

Roamer

156



***Vrolijk kerstfeest en
een voorspoedig 2017***

Riley Club Holland

Doelstelling:

De vereniging heeft ten doel het in oorspronkelijke en authentieke staat brengen van Riley's, zodat deze fraai gelijkende 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 hoeft niet persé te betekenen, dat de Redactie en/of het bestuur het eens is met het gepubliceerde.

Inhoud

40e jaargang
nummer 3, december 2016.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE PENNINGMEESTER
- 7 CONTRIBUTIE
- 8 NAJAARSMEEETING
- 10 LEDENLIJST
- 12 RILEY 'KRAANTJE LEK'
- 14 MOTOR SPORT MAG. 1938
- 18 REPARATIE RILEY RMF

Agenda 2017

Nieuwjaarsmeeting 2017
15 januari 2017 Uddel

Voorjaarsmeeting 2017
Eind maart /april 2017 (Wie?)

Vierhouten 2017
40 jarig jubileum: 19 t/m 21 mei 2017

Inleveren kopij:
vóór 5 maart 2017

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

Foto voorkant: Facebook Riley UK
Foto achterkant: H.Keizer
(Huwelijk neef)

Riley Club Holland nieuwjaarsmeeting



15 januari 2017, vanaf 11 uur

Het bestuur van Riley Club Holland nodigt u uit voor de Nieuwjaarsmeeting, welke gehouden zal worden op zondag 15 januari vanaf 11.00 uur in Restaurant Uddelermeer, Uddelermeerweg 5, 3852 NR, Uddel. Telefoon: 0577 401 202

De club zorgt voor koffie met gebak.

Tot ziens in Uddel.

Met vriendelijk groeten,
Bestuur Riley Club Holland.

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>	: Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: vacant e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Ed Bens, De Meeren 54, 4761 SM Zevenbergen, tel. 0168-326183, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Postbankrekening</u>	: NL08 INGB 0004 7684 93 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, e-mail: shop@rileyclub.nl
<u>Comissie lief&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
<u>Facebook</u>	: De Rileyclub Holland

Van de voorzitter

Sabine Juckenack

Zo sta je in je korte broek voor de kathedraal van Santiago de Compostella en voor je het weet is het alweer eind november en dien je de kerstverlichting op te hangen.

Mijn wandeling in Portugal en Spanje is goed verlopen. 250 km, geen blaren, helemaal geen blessures eigenlijk, mooi weer en geen enkel spatje regen in wat genoemd wordt 'de regenton van Spanje'. Hoe mooi wil je het hebben.

Ik was door mijn wandeling niet bij de najaarsmeeting in Maarsen bij Anneke en Johan Hofland, maar geniet er nog regelmatig van. Thibault kwam terug met een mand vol kweeperen die hij van Anneke heeft meegekregen. Hij heeft de kweeperen verwerkt tot een soort compote genaamd membrillo, die erg goed combineert met Spaanse kaas.

Het einde van het jaar nadert. De Riley is na de meeting met de AMRWR nog maar één keer de garage uit gerold. Nee, niet om mee te rijden, maar om ruimte te maken om de garage op te ruimen.

Alle andere Riley-activiteiten zijn op een iets lager pitje komen te staan in deze tijd van het jaar.

Niet al te laag, omdat we aan de vooravond staan van het lustrum jaar van de Riley Club Holland. 40 Jaar Riley Club Holland! Met hopelijk vele mooie, gezellige meetings en een feestelijke bijeenkomst om het lustrum daadwerkelijk te vieren.

Als ik de meetings van het afgelopen jaar de revue laat passeren ben ik ervan overtuigd dat het ons ook in 2017 gaat lukken om er iets moois van te maken.

2016 is de RCH daverend gestart met een grootse meeting met bijna 40 deelnemers in Groot-Ammers. De voorjaarsmeeting in Petten werd gekenmerkt door mooi weer en gezellig samenzijn van meer dan 20 Rileyleden. In Vierhouten werd de basis gelegd voor een inspirerende samenwerking met de AMRWR. De rij van meetings werd afgerond met een geslaagde najaarsmeeting met een opkomst van 26 leden in Maarssen, waar het samenzijn en de gezelligheid voorop stonden.

De samenstelling van het bestuur van de RCH is gewijzigd. Edwin Rietveld maakt geen deel meer uit van het bestuur. De samenwerking is niet goed uit de verf gekomen. Verderop in de Roamer treft u een mededeling hierover.

