

Roamer

146



38e jaargang nummer 1, juni 2014

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 € 38,--
- 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 heeft niet persé te betekenen, dat de Redactie en/of het bestuur het eens is met het gepubliceerde.

Inhoud

38e jaargang
nummer 1, juni 2014.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 5 VAN DE SECRETARIS
- 6 VAN DE REDACTIE
- 7 RILEY? JW POSTEL
- 10 RILEY? H KEIZER
- 11 VOORJAARSMEETING
- 12 RILEY? C DE KOCK
- 14 PATHFINDER 1956
- 18 TEKOOP + OUDE DOOS
- 20 VIERHOUTEN 2014
- 21 NAJAARSMEETING 4 OKT
- 22 FACEBOOK

Agenda 2014

Najaarsmeeting

5 oktober

Inleveren kopij:

vóór 10 september 2014

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

Foto voorplaat: JW Postel.
Foto inhoudspagina: Archief RCH,
Foto achterplaat: Menno von Brucken fock



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.

<u>Voorzitter</u>	: Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen, tel. 0418-651222, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX, Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Postbankrekening</u>	: 4768493 t.n.v. Riley Club Holland
<u>Redactie</u>	: 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
<u>Archivaris</u>	: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Clubwinkel</u>	: Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot- Ammers, tel. 0184-601677, fax. 0184-601336, e-mail: shop@rileyclub.nl zie website: www.rileyclub.nl
<u>Commissie life&leed</u>	: Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
<u>Commissaris register/ documentatie</u>	: Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
<u>Onderdelenvoorziening</u>	: Derek Allnut Donington (RMA) Services 52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, NR16 1NA England. Tel/Fax: +44 (1953) 789014; Verder The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The Riley Register (alleen voor leden).
<u>Technische adviseurs</u>	: <i>Vooroorlogse Riley's:</i> Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030. <i>Riley RM-typen:</i> Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
<u>Internet</u>	: www.rileyclub.nl

van de Voorzitter

Rinus Boerstra

Voorjaarsmeeting al weer achter de rug, Vierhouten idem; we zijn alweer halverwege het seizoen. De voorjaarsmeeting was prima georganiseerd door Nick Wessels, een goede opkomst, mooie rit door het Hollandse hart en leuke plekken waar we konden lunchen en napraten. Elders in deze Roamer meer hierover.

Vierhouten kende wat minder deelnemers dan gebruikelijk, maar hier speelde waarschijnlijk het feit een rol dat het samenviel met het weekend na Hemelvaartsdag en sommigen dus verplichtingen elders hadden. Ondanks dat toch een prima weekend.

Wat ik even wil aanhalen daarbij, is dat zo'n weekend als Vierhouten alleen maar goed kan draaien door de inzet van de eigen leden. Dat liep ook deze keer weer allemaal goed en daarom een woord van dank voor een ieder die zich op welke wijze dan ook heeft ingespannen om te zorgen dat het een geslaagd weekend werd. Mensen bedankt!

Volgende item op de sociale agenda is de najaarsmeeting. Menno en Orly Von Brücken Fock tekenen dit keer voor de organisatie. Datum en wijze van aanmelden zie elders in dit nummer.

Dan nog even wat andere serieuze zaken. We zoeken nog steeds een nieuwe penningmeester en ook de voorzitter, ikzelf dus, houdt er volgend jaar mee op. Dus denk eens na over een glanzende carrière in het bestuur en laat iets weten!

Het eigen project heeft de laatste maanden nagenoeg stilgestaan. Reden daarvan was dat het eigen huis een redelijk grote opknappbeurt nodig had. Schilderen etc. Ik zal verder niet in details treden, want dat interesseert toch verder niemand.

Wel ben ik u nog de oplossing verschuldigd van de prijsvraag van vorige keer: hoe schroef ik de slotplaten aan de voorzijde in de sponning? Er waren geen inzendingen, ik had ook geen prijs uitgelooft, maar toch even de oplossing. Welnu, neem een kluitje plasticine of andere kleuterklei en druk dit in de sponning ter hoogte van het slot. Deur dicht met de kruk nog naar beneden. Kruk loslaten, de schoot van het slot drukt zich in de klei en ziedaar de positie van de slotplaat. Wat plakband, vitstiftstrepn om de boel te markeren en schroeven maar. Gelukt? Ja, in één keer goed!

Goed tot zover deze 'Van de voorzitter'. Tot ziens.

Tot de volgende keer.



Maartje en Aart Wessels met grote grijs achter het van de Aldelphi van Jacob Meijer.

Van de secretaris:

In het voorjaar is er weer van alles te beleven met of voor de oldtimer. Feestdagen, beurzen, meetings. Zoals de voorjaarsmeeting in Haarzuilens. Georganiseerd door Nick Wessels, een prachtige rit door het Groene Hart. Vierhouten is ook al weer achter de rug met prachtig weer en A.L.V. Jaarverslag komt in de volgende Roamer.

Harry keizer

Mutaties Ledenlijst:

We hebben er 2 nieuwe leden bij.
Hartelijk welkom bij Riley Club Holland.
E.J. van Kampen Riley RMD
Eersel

K.Rustige Riley 9 Gamecock
Bergen

Adreswijziging:

Bob en Marijke de Wit Princehof 20 7211 ND Eefde.
Menno en Ada Keizer Westerparallelstraat 70 9501
GX Stads kanaal menno@keizer.nl
Text van document



van de Redactie

Op moment van dit schrijven speelt Nederland tegen Mexico. Dat zegt natuurlijk iets over mij en de voetbal interesse. Ja, dat deze Roamer laat is, komt ook door mij. Ik ben te druk met m'n andere auto, de Triumph TR6 pi. Inderdaad geen Riley maar wel een 2½ liter Engels ding. De motor is niet mooi ontwikkeld als een Riley motor. Eigenlijk is dit een onder ontwikkeld blok. Geen "crossflow" zoals een Riley motor. Hierbij is de inlaat en uitlaat tegenover elkaar. Bij de TR6 niet! Het inlaatspruitstuk zit boven het uitlaatspruitstuk. Wat wel innovatief is, is de Lucas injectie. Men had vroeger meer samen moeten werken. Want wat zou het super zijn als Riley een 2,5 liter 6 cilinder met injectie had gebouwd!

