



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. Värt 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 motorerna inför den långa resan. När så båten antrades 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

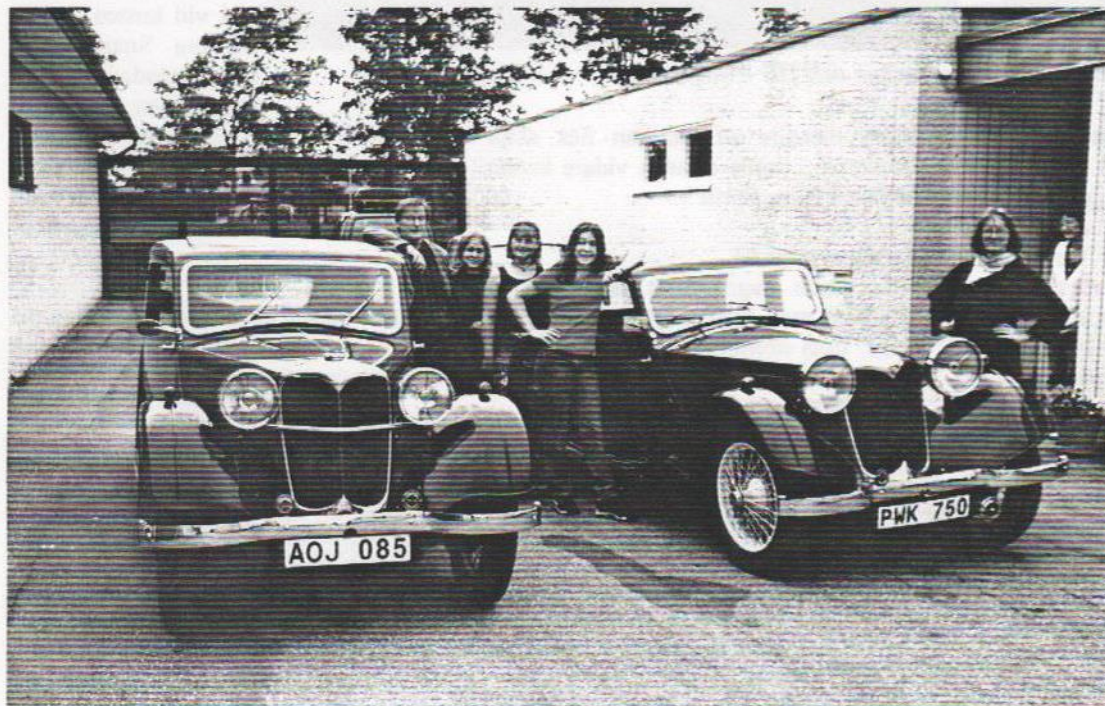
Första kvällen träffades vi alla på Wood Hall för en välkomstmiddag tillsammans, och för att få höra vad som väntade de närmaste dagarna. Jag vill redan nu nämna tvillingarna Dick och David Cresswell som hade huvudansvaret för Essex rallyt. Dessa två gentlemen är engelsk vänlighet personifierad. Som 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 vandringsmöjligheter 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 gräsmattan vid det anrika Wood Hall, ett herresäte som nu drivs som hotell.



Ronald Pfändtner, Hasse Johansson och The White Riley (närmast kameran).

efter *a jolly good walk*. Efter vandringen var vi inviterade på te hos Mr and Mrs Yallop som ägde en fin Kestrel Nine. Det är alltid roligt att titta in i andras garage och här fann vi en BMW Isetta under renovering. Mrs Yallop visade sig vara en hängiven docksamlare och hon hade ett helt rum fyllt med dockor och även ett antal dockskåp fullt inredda. Maken

Barry menade att om han fick sälja dockorna... skulle de utan vidare kunna köpa två Riley Sprite!

