

# Roamer 140



# 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 3, December 2012.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE REDACTIE
- 6 VAN DE VOORZITTER
- 7 VAN DE SECRETARIS
- 8 NIEUWJAARSMEETING
- 8 RILEY DROPHEAD QUIZ
- 9 VIERHOUTEN 2012
- 12 JIM MARSHALL
- 15 NOL's RESTAURATIEVERSLAG  
(slot)

***Nieuwjaarsmeeting:  
13 januari 2013***

***Inleveren kopij:***  
vóór 24 februari 2013

De redactie is te bereiken op het volgende  
e-mail adres: [redactie@rileyclub.nl](mailto:redactie@rileyclub.nl)

*Omslag en omder*  
***Foto: Judith Keizer 2012 Vierhouten***



# Riley Club Holland

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

*Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.*

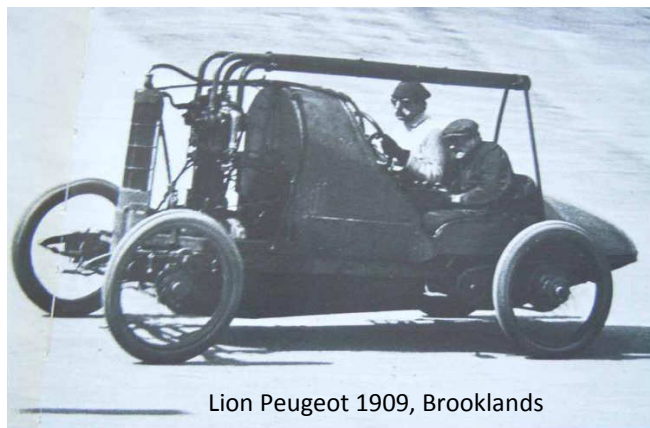
*Ereleden: J.W.C. Postel te Winterswijk Kotten en V.W. Riley te Telford.*

- Voorzitter** : Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen,  
tel. 0418-651222, e-mail: [voorzitter@rileyclub.nl](mailto:voorzitter@rileyclub.nl)
- Secretaris/Ledenadm.** : Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX,  
Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: [info@rileyclub.nl](mailto: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](mailto: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](mailto:redactie@rileyclub.nl)  
: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,  
tel./ fax 0111-401649, e-mail: [archivaris@rileyclub.nl](mailto:archivaris@rileyclub.nl)
- Archivaris** : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,  
tel./ fax 0111-401649, e-mail: [archivaris@rileyclub.nl](mailto:archivaris@rileyclub.nl)
- Clubwinkel** : Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot-  
Ammers, tel. 0184-601677, fax. 0184-633209,  
e-mail: [shop@rileyclub.nl](mailto:shop@rileyclub.nl) zie website: [www.rileyclub.nl](http://www.rileyclub.nl)
- Commissie lief&leed** : Els v. Zaltbommel e-mail: [lief.leed@rileyclub.nl](mailto:lief.leed@rileyclub.nl)
- Commissaris register/  
documentatie** : Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,  
tel. 0572-393288, e-mail: [register@rileyclub.nl](mailto: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](mailto:technischadvies@rileyclub.nl)
- Internet** : [www.rileyclub.nl](http://www.rileyclub.nl)

