

Roamer *139*



Riley Club Holland

Doelstelling:

De vereniging heeft ten doel het in oorspronkelijke en authentieke staat brengen van Riley's, zodat deze fraai gelijnde en waardevolle automobielen behouden blijven.

Zij tracht dit doel te bereiken door:

- hulp te verschaffen bij restauratie- en reparatiewerkzaamheden;
- het verschaffen van onderdelen door koop, verkoop en/of ruil tussen de leden;
- het verstrekken van technische informatie, adviezen, e.d.;
- het leggen van hechte onderlinge kontakten;
- het op gang brengen van een vlotte onderdelenvoorziening;
- het houden van een jaarlijkse "grote meeting";
- het houden van toerritten;
- het houden van regionale bijeenkomsten, enz.

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig € 15,--
- contributie per jaar € 35,--
- donateurs minimaal € 8,-- per jaar

Advertentietarieven:

- 1/1 pagina : 1 x € 29,50, 4 x € 90,--
- ½ pagina : 1 x € 16,--, 4 x € 45,--
- kleintjes : € 8,-- (voor niet-leden)
gratis voor leden, tenzij het handel is.

ATTENTIE : Publicatie van deze Roamer hoeft niet persé te betekenen, dat de Redactie en/of het bestuur het eens is met het gepubliceerde.

Inhoud

36e jaargang
nummer 2, september 2012.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE REDACTIE
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 VAN DE VOORZITTER
- 7 NAJAARSMEETING
- 8 RILEY DROPHEAD QUIZ
- 9 TESTVERSLAG ERA
- 14 MILLE MIGLIA
- 16 NOL's RESTAURATIEVERSLAG
- 21 TE KOOP

***Najaarsmeeting:
Aviodome
30 september!! Opgeven!***

Inleveren kopij:
vóór 19 november 2012

De redactie is te bereiken op het volgende
e-mail adres: redactie@rileyclub.nl

***Omslag
Foto: Marilyn Monroe met Riley
Drophead***

Foto: Alain Deckers
deelgenomen aan concours élégance in
Madinne (Frankrijk) en eerste prijs gekregen!



Riley Club Holland

Opgericht: 21 mei 1977. Officieel vereniging: 28 februari 1986.

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

Ereleden: J.W.C. Postel te Winterswijk Kotten en V.W. Riley te Telford.

- Voorzitter** : Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen,
tel. 0418-651222, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
- Secretaris/Ledenadm.** : Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX,
Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: info@rileyclub.nl
- Contactpersoon-buitenland** : wordt verzorgd door de redactie
- Penningmeester** : Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
- Postbankrekening** : 4768493 t.n.v. Riley Club Holland
- Redactie** : Jan-Willem Nieuwenhuis, Wildkansel 13, 8162KC Epe
Tel: 06-20368513, e-mail: redactie@rileyclub.nl
: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
- Archivaris** : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
- Clubwinkel** : Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot-
Ammers, tel. 0184-601677, fax. 0184-633209,
e-mail: shop@rileyclub.nl zie website: www.rileyclub.nl
- Commissie lief&leed** : Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
- Commissaris register/
documentatie** : Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
- Onderdelenvoorziening** : Riley RMClub; Riley Motor Club; Riley Register,
alleen voor leden van deze clubs.
Geen lidmaatschap is vereist voor :
Derek Allnutt, Donnington, Chichester, 0044 1243 788003
Gavin Lumsden , Saffron Walden, 0044 1799 522330.
Lundegaard 0044 1617958164
- Technische adviseurs** : *Vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, van Polanenpark 142,
2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030.
Riley RM-typen:
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
- Internet** : www.rileyclub.nl

Van de redactie

Wat een merkwaardige zomer hebben we tot nu toe gehad. Eerst dagen lang regen en toen was daar ineens die zon. Niet te lang, dan zouden we maar verwend raken. Het was precies de eerste dag met mooi weer, dat Ria en ik met onze Lynx op weg gingen naar East Anglia. Lekker dichtbij, geen grote afstanden af te leggen, zo dachten wij. Nou, daar dacht de Lynx heel anders over! Hij voelde zich het best als hij maar snelheid kon maken en kreeg het erg beroerd als we weer eens voor een stoplicht moesten wachten. Hij vond ook dat bij zulk mooi weer de temperatuur van zijn water en olie veel te hoog werd. Alhoewel hij braaf zijn mijlen verslond, vond hij het toch nodig om een waarschuwing uit te delen. Die bestond daaruit dat bij het wachten bij douane en het



vertraagde oprijden van de boot in Hoek van Holland de benzine toevoer er mee ophield. Wel, daar sta je dan, toch al opvallend met zo'n antiek ding (zoals de meeste mede passagiers het wellicht zagen) en dan ook nog de boel ophouden. Gelukkig schijnt dat meer voor te komen en men kwam al snel met een ander voertuig om ons de boot op te slepen. Als dank liet de Lynx hier en daar wat olie vallen, als wilde hij bewijzen dat hij het toch maar tot de boot had gehaald. In Harwich hadden we de hulp van een trekkertje, dat normaal gesproken de postkarren sleept. Hij bracht ons braaf langs paspoortcontrole en douane naar een parkeerplaats waar onze Engelse vrienden Tony en Maureen klaar stonden om ons naar hun huis te slepen. Ik zag dat al niet zitten en

toen Tony ook nog het sleeptouw niet aan zijn Peugeot vastgemaakt kreeg, besloot de Lynx toch maar te starten en reden we op ons gemak naar Colchester.

