Det var en liten intryckning bakom axeln till urtrampningslagret. Sprickan som släppte igenom oljan var inte synlig för blotta ögat.

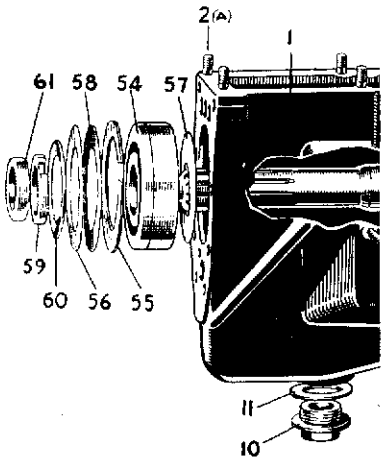
Sprickan måste tätas. Jag försökte svetsa eller blev det möjligen lödning! Det gick i alla fall inte. Materialet som jag hade lyckats smälta i intryckningen där sprickan var, gick lätt att peta bort. Jag måste hitta på något annat, tittade i lådorna och hittade en tub med packning på tub. En kletig svart massa som tål olja. Det verkade att fungera. Jag hade ju inte förstört någonting. Om en svetskunning person så småningom övertar bilen går det ju att göra en bättre reparation.

Nu skulle bussningen i svänghjulet bytas, enkelt trodde jag. Den är nog bara att dra ur. Försökte dra med en krok, gick inte. Tillverkade en enkel avdragare av två böjda plåtar en skruv och en mutter. Verkade fungera, gick i alla fall tungt att skruva, tyckte att det började röra på sig, men det var bara avdragaren som kom ut. Förstod att det behövdes bättre grejor. Kollade i min gamla Lunakatalog, uppskattade att dagens pris för en proffsavdragare låg på ca 600 kr, litet mycket tyckte jag. Kollade hos biltillbehörsfirmorna inga avdragare men en del goda råd, försök med en krok och pilla ut bussningen. Redan försökt.

Men lösningen var på väg. Vi hade styrelse möte och problemet kom upp. Rune Möller visste hur man gör. Ta en dorn som passar exakt i bussningen, fyll bussningen med fett, sätt dornet i bussningen och slå ut den. Det fungerade som en perfekt hydraulisk press. Efter att ha fyllt på fett några gånger och knackat en stund, kom bussningen snällt ut. Nya bussningen knackades i med hjälp av centreringsdornet, som används vid montering av kopplingen.

En del glapp i kopplingens länkar och stag fanns. Det åtgärdades genom att sprintar med överdimension svarvades. Hålen i gafflarna hade blivit avlånga, de borrades upp litet försiktigt så att de blev runda igen. Bussningarna i länkarna brotschades upp för att passa nya sprintarna. Med detta var glappet i kopplingens länksystem borta.

Nu återstår att montera koppling och växellåda och hoppas att oljeläckaget är borta även när jag kör med bilen.



ETT BRÖLLOP MED AVBROTT

Sten Eriksson, Tierp

Den 21 augusti förra året körde jag ett brudpar. De hade sagt ja till varandra, och vi körde från kyrkan i riktning mot bröllopsmiddagen. Rileyn uppförde sig fint. Plötsligt ett kanonskott! Sköt någon salut? Rileyn stannade. En titt under huven visade flera stora hål i motorblocket, både på vänster och höger sida. Tack vare dussinvis med bilar i följe var det inte svårt att få bogsering den sista biten. Vad var det som hade hänt?

Vevstaken i cylinder nr 2 hade gått av på mitten och slagit sönder vattenmanteln samt motorblocket på båda sidor. Dessutom hade oljerören krökts både inne i blocket och utanpå.

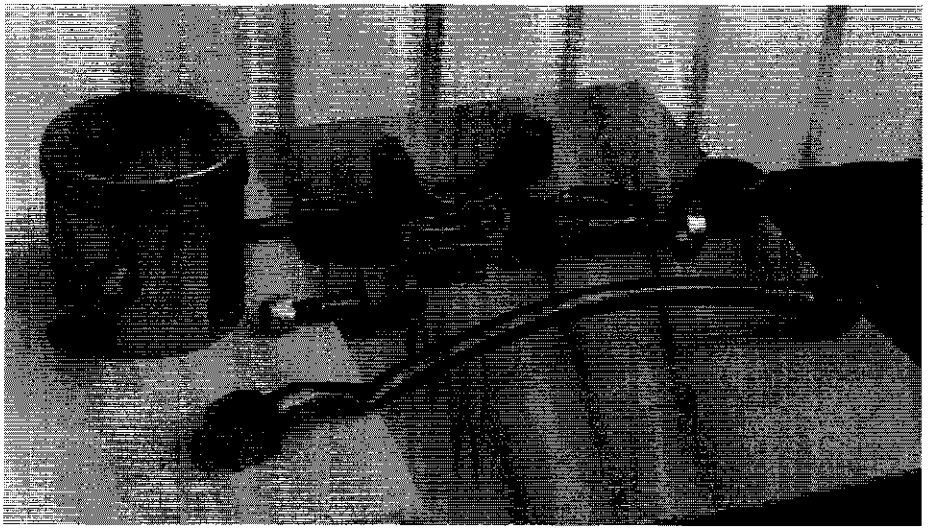
Kolven i 2:ans cylinder hade spräcks och vevstaken gått i tre större delar och resten pulveriserats och kunde återfinnas i sumpen i form av grovt metallgrus.

Efter drygt 500 mils körning med min nyrenoverade RMB hade jag bytt till Duckhams Hypergrade 15/50 motorolja efter inkörning med vanlig motorolja (engelsk bil, engelsk olja, eller...). I dagens moderna motoroljor ingår många kemiska tillsatser. Dessa tillsatser började lösa upp avlagringarna i oljefickorna. Och oljan på oljestickan blev svart alldeles efter oljebytet.

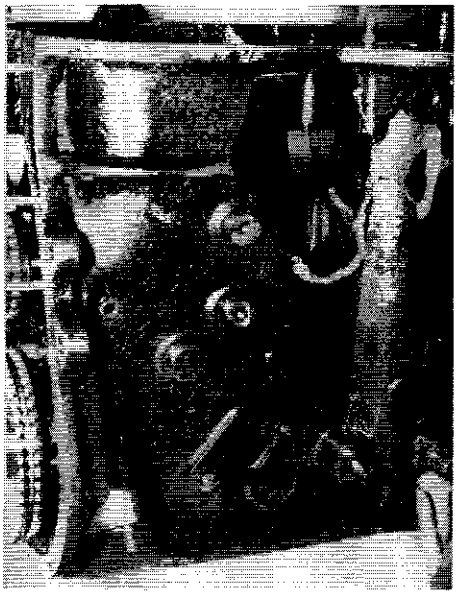
Vid inspektion visade sig alla oljefickor på vevaxeln vara i det närmaste helt igenslammade. Det fanns bara en liten öppning för oljan att passera. Vid demontering av vevstaken visade det sig att ramlagerbelägget hade släppt.

