



RILEYBLADET

Nummer 1, 1999

Organ för Svenska Rileyregistret

Årgång 21

Englandsresa 1998

av Håkan Wikström

Upprinnelsen till detta dristiga företag var att besvikelsen över att ha missat 100 års jubileet av The Riley Motor Company 1996 kunde kompenseras med att delta i årets 100 års jubileum, nämligen The Centenary of the Riley Car. Alltså 100 år sedan Percy Riley byggde sin första bil, som tonåring 1898. Vårt att fira tyckte vi på Visthusgatan i Västerås.

Den 4 juli drog vi så iväg mot Göteborg. I Monica och Ronalds bil fanns även döttrarna Elin och Karin, och i vår bil undertecknad samt dottern Fanny. Redan efter 400 meter stannade Ronald sin bil med ett rökmoln under huven. Det visade sig att nerverna nog inte varit helt under kontroll vid senaste oljepåfyllningen enär en del olja hade runnit ner på grenröret.

Vi försökte hålla en måttlig fart för att skona motorena inför den långa resan. När så båten äntrades nästa dag hade Anders Lindner med sonen Per i RMAN

Efter te och diverse bakverk samt mycket Rileyprat och "sparkande på däck" för vi till vårt blivande hem för kommande fem nätter. I den lilla byn Orford hade vi bokat in oss på *The Jolly Sailor*, ett riktigt *inn* d.v.s. ett gammalt värdshus från 1500-talet. Vi ockuperade de tre rummen ovanför puben och stortrivdes. Bilarna kunde parkeras säkert inne på gården. Nu kunde semestern börja!

Olika glasögon

Första kvällen träffades vi alla på Wood Hall för en välkomstmiddag tillsammans,

och för att få höra vad som väntade de närmaste dagarna. Jag vill redan nu nämna tvillingarna Dick och David Cresswell som hade huvudansvaret för Essex rallyt. Dessa två gentlemen är engelsk vänlighet personifierad. Som tur var hade de olika glasögon så vi kunde så småningom skilja dem åt.

Följande dag ägnades åt en båttur på floden Deben med åtföljande lunch på puben The Anchor i Woodbridge. Efter lunch ägnades dagen åt affärer och andra sevärdheter i Wood-

bridge. Vi passade också på att se oss om i vår hemby Orford som bjöd på fina vandringmöjligheter och även kunde stoltsera med ett slott.

Sälj dockorna och köp två Rileys!

Dagen därpå skulle ägnas åt Orford med omnejd varför vi passade på att göra en egen utflykt till *Constable Country*. Vi gick en rejäl vandring i den store målaren John Constables fotspår. Eftersom vi några gånger tappade bort spåren blev vandringen ganska strapatsrik. Vi fick i alla fall se underbar engelsk natur och aldrig smakar ju en pubmåltid bättre än



Eftersom jag nyligen hade fått hem min Kestrel 12/4 från 1935, och Ronald och Monica nyligen införskaffat en Kestrel 9 från 1936 (ex. Thore Lewin), och slutfört renoveringen av denna bil, så anmälde vi oss i god tid till evenemanget i England.

Små justeringar såsom motorbyte

Månaderna maj och juni blev en hektisk tid med provkörningar och små justeringar såsom motorbyten och bakaxelskiften nästan varje dag. Knappast en kväll gick utan att det välbekanta vinandet från förväljarlådan på en Riley hördes på gatan.

och Hasse Johansson i sin 4/68 också anslutit sig. Fyra svenska Riley bilar på englandsfärjan alltså!

Te och diverse bakverk

Vår vistelse i England började med ett Feeder Rally dvs ett rally som så småningom skulle ta oss till Gaydon och jubileumsträffen. Vi styrde alltså kosan mot den lilla staden Woodbridge där vi skulle stråla samman med medlemmar från Essexsektionen av The Riley Register. Vi samlades till afternoon tea på grasmattan vid det anrika Wood Hall, ett herresäte som nu drivs som hotell.