Ett förargligt fel

Den fjärde dagen kom så det enda missödet med bilarna. Ronalds bil var "död" trots ström i batteriet. Vi lämnade honom och Elin och for på dagens

festivalen som är en av de mest betydande operafestivalerna i världen. Vi fick också se borgmästarens bensinstation som var i ett välbevarat originalskick från trettio-talet.

Att på detta sätt få använda sin Riley till utflykter i goda vänners lag, och på engelska *country roads* är mycket trevligt, och starkt beroendeframkallande.

Det bestående minnet

Nu återstod bara den långa resan till Gaydon där vi skulle möta alla andra Feeder Rally deltagare som startat från olika delar av England. Resan dit gick utan problem och vi kunde njuta av en helg där nästan varje existerande Rileymodell kunde ses och där en höjdpunkt var att få se och höra alla racer modeller på Rovers testbana; The White Riley, Brook special, ERA, TT-Sprite, Brooklands etc. Själv gladdes jag över att få träffa Mr Alan Potts som renoverat min Kestrel. Det blev för-



Two smart looking Rileys outside the Jolly Sailor Inn in Orford.



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 (nåja 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 veteranbilsmarknaden 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 bilmarknaden i KMV-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 Reiner 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 kosan 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!

Från Gisslarbo: Olle Johnson och
Ronald Pfändtner i samspråk. Lasse och
Marie Söderqvist till höger.



Jonas Reiner och Per Lindson i bilmuseet.



Biluppställning i Gisslarbo: Närmast
kameran Söderqvists RME, Johnsons
Kestrel 1300, Wikströms 12/4 Kestrel,
Grönvalls RMA och Muhrs Rover P3
4-light sports saloon. Erikssons RMB är
skynd.



Ronald Pfändtner tar upp lunch-
beställning från Anders Muhr.
Rune Möller avvaktar till höger.



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 förvärlarväxellådor.

De närmaste åren följde stor framgång 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 olycka 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 ylletröja 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 blixtnabba 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 Athesstone 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

Åter från de döda

av Phil Llewellyn

När BMW köpte Rover gjorde Bernd Pischetsrieder en antydning om en Riley-återkomst. Vid en privat 100-års jubileumsmiddag tillkännagav han att en ny Riley kommer.

Solbränd, skäggig och iklädd veteranbilsoggels, sågs Bernd Pischetsrieder, lycklig som en exhalterad skolgosse efter att ha kört en trio av förkrigsRileys på Rovers Gruppens tophelmiga testbana i Warwickshire.

Först iväg vid detta mycket informella tillfälle var den långsmala Brooklands som kom 5:a vid Le Mans 1934, där två andra Rileys kom 2:a och 3:a. Sedan kom Alpine Rally bilen från 1934, som Barrie Gillies, en av Riley märkets ivrigaste anhängare, ägde under nästan 40 år. "Vilken underbar maskin, vilket härligt ljud, en sådan minnesvärd morgon" yttrade en hänförd BMW ordförande, och fyllde luften med utropstecken efter att ha kört ett par varv i den snabba, kompressormatade "White Riley", som slog Shelsley Walsh Hillclimb rekordet 1933. "Fantastiskt! Vilken upplevelse!"



Senare talade han vid middagen för att fira Riley bilens 100-års jubileum. British Leyland begravde Riley 1969, men "BP" jämförde förtjust 30-talet Rileys med dagens BMW. "Prestanda, elegans och sofistikerade design är kännetecken för båda dessa märken" sade han.

Och så kom det... "En middag såsom denna är ett festligt tillfälle, men det verkligt kraftfulla sättet att fira 100 år är att bygga en ny Riley, en Riley 100, så att säga. Det ska vara en sports saloon, utvecklad, formgiven och tillverkad i England. Den ska ha äkta Riley vär-

deringar och den ska bjuda på *magnificent motoring*. Jag har därför gett ett ingenjörsteam här i Gaydon i uppdrag att bygga en Riley - en körbar bil, ett exempel på vad vi kan åstadkomma i Rileys 100:e år. Det blir utvecklings-teamets utmaning att förverkliga denna bil och att be Victor Riley (grundarens 63-åriga sonson) att ge sitt omdöme om den när den står färdig."