Nu is mijn TR6 opnieuw gespoten van binnen en buiten. Op dit moment ben ik druk met opbouwen. Deuren en spatborden plaatsen en naden netjes afstellen. Dat heb ik ooit ook bij de Riley gedaan. Nu viel mij op in Schotland, waar ik met mijn moeder ben geweest, dat de Riley deuren weer verzakt zijn. Deze had ik in 1992 zo mooi afgesteld! Nu zal het hout wel ingezakt zijn. In de volgende Roamer zal ik verslag doen van deze reis. Echt een aanrader voor jullie. Schotland is zo mooi ondanks het slechte weer.

Deze Roamer staat nu vol van Riley enthousiasme. Drie personen beschrijven hier waarom zij een Riley hebben. Ook heb ik kleine wijzigingen in de lay-out doorgevoerd. Het adres label staat nu op de achterzijde. Dat kan omdat de KNAC geen advertentie meer plaatst!

Het clubblad maken vergt wel veel tijd. wanneer iemand geïnteresseerd is om me te helpen zou dat super zijn. Dat kan on-line. Als je Mozilla Firefox als browser installeert, kan je inloggen op ons clubblad en er pagina's toevoegen of bewerken. Hiervoor krijg je dan een inlognaam en wachtwoord. Want vele handen maken licht werk, zo is dat toch.

Geniet van deze Roamer met ook het verslag van de voorjaarsmeeting en Vierhouten 2014!

Jan-Willem





Waarom juist een Riley RM?

Bovenstaande vraag werd mij gesteld door de redactie met de bedoeling dat ik het antwoord daarop in een stukje voor de Riley Roamer zou verwerken. Welnu ik kan daar kort in zijn. In 1964 is mij een Riley RM “overkomen” om het zomaar te zeggen. Ik liep via een vriend die wist dat ik belangstelling had voor oudere automobielen toevallig tegen dit merk aan. Ik had er eerlijk gezegd nog nooit van gehoord. Het zei mij niets en ik wist ook niet wat ik me erbij voor moest stellen. Bij de eerste kennismaking viel mij direct op dat het iets exclusiefs was, zeker geen alledaagse verschijning op de Nederlandse wegen (In Leiden, waar ik toen woonde, hebben ooit twee RM's rondgereden). Wat een prachtig gelijnde Engelsman. Spiegelend zwart gelakt met een mat zwart kunstlederen dak. Het interieur keurig afgewerkt met leer en (wortelnoten-) hout. Onder de lange gedeelde motor-kap een prachtige krachtbron met veel glimmend gepolijste aluminium delen. Bij nadere beschouwing van de toen 12 jarige auto bleek de laklaag her en der doorgesleten te zijn door het vele poetsen, bleek een van de twee benzine vulopeningen bij een aanrijding verdwenen te zijn, bleek het dak met schuifdak niet meer waterdicht te zijn hetgeen zich vertaalde in het interieur. Vochtplekken in een rimpelig en futloos

hemeltje, schimmel op de rood lederen stoelbekleding en natte vloerbedekking. Ondanks het vocht werkte alle elektriek perfect, alleen starten was niet eenvoudig... maar als de motor eenmaal liep dan liep hij als een zonnetje zonder rare bijgeluiden met een mooie oliedruk en een heerlijk sonoor uitlaatgeluid. Het rijden in deze toch wel sportieve sedan was wel even wat anders dan in de voorgaande Mercedes 170 VA 1938 en Ford V8 1947.

U begrijpt het al. De koop werd gesloten. 300 Gulden en een oude bandrecorder armer maar een mooie Engelsman, lhd NT-76-75, met “wat werk” rijker. Eerst werd het dak met succes waterdicht gemaakt middels een oud laken dat met bisonkit over het oude beschadigde dakleer werd geplakt en daarna keurig





mat-zwart werd geschilderd. Hierna kon het drogen en schoonmaken van het interieur beginnen. De vloerbedekking werd vernieuwd, de auto geïetst en in de was gezet en klaar was "Mac Riley" zoals de automobiel ondertussen gedoopt was. Na enig afstelwerk bleek starten ook al beter te gaan en kon er nu echt gereden gaan worden. 's Avonds rond etenstijd werden menigmaal de Leidse singels als testcircuit gebruikt. Met zijn prima remmen, messcherp stuurgedrag en een wegligging als een plank in snel genomen bochten, bij droog wegdek althans, leerde ik de Riley RM kennen als een heerlijke betrouwbare en goed beheersbare snelle reiswagen. Hij stond zijn mannetje met een top van 160 km. (dat mocht en kon toen nog). Dat was dus genieten geblazen in deze exclusieveling. Totaal anders dan het wiebelige Mercedesje (Georgie Daimler Benz) en de Logge dikke Ford V8 (De Tank).

De pret was dat jaar echter van korte duur toen ik mij realiseerde dat De Riley wel zeer dorstig (nog dorstiger dan zijn eigenaar) bleek te zijn en hij ook nog eens alleen maar benzine lustte (de Mercedes en Ford namen ook genoeg (eenmaal warm gedraaid) met de veel goedkopere huisbrandolie. Noodgedwongen werd afscheid genomen van de Riley RM (de restanten liggen bij Bigault op zolder) maar de verpletterende indruk van zijn verschijning en weggedrag is mij altijd bijgebleven. Wat een prachtige automobiel van welke hoek je hem ook bekijkt! Na jaren kwam het merk Riley en een RM weer in beeld. Ik kende nu het merk en dacht dat ik wist wat ik kon verwachten. Dus



niet. Er bleken verschillende RM's te bestaan namelijk een anderhalf en een twee en een half met de iets langere neus. En ik trof in 1975 de kleine variant (RMA 1949 rhd 06-SF-44, nu van Tellinga) die zich heel anders gedroeg dan ik in mijn herinnering had.....Eindelijk wijzer geworden ben ik bewust op zoek gegaan naar een goede RM, één zoals ik al bezeten had en een verpletterende indruk op mij achtergelaten had. Een twee en halve liter,.. een RMF dus.

