



Rileybladet

3 / 2023

Organ för Svenska Rileyregistret

Nr 172, Årgång 45



KAK:s Svenska Vinter Grand Prix 1947 kördes 9 februari i 25 graders kyla på Rommeheds flygfält i Dalarna.

Här ovan ses racerklassen sekunderna före starten. Närmast i bild G. Abecassis i E.R.A. därefter R. Parnell i E.R.A., G. Nobelius i Bugatti och H.L. Brooke i E.R.A. De flesta anmälda vagnarna kom

inte till starten. De befann sig infrusna till havs. Läs mer sid 12-13.

E.R.A. var en racerbil utvecklad av Raymond Mays och Peter Berthon baserade på Rileys 6-cylindriga 1½ liters motor. Endast 17 bilar byggdes och många byggdes om flera gånger. Av de 17 finns 16 kvar idag och tävlar fortfa-

rande bland "historic racing" fantast.

Prins Bira och hans kusin, prins Chula av Siam hade ett racingstall, White Mouse Racing med tre namngivna E.R.A.: Romulus (R.2.B), Remus R.5.B och Hanuman (R.12.C).

Ordföranden har ordet

Härmodagen konstaterade jag att gummit på den ena Rileys bägge torkarblad hade spruckit längst ut. Egentligen har det kanske inte så stor betydelse eftersom jag undviker att köra när det regnar, men det är nog bra att de är hela och kan fylla sin funktion när de skall användas. Orsaken till att gummit spricker är väl i allmänhet att gummit åldras, men i det här fallet verkade det vara så att bladen kom i kontakt med vindrutans kromsarg när de vände, vilket åstadkom ett snabbare slitage. Sens moralen är alltså: se till att torkarbladen inte går alltför långt ned.

Från Riley R.M. Club i England införskaffade jag tidigare i år det nya supplementet till verkstadshandboken, "Section U – The Chassis & Fittings Supplement". Det rör sig alltså om ett supplement till verkstadshandbokens avdelning "U". Häftet är på 116 sidor och är, liksom tidigare supplement, pro-

ducerat så att det typografiskt ser ut precis som den ursprungliga verkstadshandboken.

Här behandlas chassiets konstruktion och fästpunkter för karossen, kraftöverföring och kardanaxel, bakaxel med drivaxlar och hur dessa demonteras, fjäderpaket och shacklar, motorns vagga och montering, torsionsstavar och framvagn, nav och kuggstång, rattstång med tillbehör, rattar, fälgar, stötdämpare samt detaljer som är monterade fram- och baktill på chassiet. En särskild varning utfärdas för att använda originaldomkraften från "Smith's", vilken är opålitlig. Likaså bör man vara försiktig med att använda bilens domkraftsfästen. Stötfångare och stötfångarhorn beskrivs också. Hornen finns i flera olika utföranden om ni inte visste det redan. Bensintanken får en bra beskrivning, liksom kylare, grill, avgassystem och slutligen koppling och bromspedal. Skillnaden

mellan vänster- och högerstyrda vagnar behandlas också med instruktiva bilder i färg. Manualen avslutas av 10 olika appendix med ritningar och tabeller.

Det här är verkligen ett mycket bra supplement, där även felaktigheter i den ursprungliga verkstadshandboken rättas. Jag har redan haft användning av det flera gånger. Här finner du en länk till den engelska klubbens alla supplement: <https://www.therileyrmcentre.co.uk/categories/literature/94139000001417240>

Till sist vill jag nämna att jag tillsammans med Börje Drakenberg nu placerat alla begagnade reservdelar i samma lokal. Är det något som du behöver, kontakta Börje eller undertecknad. Har du till exempel en dålig grill till din RM, så kan vi kanske hjälpa dig.

Erik Hamberg

Några ord om S.U.-pumpar

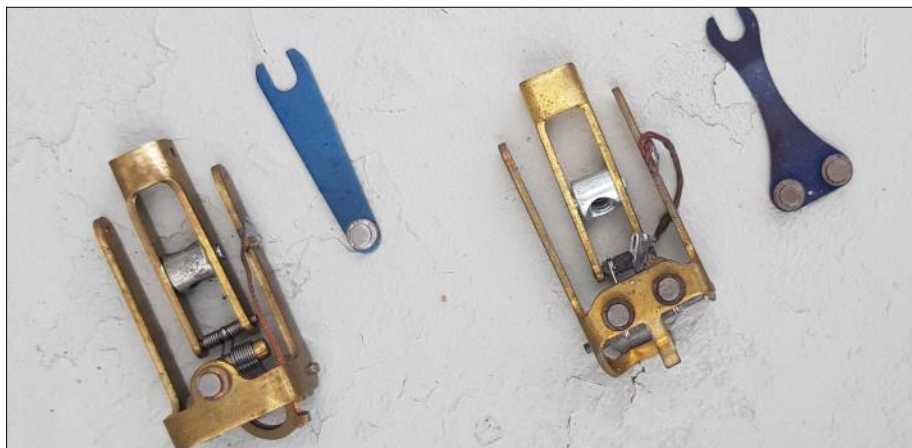
I många Rileymodeller sitter det en elektrisk S.U.-pump för att leverera bensinen från tanken till förgasaren, t.ex. i RMB och RMF. Hos RMA och RME finns det dock normalt sett en mekanisk pump. I vissa modeller sitter det en sugpump monterad högt upp i motorutrymmet (LP = low pressure), t.ex. i 2½ litre-modellerna, i andra finns det en tryckpump (HP = high pressure), monterad närmare tanken.

Jag har bara haft anledning att närmare bekanta mig med S.U:s LP-pump. När man tittar närmare i Burlen Ltd:s förnämliga S.U.-katalog, där varenda detalj ända ned till mutter och bricka finns avbildad, kan man se en notering om skillnaden mellan äldre och yngre bensinpumpar. I de äldre pumparna satt det i allmänhet enkla kontakter på brytarmekanismen. Sådana verkar inte finnas att köpa idag, förutom några stycken som vi har i klubbens reservdelslager. En äldre pump, från tiden fram till 1985, kan identifieras av att anslutningen till jord sker med en skruv som har dimensionen 2 BA. De äldre pumparna har också ett något annorlunda membran (AUB 6098) än de senare pumparna (AUB 6082). De nyare pumparna, från 1985 och framåt, har en skruv för jordanslutningen i dimensionen 4 BA, dvs. den är mindre.

Alla detaljer och reservdelar till dessa bensinpumpar går att beställa. Det gör att du kan reparera din gamla pump som slutat att fungera, skaffa ett nytt lock som skyddar brytarmekanismen, eller ersätta en borttappad jordskruv. Numera sker det dock en övergång till elektroniska S.U.-pumpar med samma utseende.



Till vänster äldre, till höger nyare SU-pump (större respektive mindre jordskruv).



Enkla respektive dubbla brytarkontakter.

Burlen Ltd. har på senare år övertagit tillverkning och marknadsföring av S.U.-Amal- och Zenith-komponenter. Se vidare på deras hemsida, där det även går att läsa om S.U.pumparnas historia, vilken börjar

redan 1904 när George och Herbert Skinner tillverkade sin första bensinpump: <https://burlen.co.uk/>

Erik Hamberg

Blandat från redaktören

Om du inte sett filmen *Romantic Road*, gör det! Den ligger på Netflix. En film om en engelsk advokat och hans fru som kör 8000 km genom Indien och Bangladesh i en skruddig Rolls-Royce från 1936. Ett äventyr helt i min smak.



