

RILEYBLADET

Organ för Svenska Rileyregistret

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

Adress: Svenska Rileyregistret, c/o Erik Hamberg,
Fortgatan 14, 421 76 Västra Frölunda

Nr. 1/1988



EN ÖVERGIVEN RILEY

drophead coupé vid en svensk landsväg i början av 1960-talet. Det skulle bilden här ovan kunna föreställa. Under de 10-15 första åren efter Andra världskrigets slut slet man fortfarande på åtskilliga bilar från 30-talet, vilka så småningom övergavs längs vägarna när de slutade att fungera.

Samma sak gällde många tidiga och ovanliga efterkrigsbilar som underhållits dåligt och efter kanske 7 å 8 års drift också lämnades kvar längs vägarna, i diken och på parkeringsplatser. Mer läsning kring denna bild står att finna på sid 9. I övrigt bjuder detta nummer på första delen av en Rileyhistorik som författats av den kände Rileyhistorikern D. Styles.

SVENSKA RILEYREGISTRET - märkesklubb för seriöst Rileyintresserade

President: Erik Berglund, Sturefors

Styrelse: Ordförande: Erik Hamberg, Västra Frölunda
Sekreterare: Ingvar Persson, Varberg
Kassör: Roland Haraldsson, Uddebo
Övriga ledamöter: Rune Möller, Kolbäck
Nils Johan Nilsson, Göteborg
Suppleanter: Rejnert Jansson, Stenkullen
Jarl Östensson, Länghem

Revisorer: Bengt Borneving, Alingsås
Anders Muhr, Göteborg

Valberedning: Bo Kvarnström, Örebro
Håkan Wikström, Västerås

Försäkringsansvarig: Rune Möller, Kolbäck, tel. 0220 - 435 87

Medlemsavgift: 60:-

Postgiro: 45 61 63 - 5

Bankgiro: 714 - 3670

Klubben startades 1977 av Erik Berglund och Erik Hamberg. Mellan 1978 och 1983 utgavs Medlemsblad för Svenska Rileyregistret - från 1979 med 4 nr. per år - 1984 fortsatt av Rileybladet. Sedan 1986 tillhör Svenska Rileyregistret (SRR) Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF).

"FÖRE DEN BLÅ DIAMANTEN" - Riley's entré som motorfordonstillverkare

En berättelse om vävstolar, cyklar och trehjulingar mellan 1870 och 1914, författad av David G. Styles, i översättning av Kent Gustafsson.

Del 1.

I mitten av 1800-talet var William Riley & Son ett familjeföretag i textilbranschen i Coventry, med adressen St. Nicholas Street. Som vid de flesta väverierna på den tiden så bestod arbetskraften mest av kvinnor som arbetade i hemmen. De hämtade råmaterial från ett fabrikslager och återvände till sina hem i byarna runt omkring Coventry, där de satte upp det i vävstolarna och gjorde produkten helt färdig. Därefter återvände de till fabriken med textilprodukterna och eventuellt överskottsmaterial på fredagar eller lördagar och fick då betalt. Sedan gick de tillbaka till byarna för att tillbringa söndagarna i hemmen och kom sedan tillbaka igen på måndagarna för att hämta mer material för nästa veckas arbete.

William Riley jr ärvde ledarskapet i sin faders företag 1870, vid 19 års ålder. Han var en innovatör och nyfiken på nya grepp redan från början och såg förstas den osmidiga materialhanteringen som ett problem att lösa. Han övertalade därför sina arbetare att de skulle tjäna bättre om de kunde hämta sitt material för nästa veckas arbete på samma gång som de lämnade in sina färdiga produkter. De skulle då spara in två onödiga resor till och från staden, samtidigt som Riley kunde få ut ännu en dags produktion, till förtjänst för bägge parter.

(forts. sid 3)

/Före den blå ... (forts.)/

Riley blev det första väveri i Coventry som introducerade tvåvägs materialhantering - låt vara att konkurrenterna snart följde efter. Senare, för att kunna ha en framförhållning gentemot marknaden, började han handla med maskindelar till vävstolar, som han tillhandahöll till sig själv och till sina konkurrenter, för att hålla maskineriet och industrin igång. Till sist började han själv tillverka delar och sätta samman kompletta vävstolar.