Kolvbussingar och vevstakslageret var snett slitna. Det är möjligt att vevstaken varit en aning krokig, men klart är att firman som renoverat motorn slarvat med rengöring av oljekanaler/oljefickor i vevaxeln. Förargligt eftersom jag speciellt sagt till dem att göra detta. Blocket får avskrivas även om alla cylindrar och topplocket klarade sig helt utan skador.

För er som läst om renovering av min RMB i Rileybladet 1/96 och 2/96 vet att jag hade en reservdelsbil. Delar av den har jag i mellantiden sålt men motorblocket hade jag kvar i garaget och det kommer nu väl till pass. Detta motorblock har jag nu lämnat in till Pelganders Motorslip i Örebro för en genomgång.



Tvåans kanna med sprickan, vevstaken i tre delar, övriga delar av vevstaken återfanns som grovt grus i oljesumpen. Det yttre oljeröret från pumpen till oljerenare har också fått en smäll.



Motorblocket från höger sida.

En god vän i Polen vill sälja sin 1936 års Riley Kestrel (S66K950) Special med tvåsitsig öppen kaross under uppbyggnad. Bilen kom till Polen under andra världskriget. Tyskarna lär ha tagit den i norra Frankrike. Den kördes i Krakow först av tyska officerare och sedan av en polsk militärläkare. Originalkarossen finns kvar. Kontakt förmedlas via mig, Rolf Johansson, eller direkt till ägaren (engelska går bra): Tomasz Osterloff, 87-800 Wloctawek, ul Orla 7, Polen tel. 0048-54 232 38 99, e-post: tosterloff@gbm.wlocl.pl

Rolf Johansson, Disavägen 1,
737 43 Fagersta.
Tel. 0223-106 75.

Chris Pack i England har skrivit tre artiklar om renoveringen av sin 16 HP Kestrel av 1940 års modell. Artiklarna har stått att läsa i The Bulletin of the Riley Register dec 97, mars 99 och dec 99. Här följer den andra av dessa tre artiklar.

The Ultimate Kestrel – Del 2

av Chris Pack

I min första artikel beskrev jag min 16 HP Kestrel från 1941 och lovade ytterligare artiklar om renoveringen och om bilens kör- och vägegenskaper. Här kommer således lite om renoveringen. Köregenskaperna berättar jag om senare.

En renoveringsartikel riskerar att bli tjatig. Jag ska försöka undvika detta genom att inte ge detaljerade beskrivningar på alla de olika arbetsmomenten. Sådant hör hemma i en renoveringshandbok, och det kan någon som är mer kvalificerad än jag, skriva någon gång. Istället ska jag försöka beskriva några av de mest intressanta jobben som kan vara av nytta vid alla renoveringar.

Mobilisering

En gång i tiden var jag verksam med utrustning av krigsfartyg och därifrån har jag lånat uttrycket "mobilisering". Mobilisering beskriver alla förberedelser som görs innan det handfasta arbetet påbörjas, och kan vara till stor hjälp för oss renoverare. Har man inte genomfört mobiliseringen, och målsättningar och resurserna inte klargjorts, finns det en stor risk för att det utförda jobbet blir fel. Mobilisering täcker följande aktiviteter:

Beskrivning av det slutliga resultatet.

- Vad var bilens ursprungliga design och specifikationer (kräver en del forskning om det saknas många delar, som det gjorde på min bil, eller om bilen är ovanlig eller mycket gammal).
- Vilka avsteg från originalet tänker man medvetet göra (t. ex. ökad prestanda, modern komfort, etc.).
- Vilket mekaniskt skick har de viktigaste delarna (fordrar att delarna om möjligt testas).
- Vilken slutlig renoveringsstandard eller finish ska man besluta sig för; utställningsskick, presentabelt bruksskick eller enbart fungerande.

Min avsikt var att få fram vad som ser ut som en originalbil, i ett presentabelt skick, men modern vad avser körriktningsvisare, kupévärme, överväxel och vissa diskreta motormodifieringar.

Anskaffning av delar

Jag hade turen att ha de flesta mekaniska delar jag behövde. Men eftersom fönster och instrument sakandes behövde jag hjälp från medlemmar i The Riley Register som skrotat Big Four Kestrels och behållit delar. Nya delar som behövdes införskaffades från Riley Register Spares Ltd., The Riley RM Club, Paul Beck Vintage Supplies och Blue Diamond Services. Alla ovärderliga på sina områden.

Val av specialister

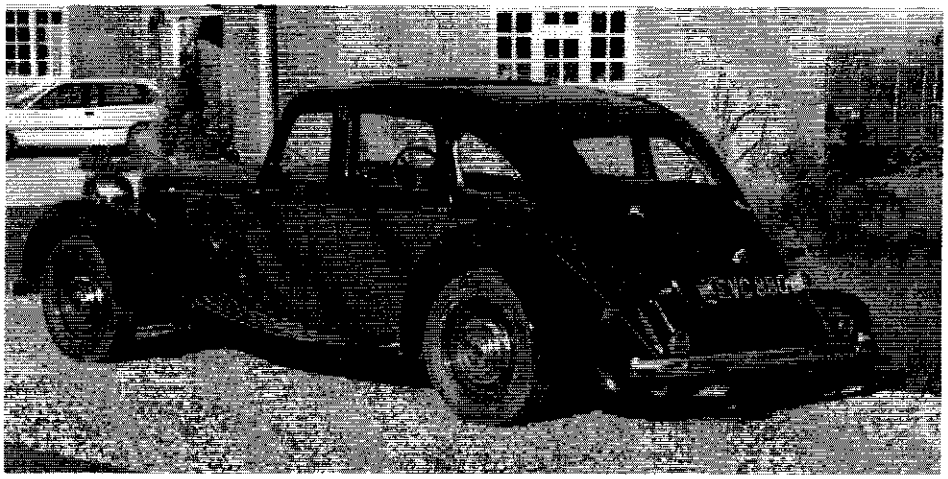
Man får bestämma sig på ett tidigt stadium vilka jobb som man inte kan göra själv, och vilka där ute som kan. I min renovering fanns det bara två arbeten som jag tyckte behöver göras externt. Det ena var bearbetning av motorn och det andra var lackering. Det visade sig speciellt svårt att finna en lämplig billackerare i närheten, och ändå dök lösningen upp runt knuten. Ett gäng glada ungdomar som kallade sig Panel & Paint i Stalbridge gjorde, snabbt och billigt, ett utomordentligt gott arbete.