Har länge irriterat mig på oljestickan i reservmotorn som nu sitter i bilen sedan 2016. En tysk sticka med markeringarna "Voll" och Nach-f(üllen)" som inte stämmer för en Riley 1½. Stickan har ett nummer: 2874145. Det här ska undersökas.

Opel Rekord 1960-63



Riley 1½ 1952



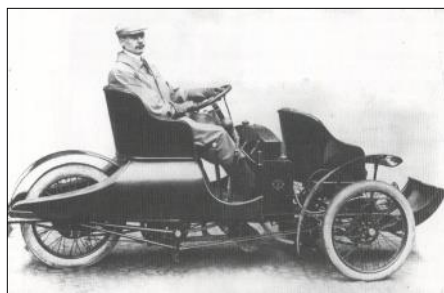
Vad heter oljesticka på tyska? Min IC Motorparlör från 1964 med biltekniska ord på svenska, danska, finska, engelska, tyska, spanska, franska, italienska, holländska och serbo-kroatiska säger Ölstandzeiger. Skrev in det plus numret på Google men fick ingen träff däremot såg jag att stickan också kan heta Öl-pfeilstab. Heller ingen träff utom att stickan även kan heta Ölmeßstab. Nu fick jag en träff! Stickan 2874145 tillhörde Opel Rekord P2A åren 1960-63.

Originalmotorn nr 10101 står färdigrenoverad i garaget. Den har en Rileysticka med nr 166089. Nu byter stickorna plats. Oj, jag har för mycket olja i tråget!

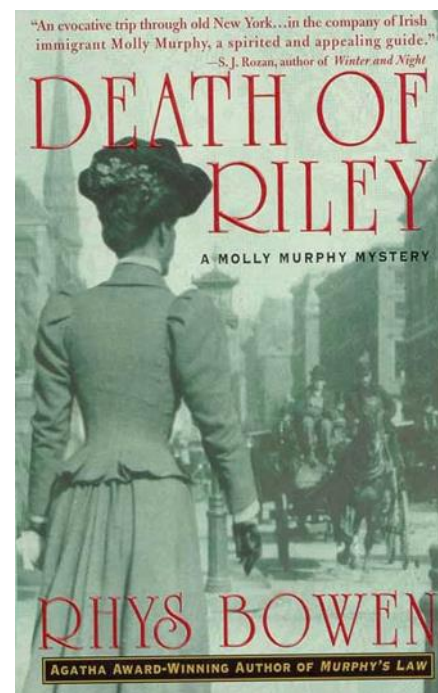
På sidorna 6-7 finns en artikel med titeln Rileys död. Och då talar vi om bilmärket. Av en slump ser jag att det finns en bok *Death of Riley*. Jag kollar. Den handlar definitivt inte om bilmärket utan om amatördetektiven Molly Murphy vars uppdragsgivare detektiven Paddy Riley mördas i New York 1901.

Halva Irland emigrerade mellan 1820-1930 till följd av en hård för brittisk imperialism, potatispesten/svält och religionsmotsättningar. Många till New York.

Irländaren William Riley flyttade till Coventry 1796 och hans sonsons son, William, sålde väverifirman 1896 för att istället tillverka cyklar, 3- och 4 hjuliga motorcyklar och, från 1907, bilar.



Fotot ovan visar Victor Riley (f. 1876) i en av de sist tillverkade Nine Tricar 1905.



En ny Rileyklubb har grundats. The Riley Club of Southern Africa. Ordförande är Ralph Thomas i Kapstaden. Han har en Riley Gamecock och en Riley Lynx. Vice ordförande är Brian Clark i Port Elisabeth. Han har en 12/4 Kestrel och andra bilar. Louise van Tonder i Limpopo är sekreterare och kassör. Hon och hennes man har flera Riley. Alla dessa var med på det 6:e Sydafrikarallt för ett år sedan där även jag var med. Medlemsavgiften är Rand 200/år. Klubben har e-postadress: riley@power.africa.com

Bidrag från er medlemmar om bilträffar, utflykter, renoveringar och annat spännande har tyvärr lyst med sin frånvaro. Konstigt eftersom ni alla tillhör en generation som fick lära sig använda penna. Stackars dagens ungdom som bara kan texta eller signera sina bostadslån med ett kryss eller kanske ett fingeravtryck. Kort sagt, bidra gärna till ditt medlemsblad!

Inspirationen till artikeln om E.R.A. på sidorna 12-13 fick jag av boken E.R.A. på 300. Tack Svante för lånet.



Torget i Laholm, 27 juli



Red körde till Hallands Fordonsveteraners träff på Laholms torg kl 18 den 27 juli... kort innan sommarvädret tog slut. Ett 50-tal bilar ställde upp på torget varav 2 prewar, 2 postwar classic (en Mercedes och jag) och resten av modernare årgång.

En jury som kallade sig Attraktiva Laholm utsåg "bästa fordon". Vinnare blev en Saab 93 som, för säkerhets skull, tillhörde ordförande i Hallands Fordonsveteraner. Herr ordf. mottog presentkort och varor till ett värde av 1800 kr.

Evenemanget presenterades Fördelar-dosan nr 141, medlemstidning för Hallands Fordonsveteraner.

Thulinträffen, Landskrona citadell, 15 juli



Thulinträffen startades till minne av stadens store industriman, flygpionjär och innovatör, Enoch Thulin, som tragiskt omkom i en flygolycka i maj 1919. Thulinträffen är i dag en del av Motorhistoriska Klubben i Skånes årliga event.

Hit körde Magnus Mölstad, som råkar bo 10 km från Citadellet, i sin Old English White Riley Drophead. Svante Knutsson kom från Furulund, dock inte i sin Riley utan i en 12-cylindrig Daimler som han köpt av Magnus Mölstad för länge sedan. Red kom från Vejbystrand i sin 1½:a.

Enligt arrangörerna deltog drygt 300 fordon.

Thulinbilen

1920 rullade de första Thulinbilarna, typ A, ut ur fabriken i Landskrona. De var ingen egen konstruktion utan man byggde på licens från den tyska AGA-bilen, som i sin tur hade baserat sina bilar på att licensbygga dem från Belgiska FN. Thulins lyckades bygga runt 350 bilar innan firman gick i konkurs 1922.

1927 satsade man återigen på en bil, Thulin typ B. Detta var en av tidens mest avancerade och moderna vagnar. Pressen lovordade den nya bilen från Landskrona, men det kom dock inte längre än till något dussintal provvagnar. Det skulle blivit en för dyr bil i förhållande till konkurrenterna och samtidigt hade en ny bilfabrik startats i Göteborg.



Höstmöte Köping, 9 september

Den 9 september var det dags för Svenska Rileyregistrets höstträff. Denna gång besökte vi Bil och Teknik-museet i Köping. Det var inte första gången klubben besökte detta museum som borde vara ett av Sveriges finaste med sin unika blandning av förträdesvis exklusiva bilar men också temautställningar, snyggt uppbyggda miljöer och mycket mer som hör teknikhistoria till. Vi började med lunch på det välrenommerade restaurangen Skeppshandelns Stenugnsbageri, ett stenkast från museet. Närvarande medlemmar var Erik Hamberg, Åsa Henningsson, Torsten Grönvall, Lennart Nilsson, Peter Ottosson med sin P 4 Rover och Bob Lockley i sin fina Redwinger och som var den enda närvarande Rileyn. Då undertecknad inte längre äger någon Riley kom jag med fru i en mer prosaisk Volvo Amazon.