Met alle ups en downs gaan we als club positief het nieuwe jaar in en richten ons op dat wat de RCH zo leuk maakt, de liefde voor de Riley, de gezelligheid, het samenzijn en de leuke, interessante en boeiende meetings in de toekomst.

Volgend jaar hoop ik u allen te zien op de Nieuwjaarsreceptie op 15 januari.

Tot dan wens ik u allen fijne feestdagen en een goed en gezond begin van 2017.



Van de penningmeester

Ed Bens

Zoals gebruikelijk kijken we in deze periode terug op het afgelopen jaar. Voor wat betreft het aantal leden en de financiën kunnen we terugzien op een financieel gezond jaar. Zoals het er thans uitziet zullen we het jaar kunnen afsluiten met een positief resultaat van enkele honderden euro's en, per saldo, 5 nieuwe leden.

De begroting voor het komende jaar 2017 laat een negatief exploitatiesaldo zien van ca. € 700. Dit vindt zijn oorzaak in het feit dat we een extra budget voor het Lustrum 40 jaar hebben gereserveerd.

We gaan ervan uit dat we, met de positieve resultaten van de afgelopen twee jaar, dit bedrag kunnen verantwoorden in de cijfers.

De inkomsten voor contributies is begroot op 85 betalende leden.

De begrote kosten voor de Roamer en de overige kosten zullen vergelijkbaar zijn met 2016.

Het verzoek tot het betalen van de contributie voor 2017 vindt u op de volgende pagina in de Roamer evenals de ledenlijst die weer is aangepast met de wijzigingen in 2016.

Voor eventuele vragen, opmerkingen en dergelijke weet u mij natuurlijk te vinden!

Mede namens Anneke wens ik u allen Goede Feestdagen toe en een Gezond en Voorspoedig 2017.

Van de redactie

Het Riley jaar is weer teneinde. We gaan de feestdagen tegemoet en de dagen gaan weer lengen na 21 december. Een nieuw jaar gaan we tegemoet. Een jaar waarin het 40 jaar gelden is dat enkele Riley enthousiasten een Club oprichten op hun passie met elkaar te delen. Als ik terug denk aan dat jaar 1977, was ik 13 jaar en mijn vader 40 jaar. Mijn Opa die ook er ook bij was, was toen 84 jaar. Dus de leden die toen bij de oprichting waren zullen nu toch ook rond de 80 zijn. Nou ja, wat een onderwerp. De nieuwjaarsmeeting wordt gehouden Bij Restaurant Uddelermeer in Uddel waar u uitgenodigd bent op 15 januari om het 40^e Riley club jaar in te luiden.

Namens de redactie veel lees plezier.

Aangeboden / gratis

Een oude versleten originele vloerbedekking set van een Riley RMF. Past volgens mij in alle RM modellen met uitzondering van RMC/RMD.

Misschien handig als maatvoering bij het opnieuw bekleden van uw Riley.

Kan ik meenemen naar de nieuwjaarsmeeting in Uddel.

JW Nieuwenhuis,
redactie@rileyclub.nl



Betreft

contributie 2017

Conform het Huishoudelijk Reglement, artikel 2, is ieder lid per 1 januari van elk jaar bij vooruitbetaling de contributie verschuldigd. Het bestuur heeft op 29 november jl. de contributie voor **2017** vastgesteld op **€ 38,00**.

Het bestuur verzoekt u om de contributie, **voor 1 januari 2017**, over te maken op

Bankrekening NL08 INGB 0004768493 van Riley Club Holland.

Bij beeindiging van het lidmaatschap blijft de contributie over het lopende verenigingsjaar ten volle verschuldigd. Beeindiging van het lidmaatschap dient daarom voor 1 januari schriftelijk plaats te vinden aan de penningmeester/ledenadministratie.

Clubleden die woonachtig zijn in het buitenland kunnen gebruik maken van het International Bank Account Number **NL08 INGB 0004768493 met BIC code INGBNL2A**.

Indien u vragen en/of opmerkingen heeft over de contributie en/of ten aanzien van het functioneren of anderszins van de club kunt u ten alle tijden contact opnemen met een van de bestuursleden.

Indien u wijzigingen wilt aanbrengen in uw gegevens van de ledenlijst kunt u dit via het emailadres e.bens@planet.nl doorgeven.

Namens het bestuur van de Riley Club Holland

Ed Bens (penningmeester/ledenadm.)