Budget

Här handlar det om den tid man själv lägger ner och de pengar som behövs för att köpa delar och externa tjänster. Man kan under denna rubrik även definiera hur lång tid projektet ska ta, eftersom antalet timmar per vecka man har råd att lägga på projektet bestämmer renoverings hela tidsplan. Jag räknade med att offra 20 timmar per vecka och att hela projektet skulle ta ca 1000 timmars arbete i anspråk. Det skulle således ta ungefär ett år, men jag hade inte räknat med att behöva avbryta renoveringsarbetet då och då för att göra rätt stora renoveringsarbeten på vårt hem för att bevara husfriden! Jag hade också missbedömt storleken på projektet och trodde att det skulle bli ungefär lika mycket arbete som vid renoveringen av min Riley Biarritz. Men senare bilar är mycket mer komplicerade, och kanske har även mina krav stigit med åren. Jag tror därför att jag nog lagt ner ungefär 1300 timmar fram till nu, utslaget på ca 1½ år, och jag har gjort av med ca £ 6000 (82.000 kr) på delar och externa tjänster utöver inköpet av bilen.

Jag gav mobiliseringsfasen ca nio månader vilket visade sig vara välanvänd tid eftersom jag sedan visste vart jag var på väg på annars okända stigar. Vad min mobilisering inte kunde kartlägga var bilens mekaniska skick eftersom man måste köra bilen för att för reda på det. Jag är en stor anhängare av att praktiskt testa grejor innan jag tar isär dem. Det är ju bara på det sättet som jag få reda på vad som inte fungerar som det ska. Ett krigsfartyg genomgår alltid ett formellt testprogram innan upprustningen tar vid för att få reda på skicket i detalj. Detta är viktig information för upprustnings-

planerarna. Min Kestrel hade befunnit sig nära döden alltför länge för att det skulle finnas något hopp om att få igång den med några enkla handgrepp. Jag fick istället förlita mig på isärtagning och inspektion, och vilket elände jag fann.



Arbetsföljden

Det bästa rådet jag kan ge under den här rubriken är att inte ta isär för mycket på en gång. Dels tar en isärtagen bil upp mycket mer plats och risken är stor att delar försvinner, rostar o.s.v. Jag gick till väga på följande sätt:

- Av med stänkskärmar, fotsteg, motorhuv, kylare, dörrar och kaross.
- Motor och växellåda ur, isärtag-ning och renovering av motorn.
- Svetsning och lagning av ramen samt annat chassiarbete.
- Montering av mekaniska delar inklusive modern överväxel.
- Få det mekaniska att fungera och gör mekaniska prov med chassiet på bockar.
- Karossrenovering som kräver att karossen är av.
- Sätt karossen på chassiet.
- Karossrenovering som kräver att karossen är på.
- Hela bilen till lackeringsverkstad för en professionell sprutlackering.
- Tillverka och passa in instrumentbräda, ny kabeldragning, få det elektriska att fungera.
- Montera stänkskärmarna, fotsteg, dörrar och motorhuv.
- Tillbaka till lackeringsverkstaden för bättring av defekter samt slutlig polering.
- Installera fönster och en del av inredningen.
- Provkörning, registreringsbesiktning, inkörning.
- Korrigera fel, komplettera inredningen.
- Använd!

Som jag skriver detta (jan 99) har jag just fått bilen besiktigad och håller på med körtester. Jag kan konstatera att bakaxeln, som jag hade väntat skulle vara OK, inte är det, och måste plockas av. Har dessutom en lista på ungefär ett dussin saker som måste göras eller göras om. Den främsta orsaken är nog för att jag inte hade gjorde rätt från början. Sådan är amatörens lott.

Svåra avsnitt

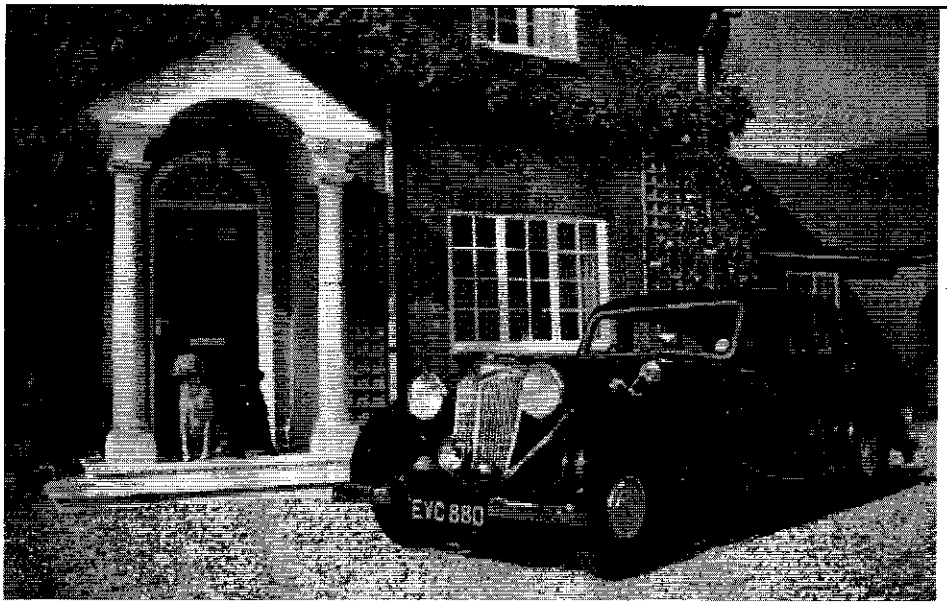
Jag tycker nog att motorn var värst. Förre ägaren hade gett sig i kast med den sortens renovering där bilen går från en specialist till en annan utan att någon kunnig person höll ett samlat grepp på aktiviteterna. Fartygsutrustnings-erfarenheten säger att om man inte ska göra jobbet själv, så måste en projektledare utses, som alla underentreprenörer är ansvariga inför. Den tidigare renoveringen hade gått förre ägaren helt ur händerna eftersom ingen av specialisterna hade gjort ett riktigt jobb. Ingen hade pekat på att ramen vas så rostig att den hotade att kollapsa och sadelmakaren gick i konkurs och lämnade bilen utomhus utan fönster i över ett år. Mitt i allt detta hade motorrenoveraren borrat upp cylindrarna och slipat block och topplock, men satt ihop den i följande skick:

- Vitmetallager med negativ tolerans så att motorn var alldeles för kärv för att gå runt.
- En till 95% igengrodd vevaxel.
- En spricka i sumpen så stor att man kunde se igenom den.
- Kammkedjespännaren saknades men skruvarna som skulle hålla den satt löst kvar färdiga att falla ner på kedja och förstöra den.