Kärnan i museets samlingar är de bilar som ägts av Bertil Lindblad och Curt Borgenstam med Voisin, Bugatti, Mercedes SSK, Pierce-Arrow med flera. Lindblad och Borgenstam var 1950 för övrigt med och bildade Automobilhistoriska Klubben, Sveriges äldsta veteranbilsklubb. Förutom ytterligare exklusiva vagnar av märken som Rolls Royce, Bentley, Cadillac med flera var vid besöksstillfället en temautställning av MG-bilar med ett tiotal fordon

Sällskapet uttryckte sitt gillande över arrangemanget som sådant och tackade Lennart Nilsson som tagit initiativ till denna träff.

Ronald Pfändtner



Thulin Typ A



Thulin Typ B



The Death of Riley — Rileys död

Bra läsning för den som inte känner till historien... eller har glömt den.

För femtio år sedan försvann det första stora brittiska bilmärket. I efterhand skulle det visa sig vara det första av många under de kommande decennierna, men vid den tiden var det få som märkte eller brydde sig särskilt mycket.

På kvällen den 8 juli 1969 cirkulerade British Leyland Motor Corporation ett pressmeddelande där det stod att tillverkningen av Rileybilar med omedelbar verkan skulle upphöra och därmed av-

fikation. Och det fanns Riley 4/72, en överklassversion av den medelstora familjen Farina. Inget dåligt utbud av tre bilar i sig, men de sålde i minimalt antal. Kestrel var bästsäljaren, men bara cirka 5000 tillverkades varje år - två procent av de 220 000 1100/1300 som tillverkades totalt. Elf tillverkades i cirka 3 500 ex, eller cirka 1,5 procent av den årliga Mini-produktionen, medan 4/72 sålde bara 1 700 exemplar 1968, eller cirka fyra bilar per dag.

av Riley Nine, den första bilen med den kraftfulla och varvilliga Riley Nine motorn med dubbla kamaxlar som skulle bli firmans signum.

Rileys blev en favoritbil för motorsportentusiaster och välbeställda gentlemen som åt med silverbestick. Rileys tog klassvinster vid det krävande TT-lopp 1929, 1930 och 1931 och totalsegrare 1932, 1935 och 1936. En Riley Nine vann sin klass i 1931 års Monte Carlo



Elf



sluta 62 år av Rileynamnet. The Times tryckte nyheten som ett enda stycke gömt i kolumnen "I korthet", vilket var en ganska bra sammanfattning av hur mycket en genomsnittlig person brydde sig om Riley 1969.

Fram till den dagen fanns det ett urval av tre Rileybilar tillgängliga för de få som ville ha dem. Det fanns Riley Elf, en märklig Mini-baserad saloon med lyxiga pretentioner inklusive en upprätt kromad grill, lädersäten och en instrumentbräda i träfaner i full bredd. Det fanns Riley Kestrel, en variant av den populära 1100/1300-serien, som erbjöd traditionellt krom, trä och läder tillsammans med en motor med dubbla förgasare och ett topplock med Cooper speci-

En av de allra sista annonserna som BL körde för Kestrel marknadsförde den som en bil "För den riktiga sportföraren, den typen av förare som kör med handskar och tar sin körning på allvar. Mannen som uppskattar den lyxiga förarplatsen med den traditionella tränredningen och en exemplarisk väghållning." Det sammanfattade verkligen kärnan i Rileymärket och kunde ha gällt de allra första modellerna som tillverkades 1919 när fem bröder tog kontrollen över familjens cykelfirma i Coventry från sin far och började tillverka sportiga kvalitetsbilar vad gäller båda utseende och prestanda. Riley fick ett rykte om att erbjuda eleganta handbyggda karosser och en framåtblickande ingenjörskonst – ett rykte som befestes 1926 genom lanseringen

Rally. En Riley Nine Kestrel slutade på fjärde plats i Le Mans 1933 och av de 13 bästa i 24-timmarsloppet 1934 var sex Rileys, inklusive andra och tredje plats.

Men 1969 verkade allt detta vara väldigt länge sedan, och påpekades bara ibland, och då ganska upprört, av de tweedklädda herrarna i Riley Motor Club (grundad 1925) när British Motor Corporation återanvände det prestigefyllda namnet Kestrel på en framhjulsdreven saloon. Problemet med Riley var att själva demografin som så tydligt refererades till i reklamen – den sportige övermedelklassmannen med keps och handskar som ilar längs landsvägen från ett tidigt racemöte och lunchen på golfklubben – utgjorde en krympande marknad



1100/1300





4/68 & 4/72



under det alltmer jämlika och framåt-blickande 1960-talet. Istället för elegant och klassisk, hade Rileys blivit tråkig och konservativ. Den mellanstora cheftjänstemannasaloonen, som exemplifieras av Rover P6 och Triumph 2000, var väletablerad, liksom mer moderna och populära massmarknadsmodeller som Ford Cortina 1600E. Mot denna moderna konkurrens var den kromklädda Riley 4/72 med sina pösiga lädersäten och lika pösiga hantering helt enkelt från en annan era. Även den mer tekniskt avancerade Kestrel, med framhjulsdraft och hydrolastisk fjädring, var inte riktigt den babysportsaloon som den påstods vara. Den kostade mer än både MGB GT och Mini Cooper S som den välbärgade entusiasten ville ha 1969. En praktisk men rolig bil med en sportskänsla och inte en omskyllad Morris 1300 eller Austin Cambridge med en snygg instrumentbräda.

Ända sedan Riley hade gått i konkurs 1938 (efter ett icke accepterat bud från ingen mindre än BMW) och inlemmad i Morris hade dess nya ägare kämpat med vad de skulle göra med den. Riley sålde lika många karossbyggda sportsalooner på ett år som Morris byggde massproducerade Minors på två veckor, och de två kulturerna gick aldrig att sammanfoga. BMC motade gradvis ut Rileys ingenjörsmässiga oberoende. Den ökända Pathfinder från 1953 använde den berömda motorn med dubbla kamaxlar och bakre hjulupphängning från efterkrigstiden

RM på den Gerald Palmer designade Wolseley 6/90. Men den visade sig vara tyngre och långsammare än RM modellen och blev en försäljningsflop. Riley Two-Point-Six som följde var egentligen bara en Wolseley med Rileylogo. Den hade en bladfjädrad bakaxel och långsamt varvande, överviktig BMC C-seriesexa. Den sålde bara 1000 exemplar per år. Något mer framgångsrik var Riley One-Point-Five, baserad på Wolseley 1500 som i sin tur var en modifierad Morris Minor. One-Point-Five hade åtminstone pigg prestanda och bra hantering, vilket återtog något av känslan av den berömda Riley Nine. Men de 40 000 One-Point-Five som såldes på åtta år var småpotatis mot mer än 100 000 Wolseleys och 660 000 Minors sålda under samma period.

