



RCS Newsletter 3 / 2016

Riehen, September 2016

Liebe RCS – Mitglieder und RILEY – Freunde

Wir möchten uns dreifach ganz herzlich bedanken!!!!!!
Bei **Daniel Schmid** für die tolle Organisation des diesjährigen Herbst-Weekends vom 3. & 4. September, der Bericht folgt in den nächsten NEWS!
Bei **Markus Auer** für die authentische und spannende Reportage zum diesjährigen RAID und bei **Tom White** für den 2. Teil seiner „Technischen Seite“.

Was Besseres kann einem Newsletter-Verfasser und Presi widerfahren, als diese Bereitwilligkeit der Mitglieder das Club-Leben mitzugestalten, Anlässe zu organisieren und über Erlebtes zu berichten? Thanks!

Scheinwerfer einschalten und gleich notieren!



Jederzeit abrufbar auf unserer Website unter
AKTUELL . CLUB-TERMINE 2016



*Wir gratulieren Keith und seiner Crew schon jetzt zum bevorstehenden 25. Geburtstag ihrer tollen Veranstaltung an den schönen Gestaden des Genfersees. Die diesjährige Ausgabe möchte das 70. Jahr nach der Wiederaufnahme der Fabrikation von Autos und Motorräder in England nach World War II gebührend feiern. Gefragt in Morges sind also auch Autos aus der **RILEY-Produktion** der Jahre 1946 – 1949!*

Einladung zum

HERBSTHOCK 2016

Samstag 29. Oktober 2016

in 6331 Hünenberg / ZG

Gasthaus Degen

11: 00 Uhr

- ° Informationen & Termine 2017
- ° Regalia – Shop (Bitte rechtzeitig bestellen)
- ° Ersatzteile (Bitte rechtzeitig bestellen)
- ° Austausch von Gedanken und eventuell auch Riley-Teilen (Carboot – Sale)

Für die **Oldies** stellt uns die Gemeinde wiederum den Dorfplatz zur Verfügung, dieser liegt genau vor dem Gasthaus. Die übrigen PW's parkieren auf dem PP des Gasthaus Degen. Es wäre also schön, wenn möglichst viele Rileys (+ andere Oldies) Hünenbergs Zentrum schmücken würden!

! Bitte Antiöl-Unterlagen mitbringen !



Unsere Reporter auf Achse

26. RAID Suisse – Paris (Versailles) 2016

Alter schützt vor Torheit nicht (William Shakespeare)

Nach dreijähriger Pause meldeten wir uns als Vater/Sohn, resp. Onkel/Neffe-Teams, wieder am diesjährigen RAID an. Mein Bruder mit meinem jüngeren Sohn als Beifahrer (absolute "first-timer") in einem Alfa Spider 1982, unser gemeinsamer Freund, ebenfalls mit seinem Sohn als Navigator, in einem Mercedes 300SL Gullwing 1956 und mein älterer Sohn und ich in unserem 1929 Riley Nine Brooklands. Die Vorbereitungen liefen ohne Stress und unseren Novizen wurden viele brauchbare, aber noch mehr überflüssige Ratschläge mit auf den Weg gegeben.

Nachdem ich an meinem Brooklands in den letzten Wochen vor dem Start noch beide SU-Vergaser komplett revidiert und andere Nadeln eingebaut hatte, schienen mir die Vergaser auf der Fahrt an den Start in Basel noch nicht optimal eingestellt. Das hat Optimierung-Potential dachte der Amateur-Schrauber und entfernte kurz vor dem Start noch eine Zündkerze um die Verbrennungsrückstände zu prüfen. Zwei kleine Drehungen an den Fixiermuttern der Hauptdüsen sollten eine deutliche Verbesserung bringen. Gedacht – getan! Haube zu, Riemen fest und Motor starten für den Start um 12:31 als Nummer 3 von der Rampe im Innenhof der Messe Basel.