En de vraag "Waarom juist een Riley RM?"kan ik kort beantwoorden met "alleen daarom".

Willem Postel

P.S: RMF 1953 lhd NX-91-49 vanaf 1977 bereden zonder noemenswaardige problemen. Heeft mij één keer vlak bij huis laten staan (defecte spanningsregelaar). Verkocht 2014.





Kofferbakuitbouw (deel 2)

Jan-Willem Nieuwenhuis

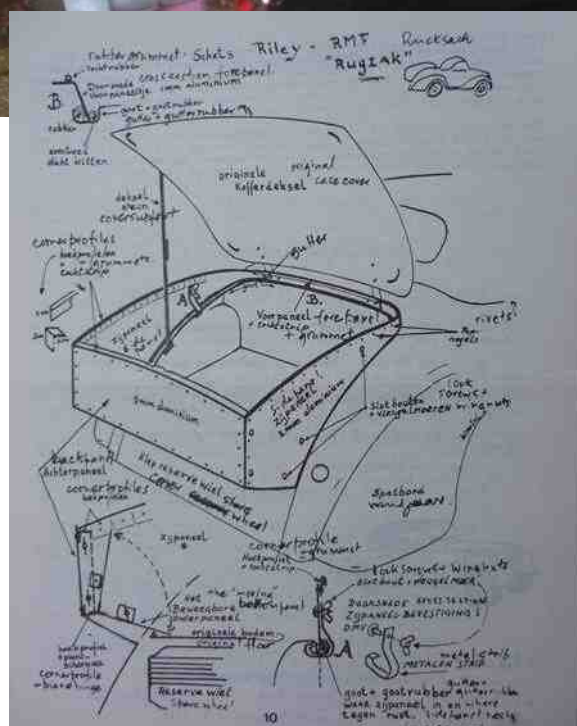
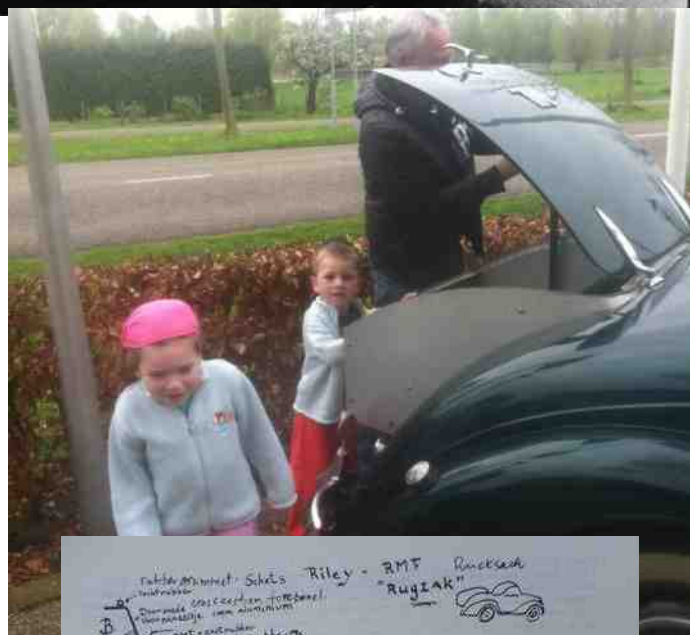
Tijdens de voorjaarsmeeting is de kofferbakuitbouw overgedragen aan Nick Wessels. Ook zijn kinderen waren zeer enthousiast over "hun bakkie". Ze zaten er met hun neus boven op hoe ik deze demonteerde. Erg leuk!

De foto boven toont de kofferbak op de ontwerper zijn auto, Willem Postel. Hij heeft deze gemaakt en gebruikt zoals in de vorige Roamer omschreven.

Deze is van een RMF maar een RMB gegaan, vervolgens een RMA en nu weer op een RMB.

Deze heeft het plan om de "bootextension" blauw te maken. Ik hoop dat hij eens zal laten zien hoe dit staat! Ik heb deze blank gelaten om juist de indruk te wekken dat dit niet standaard bij de auto hoort. Wellicht zullen we ooit eens zien hoe dit staat!

Praktisch is het in ieder geval.





Riley: Harry Keizer

Stadskanaal 2014,
Mijn Riley hobby is ontstaan doordat ik er mee besmet
cq opgegroeid ben.

Van mijn 5e tot mijn 14e jaar was onze gezinsauto een
Riley RMA en is niet meer uit beeld geraakt.

Mijn vader had ook al moeite om iets weg te doen van
wat je altijd dierbaar was geweest.

Dus toen in 1965 de Riley opgevolgd werd door een
Austin Balanza kwam de RMA in een schuur te staan
en hij is er nog steeds.

Tevens kwam er nog een RMC "sportwagen" bij on-
geveer in 1963.

En er kwamen mede door mijn broer Menno nog een
aantal restauratieobjecten bij.

Om toch met een Riley met achterbank (mede voor
de kinderen) te kunnen rijden hebben Menno en ik in
ongeveer 1993 de 'Textor-Riley' aangeschaft.

Een RMB van bouwjaar 1947 door de heer Textor
gerestaureerd eind jaren zeventig.

Ik ben meer van het rijden dan van het restaureren.

Mijn vrouw (Alian) en ik hebben dan ook al heel wat
ritten gereden en meetings bezocht

Met de Riley is het altijd weer verrassend hoeveel
leuke reacties je onderweg krijgt.

In mijn ogen zal het mooi zijn om deze bijzondere en
stijlvolle modellen uit de vroegere jaren zoveel moge-
lijk op de weg te houden.

Harry Keizer



Zondag 6 april 2014, voorjaarsmeeting

Na de winter in de schuur doorgebracht te hebben, en wat vervangende onderdelen en wat dingen bijgesteld te hebben, was het weer tijd voor de Riley om een flinke rit te maken. Het was de hele week mooi weer dus we verheugden ons er erg op. Een rit door het Groene Hart van Nederland. Echter, het was zondagmorgen druilerig weer. Wat doen we? Toch maar besloten om met de Riley te gaan en het moderne blik thuis te laten. Een goede gok want het viel erg mee. Toen we aankwamen in Haarszuylens was het droog en eigenlijk, op een enkel buitje nagelaten, bleef het dat ook wel. Wat een mooie locatie, het Wapen van Haarszuylens, was deze keer uitgezocht om ons te ontvangen met koffie en gebak. Wat een sfeer in dat prachtige dorpje.