BMC försökte göra märket till sitt flaggskepp, och kombinerade lyxen hos en Wolseley och prestandan hos en MG. Men att välja en Riley innebar att du betalade cirka 20 procent än för en av dessa bilar och allt du egentligen fick var rileymärket och en annan klädsel. En Riley 4/72 för £1290 var lite bättre än en MG Magnette MkIV för £1025 och det var i princip samma bil som en Morris Oxford för £840. Riley Kestrel såldes sämre än den 100 pund dyrare Vanden Plas Princess 1100. Köpare var villiga att betala för Princess genuint handbyggda lyx, något som Kestrel bara erbjöd en antydning om.

Ägarna till Riley hade misslyckats med att återuppfinna märket för nya tider (tänk vad en riktig Riley-motsvarighet till Rover P6 eller BMW Neue Klasse kunde ha varit...) och försummade vad som en gång gjort den så speciell. Den visnade helt enkelt bort för att den hade förlorat sin identitet. När BL tog över förlorade alla tre Rileymodellerna pengar. BL:s beslut att överge märket var det rätta. Om något, skulle det ha skett mycket tidigare.

Ironiskt nog, efter sitt ursprungliga bud för 82 år sedan, är BMW idag ägare till Rileynamnet.

Matt Bell
Classics World, April 2019
via e.Crank, The Riley Club in South Australia

Google Translate översatte
med hjälp av red.

A BLMC press release was reported in the Times of 9 July 1969: "British Leyland will stop making Riley cars from today. "With less than 1 per cent of the home market, they are not viable" the company said last night. The decision will end 60 years of motoring history. No other marques in the British Leyland stable are likely to suffer the same fate "in the foreseeable future".



One-Point-Five



Nordic Prewar Riley Register - årsmöte och rally 2023

Kære alle, og særligt arrangørerne Svend og Karsten!

Tak for en dejlig dag med frokost, køretur, kaffe og gode, velplacerede spark over radialdækkene :)

Som prikken over i'et sluttede Jakob og jeg af med en smuk minikortegetur langs kysten og i lune septemberaften, i igennem København. Ikke dårligt.

De bedste hilsner
David

En strålende sensommardag. En utmärkt dansk frokost på Esrum Kloster följt av en rallyrunda på 35 km på vackra småvägar, som gjorda för gamla Rileys, och rallyt slutade med kaffe hemma hos Svend strax norr om Helsingør.

Svend Algren hade lagt upp denna rallyrunda 2013 men den gången bröt vi efter några kilometer då Bo Bonfils bil fick motorstopp. Om detta kan man läsa i Rileybladet 3/2013.

Denna gång fungerade bilarna. Vi som deltog var Svend i sin 1934 15/6 Kestrel, Jakob Bonfils i sin Brooklands Nine



Special, David Simonsen i sin 1934 Nine Kestrel, Magnus och Lissie Nergaard i en Mazda Miata, Karsten Wikelsø i en Austin Healey och Claude Teisen-Simony i en helt modern bil. Magnus, Claude och Karsten är dock alla prewar Rileyägare. Och så var det er redaktör och fru Lilian i sin radialdäcksförsedda 1952 Riley 1½ saloon.

Esrum kloster var från början ett benediktinerkloster grundat på 1140-talet av ärkebiskop Eskil i Lund. På den tiden hörde Lund till Danmark och Lunds stift var ärkestift. 1151 övertogs

klostret av cistercienserorden. Under medeltiden var klostret Cistercienserordens knutpunkt i Norden, och även det mest inflytelserika klostret över huvud taget. År 1536 blev Danmark lutherskt fram till 1559 då de sista munkarna överfördes till Sorø kloster.



Svend kollar om vi tycker att han kör för fort eller för sakta



Utsikt över Davids 1934 Nine Kestrel huv



Jakob och Claude



Svends 12/6 Kestrel, reds RMA, Jakobs Brooklands Special, Davids Nine Kestrel, Magnus Miata och sist Karstens Austin Healey



Svend, Jakob, Karsten, red, Lilian, Magnus

Självåtdragning/lossning av hjulmuttrar

Jag läste med intresse Bosse Bildoktors inlägg i Rileybladet om hjulmuttrar. För många år sedan ställdes en liknande fråga i The Riley Register Bulletin och jag skrev då följande artikel som svar på frågor angående gängriktningen på hjulmuttrar. Frågorna var följande:

- Hur kommer det sig att när man har en central hjulmutter på varje hjul, så kallade knock-ons på engelska, så måste man ha hjulmuttrar med vänstergänga på höger sida av bilen och hörgänga på bilen vänster sida av bilen? Centrala hjulmuttrar var vanliga på MG och Riley sportbilar.

- På äldre bilar med vanliga hjulmuttrar hade man ofta högermuttrar på bilens högra sida och vänstermuttrar på bilens vänstra sida. Varför har vanliga hjulmuttrar motsatt gängriktning till centrala hjulmuttrar (knock-on)?

- Hur klarar moderna bilar med högerhänata hjulmuttrar runt om?

Knock-ons

Låt oss börja med det enklare fallet, 'knock-ons'.

Den nedåtgående kraften på grund av bilens vikt passerar från bromstrummans nav, ut till hjulnavet via två vägar:

- Den koniska ytan bredvid bromstrummans ände till hjulnavet.

- Gängan på knock-on och sedan via den koniska ytan inuti knock-on ut till hjulnavet. Det är denna senare väg som vi ska undersöka.

På grund av bilens vikt pressas knock-on kontinuerligt uppåt så att gängsektionen i botten alltid bär kraften på grund av bilens vikt när hjulet roterar. Låt oss nu anta att knock-on inte är tillräckligt åtdraget vilket resulterar i ett spel mellan påslagningsgångorna och gängorna vid splinesens ändar. Vid en viss tidpunkt kommer punkten A på knock-on att vara i kontakt med punkten a på gängan i änden av splines som visas i bild 1.

Låt oss anta att hjulet roterar medurs, d.v.s. den är på bilens högra sida när bilen rör sig framåt. Efter en tid har hjulet roterat genom en vinkel α som visas i bild 2 ovan. Under denna tid var gängorna på knock-on kontinuerligt i kontakt med gängorna i änden av splinesen på grund av bilens vikt som förklarats ovan. Detta resulterar i en rullande rörelse mellan knock-on och gängorna i

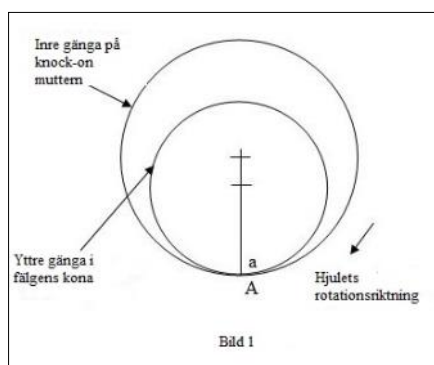


Bild 1

änden av splinesen. Därför är båglängden A-B på knock-on lika med båglängden a-b på gängan i änden av splinesen som visas i bild 2.

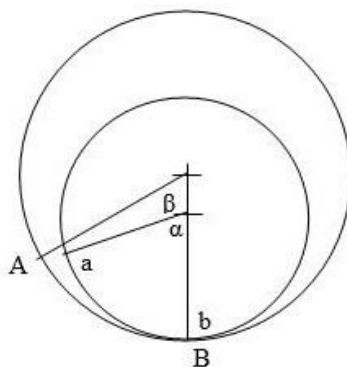


Bild 2

På grund av skillnaden i radier för de två gängorna, roterar påslaget genom en mindre vinkel β än gängans rotationsvinkel vid änden av splinesen α . Om det är en vänstergänga så kommer knackningen att dra åt sig själv.