Pischetsrieder sa inte att den nya Riley kommer att nå försäljningsgolvet. "Vi får se hur det blir" varskodde han. "Det kommer att ge oss möjligheten att testa styrkan hos ett av namnen i vår portflöj av fina gamla märken."

Tidigare under dagen hade arvet efter Riley varit temat i vårt samtal. Hans ögon tindrade då ännu efter att ha kört de tre Rileyvagnar som visade vilka utomordentliga bilar företaget tillverkade fram till 1938 när ekonomiska problem tvingade fram en försäljning av företaget till Morris Motors. Idag förknippar de flesta Riley med Farina-influerade salooner typ Austin Cambridge och Morris Oxford med Riley-embblem på.

"Anor är helt nödvändiga för BMWs och Rovers marknad," medande Pischetsrieder. "Vi arbetar i en branch där många av våra konkurrenter försöker kopiera det mesta, men en sak som de inte kan kopiera är vårt arv, vår härkomst, vårt ursprung. Samtidigt är det mycket svårt att i en modern bil bibehålla känslan av var man kommer ifrån utan att formgivningen verkar gammalmodig. Anor handlar till stor del om personlighet och kontinuitet."

"Den nya Rovern som visas på Birmingham Motor Show blir en rätt igenom modern bil men alla som sett den vid våra marknadsundersökningar identifierar den som en Brittisk bil utan att veta vad det var. Men när man frågar dem varför de tror att den är Brittisk, så vet de inte. Detta är formgivningens konst, hur linjerna går o.s.v. Det är detta vi måste ha, och det är därför som härkomsten är så viktig."

"Det är detta som skiljer en bil från annan massproduktion. Och utan härkomsten fungerar det inte. När man ser på dessa Rileys (hundratals var uppradade vid jubileet) delar de alla en viss personlighet, en karaktär, trots att de har olika karossformer och kommer från skilda perioder i företagets historia."

Detsamma kan inte sägas om Rover eftersom dramatiska stilförändringar har fått den röda tråden att gå av. "Därför har vi hela tiden sagt att här måste det gälla "brittiskhet" i.s.f. "roverhet".

Vid middagen fick Rovers design- och utvecklingschef Nick Stephenson 365 dagar på sig att ta fram en ny Riley. Vad ska den baseras på? Eftersom en moderniserad version av en gammal design inte är något alternativ, skulle möjliga förslag vara en "oj-nej-nej version" av den ivrigt väntade Mini ersättaren som antydde om i fjor, eller en sportig saloon baserad på nya Rover 75 som har sin debut i oktober 98.

I motorvärldens högsta kretsar är det inte svårt att finna människor ger intrycket av att vara lika nöjda med att marknadsföra gipstomtar, men en man som Bernd Pischetsrieder utstrålar entusiasm och en genuin passion för nya och gamla maskiner. Ägare till flera Healey, Triumph och MG, omfattar hans hobby bilstall nu även en förkrigs BMW 328.

Vad betyder Riley för en man som har märkets framtid i sin hand? "Mitt hjärta slår för den karaktär Riley har, främst karaktären hos förkrigsbilarna, som har en hel del gemensamt med BMWs karaktär. I marknadstermer blir problemet sålunda hur positionerar man en Riley så att den inte konkurrerar med BMW? Jag kommer aldrig att ta fram en bil och kalla den en Riley, som inte accepteras av alla dem som älskar och respekterar märket Riley."

Han medger att på många marknader är namnet Riley inte särskilt känt, men tillägger "Det är trots allt så att bilar en emotionell branch, och om man inte tar några irrationella beslut då och då, förlorar man vitaliteten, livskraften."

En mycket entusiastisk Victor Riley sa till mig: "Bernd nämnde speciellt Riley vid presskonferensen när BMW köpte Rover, och nu, i hans tal vid jubileumsmiddagen tog han saken ännu ett steg, så jag håller tummarna".