## Van de redactie

Het zomerseizoen is weer voorbij en onze club sloot dat af met een geslaagde najaarsmeeting op de Luchthaven Lelystad waar we de luchtvaart historie konden bewonderen. Heel leerzaam hoe je luchtweerstand en lift kunt veranderen door middel van vorm en stand van vleugelprofielen. De hedendaagse Formule 1 racewagens zouden zonder die techniek nooit die snelheden halen zonder van de baan te vliegen. Niet minder interessant waren de motoren die deels opengewerkt tentoongesteld waren, ten minste voor diegenen die ook bij onze eigen Rileys wel meer onder de motorkappen gekeken hebben. Het verschil met onze, in het vooronder huizende, machines, is niet alleen de omvang. Ook de complexiteit van zo'n V12 Merlin (niet de Riley Merlin!) maakt duidelijk hoe de industrie in -en voor de oorlog grote sprongen moest maken om de Mustangs en Spitfires in de lucht te houden. De omvang van motoren in het algemeen, ook die van onze RM's, wordt in hoge mate bepaald door het aantal cilinders en hun individuele afmetingen. De wegenbelasting die de Engelsen moesten betalen in de eerste helft van de vorige eeuw, werd bepaald aan de hand van de z.g. HP, oftewel fiscale pk's. De Royal Automobile Club had daarvoor een formule bedacht waarbij op eenvoudige wijze kon worden bepaald hoeveel HP's jouw auto moest worden toegerekend: Boring van een cilinder in Inches in het kwadraat maal het aantal cilinders gedeeld door 2,5. Probeer het maar voor bv. een RMB en je krijgt het getal 16 en voor een RMA volgt uit de formule ca. 12. Ook in Engeland had niemand zin om te veel belasting te betalen en dus koos de industrie voor het beperken van dat getal en de meest efficiënte manier was om de boring in die formule dan maar te beperken. Immers dat getal in het kwadraat had de meeste invloed op de formule. De slag (de afstand die de zuiger aflegt per halve omwenteling van de krukas) stond niet in de formule en zo ontstond de typische Engelse "lange slag" motor, waarvan de RMB het ultieme voorbeeld is met maar liefst 120 mm, de motor met de langste slag op de markt na 1945! Lange tijd hadden die lange slag motoren in de rest van de wereld een slechte naam. Versleten zuigers, uitgesleten cilinders, hoog olie verbruik, uitlopende "big-ends" (drijfstaaglagers) etc. Zo zie je hoe de "fiscus" het industriële proces de verkeerde kant uit stuurt. Overigens, mijn bezwaar tegen de lange slag motor van met name de RMB, werd in ruime mate door Riley goed gemaakt door de rest van het ontwerp. Maak een "B" motor open en je verbaast je over de over-engineering van de bewegende delen en de mooie kleppen constructie in de halfbolvormige kop. Nee, vermogen, koppel en levensduur, steken gunstig af tegen zijn tijdgenoten. Niet alleen fiscale regels kunnen leiden tot extreme constructies. In het eerste decennium van de vorige eeuw toen men auto's, of dat wat er voor doorging, voor sportieve evenementen ging gebruiken, zijn er regels gemaakt met beperkingen; bv voor de "voiturette" klasse was ook alleen de boring beperkt. Op het plaatje (helaas van niet te beste kwaliteit) kunnen we zien waar zo'n restrictie van slechts één van de belangrijke parameters toe kan leiden! Maximum boring 100mm en een slag van 250mm! Max. snelheid op het Brooklands circuit: 120 km/h. De bouwhoogte van die één cilinder Lion Peugeot met zijn 1960cc en zijn 6 horizontale kleppen illustreert nog eens duidelijk waar zulke idiote beperkingen toe kunnen leiden. En dan die arme rijder/monteur, ik denk niet dat er ook maar één hedendaagse race mechanic zich dit zou laten welgevalen! Staande op de toren van het oude luchthaven stations gebouw, moest ik terug denken, zo ongeveer 66 jaar, aan een tochtje met de plezier(?)boot met mijn ouders van Harderwijk naar Urk, waarbij ik het toekomstig Lelystad over het water moet hebben gepasseerd, hangend over de reling vanwege een plotseling opkomende zeeziekte, of waren het de gerookte palingen? Veel vertier was er niet, net na '45

Kees de Kock



Lion Peugeot 1909, Brooklands



# Van de voorzitter

Rinus Boerstra

Laatste keer dat we elkaar zagen was in Lelystad bij het Aviodrome. Een heleboel erg leuke techniek en op een goede manier gepresenteerd. Ik heb nog even overwogen of de stermotor die in de centrale hal stond in een Riley zou passen, maar dat idee toch maar weer laten varen. Stuit hoogstwaarschijnlijk op wat problemen met de Rijksdienst voor het Wegverkeer als het



gaat om het geluid wat zo'n motor weet te produceren. Dat is namelijk bar en boos.

Binnenkort alweer de eerste meeting in het nieuwe jaar en wel de nieuwjaarsbijeenkomst in Maarssen. Zo langzamerhand een heuse traditie zowel qua locatie (Restaurant Geesberge in Maarssen) als wat betreft de invulling: oliebol, een bakkie leut en verder gezellig bij elkaar wat bijkletsen. Een meeting in zijn meest simpele vorm. Het was geloof ik Ed Bens die ooit eens zei: "Waarom houden we

niet gewoon de meetings op een parkeerterrein bij een horecagelegenheid en de rest vult zich vanzelf wel in?" Zit wat in, in ieder geval voldoet de nieuwjaarsbijeenkomst aan deze definitie. Brengt me gelijk op de voorjaarsmeeting. Daar hebben we op dit moment nog niemand voor weten te vinden die deze wil organiseren. Dus mensen, er is vast wel iets leuks in de buurt te vinden en tuig iets op. Als we allemaal denken dat een ander het wel zal doen komt er helemaal niets van de grond. Heb je een idee, laat het even weten aan één van de bestuursleden en samen komen we er dan wel uit.