Eftersom det inte var någon olja i motorn (sprickan i sumpen) och motorn inte hade körts sedan renoveringen 20 år tidigare, så hade allt som kunde rosta, också rostat. Att ta isär allt krävde en ordentlig hammare. Kammaxlar, ventillyftare, stötstänger och ström-fördelare stod ej att rädda. Från en RMH-motor tog jag nya kamaxlar med bättre profiler. Detta innebar jag också fick sätta i strömfördelare och oljepump från en RMH eftersom kuggdreven är annorlunda på insugskammaxeln. Några fördelar av detta är bättre oljeflöde och en vacuumdriven tändningsregulator (lika med bättre bensinförbrukning). Problemet var att motorblocket fick slipas till för att det skulle passa.

Så var det chassiet. De flesta renoverare av senare bilar tycks finna att högersidan av ramen är i dåligt skick. Jag tror det beror på tendensen att det samlas vatten i ramen som blir liggande där medan vänstersidan värms upp av avgasröret och kanske därför inte blir lika rostangripen. Hur som helst, min ram var riktigt dålig, till den grad att dörrstolpens fäste saknades helt. Det mesta här fick göras om. För att det inte ska se likadant ut om några år svetsade jag igen ramen så att inget vatten kunde komma in, men först sedan jag sprutat in massor med Waxoil.

Framvagnen verkade vara OK. Man kan få reda på det mesta som kan vara fel med en framaxel genom att trycka och dra. Jag fann inget glapp någonstans så jag lät det vara. Förre ägaren försäkrade mig om att allt stog rätt till med bakaxeln så jag beslöt mig för att även låta den vara tills dess att jag hade kört med bakaxeln på pallbockar. Sinom tid gjorde jag det och det gick tyst och fint. Nu efteråt måste jag säga att det räcker inte med ett test utan att karossen m.m. är på och tynger på axeln, eftersom ett riktigt körtest avslöjade utslitna kullager och det där "kuggdrev-ej-i-passning" ljudet. Nu måste jag på det igen, denna gång med olägenheten av att behöva plocka av bakaxeln medan karossen sitter på. Senare bilar har inte det där aluminiumluckan på bakaxelkåpan genom vilken man kan justera det hela.



Och så har vi den eviga frågan om Big Fours drivaxlar. Standardaxlarna är kända för att gå av. Jag har fått i uppdrag av reservdelsfolket att ta fram ett bättre utförande i stil med vad man har gjort för RMF som är okänd för sina drivaxelbrott. Det uppdraget har blivit försenat pga Kestrelrenoveringen. Men nu måste jag ta tag i det...

Själva karossen var inte så dålig. Tidigare renoverare hade åtgärdat bucklor och korroderade partier, så allt jag behövde göra var att byta ut några bitar trä. Men jag gillade inte Rileys konstruktion där bak där baggageluckan och det tunga reservhjulet är fästa på konsoler som sticker ut cirka 60 cm från det bakersta chassifästet. Ingen under att Kestrels av alla årgångar har ömtåliga häckar! Det jag gjorde var att bygga upp en stålkonstuktion från bakre kofångarfästena (två fästjärn från en Big Four Adelphi) så att bakluckans gångjärn nu sitter på en förlängning av chassiet. Och när vi nu befinner oss i de här environgerna... tanken visade sig vara genomrostad. Ca £ 300 för en ny kändes olustigt. Istället modifierade jag en från en RM. Kostnad, £ 25.

Inredning och klädsel, eller rättare sagt avsaknaden av den, var en verklig utmaning. En lösning hade ju varit att ta bilen till en bilsadelmakare och säga till honom att tillverka allt nytt i mahogny, Connolly skin, Wiltonmattor och innertak i ull. Men förutom kostnaden (min gissning är minst £ 3000) så skulle inte bilen längre passa den tänkta användning att förflytta smustiga Labradorer, leriga stövlar, brädor och annat från punkt A till B. Jag satte igång att söka efter begagnade grejor. Skinnet fick jag hos Chris Tavener, trädelarna från diverse källor, vindruta och sidorutor från två andra bilar, och en hel massa andra smådelar från John Taylor. Tack alla! Resultatet är att inte allt skinn har samma gröna färgnyans, men allt har den rätta patinan (och lukten). Min hustru tycker dock att framsäten ser tafsiga ut och dessutom obekväma, så det behövs kanske lite mer jobb på det här området.

Instrumentbrädan på 16 HP är inte en av bilens bästa attribut då den förlorat varvräknaren som fanns på Big Four, och dessutom fått en mindre attraktiv utformning. Jag beslöt mig för att kopiera Big Four instrumentbrädan och min granne gav mig ett stycke akacia att göra den av. En uppsättning Big Four instrument kom från Gordon Bee och när det hela var klart såg det verkligen bra ut.

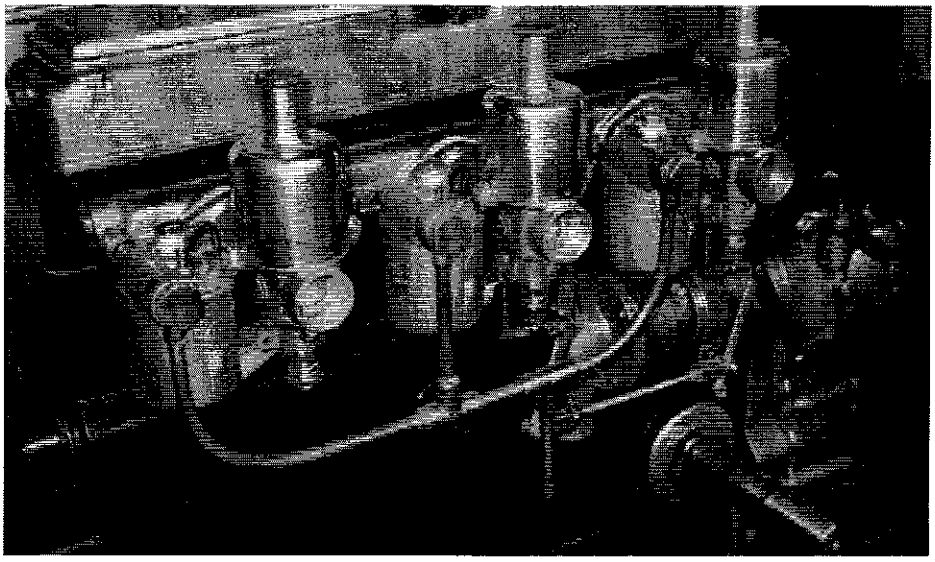
Jag nämnde i min föregående artikel att jag tänkte montera in en överväxel. Jag hade en, som tidigare suttit i en 1970 års Triumph Dolomite, och visste att den skulle göra susen. På 16 HP bilarna (*och RM, översättarens anm.*) finns en bit kardanaxel (intermediate driving shaft) på 43 cm som går mellan växellådan och som är fäst i den långa kardanaxeln (propeller shaft) vid ledtappsfästet (trunnion housing) som sitter i änden på skyddsröret (torque tube). Det visade sig att det fanns precis plats att sätta överväxeln där utan att skära i något av betydelse. Att få in knutkors i var ända av överväxeln med den plats som fanns till förfogande visade sig var något av en utmaning - men det gick. Allt monterades ihop utan dramatik och de första körtesterna pekar på att konceptet slagit mycket väl ut.

