

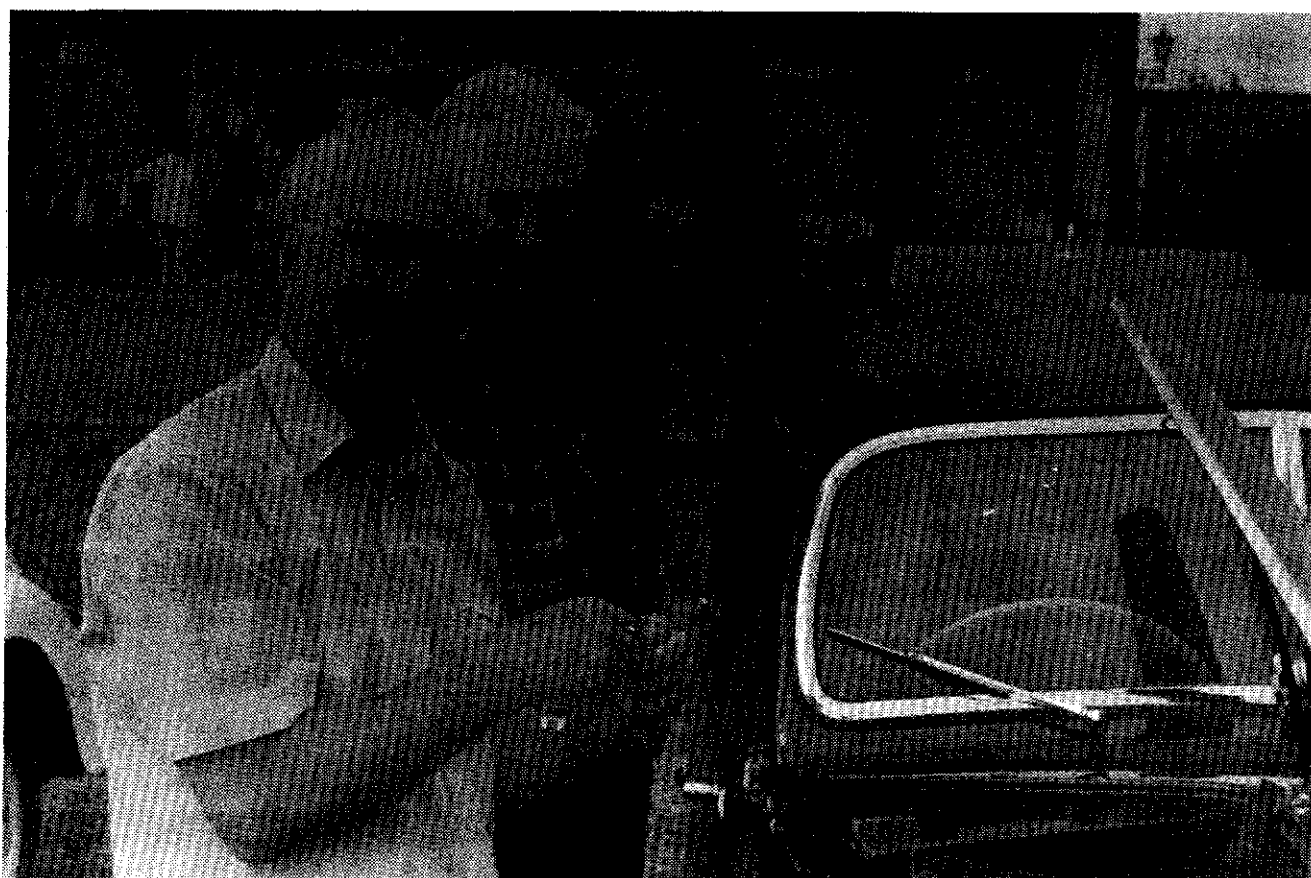
# RILEYBLADET

## Organ för Svenska Rileyregistret

Huvudredaktör & utgivare: Erik Hamberg    Bitr. red.: Anders Lindner

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

Nr. 3/1992



### GLADA MINER

visade Rune Möller och Anders Muhr upp vid klubbens årsmöte som hölls vid Skokloster lördagen den 13 juni. Rune syns här med en U-nyckel i högsta hugg, redo att angripa något som behöver finjusteras i maskinrummet på Anders Muhrs svarta två-och-en-halva.