Hjulmuttrar på äldre fordon

Nu när vi är överens både teoretiskt och praktiskt om att en knock-on på bilens högra sida måste ha vänstergängor och knock-on på bilens vänstra sida måste ha hörgänga, låt oss fortsätta med att studera fallet med ett hjul fastsatt med muttrar på pinnbultar som sticker ut från bromstrumman.

Återigen antar vi att muttrarna inte är helt åtdragna. Bild 3 visar en mutter när den är i det lägsta läget och bär upp bilens vikt. Vi studerar ett hjul på bilens högra sida och bilen rör sig framåt, på samma sätt som i knock-on-fallet.

När hjulet roterar kommer det att bli en rullande rörelse mellan gängorna på pinnbulten och gängorna i muttern på ett

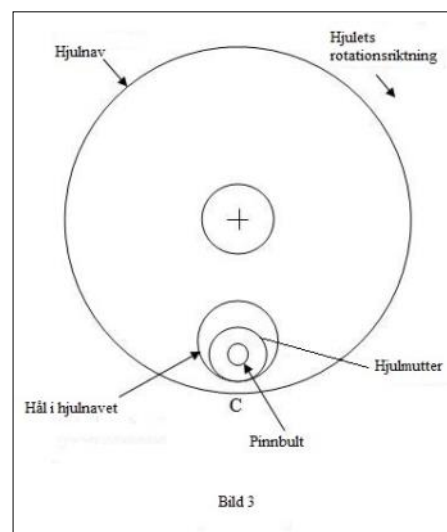


Bild 3

liknande sätt som förklarats ovan för knock-on. Detta skulle tyda på att muttern i det här fallet bör vara vänstergängad, likt knock-on, men det finns en annan åtgärd att överväga som vi inte hade i fallet med knock-on. Det finns också en rullande rörelse mellan hålet i hjulnavet och mutterns koniska yta. När hjulet roterar framåt, se bild 4, och punkten C på navet rör sig runt kan det visas på liknande sätt som visas för att bestämma rullriktningen för knock-on

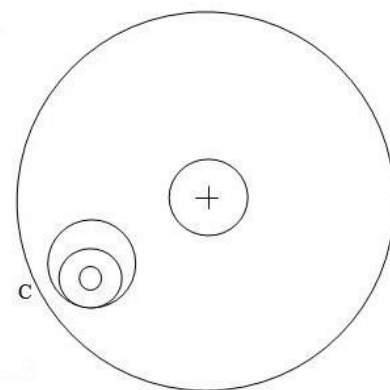


Bild 4

muttern att rullningen mellan hjulmutter och nav är i motsatt riktning till rullningen mellan mutter och tapp. Nu är frågan åt vilket håll muttern ska försöka rotera. Svaret är vilket vridmoment som genereras av dessa två rullande åtgärder som är störst kommer att avgöra mutterns rotationsriktning. Vridmoment definieras som periferkraft gånger radie. Eftersom den yttre diametern på muttern är större än diametern på gängorna på pinnbulten, kommer vridmomentet som genereras av mutterns rullande verkan i navets håll att vara den större av de två. Så blir det säkert om du gör som man ska och lägger en droppe olja på gäng-

orna innan du sätter på hjulmuttern. Slutresultatet av allt detta är att om hjulet roterar medurs så bör hjulmuttrarna rotera medurs för att dra åt.

Hjulmuttrar på moderna fordon

Nu kommer frågan varför moderna bilar har högergängade hjulmuttrar på båda sidor av bilen? Detta var till och med fallet för många äldre bilar, särskilt amerikanska. Det finns ett antal anledningar till detta:

- Hjulmuttern och gängdiametern är mycket mindre än gängdiametern i en knock-on och följaktligen är åtdragnings-/avdragningsverkan mycket mindre.
- Det finns ett antal hjulmuttrar jämfört med en enda knock-on så även om en hjulmutter är lös kommer de andra hjulmuttrarna att hindra hjulet från att röra sig och därmed förhindra den rullning som behövs för att få dragnings-/åtdragningseffekten.
- De flesta moderna bilar har en tapp på navet på bromstrumman/skivan som bestämmer platsen för hjulet och förhindrar den rörelse som krävs för att generera den rullande rörelsen som beskrivs ovan. I själva verket är denna tapplacering ofta så bra att hjul som inte har tagits bort på en tid är svåra att ta bort trots att alla hjulmuttrar har tagits

bort. Denna tapp saknades på äldre fordon. De förlitade sig på att muttrarna var väl åtdragna.

Jag hoppas att dessa kommentarer har kastat lite ljus över ämnet hjulmuttrar och de gängor som används för att hålla dem på plats.

Bob Lockley



RIGHT (OFF) SIDE



LEFT (NEAR) SIDE



Raymond Mays Bugatti tappar ett hjul vid Caerphilly Mountain Hill climb i Wales 1924.

Red har förgäves försökt finna orsaken till att hjulet lossnade. Kan det ha varit en hjulmutter som släppte?

ERA (English Racing Automobile) tävlar i Sverige

Racerbilen E.R.A. utvecklades och byggdes av Raymond Mays och Peter Berthon från 1934 till 1939. Motorn var baserad på Rileys 6-cylindriga 1,5 litersmotor. Av de 17 byggda bilarna finns 16 kvar idag. Flera blev ombyggda.

E.R.A. tävlar i Sverige

Ian Connell, som nyligen hade köpt Douglas Briaults E.R.A. R.6.B, bestämde sig för att prova den på det lite udda Swedish Winter Grand Prix, ett lopp på is med spikdäck. Han beskrev sina upplevelser i E.R.A. klubbttidning (Hearsay juli 1937).

Min mekaniker Houndslow reste med bilen och en illaluktande last som inte bidrog till att lindra sjösjukan som var förknippad med den grova sjön under överfarten över Nordsjön. Större delen av Östersjön var frusen och fartyget måste bryta isflaken genom att gå back och fram. Jag tog den snabbaste vägen, med flyg, men var tvungen att landa i Hamburg pga kraftigt snöfall och ta tåget till Stockholm.

Vid ankomsten till Stockholm var det första att göra att utrusta bilen för isracering, vilket Houndslow och jag inte visste någonting om. En lokal ingenjör-firma sa att de visste hur de skulle passa in spikarna/dubbarna i däcken, vilket de gjorde genom att borra hål i däck- et. Jag var tvungen att investera i ett stort visir som täckte mitt ansikte helt eftersom det skulle ha varit omöjligt att köra med någon del av ansiktet utsatt för den mycket kalla luften.

Loppet gick på den frusna sjön Flaten strax utanför Stockholm. Snövallarna utgjorde naturliga åskådarplatser och en annan sjö i närheten bildade lämplig parkeringsplats för några tusentals bilar. Banan hade skrapats fri från snö, och markerats små buskar nerstuckna i isen med jämna mellanrum. För första dagens träning värmdes bilen upp i ett garage och transporterades sedan till banan med lastbil, där termometern visade minus16 grader. Vi trodde detta skulle ha en viss effekt på förgasningen, men till vår förvåning och lättnad genomfördes morgonens träning utan tecken på feltändning.