Er was een flinke opkomst. Zo'n 28 personen hadden besloten dat ze in deze rit wel zin hadden. En er waren, volgens mij, 9 Riley's. Wat een leuk gezicht is dat altijd weer. Een aantal van die mooie oude auto's naast elkaar op een parkeerplaats. Na een uurtje gezellig kletsen, koffie drinken, broodjes en soepjes eten vertrokken we voor de rit van zo'n 70 kilometer. Wat een mooie rit. We hebben genoten van de omgeving, de lammetjes, de geitjes en een enkel veulentje. Ook de boomgaarden waren prachtig. Gelukkig konden wij achter de Riley van Johan Hofland aanrijden want het kaartje was voor mij, door mijn oog problemen, niet te lezen. Ik kon dus nu lekker gewoon kijken naar al het moois dat voorbijkwam. Opeens besloot Johan dat het nu tijd voor hem was om te stoppen en wees vanuit zijn auto dat we naar rechts moesten. Natuurlijk deden we dat en daar belande we op een parkeerplaats waar we helemaal niet moesten zijn. Nu moesten we achter de rij auto's aansluiten en dat was even lastig want de auto's gingen er als een speer vandoor. Dat is altijd, achteraan in een groep lijkt het wel of er veel harder gereden wordt dan wanneer je vooraan rijdt.

Voor enkele onder ons was het kaartlezen ook wat ingewikkeld en zij waren na de eerste zoek poging meteen naar onze volgende stopplaats gereden en zaten daar, onder het genot van een drankje, op ons te wachten. Ook weer zo'n leuke locatie, De Heeren van Maarssen. Voor Johan en Anneke was dit op loopafstand van hun huis. Dus nu begrepen we ook waarom Johan ons en andere kant uitstuurde. Hij ging zijn Riley naar de stal brengen. Hier werd ook de bootextension van Jan Willem in de auto van de fam. Wessels geplaatst. Nadat Willem en Ineke Postel deze bootextension gebruikt hebben zijn Aert en Carolyn van der Goes en daarna Jan Willem Nieuwenhuis de gebruikers ervan geweest. Leuk dat deze kofferbak aanpassing toch weer in de club blijft. Na nog wat gedronken te hebben en wat gegeten, Els en Aart bedankt voor de borrelhapjes, werd het voor ons tijd om weer in de auto te klimmen en op huis aan te gaan.

De fam. Wessels willen wij hartelijk bedanken voor een leuke en gezellige dag.

Janneke Tellinga





Waarom een Riley?

Kees de Kock

Hoe ik aan een RILEY kwam

Op de een of andere manier ben ik altijd geïnteresseerd geweest in auto's. Opgegroeid in de tijd vlak na de tweede wereldoorlog met als gevolg van bezetting en ander geweld, een straat beeld met heel weinig auto's. Wat was er overgebleven van het vooroorlogse auto bezit, een paar A Fords en wat Chevrolets die onder het hooi of achter een muur verborgen waren geweest en die na '45 tevoorschijn kwamen. Onze '34 er Ford V8 was verdwenen en zeer waarschijnlijk verwoest. Maar juist door de schaarste werd waarschijnlijk mijn interesse weer gewekt.

Wellicht komt het ook door mijn wat ongewone geboorte plaats: in een huis gebouwd boven op een garage, iets dat met de huidige regels op gebied van veiligheid en milieu onmogelijk zou zijn, waar ik waarschijnlijk de benzine en diesel lucht al vroeg heb opgesnoven!

Mijn vader was als garage chef aangesteld bij de ATO/ Van Gend&Loos, een volle dochter van de Nederlandse Spoorwegen. Het gebouw staat er nog steeds, maar is nu een "Blokker" of zoiets. Net vóór de oorlog uitbrak, verhuisden we naar Amersfoort en begon de auto-loze periode. Niet zo ver van de garage van Nefkens waar heel trots heel lang een groot blauw

Chevrolet merk boven de garage uit stak. Van die tijd bevond ik me in het Chevrolet kamp, bekvechtend met vriendjes in het Ford kamp. Ik haatte de blazende V8 Fords en vond de meer melodische geluiden van de Chevrolets véél mooier. Ongehinderd door enige technische kennis natuurlijk op 9 jarige leeftijd, maar daar kwam een einde aan door een sinterklaas cadeau dat het nieuw uitgekomen boek "het jongens Auto Boek" bevatte. Hier vond ik het bewijs, dacht ik, dat de Kopklep Chevrolet motor véél beter was dan de ouderwetse zijklep Ford. Echt diepgaand doordacht was dat natuurlijk niet, maar uiteindelijk zou ik toch gelijk krijgen. Diegenen die de naoorlogse tijd bewust hebben meegemaakt, zal hebben gezien dat de geleidelijke uitbreiding van het wagenpark voornamelijk uit Amerikaanse auto's bestond. Zij waren goedkoop en de betrekkelijk geringe belasting en invoerrechten maakten tot in de '50 er jaren de keus voor een Chevrolet of Ford, Kaiser, Dodge, Plymouth, etc. aantrekkelijk ten opzichte van de langzaam weer verschijnende europeesche merken. Een VW, of een Peugeot of Citroen, waren even duur of zelfs duurder in de 40er jaren.

Doordat mijn vader in '47 overleed keerden mij moeder met het gezin terug naar de Betuwe, waar we oorspronkelijk vandaan kwamen, en vatte haar beroep weer op, werd onderwijzeres in het dorp Lienden. In de gemeente Lienden waren er in die tijd twee dorpsdokters. Een ervan had blijkbaar een fascinatie

met Engelse auto's. Dat was nieuw voor mij, met mijn meer Amerikaanse smaak. Hij reed verschillende Tulpenrallies, en Monaco rallies met zijn SS Jaguar , vervolgens met een MG Magnette .