De in de vorige Roamer aangekondigde Autovia Rally, want daar was onze reis naar toe, was een goed georganiseerde meeting met allerlei soorten en modellen Riley en slechts twee Autovia's, waarvan er maar een liep. De catering was uitstekend en ook de Lynx had het naar zijn zin. Nog nooit had hij zo vaak zijn motorkap moeten openen en zoveel belangstellenden zijn motor moeten laten zien! Na een bezoek aan de Bressingham Gardens waar Ria graag naar toe wilde en waartoe ik best bereid was het hele eind te rijden (want er was ook zoiets als de Bressingham Steam Museum!) en na nog een bezoek te hebben gebracht aan de Cresswell twins (wel bekend bij de meeste Riley



Club leden) vingen wij de terugreis aan waarbij het ritueel van wachten-oprijden-wachten-etc. opnieuw de vapor lock ging opspelen. Daar waren allen het wel over eens, daar moet je wat aan doen, Kees! In weerwil van die opdracht, begon ik te zoeken, waar toch die lekolie vandaan kwam, en kon het niet vinden. Uiteindelijk de motor en bak uit de Lynx geworsteld en zag dat de olie van de bak vrijelijk in de torquetube (aandrijfjas buis) en naar de achteras kon lopen, onderweg uit verschillende gaten weglekkend.

Hoe anders het ook kan leest U in het verhaal van Harry en Janneke Tellinga, een leuk verslag van de beroemde Mille Miglia. Zelden zie je drie echte Sprites bij elkaar. Ik zou de Lynx best willen ruilen tegen een van die Sprites, maar vertel het hem alstublieft niet!

Kees de Kock



Van de secretaris

De vakantie zal er voor de meesten onder ons wel op zitten en dus is het weer tijd voor de Riley.

Of je gaat met de Riley op vakantie maar bij ons is dat meestal niet zo.

Ik ben niet veel bezig geweest met de Riley, wel nog een ritje gedaan begin juni.

Verder weinig te melden en het plan is om op 30 september richting Aviodrome te gaan.

Ik hoop op een gezellige meeting en een hoge opkomst.

Wat het ledenbestand betreft geen vermeldingen.



Harry Keizer

Van de voorzitter

Op dit moment, nu ik dit stukje zit te schrijven, is het nog volop zomers, maar ik besef dat we in blesuretijd leven want het is volgens de kalender toch al weer 9 september. Dat betekent dat voor de meeste mensen ook een einde begint te komen aan het actieve Riley seizoen, maar eind september hebben we nog de najaarsmeeting in het Aviodrome te Lelystad en daar kan de Riley voor de winterstop nog even worden uitgelaten. De najaarsmeeting is hoogstwaarschijnlijk dan ook al weer achter de rug op het moment dat u deze Roamer onder ogen krijgt.

Zo loop je ook altijd achter de feiten aan te hollen, maar zo langzamerhand heb ik het idee dat dit met alles het geval is. Nog even dit, nog even dat en o, ja dat was ik ook nog vergeten, etc.

IK weet niet of er leden zijn die leuke trips met de Riley naar wat meer exotischer oorden dan Katwijk aan Zee of Almere Buiten hebben gemaakt, maar de redactie staat uiteraard altijd open voor een verslag met wat fotomateriaal. Dus kom op mensen, klim in het toetsenbord!

Voor het geval sommige mensen zich afvragen wat doet zo'n bestuur nou door het jaar heen, even wat tipjes van de sluier opgelicht.

Half oktober is er bijvoorbeeld weer een bestuursvergadering. Aan de orde komen onder andere financiën – altijd weer een belangrijk punt – want zo'n heel erg rijke club zijn we nu ook weer niet. Verder wordt de jaarplanning voor 2013 in elkaar gesleuteld, inclusief wie gaat wat doen, wie gaan we vragen om mee te werken en meer van die dingen. Zo moeten we in het najaar bijvoorbeeld al een boeking doen voor het Kamphuis te Vierhouten voor het jaar erop, want anders vissen we achter het net. Ook staat nog de evaluatie van het lustrum op het programma. Wat hebben we goed gedaan, wat kon er beter of anders, hadden we andere items moeten beetpakken?

Welnu, dat alles voor oktober. In de loop van het jaar meestal nog een BV of 2 om nadere details in te vullen.

Ja en wat verder nog: de penningmeester houdt zijn boek, de secretaris schrijft zijn vingers blauw aan verslagen en notulen (vandaar dat we meestal in Zwolle vergaderen) en de voorzitter lijmt zo'n beetje alles met kletspraatjes aan elkaar. Mocht iemand ooit een bestuursfunctie overwegen, dan weet hij nu vast wat hem te wachten staat

Tot de volgende keer.

Rinus Boerstra

Even als geheugensteuntje: de **najaarsmeeting** vindt plaats op **zondag 30 september** in het Aviodome te Lelystad. Het programma is als volgt:

- Ontvangst met koffie en appelgebak: 11.00 – 11.30 uur.
- Lunch 13.00 uur
- Museumbezoek op eigen gelegenheid.

Het adres is:

Pelikaanweg 50
8218 PG Luchthaven Lelystad

Aanmelden bij de secretaris Harry Keizer is een must. mail to; **info@rileyclub.nl**



DROPHEAD QUIZ

Ons clublid, Jaap Steyling, heeft twee Riley Dropheads. Zie foto's

De vraag is: Waarin verschillen deze of wat zijn de verschillen?

Hoe meer verschillen je weet, hoe hoger je score!

De winnaar krijgt een ritje aangeboden in beide Dropheads. Datum in overleg met Jaap Steyling

Een verschil is het kenteken. De linker heet Piet en de rechter Arie.

Mail uw verschillen naar ; redactie@rileyclub.nl





Full bore

Track tested: 2-litre ERA

Michael Bowler

It takes a certain sort of mad courage to go out and drive somebody's valuable racing car in the wet. Courage more on the part of the owner perhaps than for the temporary driver, but John Venables-Llewellyn usually conceals his thoughts pretty well and accepted that my pre-arranged track test on his 2-litre ERA, R4A, had to take place during that VSCC Silverstone practice session come hell or high water—the water was hell! We waited for the first of the rain to stop after the car had been scrutineered before warming the car up and replacing its usual Dunlop Racing R6s with road tyres—Dunlop RS5s. Like all cars with the pre-selector gearbox warming up is accomplished with the rear wheels off the deck and spinning round merrily keeping the box oil circulating—fast tickover in neutral wears it out. Standing alongside the engine during this you are very conscious of the mechanical clatter from the vertical Murray Jamieson Roots-type blower driven from the nose of the crankshaft, but that is quite normal and inaudible anyway from the cockpit. In normal running the fuel tank is pressurised by a bleed from the blower but there isn't much pressure during warm-up so you need to keep an eye on the tank pressure gauge and help with the hand-pump on the left of the cockpit; in fact the engine is so docile that you can leave it to its own devices without it wetting plugs—a sudden rise in engine note tells you that the tank pressure has dropped and it is beginning to run lean. It runs on alcohol which keeps the inside cool but it needs to be fairly rich or the pistons burn out—2½ mpg!