Vi hade dock andra problem. Spikarna gav bakhjulen ett så bra grepp att det krävdes en hel del övning att starta med ett utväxlingsförhållande på 7,5 till 1 på

lägsta växeln. Av samma anledning kunde frambromsarna inte användas alls. Efter tio varv låg hälften av spikarna från bakdäcken på banan. Vi måste hitta en annan metod att fixera dem. Problem övervanns genom att lägga ett extra lager canvas på insidan av däcken och använda mindre inner-slangar. Tyvärr hade vi redan använt alla långa spikar och fick ta till några som gav mindre grepp.

Körsättet skiljer sig mycket från vad vi är vana vid i England. Eftersom bromsarna är mer eller mindre oanvändbara, måste kurvorna tas med vad för en skidåkare skulle kalla en "christiania-sväng", en tvärsnadd, genom att använda rätt mängd gas. Detta är enklare än det låter då spikarna ger ett bra grepp och dessutom avsevärt bromsar ner accelerationen och maxhastigheten genom sitt motstånd.

1937

Svensk vinter G.P. Sjön Flaten Stockholm 14 februari 1937

- 1 E. Björnstad, Alfa Romeo 2600 cc
- 2 I.F. Connell, E.R.A. (R.6.B) 1488 cc
- 3 A. Patana, Ford V8 Special
- 3 A. Sundstedt, Bugatti

Västeråsloppet 21 februari 1937

- 1 E. Björnstad, Alfa Romeo, 2600cc
 - 2 H. Carlson, Alfa Romeo
 - 3 I.F. Connell, E.R.A. (R.6.B) 1488 cc
- Ian Connell var 1:a i 1500 cc-klassen

Brunnsviken Race Stockholm 28 februari 1937

- 1 E. Björnstad, Alfa Romeo 2600 cc
- 2 H. Carlson, Alfa Romeo
- 3 C. Rolander, Bugatti
- 4 A. Sundstedt, Bugatti
- 5 I.F. Connell, E.R.A. (R.6.B) 1488 cc

1947

Svenskt vinter Grand Prix, Rommehed, Borlänge 9 februari 1947

- 1 R. Parnell, E.R.A. (R.1.A) 1488 cc
- 2 H.L. Brooke, E.R.A. (R.7.B) 1488 cc
- 3 G.E. Abecassis, E.R.A. (R.2.A) 1488 cc



SvD:s motorkrönika skriver:

Isbanesäsongens slagnummer var KAK:s internationella Grand Prix i Rommehed söndagen den 9 februari. 45000 motorsportintresserade mötte upp trots 24 graders kyla för att se svenskarna ta upp kampen mot engelska, finska, norska, danska, franska och schweiziska racerstjärnor. Racerklassen, som resulterade i trippel engelsk seger genom I.F. Parnell, H.L. Brooke och G.E. Abecassis, blev tyvärr en besvikelse, då de fruktade fransmännen aldrig fick tillfälle att visa sin klass sedan transportfartygen med deras bilar frusit fast på Nordsjön. Följande ekipage var anmälda men startade inte:

1	Ciro Basadonna	Maserati 4CL
10	Berardo Quadri	Maserati 4CL
14	Henri Louveau	Maserati 4CL
15	Sven Erbs	Mercedes W165
16	Holger Hjelm	Alfa Romeo Tipo B
2	Raymond Sommer	Maserati 4CM
4	Louis Chiron	Talbot-Lago T26
5	Eugène Chaboud	Delahaye 135S
6	Charles Pozzi	Delahaye 135S
7	Henri Trillaud	Delahaye 135S
8	Yves Giraud-Cabantous	Delahaye 135S

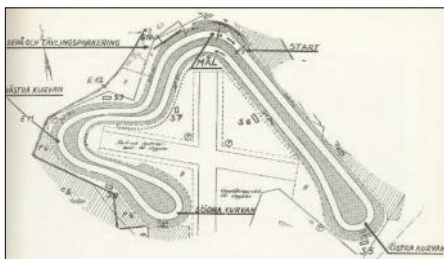
1947

Vallentunaloppet Stockholm, 23 februari 1947

- 1 R. Parnell, E.R.A. (R.1.A)
- 2 G.E. Abecassis, E.R.A. (R.2.B)
- 3 E. Chaboud, Delahaye

H.L. Brooke bröt med motorproblem när oljan inte cirkulerade ordentligt pga att det var 20 grader kallt. George Abecassis förlorade en kolv men fortsatte och gick i mål som tvåa.

Banan var 5176 m lång och man körde 20 varv = 103,520 km. Parnell körde på 59 min 2 sek med en medelfart på 101.97 km/t

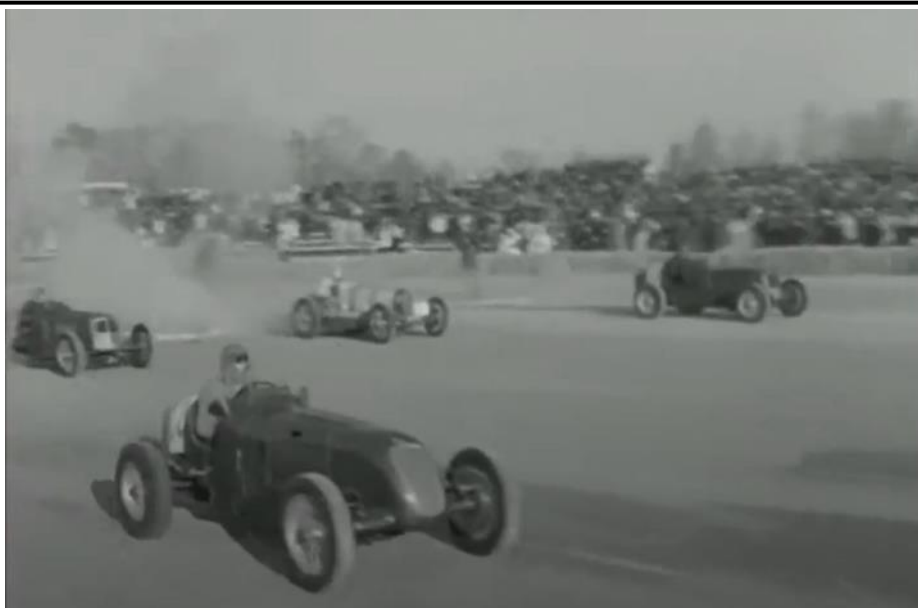


Prins Bertil gratulerar Reg Parnell till segern på Rommehed.

REKORDPUBLIK SÅG SVERIGES GRAND PRIX PÅ ROMMEHED

Över 50,000 personer såg vinterns stora motorsportevenemang i Sverige, Grand Prix för racerbilar på Rommehed i Dalarna. Söndagen den 10 febr. var det en enorm trängsel på vägarna som leder upp till den gamla exercisplatsen, som förvandlats till isbana. Temperaturen var omkring -25 grader Celcius och 180 "lottor" skötte om serveringen av varmt kaffe, buljong och glögg till frysande åskådare som i extratåg kommit från alla delar av Sverige. Bland åskådarna märktes prins Bertil, som själv körde en italiensk racervagn men ej ställde upp i tävlingen. För att göra isbanan i ordning hade man anlitat Borlänge brandkår som länsuppsade två sjöar innan racerbanan var fullgod. Segrare i racerklassen blev engelsmannen R. Parnell och i sportvagnsklassen segrade Raymond Sjöquist, Stockholm.