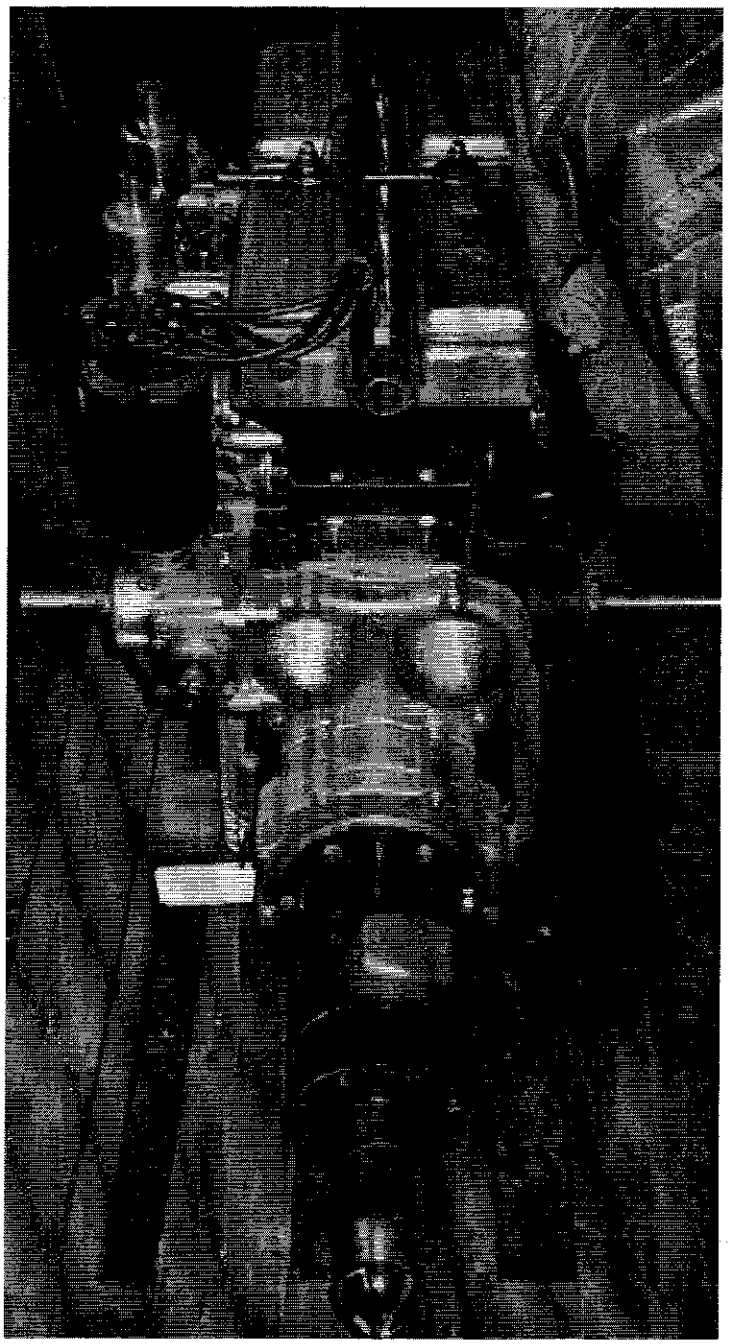
Arbetet går igång

När karossen kommit på är det svårt att komma åt mekaniken. Därför var det min avsikt att testa allt som kunde testas innan karossen monterades på, så att jag lätt kunde göra justeringar. Men jag begränsade mina tester till "på stället kör", d.v.s. med bilen på pallbockar, vilket jag nu i efterhand menar var ett misstag. En liten illegal tur ner för allén utan karossen på hade varit betydligt informativ och sparat senare bekymmer, t. ex. den där bakaxeln. Första gången jag körde bilen blev istället när jag tog den ner till lakeringsfirman för få bort monteringsskavanker och få den polerad. Min hustru följde efter mig ifall jag skulle få problem, men inget hände även om jag var ganska besviken på styrningen. Nästa tur gick till besiktningen, en sträcka på 5 km. Besiktningsmannen var en trevlig karl som menade att bilen skulle nog styra lättare om jag drog åt skruvarna som fäster styrboxen i chassiet. Jag åtgärdade detta omedelbart vilket förbättrade styrningen enormt. Jag tror att jag kanske lossade skruvarna när jag monterade karossen, för att vinkla styrboxen, och sedan glömde att dra åt dem igen. Klumpigt!

Följande tur gick till John Taylor för att visa upp bilen och byta lite delar med honom för att hjälpa oss båda med våra renoveringar. Jag hade valt en dag med ösregn vilket avslöjade ett antal läckage och dessutom pekade på att mitt arbete med avgassystemet var långt ifrån bra. Ett avgassystem som slår i marken när man kör över ojämnheter, som väsnas och läcker avgaser in i bilen, kan knappast kallas en fullträff. Men, allteftersom det blev värre, så dränkte det till slut oljudet från bakaxeln!

Så vad återstår? När jag skriver detta är det januari 99, och jag har åter kallats att jobba på huset. Jag ska köra bilen försiktigt och så snart jag blir fri från husarbetet ska jag ta av bakaxeln och sätta i nya lager. Sedan ska mattor och innertak i, och när detta är gjort är det nog dags att köra till Coventrymötet. Vi ses där... och till hösten kommer jag att skriva om hur bilen är att köra.





MPH projekt med 14/6:a

Varför en gammal gubbe i Gävletrakten hade en sexcylindrig Rileymotor i vedboden har inte gått att utröna. Nu står den i alla fall i Bjuv färdig att dra iväg en tjusig replik av en MPH som är under uppbyggnad.

Den sexcylindriga Rileymotor från mitten av 30-talet utgör basen för Rolf Palms projekt att bygga en MPH. Rolf köpte motorn för två år sedan av Roland Svensson, som i sin tur hade köpt den av den inledningsvis nämnde gubben i Gävle. Blocket hade visserligen frostskador men Rolf tyckte att den eleganta motorn var värd att rädda. Den var ursprungligen en 12/6 på 1458 cc men har nu modifierats till en 14/6 på 1633 cc. Växellådan är manuell.

Rolf har låtit totalrenoverat motorn med hjälp av Bertil Karlsson i Magnarp. Jönköpings Motorrenovering har gjutit nya lager. Delar, t. ex. en magneto tändfördelare, har köpt in från Blue Diamond och/eller Riley Register Spares Ltd. Tre nytillverkade förgasare av typ SU HV2 kommer från Buren Fuel Systems i England. Ett dåligt chassi inklusive kardan och bakaxel inköptes från England, och har fungerat som mall för ett nytt chassi. Nya 15 tums bromstrummor är på gång, och trädelarna till en MPH-kaross ligger redan i garaget. Just nu håller Rolf på med fästena till fjädrarna.