Mötet samlade kanske något färre bilar än vi hade hoppats på, men var likafullt ett arrangemang som vi minns med största tillfredsställelse. Efter det minnesvärda tvådagarsmötet i Västerås sommaren 1991 nöjde vi oss i år med ett endagsprogram. Var 1993 års möte kommer att äga rum är ännu inte bestämt. Båstad, Linköping, Nyköping, Mariefred och Malmköping är orter som föreslagits - vad tycker du? - Kom med förslag snarast!

E.H.

# PERCY RILEY - BILINDUSTRINS YNGSTE PIONJÄR

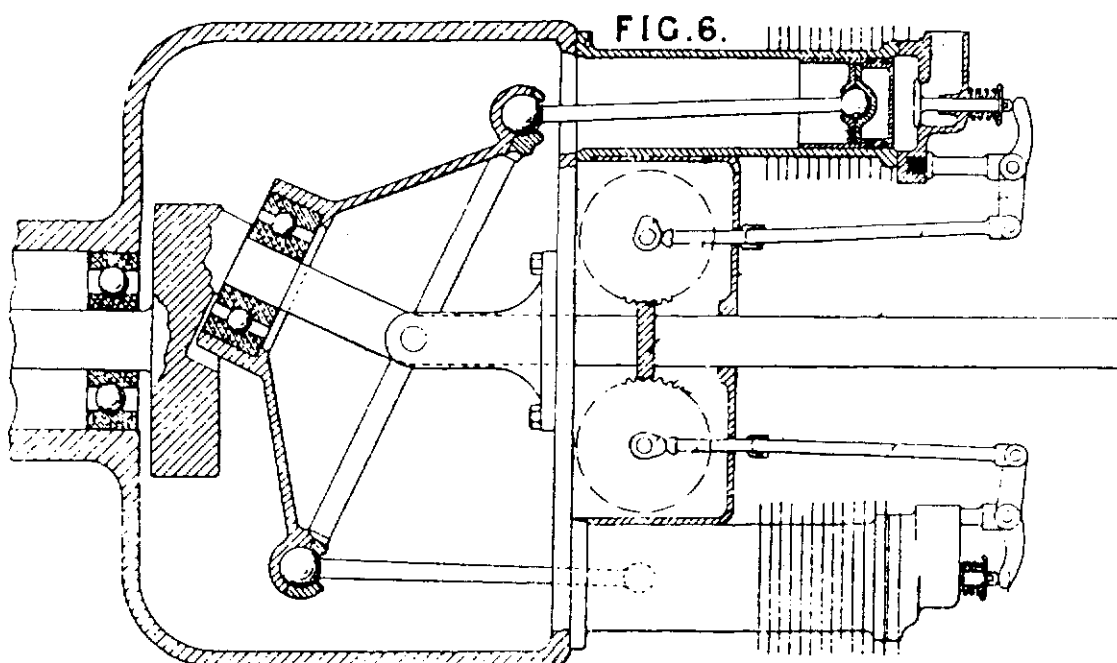
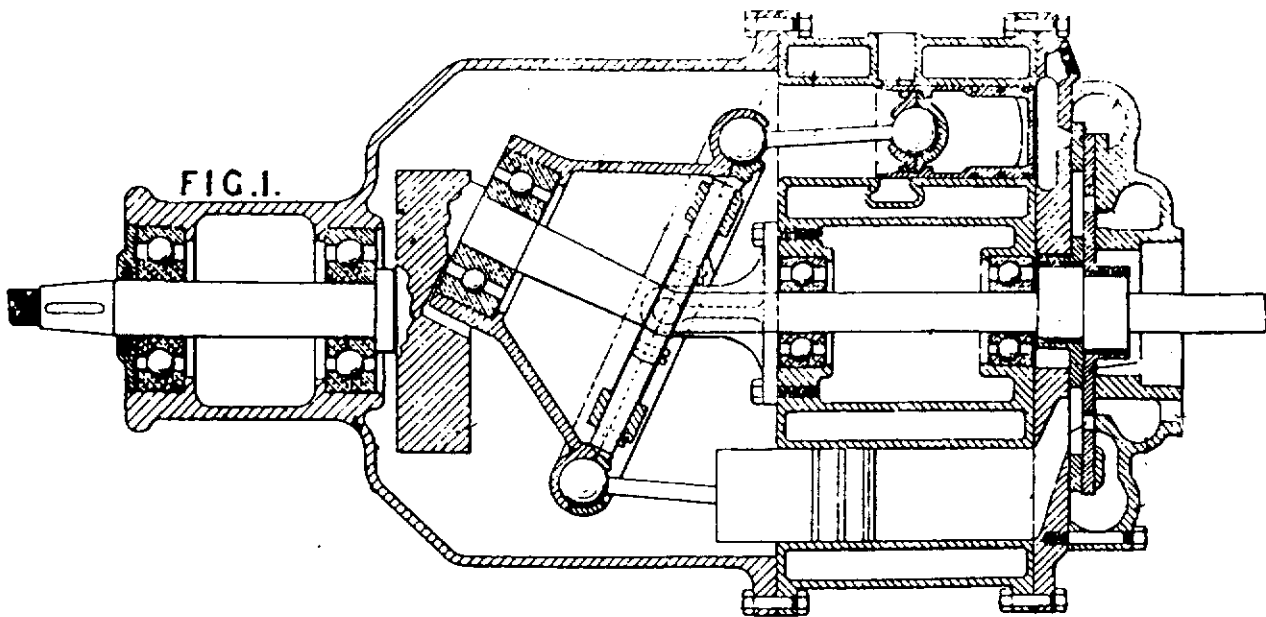
Av David G. Styles