Denna verksamhet var ofantligt framgångsrik, så länge den varade. Men de goda tiderna började lida mot sitt slut för den engelska textilindustrin, bl.a. på grund av en ny skolstadga och lagstiftning mot barnarbete. Det gick emellertid inte fortare utför än att Mr. Riley fick tid att avveckla och se sig om efter ett annat verksamhetsfält - och dessutom utan att göra någon ekonomisk förlust!

1885 skulle bli ett märkesår för familjen Rileys fortsatta levnadsöden, eftersom firman Bonnick & Co. det året etablerade sig på King Street i Coventry för att tillverka cyklar. Denna firma låg förresten runt hörnet om Rileys lokaler på St. Nicholas Street. 1890, när William Riley hade blivit klar över att textilindustrin inte var något att lämna till sina söner i arv, så behövde Bonnick nya friska pengar. Efter att ha funderat ett slag, var och en på sitt håll, så slog de ihop sina påsar, och på sommaren det året köpte William Riley samtliga tillgångar i cykelfirman. Williams bror Herbert sattes som VD för att kunna bevaka familjens intressen.

Den ursprungliga affärsverksamheten stod fortfarande under William Rileys kontroll, men alltmer skärpt lagstiftning mot användande av barnarbetskraft gjorde att den engelska textilindustrin nu tappade i konkurrenskraft gentemot väverierna ute på kontinenten. Där besvärades man än så länge inte av dylika samvetsbetänkligheter. Därför beslöt Mr. Riley att under våren 1896 göra sig av med samtliga tillgångar och draga sig ur textilbranschen. Han vände nu hela sin kraft åt att utveckla sin cykeltillverkning, investerade nytt kapital i fabriken vid King Street och ändrade företagets namn till Riley Cycle Co.

William Riley hade varit intresserad av cyklar redan innan han övertog Bonnick & Co. och hans äldste son, Victor, mindes att han som skolgrabb en gång hade sett sin far i arbete med ett fjäderdrivet verk för cyklar. Som han beskrev det liknade det en stor urverksfjäder och när han frågade sin far hur den fungerade, förklarade denne att fjädern skulle skruva upp sig, som i en klocka, när cykeln rullade i en utförsbacke. I nästa uppförsbacke skulle så fjäderverket, om än inte driva cykeln av egen kraft, så ändå hjälpa cyklisten uppför. Och sedan spändes fjädern i nästa nerförsbacke o.s.v. Sålunda innebar inte köpet av Bonnick & Co. ett så stort språng ut i ett okänt arbetsfält som man skulle kunna tro.