December 2016

K. v. K. Tilburg dossier 40259757

Najaarsmeeting 2016, Maarssen, bij Johan en Anneke

Voordat we zondags naar Maarssen konden, moest eerst de Riley in orde gemaakt worden! De uitlaat moest vervangen worden door een nieuwe, en de ontsteking moest wat worden bijgesteld, want het weekend daarvoor waren we met de Riley van Mook naar Geldermalsen geweest, met erg heet weer, en daar liep de motortemperatuur erg op! Om de temperatuur in de motorruimte wat omlaag te krijgen, heb ik de uitlaat in de motorruimte met glasband geïsoleerd. Dat hielp, dus konden we zondag 22 september naar Maarssen. Om 9 uur vertrokken we vanuit Mook. We hadden gelukkig goed weer onderweg, de motortemperatuur bleef keurig op 175 graden Fahrenheit, en we kwamen om 11 uur in Maarssen aan, waar de deur al open stond, en Johan en Anneke ons gastvrij onthaalden. Koffie, thee, en heerlijk gebak in allerlei soorten stonden al klaar. Er waren al heel wat leden, en er moest weer veel worden bijgepraat.

Johan en Anneke hadden ook nog het een en ander georganiseerd. Voor wie wilde een toertocht door de omgeving (vanwege het slechte weer heeft niemand zich daar aan gewaagd), een wandeling door de omgeving, inclusief mogelijkheid om appels en kweeperen te plukken (waar meerdere aanwezigen gretig gebruik van maakten, tussen de bomen door), en ook nog een quiz, uitgezet op de mooi opgeruimde zolder van de loods vlakbij het huis: onderdelen raden: is het van een Riley of niet, en wat is het of van welk materiaal is het onderdeel gemaakt? Johan had hierbij een selectie gemaakt uit zijn verzameling Riley-onderdelen, maar er ook andere onderdelen (van grasmaaiers??) in gezet, om ons op een dwaalspoor te brengen! Dus liep iedereen over de zolder heen en weer, van onderdeel naar onderdeel, met een lijstje dat Johan en Anneke hadden opgesteld. Bij elk onderdeel moest je één of twee vragen beantwoorden. Dat viel nog niet mee. Er werd druk gekeken, overlegd, en soms gegokt wat het kon zijn.

Ondanks (of misschien dankzij?) de vele regen was het binnen erg gezellig, en Johan en Anneke hadden na de koffie met gebak een heerlijke lunch klaarstaan met 2 soorten soep en sandwiches met allerlei soorten beleg. Ondertussen werd er druk gepraat, en iedereen was blij elkaar weer te zien, met of zonder Riley (jammer dat er op de bijeenkomst maar 3 Rileys waren..).

Om 14 uur zijn we weer vertrokken, dit keer in de stromende regen, terug naar Mook. Het was een geslaagde bijeenkomst. Dank aan Johan en Anneke.

René en Lieke

Quiz Rileymeeting 2 oktober



A.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee
A.2. Waar wordt dit onderdeel voor gebruikt?

B.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee
B.2. Waar wordt dit onderdeel gebruikt?

C.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee
C.2. Waar wordt dit onderdeel voor gebruikt?

D.1. Wordt deze motor in een Riley gebruikt?
Ja / nee



D.2. Wat voor brandstof gebruikt deze motor?

E. Dit is geen Rileymotor. Wat voor motorprincipe ziet u hier?

F.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee

F.2. Wat is het en van welk materiaal is dit gemaakt?

G.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee



G.2. Waar wordt dit onderdeel voor gebruikt?

H.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee
H.2. Wat is dit?

I.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee
I.2. Waar wordt dit onderdeel voor gebruikt?

J.1. Is dit een Riley onderdeel? Ja / nee
J.2. Wat is dit voor onderdeel?

K. In welk jaar werd jaar werd in Coventry het 100 jarig Riley bestaan gevierd?

Antwoorden quiz Rileymeeting 2 oktober

A1 ja
A2 radiatorsteun

B1 ja
B2 stuurkolom (houder)

C1 ja
C2 kabel kilometerteller
D1 nee

D2 euro 95 (4tactmotor dus)

E wankelmotor

F1 nee
F2 bronzen carburateur

G1 ja
G2 (stang) motorkapontgrendeling

H1 nee
H2 vetpot voor leidingsysteem

I1 ja
I2 kabel om klok op tijd te zetten

J1 nee
J2 universele schakelaar

K 1996 Volgens meerdere leden is er in 1998 ook een viering geweest, dus dat hebben we ook goed gerekend.



Winnaar van deze quiz was Kees de Kock met 17 antwoorden goed.

"Kraantje Lek"

Of hoe je een begrijpelijke vergissing maken kan met RM motoren van het B en het F type.