Översättning: Anders Lindner, bearbetning: Rune Möller, redigering: Erik Hamberg.

## Del 5. Första Världskriget

Percy Riley var ingen flygare, och även om han hade velat flyga hade hans bräckliga hälsa förmodligen förhindrat det. Men hans strävan att förbättra förbränningsmotorernas konstruktion och funktion sviktade inte, så när Första Världskriget bröt ut började han arbeta på en konstruktion som han ansåg vara idealisk för flygplan, den s.k. cross-head motorn. (Cross-head mekanismen var den som överförde tryckstängernas {jfr. vevstakar/ fram-och-åter rörelse till en rotationsrörelse; övers. anm.})

(forts. sid 3)



Vid den här tiden var stjärnmotorn den populäraste typen av flygplansmotor, där cylindrar och vevhus var radiellt placerade runt en vevaxel. Många brittiska militärflygplan var vid den här tiden utrustade med franska motorer, vanligtvis av fabrikaten Clerget eller Le Rhône. Om nu Frankrike skulle bli den huvudsakliga krigsskådeplatsen, kunde man förmoda att antalet franska tillverkningsanläggningar snabbt skulle begränsas.

Det fanns två klara målsättningar. För det första skulle man ersätta de krympande leveranserna av franska motorer. För det andra, tillhandahålla en engelsktillverkad motor med drastiskt minskad frontalyta, och på så sätt förbättra flygplanens prestanda. Två motorkonstruktioner, en tvåtakts och en fyrtakts version, presenterades i ett patent (nr. 18204, antaget 15 augusti 1915). De representerade ett extremt nytänkande, men det är mycket tveksamt om några verkligen byggdes.

Signifikativt för de två konstruktionerna är cylindrarnas placering på vevhusets bakgavel (se principskisserna; s. 2) där de sitter radiellt runt vevaxeln för hjälpaggregaten med sin centrumlinje parallell med denna drivaxel i sin tur i linje med propelleraxeln.

Det geniala men samtidigt tekniskt svåra är kraftöverföringen från kolvarna till drivaxlarna. En förklaring av denna komplicerade procedur torde vara av mindre intresse, men att Percy Rileys idé ändå inte var "dödfödd" bevisas av att det senare gjorts flera försök med liknande system, samt av att en av våra mest högteknologiska industrier, med avancerad hydraulik som alternativprodukt, i dag använder denna konstruktion i sin kraftöverföring.