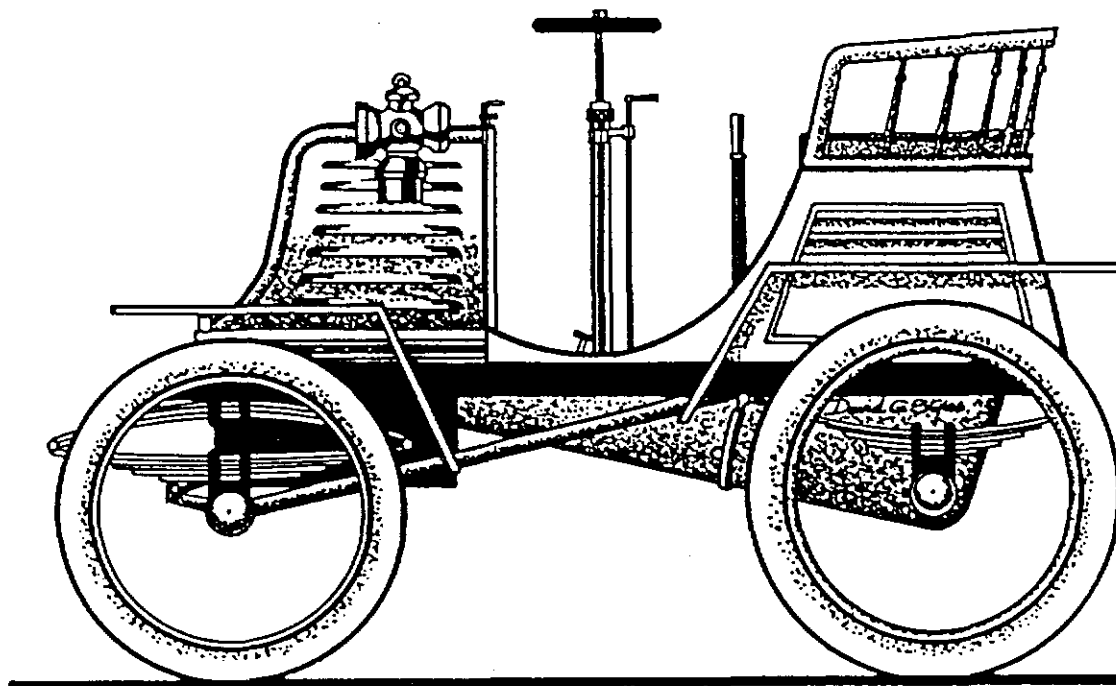
William Rileys fyra äldre söner, Victor, Allan, Percy och Stanley, blev tidigt intresserade av självgående fordon och fick kraftigt stöd och uppmuntran från sin far. Victor blev involverad i omorganisationen av det nybildade Riley Cycle Co. innan han var fyllda 20 år. Allan var inne på sitt sista läsår vid King Henry VIII Grammar School. Percy läste vid samma skola, fast i en lägre årskurs och Stanley skulle just till att börja i samma läroanstalt som sina bröder.

Från tidig ålder visade Percy Riley tecken på mekaniskt snille och vid 13 års ålder hade han tänkt ut en konstruktion av en fyrhjulig bil. 1896 började han arbeta med ett motordrivet fordon. 1898, när Percy ännu inte var fyllda 16 år, blev bilen färdig och rullade ut på Coventrys gator. Det var det tredje motorfordonet överhuvud taget som konstruerats och byggts i

(forts. sid 4)

/Före den blå ... (forts.)/

Coventry. På den första riktiga provturen tillryggalades sträckan Coventry - Stratford-on-Avon, nästan 30 km., utan malörer och sedan samma framgångsrika resa tillbaka! Fordonet kunde visa på avancerade konstruktionslösningar. Sålunda styrdes den med ratt, i stället för spak, och motorn var den



1898 SINGLE-CYLINDER RILEY - THE FIRST RILEY CAR.

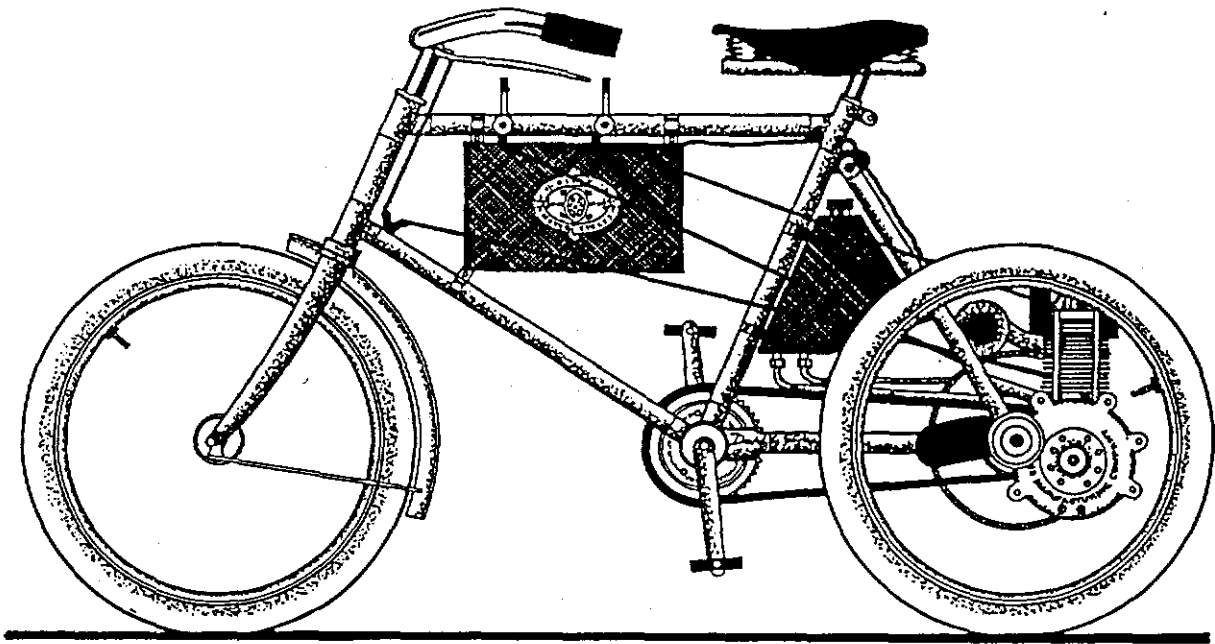
första i världen som hade en mekaniskt styrd insugningsventil. Det är märkligt att notera att denne unge Percy Riley själv tillverkade åtskilliga delar till sin modifierade motor. Blott ett år senare fick Carl Benz avslag på sin patentansökan på just en mekanisk styrd insugningsventil, eftersom Percy hade hunnit före med sin konstruktion.