Een paar jaar geleden kocht ik van de "erven Teipe" een motor uit de verzameling chassis en Rileys die Hennie Kuipers voor de familie Teipe zou verkopen. De bedoeling was om een reserve motor op te bouwen en te zijner tijd de altijd lawaaierige B motor van mijn RMB te



vervangen door een ,naar mijn idee, betere motor. De vervanger was van het B type en had de kleur van de BMC revisie-motoren. Dat was meteen een misvatting, want bij demonteren vond ik twee uitgelopen drijfstang lagers en bleek uit het slijtage patroon van de zuigers dat er helemaal geen revisie had plaats gevonden. Welnu, geen probleem dacht ik, met een set nieuwe zuigers en met de in

Engeland indertijd gekochte complete drijfstangen (met ingegoten lagers waar ik overigens geen fan van ben!) is dat probleem op te lossen. Ja dat dacht ik. Geen enkel vermoeden dat er een gevaar schuilt in het kopen van een los , niet lopend, RM blok en dat ik daar later mee geconfronteerd zou worden. Mijn Engelse vrienden , met allicht meer en langere ervaring zeiden achteraf : "dat had je toch kunnen weten, RM blokken bevriezen altijd (tenzij de vorige eigenaar het blok op zijn kop had gezet, maar wie doet dat ?)" Wat blijkt het geval; het aftapkraantje laat het water van het bovenste deel van de koelmantels weg lopen bij opening, maar de koelmantels rond de cilinders loopt door naar het onderste deel van de cilinders dat zich tussen de nokkenassen bevindt. Het onderste deel is dus niet af te tappen en aangezien ter hoogte van die nokkenassen er een vernauwing in dat deel van de koelmantel zit, barst daar de boel als het water er nog in zit!



Nadat ik de kop had laten vlakken en druk testen en een plaat had vastgezet op het bovenzvlak van het blok , kon ik druk zetten op het water en zag dat het water onder uit het blok stroomde. Er zijn in het verleden dus verscheidene motoren op die manier onbruikbaar geworden, en zoals ik in eerste instantie ongetest de motor had opgebouwd en in de RMB had gemonteerd, geld weggegooid met bovendien veel werk. Het in- en uitbouwen van die motor had ik voor niets gedaan.

Gelukkig had ik bij de verkoop van de RMF van Alan Start zijn originele motor kunnen overnemen, dus dan de F motor maar prepareren. Vraag: kan je een F motor in een B chassis monteren? Ja , dat kan, maar dan moet de voorste motor steun aangepast worden en daar kon Thibault Bigot me mee helpen, dus dat zou geen probleem moeten zijn. Eerst maar eens die F motor uit elkaar halen. Waarom Alan die motor had vervangen werd me nu duidelijk! Blijkbaar is dat blok onderhanden

genomen door een bedrijf dat moeilijkheden had met de BSF draadsoort van alle motor

tapeinden en bouten, op allerlei plaatsen had men M10 en M12 gebruikt en niet bepaald vakkundig.

Om een lang verhaal wat korter te maken: Op naar een revisiebedrijf om het blok en de kop te testen, te vlakken, de draadsoorten gelijk te trekken en de cilinders op te boren om mijn zuigers (voor het reserve B blok gekocht) te kunnen monteren.



Maar dan blijkt dat je een andere stroomverdeler nodig hebt (Links draaiend!) en dat de F een geheel andere waterpomp heeft. Dat had ik niet op voorraad maar ik werd gelukkig geholpen door Jaap Steijling met een complete pomp en bij de "DistributorDoctor" in Engeland kon ik een gereviseerde verdeler kopen (niet bepaald goedkoop, maar het is niet anders) Een andere truc dacht ik uit te halen door de B krukas, met zijn nog standaard hoofd en drijfstang lagertappen met lagerschalen over te zetten in het F blok. Helaas paste dat niet en moest ik me behelpen met de A.Start krukas met niet Std hoofd lagers . Ben benieuwd naar de olie druk als hij kan draaien, lagers zagen er overigens goed uit, dus ik hoop dat er dan eindelijk een reserve motor klaar zal staan aan het eind van de winter.

Tot lering en vermaak, zal ik maar zeggen. En alsjeblieft geen: "dat houd je van de straat"!