Percy Rileys uppfinningsrikedom gick faktiskt ännu längre när det gällde dessa motorer, ty han förutsåg att de kunde användas för fyrhjulsdrift i militära terrängfordon, där motorn var centralt monterad och där en drivaxel gick till främre, och en annan till bakre differentialen. Med andra ord ett koncept som långt senare skulle användas av många tillverkare.

Försvarsdepartementet såg dock inte cross-head motorn riktigt i samma ljus som Percy Riley och konstruktionerna kom sannolikt inte längre än till ritbordet. Huruvida konstruktionerna befrämjat militärtekniken kan man spekulera om, men de två kuriösa maskinerna gav verkligen ytterligare bevis på detta ingenjörsgenier uppfinningsrikedom.

- I nästa avsnitt: Harry Rush gör entré - det glada 20-talet - nine-motorn - tävlandet.

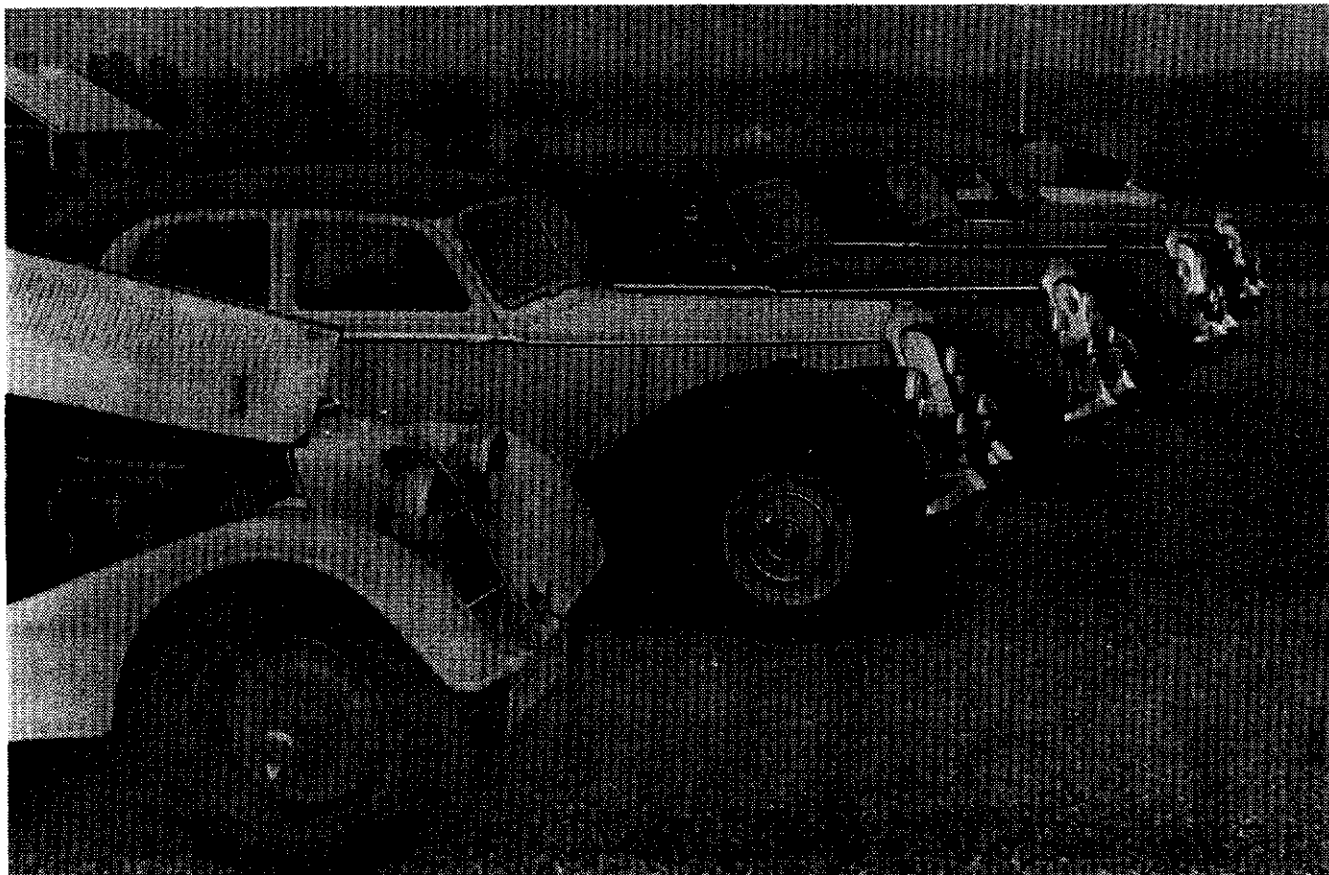
- - - - -

## SKOKLOSTER

var platsen för årsmötet 1992. Under en sommar när solen i stora delar av landet lyste nästa oupphörligt och värmen närapå blev enformig och tröttsam, hade vi lyckats pricka in en dag med lite sämre väder, lördagen den 13 juni. Det var mulet och regnskurar till långt fram på dagen, först sent på eftermiddagen klarnade det upp och blev någorlunda varmt och skönt.

Själv hade jag denna gång endast en knapp timmes körning till mötet. Jag har ju numera två körbara Rileyvagnar att alternera mellan, men denna dag var valet lätt: dropheaden var inte körbar på grund av ett oljeläckage i en banjokoppling. Risken att få uppleva ett motorhaveri om all olja pumpades ut ur sumpen var inte särskilt tilltalande. Därför var det naturligt att ta saloonen denna gång, och även riktigt roligt, eftersom jag till de senaste två årsmötena - i Vimmerby och Västerås - kört dropheaden. Saloonen har ju visat sig vara en pålitlig långfärdsvagn och skötte sig fint även denna gång. Det enda

(forts. sid 5)



Ovan: Sju Rileyvagnar radade upp sig utanför Skoklosters motormuseum.

Nedan: Klockan har passerat fyra och paret Bang-Steinsvik förbereder sig inför återresan till Norge.