William Riley bestämde dock att cyklarna tillsvärdare skulle vara familjeföretagets huvudprodukt. 1899 tillverkade emellertid Riley Cycle Co. motordrivna trehjulingar och fyrhjulingar (dessa fyrhjulingar var just inget annat än en cykel på fyra hjul och hade ingen övrig likhet med en bil) vid sidan av vanliga tramcyklar. Man använde sig av två motortyper, bägge på $2\frac{1}{2}$ hp och av märkena Cudell och Minerva. Trehjulingen var ensitsig med ett hjul fram och två bak. Fyrhjulingen var tvåsitsig och baserad på samma konstruktion som trehjulingen. Passagerarsätet var monterat mellan framhjulen. Fyrhjulingen kunde dessutom lätt byggas om till trehjuling, genom att ta bort framaxeln och dess ramstöd och ersätta den med ett enkelt framhjul. Motorerna på bägge modellerna var monterade bakom bakaxeln, vars rakskurna pinjong drev en 8:1 reduktionsväxel. Bägge modellerna visades vid 1899 års National Cycle Show i Crystal Palace i London under beteckningen "Royal Riley Motors" och bägge rönt stort intresse. Riley hade gått in i motoråldern.

(forts. sid 5)

/Före den blå ... (forts.)/

Bröderna Riley visade från allra första början det största intresse för att låta sina produkter deltaga i tävlingar. Victor hade oförtrutet arbetat med försäljning och reklam av Rileys maskiner och det var han som ledde in familjen på att deltaga i tävlingar. Han uppmuntrade också aktivt utomstående att tävla och lånade också - 1899 - ut en motortricykel till sin vän Robert Crossley (vars familj senare startade egen biltillverkning) till en tävling i närheten av Malvern. Crossley vann och kunde därmed notera Rileys första tävlingsframgång. Sedan köpte Crossley tricykeln som han lovat.