Kees de Kock

(onderstaand stukje uit de krant, regio Noord-Veluwe)

vrijdag 14 oktober 2016 ■ destontor.nl ■ e-mail: noordveluwe@destontor.nl

ds
DE STONTOR

Noord-Veluwe

Veertig mille voor het goede doel

Lekker toeren door Noord-Nederland en nog geld bij elkaar brengen voor het goede doel ook. Tachtig glanzende bolides stonden gistermorgen in de Zwolse binnenstad klaar voor de jaarlijkse Ronald McDonald Rally. De inleg van de deelnemers gaat naar het Ronald McDonaldhuis in Zwolle. Tijdens een afsluitend diner voor de deelnemers werd de opbrengst bekendgemaakt: 40.000 euro.

FOTO FRANK PAULMAN

EEN VIER CYLINDER VOORAAN. 90mijl per uur met een standaard 16 hp riley big 4 op een nat Brooklands

Voor de meeste race enthousiasteling is een vier cilinder bijna altijd populair. Er is een gevoel van kracht dat ontbreekt bij de zachte zwel van kracht van een zes cilinder. Een hoop mensen zijn dan ook blij met de nieuwe grote vier cilinders die op de markt komen dit seizoen.

Een van de beste van deze nieuwe big fours is de 16 hp Riley, met een motor die een bore and stroke van 430,5 X 120 mm heeft, en een inhoud van 2443 cc. Het voordeel van een vier cilinder is zijn korte lengte. Deze motor is in een chassis gebouwd met een wielbasis van 8ft 8in. en een track van 4ft. 3in.



Ik zelf ben de eigenaar geweest van diverse Riley modellen, en was heel erg blij toen Bob Porter, bekend bij vele race evenementen, en lid van Messrs. mij een proefrit aanbood in zijn eigen big four kestrel saloon.

De echte enthousiasteling zal het jammer vinden dat de wagen geen open dak had, maar het goot van de regen en wij waren dus best blij met het dak.

Comfortabele carrosserie bouw is altijd een van Rileys beste kanten, en de Kestrel saloon met zijn hellende achterkant, is goed uitgerust om het beste uit de motor te halen. De Riley heeft een overdrive versnellingsbak, met drie normale versnellingen en een hoge top versnelling die er automatisch bij komt boven de 40 mile per uur als je de voet even van het gas pedaal afhaalt. Terug onder de 35 mile per uur komt de normale derde versnelling, of traffic top, terug. de overdrive top is zo hoog als 8,79/1 en met 5,28 X 18 inch banden krijg je een comfortabele kruis snelheid van 70 tot 80 mile per uur. Het enige nadeel is dat om met de overdrive te rijden er een freewheel op de normale versnellingen komt. Als de overdrive is ingeschakeld is de versnelling vergrendeld en de weerstand van de motor is gebruikt om de stabiliteit te bevorderen. Freewheel fans vinden dit een goede toevoeging. Iedere man heeft zijn voorkeur. Als je de freewheel niet wil gebruiken heb je een normale drie versnellingsbak. De ratios zijn: 14,3/1 in de eerste, 8,25/1 tweede en 55,1/1 in derde of traffictop.

Met de overdrive ingeschakeld rijden we over de Kingston By-Pass met een snelheid rond de 50mile /uur, ik vroeg aan Bob hoe je kon terug schakelen zonder je snelheid te laten terug lopen onder de 35 mile/uur om de automatische derde versnelling te gebruiken. Dat is heel makkelijk, zij Bob, je schakelt terug als bij een normale versnellingsbak en dan ben je in overdrive tweede. De ratio van die tweede is: 6,15/1. En als je wil kan je daar 65 mile/uur

De overdrive twee, als bij de overdrive drie, heeft een fixed wheel, en ik moet zeggen dat deze optie goed werkt als je wilt accelereren om iemand in te halen op een tweebaansweg. Je kan eigenlijk zeggen dat de Riley 5 versnellingen heeft.

Ik vroeg Bob welke snelheden kan je halen in de versnellingen. Ongeveer 28 mile in de eerste, en ongeveer 48 mile in de tweede. Het hangt er van af hoe hoog je de revs wil laten gaan natuurlijk. Je kan bijna 80 halen in der derde. In overdrive top had ik 98 op de snelheidsmeter. Dit was op het vlakke stuk onder goede omstandigheden. Op de terugweg onder niet zulke goede omstandigheden hebben we 94 mile gehaald.

Je mag er van uitgaan dat wij een check op snelheid hebben gehouden met de stopwatch, en we vonden dat de snelheidsmeter een te verwaarloze afwijking heeft. Er is geen reden om Bob dus niet te vertrouwen als het gaat om de snelheid van de Riley. We hebben dit ook geconstateerd toen we de wagen gingen testen op Brooklands.