Goed dan het eigen project. Nog steeds druk met alle mechaniek die zich onder de bodem bevindt. Meneer Riley heeft destijds niet de meest logische keuzes gedaan als het ging om de bediening van de remmen en de koppeling van een RMB. Het resultaat is een nachtmerrie van stangen, hefbomen, stangkoppen, asjes, busjes, pennen en nog zowat van dat gesnuiter. Alles zodanig geplaatst dat het in weer en wind zit. Resultaat: alles versleten, verroest en aangetast door de tand des tijds. Dus de draaibank brengt zijn geld weer eens op met het maken van nieuwe lagerbussen, hefboommassen en aanverwante zaken. Hier en daar de constructie wat aangepast aan de laatste stand van de techniek en het gezond verstand. Vooral dat laatste is niet overal terug te vinden in de Riley's van weleer, maar dat maakt nu juist de charme er van uit.

Overigens heb ik in Utrecht een zaak gevonden die aan particulieren gewoon staal, brons, aluminium en andere metalen kan leveren. Gewoon per strekkende meter aanwezig in diverse soorten en maten. Kijk eens op Internet bij 'De metaalwinkel'. Ze zitten ook in Amsterdam en Rotterdam.

Misschien iets voor een rubriek in de Roamer: handige adresjes. Redactie???

Tot ziens in Maarssen op 13 januari of tot de volgende keer.

## Van de secretaris,

Om maar meteen met de deur in huis te vallen, het zijn roerige tijden in oldtimer minnend Nederland.

Daarmee bedoel ik het plan van onze nieuwe regering om de motorrijtuigen belasting vrijstelling voor oldtimers op te heffen .

Ik hoop dat dit met een sisser afloopt.

Het gevolg van dit hot item is wel dat er in autoschrijvend Nederland veel aandacht voor dit punt is.

Zo ook een mooi artikel in de telegraaf van zaterdag 10 november van Peter Blankers met zijn mooie RME compleet met foto's en video op [telegraaf.nl](http://telegraaf.nl)

Dan nog een mededeling over de foto's en video van mijn dochter Judith en schoonzoon Jan .

Dit was op de zondag van ons Lustrum viering in Vierhouten.

Eind oktober is dit materiaal opgestuurd naar onze Riley website.

Als iemand een foto wil nabestellen voor vergroting of voor b.v. canvas productie kan dit door Judith aangeleverd worden zonder haar logo.

Tot zover mijn verhaal en ik wens een ieder goede feestdagen en een gelukkig Nieuwjaar en tot ziens in restaurant Geesberge in januari.

Harry Keizer



Ledenbestand

Opzegging: E.J. Brans - Zuidlaren  
M van Velsen - Kerkwijk

# Nieuwjaarsmeeting 2013



Het bestuur van Riley Club Holland nodigt u uit voor de Nieuwjaarsmeeting, welke gehouden zal worden op **zondag 13 januari vanaf 11.00 uur in Restaurant Geesberge aan het Zandpad 23 te Maarssen (tel. 0346-561435).**

De club zorgt voor koffie met een oliebol.

Tot ziens in Maarssen.

Met vriendelijk groeten,  
Bestuur Riley Club Holland.

## ***Routebeschrijving***

Vanaf de A2 afslag  
Maarssen/Utrecht Noord;  
Dan afslag Maarssen-  
dorp/Zuilen;  
Richting Maarssen en de weg  
blijven volgen;  
Direct na het bruggetje ligt  
rechts Restaurant Geesberg.  
Vanaf Breukelen de Vecht  
aan de oostzijde volgen  
richting Maarssen tot u aan  
uw linkerzijde het restaurant  
ziet.





## Vierhouten 2012

Anneke en Ed Bens

Evenals vorig jaar is ons gevraagd weer een stukje te schrijven over het weekend Vierhouten. Dit keer een evenement voor de viering van het 35 jarig bestaan van de Riley Club Holland. Een evenement voor de Nederlandse (en Belgische.....) leden in tegenstelling tot voorgaande vieringen.

De meeste van u hebben wellicht al kennis genomen van de foto's op de website en de diavoorstelling van Els.

Na een weekje Baarn en Lage Vuursche reden we op vrijdagmorgen met onze sleurhut naar Vierhouten om ons weer te installeren op camping Bunders zo'n kilometer van het kamphuis. Het weer is ons goed gezind dus wat ons betreft kan

*Vierhouten 35 jaar* weer een feest worden.

De Bunders is een kleine camping. Heeft onze voorkeur omdat ze all- in prijzen hanteren, inclusief warm water e.d. We komen nu voor het 12<sup>de</sup> jaar in Vierhouten, maar het blijft toch altijd weer een fantastische omgeving.

Vrijdagmiddag na ons gesetteld te hebben stappen we op de fiets naar het kamphuis waar we al enige bekende gezichten zien. Thibault en Sabine zijn al volop bezig in de keuken. Er is zowaar een partytent neergezet om op alles voorbereid te zijn wat het weer betreft. Ook is de winkel weer, zoals vanouds, prachtig uitgestald door Els.