With the track thoroughly wet but only a little rain falling, John went out for a few laps; he reported that it was singularly horrible out there and seemed quite relieved to have an excuse not to go out again. I had decided I was going to get wet and only wore overalls and a crash helmet with vizor rather than goggles. John has to drive with his knees half out of the car so I knew I would be able to fit the seat despite the six-inch height difference.

I had driven an ERA before—Patrick Marsh's ex-Seaman 1½-litre R1B—so knew roughly what to do. Pull out the magneto switch, select second and exhort the pushers to do so; they push with the gearbox in second and my foot on the 'clutch' (or change speed pedal). It started straight away, so it was back down to first and away down the pit-road with that glorious ERA crackle already music in the ears; changing up at a nervous 4,000 rpm with only a small amount of throttle, it was still quite quick. I crept round for the first couple of laps and let Club President Nigel Arnold-Forster past in his Delage, the only other on the track at the time.

With a little more confidence and knowledge that the puddles weren't too deep and that the rain wasn't too painful I began to try harder. First impression was the astonishing amount of traction provided by the 6.70×16 RS5s; waiting till the car was straight again after Becketts I could put the whole of second gear power down despite this car not having a limited slip differential. The acceleration was as good as one could expect from some 220 plus bhp in under a ton and it was up to the arbitrary limit of 5,000 rpm in top very quickly. Actually sitting in an ERA the noise isn't really as noticeable as you would expect and it doesn't appear to change pitch very much so the rev counter and your own sensation are the best guides to increasing speed.

Impression number two was of the superb balance of the car; the steering is high geared but light and accurate. I expected to be conscious of the front wheels bouncing up and down on the ends of their beam axle, but in fact you sit relatively high and the natural line of vision goes over the top of them—a spray of water on right handers reminds you that they are there and working well. You can feel the front tyres slip-

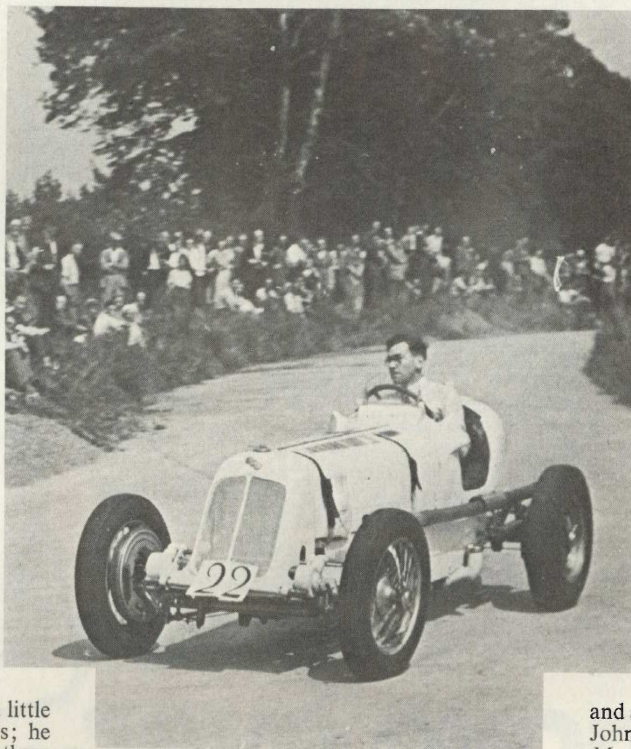
ping wide in the corner and power applied can make the car move bodily outwards—equal slip front and rear—until excess power brings the tail out and that can be held controllably with the power on. The engine is so torquy and the curve so smooth from 3,000 rpm onwards that it doesn't catch you out. Judging by John's attitudes this is even truer in the dry.

It always takes a little practice to use a pre-selector to its best advantage; it means thinking a gear change ahead and pre-selecting that one so that you only need to pump your left foot for the right gear—all right for circuits but not for rallymen. Those used to normal gearboxes tend to select the gear just before they need it, then pump the foot which makes the process slower than usual; used properly it is an instantaneous change.

Despite the long somewhat whippy frame and stiff springing the car rode very well over the few bumps that Silverstone offers; I had tried R1B at Thruxton and thought the ride pretty terrible. Now I don't know whether R4A is better than R1B or Silverstone is better than Thruxton—both I think.

So eight damp laps later I handed the car back to its owner, thankful that it was still in one piece but not really surprised that it was. It does seem a remarkably sturdy piece of engineering and tremendous fun, really quite the most practical real pre-war racer.

This particular car was the first one sold to a private owner—Pat Fairfield—and was completed in April 1935 with an 1,100cc engine. At that time only the 1½-litre was available although Mays had a 2-litre. Despite the lack of capacity Fairfield achieved considerable success against the 1½-litres winning the Nuffield Trophy, the Mannin Beg (1,100cc S/c) and the Dieppe races in 1935. Joining the works team for 1936 he wasn't so successful but achieved a second at Limerick, second in the British Empire Trophy and third in the South African GP. He crossed the line fourth in the Prince Ranier Cup at Monaco but was disqualified for a push start



after he bent his starting handle on another car; after that he came second at Picardy and then went to America with a 1,500 engine and came fifth at Long Island ahead of the American entries.

