

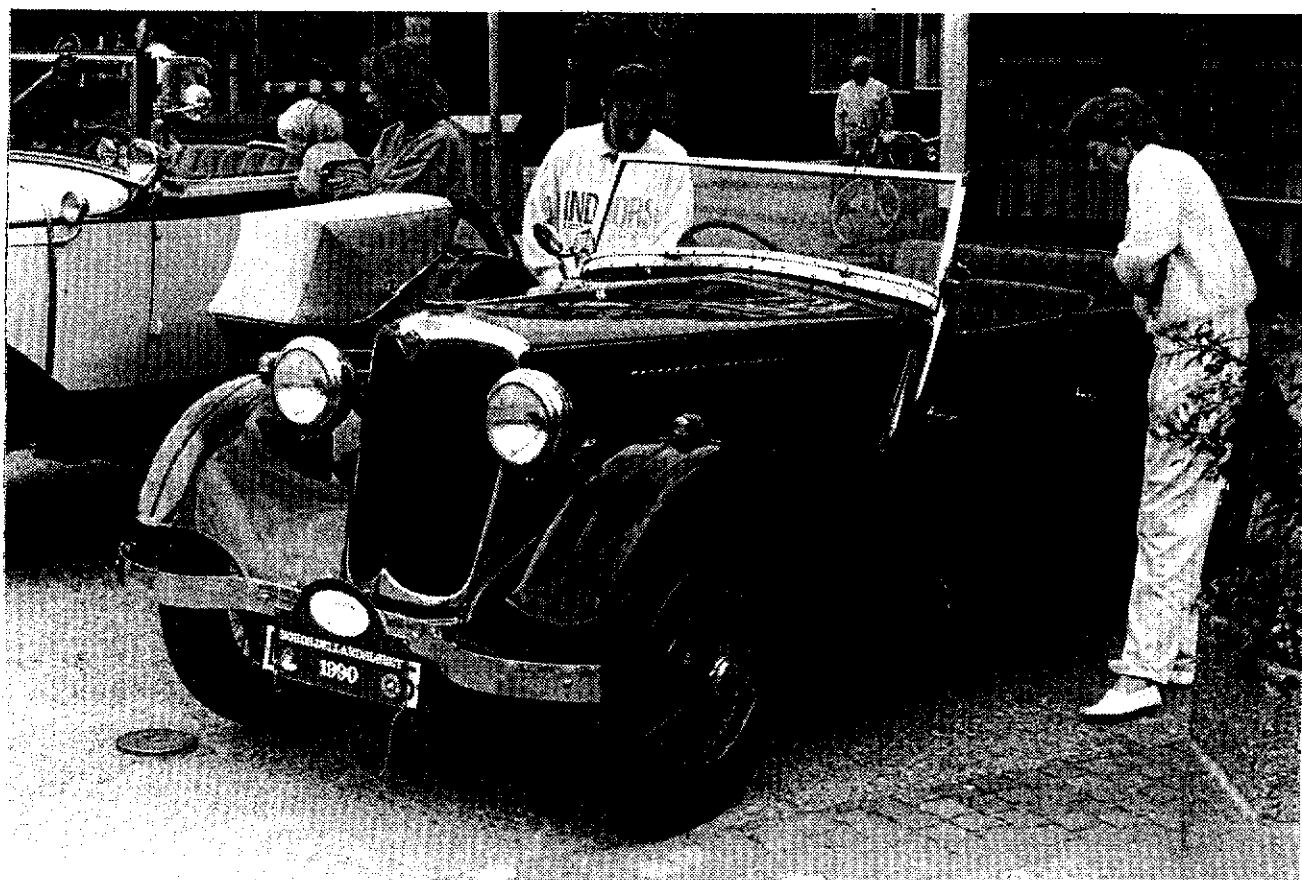
RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

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

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

Nr. 4/1990



VEMS BILEN ÄR

och vid vilket tillfälle bilden är tagen avslöjas inte förrän längre in i Rileybladet, men så pass mycket kan i alla fall yppas att det är vår vittthereste medlem Anders Lindner som fingrat på avtryckaren och att fotot togs i somras.