Els heeft voor de vrijdagavond (19 personen!!) een tafel gereserveerd in de Vossenbergh. Om ca. 18.00 uur is iedereen van de partij.

Het feest kan beginnen.... Zoals uit de gepubliceerde foto's op de website en de rapportage van Els met ondertekening, blijkt wel dat de viering op vrijdagavond echt begonnen is.



Zaterdagmorgen worden we verwacht in Terschuur ,gemeente Barneveld, bij het Oude Ambachten en speelgoedmuseum. Een van de grootste particuliere Musea van Nederland met een oppervlakte van 4200 m2. Na de koffie met... en een toespraakje van Kees Bakker de verzamelaar kan en mag eenieder rondzwalen in het museum met uitbeelding van zo'n 160 beroepen, gigantische verzamelingen gereedschappen werktuigen en huishoudelijke artikelen. Je jeugd komt ineens weer boven en nu zie je



hoe de “wereld” is veranderd in pakweg 50 jaar tijd. Ook vele Dinky Toys, Meccano en noem maar op alles is hier te zien. Een echte aanrader voor een Familiedag!.

Na de lunch in het Museum vertrekken we om een leuk uitgezette route te rijden van ca 35 km van Barneveld naar het kamphuis in Vierhouten.

We zien op het kampterrein weer enkele nieuwe Rileys. De auto's van Kees en Ria en van Allan en Irene vallen extra op. Met name de auto van Kees is toch wel een staaltje van kunde, kennis en genialiteit. Proficiat Kees!! Het blijft toch altijd weer een prachtig schouwspel met alle Rileys op een rij.

In de namiddag gezellig op het voorterras praten in de zon over alles en nog wat en wel en wee met elkaar gedeeld.

In het kamphuis zien we dat de tafels voor het diner reeds gedekt zijn. Thibault en Sabine wat hebben jullie weer je best gedaan. Werkelijk uniek, Dit hebben we afgelopen jaar zeer gemist hoor. Het menu wat we aanschouwen, als we aan tafel gaan, bestaat uit een aantal variaties van asperges. Een vijf gangen menu inclusief amuse. Na de soep van beaujolaiswijn met rood fruit en de koffie wordt er tot laat in de avond nagepraat over het “Michelin” diner. De chefs worden dan ook aan het einde met een daverend applaus in de zaal ontvangen en genieten na gedane arbeid samen van een goed glas wijn. Laat in de avond gaat eenieder naar zijn slaapplek na een prachtige Riley-zaterdag.

Zondagmorgen druppelt van lieverlee iedereen binnen. Zo'n 50 personen worden nu geteld, naast allerlei mensen van de puzzelrit, welke vandaag zal worden verreden.

Jan Willem verzorgt de puzzelrit met opdrachten voor chauffeur en bijrijder(s) met het Bolletje



pijlje routeboek.....niet voor iedereen duidelijk maar toch iedereen lukt het om de rit en de opdrachten uit te voeren. De eerste start om ca. 11.30 uur en steeds 1 minuut later de volgende. De helft van de deelnemers legt de route af in tegengestelde richting. Wioldoppen raden, achteruitrijden zo dicht mogelijk voor de pion, spijkers laten balanceren, een tas met voorwerpen raden zonder te kijken, en oliepeilen binnen je eigen opgegeven tijd zijn zoal de opdrachten.





Iedere equipe is na ca 2 uur weer terug in het kamphuis.

Van de klaargemaakte lunch, wederom door Thibault en Sabine, wordt op grote schaal gebruik gemaakt en na ampel beraad en rekenwerk komt Jan Willem met de winnaars van de puzzelrit; de familie Reijnen waren de beste.

Jan Willem en secondanten worden in het zonnetje gezet als dank voor de inzet en zorg aan het welslagen van vooral de puzzelrit. Ook Thibault en Sabine worden niet vergeten.

Anneke Hofland is ook vandaag jarig en ontvangt na het 'lang zal ze leven' een bloemetje.

De Willem Postelbeker is deze middag door de voorzitter uitgereikt aan Kees de Kock. Het kon bijna niet missen dat de auto van Kees en Ria de bijzonderheid van dit weekend is geworden.



De statiefoto voor het 35 jarig bestaan van alle Riley's vindt plaats op het voetbalveld op het terrein 12 stuks ditmaal.

Na dit evenement om ongeveer 4 uur bereidde allen zich weer voor om huiswaarts te keren. Alle handen uit de mouwen voor het opruimen van de gebruikte spullen, afwas en schoonmaken.