Ett bestående minne - att utbyta några ord med Victor Riley, son of Victor Riley.

står mycket att fråga om, inte minst om bilens tidigare historia. För Ronalds del

tror jag att handskakningen med Victor Riley var det bestående minnet.

dess gamla bilar och... *De är ju så trevliga att köra.*

Två gamla Rileys far genom natten

Efter en snabb resa ner till London där följande dag förlöpte utan att vi såg en enda Riley, men desto fler affärer och andra sevärdheter, för vi med båten från Harwich tillbaka till Göteborg. Båten anlände till Göteborg vid tiotiden på kvällen så vi fick se både solnedgång och soluppgång innan vi var framme i Västerås. Det var en härlig känsla att susa (näja 45 mph) fram med två gamla Riley bilar genom natten. Kudden kändes skön när vi äntligen kommit fram.

Så kunde vi än en gång konstatera att det går att åka på långa turer i

Rapport från Svenska Rileyregistrets höstmöte i Köping

av Sten Eriksson

I samband med veteranbilmärknaden lördagen den 10 oktober 1998 i Köping hade "Mälardalssektionen" av Rileyregistret inbjudit till möte. På programmet var ett besök på Sveriges nyaste bilmuseum, Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping (invigt 9 maj) följt av lunch på Gisslarbo Wårdshus ca 15 km norr om staden. Restaurangen är inrymd i ett f.d. magasin från 1700-talet, och skall enligt tidningen Gourmet vara en av de 200 bästa restaurangerna i Sverige.

Samling skedde 12.00 framför museets entré. Somliga hade dessförinnan varit och besökt bilmärknaden i KVM-hallen snett över gatan och kunde meddela att det var mycket loppmarknadsprylar som bjöds ut.

Före rundvandringen i museet tillkännagavs lunchmenyn av Ronald Pfändtner: halstrad sillhaj eller oxfilé. Beställningar togs och ringdes in till värdshuset för att spara tid. Sylvia och jag bestämde oss för oxfilé...

Grunden för museet är Bertil Lindblads stiftelses bilar med bl a Mercedes SKK 1929, Bugatti Typ 35B Grand Prix 1929,

Bugatti Typ 44 1929 och Panhard Levassor 1912. Men här finns också Curt Borgenstams bilar, Bugatti Typ 57 1936 och två Voisin, bägge från 1924. Från Tekniska museet i Stockholm har man fått låna Torsten Kreugers magnifika och orenoverade 8 liters Bentley från 1930. En av 100 tillverkade och 60 överlevande.

Själv tyckte jag att det mest iögonfallande utställningsföremålet var den stora stationära dieselmotorn, inte för inte placerad mitt i lokalen. Den lär vara den först tillverkade dieselmotorn i Sverige.

Efter den mycket uppskattade rundvandringen på museet var det dags att åka till Gisslarbo och inta den förhandsbeställda lunchen. Vi körde med våra bilar i samlad tropp ut ur staden, anförda av Håkan och Ronald i deras kvicka Kestrels.

Vid ankomsten till Gisslarbo, som är ett f.d. järnbruk, parkerade vi alla som körde klassiskt i en rad utanför värdshuset. Vi som åkte Riley var Håkan och Ronald i Kestrels från 1935 och 1936,

Olle Johnson i Kestrel 1300 saloon (den sista Rileymodellen) från 1969. Torsten Grönvall i 1949 års RMA, Lasse och Marie Söderquist i RME från 1953 samt Sylvia och jag i RMB från 1949. Anders Muhr körde denna dag Rover P3 från 1949. Övriga deltagare åkte modernt: Dan Erlandsson med familj, Erik Hamberg och Åsa Henningsson med dotter, Rune Möller, Jonas Reimer med fru och vänner samt Bertil och Erik Sandgren.

På värdshuset bänkade sig Rileygänget om ca 20 personer runt ett långbord. Trots förhandsbeställning blev det ändå en lång väntan på sillhajen eftersom man hade många gäster, och själv tyckte jag att vi gick miste om den familjära samvaro som vi brukar ha vid Rileymötena. Men maten var superb!

Efteråt samlades vi vid bilarna för lite eftersnack och fotografering. Regn och dis gjorde dock att deltagarna ganska snart bröt upp och styrde kossan hemåt.

Jag hoppas att klubben fortsätter att anordna minst två möten varje år. Heder åt folket som tog sig an att arrangera träffen. Tack ska ni ha!

Donald Day - Fartens Mästare

av Håkan Wikström

The White Riley

Vid 1998 års Gärdeslopp deltog bland många intressanta ekipage en E.R.A. från 1938 med sin ägare Donald Day. E.R.A. står för English Racing Automobiles och var en produkt som såg dagens, eller snarare gårdagens, ljus, tack vare den kände föraren Raymond Mays.