The year 1937 was certainly Fairfield's best year but tragically his last, as he was killed at Le Mans in a BMW 328 when avoiding another competitor lying on the track. Before that he had won the South African Cape Town and Rand GPs with the 1,100 unit. He then won the Crystal Palace Coronation Trophy, third in the Isle of Man and won the Nuffield Trophy again a week before his death. Car and driver achieved a lot in a short space of time.

The car then passed to N. G. Wilson who used it with moderate success until the outbreak of war. He managed fourth at Picardy and a sixth at Crystal Palace and Berne in 1938 and an eighth at Brooklands in 1939.

After the war in December 1945 Bob Gerard bought the car from Reg Parnell—he had acquired many ERAs at the outbreak of war including the E-types. The car was completely rebuilt with the bonnet line 2½-in lower and the radiator canted back in an effort to modernise its appearance. Gerard also acquired R6B and R14B, ex-Benjafeld and ex-Wakefield respectively during 1946, and gave them a similar lowering treatment. Next winter saw torque rods on the rear axle to stop the leaf springs winding up and the start of work on a 2-litre sprint car, which was R4A. This wasn't built quite as the works had done and used a 104.5mm stroke racing Riley crank with a 62.8mm bore to give 1,947cc—standard 1½-litre was 57.5×95.2mm—

and a rev limit of 5,500 rpm. As "A L'Outrance," John Eason Gibson track tested the car for the *Motor* in that form with a Jamieson Roots-type blower giving 15 psi; he timed 0-100 mph on the rev counter with hillclimb gearing—his four runs were between 10 and 11.3 seconds!

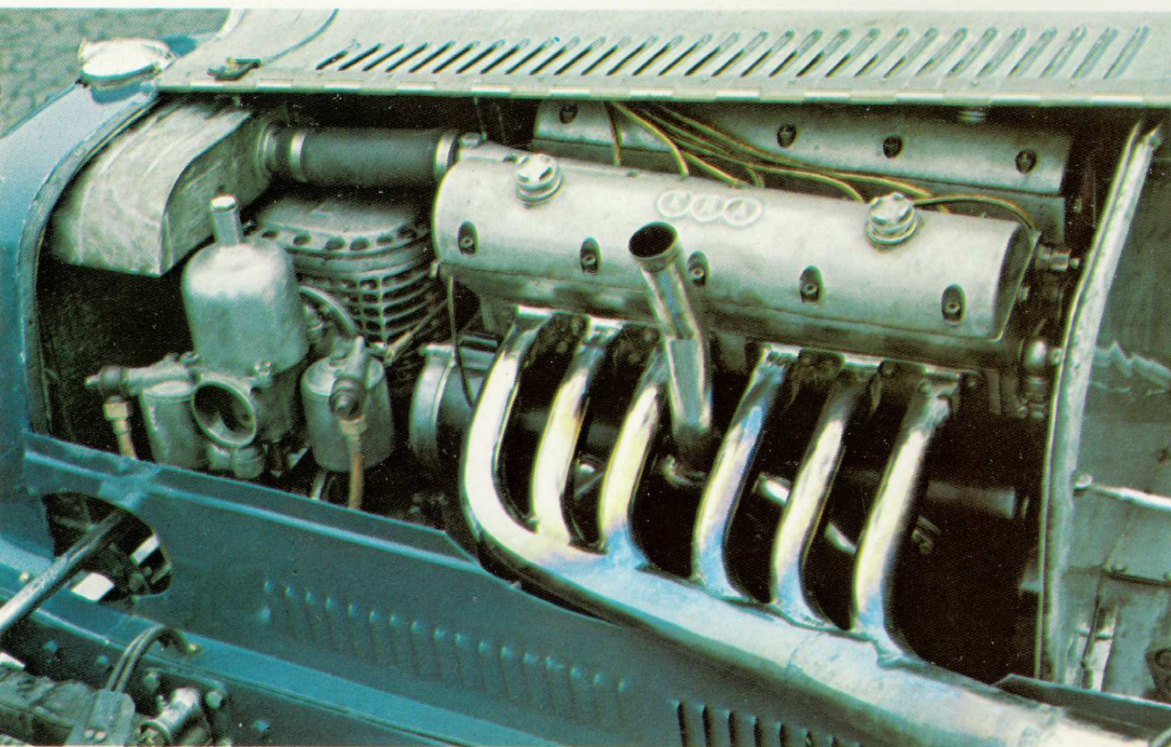
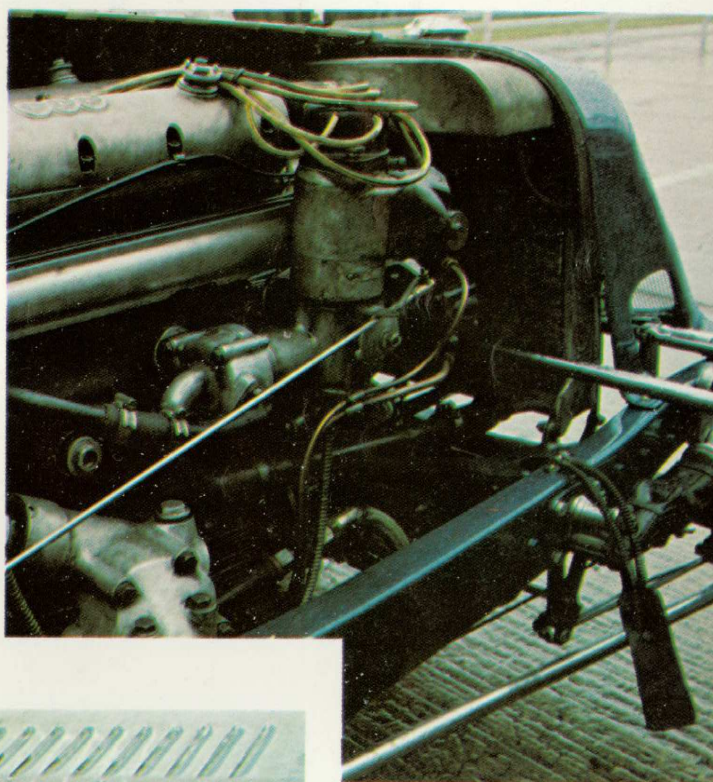
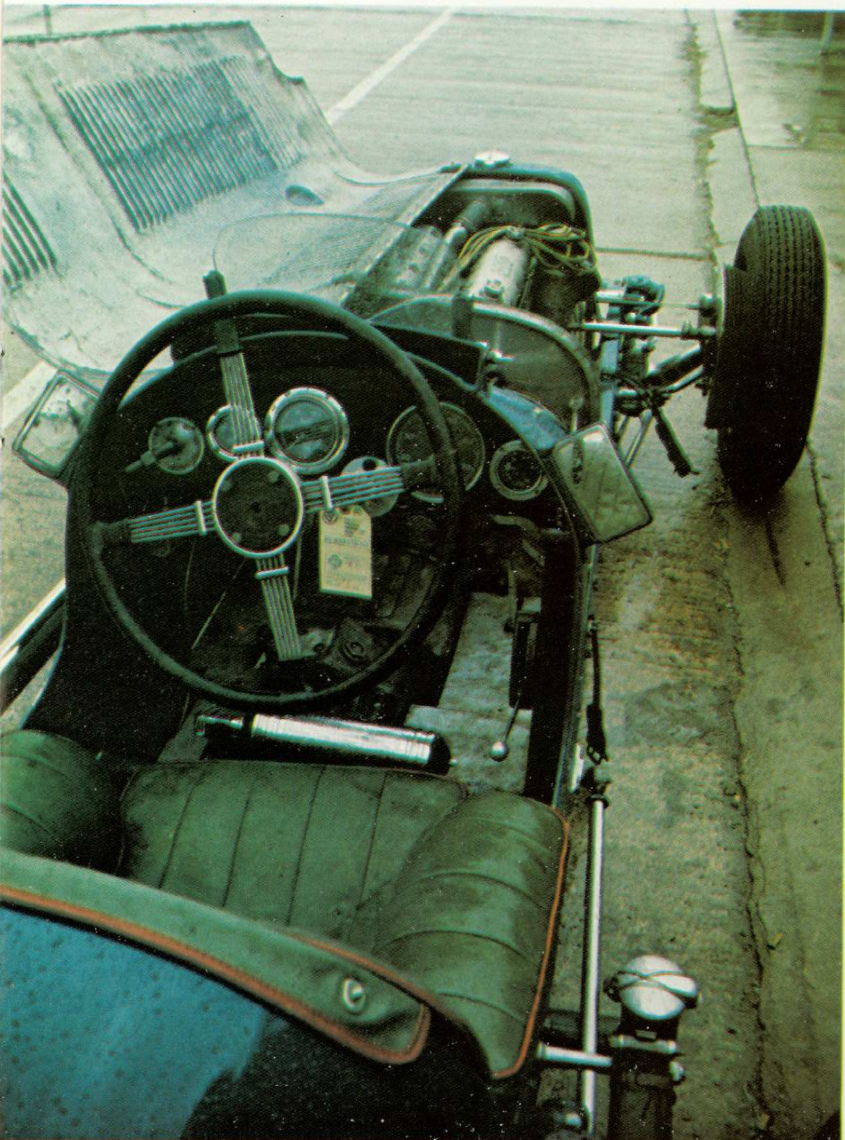
Trouble was that the chassis number beavers hadn't been born around that time; post-war journalists started off by referring to the cars as ex-so-and-so but then dropped it so it was never clear which car Gerard was driving where.