We kijken terug op weer een geslaagd lustrum. Na afscheid genomen te hebben van eenieder keren we weer terug naar de caravan en genieten nog wat na bij een goed glas.....



## Jim Marshall



Begin oktober hebben (de meesten van) jullie van ons een email ontvangen met daarin het bericht dat Jim Marshall was overleden. Velen van jullie zullen zich wellicht afgevraagd hebben: "Wie was die man?". Bij deze daarom een korte terugblik op onze vriendschap, niet alleen met ons persoonlijk maar zeker ook met de Rileyclub.

Het begon allemaal in 1985. Ron en ik zijn in juli 1984 in het bezit gekomen van onze Riley. Niet de nu bekende Drophead maar destijds een Falcon uit 1936. Zodoende zijn we direct lid geworden van één van de Engelse Rileyclubs en dat was het Register, deze club is vooral voor de vooroorlogse Riley eigenaren interessant. Uiteraard zijn we ook snel lid geworden van de Nederlandse club en in 1985 ook de meetings gaan bezoeken. In mei hadden we destijds ook weer een meeting met daaraan gekoppeld de ledenvergadering. Hierin werd besproken dat we als Nederlandse club wel wat meer contacten zouden willen hebben met de Engelse clubleden. Toeval of niet maar Jim Marshall had zojuist in het Engelse clubblad een stukje geschreven en daarin een oproep gedaan of er Engelse leden soms zin hadden om samen eens een tochtje naar "de overkant" te maken met de Riley's.

Omdat we zijn oproep hadden gelezen hebben we gelijk bij de vergadering gemeld dat wij wel in Zeeland in augustus van dat jaar een bijeenkomst wilden organiseren. Ron heeft daarop contact opgenomen met Jim. Er was toen nog geen Internet en ook nog geen fatsoenlijke computer dus alles ging ouderwets met een geschreven brief via de "gewone" post.

Het eerste contact was gelegd en we kregen van Jim direct een uitnodiging terug om bij hem thuis deel te nemen aan een lokale meeting in juli. We zijn toen met een kleine groep van 8 personen in 2 moderne auto's een weekend naar Jim gegaan. Het gezelschap bestond uit: Bert Deuling, Michiel Brillenburg Wurth, Herman Rouwhorst, Frans Wich, Arie en Ine Vermeer met de kleine Laura en Ron en ik. Het was een reuze gezellige meeting waar we met veel plezier en speciale herinneringen aan terug denken.

Samen met Michiel die toen, net als wij, nog in Zeeland woonde, zijn we vervolgens begonnen met het organiseren van de meeting.

Vervolgens had Jim ook niet stil gezeten en liet hij ons weten te willen proberen om misschien wel met 10 auto's de reis te maken. Hij hoopte dat er dan mogelijk wat viel te regelen met de prijs voor de overtocht.

Nou dat hebben we geweten..... de aanmeldingen stroomden binnen. Het groeide en groeide maar zodat we bij 30 auto's maar een stop hebben gezet. We hadden nog nooit iets georganiseerd en dan ineens zoiets groots. Want 30 auto's dat gaat nog wel, maar er hoorden

ook nog 80 personen bij en die wilden natuurlijk ook een plek om te slapen en ook moest er natuurlijk nog wel iets gegeten worden.

We hadden afgesproken om een weekend te organiseren, aankomst vrijdag avond en vertrek op maandagmorgen. De locatie werd Camping Klein Stelle in Wemeldinge zodat de meesten een tentje meebrachten, maar sommigen wilden liever een hotel zodat ook dat geregeld werd. Om de meeting niet helemaal uit de doeken te doen (dan wordt deze Roamer veel te dik) zou ik u graag verwijzen naar de website. Er wordt momenteel druk aan gewerkt om de oude clubbladen daar te archiveren. De Roamers van 1985 staan er (nog) niet op, maar als u interesse heeft kan ik u daar wel mee helpen.

Wat ik wel nog even met u wil delen is dat we na de 30 aanmeldingen nog een uitzondering hebben gemaakt. We kregen een brief van Jim met een speciaal verzoek. Alan Teeder (ook lid van onze club) had zojuist de laatste hand gelegd aan de restauratie van zijn Riley V-Twin en hij wilde er ook graag mee naar Nederland komen. Voor de duidelijkheid had Jim een tekening gemaakt, wat hij overigens ontzettend goed kon, om ons een idee te geven hoe de V-Twin eruit ziet (zie tekening in de Roamer).

Zo gezegd zo gedaan, Alan is gekomen met de V-Twin en dat was zeker niet zijn laatste bezoek aan onze club.....