Nu vänder solen igen och man ställer sig frågan om vi får se några "nya" Rileyvagnar rullande på vägarna i sommar. Du som har en orenoverad Riley i garaget eller på logen - vad väntar du på? Boka i alla fall in helgen 15-16 juni: då anordnas årets stora Rileymöte i Västeråstrakten; det ser ut att bli ett verkligt fint program! E.H.

NOTERAT VID MHRF:s ÅRSMÖTE DEN 27 OKTOBER 1990

"Same proceed as every year" kan man i stort säga om årets MHRF-möte: dvs. vi matades med en hel del intressanta nyheter, varvade med statistik men också fakta från det gångna årets verksamhet.

Försäkringsinformationen började i år inte med någonting å lå: 'skadefrekvensen har under året varit skrämmande' (eller något liknande), utan den framhölls som hög men ej alltför onormal, vilket jag uttydde som godkänt för försäkringstagarna. Statistiken visade att förutom ungdomarna svarade gamlingarna (läs pensionärerna) med 60-talsbilar för en markant andel av skadorna. Dominerande härvidlag var de nyblivna pensionärerna, som efter kortast möjliga karenstid fått sin 60-talsbil försäkrad och anmält skador erhållna resp. förorsakade vid parkeringsplatsen utanför IKEA eller läkarstationen. Skäl finns alltså att misstänka att passusen: "Jag är medveten om att fordonet inte får användas som bruksfordon" inte helt respekterats. Det beslöts att styrelsen skulle utreda om en karenstid av 5 år för nya försäkringstagare över 60 år kan vara meningsfull.

Det blev också diskussion om bilarnas åldersgräns och det beslöts att nuvarande gräns 1967 kvarstår till 1992, då en rullande 25-årsgräns införs, dvs. 1995 kan ett fordon registrerat 1970 försäkras.

En del av bilarna i kolumnen "fordon 1968-1977 som jämföras med fordon i gruppen 1956-1967" kommer att strykas, som t.ex. Aston-Martin (- Buuu...).

En uppmaning om kontroll av bestämmelserna gällande medförande av brandsläckare samt apterandet av huvudströmbrytare gavs också. Medlemmarna uppmanas att i förekommande fall via vår klubb beställa ett betryggande antal släckare till mycket förmånligt pris innan försäljningsstopp införes. Användningsförbud är ju redan diskuterat bland dem det vederbör, men vad som bestämts verkar ingen med säkerhet veta. Medveten om halogensläckarens effektivitet kommer jag tveklöst att tillgripa en sådan för att rädda en brinnande gammalbil (eller ny) oavsett vad lagar och förordningar än säger.

Beträffande strömbrytaren har det äntligen efter mycket diskuterande kommit direktiv. Den skall vara dimensionerad för 100 A belastning kontinuerligt och 500 A momentant. Dessa krav uppfyller i allmänhet de brytare som är uppbyggda i stålhölje, medan de med plasthölje ej kan godkännas. Anslutningen skall ske på plussidan, så nära batteriet som möjligt, men lätt åtkomlig från förarplats eller utifrån. Vidare skall batterianslutningar och övriga kopplingar före brytaren vara isolerade, liksom extra isolering av kabeln där så erfordras.

Detta kan verka komplicerat, men via MHRF kan klubben tillhandahålla en sats bestående av släckare, brytare och erforderligt isolationsmateriel för ca. kr 750:-. Separata släckare kommer att kosta ca. kr. 700:-. Brutto-priset för en sådan är i dag kr. 1.276:-. Vi får mer uppgifter härom strax efter nyår, då leveranserna beräknas komma igång.