Detta tidningsurklipp kommer från en svensk dagstidning utgiven i New York. Kanske därför datumet inte stämmer...



Sekunderna efter starten på Rommehed. Närmast i bild G. Abecassis i E.R.A. därefter R. Parnell i E.R.A., G. Nobelius i Bugatti och H.L. Brooke i E.R.A.

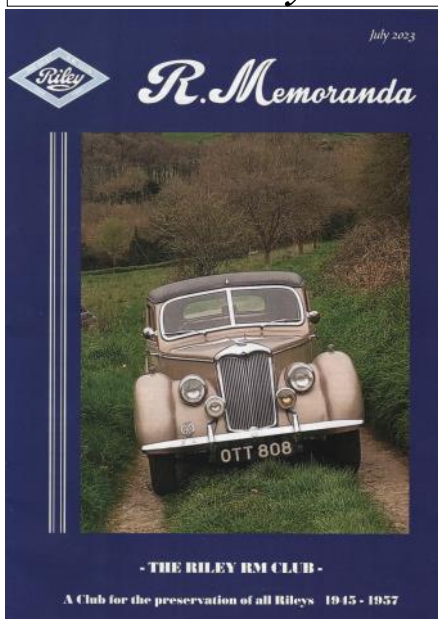


Les Brooke 2:a på Svensk vinter Grand Prix 1947 på Rommehed i E.R.A. (R.7.B)



George Abecassis 3:a på Svensk vinter Grand Prix 1947 på Rommehed i E.R.A.(R.2.B)

Andra Rileyblad



R. Memoranda July 2023

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslaget: Michael Taveners RME, en av de sista med liten bakruta, 42 S 20742

Artiklar i urval

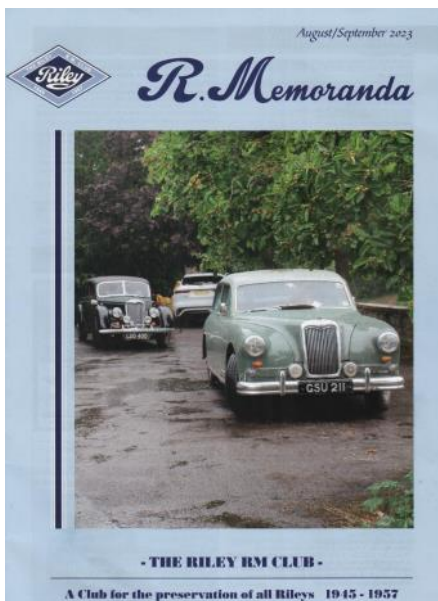
Art and the RM—David Lean
 NEC Restoration Show 2023
 Flying the flag for Pathfinders
 Fougères Rally 2023
 From the internet Forum: RME wiper switch / Refitting roof tack line / Sludge trap removal / Early style front screen / Door window seals
 Power Steering RM style

Evenemang

Australian National Rally 2024, Queensland, 13-19 maj
 Pennine Weekend 2023, Wetherby, Yorkshire, 6-8 okt

Advertisements

RMF 53, very original car looks good goes well £12000
 RME 52, complete car, great restoration project £3000
 Riley Kestrel 16/4 1937, £49000
 RMD 50, original condition, Australien, \$50000
 Riley Nine 1929 fabric body boat tail roadster, \$50000
 RMD 50, used regularly until recently, £15000
 RMA 46, widow wants to sell, £12500
 Riley Kestrel Sprite 1936, £34000
 RME 54, bodyless chassis, £5000
 RMF 53, widow wants to sell, £12500
 RMF 52, excellent condition, £18000



R. Memoranda Aug/Sept 2023

Magazine of the Riley RM Club
 Klubbens hemsida: www.rileymclub.org.uk
 Redaktör: Alec Gatherer
 Omslag: Chris Neals Pathfinder

Artiklar i urval

Anatomy of a petrol tank
 Club development plan
 From the internet Forum: Delaney Gallery heater pipes / Fitting small rear window / RMD gearbox removal / Fuel delivery / 1½ piston sizes / 2½ high/ground clearance / Engine lettering / Timing chain adjustment
 National Rally prizewinners (ex Adelswärts RMD)

Evenemang

National Rally 2024, Colwyn Bay, N. Wales, 12-14 juli
 Welsh Weekend 2024, Anglesea, date ?

Advertisements

RMB 51, requires major rebuild, £2000
 Riley Kestrel 16/4 1937, £49000
 Riley Nine 1929 fabric body boat tail roadster, \$50000
 RMF 53, will take some time to get back on the road, £2000
 RMD 50, used regularly until recently, unrestored, £15000
 RMA 46, widow wants to sell, £12500
 RME 54, säljes pgs dödsfall, £13000
 RMH, widow wants to sell restoration project. £3000
 RME, USA, \$23000
 RME 54, owner getting old, £9750



The Riley Record 3/June 2023

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Victor Riley and ?? at NEC Restoration Show

Artiklar i urval

Where it all started, part 2, My Pathfinder
 Riley Kestrel 1300
 2023 NEC Restoration Show

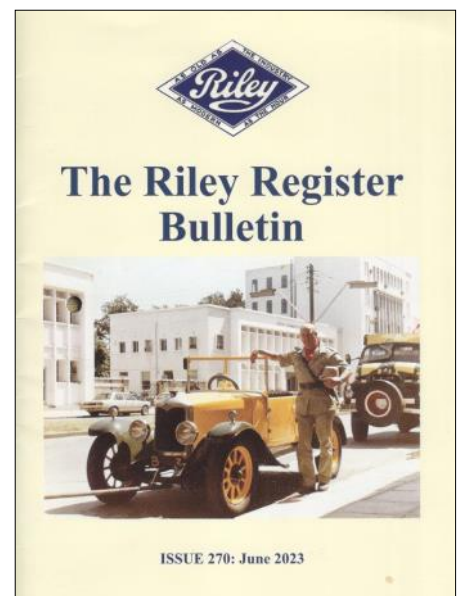
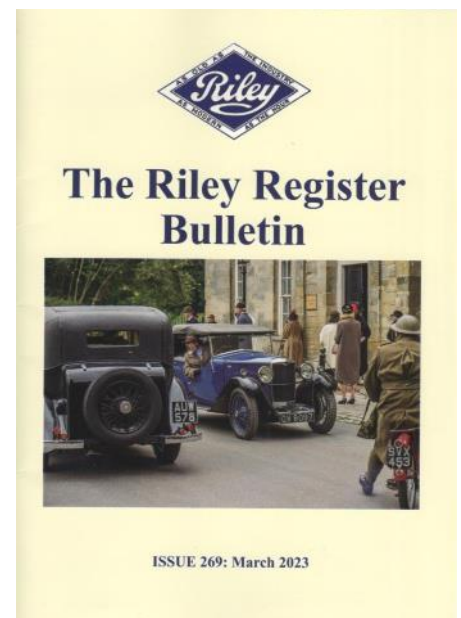


The Riley Record 4/August 2023

The Journal of the Riley Motor Club
 Klubbens hemsida: www.rileymotorclub.org
 Redaktör: Harris Khairuddin
 Omslag: Leighton Hall