Om märket verkligen kommer tillbaka, så blir det en av de största återuppståndelserna sedan Lasarus.

"Back from the Dead" är en artikel ur den brittiska dagstidningen The Telegraph i juli 1998. Red. översatte.

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 "onödigt", 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 förmåligt 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 stavede 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 motor-tillverkning, 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 trädkerhjul till andra biltillverkare. Rileys 'detachable wheels' var en mycket stor produkt under några år och återfanns på mer än 125 bilmärken!

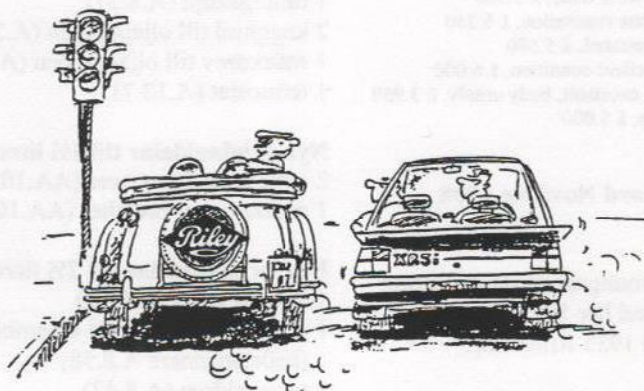
Hade William Riley helt fått råda hade biltillverkningen upphört i början av 1910-talet och hjultillverkningen blivit företagets stora artikel. Nu blev det så att William Riley med Riley (Coventry) Ltd. fortsatte med enbart hjultillverkning

och söner 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 söner 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 i någon annanstans. En enkel bibliografi samt ett register avslutar boken.

Erik Hamberg



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

Ur andra Rileyblad

R. Memoranda December 1998

Artiklar

Lessons Learnt following an RME Restoration
Riley Steering Wheel
The 2½ Hot Spot Tube

Don't Miss !!!

The London Classic Motor Show
Alexandra Palace, Wood Green, London
20 & 21 March, 1999

Riley Motor Club National Rally
Longleat nr Warminster, Wilts
19 & 20 June, 1999

Riley R.M. Club National Rally
Bluebell Railway, Sussex
31 July & 1 August, 1999

Riley Rally 2000
Alice Springs-Ayers Rock, Australia
21-23 April, 2000

Riley R.M. Club Millennium National Rally
York Racecourse
5 & 6 August, 2000

Till salu

RMA 1947, original with respray, £ 4.750
RMA 1947, excellent condition, £ 5.250
RMA 1948, very tidy reliable car, £ 3.600
RMB 1948, good running order, £ 2.700
RMA 1949, abandoned restoration project, £ 1.250
RMB 1977, undergone restoration, £ 7.900
RMC 1950, in USA, v.g. cond., £ 12.000
RMA 1951, superb, club concours winner, £ 6.500
RMA 1952, completely restored, £ 4.750
RMB 1952, in USA, excellent condition, £ 13.000
RME 1953, very original car, £ 2.200
RME 1954, fully restored, £ 5.500
RME 1954, much work done, £ 3.500
RME 1954, complete restoration, £ 6.250
RME 1954, fully restored, £ 5.500
RME 1954, in excellent condition, £ 6.000
RME 1954, mech. excellent, body untidy, £ 3.950
RME 1955, as new, £ 5.000

The Riley Record Nov/Dec 1998

Artiklar

Percy Riley's youngest daughter (living in Australia), and her 1928 Riley Redwinger and 1935 Riley Imp.