Detta är inte Rolfs första bilprojekt. Han har tidigare helrenoverat en XK-150 och byggt en Jaguar C-Type.

Beträffande slopande av blyersättningsmedel i bensinen.

Enligt samtal med Börje Henningsson på Motormännens riksförbund har bensinbolagen nu, efter många om och men, kommit överens om att slopa blyersättningsmedlen i bensinen.

Omställningen kommer att ske någon gång under maj månad 2000. Därefter kommer endast "grön bensin" att säljas och den som efter omställningen behöver "blyad bensin" får lov att köpa "blyersättningsmedel" som kommer att säljas på burk till ett pris av ca 35-40 kr och räcker till ca 500 liter bensin.

Nämnas kan att Preem redan påbörjat omställningen på ett antal stationer i Skåne och där säljer man redan "blversättningsburkar". Vi återkommer när vi vet mer.

Daina Johansson/Björn-Eric Lindh
Motorhistoriska Riksförbundet.

Bokanmälan

av
Erik Hamberg

Vernon E. Barker, ***Riley 16/4 production cars: Big Four & 16hp 1937-40*** (Riley Register Series, vol. 2). Riley Register, 1999. 129 s. Pris: £ 10.

Beställes från: Jean M. Dick, St. Winifred's, Eldon Road, Dobbs Weir, Hoddesdon, Herts. EN11 0BH, England; tel. +0044 1992 466298.

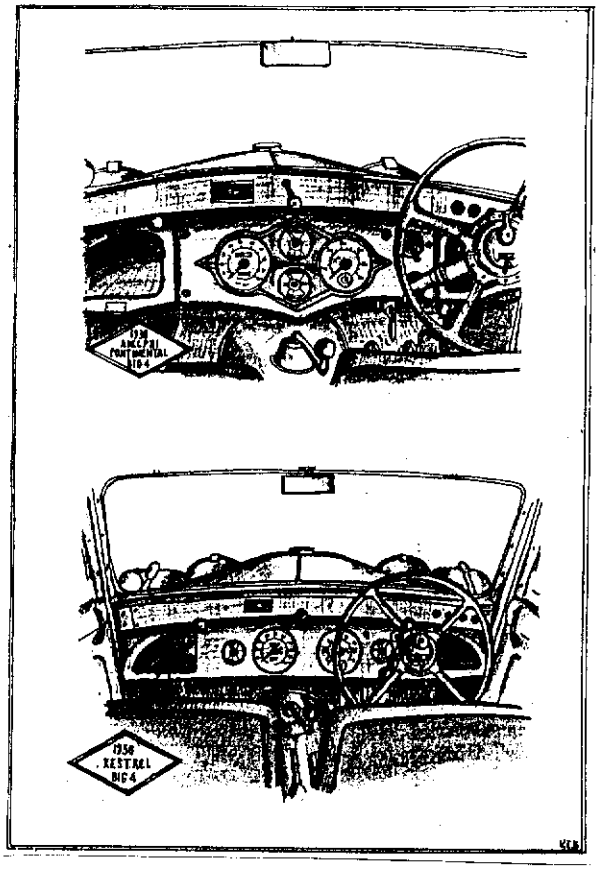
I Rileybladet nr. 1/1997 presenterades det första numret i Riley Registers nya skriftserie, Riley Register Series. I det första häftet, utgivet 1993, skildrade Vernon Barker utvecklingen och tillverkningen av Rileys 1½ liters-vagnar under tiden 1934-1940.

Nu har nästa volym kommit i denna verkligt prisvärda serie. Den nya boken behandlar 2½ l-modellerna och är både tjockare och avsevärt mer innehållsrik än den föregående volymen. Läsaren blir därför inte besviken den här gången heller. Boken är indelad i åtta olika kapitel: 1/ en översikt över Riley vid trettiotalets slut, 2/ berättelsen om utvecklingen av 16hp 2½ litre, 3/ tekniska detaljer, 4/ tillverkningsnumrering, 5/ de olika modellerna, 6/ tillverkningssiffror och uppgifter om ännu existerande bilar, 7/ hur det är att köra en "Big Four", samt, 8/ en rad appendix.

Det är med andra ord en systematisk och välmatad volym som man får i händerna. Här skildras utvecklingen av 2½-liters-konceptet ingående och med många intressanta detaljer som tidigare inte varit kända. Det är fantastiskt att det fortfarande går att vaska fram så mycket nytt!

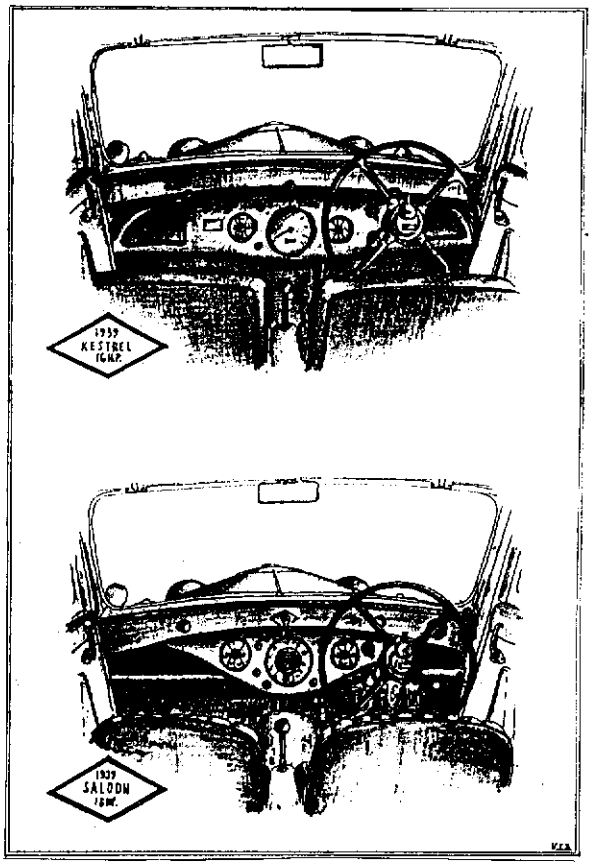
Beslutet att utveckla "Big Four" togs av Victor Riley i mitten av 1936. Uppdraget gick till Harry Rush, Rileys chefskonstruktör. Rush hade tidigare haft ansvaret för utvecklingen av fabrikens sista sidventilsmodeller under 1920-talets första hälft. Dessa var solida konstruktioner som dock fick träda i bakgrunden när Percy Rileys epokgörande "Nine" presenterades. Arvtagaren till "Nine" blev 1½ litersmotorn som dock konstruerades av Hugh Rose. Denne lämnade emellertid snart Riley och fortsatte de facto mer eller mindre utvecklingsarbetet av sin konstruktion hos Lea-Francis i stället, där en 1,7 liters-motor togs fram (först 1.629 cc, senare uppborrad till 1.727 cc). Se vidare artikel av Magnus Mölstad i: *Medlemsblad för Svenska Rileyregistret* nr. 1/1980.