De wagen was goed warm na een lange reis en we haalden snelheden die hoger lagen dan die van de andere wagens. Het regende hard en we hebben een top snelheid gemeten van precies 90 mile/uur. Het laagste wat we haalde was 86 mile/uur. De Riley was uitgerust met milde touring bougies en met een compressie van 6.1/1 hadden ze het niet makkelijk tijdens de testrit. We hoorde echter geen pingelen.

Ik ben wel vaker met Bob mee geweest naar speed events. Ik weet dus dat hij een expert is in snel schakelen, en om de acceleratie te meten ging hij achter het stuur zitten. Ik weet niet wat de koppeling er van vond maar we hebben de volgende resultaten gemeten.

30 mile/ uur 6 seconden, 40 mile / uur 9 seconden, 50 mile/uur 13 seconden. 60 mile/uur 181 seconden, 70 mile/uur 251 seconden, 80 mile/uur 511 seconden. Het gat dat tussen 70 en 80 zit komt omdat de overdrive inschakelt, dit kan niet sneller omdat de overdrive zich zelf moet synchroniseren. De Riley is niet traag te noemen, en niet zoals bij sommige Amerikaanse wagens, is deze overdrive bedoeld om de top snelheid te behalen. 5000rp/m zou ongeveer 105 mile/uur zijn.

Deze snelheden en tijden zijn gehaald in een normale standaard wagen en niet, zo als gebruikelijk bij MOTOR SPORTS officiële weg testen met een works wagen. Bob heeft mij verzekerd dat de Riley op geen enkele manier geprepareerd was en dat ze alleen goed wordt onderhouden.

De big 4 heeft geen normale spaakwielen en wel om een speciale reden. Goede stuur eigenschappen waren altijd belangrijk voor Riley en de big 4 is geen uitzondering. Ze heeft een draai cirkel van onder de 40 foot. Dit is bereikt door een smalle veerbasis aan de voor kant en om wheeltramp te voorkomen is het gewicht van elke wiel zo dicht mogelijk tegen het midden van de as gehouden. Dus in plaats van de zware knock off wielen heeft men gekozen voor magna type wielen die vast gehouden worden door wiel bouten. Het effect hier van is fantastisch. De wagen reed zelfs met hoge snelheid perfect op het natte wegdek en was goed bestuurbaar. Een belangrijke bijdrage van het gewicht aan het eind van de as, zijn de grote remtrommels. De remmen zijn van het Girling type. Deze zijn hardhandig gebruikt op het natte beton, en bij 60 mile/uur remde de wagen krachtig en in een perfecte rechte lijn.

Bob Porter is een bekend official bij de MMC evenementen en hij was de officialwagen die voor de deelnemers uitreed in de laatste Lands end Trail. Hij vertelde mij dat in de Riley met normale banden spanning hij alle heuvels met gemak beklom, behalve de Hustyn. Hier had

hij last van wielspin. De tweede poging met verlaagde banden spanning dit keer, zoals alle deelnemers de hele race hadden gedaan, werden er geen fouten meer gemaakt. De Roost werd in de eerste versnelling beklommen met 26 mile/uur. De eerste versnelling is, zoals we ons herinneren, maar 14.3/1.

Tijdens onze rit met bagage en 4 passagiers, hebben we 800 mile gereden. We hebben veel geschakeld en de benzine verbruik was 20.1 mile per gallon. De 16hp Riley voelt zeker en solide. de bestuurder heeft een goed uitzicht, en de achterbank is hoog genoeg om de hele rug te ondersteunen.

Er is een telescopisch stuur gemonteerd voor bestuurders van verschillende lengte.

De instrumenten bestaan uit gescheiden snelheidsmeter en toerenteller met een klok, en een benzinemeter die, met een knop op het dashboard ook het olie niveau meet in het carter.

De kestrel saloon kost 415 pond.

Ik kan niet vinden wie het artikel geschreven heeft. Voor de liefhebbers is dit de link: <http://www.motorsportmagazine.com/archive/article/june-1938/11/four-fore-90-mph-privately-owned-1>



Riley Kestrel Big 4, foto van internet geplukt.



God save the queen!