Daarna schafte hij een Riley RMB aan, een zwarte met een imposante neus en radiator gril . Alhoewel ook hiermee de "Monaco" werd gestart, is deze niet geheel uitgereden. Oorzaak, de kaartlezer liet hem verdwalen in noord Frankrijk. Het was het zijn dagelijkse praktijk auto. Als jongetje van 10 mocht ik eens met hem meerijden, waarbij hij het gaspedaal niet schuwde.

Het was duidelijk een demonstratie van een trotse bezitter. Volgens de anekdote deed hij eens een wedstrijd met een plaatselijke boer om wie het snelste het dorp op en neer kon rijden met als keerpunt het plaatselijke "monument"(zo heette dat in Londen). De mensen spraken er "Schande"van! En dan nog wel een dokter! (Genoemde boer reed een Citroën 11) Ik herinner me niet meer wie er won!

Ik bleef het een intrigerende auto vinden en besloot de nodige auto technische literatuur te gaan zoeken. In "Steinbuch", de toenmalige "bijbel" op dat gebied , vond ik dat inderdaad de zijklep motor inferieur was door de vreemde verbrandings kamer, met veel koelend oppervlak (

warmteverliezen) en erg "pingel gevoelig". Een van de beste vormen van verbrandingskamer was een halfbolvormige zoals in de Riley motoren.

Beter rendement, lager specifiek brandstof verbruik en bovendien werd die vorm zonder uitzondering in de race auto's van die tijd gebruikt.

Dat maakte die Riley nog interessanter en ik begon die Engelse auto's meer te waarderen ofschoon ik de carrossievorm nog steeds wat ouderwets vond.

Maar die proefrit in de RMB bleef vast in mijn geheugen en zou later helpen bij het zoeken naar een geschikte klassieker met wellicht wat "opknapwerk".

Hoe anders zou het lopen!

Na die zwarte RMB kocht de dokter een knalrode RMD met beige kap en bekleding. Dat was zo'n beetje de mooiste auto in de omgeving en mijn voorkeur voor de Amerikanen, begon te wijken.

Fast Forward naar 1973, inmiddels reden we een Citroën GS (snel,comfortabel als geen ander, maar niet zuinig!) kwam ene Den Uil op de tv vertellen dat we op Zondagen niet meer de weg op mochten, dat de benzine op de bon zou gaan en van lekker doorrijden geen sprake meer zou zijn. Dat was het teken voor mij om een "klassieker" te gaan zoeken en na een vergeefse poging bij onze latere voorzitter Bert Deuling, vond ik er een in Dalfsen bij een dames kapper (!) met een klassieke auto hobby.

Kerstmis '73 erop af en een deal gemaakt en samen met een van mijn medewerkers op 4 januari opgehaald. Hij was zwart en hier en daar dof en niet helemaal roest vrij. Na een jaar knutselen (restaureren kon je dat niet noemen) gingen wij voor het eerst naar Engeland ,naar een "National Rally" waar we tot onze verbazing de prijs voor de mooiste RMB wonnen.

De volgende jaren , 1976,1977 1978 en 1979 werd telkens die rally bezocht en in dat laatste jaar kreeg de UK-10-50 opnieuw diezelfde prijs. In totaal hebben we met de UK zo'n 25.000 km gereden, een groot deel ervan in Engeland. Op 08/08/80 werd de UK omgeruild met het wrak van de Wylders 15/6 met behulp van John Byron, de "Spares Secretary van de RM Club. De rest as they say is history.

Kees de Kock



Riley Pathfinder 1956

Henri Arriëns

Mijn Riley is nieuw geleverd in de Zwitserse stad Solothurn. De eerste en tweede eigenaar waren vader en zoon. Via een handelaar is de auto naar Nederland gekomen. De eerste keer dat ik de auto zag stond hij bij een oldtimergarage op een brug. Ik liep eronder door en keek omhoog: Hij zag eruit alsof hij net uit de fabriek kwam. Alleen zat er een roestvrij stalen uitlaat onder, voor de rest is alles origineel. Er gaat toch niets boven een ongerestaureerde originele auto.

Het was dus een kwestie van liefde op het eerste gezicht. Zelfs de origineel geleverde Hismastersvoice buizen radio doet het nog.

Op een kwade dag onderweg naar huis hoorde ik een tik in de motor. Het klonk niet zwaar genoeg voor een hoofd of drijfstang lager, maar was duidelijk ook niet een klep die amok maakte. Toch de auto maar stil gezet en op zoek gegaan naar tijd om de motor eruit te halen.

Ondanks de hulp van een vriend, hadden we heel wat avonden nodig om de motor eruit te halen. Bij navraag binnen de Engelse Riley club blijkt dat heel normaal te zijn. Ook is het niet mogelijk om motor en bak in de auto te scheiden, dus moet je ze er samen uit lepelen.

Gelukkig bleek ik precies op tijd gestopt te zijn met rijden, want de achterste drijfstanglager schaal was nog flinter dun! De krukas was gelukkig nog geheel zonder slijtsproen, mazzel!

Zo zien niet veel mensen hun motorblok! Links de aandrijfketting van de nokken assen. Hier is heel duidelijk te zien dat een Riley blok 2 onderliggende nokkenassen heeft. De volgende stap is de kop monteren.

Nu op jacht naar onderdelen! Via de Engelse club kwam ik uiteindelijk bij een man in Australië, die ik eerst telefonisch benaderde en vroeg naar zijn e-mail adres. Hij bleek zelfs geen computer te hebben, dus stuur maar een brief. Mag het ook voor een man van





negentig! Service is goed alleen duurt het wat lang op die afstand. Ook de NI douane werkte mee, dus het blok zit weer in elkaar . Nu nog in de auto hangen.

nog afmonteren en de uitlaat en de overbrenging van de pook naar de versnellingsbak en de radiator, en wat ik nog meer tegen kom.

Glimmend gereviseerd blok klaar om erin te hangen

Huidig stand van zaken (25-06-2014) is afgebeeld op de volgende pagina.