Aber Petrus hatte kein Verständnis für uns Roadster-Fahrer und öffnete um 12:30 sämtliche Schleusen. Es goss aus Kübeln!

„Eskortiert“ von zwei freundlichen Motorradpolizisten aus Basel und Frankreich fuhren wir durch die Stadt Richtung Autobahn. Derweil schien der Motor meines Rileys noch ungleichmässiger als vor dem Start zu laufen und liess viel Leistung vermissen. Ich überlegte mir während Minuten alle möglichen Ursachen, bis mir klar war, was hier falsch war. Ich hatte in der Zeitnot vor dem Start schlicht vergessen, die Zündkappe auf die geprüfte Zündkerze zu stecken. Was für ein Lapsus - auch ein Brooklands läuft nur sehr unschön auf drei Zylindern!! Nach einem kurzen „pit stop“ ging dann die Fahrt flott auf allen Zylindern weiter nach Karlsruhe, unserem ersten Etappenziel.

Das Gewitter liess schnell nach und mutierte zu einem Dauer-Landregen. Aber mit unserem „Verdeck“ kein Problem, wenn wir vor dem Etappenziel unsere Sollzeit abwarten mussten.



Wie üblich standen unterwegs diverse Schlauchprüfungen und einige „Specials“ auf dem Programm. Die Organisatoren hatten diesmal aber auch, zumindest für uns, neue Prüfungen vorbereitet: sogenannte „hidden-end-specials“. Am Kontroll- und Startpunkt erhält das Team eine Matrixtabelle, auf der für die Gesamtstrecke der „Special“ alle 100 Meter die exakte Fahrzeit mit einer fixen Durchschnittsgeschwindigkeit angegeben ist. Dieser Durchschnitt wechselt jedoch im Laufe der Prüfung mehrmals von, z. Bsp. 49 km/h auf 35 km/h und dann wieder auf 42 km/h. Irgendwo auf der Strecke der relativ kurzen Prüfung wird dann von den Organisatoren mit einer Laserpistole die genaue Durchgangszeit gemessen. Diese unbekannt Zeitmessung zwingt das Team während der gesamten Prüfung die vorgegebenen Zeiten, respektive die Durchschnittsgeschwindigkeiten sehr genau einzuhalten.

Für unser Team, oder besser den Navigator, eine recht stressige Aufgabe, da wir bewusst ohne iPhone-Apps und anderer Elektronik wie man sie zu Dutzenden in den Autos sah, auskommen wollten. Kam also für den Beifahrer nebst Überwachung der Stoppuhren und dem tripmaster noch die Überprüfung des roadbooks dazu. Bei diesen „hidden ends“ kann nicht, wie bei normalen „Specials“, einfach „gebolzt“ werden, um dann kurz vor dem Ziel friedlich die Sollzeit abzuwarten.

Jede Sekunde, die man den geheimen Messpunkt zu schnell oder zu langsam passiert, gibt einen Strafpunkt. Verglichen mit einem Strafpunkt pro 1/10 Sekunde bei den „Schläuchen“, eine sehr humane „Bestrafung“.

Oft führte die Route der ersten Etappe nach Karlsruhe auf langen, geraden Uferstrassen dem Rhein entlang. Zu unserem Verdruss blieb allerdings der stolze Fluss meistens hinter einem hohen Deich verborgen, was die Attraktivität der Strecke nicht steigerte.

Der zweite Tag führte uns wie üblich auf herrlichen, langen Alleen durch schmucke Dörfer bis zum zweitem Etappenziel in Reims, wo das gewohnte Glas Champagner bei MUMM kredenzt wurde. Der bekannte Champagner-Produzent schenkte tatsächlich strikte nur ein einziges Glas pro Gast aus, was nach der langen Etappe bei einigen Teilnehmern begreifliche Frustrationen auslöste!