1932 lyckades Raymond Mays, som kanske kan räknas som racerhistoriens förste sponsorjägare, övertala Riley Motor Company att stödja byggandet av en kompressormatad tävlingsbil baserad på Rileys 12/6 produktionsbil, dvs en sexcylindrig 1,5 liters vagn. Till projektet knöts också Raymond Mays gode vän Peter Berton och Murray Jamieson, som var känd för sitt arbete med kompressormatade motorer. Till 1933 års säsong var så *The White Riley* klar. Denna bil sågs vid sommarens träff i Gaydon, och provkördes då av BMW-ordföranden Berndt Pischetsrieder.

E.R.A.

Denna bil, tillsammans med Raymond Mays tidigare framgångar ledde till att en mycket välbärgad och patriotisk amatörförare vid namn Humphrey Cook erbjöd sig att finansiera byggandet av en engelsk racerbil som kunde ge främst Bugatti och Maserati en match.

Den begåvade designern Reid Railton knöts också till projektet. Han blev senare berömd för sina konstruktioner av Sir Malcolm Segrave och John Cobbs rekordbilar.

Vintern 1933 byggdes det första chassiet och firman och bilarna kallades English Racing Automobiles. Precis som tidigare utgick man från Riley motorer och försåg också bilarna med förväljarväxellådor.

De närmaste åren följde stor framgångar för E.R.A. bilarna. Under 1935 vann man så gott som varje tävling man ställde upp i. Berömda förare som körde E.R.A. var förutom Mays bl. a. thailändske Prins Bira och norrmannen Eugen Björnstad.

En långvarig relation

Donald Days E.R.A. köptes ny av Johnny Wakefield 1938 och han tävlade flitigt

med bilen på banor som Brooklands, Donington Park och Crystal Palace. Vid ett tillfälle på Brooklands slog Wakefield med stor skicklighet, Prins Bira i en 2,9 liters Maserati, en 2,9 liters Alfa Romeo och ett flertal E.R.A. med förare som Mays, Dobson och Earl Howe.

1958 förvärvades så R 14 B av Donald Day, som därefter tävlade med bilen i olika sammanhang. Vid en tävling på Silverstone 1995 inträffade så den fruktansvärda olyckan som så när kostade både Donald Day och hans bil livet. Vid en manöver krockade en Morgan med E.R.A. bilen och Donald Day och hans bil blev mycket illa tilltygade.

Båda gick att reparera

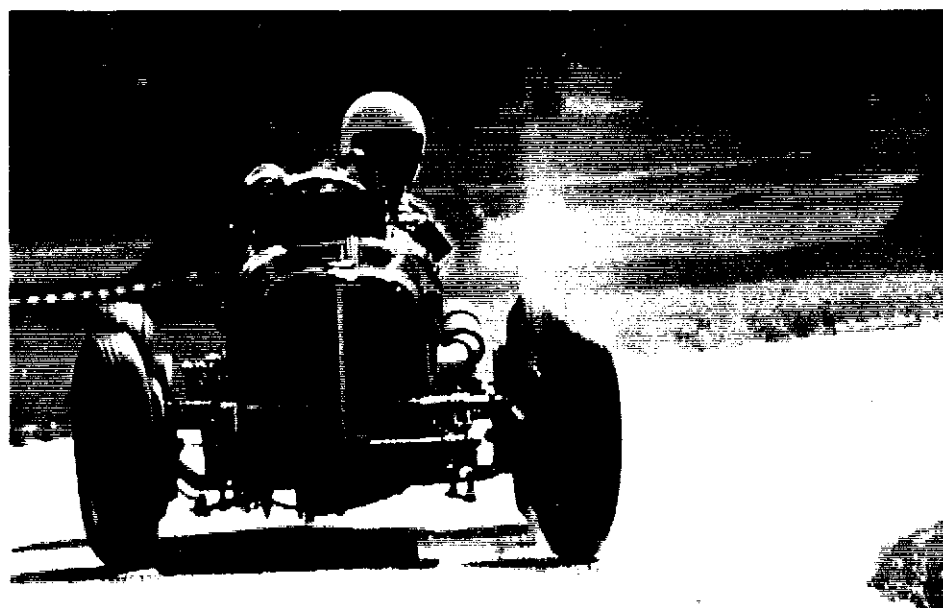
Tydligt gick båda att reparera vilket vi kunde konstatera vid Gärdesloppet. Att det är segt virke i många engelsmän är ju väl känt, men att se detta ekipage med en mycket ärrad och dessutom enarmad förare lugnt sitta och vänta i bilen på sin tur iklädd vit skjorta och slips och bara en tunn bomullsoverall och dessutom barhuvad, var nå't extra. Själv hade jag ylletroja och vaxjacka i snålregnet. Vid varje start drog Day iväg med fullt hjulspinn på asfalten och trots sin enda arm körde han med full kontroll, även vid de blixtsnabba växlingarna. När jag sedan hade möjlighet att byta några ord med honom, påstod han att det var mycket billigare att bränna gummi än ettans