Basically though, R4A was the sprint and hillclimb car and it was raced in events where 2-litres were allowed; R6B was mostly carried around in bits as spares although it was put together for Joan Gerard to become the fastest woman at Shelsley; R14B was the main circuit car in 1½-litre form in Gerard BRG. But it was R4A that was used in countless hillclimbs and sprints in the first seven or so years after the war—it was also R4A that was wrapped round a tree at Stanmore Park; never as fast as R4D the Mays car, R4A still managed to take the Prescott record ahead of Mays and gained many ftds and class wins; Joan Gerard took the ladies record at Brighton in the car. Even in 1952 R4A was winning in formule libre and Gerard defeated the V-16 BRM of Ken Wharton in an epic duel at Charterhall.

The car was then sold to South African, J. Shields, after Gerard's long ownership. Unfortunately the new owner tried to run it on petrol and the engine broke; this was then replaced by a Jaguar power unit. Peter Brewer brought the car back to England and ran it for a while though not too successfully and the present owner bought it in 1965. After a complete strip down to the chassis and rebuild of just about every part it is in its present form with a proper 2-litre unit. It gets an annual rebuild but is otherwise good for the season and recently gained ftd at the VSCC Shelsley meeting; some may argue that the car isn't original but ERAs continued as current racing machines for some 16 years and were entitled to a bit of development during that time. It is as historic in this form as it would be in the original 1100 Fairfield form, but it is faster like this! ●

Some 40 years ago British motor racing was in the doldrums; we didn't make a racing car. Then along came Raymond Mays and Peter Berthon who convinced Victor Riley and Humphrey Cook that a successful voiturette could be built. They produced 17 and all bar one are still racing today. This is R4A, the fourth to be built.

Robin Rew



Opposite: Bob Gerard at the Cockfosters Grand Prix in 1945 (see next month's issue for an explanation). Anatomy of Britain's most successful racer of the 'thirties: channel frame, developed Riley engine with Murray Jamieson supercharger on the front and a massive twin-float-chambered SU. At top, owner John Venables-Llewellyn wishes Bowler luck.







Mille Miglia

Italië mei 2012

Afgelopen mei zijn we op vakantie naar Italië gegaan en hebben we de route van de Mille Miglia gevolgd. Elke twee dagen waren we in een andere stad en hotel. Deze reis is erg de moeite waard en ik zou hem zeker aanbevelen. We zijn begonnen in de stad Lovere.