Tijdens het weekend kregen we (als club) als dank voor de organisatie een trofee (zie foto) die we toepasselijk de Jim Marshall Trofee hebben gedoopt. Deze trofee kregen we aangeboden door de leden van het Register en de Riley RM club uit Engeland. Het was ook eigenlijk voor het eerst dat de leden van beide clubs zo nauw contact hadden. Ze zaten tenslotte voor langere tijd samen op 1 boot van Harwich naar Hoek van Holland. Voordat wij dat weekend organiseerden was er toch wel een splitsing tussen de vooroorlogse en de naoorlogse Riley eigenaren. Erg leuk dat wij onbewust een verbroedering tot stand hebben kunnen brengen.



In 1986 ontvingen we weer een uitnodiging van Jim om deel te nemen aan zijn weekend in Southwold. Samen met diverse Nederlandse leden, met of zonder Riley zijn

we naar Jim gegaan. Dit was ook weer een mooie happening waar wij samen met vele andere leden speciale herinneringen aan hebben. Voor ons was het de vuurdoop; onze Falcon was de dag voor vertrek net klaar na zijn technische restauratie zodat we na een proefrit van 5 kilometer rond het dorp richting de boot in Hoek van Holland vertrokken.

Wat we toen allemaal hebben meegemaakt moet u ook maar eens lezen in één van die oude Roamers. Maar met veel hulp van onder andere Jim hebben we nog een prachtige vakantie gehad en zijn we keurig rijdend met de Riley terug naar huis gekomen.

In 1987 hadden we weer een meeting in Zeeland waar ook Jim weer volop van de partij was. Wat sommigen van u ongetwijfeld nog zullen herinneren is dat Jim er van genoot om 's morgens een frisse duik te nemen. Tijdens de beide Zeeuwse meetings hadden we een camping

onderaan een dijk en achter die dijk lag of de Ooster- of de Westerschelde. Dus een mooie locatie voor een duik van Jim, waar hij zeker ook gebruik van maakte.

Toen wij in oktober 1986 trouwden verraste Jim ons door met zijn Riley Kestrel op onze bruiloft te komen. Samen met nog 6 Engelse Riley vrienden en een Riley RM was het feest helemaal speciaal. Wij wisten hier van te voren niets van, maar Michiel zat toen ook in het complot. Als geschenk kregen we van Jim een prachtig schilderij wat hij zelf getekend had. Met als centraal punt onze Riley en verder speciale onderwerpen die voor ons samen een betekenis hadden (zie foto).

De jaren erna zijn we nog regelmatig naar Soutwold gereden waar Jim woonde. In 1996 zijn er nog diverse Nederlandse leden bij Jim geweest als tussenstop tijdens de feederrally naar Coventry. Wij hebben toen deelgenomen aan de feederrally vanuit Wales zodat we Jim destijds niet gezien hebben.

Door diverse omstandigheden, aan beide kanten, is het contact wat uit elkaar gegroeid de laatste jaren. Maar wij denken nog vaak terug aan de vele mooie momenten die we samen met Jim en de Riley's hebben beleefd. Helaas moest er weer te vroeg afscheid genomen worden van een fijne Riley vriend.

Ron & Els



Het bestuur van  
Riley Club Holland  
wenst u fijne feest-  
dagen en een  
voorspoedig 2013

#### RILEY WEETJES EN TIPS VAN LEDEN

Jan-Willem Nieuwenhuis meldt:

De Middenpagina van deze Roamer kunt u eruit nemen. U heeft dan de ledenlijst altijd bij de hand.

De FEHAC heeft een enquête gehouden en gaat de regering een tegenvoorstel doen om met oldtimers 30 of 60 dagen belastingvrij te rijden. De enquête kunt u vinden via onze website. [www.rileyclub.nl](http://www.rileyclub.nl)

Nieuwe website [www.riley-prewar-special.com](http://www.riley-prewar-special.com)



# Restauratieverslag NYM 684 (slot)

Nol Grasman (bezorgd door Margreet Faber)

27 augustus: Geplaatst: radiateur (is niet best meer) slangen naar uitgangspomp, radiator op lekkage gecontroleerd. Kleppen gesteld, luchtfilter gespoten, dynamosnaar gemaakt. Nieuwe verdelerkap + punten + rotor. Nieuw draadeind M10 in kop (de Jong fl 5,00). Kopbouten voorlopig aangetrokken.

6 september: Kachelslangen in motorruimte bevestigd. Uitlaat t/m voorste demper gemonteerd. Nieuwe benzineleiding (koper doorsnede 5) gemonteerd en gebeugeld. Carrosseriehoogte afgesteld. Oude radiateurslang (voorlopig) bevestigd. Aluminium zijschot motorruimte gemaakt. Voorspatbordsteunen (RVS) vast geboord.