Dit klinkt makkelijk, maar alleen het op zijn plaats hijsen en er voorzichtig in manoufreren, beetje bij beetje, kostte het grootste deel van 2 uur. Dan de rubbers er onder monteren en vastzetten.

Dit keer had ik niet de hulp van mijn vriend en moest het dus allemaal alleen doen, niet aan te raden! Je loopt continue om de auto heen. Van de de motortakel naar de auto links en rechts: gaat het goed? Dan er even onder liggen om te kijken of het staartstuk van de bak wel over de torsiastaaf beugel heen gaat en er nergens iets klem wordt gezet, dan wel verbogen. Weer opstaan, geheel weer iets naar achteren, laten zakken. Enz. enz. Misschien een aanrader als gymnastiek oefening. Dan bedenk je dat een brug misschien toch makkelijk geweest zou zijn.

Achteraf bleek dat ik niet voorzichtig genoeg ben geweest. De vacuümleiding van de rembekrachtiger, die achter onder de auto zit, was verbogen. Hierdoor was hij niet meer aan te sluiten op het spruitstuk. Gelukkig is dit en koperen leiding die zich ook weer terug laat buigen.

Nu verder afbouwen. Ik kan haast niet wachten op het moment dat hij voor het eerst weer gestart wordt. Dit zal nog wel even duren want ik moet de carburateurs





oldtimertaxeren.nl

taxatie op maat

door een VRT gecertificeerde register taxateur

Voor meer informatie of een afspraak:
www.oldtimertaxeren.nl
tel: +31 412 617187

- oldtimers
- youngtimers
- klassieke brommers
- klassieke motoren
- campers

www.euroexpertise.nl

www.campertaxeren.nl

www.oldtimertaxeren.nl

www.contraexpertise.nl

Birthday bash is the life of Riley

26 March 2014

Riley owners will celebrate the 60th anniversary of the Riley Register with a three-day celebration of the marque's classics later this summer.

As part of its efforts to mark not just its diamond anniversary, but also the 80th anniversary of the company's racing cars coming second and third at Le Mans, the Register is holding a three-day international rally in and around the marque's home city of Coventry. The event, which takes place 27-29 June, 2014, will also see an extensive display of classics assembled at Wroxall Abbey, Warks, on 29 June.

This year also marks the 80th anniversary of the celebrated Riley MPH model. This was based on a chassis design similar to that entered by Riley in the 1933 TT, and it came with a choice of three sizes of the Riley six-cylinder engine. Fifteen were made and 14 survivors are known – the club is keen to see as many as possible at the anniversary celebrations.

Cub publicity officer Roger Wrapson says: "The Sun-

day will see a wide range of activities in the Abbey grounds including the Club Concours d'Elegance. There will also be opportunities to view and purchase from the range of spare parts produced by the Register."

Register members will also be treated to a reception at the Coventry Transport Museum on Friday, 27 June, and a visit to the firm's original Durbar Avenue factory on the Saturday.

The Riley Register welcomes owners and enthusiasts of pre-1940 Coventry-built Riley motor cars such as the Riley Nine series and the 12/6. Membership costs £35 with a joining fee of £10, and membership benefits include insurance discounts, club bulletins and access to the club's wide-ranging spares service.

Anyone interested in showing off their classic at the Sunday event should get in touch with event organiser Paul Scholes.

- 02476 457593
- www.rileyregister.com

Te Koop: banden

4 Coker Classic Whitewall banden

Maat : 6.00 -16

DOT CYWMA2D 84808

Profiel diepte : 7 mm

In goede staat.

Prijs € 240

Te bevragen bij : mhm.smeets@home.nl / tel. 045-5310081



Overgangsregeling belasting 2014

Is uw motorrijtuig voor het eerst in gebruik genomen op 1 januari 1974 of later maar vóór 1 januari 1988? Dan kunt u gebruikmaken van de overgangsregeling. Uw motorrijtuig komt alleen in aanmerking voor de overgangsregeling, als het gaat om een:

personenauto of bestelauto die uitsluitend bestemd is om op benzine te rijden
motor

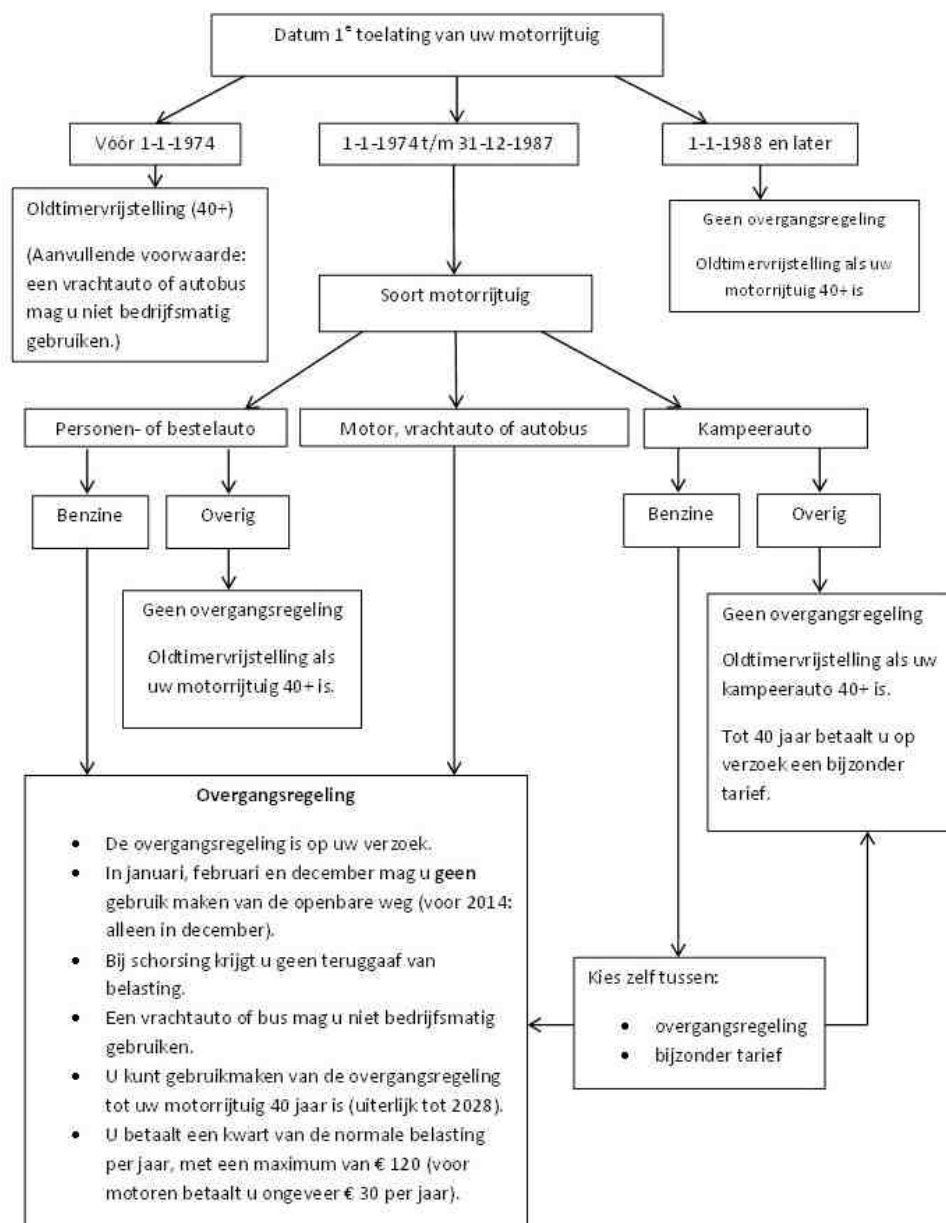
vrachtauto die u niet bedrijfsmatig gebruikt