Hos Riley började man ett eget utvecklingsarbete av 12/4-motorn. Dimensionerna 69 x 100 mm ökades till 75 x 106 mm, varvid man fick fram en motor på 1.875 cc. Motorn monterades i en vanlig Adelphikaross 1937 och arbetet fortsatte även med förändringar beträffande styrning, hjul och chassi. Någon gång under 1938 skrinlades dock projektet, oklart varför.



Utvecklingen av en V8 på 2,2 liter (18 hp) hade startat 1933, men den blev inte så lyckosam, vilket inte heller kan sägas om det andra V8-projektet, Victor Rileys ambition att skapa en lyxbil med 3-litersmotor, Autovia. Liksom 2,2-litersmotorn (två "nine"-motorblock) byggde de sexcylindriga motorerna i princip på "nine"-motorns konstruktion (fyra cylindrar + två) och behövde vid 1930-talets mitt ersättas av något nytt. Den 4-cylindriga 1½-litersmotorn blev ersättningen, en mindre komplicerad men effektiv motor, något som t.ex. Spritemodellen eller "special series"-utrustade bilar kan intyga. Men man behövde även en större motor, men knappast en V8:a eller en sexa, som bägge skulle bli både dyra och komplicerade att tillverka för en bilfabrik med sviktande ekonomi. Vad fabriken behövde var snarare en stor och kraftfull motor av enklare och mer solid konstruktion, till ett lägre pris. Det fyrcylindriga 1½-literskonceptet var en bättre utgångspunkt när man ville producera en 2½-litersmotor med ung. 40 hk/liter och således nå en effekt av ung. 100 hk.
Chassiet till den nya konstruktionen ritades i vanlig ordning av Stanley Riley och byggde på det bredspåriga chassi som introducerats 1935. Önskemål om individuell framhjulsfjädring fick dock anstå till utvecklingen av RM-chassit 1944-1945.

De första konstruktionsritningarna för motorn gjordes av Ted Jones, under Hugh Rose's överinseende, i juli 1936. Syftet var att få fram en 4-cylindrig bil med stort vridmoment, som i prestanda kunde mäta sig med Vauxhall och Bentley från 1920-talets slut, trots att man gjorde en något mindre motor. Sagt och gjort, en 3-liters Bentley införskaffades för utvecklingsarbetet och Bentleys motor (80 x 140 mm) inspirerade Rileykonstruktionen (80 x 120 mm). Direktiven var att den nya bilen skulle få utomordentliga prestanda och kunna köra ifrån de flesta bilar som rullade på vägarna. Att motorn verkligen kom att infria förväntningarna kunde testföraren Denis Williams långt senare berätta för författaren. När prototyp-Adelphin testades på väg A426 mellan Southam och Dunchurch blev det "dött lopp" mot en 4½ liters Lagonda som samtidigt fanns på vägen. Sannolikt var man uppe i farter på 90-95 miles/h. Få bilar nådde dessa hastigheter vid denna tid, inte minst p.g.a. bristande strömlinjeform.



Den första körbara prototypen, en Adelphi, registrerades den 14 maj 1937 och i juli var bilen klar att visas upp för pressen.

Serietillverkningen vidtog under hösten. Det var nu hög tid att Rileyfabriken fick ut en ny konstruktion på marknaden. Tre av de fyra motorer som man saluförde såldes dåligt vid denna tid: 9 hp, 15 hp (6-cyl.) och den föga populära V8:an. Endast 12 hp (1½ litersfyran) gick bra på marknaden och det var inte tillräckligt när ekonomin började gå knackigt. Detta berodde bl.a. på ett oförmånligt kontrakt med karossleverantören Briggs, vilket ledde till att man fick en uppsjö med karosser som måste användas.

Utvecklingsarbetet fortsatte vid sidan av de första leveranserna. Särskilt när det gällde topplock och förgasararrangemang gjordes förändringar. Utvecklingen avstannade dock nästan helt när företaget ställde in betalningarna den 24 februari 1938. Barker menar att Rileyfabriken sannolikt kunnat få fram en äkta 100 miles/h -vagn som kunnat säljas i stort antal om detta inte inträffat.

Enligt Arnold Farrar var 95 miles/h normal topphastighet för de serietillverkade Big Four.

På sensommaren 1939 hade motorerna modifierats till ett utförande som direkt föregrep RMB-vagnarna efter kriget. Man började också numrera motorerna på ett nytt sätt och startade med "B 1". Denna numrering fort-sattes efter kriget.

De modeller som inledningsvis producerades var Adelphi, Kestrel, Close Coupled Saloon (= Continental), Lynx och Touring Saloon (med kaross från Briggs Bodies). När så småningom Lord Nuffields pengar säkrade fabrikens framtid hade Midland Motor Bodies - Rileys "egen" karossfabrik - gått i konkurs och nya karosser togs fram av Nuffield i samarbete med Rileys eget folk. Den nya saloonen byggde på Adelphi, men med en del modernare linjer. Skärmarnas utformning gjorde dock att bilen inte såg särskilt sportig ut. Vid sidan om kunde man erbjuda en lätt reviderad Kestrel.

Barkers tredje kapitel beskriver ingående de tekniska specifikationerna, hur dessa skiljer sig från tidigare Riley-konstruktioner och hur förändrings-arbetet fortlöpte. I det femte kapitlet kommer han in på de olika modellerna och de förändringar som gjordes. Här påpekas också att det var "Continental" som mest inspirerade det senare arbetet med RM-modellerna, även om dessa samtidigt fick en hel del av "Kestrels" utdragna linjer.

Tillverkningssiffror för de olika modellerna av "Big Four" och 16 hp finns inte längre bevarade. För en uppskattning av antalet tillverkade bilar är emellertid chassinummer för bevarade eller tidigare kända bilar en god hjälp. Vernon Barker har noggrant förtecknat alla kända bilar och chassier och kommer fram till följande siffror:

Big Four (1937-38):

Adelphi:	ca. 160
Kestrel:	ca. 120
Continental:	ca. 30

16 hp (1939-40):

Saloon:	ca. 80
Drophead:	12-15

Den totala produktionen beräknas ha uppgått till ung. 430 bilar. Antalet bilar som "överlevt" är 47 Big Four och 1 (en!) 16 hp. Även om antalet producerade Adelphi var störst, finns det endast 15 st. bevarade. Av Continental finns blott 5 bilar kvar. Den enda Lynx som tillverkades existerar fortfarande, medan någon Touring Saloon inte finns kvar; endast några få tillverkades.