► THE CROWN

VANAF 4 NOVEMBER OP NETFLIX

Als er een koningshuis tot de verbeelding spreekt, is het wel dat van Groot-Brittannië met aan het hoofd de nu langst regerende vorst op aarde: koningin Elizabeth II. De nieuwe serie *The Crown* begint bijna zeventig jaar geleden met Elizabeths bruiloft en laat onderweg zien hoe het hof in elkaar zit, en hoe zwaar dat soms is voor de leden ervan. We krijgen ook een blik achter de schermen bij de regering en dat levert een soort *House of Cards* op, waarbij iedereen denkt de jonge koningin te slim af te zijn (niet dus). Fans van Brits kostuumdrama kunnen hun hart ophalen aan de aankleding, de vakkundige acteurs en alles wat zo typisch Brits is en tot de verbeelding blijft spreken. (RvK) ★★★★★



„Wie nog niets van *Downton Abbey* heeft gezien, kan op Netflix de schade inhalen. De rest van ons duikt weer lekker in het prachtige Britse landhuis vol drama, intriges, mooie lady's en hilarische oneliners van de onverwoestbare Maggie Smith.“ Redacteur films en series Romy van Krieken

VIDEO ON DEMAND

FILMTIP 3



LAND OF MINE
Duitse krijgsgevangenen worden na WOII gedwongen zonder enige bescherming landmijnen op te sporen. VGN, Pathé-Thuis

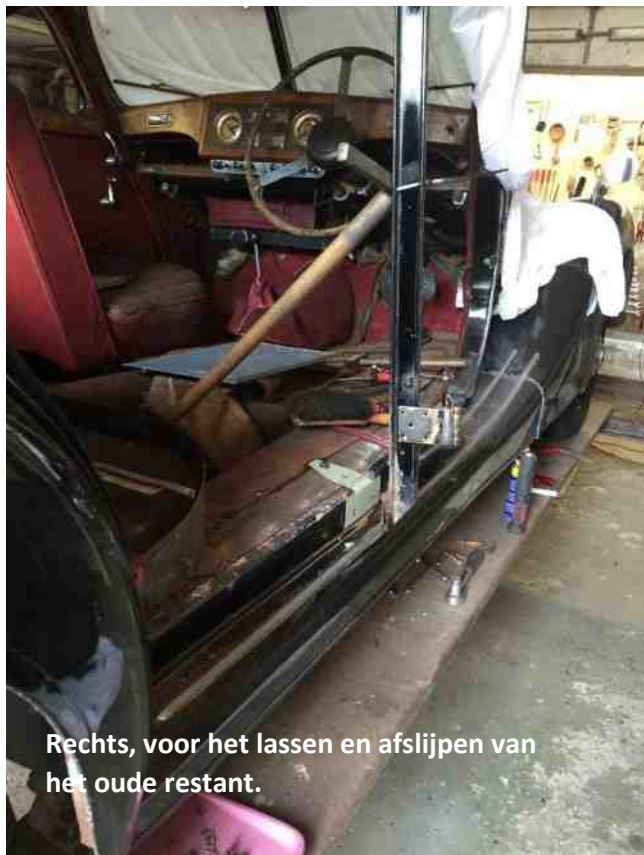


NINJA TURTLES: OUT OF THE SHADOWS
De schildpadden krijgen te maken met de gemene Krang, die de aarde wil overnemen. Pathé-Thuis, iTunes



THE DARKNESS
Een gezin dat naar de Grand Canyon is geweest, neemt zonder het te weten een nare, oude geest mee naar huis. iTunes

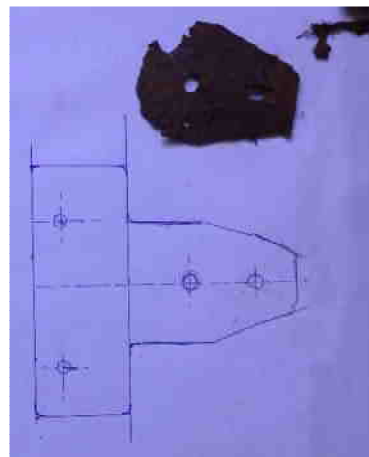
De vraag aan mij was of ik iemand wist voor het plaatsen van een hoedenplank en het vervangen van een scharnierpen. Ach ja, dacht ik. Dat kan ik wel. Vorig jaar ben ik begonnen met het restaureren van een Escort Mk1 en heb bij mij in het dorp de ruimte in een voormalig autoschade herstel werkplaats. Deze is zelfs voorzien van een 4-koloms Koni hefbrug uit 1961. Na overleg met de eigenaar was het geen probleem als ik daar ook wat klussen aan een Riley zou uitvoeren.



Rechts, voor het lassen en afslijpen van het oude restant.

Dan staat de Riley ook mooi droog (en hoog).