1899 ROYAL RILEY TRICYCLE 2¼ H.P.

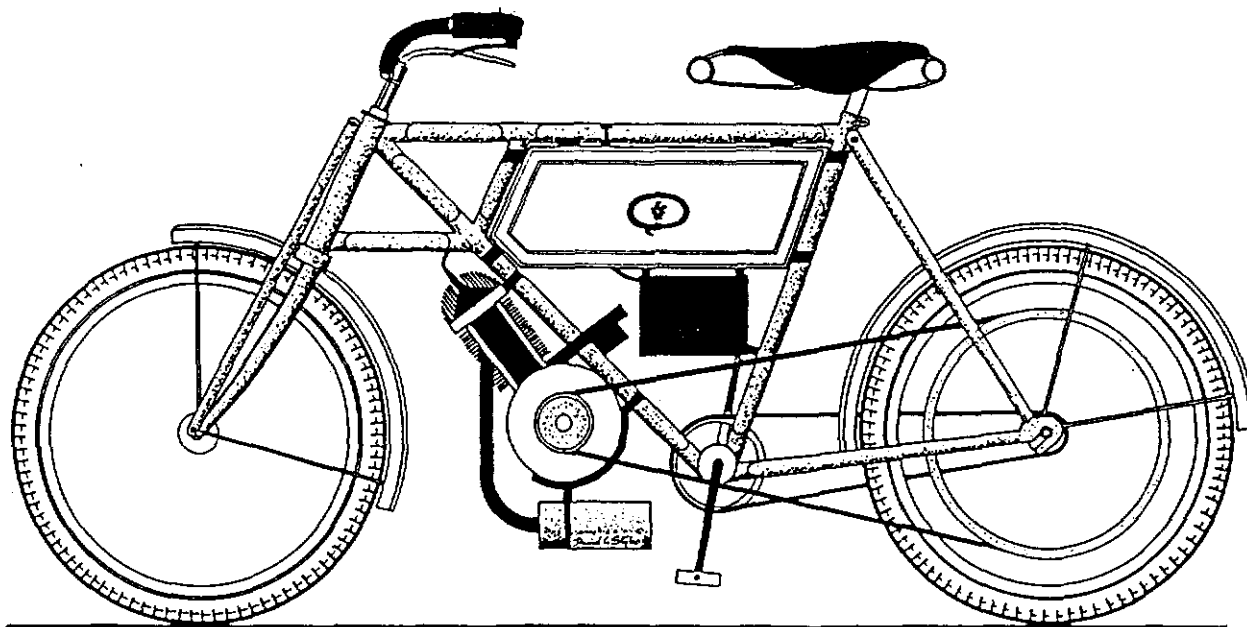
Kort efter sekelskiftet växte sig Riley starkare i sin nisch, som man skulle uttrycka det idag, vad gällde tricyklar och kvadricyklar, genom att erbjuda ett större utbud av motorer till sina maskiner. Motor Manufacturing Co. hade tillverkat två mycket tillförlitliga encylindriga luftkylda motorer, varav den ena var på 2.3/4 hp, men som i allmänhet brukar betecknas som 3 hp. Den andra motorn var på 3½ hp. Det fanns nu tre motorer, Minervan på 2.1/4 hp och MMC-motorerna. Man har tidigare trott att CCC-motorer användes i Riley, men Cycle Component Co. var i verkligheten snarare ett handelsbolag än tillverkare på den tiden. Firman skulle senare skapa motorcykelmärket Ariel. CCC importerade ett tag Cudellmotorer av de-Diontyp men bytte sedan till MMC-motorer, som dels användes i de egna Arielmaskinerna, dels såldes till andra tillverkare, som Riley. Det är sålunda möjligt att Riley kan ha köpt motorer från CCC, vilka i själva verket var av Cudells eller MMCs tillverkning, men med initialerna CCC ingjutna på ena sidan av vevhuset.

Till National Cycle Show år 1900 ställde man ut endast en motordriven maskin. Det var en 2.½ hp Royal Riley Tricycle och till vilken erbjöds en ombyggnadssats, så att man kunde bygga om den till fyrhjuling. Till 1901 års utställning gjorde man tvärtom, en fyrhjuling "konverteringsbar" visades och

(forts. sid 6)

/Före den blå ... (forts.)/

vilken drevs av en 2.1/4 hp MMC-motor. Den följdes snabbt av 2 motordrivna cyklar. Den ena hade en 1½ hp Minerva-motor (samma motor, förresten, som användes av Schulte och Bettman i deras första Triumphmodell ett år senare). Den andra motorn var en 3:a, dvs. den beprövade och tillförlitliga 2.3/4 hp MMC. Givetvis baserades dessa motordrivna cyklars konstruktion på företagets egna trampcyklar. Emellertid hade ramen förlängts framåt något, för att ge motorn plats under främre ramröret. Alla Rileys motordrivna cyklar använde sig av den då vanliga kombinationen motor-pedalkraft. Det är därför man fortsättningsvis använder beteckningen motordrivna cyklar, snarare än motorcyklar (ö.a.). Motorerna drev bakhjulet via länkkremmar. Man använde sig av fälgbromsar både fram och bak på alla Rileys "Moto-Bi" och ibland kunde bromsförmågan förbättras genom att man monterade en extra bromsback på framhjulsfälgen. 1½:an med dess låga motorstyrka blev inte särskilt populär, men senvåren 1903 erbjöds en 3½ hp med MMC-motor. Både 3 hp och 3½ hp blev framgångsrika på tävlingsbanorna.