Deze rally beslaat 1000 Romeinse Mijlen –dat is 1500 km-. In de jaren van 1927 tot de jaren 1957 als race gereden. Deze rally wordt tegenwoordig als klassieker evenement gehouden, er mogen alleen die typen auto's meedoen die aan de originele race vroeger hebben meegedaan. Na de eerste nacht in het hotel zijn we naar Bressia gegaan om de presentatie van alle deelnemers aan de Mille Miglia mee te maken. We hebben de hele dag door de stad gezworven en in elk straatje vonden we de mooiste auto's. Ook heel veel Nederlandse deelnemers gaven acte de precense. We hebben zelfs drie mooie Riley's gezien. Namelijk: de Riley Sprite sport uit 1936. De deelnemers die met deze auto's reden waren: de zwarte Sprite, Sergio Sisti en Dario Bernini (Italianen), de witte Sprite, Bruno Marini en Gianfranco Fratus (Italianen), de groene Sprite, Pavel Pankovskiy en Olga Pankovskaya (Russen). Jullie kunnen op youtube filmpjes van de Mille Miglia bekijken met daarin een van de Riley's. Met de Italianen geprobeerd een gesprek aan te knopen maar ons Italiaans is niet zo goed en hun Engels was geen haartje beter dus dat was wat moeilijk. De witte Sprite heeft een Engels kenteken dat geweest is van Heaton-Fairclough (informatie Cees de Kock). Later tijdens deze reis hebben we in de bergen van Bologna de stoet weer langs zien komen. De auto's waren op de terugreis van Rome naar Bressia. De foto's die we daar maakten zijn erg mooi geworden maar alleen erg jammer dat we daar niet de Riley's hebben gezien. Misschien kwam het ook door de snelheid



waarmee de deelnemers over de weg daverden dat we ze niet gezien hebben. We hebben met een van de Nederlandse deelnemers gesproken en die vertelde ons dat zij vanuit Rome vroeg in de morgen vertrokken en midden in de nacht in Bressia aankwamen. Zij hadden de gehele dag steeds dikkere olie bij moeten vullen omdat de auto erg veel olie verbruikte. Maar zij hadden het toch gered. De route van de Mille Miglia was dit jaar als volgt: van Bressia naar Verona, Vincenza, Padova, Ferrara, Ravenna, San Marino, Roma, Viterbo, Siena Firenze, Bologna, Modena, Reggio Nell'Emilia, Parma Cremona en weer Bressia. Dit was tevens onze vakantieroute en we hebben genoten van de mooie oude steden. Toen wij in Bologna waren werden we getroffen door een aardbeving. Wat een nare gewaarwording was dat. Er was heel veel schade aan gebouwen en kerktorens. Gelukkig hadden wij geen problemen en konden we onze weg vervolgen.



Al met al was het een heel leuk gebeuren en we hebben genoten van de mooie en bijzondere auto's.

Harry en Janneke Tellinga.



Restauratieverslag NYM 684 (deel 10)

Nol Grasman (bezorgd door Margreet Faber)

6 maart: Alle houtwerk nu weer compleet gemonteerd, nu volgt reparatie van het geperforeerde dak, dit heeft roestschade in de onderhoek midden achter.

2e week maart: roestschade aan dakrand hersteld d.m.v. RVS geperforeerde 11/2 mm. plaat. Het gatenpatroon is ongeveer gelijk aan het origineel. Verbindingen met klinknagels en boutjes.

3e week maart: het dak nu vastgespijkerd in de nieuwe houten delen. onderlaag vynildoek is "binnen" (moltondoek) en moet nu worden geknipt en verlijmd (bison Tix). Hierna volgt de 2e onderlaag jute doek.

4e week maart: de onderlaag is aangebracht.

laatste week: jutelaag aangebracht.

25 april: vinyldoek uit de drie banen samengesteld.

eind mei: vinyl gedeeltelijk gespijkerd (voor).

6 september: vinyl "brijderskant" gedeeltelijk vastgespijkerd.

7 september: Linkerkant geheel vast.

10 september: stuurkant vast.

11 september: stuurkant geheel vast + achterrauitopening.

14 september: begonnen met het bevestigen van de aluminium regengoot (pakking: zelfvulc. rubber strip). Veel werk van de hoeken. Resultaat heel redelijk.

29 september: goot in primer en zwarte verf.

2 oktober: begonnen met demonteren van de motor. één week werk ('s avonds) om het blok volledig kaal te maken. Opmerking: het voorste krukaslager was niet best meer, pogingen om dit lager uit het blok te persen, resulteren in een beschadigde bronzen bus. Ik heb een stuk brons, doorsnede 60 mm. gekocht (fl 27,00). Hiervan laat ik een nieuwe lagerbus maken. Het ingieten wil ik zelf doen met het witmetaal dat van het eveneens beschadigde hoofdkrukaslager wordt gesmolten. Alle drijfstanlagers lijken onbeschadigd, evenals de krukas. Alle oliekanalen van de krukas zijn schoongemaakt. Het blok is ook schoon en staat in de primer. Ik wil het blok en de krukas laten controleren en indien mogelijk de hoofdlagers van schalen voorzien.

december: krukas naar revisiebedrijf te Joure, naslijpen op de maat van de lagerschalen. Diverse onderdelen voor de motor besteld. Motorblok schoon en in de primer. Oliefilterconversie ontvangen.

5 maart 1994: de krukas en de drijfstanen terug van de Jong in Joure. De oude babbits weggesmolten, de drijfstanen uitgedraaid, schalen gemonteerd en de krukas geslepen fl.540,00. Nieuw distributie zijde hoofdlager gedraaid (Lingsma, mijn gepensioneerde baas). Dit lager moet worden ingegoten. Oude starterkrans van vliegwielen verwijderd.

7 maart: krukas + distributielagerbus naar Wiering motorrevisie in Marssum.

Begin mei: Alles terug van de motorrevisie, zuigerveren moeten nog op de juiste speling worden "ingekort". Krukas kan terug in het blok. Het midden/hoofdlager moet worden hersteld, er mist een blokje babbits, dit giet ik zelf bij. Het hoofdlager van de distributie zijde is ingegoten en pasgeslepen op de krukastap, kosten Fl 305,00.