1e week oktober: Waterpomp lekt (keerringen besteld).

eind oktober: Waterpomp voorzien van keerring en waterseal gemonteerd. De koperen ring op de impellor moest worden vlak gedraaid. Na proefdraaien lekvrij.

november: dashboard en stuurwiel voorlopig aangebracht.

Knipperlichten elektrisch gewijzigd, schakelaar L+R los op stuurkolom gemonteerd, alsmede clignoteur en twee controlelampjes. Het een en ander + claxonknop nu niet meer in het stuur, maar in een losse console (mahonie) passend in het handschoenvakje. Trekstangen radiateur aangebracht. Choke + vroeg/laat kabel gangbaar gemaakt. Veer aan verticale gasstang bevestigd. Nieuw (vlak) glas + reflector in butlerlamp geplaatst.

23 november: Motor loopt na +/- 15 jaar stilstand! Ontsteking en kleppen grof gesteld. Goede oliedruk +/- 50 psi ook bij warme motor. Nog steeds koelwaterlekkage onder thermostaathuis! Nieuwe kappen binnenverlichting gemonteerd. Kabels voor claxon - groot/dimlicht-knipperlicht-foglampen en butler lamps aangesloten en gecontroleerd. Bouten thermostaathuis vervangen door 2X M8 inbus en 1 X m10 inbus (noodzakelijk wegens slechte draad in cilinderkop).



AUG - '96



25 november: Laadstroom circuit door Roel de Vries (vriend en ex collega) nagelopen en enige kleine foute aansluitingen gewijzigd. Dynamo en spanningsregelaar werken naar behoren. Thermostaathuis + elleboog opnieuw van kop geschroefd (lekkage) nu andere (dikke) vloeibare pakking toegepast. Vrije slag koppeling opnieuw afgesteld. Luchtfilter + beugels en ventilatieslang gemonteerd.

Laatste week november: Uitlaat opgehangen en verbeterd. De binnendemper rammelde tegen de buitenpijp d.m.v. lassen hersteld. Uitlaat opgehangen in twee rubbers (hoofddemper) en twee vaste punten (achter). Diverse uitlaatklemmen gemonteerd, alsmede een kort flexibel deel tussen de bocht over de achter as en de achterste pijp.

2 december: Claxon aangesloten en op bobinesteun gemonteerd. Storing in de knipperlichten/automaat. Radiateur is niet "lek dicht".

4 december: handgreep kofferklep van nieuw slot voorzien. Nieuwe knipperlichtautomaat gemonteerd fl 21,-- probleem over.

5 december: remlichtschakelaar achter pedaal gemonteerd (microswitch). Olielekkage uit carterventilatiebout of uit centreerbout. Van middenhoofdlager, vloeibare pakking op pasvlak van carter ventilatiepijp gestreken.

7 december: Nog steeds lekkage, pakking tweezijdig bestreken met vloeibare pakking, gemonteerd. De vier bevestigingsbouten zijn nu uitgevoerd met een O ringetje en vloeibare pakking. Deurstijlbekleding L+R vastgeschroefd. Nog steeds een "verkeerd" werkende tankmeter.

Voorjaar '97: tankmeter gerepareerd (windingspoel gebroken).

tot en met zomer '97: de gehele carrosserie opnieuw kaal geschuurd. Proef gereden op het pad in juni, alles lijkt goed, behalve de remmen.

augustus: alle losse plaatdelen in de epoxy primer gespoten.

9 oktober: eerste plaatdelen naar de spuitser voor de voor bewerking (voor- en achterspatborden)

23 oktober: alle plaatwerk nu bij de spuitser. Voor de auto weg kan : wielen schuren, stoelen + achterbank verwijderen, afdekplaatjes op de semafores aanbrengen. Verder: de vier sierstrippen op de deuren naar een verchromadres brengen(ook de achterklepscharnieren). Achterlichten zoeken.

12 november: 3 wielen ontroest - zwarte hoogglans. Wioldoppen ; verf - ring weggeschuurd. De spuitser belt, om te voorkomen dat de lak (marseille rood) niet dekt moet een onderlaag worden aangebracht.

14 november: Deuren in de lak (reden tot tevredenheid).





22 november: vandaag zaterdag de Riley op de autoambulance gezet (firma v.d. Molen uit Terband) en d.m.v. een dieselbus naar Oldetrijne gereden. Eén en ander onder nevelige omstandigheden. Retour meegenomen, alle losse plaatwerk , conclusie de spuitser ( A. Bouwman) levert goed werk!

24 november: alle deurrubbers + raamgeleiding besteld (UK).

29 november: : de auto weer opgehaald van de spuitser. Spatbord LA gemonteerd, achterbank geplaatst, motorscherm L voorlopig gemonteerd.

1 december: spatbord RA gemonteerd.