RILEY 1.5HP MOTOR BICYCLE - 1903

På hösten 1902 ansåg bröderna Riley att både tre- och fyrhjulingen hade blivit gammalmodiga. Därför började Percy och Allan konstruera en helt ny 2-sitsig trehjuling, som skulle komplettera Rileys sortiment av motordrivna cyklar. Den fick två hjul fram och ett bak och drevs av en Minervamotor på 3 hp. Föraren satt i cykelsadel och passageraren i ett säte framför. Styrningen skedde med ett cykelstyre och bromsarna var en fälgbroms bak och en 5-tums bandbroms på vardera framhjulet. Det blev med det här fordonet som Riley på allvar slog in på vägen att utveckla riktiga bilar.

Harry Rignold var en av de första sportprofilerna utanför familjekretsen som skulle komma att ge Riley ett tävlingsnamn. Han var smed från North Country och skulle bli uppmärksammad som en framgångsrik cyklist vid uttagningarna inför 1903 års International Trophy Race vid Knowsley Park i Liverpool.

(forts. sid 7)

/Före den blå ... (forts.)/

Southport Sands hette en populär tävlingsarena för motortävlingar. Harry Rignold blev snabbt en flitig deltagare vid de tävlingar som hölls där nästan varje helg. Ett annat ställe som också välkomnade motordrivna fordon att tävla var Preston och det var där Rignold tog sin första totalseger genom att vinna Preston Speed Trials 1903.

Grensle över sin trogna MMC-drivna Riley tog han också en andraplats i Southport Speed Trials senare samma år. Senare köpte Rignold en "Moto-Bi" med en $3\frac{1}{2}$ hp luftkyld Rileymotor och kunde stärka både sitt och Rileys rykte som framgångsrika i tidig brittisk motorracning.

Det har alltid funnits ett irländskt samband med Rileys tävlingsverksamhet. En av de tidigaste irländska tävlingsdeltagarna hette Bob Ireton, som framgångsrikt körde en Riley 3 hp "Moto-Bi" i 1903 års Phoenix Park Speed Trials, därefter i backtävlingarna vid Castlewellan och slutligen Gordon Bennet Trophy Race samma år. Dessa lopp gjorde dessvärre att Bob Ireton uteslöts ur Irish Cyclist's Association, eftersom ICA räknade sig som strikta amatörer. De nämnda tävlingarna hade varit öppna även för professionella deltagare.

Allt eftersom Riley Cycle Co. stärkte sin ställning som tillverkare av motordrivna cyklar och cykelbilar, så blev Percy Riley alltmer missnöjd med att behöva köpa motorer utifrån. Han hade redan gjort en pionjärinsats med den mekaniska insugningsventilen, vars värde hade växt i och med Carl Benz' patentansökan. Tyvärr hade inte Percy Riley tänkt på att patentskydda sin uppfinning, vilket gjorde det fritt fram för andra att använda den mekaniska insugningsventilen. Därmed fick han också till sin grämlse se på hur andra tillverkare gjorde motorer som hade högre prestanda än hans egen. Därför, vid 17 års ålder, startade han konstruktionsarbetet på en ny motor som han hoppades få i produktion. Efter många experiment och tester lade Percy in en ansökan - och beviljades ett patent med nr. 14391, den 29 juni 1903 - som täckte principen om ventiltidsöverlapp. - Det är så, att i en fyrtaktsmotor håller utblåsventilen öppet ett kort ögonblick, medan insugningsventilen öppnar för en ny bränsleblandning. Syftet med ventiltidsöverlappet var att öka genomströmningen och få bättre förbränning.