11 juni: krukas + lagers gemonteerd.

15 juni: nokkenassen, nokvolgers distributie wielen en diversen gemonteerd, slotspeling zuigerveren op maat gebracht. Carter schoongemaakt, alsmede het distributiedeksel. Door toepassing van lagerschalen is op de big ends veel axiale speling. Opvangen d.m.v. vulringen tussen drijfstangkop en binnenzijde zuiger.

20 juni: zuigers gemonteerd, big end boven geborgd.

21 juni: oliepomp + pakking + hoofdleiding gemonteerd. Carterbak met pakking gemonteerd, overdrukventiel, aftapstop en filteraansluiting.

24 juni: Gemonteerd : filterhuisbevestiging, benzinepomp. dynamosteun alsmede pasbuigen van olieleidingen. Motorblok 2x in de rode lak.



augustus: treeplanken bevestigd, spatplaatjes onder "A"post. Veerpakketten voorzien van 3 stuggere bladen. Koppelingsplaat besteld. Waterpomp gedemonteerd, schoep gelast, weer gemonteerd en in de rode lak. Hemeltje gedeeltelijk opgehangen. Kier naast de deur opgevuld. 1X spatbordbies RA pas gemaakt.

laatste week augustus: 1e 2 weken september: bekleding voor 3/4 klaar.

september: Hemeltje volledig vast, afwerkbies is te slecht om weer te gebruiken. Binnenlijst achterraam is klaar en gelakt. Afdekplaat onder achterraam vernieuwd, hout en leer. Richtingaanwijzers gecontroleerd en gemonteerd. Ruimte onder dashboard bekleed met leer. Ruitenwisserkabel + blaas- en verdeelstukken van de kachel gemonteerd. Kachel geheel gedemonteerd, diverse delen zwart gespoten.

11 september: Kachel samengesteld (motor gesmeerd en nagezien) en gemonteerd + de slang voor de voorruit.

Laatste week november: begonnen met de elektrische installatie onder motorkap tot aan dashboard aansluiting tot 2e week december.

5 december: vliegwiel met nieuwe opgekrompen tandkrans vandaag terug van Wiering revisiebedrijf Marssum fl 50,--.

16 december: vliegwiel + drukgroep aan krukas gemonteerd. Nieuwe lagerbus in vliegwiel gedraaid (lagerbrons).

18 december: de motor (zonder cilinderkop) is weer geplaatst. Na sinds 12-02-1989 te zijn verwijderd. Vandaag nieuwe kleppen en klepgeleiders besteld (UK).

20 december: frontcrossmember en slingerpijp gemonteerd, bobine en olieleiding gespoten.

21 december: dashboard gemonteerd, diverse bekabeling aangesloten, chroomstrips + diverse bedieningskabels gemonteerd. Knoppen waren vuil, letters opnieuw aangebracht. Knop van de kachelthermostaat ontbreekt.

23 december: dashboard bekabeling bijna volledig aangesloten.



11 januari 1995: tuimelaars, stoterstangen. tuimelaarassen + stoelen in zijn geheel van de kop geschroefd.

18 februari: cilinderkop is nu kaal en gedeeltelijk schoon. Het dashboard is voorlopig op de plaats gezet, één en ander kan pas definitief als de voorruit compleet met buiten- en binnenrubbers is. Afgelopen week is dit materiaal besteld plus borstels voor de startmotor en een set contactpunten.

25 februari: onderdelen ontvangen.

Laatste week maart: startmotor van nieuwe borstels voorzien en aan de motor gemonteerd. Nagatieve (+) kabel aan bevestiging startmotor.

1 april: Pakkingen (met behulp van zeepsop) aan de voorruit.

15 april: rechter voorruit afgekit en gemonteerd.

16 april: linker ruit gemonteerd.

2e week mei: +- 3 dagen werk aan het elektrische systeem.

5 november: Vandaag de Volvo Amazone na 5 jaar verkocht voor fl 4500,00. Voor de Riley besteld: koppakking - verdelerkap - rotorarm en flens voor thermostaathuis.

10 november: Cilinderkop naar motorrevisie Wiering : vlakken, nieuwe geharde klepzittingen, kleppen slijpen en monteren.

2e week augustus 1996: cilinderkop gevlaakt en voorzien van geharde uitlaatzetels terug uit Enschede – Meyerink.

4e week augustus: kleppen geschuurd, klepveertang gemaakt en kleppen gemonteerd.

22 augustus: kop gemonteerd, crossflowpipe, uitlaatspruitstuk, inlaatspruitstuk, thermostaathuis, diverse pakkingen, carburateur, gat doorsnede 5 in thermostaat huis geboord om bij gesloten thermostaat tot enige koeling van de kop te bereiken.

RILEY WEETJES EN TIPS VAN LEDEN

Jaap Steyling meldt:

The Fritz te Groenekan, 0346 211392 heeft te koop een linksgestuurde Riley 2,5 met een Chevrolet motor en een automatische versnellingsbak. bouwjaar 1951, goede carrosserie, goed interieur, gereviseerde remmen, nieuwe banden. Vraagprijs 8.500 Euro. Eventueel is er een 2,5 ltr. motor en versnellingsbak bij te leveren.

Jan-Willem Nieuwenhuis meldt:

Dennis Meijeringh heeft vorig jaar van de heer Erik Brans uit Zuidlaren een Riley RMA overgenomen met een berg onderdelen en wil deze nu verkopen. meer info bij Dennis Meijeringh : van.veldhuizen@hetnet.nl

ERA: English Racing Automobiles, opgericht door Humphrey Cook, Raymond Mays, en Peter Berthon in november 1933. Hun ambitie was het vervaardigen en het team van single seater race auto's hoog kunnen houden voor de Britse prestige op het vasteland van Europa racen. Hiervoor werden o.a. Riley motoren gebruikt.