Bij aanvang begon ik met de scharnier pen, echter geen beweging in te krijgen. Maar wat bleek de B-stijl waar de deuren aanhangen was aan de onderzijde losgeroest. Dus eerst maar een nieuw stukje gemaakt en dat eraan gelast. Van het restant de maat genomen en dat eerst van karton gevouwen. Hierna overgezet op plaat en dat gezet. Een plaat achter (onder) het hout gemaakt om de bouten stevigheid te geven. Hiervoor moet natuurlijk wel het interieur eruit incl. vloerbedekking. Wanneer de rechterzijde klaar is inspecteer ik ook maar de linkerzijde. Nou deze zat nog goed, de deuren sloten zonder problemen, maar daar was ook alles mee gezegd. Hetzelfde verhaal. Nog een bracket



gemaakt en aan de B-stijl gelast nadat de oude eraf geslepen was. Echter dan zit de uitlaat in de weg en deze losgemaakt om een plaat achter het hout te krijgen en bouten te bevestigen. Een behoorlijk klusje en dan wanneer je denkt klaar te zijn, blijkt de uitlaat te lekken bij de aansluiting van het spruitstuk. Kan dat weer gerepareerd of verholpen worden.



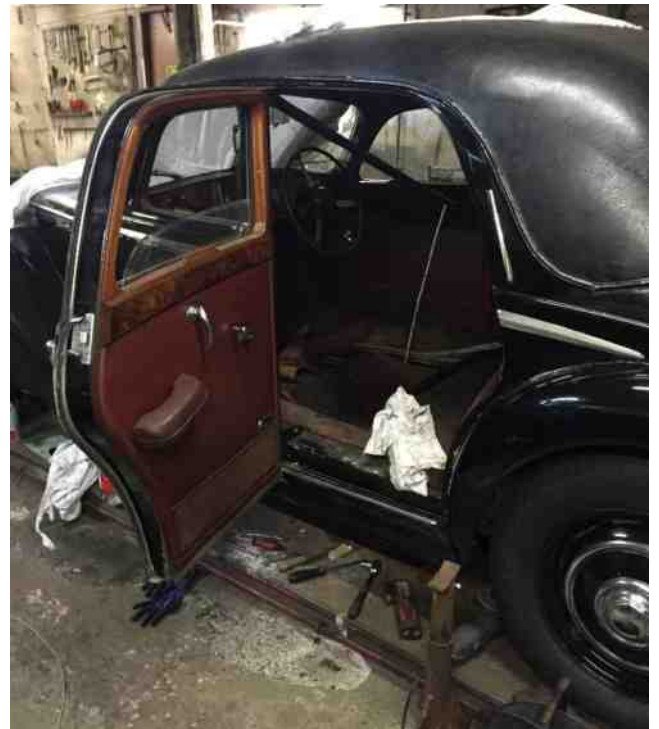
De staat van de linker B-stijl



Rechts, gelast en zwart gespoten, deuren sluiten zeer goed.

Nadat de linker B-stijl gerepareerd was kon het opbouwen weer beginnen. De deuren aan de linkerzijde kreeg ik niet zo mooi sluitend als de rechterzijde. Schuiven met de B-stijl en opvullen eronder had geen effect. Net of deze zijde krapper was en op een gegeven moment moet je erachter komen dat het gewoon niet beter kan. Op de foto rechts is de B-stijl net gemonteerd.

De furflex had ik er uit gehaald en nu weer nieuwe plaatsen, erin spijkeren. Niet alles, alleen de onderzijde. Door de furflex mooi over de oude te zetten is er een mooie overloop ontstaan. Dit omdat al het oude eruit halen een vreselijke klus is waarbij het hemeltje ook los gemaakt dient te worden. En wat goed is moet je afblijven.



Door de eigenaar was een vloerbedekking set gekocht in Engeland. Deze heb ik op maat gemaakt en erin gelegd. Het was nogal ruim bemeten. De matten voor zijn afgestikt. Het stuk wat verticaal tegen de achterbank moet heb ik een "flap" aan laten stikken zodat deze mooi onder de achterbank afsluit. Het stuk over de versnellingsbak een ander leertje om de pook en de stukken tegen de voetenbak, pedalen, heb ik met een strookje leer aan elkaar laten stikken. Het ziet er strak vind ik zelf. Mooier dan bij mijn eigen Riley. De afwerking langs de deuren heb ik met een latje gedaan wat bekleed is met een stuk kunstleer dezelfde kleur. De rugleuning van de bijrijdersstoel heb ik verstevigd. Gelast en geschroefd, deze was los gescheurd. Nu is het wachten op de bestuurders stoel welke opnieuw bekleed wordt en het verchromen van de bumpers.



Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