- del 2 av David G. Styles' historik följer i nästa nr. av Rileybladet !

- o - o - o - o - o - o -

NYA MEDLEMMAR

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

| | | | | |
|-----|---|-------------------------|------|--------------------------|
| 170 | Frank Kristiansen N - 2164 SKOGBYGDA Tel. 06 - 90 86 82 | 4/68 Saloon | 1959 | R/HSIL 3005 / 120049 (N) |
| 171 | Arne Carlsson Braxenvägen 3 231 00 TRELLEBORG Tel. 0410 - 347 27 | $1\frac{1}{2}$ l Saloon | 1947 | 37 S 13136 / Z 11708 |

- + - + - + -

ANNONSER

Köpes

Till Riley Two-Point-Six 1957-1959: delar och litteratur - allt är av intresse, även tips. Wolseley 6/90-delar kan passa.

Ingemar Hammare, Ingels 469, 795 00 RÄTTVIK
Tel. 0248 - 140 77 (efter kl. 17.00)

Till Riley 4/68: instruktionsbok, verkstadshandbok och reservdelskatalog.

Frank Kristiansen, 2164 SKOGBYGDA, Norge
Tel. 00947 (0)6 - 90 86 82

Till Riley 4/68 1959: höger grilldel runt blinkers.

Gunnar Lindholm, Österås 5063, 881 00 SOLLEFTEÅ
Tel. 0620 - 230 78

Säljes

Till Riley One-Point-Five säljes instruktionsbok -60 (AKD 750E).

Ingemar Hammare, Ingels 469, 795 00 RÄTTVIK

Till Riley 4/68 säljes en mängd delar från en krockskadad, skrotad bil.

Gunnar Lindholm, Österås 5063, 881 00 SOLLEFTEÅ

- - - - -

DITT & DATT

- Ingvar Persson i Varberg och Carl Eric Häljebo i Hjo har skaffat original cellulosalack (exakt efter originalreceptet) till sina R.M.-vagnar (almond green). Ingvar meddelar att man skall vända sig till:

Miss Alice Champion, ICI Paints Division, Colour Standards Section,
Needham Road, STOWMARKET, Suffolk IP14 2AD, England.

- Renovering av alla typer av veteranfordonsinstrument (hastighetsmätare, varvräknare, klockor, oljetrycksmätare, ampèremätare, tripmätare, temperaturmätare, bränslemätare etc.) utföres av:

Instrument JIGE AB, Box 2154, 793 00 LEKSAND (tel. 0247 - 101 16)

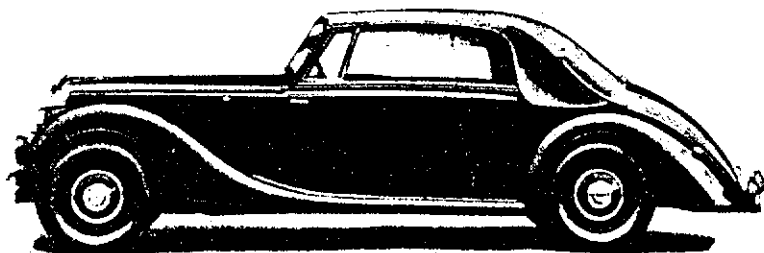
- AROS-marknaden för veteranfordonsdelar arrangeras i Västerås 7-8 maj.

- M.G. Owner's Club Denmark inbjuder till Copenhagen Classic Autojumble 1988 söndagen den 19 juni kl. 10.00-16.00 på Klampenborgs Galoppbana.

- Riley R.M. Club's National Rally arrangeras i år den 30-31 juli vid Top Farm Agricultural Museum & Craft Centre, Wakefield, Yorkshire.

- Skriv till RILEYBLADET och berätta om din renovering!

Den nästan klassiska engelska landsvägsvinthunden Riley, har nu två fyror, 1,5 liters motorn, som blivit världsbekant därför att den stått modell till racermotorn ERA, och den nyare 2,44 liters maskinen. Den sk 2—3-sitsiga sportmodellen får inte köpas i England, den går bara för export. Med 100 hk vid 4 500 varv hör den till världens snabbaste bruksvagnar.