Der immer wieder einsetzende Nieselregen machte die Strasse für unseren Riley sehr, sehr glitschig und wer weiss, wie viele Kreisel in Frankreich verbaut wurden, kann sich die kurzen Rutschpartien vorstellen, die der Brooklands mit seinen gut gebrauchten Blockleys zwischendurch auf's „Parkett“ legte.

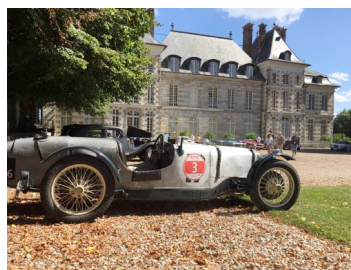
Am Samstag der gewohnte Start der Schluss-Etappe am Circuit de Gueux, bei den nostalgischen, mit viel Stolz und Fleiss gepflegten Tribünen und Boxen des ehemaligen Rundkurses auf welchem 1932 erstmals der grosse Preis von Frankreich ausgetragen wurde.

Das Ziel des RAIDs 2016 wurde von den Organisatoren auf Grund von Sicherheitsüberlegungen bereits frühzeitig von Paris nach Versailles verlegt.

Die Einfahrt Richtung Sommerresidenz des Sonnenkönigs war schon sehr imposant und die Szenerie konnte fast mit derjenigen der Champs Elysées in Paris mithalten.



In Bezug auf die Hotels erlebten wir nach zwei enttäuschenden Unterkünften an den Tagen zuvor, doch noch einen krönenden Abschluss im sehr stillvollen Hotel Trianon Palace, einem mitten im Park von Versailles gelegenen Prachtbau. In entsprechend festlichem Rahmen fand am Samstag dann auch das traditionelle Galadinner mit Preisverleihung im Festsaal des Hotels statt. Ein würdiger Abschluss dieses traditionellen, schönen Oldtimer-Events.



Nach unfallfreier Fahrt glücklich und zufrieden am Ziel: Ein repräsentatives Château an der Marne in der Nähe von Versailles.

Markus Auer

TOM'S TECHNISCHE SEITE (Teil 2)

Anlässlich der diesjährigen GV habe ich, während eines schwachen Momentes und nach bloss einem Glas Weisswein, Bruno angeboten, einige Artikel zu verschiedenen technischen Aspekten von Riley zu schreiben. Hier nun Teil 2.

In der letzten Ausgabe informierte ich Euch über den Öffnungs- und Schliesseffekt der Einlauf-Nocke auf die Antriebsleistung. In dieser Ausgabe werde ich mit der Nockenwelle fortfahren und zu Beginn das Timing des Auslassventils behandeln.

Auslassventilöffnung: Obwohl die Steuerzeit des Auslassventil weniger Einfluss auf die Motorleistung hat als das Einlassventil, können einige Verbesserungen gemacht werden. Das Oeffnungstiming des Auslassventils hat weniger Einfluss auf die Motorleistung als das Schliesstiming. Der Kolben muss die verbrannten Gase austossen, was Energie benötigt. Ganz zuletzt beim Arbeitstakt (bang) ist sehr wenig Restkraft von Abgasen übrig. Wenn der Kolben bei 90° ‚ATDC‘ ist, bleibt bereits ein relativ niedriger Druck im Zylinder zurück. Während die frühe Oeffnung des Auslassventils Kraftverlust am Ende des Arbeitstaktes verursacht, wurde der grösste Druck bereits abgebaut und weniger Energie wird benötigt, um den Rest der Gase auszustossen.

Es ist offensichtlich, dass wenn ein Auslassventil früher öffnet, es auch länger öffnet. Es bedeutet auch, dass die Abgase, welche am Ventil vorbeigehen, auch heisser sind, weil das Ventil bei höherem Zylinderdruck öffnet. Dies bedeutet, dass das Ventil heisser wird. Ein Motordesigner muss diesen Umstand bei der Wahl des Ventils berücksichtigen und zwar so, dass dieses die extreme Temperatur aushalten kann, im Speziellen bei hohen RPM wenn die Vorzündung ein Problem bieten könnte.