Ovan: Jonas Reiners 2½ l saloon från 1950 är tvåfärgad i mörkt grönt och svart. Till höger skimtar Tor Bang-Steinsviks bländvita RMB bakom Olle Johnson, Bosse Söderqvist och bilägaren själv (räknat från höger).

/Skokloster ... (forts.)/

som för närvarande behöver åtgärdas rent mekaniskt är byte av ett kardanaxellager, vilket länge varit dåligt och därför kräver täta smörjintervaller.

Under vägen till Skokloster slapp jag i alla fall regn. I backen ner mot parkeringsplatsen utanför motormuseet fick jag så syn på tre Rileyvagnar som hade anlänt före mig, Rune Möller med sin vita Sprite (som naturligtvis kört öppet), Torsten Grönvall med sin gul-svarta RMA samt Marie och Bosse Söderqvist med sin gröna RME, körd ända från Örebro. Jag backade in min RMB invid de övriga bilarna och snart var angenäma diskussioner inledda med dem som fanns på plats.

Ytterligare tre st. 2½ l-vagnar anlände så småningom. Jonas Reiner infann sig med hustru och tvåfärgslackerad RMB från 1950 på sitt första Rileymöte och inom kort rullade Tor Bang-Steinsvik in på parkeringsplatsen i sin RMB, i sällskap med sin hustru. Deras 50-milafärd från Oslo var bara en liten förövning inför sensommarens resa med Rileyn till Schweiz.

När vi drog oss in i Motormuseet började det regna ganska intensivt. Väl där anslöt sig snart Anders Muhr, något märkt av fader Pluvii droppar - dvs. regn. Anders hade blivit något försenad, men ändå färdats utan problem med sin RMB. Totalt fanns nu sju Rileyvagnar på parkeringsplatsen, men några medlemmar tillstötte i andra fordon, såsom Bo Kvarnström, Per Lindson, Eddie Lidholm samt Olle Johnson. Yngve Lidholm kom i en välhållen Wolseley av tidigt 60-talssnitt. För Olle var det första Rileymötet och det är ju alltid extra roligt att se nya ansikten på mötena.

(forts. sid 6)

/Skokloster ... (forts.)/

Ungefär en timme tillbringades i det sevärda motormuseet, vars nätta Riley Nine och pampiga 2-dörrars Delage från samma tid (ung. 1930) hörde till de fordon som vi gärna fäste våra blickar på.