autobus die u niet bedrijfsmatig gebruikt

Let op!

Hebt u een personenauto of bestelauto die niet uitsluitend bestemd is om op benzine te rijden? Dan komt u niet in aanmerking voor de overgangsregeling. U betaalt vanaf 1 januari 2014 volledig motorrijtuigenbelasting tot uw auto 40 jaar is.

In het schema ziet u wat er voor u verandert vanaf 1 januari 2014. Wilt u deelnemen aan de overgangsregeling? Lees dan welk tarief u betaalt.



Vierhouten 2014

Ria de Kock

Op 31 mei vertrokken Kees en ik al vroeg naar het oosten. De TomTom werd afgesteld op "Hof van Hulsthorst" te Hulsthorst.

Het was een prachtige zomerse dag en door het vroege vertrek was er nog niet veel verkeer op de weg. Dat is niet altijd het geval, want de N59 is de enige weg die ons zonder omweg naar het noorden brengt. Daarna gaat de reis eigenlijk pas beginnen.

Onze auto rammelde er lustig op los, zodat er van de TomTom niets te verstaan was. Gelukkig was het beeld goed. Ook onze auto deed het uitstekend, het rammelen kwam van het dak en de ramen.

Ik hield voor Kees het dashboard in de gaten om te zien of olie, water, temperatuur en de ampèremeter in de juiste stand stonden, hoewel Kees dat natuurlijk ook zelf deed. Ik dacht dat ik hem ermee zou helpen. Waarom Kees eerst naar Hulsthorst ging weet ik niet, maar het restaurant was nog een uurtje gesloten. Het stond in een prachtige bosachtige omgeving, vogelgeluiden rondom. Het terras telde veel tafels en stoelen die later nog kleedjes en kussens kregen.

Een trein kwam heel regelmatig voorbij, vergezeld van toeters en bellen vanwege de overweg. Later hoorde ik dat hij van Amsterdam naar Groningen reed.

Kees belde Jan Willem. Vierhouten lag maar 12 minuten verder op. Hij kwam naar ons toe, maakte even een praatje en toen ging hij de anderen halen.

Inmiddels was er personeel verschenen en was het tijd voor een kopje koffie voor iedereen.

Daarna was er een lekkere lunch, maar die van mij was er niet bij. Heeft iemand anders die opgegeten? Er was er wel een over, gevaarlijk wiebelend op de hand van de serveerster. Omdat die er ook lekker uitzag heb ik die maar opgegeten.

Op de terugweg naar Vierhouten leidde Jan Willem ons langs de Zandverstuivingen, wijds en mooi.

Aangekomen in Vierhouten was het als vanouds heel gezellig en leuk elkaar weer te zien.

Zaterdag waren er 18 clubleden en op zondag 24, met in totaal 7 Riley's.

Gon had nog een kleine kofferbak verkoop, waarbij met name 2 toeters voor enige hilariteit zorgden.

Het bestuur had voor een voortreffelijke Chinese maaltijd gezorgd!

Aan het "Kamphuis" was het één en ander verbeterd en zag er goed uit.

Wat is het toch een fantastische plek voor de Riley Club Holland meeting. Vooral als het weer zo meewerkt!

We zaten dus weer in de zon tijdens de A.L.V.

Tijdens de vergadering bleek dat de financiële situatie, ondanks het teruglopende ledental rooskleurig was, hetgeen Jan Willem uitlokte te verklaren dat het voor een groot deel te danken was aan zijn goedkopere Roamers

Na het applaus voor het bestuur en het opruimen van het e.e.a. in het clubhuis, vertrokken wij, met open kap, zonder herrie en nog steeds in de zon naar Zee-land.



Najaarsmeeting 4 oktober

Beste leden Riley Club Holland, hierbij globaal het programma zoals wij dat in gedachten hebben voor het weekend van 4 en 5 oktober.

Zaterdag 4 oktober voor liefhebbers:

Welkom op Bornsestraat 102 Almelo vanaf 16.30 uur: borrel en eenvoudige maaltijd

's avonds gezellig samenzijn en eventueel vertonen van beelden m.b.t. oldtimers.

Wij kunnen ten minste 3 'stellen' een slaapgelegenheid bieden en daarnaast nog een enkele gast 'alleen'. Zondagmorgen 9 uur ontbijt.