Till salu

Riley Monaco Sal. 1934, fine orig. cond. £ 9.250
Riley Merlin 1936, rebuilt for £ 10.000, £ 2.500
Riley Wentworth FHC 1928, £ 11.000

Riley Gamecock 1931, super cond., £ 15.950
RMA, some cosmetic work required, £ 2.500
RMB/RMF 1953, restored but in pieces, £ 4.000
Pathfinder 1955, good condition, £ ?
Riley 1.5 1960, regular runner, £ 650
Riley 1.5 1964, always garaged, £ 1.700
Riley 1.5 1962, unfinished project, £ 550
Riley 1.5, restored, £ 1.500
Riley Elf MkII 1966, restored, £ 1.700
Riley Elf MkII, restored, £ 950
Riley Elf Mk III auto 1968, excellent cond., £ ?
Riley Elf Mk II 1965, unstarted restoration project
Riley Elf Mk III 1967, prof. restored, £ 2.300
Riley Elf Mk II 1966, good running order, £ 550
Riley Elf Mk III 1968, very good cond., £ 1.600
Riley Elf MkII, not roadworthy
Riley Elf Mk III 1968, very good cond., £ 1.500
Riley Elf Mk III 1968, used daily, £ 1.500
Riley Kestrel 1966, beautiful cond., 2.250

Säljes

Litteratur: Reservdelskatalog till Riley RME 1953. Försäljningsbroschyr för Riley 4/68, svensk, 6 sid. Kent Hortlund, tel. 090-611 22, Tavelsjö.



Bil: 1½ litre saloon 1950. Delvis renoverad, vissa delar avplockade. Gul med ny röd skinnklädsel. Vänsterstyrd. Sven-Olof Tellström, tel. 0954-270 21, Tärnaby.



Däck: Två snödäck Firestone Studded Ground Grip 6.00-16, 6 ply. Gamla, men med rejält mönster. Knappast använda. Erik Hamberg, tel. 018-12 82 83.



Nya originaldelar till 2½ litre RM:

4 cylinderfoder (standardmått)
4 kolvar
4 kamaxeldrev (A.8.46)
1 timingkedja (A.8.57)
2 kugghjul till oljepumpen (A.22.7 + 8)
1 snäckdrev till oljepumpen (A.22.6)
1 termostat (A.12.7)

Nya originaldelar till 1½ litre RM:

2 exhaust rocker cover (AA.10.42)
1 rocker cover breather (AA.10.48)

Beg. originaldelar till 2½ litre RM:

1 kamaxeldrev (A.8.46)
1 adaptor and sprocket assembly (kedejspannare A.8.58)
1 vevaxeldrev (A.8.47)

Henning Wendel, tel. 040-45 02 47, Höllviken.

Nya medlemmar

244 Ivan Axelsson
Västerbottna 190
686 98 Gräsmark
tel. 0565-421 43

Ivan har övertagit Eskil Dalénus 1967 års Riley Elf Mk III.

245 Gunnar Press
Guttormsvägen 11
167 73 Bromma
tel. 08-25 21 21

Gunnar har övertagit Lage Bellströms 1950 års 2½ litre saloon.

Annon

Följ med till The London Classic Motor Show 18-23 mars 1999. Otroliga 2.945:- per person. Information och bokning: Lennart Olafsson 031-56 29 00, 0706-67 09 60

Svenska Rileyregistret

Grundat 1977

Ordförande

Erik Hamberg
Salagatan 41 A
753 26 UPPSALA
Tel. 018-12 82 83

Kassör

Torsten Grönvall
Kartvägen 2
175 46 JÄRFÄLLA
Tel. 08-580 352 78

Redaktör Rileybladet

Anders Lindner
Norra Stranden 16, Domsten
255 91 HELSINGBORG
Tel. 042-927 76
Mobitel. 0708-67 66 60
Fax 042-927 05



Rileybladet erhålles genom medlemskap i Svenska Rileyregistret. Medlemskap kostar 100 kr för 1999. Beloppet insättes på pg 45 61 63 - 5



Cirkulation:

Medlemmar, The Riley Register, The Riley RM Club, The Riley Motor Club, Riley Club Holland, Riley Club Schweiz, The Riley Motor Club NSW, The Riley Motor Club of Western Australia, The British Automobile Club of Sweden.