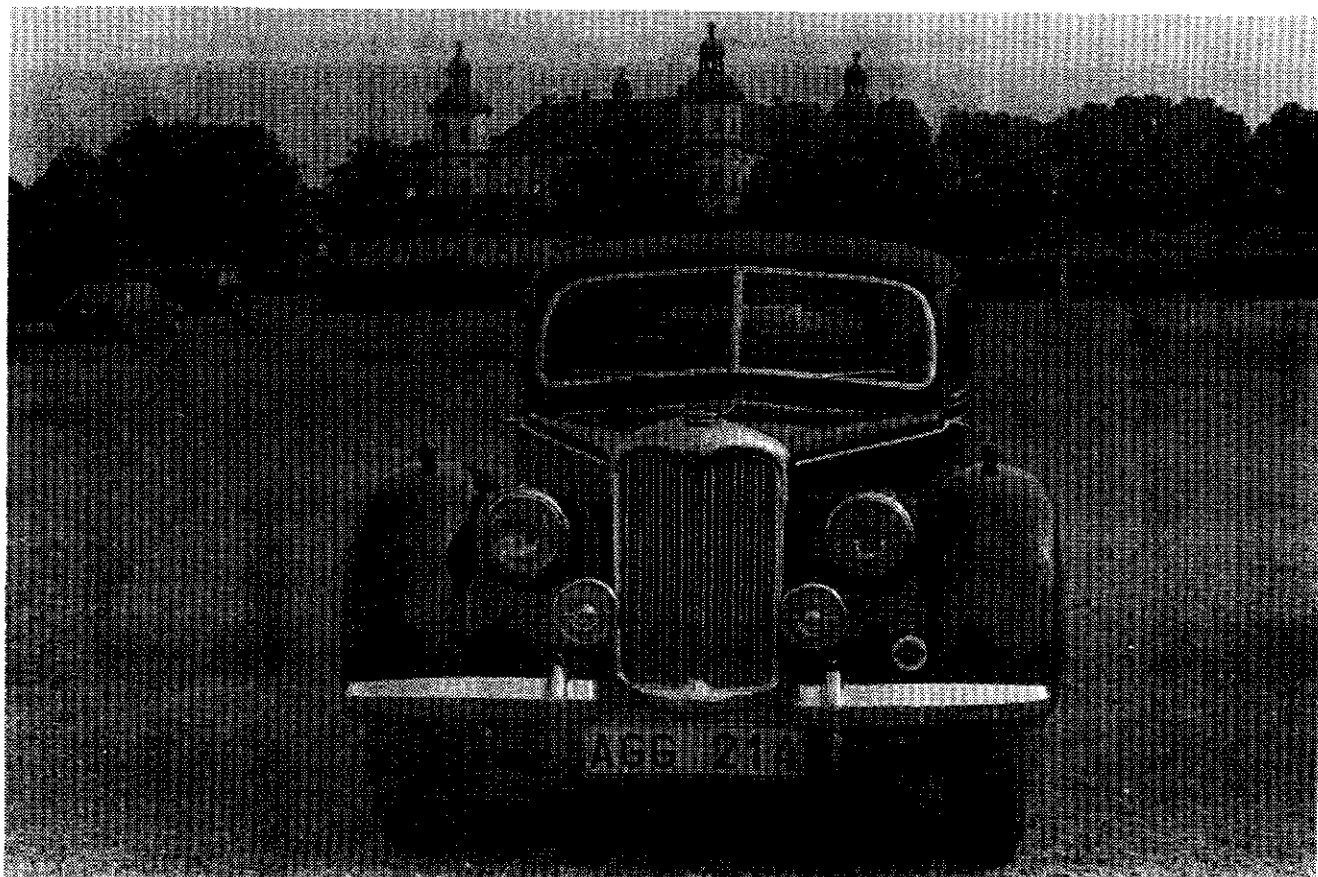
Det blev snart tid för lunch och när den var undanstökad bänkade vi oss till årsmöte. Vid detta omvaldes undertecknad tillsammans med Holger Nilsson för två års fortsatt styrelsearbete. Ny i styrelsen blev Torsten Grönvall som ersätter Roland Haraldsson som kassör. Roland önskade på grund av tidsbrist lämna sitt uppdrag efter halva mandattiden. Roland övertog i stället Torstens suppleantplats. Samtidigt blev Ronald Pfändtner ny suppleant efter Ingvar Persson. Även på revisorssidan blev det förändringar: Anders Muhr trädde tillbaka och ersattes av Anders Borneving på ett tvåårsmandat. Valberedningen omvaldes, bestående av Bo Kvarnström och Håkan Wikström.