Mitt råd är att omgående komplettera om du saknar någon av säkerhetsdetaljerna för - som tidigare sagts - ingen vet i dag hur länge dessa grejor kan inköpas och dessutom till ett förmånligt pris.

Från berörd myndighet har inkommit meddelande om beslut att bilar till och med 1950 års modell är befriade från årlig besiktning fr.o.m. 1991. Bilen måste dock ha blivit besiktigad under 1990 (eller ha slutsiffra 9 och vara besiktigad 1989) för att bestämmelsen skall vara tillämplig. MHRF:s rekommendation i fjol var att införa 3- eller 5-års intervaller.

Om en ombesiktning av besiktningspliktiga bilar måste ske har kostnaderna
(forts. sid 3)

/Noterat ... (forts.)/

härför sänkts till kr. 120:- om lyften måste användas, annars kr. 80:-.

MHRF har vidare fått mandat att utfärda typintyg för bilar före 1951 vid nyregistrering. Vid bedömning av gränsen 1950-1951 gäller idag första registreringsdatum oavsett land, men detta kan komma att ändras till leveransdatum från fabrik.

Några nämnvärda premieändringar för försäkringen aviserades inte och medlemsavgiften för anslutna klubbar blir oförändrat kr. 6:- per medlem. Den återbäring vi fått från försäkringens överskott har alltid legat över denna summa.

Antalet anslutna klubbar är i dag 93 st. med tillsammans 46.857 medlemmar.

Under våren kommer klubbarna att kallas till en tvådagars informations- och utbildningsträff.

Läs mer om de nya besiktningsbestämmelserna, eldsläckare och batterifrånskiljare i MHRF:s annonsblad, vilket du fick för en tid sedan!

Vid notisblocket: Rune Möller

NYA MEDLEMMAR

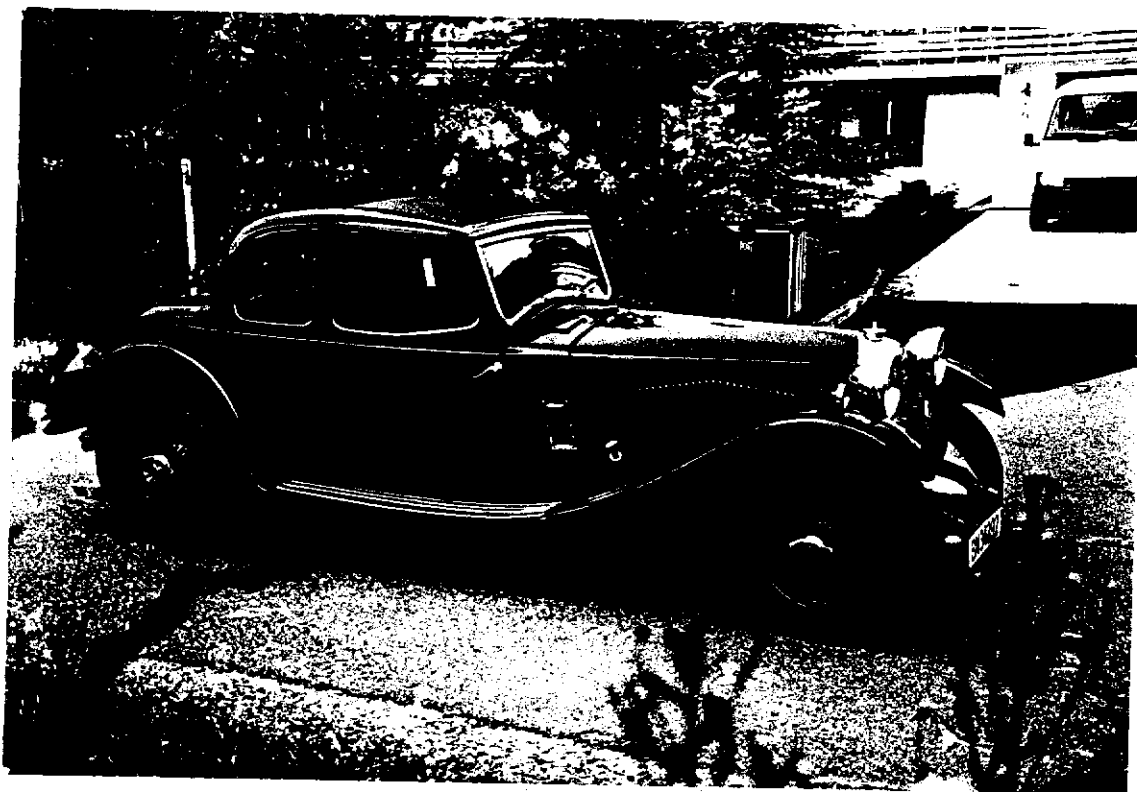
Vi har nöjet att hälsa följande nya medlemmar välkomna i klubben:

191	Sigmund Finnestad Høyebakken 29 N - 4029 STAVANGER Tel. 04 - 54 25 27	2½ 1 saloon One-Point-Five	1951 1958	61 S 8476 / HSRIL-H-6267/L 80371 (N)
192	Heine Askaer-Jensen 33 Pepys Road * B1-02 'The Peak' SINGAPORE 0511 Tel. 65 - 271 55 55	2½ 1 drophead 2½ 1 saloon	1950 1953	60 D 6466 / ST 029 RMF 10335 / HUV 391
193	Leif Johansson Tobacka 10 911 93 VÄNNÄS Tel. 0935 - 108 11	4/68 saloon 4/68 saloon 4/68 saloon	1959 1959 1961	R/HSIL 799 / AC 53300 R/HSIL 829 / APJ 645 R/HSIL 5390 / H 49169

Adressändringar:

- 39 Ingemar Englund: Stockholmsvägen 2, 610 60 TYSTBERGA Tel. ?
153 Berne Ullfors: Bjäresjö 2:11, 271 91 YSTAD Tel. 0411 - 603 53
163 Peter Hocking: 6 Berrima Road, ROLEYSTONE WA 6111, Australien
74 Ove Hallberg har nytt telefonnummer: 08 - 669 17 69

- - - - -



RILEY SENTRIFUGALCLUTCH 1933-1935

Når feil oppstår er det viktig å stille den riktige diagnose.

Sentrifugalclutchen på vår Lincock ble langsomt dårligere og til slutt hadde den vanskelig for å klare selv de slakkeste motbakker. Vi trodde det var oljelekkasje fra gearkassen som forårsaket sluringen. Det var imidlertid ikke annet å gjøre enn å ta ut motoren og finne ut av det hele. Som vanlig er, var feilen større enn vi trodde.

Samtlige clutchplater unntatt én var brukket og de seks drivboltene (driving pins) hadde alle kraftige spor. Likeså var den indre platebaerereren (inner plate carrier) skadd.

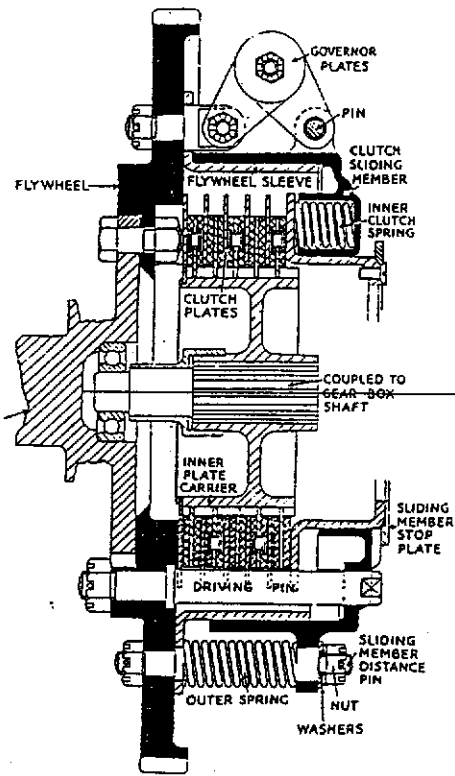
Ett å ha demontert elendigheten ble clutchen sendt til Barrie Gillies som klarte å plukke frem "de siste deler i verden", med unntak av drivboltene som måtte dreies nye og herdes.