band i växellådan. Bilen saknar nämligen koppling! Vid en snabbtitt under bilen fann jag att lådan såg ut precis som på våra betydligt beskedligare Rileybilar, och Day påstod att de är nästan identiska bortsett från stegningen. Otroligt med tanke på att E.R.A. bilens motoreffekt på ca 240 hk.

Tagen av polisen

Efter den svåra olyckan, gjorde Donald Day sin comeback på Cornby Park den 26 april 1998. Han vann då sin klass trots sitt handikapp och slog sådana storheter som Stanley "The Bentley Boy" Mann, ibland även kallad Stan Le Mans, som deltog med *Mother Gun*, *The Bentley Jackson Special*.

Nyligen gjorde Donald Day stora rubriker i engelska tidningar då polisen hade upptäckt en bil med trailer i omkörningsfilen, vilket tydligen inte är tillåtet. Då ekipaget stoppats visade det sig att föraren saknade vänster arm och följaktligen måste styra med knäna och sträcka sig "över sig själv" för att växla. Man ansåg att detta var trafikfarligt och Donald Day blev ställd inför Athestone Magistrates Court och dömdes till £ 120 i böter. Han bestred anklagelsen och kallade det hela för "victimization of the disabled" (förföljelse av handikappade). Donald Day är verkligen en engelsman av det rätta virket!



Racing returnee Donald Day heroic in freshly restored ERA R14B

Bokanmälan

David G. Styles

Riley beyond the blue diamond. 288 s.

(Evenword Ltd., Belton 1998)

ISBN 1-84128-000-3.

Pris £ 24. 95.

Lagom till Rileyjubileet i somras - etthundraårsminnet av Percy Rileys första bil - utkom en ny bok av motor- och Rileyhistorikern David Styles. Han har tidigare skrivit ett par utmärkta Rileyböcker, *As old as the industry* och *Sporting Rileys: the forgotten champions* samt den lilla komprimerade historiken *Riley: a centennial celebration*.

Man skulle kunna tro att ämnet Riley skulle vara helt uttröskat vid det här laget, men David Styles har hittat flera nya infallsvinklar på familjeföretaget Riley och dessutom hittat mer information om sådant som han behandlat tidigare. Därför känns inte denna bok som "onödig", utan som ett bra komplement till de tidigare, även om en hel del känns igen från tidigare böcker. Det är kanske inte den första Rileybok som man köper (och inte heller den andra ...), men den ger åtskilligt som är både nytt och intressant även för den riktigt inbitne Riley-motormannen. Dessutom är boken försedd med ett förnämligt bildmaterial (fotografier, annonser och patentillustrationer) och det är dessutom rikligt med tidigare inte publicerade bilder.

Riley är ursprungligen ett irländskt namn, vilket kommer från klanen O'Reilly. Styles finner rötterna så långt tillbaka som på 400-talet e. Kr. med släktnamnet 'Uf Raghallaigh'. Släkten O'Reilly ägnade sig på 1700-talet åt textilbranschen. Åren runt 1770 var en ekonomiskt svår tid i England och på Irland. Den unge William Ryley hade arbetat som vävarelärling, men såg det svårt att fortsättningsvis klara sin försörjning i hemtrakten. Som relativt nygift med sin hustru Sarah fann han det 1773 bäst att söka sig till Coventry i England, där man efterfrågade den typen av yrkesmän som han tillhörde. Sonen William var den förste som stavade familjenamnet 'Riley'. Hans son Thomas hade en stor familj, hela tio barn, och som nummer två i barnaskaran fanns William, som i Foleshill grundade familjefirman inom textilbranschen, vilken 1872 flyttade till nr. 3, St. Nicholas Street. 1851 föddes William jr som kom att leda över verksamheten till helt nya fält.