Ett trevligt kapitel hos Barker är beskrivningen av hur det är att köra en "Big Four" och bilens prestanda. Mycket kan sammanfattas i hans ord: *"Very little on the road at its introduction and throughout the 1950s could outperform it and a Big Four still remains a formidable motor even today for ease of covering distances at high speed."*

Intressant hos Barker är även avsnitt om personer som var inblandade i produktionen, tekniska data och olika specifikationer i den tidiga produktionen, samt bilarnas färgkombinationer.

Rileys steg in i den övre mellanklassen med *sporting saloons* blev egentligen lyckosam, men tiden var för knapp för ett verkligt genombrott. Konkurrensen var egentligen inte så värst hård. Jaguar hade inte alls samma tävlingserfarenhet som Riley och MG:s stora salooner var inte så sportiga som de små bilarna. Rileyfabrikens konkurs och ovissheten under konkursförvaltaren hindrade produktion och marknadsföring. Nuffields övertagande ledde till tekniska förbättringar, bl.a. en mer praktisk växellåda, men man fick kort tid på sig innan den stora oredan bredde ut sig i Europa i september 1939. Först med efterkrigsmodellen RMB skulle man skörda frukterna av det förnämliga arbete som uträttats under tiden 1937-1939.

Glöm inte vår klubbs årsmöte och rally i Varberg 17-18 juni

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda March 2000
Magazine of the Riley RM Club

Artiklar
Clutch JJJudder!
RM Petrol Gauges
Under the rear wings
Replacement of steering column trafficator switch lever

Cars for sale
RME 52, Substantial restoration done, substantian cosmetic work required, £2.500
RME 54, recent rebuild, need tidying up, £3.500
RMH Pathfinder 56, very solid car, ready to drive, £3.500
RMA 50, beautiful car, drives superbly, £5.999
RMD for restoration, £ 4.500
RME 53, not immaculate but very presentable, £4.000
RME 52, good cond. engine runs nicely, £4.950
RMA 47, proud possession of 41 years, £600
RMA 46, laid up since 1971, belived sound, £950
RMB 52, in USA, excellent condition, £13.000
RMA 49, absolutely sound early dashboard car, £4.850
RME 54, carefully restored, spare engine, £6.250
RMB 47, redundancy forces sale, £1.900
RMF 53, superb quiet, fast car, full professional restoration, reluctant sale, £9.250
RMA 46, solid and original, £1.000
RMF 53, nice usable car, £6.500
RMF 52, (Belgien) too much money spent on it, £13.500
RMA 52, (Belg) too much money spent on it too, £10.500

The Riley Record - No. 2/April 2000
Journal of the Riley Motor Club

Articles
Fitting a hydraulic clutch on a Big 4 Riley

Cars for sale
Riley Lynx 12/6 Tourer 1933, original car in excellent condition, £22.500
Riley Falcon 12/4 Saloon 1935, £7.250
Riley Nine rolling chassis 1931, abandoned project, no engine, MPH ash frame if required, £500
RME 54, has been standing for 20 years, £2.000
RMH Pathfinder 56, very solid car, ready to drive, £3.250
Riley 2.6, two to choose from
Riley 1.5, 1962, nice condition, very reliable, £1.750
Riley 4/72, 1965, sound but needs attention, £800
Riley Elf Mk II, 1970, £500
Riley Kestrel 1300, 1965, non runner, free to a good home

Bulletin of the Riley Register No. 177, March 2000

Articles
Riley Rail car in Tasmania
Hydraulic clutch - Big 4
Brake cables
Nine crankshaft cleaning

Riley Gazette - May 2000
Newsletter of the Riley Motor Club of Australia

Rally 2000 till Alice Springs drabbades av de värsta regnen på 200 år.

Riley Motor Club, March 2000
The Riley Motor Club of Western Australia Monthly Publication

Rally 2000 till Alice Springs drabbades av de värsta regnen på 200 år.

Riley Club Schweiz 2/2000
Newsletter

Artikel
Going through life with a woman and a Riley

Träffar

Anteckna genast i almanackan!

1.
Klubben årsmöte och rally i Varberg 17-18 juni. Se separat utskickad inbjudan eller ring Ingvar Persson, tel. 0340-67 74 10 (kvällar) eller 0340-48 23 11 (dagtid)

2.
Rileyvänner - titta in!
Kom och hälsa på oss (med Din Riley om det går), prata och umgås lite, lördagen den 19 augusti. Något står framdukat. Hör av Dig några dagar innan. Vägbeskrivning när Du ringer.

Peter & Nanna Ottosson
Vråkstigen 11
125 56 ÄLVSJÖ
tel. 08-99 80 78

3.
Välkomna till Riley Höstträff i Västerås lördagen den 2 september. Samling vid Vallby Friluftsmuseum kl. 10.30. Anmälan senast 27/8 till Håkan Wikström, tel. 021-35 17 60 eller Ronald Pfändtner, tel. 021-35 78 17.

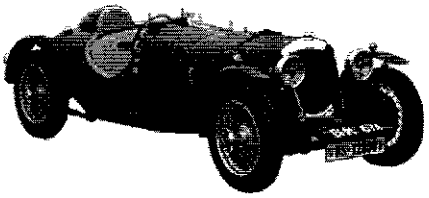


Foto hämtat på en hemsida som tillhör schweizaren Bruno Mazotti.

Säljes

Min Riley 1½ litre Saloon 1947 (37 S 12864) är till salu p.g.a. tidsbrist. Bilen är körbar med nyrenoverad startmotor och bra oljetryck i motorn, men den behöver en del renovering. Bakre stötfångare saknas, men i övrigt är den helt komplett (delar som saknas kan anvisas). Pris 29.000.

Håkan Gabrielsson
Gravarud 519
655 91 Karlstad
Tel. 054-53 06 33 eller 070-355 46 00

Ny medlem

255 Mats Höwing
Blåsippevägen 6
448 36 FLODA
tel. 0302-232 10

256 Björn Holmqvist
Norrskensvägen 2
183 63 TÄBY
tel. 08-756 09 19
12/4 Special 1937

Kassören

...vill påminna dem som ännu inte har betalt årsavgiften för i år. Nytt inbetalningskort till berörda medföljde kallelsen till årsmötet.

Svenska Rileyregistret
Grundat 1977

Ordförande
Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Fax 042-927 05
Mobiltel. 070-958 50 19
E-post: anders.lindner@swipnet.se

v

Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för år 2000. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5

v

Cirkulation:
Medlemmar, The Riley Register, The Riley RM Club, The Riley Motor Club, Riley Club Holland, Riley Club Schweiz, The Riley Motor Club NSW, The Riley Motor Club of Western Australia, The British Automobile Club of Sweden.