Rileys sentrifugalclutch er ingen ensartet sak. Fra den tidligste utgaven i 1933/34 og frem til 1935 ble den modifisert i betydelig grad. Antall plater kunne også variere på de første utgavene. Vår Lincock har fire clutchplater istedenfor fem som snitt-tegningen for type I viser.

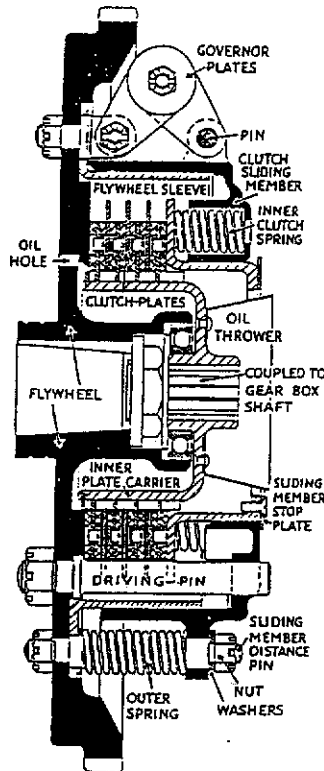
På den siste utgaven, type III, ser vi at sentrifugalloddene er redusert fra 6 til 3. Det samme har skjedd med drivboltene. Den sylindriske glide- og press-enheten er blitt flat. Der er kun en ytre drivplate og fire indre clutchplater som arbeider parvis. Clutchflatene er også større. Disse modifikasjonene kom over et relativt kort tidsrom, og det er vanskelig på forhånd å fastslå hvilken clutch som sitter i hvilken bil.

Vær oppmerksom når clutchen begynner å slure, den kan bli helt ødelagt og deler til de tidligere utførelsene er svært vanskelig å få tak i.

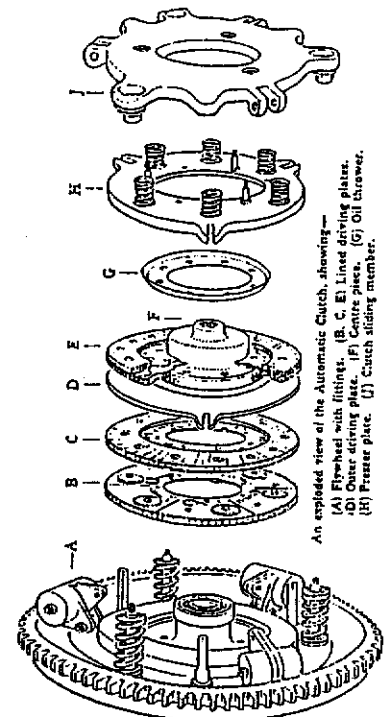
(forts. sid 6)