Artiklar i urval

Riley Rally at Leamington Spa
 Riley Rally at Leighton Hall
 Pathfinder restoration
 History of a Riley One Point Five
 Riley Cars Archive Heritage Trust (RCAHT) Update
 Pathfinder—a worthy successor?
 One Point Five activities



The Riley Register Bulletin March 2023, Issue 269

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Joss Martin asking directions

Artiklar i urval

Dunlop tyres for Rileys

South African Rally

Danes in Sweden, Roland Harladsson

Perth-Sydney Light Car Record 1929

Keep your threads clean

Spares to carry when travelling

1933 Riley 9 Falcon

Richard Odell—A tribute by Victor Riley

The Riley Register Bulletin June 2023, Issue 270

Klubbens hemsida: www.rileyregister.com

Redaktör: John Glenn

Omslag: Side-Valve Riley Tourer in Nairobi

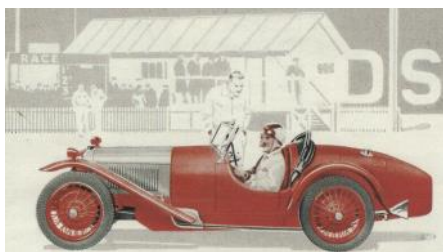
Artiklar i urval

Replacing Riley kingpins and bushes

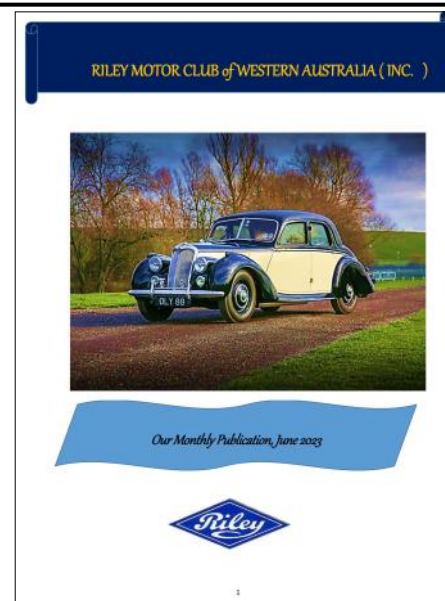
Diary of the building a 12/4 Special

Bob Gerhards "other" Gamecock

1930 Riley Brooklands Special Model



Factory artwork for the Riley 9 Brooklands Speed model.
Register archives.



MHRF's nyhetsblad PåVäg nr 3 hösten 2023

Nyhetsbladet PåVäg är en del av medlemsnyttan. Det är även en viktig informationskanal för att nå ut med nyheter som berör och påverkar människorna bakom det rullande kulturarvet. PåVäg publiceras på mhrf.se samt skickas till klubbarnas hos MHRF registrerade styrelser, redaktörer och klubbadministratörer.

Låt gärna klubbmedlemmarna ta del av nyhetsbladet via e-post, er klubbtidning eller er webbsida!

Innehåll:

- OBS! MHRF har ny organisation
- MHRF överraskar kungen med unik Saab på Svenska Kungsrallyt
- Till minne av Anders Ericson
- Regeringen vill underlätta...
- ThN: Stärkt lagskydd för det rörliga kulturarvet
- TS planerar avgiftshöjning för ursprungs kontroll
- MHRF välkomnar Mari Rybelius Motorhistoria i media på hemsidan

Riley Torque Queensland July 2023



Samford Show 2023

Next Meeting:

August 11th, 2023

Queensland Riley Club Shed

38 Showgrounds Drive, Highvale 4520, Samford Show Grounds.

Riley Torque Queensland

<https://rileymotorclubqld.org.au/>

Page 1

Riley Torque Queensland July 2023



Samford Show 2018

Next Meeting:

July 11th, 2023

Queensland Riley Club Shed

38 Showgrounds Drive, Highvale 4520, Samford Show Grounds.

Riley Torque Queensland

<https://rileymotorclubqld.org.au/>

Page 1



Ny medlem

335 Kerstin Alm
Gamla Sibovägen 18
823 91 KILAFORS
tel. 073-836 20 78

1960 Riley 4/68
Reg ARR 863

Medlemslistan

Medlemslista per 30/9 2023 bifogas. Vi är nu 90 medlemmar i Svenska Rileyregistret. En smält unik samling. Totalt har 320 personer varit medlemmar. När klubben var som störst var vi ca 150. Av en slump har dagens medlemmar 90 Rileys, somliga inga, somliga flera. Använd listan om du behöver råd och/eller hjälp.

Säljes

RMA till salu – 38 S 14772
Se Rileybladet 2/1995

Bilen såldes ny av Förenade Bil i Malmö. Förste ägare intendent Hans Tropé i Lund 1950-1952. Andre ägare korsettfabrikör Lennart Arnberg i Höganäs 1952-1953. Tredje ägare Kantor Edla Persson, Möarp 1953-1996 varav 33 år avställd i en lada. Fjärde ägare 1996-2006, nu avlidne polisman Bengt

Rosenberg. För närvarande står bilen hos Bengts dotter Ann-Charlotte Henriksson i Kristinehamn.

Bilen har inte körts sedan mitten av 60-talet. Inredning fin. Kaross bra. En framruta krossad. Ansats till renovering har gjorts. Bud kring 40.000 kr

Ann-Charlotte: 070-368 88 20
Dan: 070-526 77 49



1950 RMB/60 S 6016
Bilens ägarhistoria i Rileybladet 4/2013 sid 7 (finns på hemsidan)
Prisidé 150.000
Susanna Press
0703 12 09 60



Exteriör efter 33 år i ladan i Möarp



Interiör efter 33 år i ladan i Möarp



Exteriören idag



Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Hemsida
www.rileyregistret.org

Ordförande
Erik Hamberg
Walleriusvägen 9
752 36 UPPSALA
070-530 62 25
erik.n.a.hamberg@gmail.com

Kassör
Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
070-533 46 06
torsten.gronvall@gmail.com

Redaktör Rileybladet
Anders Lindner
Blåmesvägen 12
266 53 VEJBYSTRAND
070-14 14 551
anders.vejby43@gmail.com

Fordonsinspektör och
försäkringssamordnare
Lennart Nilsson
lnilsson@mc.com
070-893 76 03

Webmaster
Holger Nilsson
hn@rileyregistret.org



Rileybladet erhålls genom medlemskap i Svenska Rileyregistret.
Medlemskap kostar 250 kr för år 2023.
Beloppet insätts på pg 45 61 63 - 5
Medlemmar i utlandet kan betala till
Iban: SE30 9500 0099 6034 0456 1635
Bic: NDEASESS



Cirkulation:
Medlemmar
Victor Riley
The Riley Register
Riley Club Holland
The Riley RM Club
Riley Club Schweiz
The Riley Motor Club
Scottish Riley Enthusiasts
The Victoria Riley Motor Club
Motorhistoriska Riksförbundet
Kungliga Bibliotekets samlingar
The New South Wales Riley Club
The Riley Car Club of New Zealand
The Riley Club of Western Australia
The Riley Motor Club of Queensland
The Riley Motor Club of South Australia



Rileybladet utkommer fyra gånger per år:
31/3, 30/6, 30/9 och 31/12

ISSN 2004-447X (Print)
ISSN 2004-4451 (Online)