Hier nun also eine Zusammenfassung über das frühere/spätere Oeffnen des Auslassventils:

Frühe Auslassventil - Oeffnung

- Weniger Pumpenverlust (restlicher Zylinderdruck beim Arbeitstakt) leicht höhere Leistung
- Höhere Auslassventil - Temperatur
- Höheres Risiko einer Vorzündung

Späte Auslassventil - Oeffnung:

- Höhere Pumpenverlust, weniger Motorkraft
- Besser genutzte Verbrennung, folglich niedrigere Emissionen
- Niedrigere Auspuff Temperatur

Schliessung des Auslassventils:

Wie vorhin erklärt hat das Schliess-Timing auf die Motorenleistung mehr Einfluss als das Oeffnungs-Timing. Wenn das Auslassventil nach dem ‚TDC‘ offen gelassen wird, ermöglicht dies der einflussenden Luft/Brennstoff - Mischung die letzten übriggebliebenen Abgasen auszustossen.

Wenn das Auslassventil sehr lange geöffnet bleibt, können kleine Mengen der einflussenden, unverbrannten Luft/Brennstoff - Mischung direkt in den Auspuffkollektor durchfliessen. Dies erzeugt einen wunderbaren Lärm bei höchst abgestimmten (tuned) Motoren.

Frühe Schliessung des Auslassventils:

- Weniger Ueberlappung mit Einlassventil
- Motor hat höheres Drehmoment bei niedriger Drehzahl
- Weniger Leistung bei höherer Drehzahl
- Weniger Emissionen

Späte Schliessung des Auslassventils:

- Ein Teil der einflussenden Luft/Brennstoff-Gemisches geht direkt weiter zum Auspuff bei niedriger Drehzahl (Motor ist ‚off-cam‘)
- Mehr Kraft bei höherer Drehzahl
- Niedrigeres Drehmoment bei niedriger Drehzahl

Die Nockenwelle

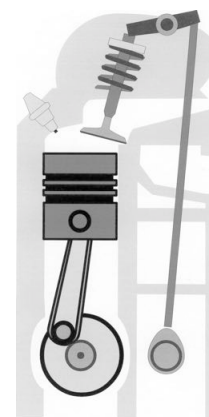
Also, was ist eine Nockenwelle? Grundsätzlich ist es eine Einrichtung, welche von der Motoren-Kurbelwelle mit halber Drehzahl getrieben wird. Die Nockenwelle wurde konstruiert, um rotierende Bewegungen in lineare umzusetzen, welche für das Öffnen und Schliessen der Ein- und Auslassventile benötigt werden. Die Bewegungsumsetzung wird durch mehrere Nocken auf der Längsseite der Nockenwelle erzielt. Die Form und das Profil dieser Nocken sind ausserordentlich wichtig weil diese bestimmen, welche Art von Leistungs-Charakteristik der Motor erbringen wird.

Seitlich- oder obenliegende Nocken

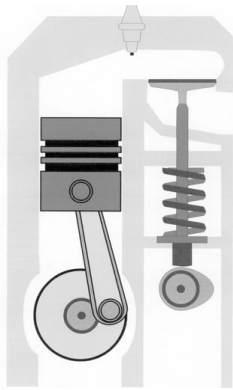
Ich schliesse die Beschreibung beider Nockenwellen-Positionen ein, sowohl der **seitlichen** als auch der **obenliegenden**, obwohl meines Wissens Riley nie einen Motor mit obenliegenden Nockenwellen produziert hat.