Te koop: Riley onderdelen van Clubleden

Te Koop Riley Pathfinder (RMH) onderdelen; foto's op www.rileyclub.nl

- Grill, als nieuw met Riley logo, perfecte staat, regelmatig gekoesterd!
- Motor 2 ½ liter, draait, niet vast, met uitlaatspruitstuk (zonder startmotor)
- Dashboard, bestaande uit toerenteller, oliedruk-temp- benzine en amperemeter. "KILOMETERTELLER", zeldzaam, met af te lezen stand van 29517 KM.
- Bedienings- of knoppen paneel, startknop en verlichting, choke etc.
- Benzinepomp met filter
- Klepje van het dashboardkastje
- Stroomverdeler (kap met kabels)
- Aandrijfkabel voor de kilometerteller
- Aandrijfkabel voor de toerenteller
- Dim/grootlicht schakelaar
- Wielmoer sleutel
- Rooster met diameter van 150mm (Luidspreker?)
- Remlicht schakelaar
- Wioldoppen 4 stuks

Voor meer informatie en prijsoverleg kunt u contact opnemen met:

Dhr. Tacoma

Tel: 058-2571273

E-mail: J.Tacoma1@kpnplanet.nl

Meer foto's op WWW.RILEYCLUB.NL



Te Koop Riley RMA-E onderdelen;

Riley RME motor 1954, motornummer:13357
in rijdbaar frame voor (de)montage.



Versnellingsbak, bell- house,
drukgroep e.d. ;

Tevens diverse andere RM
onderdelen zoals radiator, grill,
e.d; (zie foto's)

Diverse houten delen, essenhouten cilles
(L+R)WB31-32, " A" post(L+R) WB 1-2 , front roof
(WB11), top rail(WB 5-6-7) , X rail (WB 8-9-10) ;

RM motorkap; 2 zijden en
middenstuk.

Email: e.bens@planet.nl Telefoon.
0654637438 , Ed Bens, Zevenbergen.

Meer foto's op www.rileyclub.nl





De FEHAC (Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van historische voertuigen. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt ruim 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich voor in om de historische voertuigen die zij bezitten zijn in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en volledig uit eigen middelen. Zo zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie historische voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, legervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar 35-jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot de gesprekspartner van de overheid op het gebied van regelgeving voor klassiekers. De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.

Bunnik, 3 augustus 2012

Scherpe daling import klassieke auto's

De FEHAC constateert dat hoewel het nieuwe fiscale beleid met betrekking tot de Motorrijtuigenbelasting voor klassiekers pas op 1 januari 2012 is ingegaan, nu al is vast te stellen dat - grotendeels als gevolg van dat nieuwe overheidsbeleid - de import van klassieke auto's over de eerste 5 maanden van 2012 scherp gedaald is.

Het onafhankelijke Global Automotive Consultancy bv heeft op basis van de gegevens van RDC en VWE becijferd dat de importdaling over de eerste 3 maanden van 2012 voor diesels al 27,4% bedraagt, vanaf april heeft die trend zich zelfs nog versneld.

Over de eerste 5 maanden van 2012 is de geëxtrapoleerde importdaling in 2012 t.o.v. 2011 voor alle klassiekers samen 31,1%, voor diesels is de daling het grootst met 37,9%. De daling bij benzine auto's bedraagt 27,0%.

Op 1 januari 2012 is de Motie Van Vliet in gegaan. Daarmee is geregeld dat de leeftijd waarbij klassiekers worden vrijgesteld van Motorrijtuigenbelasting stapsgewijs wordt opgetrokken van 25 naar 30 jaar.

Bovendien is daarbij vastgelegd dat klassiekers met een bouwjaar na 1986 de brandstoftoeslag voor Diesel of LPG wél moeten voldoen.

Uit de bovenstaande analyse blijkt dat de Motie Van Vliet (2^e Kamerlid van de PVV) nu al het verwachte effect heeft gehad; de import en het bezit van een jonge klassieker voor een niet-liefhebber, en het dagelijks inzetten daarvan als ware het een modern voertuig, zijn veel minder aantrekkelijk geworden.

Mede ook omdat die niet-liefhebber zich wél geconfronteerd zal zien met de typische klassieker 'uitdagingen' zoals frequent onderhoud en soms een zoektocht naar onderdelen.

In de ogen van de FEHAC is dit een gewenste ontwikkeling.

De FEHAC is pleitbezorger van de belangen van het Mobiele Erfgoed en van de eigenaren van klassieke voertuigen. De FEHAC en de ruim 200 bij de FEHAC aangesloten clubs staan voor het spaarzaam, liefdevol en hobbymatig gebruik van klassiekers.

Tegelijkertijd is het van groot belang dat de liefhebbers hun klassieker in alle vrijheid en zonder opgelegde beperkingen kunnen blijven gebruiken, zodat het Mobiele Erfgoed daadwerkelijk Mobiel blijft. Dit natuurlijk altijd met respect voor de belangen van anderen en de leefomgeving.

Noot voor de redactie.

Meer informatie mbt de FEHAC, klassiekers en mobiel erfgoed vindt u op de FEHAC website.

Hebt u nog vragen of behoefte aan meer informatie, neemt u dan aub contact op met het FEHAC secretariaat, of met Bert de Boer via pr@fehac.nl

Mobiliteitshuis

Kosterijland 15

3981 AJ Bunnik

T 030-6595370

E secretariaat@fehac.nl

I www.fehac.nl

PASSIE VOOR AUTO'S.



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIEDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE DAGELIJKSE AUTO ALS DE KLASSIEKER
- UITSTEKENDE VERZEKERINGEN VOOR DE KLASSIEKER EN DE MODERNE AUTO
- MAXIMAAL KLASSIEKERPLEZIER DOOR TOERRITTEN, TAXATIES, TECHNISCHE INFORMATIE EN EEN PRACHTIG CLUBBLAD MET VEEL WETENSWAARDIGHEDEN

WIJ DELEN UW PASSIE. DAAROM IS DE KNAC DE CLUB WAAR AUTOLIEFHEBBERS ZICH THUIS VOELEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12