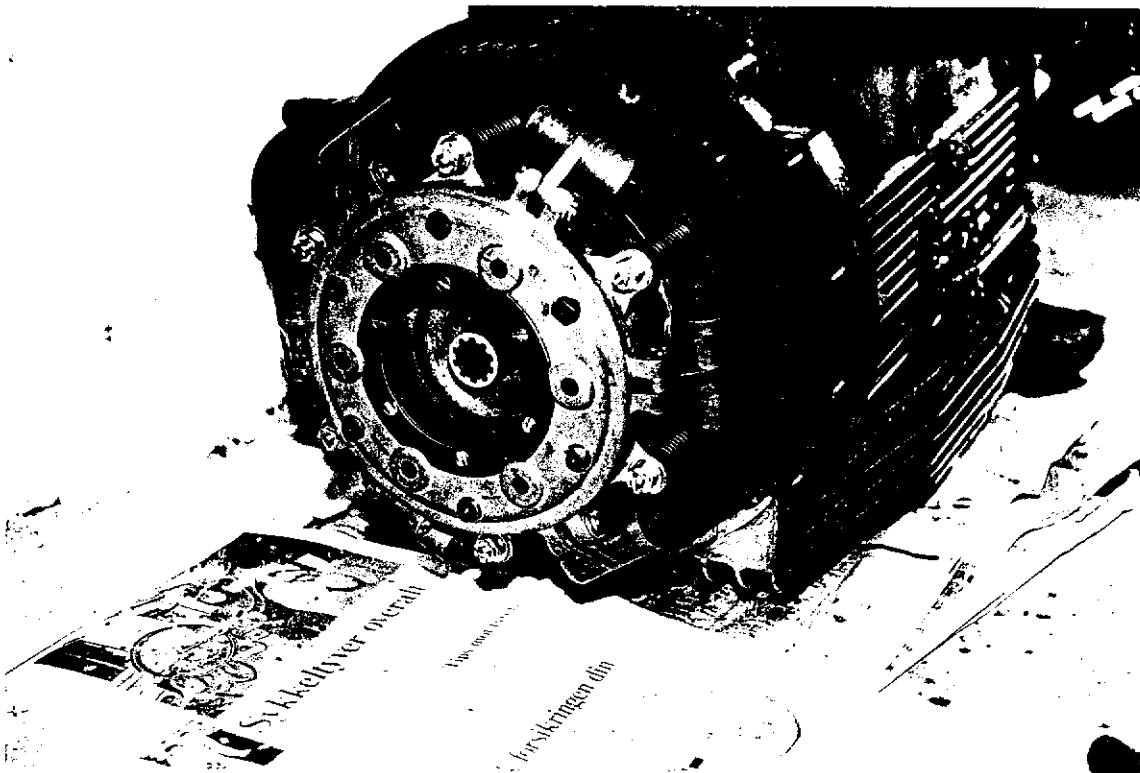
Type I



Type II



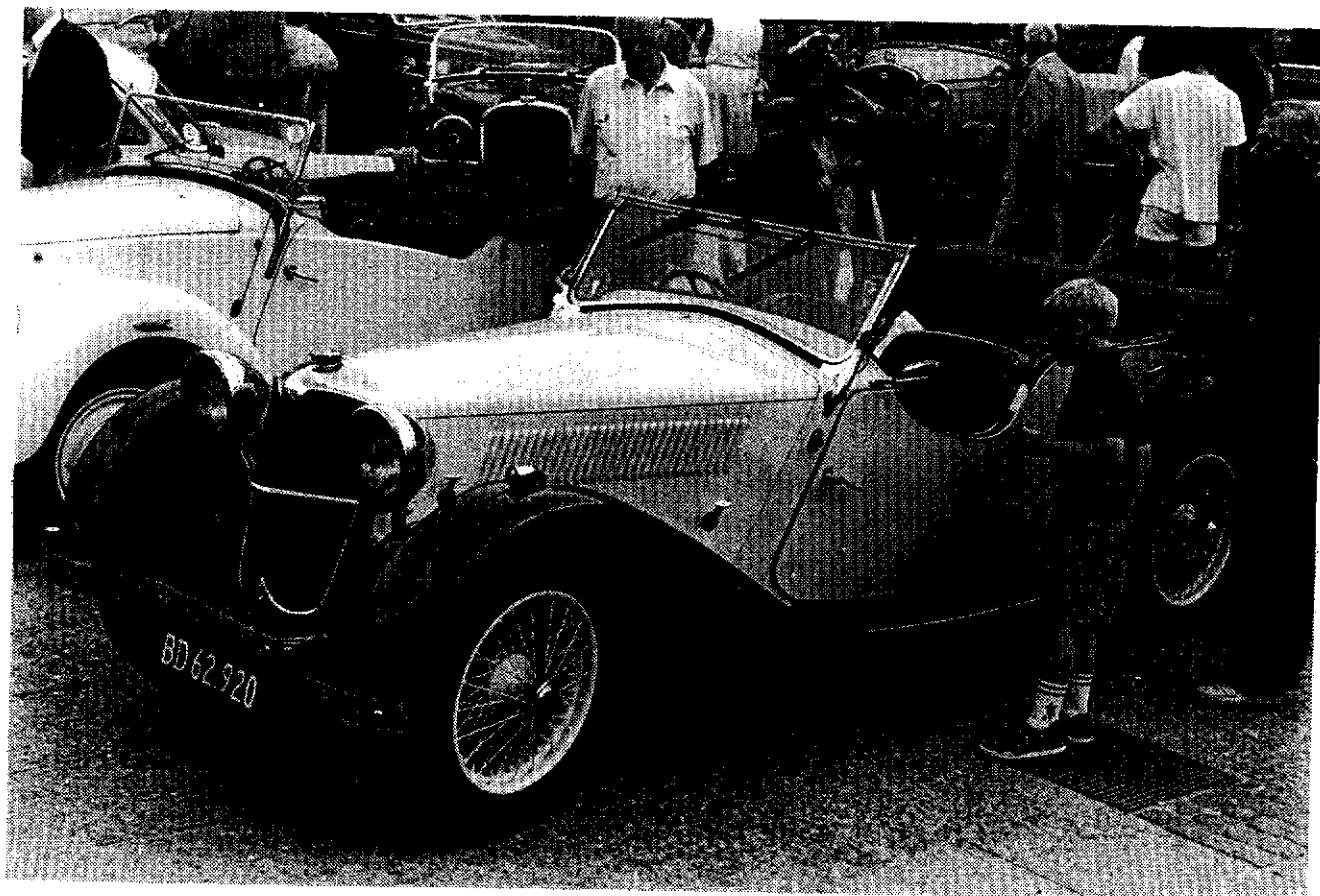
Type III



/Riley sentrifugalclutch ... (forts.)/

Når motoren går på tomgang (tick over) skal ulingen i clutchen opphøre. Slakke fjaerer, spor i drivbolter eller platebaerer fører til at drivplater og clutchplater ligger mot hverandre og ulingen indikerer dette.

Tor Bang-Steinsvik



OMSLAGSBILDEN

hade Anders Lindner tagit på Nordsjaellandsløbet, vilket gick av stapeln den 11 augusti. Den avbildade bilen är Peter Kocks Nine Tourer från 1937, försedd en unik specialkaross, påminnande om Lynx-modellen.

Bilden ovan visar en annan öppen 30-tals Riley, en 12/4 Lynx ägd av dansken Jan Frost. På nästa sida återfinner vi två andra danska Rileyvagnar, Bo Larsens 15/6 Adelphi 1935 och Heine Askaer-Jensens eleganta RMF från 1953. Om du sedan vänder blad så hittar du Per-Olov Peterssens fina 9 hp Gamecock från 1932 - körd ända från Linköping - samt ytterligare en dansk bil, Frederik Johansens RMB från 1948, såvitt jag nu kan erinra mig den äldsta körbara 2½ l saloonen i Norden.

Erik Hamberg

DET ÄR NU DAGS att betala medlemsavgiften för 1991. Svenska Rileyregistrets postgiro är 45 61 63 - 5; föredrar du bankgiro är numret 714-3670. Avgiften är 75:- och kom ihåg att ange namn, adress och medlemsnummer! Erlägg avgiften senast den 15 mars.