Hier eine kurze Zusammenfassung über die 2 Typen von Nockenwellen Positionen:

Seitliche Nocken



Obenliegende Ventile



Seitenliegende Ventile

Hier ist die Nockenwelle auf einer Seite des Motorblockes angebracht, normalerweise unter dem Zylinderkopf. Die Nockenwelle wird mittels Ketten- oder Zahnrad von der Kurbelwelle angetrieben. Die Riley 11-er und 12-er Serie hatten einen seitlichen Ventil-Aufbau, bei welchem die Ventile direkt von der seitlichen Nockenwelle angetrieben werden. Folglich liegen die Ventile seitlich neben den Kolben. Diese Konstruktion war mechanisch einfach aber ineffizient wegen der Konstruktion der Brennkammer. Es gibt immer noch Rasenmäher mit dieser Konstruktion. Um ein effizienteres Brennkammerdesign zu erzielen, bei welchem die Ventile über den Kolben positioniert sind, wurde der obenliegende Ventilmotor eingeführt. Der Motor mit oberliegenden Ventilen übernimmt die Position der Seitennockenwelle, aber benützt die Stößelstangen verbunden mit den Kipphebeln. Die Stößelstangen sitzen auf den Nocken und drücken auf der einen Seite der Kipphebel nach oben, die andere Seite drückt mit den Kipphebeln nach unten auf die Ventilstangen. Folglich werden die Ventile senkrecht Richtung Kolbenkopf geöffnet. Dieses System hat den Nachteil verschiedener mechanischer Verbindungen zwischen der Nocke und des Ventils, welche Abnützungen ausgesetzt sind und die Effizienz des Motors beeinträchtigen. Der Vorteil dieses Systems ist der, dass die Anhebung des Ventils durch das Kipphebeldesign einfach beeinflusst werden kann.

Bei den frühen Rileys verwendete man seitliche Nockenwellen und seitenliegende Ventile, welche in den Nachkriegsjahren des 1. Weltkrieges mit der 11-er und der 12-er Serie erfolgreich waren. Dies Alles änderte sich mit Percy Riley's 9-er Motor, bei welchem Doppelnockenwellen im oberen Bereich des Blocks montiert wurden. Kurze Ventilstößel trieben Kipphebel an, welche den Ventilen das Funktionieren im 45° Winkel in einer halbkugelförmigen Verbrennungskammer ermöglichten. Dies war eine extrem effiziente Konstruktion zu seiner Zeit (1926).

Tom White



KAUFGESUCHE UND VERKÄUFE

Hier finden Sie Angebote und Kaufgesuche gemäss den Angaben der Anbieter und Interessenten. Der RCS führt auch einen Ersatzteildienst. Unter SHOP und DOWNLOAD können Sie die aktuelle Liste jederzeit einsehen.

Liebe Mitglieder,
Der **MARKTPLATZ** auf unserer Club-Website ist Euer Ort an welchem Ihr kostenlos Etwas suchen oder anbieten könnt! Ganz einfach bei **MARKTPLATZ INSERAT AUFGEBEN** anklicken und schon seit Ihr am Ort des Geschehens!

www.riley-club.ch KOLLEKTION

RILEY REGALIA SHOP

Mrs. oder Mr. Pendent

Wir sind nach wie vor auf der Suche einer Nachfolge!
Das Regalia - Lager befindet sich zur Zeit bei mir am Hohlweg 12 in 4125 Riehen.

Bestellungen per Email bitte an info@riley-club.ch oder telefonisch über +41 (0)61 641 32 48 (Mazzotti).

RCS – Website [Bestellformular PDF + Download](#)



RCS ERSATZTEILDIENTST

Werner Schröter

Rebstrasse 1/Augwil . CH-8426 Lufingen

Tel. +41 (0)44 813 02 61 werner.schroeter@gmx.ch

welcher auch sonst mit Rat und Tat und vor Allem mit Ersatzteilen für die Clubmitglieder da ist!

[Bestellformular PDF + Download](#) auf der RCS – Website bringt einem direkt zur Bestandesliste. Einsehen oder eben herunterladen.

Ich freue mich auf die nächste Begegnung!

Bruno Mazzotti