Zondag 5 oktober 'najaarsmeeting':

Verzamelen met koffie/thee op Bornsestraat 102 te Almelo 10.30 – 11.30

Korte rit naar bezienswaardigheid, tevens daar de lunch; 11.30 – 15.45

Korte rit naar locatie in Almelo nabij snelweg: 15.45 – 16.30

Bezichtigen van enkele bijzondere oldtimers en avondmaaltijd incl. koffie/thee: 16.30 – 18.30

Voor de liefhebbers:

Vanaf 18.45 uur: Koffie 2e ronde op Bornsestraat 102 Slaapgelegenheid voor tenminste 3 'stellen' en enkele



le gasten 'alleen' indien men liever niet 's avonds terug zou willen rijden.

Maandag 6 oktober: 9 uur ontbijt en afscheid.

Wij zijn voornemens de Riley-bezitters van de Dutch Austin Morris Riley Wolseley Register Car club uit te nodigen om te participeren in het programma ...

Parkeren kan op eigen terrein (met camerabewaking, niet overdekt) en voor hen die dat willen is er op korte afstand een mogelijkheid de auto bewaakt overdekt te stallen.

Kosten: zaterdagavond (incl. eten, drank, borrel etc.): ca 15 pp

Kosten zondag: ca 35 pp (koffie, entree, lunch, avondmaaltijd)

Maandagmorgen: ca 3,50 pp

Met hartelijke groet,

Orly & Menno von Brucken Fock



Foto's

Vierhouten 2014



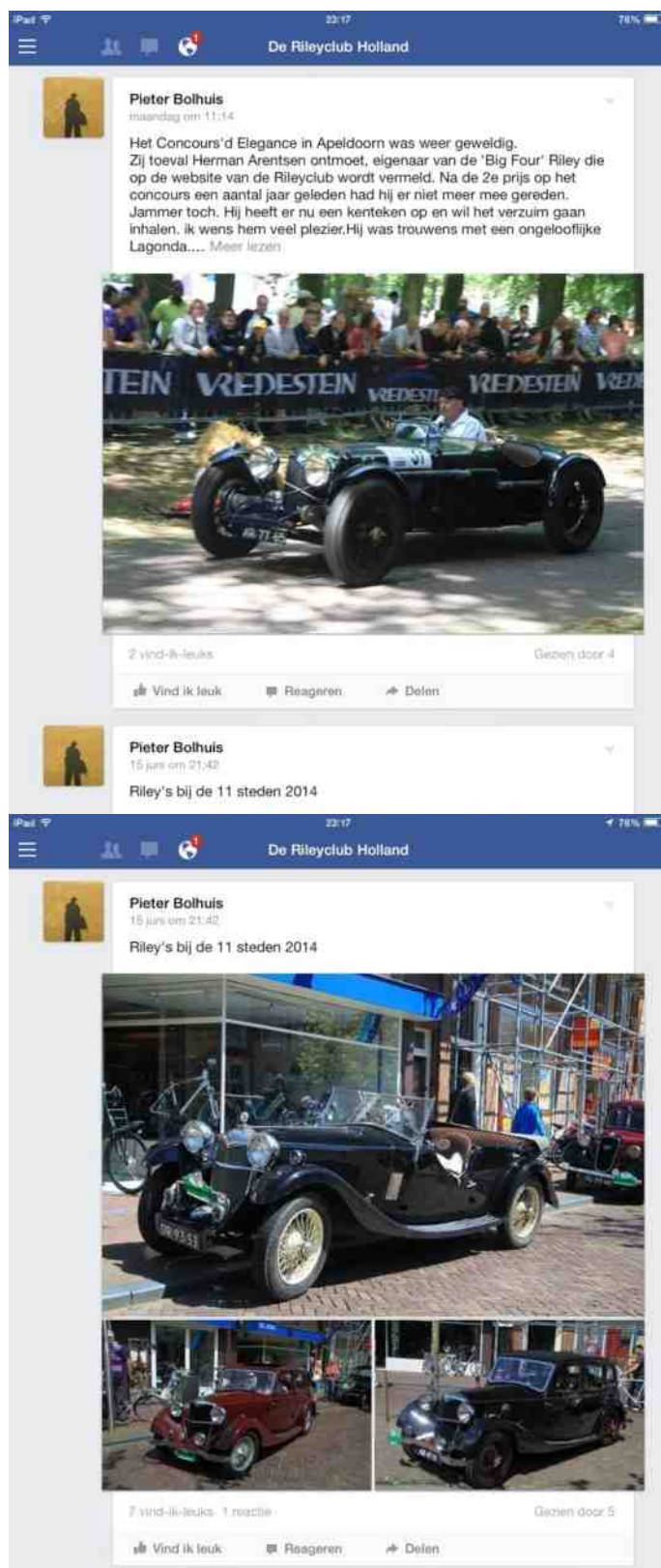


De Rileyclub Holland Facebook pagina

Er is sinds enige tijd een facebook pagina van "De Rileyclub Holland". Wanneer je een facebook pagina hebt kun je op deze groep aanmelden en op de hoogte worden gehouden van al het nieuws. hierop kun je foto's plaatsen en ook vragen stellen. Facebook is inmiddels uitgegroeid tot de grootste netwerksite ter wereld. Het werd oorspronkelijk in Amerika opgezet en veroverd in rap tempo de wereld. Heb jij nog geen Facebook-profiel maar wil je er wel één aanmaken om contact te houden met Riley vrienden? Hier lees je hoe je dat doet.

Zoek je vrienden

Het is natuurlijk leuk als je ook direct wat mensen toe kunt voegen aan je vriendenlijst. Facebook helpt



daarmee door je naar vrienden te laten zoeken met behulp van je mailadres. Als je Gmail, **Windows Live Messenger**, Windows Live Hotmail of een ander mailadres hebt, dan kun je je hiermee aanmelden. Facebook kijkt dan aan de hand van je adressenboek (en) welke contacten al lid zijn bij Facebook en geeft je de mogelijkheid die mensen meteen uit te nodigen. ga je zoeken, type dan "De Rileyclub Holland" in en meld je aan.



Lelystad

Een Riley "onderonsje" tijdens de Nationale Oldtimerdag op zondag 15 juni.
Deze Sprite werd gefotografeerd tijdens de Mille Miglia



Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