6 december: Motorscherm R genibteerd + motorkap vergrendeling. Dynamo opnieuw uitgelijnd. Aanlopen van de ventilatieschijf verholpen.

13 december: carburateur verwijderd en voorzien van revisieset. Carburateur gemonteerd + motorscherm links. Accuaansluiting door schutbord geboord.

27 december: Alle deuren ingehangen, chroomstrippen gemonteerd. 28 klemplaatjes veranderd M6 , nieuwe bevestigingsboutjes. Van 3 deuren de buitenpakking vernieuwd, rotwerk. Dus het profiel (rubber) meteen schaar in de lengte versmald (resultaat :redelijk). Slot bestuurderskant gemonteerd met nieuwe cilinder. Deze deur sluit werkelijk perfect.

Oudjaarsdag '97 en Nieuwjaarsdag 1998: raamlopers en regenstrippen op beide voordeuren gemonteerd, alsmede slot passagierskant. Raam en mechanisme schoongemaakt en weer gemonteerd (L+R) sluiten goed!

3 januari: Bekleding beide deuren vóór gemonteerd, oud sierbies opnieuw gebruikt. Raamlopers achterdeuren op maat gezaagd, deurkrukken en raamslingers aangebracht. Deuren inwendig getectyleerd.

5 januari: Raamloper LA deur aangebracht + waterstrip. Deur inwendig getectyleerd.

6 januari: Vierkantstift deurkruk RA vervangen, raam + mechanisme aangebracht.

7 januari: achterdeur passagierszijde: inwendig getectyleerd. raamloper gemaakt. mechanisme compleet gemonteerd.

-----  
**9 januari 1998: Dit heeft niets te maken met de revisie, maar kan grote invloed hebben: vanmorgen belde mijn huisarts met de verpletterende mededeling dat ik leukemie heb!**  
-----

Rest januari: Alle raamlopers gemonteerd, houten raamlijsten gelakt, deurbekleding van 3 deuren gemonteerd, achterlichten, knipperlichten/remlichten/kentekenplaatverlichting gemonteerd. Reservewielklep gemonteerd. D lamps gerepareerd (zijn slecht) Achterbumperdelen, NL plaat + reflectors geplaatst.

Februari: Voorbumper en kriksteunen gemonteerd, slechte diagonale voorbanden + reserve wiel door iets betere vervangen. Twee iets grotere white wall diagonaalbanden 2e hands op de kop getikt samen fl 100,00.

Knipperlichten en kentekenplaat voor onderbumper geplaatst.

TL verlichting in kofferruimte geplaatst.

Laatste deurbekleding en raamlijst aangebracht.

Klemspiegel (oud) op passagiersdeur gemonteerd.

Bij draaiende motor goede oliedruk, maar wel lekkage van motorolie bij de carterventilatie.

Voorstoelen aangebracht m bestuurdersstoel d.m.v. ophogen aan de achterzijde in de juiste positie gebracht.

16 februari: Benzinetank gemonteerd + vulpijpen en verbindingstangen.  
tankwijzer aangesloten werkt goed.  
Velg- stuurk. achter gespoten.

21 februari: spatscherm + treeplank passagierszijde gemonteerd + bies.  
Motor wil niet starten, oorzaak na controle: slecht werkende benzinepomp (diafragma gescheurd).  
Nieuw besteld in GB.  
Kabelboom verlichting voor, gedeeltelijk op plaats gelegd.  
op Vehicle 20 februari nieuwe koelwaterthermometer gekocht van het mechanische type. Dit betekent een slangaansluiting fl 75,00.  
thermometer wordt onder dashboard geplaatst (passagiers plaats)

laatste week februari: spatscherm en koplamp en winglamp en sierbies en RVS steun stuurkant gemonteerd. Alles elektrisch is klaar. Gat t.b.v. thermostaat meter in boven radiateurslang gemaakt. Spiegels op spatborden gezet. Wachten op benzinepomp diafragma.

maart: 2e week: benzinepomp weer gemonteerd + diverse "kleinigheden".

maandag 30 maart: zonder problemen door de APK, direct verzekerd en de schorsing opgeheven.

Totale werktijd dus van : **Donderdag 16 oktober 1986 tot maandag 30 maart 1998**  
**+/- 13 jaar . De uren zijn niet geteld. Wel een grove raming van de kosten.**

Resultaat: ondanks vele problemen, mooi werk om van een compleet, maar vervallen voertuig weer iets te maken. Mijlenstand bij in gebruikname **24863 mijl**

Opvallend: trage remwerking, behoorlijk veel lawaai, tankmeter geeft soms vol aan als tank maar gedeeltelijk vol is.

Versnellingsbak schakelt als nieuw.

NB: Helaas veel te vroeg overleden op 11 april 2000 op de leeftijd van 48 jaar.





# 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**