1884 konstruerades den första moderna cykeln av James Starley. Inom kort dök det upp en rad cykeltillverkare i Midlands. 1885 började Arthur Bonnick tillverka cyklar i grannskapet till William Rileys fabrik. Snart ställde William Riley upp med kapital i Bonnicks rörelse och sedan dröjde det inte länge förrän Riley tog över verksamheten och så småningom kom att helt och hållet ägna sig åt fordonsproduktion.

Styles' berättelse är, trots viss "omtuggning", intressant läsning som i tolv kapitel för oss fram till tiden för första världskriget. Det första kapitlet handlar om släktens irländska rötter, det andra berättar om hur William Riley junior tar över faderns firma och lämnar textilindustrin för att i stället satsa på cyklar. I det tredje kapitlet skildras övergången från cyklar till motoriserade cyklar, tricyklar och quadricyklar (fyrhjuliga motorcyklar).

Kapitel fyra tar upp tidig motortillverkning, rälsfordon och de första trehjuliga 'motorcykelbilarna'. Det femte kapitlet behandlar biltillverkningen fram till det första världskriget. Sedan följer ett helt kapitel om fabriken försäljning av sitt patenterade träd- ekerhjul till andra biltillverkare. Rileys 'detachable wheels' var en mycket stor produkt under några år och återfanns på mer än 125 bilmärken!

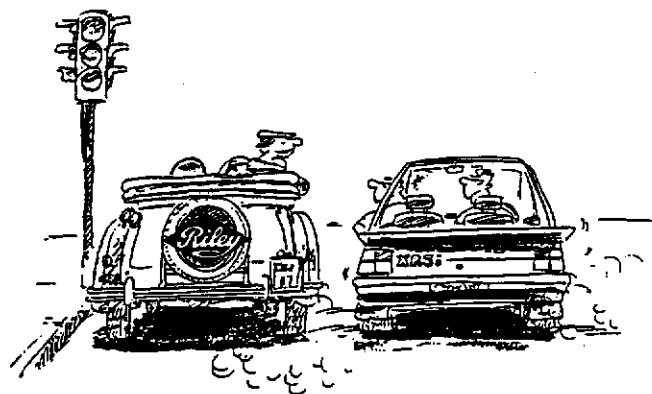
Hade William Riley helt fått råda hade biltillverkningen upphört i början av 1910-talet och hjultillverkningen blivit företagets stora artikel. Nu blev det så att William Riley med Riley (Coventry) Ltd. fortsatte med enbart hjultillverkning

och sönerna Victor, Allan, Stanley och i viss mån Percy startade Riley Motor Manufacturing Company Ltd. för att fortsätta med bilutvecklingen. I det sjunde kapitlet får vi också läsa om när William Riley och sönerna under en tid gick skilda vägar och om hur den stora 17/30-modellen utvecklades, liksom om Stanley Rileys 'Ten' som var tänkt mer som en "volymvagn".

Det åttonde kapitlet ägnas åt tävlingar och den image som Riley byggde upp. I de följande två kapitlen fortsätter Styles på samma tema. Kapitel elva är ganska intressant, eftersom det ägnas åt hur man annonserade och marknadsförde sina produkter. Det tolfte kapitlet handlar om tillverkningen av krigsmateriel under det första världskriget. I ett avslutande avsnitt behandlas en senare era: lyxbilen Autovia och Percy Rileys eget företag PR Motors. Det senare är rätt lite känt och fanns åren kring andra världskrigets utbrott.

Styles avrundar boken med nio appendix. Det första behandlar de olika modeller som producerades av cyklar och bilar och i det andra finner vi data om alla tillverkade motorer. Appendix tre förtecknar alla fordon som överlevt av de modeller som beskrivs i boken och därefter kommer ett avsnitt som går igenom alla använda firmaemblem. Appendix fem är en lista över tävlingsframgångar mellan 1899 och 1913. Därefter följer avsnitt om patent, Percy Rileys pansarbil, levnadsår för familjemedlemmar samt ett par uppgifter som inte passerat in någon annanstans. En enkel bibliografi samt ett register avslutar boken.

Erik Hamberg



"Spjället? Nå du grabben. Du skulle omkomma i vinddraget, och det vete fasan om det blev nå't kvar av ozonlagret!"