Eftersom ekonomin befanns god, med ett överskott 1991 på 4.795:68, fastställdes årsavgiften till oförändrat blygsamma 75:--. Därefter berättade Rune Möller om MHRF:s försäkringar och antalet försäkrade fordon i klubben, varpå årets "Long Distance Award" utdelades till Tor Bang-Steinsvik.

Sedan var det dags att gå upp till slottet, denna praktfulla barockpärla som nog kan betraktas som en av Sveriges främsta sevärdheter. Vi fick en egen visning för vår grupp och kunde med intresse studera de mer än 300-åriga interiörerna. Efter fullbordad vandring genom slottet var uppbrottets tid inne - styrelsen stannade dock kvar ett tag - varpå alla åkte hem, envar åt sitt håll. Ett lyckat möte med trevliga aktiviteter var till ända!

Erik Hamberg

Nedan: Redaktörens 2½ l saloon fotograferad med slottet i bakgrunden.



## ANNONSER

### Säljes

Riley 1½ l saloon 1948. Svart utvändigt med grön interiör. Högerstyrd, i originalskick. Finns i Norge.

Aki Virtanen, Postboks 14, N - 4820 FROLAND  
Tel. 00947 41 397 19

Riley 2½ l saloon 1950. Utvändigt tvåfärgslackerad svart/grön, invändigt grön. Besiktigad och körklar. Följande har åtgärdats under de senaste fem åren: - mer eller mindre fullständig motorrenovering, - putsning och slipning av bromsband och dito trummor fram och bak, - reparation av bromssystemet, - fyra nya däck, - ny vänster dörrstolpe, - nytt rostfritt avgassystem, - nya "D"-lampor, - ny termostad. Dessutom har original rullgardin och 2 solskydd skaffats till bilen.

Jonas Reiner, Kungstensgatan 56, 115 29 STOCKHOLM  
Tel. 08 - 31 52 62

Riley 2½ l drophead coupé 1950. Lackerad i Old English White med mörkröd inredning och sufflett. Fullständig renovering till "nyskick". GBP 25.000:-.  
- Se foto nedan samt brev på sid. 8 (red. känner ej till denna vagn).

Jim Bofinger, "Higher Fordlands", Heywood Road, Northam, BIDEFORD EX39 3QA, North Devon, Storbritannien. Tel. 00944 237 47 11 86.

1 par begagnade bladfjädrar till Riley R.M. bortskänkes till behövande.

Erik Hamberg, Timrågatan 10, 162 23 VÄLLINGBY  
Tel. 08 - 739 18 17



6th October, 1992

Erik Hamberg,  
Timragatan 10,  
S - 162 23 Vällingby,  
SWEDEN.

Dear Mr. Hamberg,

I would be pleased if you would place the following advertisement in your Riley magazine.

As it is a left-hand drive vehicle and restored to "as new" condition, I feel it may be of interest to your readers. I am enclosing a photograph but the colour of the car is 'more cream' than shown.

R.M.D. 1950 Left-hand drive 2½ litre Riley Drophead.

A car for Europe! Possibly one of the best Riley  
Dropheads available today.

Has just undergone a complete nut and bolt restoration  
to "as new" condition.

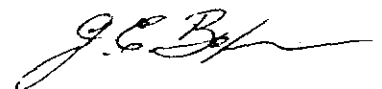
Old English white with deep red hood and Connolly hide,  
Wilton carpets etc., No expense has been spared.

£25,000.

Telephone Jim Bofinger for full details.

0237 471186 (Devon, England).

Yours sincerely,



Jim Bofinger

Enc./Photo.

*I AM A MEMBER OF "THE RILEY R.M. CLUB" OF GREAT BRITAIN  
MEMBERSHIP NO AA76*