

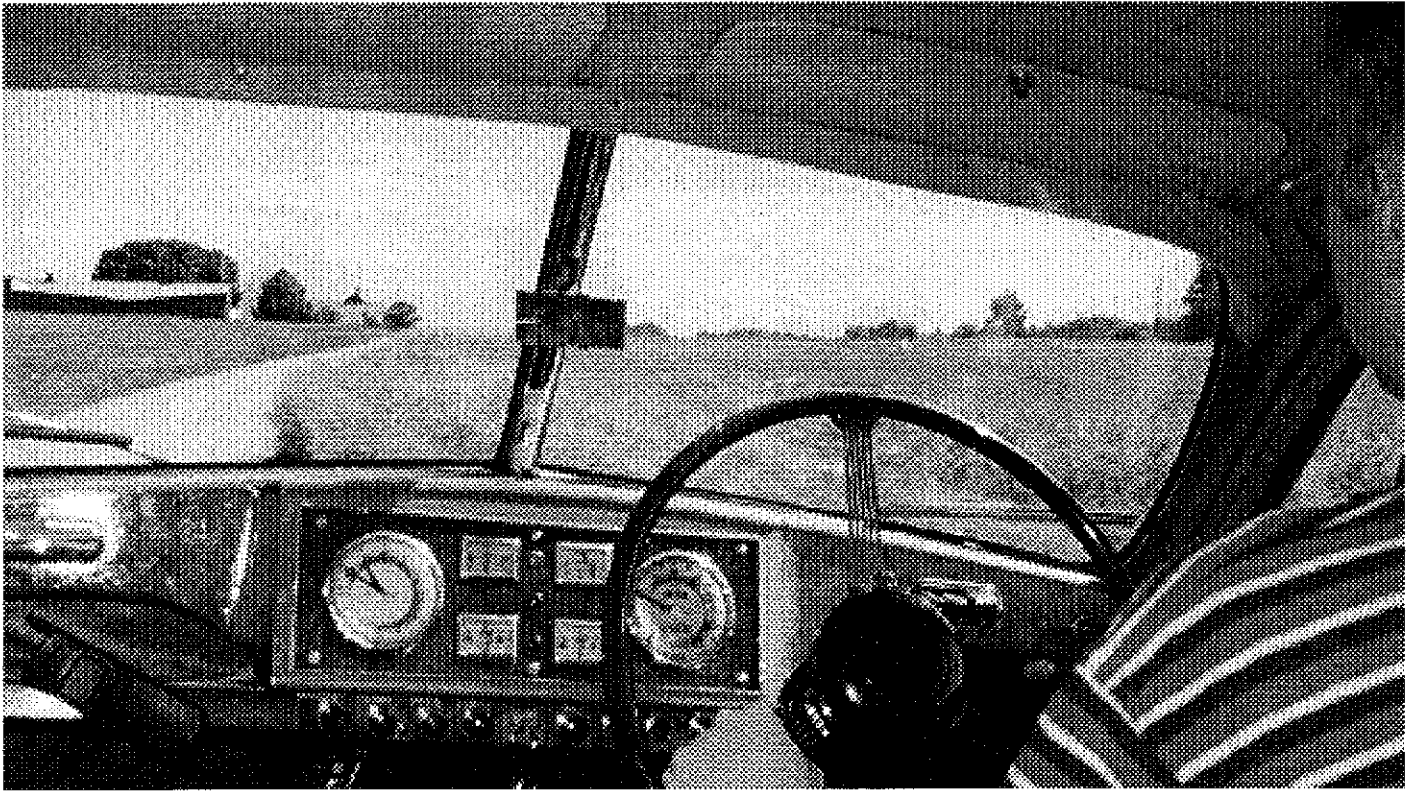


# RILEYBLADET

Nummer 2, 1997

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 19



*En halvtimme efter start vid årets upplaga av Västkustrallyt, mellan Stjärnarps slott och Skedala säteri. Messrs. Hamberg och Lindner tog 3:e pris i detta rally 1992 och 2:a pris 1995. I år nådde man inte prispallen trots att den hade inte mindre än 30 avsatser! Övriga slottskontroller voro Halmstad slott, Arlösa slott, Sperlingholms slott, Vapnö slott och Tierps "slott". Observera batterifrånkiljaren som skyntar på batterilådan, lätt åtkomlig från förarplatsen. Nämnas kan också att ratten är nytillverkad och inköptes för £ 240 i The Riley RM Club reservdelstält vid 100 årsjubileet i Coventry förra sommaren. Bilen är en RMA tillverkad i februari 1952.*

## Mysteriet med det höga oljetrycket

Det har nu gått åtta år sedan jag köpte min 2½ litre drophead coupé från USA. Efterhand lär man känna bilen och dess egenheter allt bättre. Bilar är som individer, den ena är inte den andra helt lik, även om konstruktion och utförande är identiskt. I förhållande till min 2½ litre saloon skiljer sig dropheaden i att den är vänsterstyrd och gasreglaget är vajerreglerat (uppenbarligen är alla vänsterstyrda bilar det) - annars är bilarna lika i nästan allt, förutom karosstypen naturligtvis.

Det har tagit många år att få bilen i ett skick som börjar motsvara originalut-

förandet. Framför allt var det en mängd smådetaljer som saknades, alltifrån oljeplugg för bakaxeln till handtag på bagageluckan. Bland annat hade bromssystemet byggts om - men det är en annan historia.

När bilen efter motorreovering togs i bruk våren 1990 upptäckte jag att oljetrycket var exceptionellt högt. Jag hade ju den täckta bilen att jämföra med och fann att oljetrycksmätarnålen mer eller mindre gick i botten när man accelererade måttligt med kall motor. Däremot blev trycket betydligt mer normalt, 40-50 lb./sq. in., när motorn var varm och hastigheten låg på ung-

70-80 km/tim.

En dag beslöt jag mig för att undersöka reduceringsventilen för oljetrycket. På en 2½ litersmotor sitter denna på vänstersidan, mitt på blocket, strax bakom avgasröret. På 1½ litersmotorn finns ventilen på motsatta sidan, långt ner på blocket - inte långt från avtappningspluggen från oljeträget.

Reduceringsventilen är mycket lätt att justera; en mindre spårskruvmejsel och en fast nyckel är de verktyg som behövs. Med nyckeln lossas låsmuttern och sedan är det bara att skruva ur ven-

*forts. nästa sida*