SMT 1/1950

BILDEN PÅ OMSLAGSSIDAN

skulle lika väl kunna vara fotograferad i England, även om den faktiskt är tagen i Skåne förra sommaren. Bilden är - det skall medges - arrangerad och vill visa hur lätt det är att förledas av fotografier när man söker efter eller drömmer om en viss bil. På det här vraket är således framskärm, hjul, motorhuv och huvsida löst påhängda. Hjulet är inte ens fastskruvat. Bilen kan dock ge intryck av att vara i betydligt bättre skick än den i verkligheten är.

Det finns tyvärr många som blivit lurade av att köpa bil efter foto, särskilt från England och U.S.A. Annonserna kan innehålla uppgifter som upplevs som autentiska och positivt värdeladdade, t.ex. "95 % complete", "one owner since new", "suitable for restoration", "rare opportunity", "stored 22 years" etc.

Det är därför här på sin plats att utfärda en liten varning till alla dem som bara sett fotografier av bilar som de är intresserade av att köpa: få bilar är så bra som de ser ut på fotografier. Dessutom är alltid renoveringskostnaderna mycket högre än man räknat med

Erik H.



RALLY OCH ÅRSMÖTE I ÖREBRO 18 - 19 JUNI 1988

Lördagen den 18 juni:

Samling vid "Svampen", Örebros vattentorn kl. 11.00 - 11.30
Lunch på Svampens restaurang (självservering) 11.30 - 12.20
Rally c:a 40 km. 12.30 - 17.00
Paus görs hos Hugo Josefsson som bl.a. demonstrerar
gjutning av gummidetaljer för veteranbilar.
Besök vid Gustavsviks Motormuseum (prel.) kl. 18.00
Enklare kvällsmåltid kan intagas på Backahallens
restaurang, självservering öppen till kl. 23.00.

Söndagen den 19 juni:

Classic Motor Festival 1988 pågår kl. 8.00 - 17.00
Vi avsätter söndagsförmiddagen till besök där.
Lunch (förhandsbokad) på Gustavsviksbadets restaurang
med stort smörgåsbord (75:-/pers., 30:-/barn + dryck) 12.00 - 13.00
Årsmöte i Gustavsviksbadets konferensrum 13.15 - 14.00
Prisutdelning för rallytävlingen & avslutning 14.15 - 14.30

- - - -

Förläggning:

Alt. 1: Källeruds camping. Enkel men dock god vandrarhemsstandard i annexbyggnader med 2 bäddar (+ ev. extrabädd) i varje rum med egen ingång. (Vid låg beläggning kan rummen få disponeras som enkelrum) Det finns även en tvåvåningsvilla med tre rum per våning. Pris: 50:-/person + 15:- för lakan om sådana el. liknande ej medföres.

Alt. 2: Stuga i Gustavsviks Campings nybyggda stugby. Stuga med 4 bäddar, 2 st. våningssängar, pentry, varmt & kallt rinnande vatten, färg-TV. Golvyta 14 kv.m. Pris: 325:- per stuga och natt från kl. 12.00- till 12.00 påföljande dag.
(Det finns även 2 st. större stugor med 18 kv.m. yta; 375:-)

Självservering för enklare lunch finnes vid badets uteservering, samt på Backahallen och vid Källerudsförläggningens servering. (Backahallen = Örebros tennishall)

Samtliga arrangemang utom rallystarten vid Örebros vattentorn Svampen ligger inom rimliga gångavstånd från utställningsområdet, Örebros gamla flygfält Gustavsvik. Classic Motor Festival är ett av Sveriges allra största veteranbilsarrangemang. Flera hundra fordon deltagar.

Gustavsviksbadet - "Playa de Örebro" - rekommenderas för familjemedlemmar som tycker att dagen på bilutställningen blir alltför lång.

Frågor kring arrangemangen besvaras av:

Bo Kvarnström, Västra Vintergatan 25, 703 44 ÖREBRO
Tel. 019 - 12 48 00 (arb.), 019 - 13 44 33 (bost.)

VÄLKOMMEN
TILL
ÖREBRO !