

Roamer

159



41e jaargang nummer 2, september 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

41e jaargang
nummer 2 , september 2017.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE REDACTIE
- 7 VOORJAARSMEETING
- 9 A DAY AT THE RACES
- 12 VREEMDE VIS IN ALVIS VIJVER
- 14 OUDE DOOS
- 16 OLIETEST
- 22 BMW R75 UIT 1943
- 24 BOEK: A SECOND LIFE
- 26 JOHAN HOFLAND
- 27 BENZINE

Agenda 2017

Najaarsmeeting
8 oktober 2017 Nijverdal
Zie pagina 6

AMRWR
24 september, zie pagina 6

Inleveren kopij:
Sluitdatum 3 december 2017

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

Foto voorkant: Els/Menno
Foto achterkant: Els/Menno



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, V.W. Riley te Telford en Kees de Kock te Zonnemaire.

<u>Voorzitter</u>	: Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT, Almelo tel: 06-10518064, 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 Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE, Streefkerk tel 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl
<u>Commissie lief&leed</u>	: Els Francke, 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, e-mail: ewoutbezemer@cs.com <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

De laatste dag van augustus. Het zou zo maar kunnen dat de kachel vandaag voor het eerst sinds lange tijd weer gaat branden. Het is koud en de regen is na een 24-uur eindelijk opgehouden en het wordt buiten iets lichter.

Vorige week nog een prachtig zomers weekend beleefd. Helaas niet met de RMC. Daarover zo meer nieuws. Wij waren een lang weekend in Ootmarsum en ik ben naar Petten terug gefietst. Heerlijk door het Twentse landschap, over de prachtige dijk tussen Zwolle en Kampen, de iets minder prachtige, eindeloze Flevopolder, de even eindeloze dijk Lelystad-Enkhuizen en het meer bekende Westfriese landschap. En...ik ben droog aangekomen, net voordat het waterspektakel begon.

De RMC.

Willem Postel schrijft in zijn verslag over het weekend in Vierhouten dat hij hoopt dat de RMC snel weer op de weg is. Dat gaat niet lukken. Het tikje in de motor is jammer genoeg ernstiger dan gehoopt. Een drijfstanglager is uitgelopen, volgens de experts. Harry Keizer zei het al in Vierhouten. 'Niet rijden', en hij had gelijk. De Roadster staat nu bij Mart op de brug, inmiddels zonder motor. Harry was erbij toen de diagnose gesteld werd. Hij en Alian stonden een weekje op de camping in Petten. Harry kwam even om de koffie maar stond iets later onder de auto.

Zoals het er nu voor staat zijn er 2 opties: Optie 1 is de motor te laten reviseren. Optie 2 is uitzoeken of een van de motoren die Thibault nog heeft staan ingebouwd kan worden. Dat moet nog verder uitgezocht en getest worden.

Loods

In de tussentijd gaat de opruiming van de loods gewoon door.

Een nieuw lid van de Riley Club Jo op het Broek is bezig met de restauratie van een RMA. Hij heeft onze oproep in de vorige Roamer om de onderdelenvoorraad in onze loods te helpen verkleinen, gelezen en is inmiddels 2 keer op bezoek geweest. Er zijn diverse onderdelen en adviezen richting Limburg verhuisd. De laatste keer zelf een stalen dak-constructie en de dakbekleding om de RMA weer te voorzien van een dak zoals het hoort.

Thibault is nu bezig om de restanten van de Riley verder te slopen. Het meeste belandt in de oudijzerbak. Het is niet anders.

Alvis en AMRWR

Naast de contacten met de AMRWR zijn nu ook contacten gelegd met de Alvis Owner Club. Menno en Els zijn op een meeting geweest, waarvan Menno verslag doet in deze Roamer.

Najaarsmeeting

De laatste mogelijkheid om elkaar dit jaar nog te ontmoeten op een Riley meeting is op 8 oktober. Harry Keizer organiseert dan de meeting in Nijverdal. Zien wij elkaar daar?



Van de Redactie

Zo laat als de vorige Roamer was, zo vroeg is deze Roamer in september. Er zijn weer leuke stukken ingestuurd en veel foto's van de voorjaarsmeeting geplaatst. Soms gaat het niet allemaal van een leien dakje en wordt er weleens iets vergeten. Excuses hiervoor. Inmiddels heb ik van Rinus Boerstra vernomen dat hij een kenteken op zijn RMB heeft. Dat is goed nieuws, weer een RMB op de Nederlandse wegen.

Nick Wessels bericht mij het volgende :

Wat een prima vakantiewagen zo'n Riley. 2e jaar op rij onze trekker voor de aanhanger met bungalowtent. Soort van 'duurzame' vakantie met alle oude reut die wij op vakantie gebruiken (auto=70 jr, tent=42 jr, aanhanger=31 jr). En opzetbak blijft handig!
Groet, Nick Wessels

Veel lees plezier!



De AMRWR heeft 24 september een nazomerrit in Utrecht. Aanmelden bij T.Koenes op koenes3@zonnet.nl of bel 06-16886032

Riley Club Holland heet de volgende nieuwe leden welkom:

- Enja Haak, Noordeblokken 23 B, 9523 TJ Drouweniermond
- J.A.J. Lucassen (Hans), Gijs van Aardennestrat 52, 6049 HV Herten
- Jo Op het Broek, Dorpsstraat 40, 6082 AP Buggenum
- J.A. van Amelrooij (Han), Molenkade 15, 2451 AZ Leimuiden

Opzegging:

Henri Arriëns, van Twickelostraat 1, 7411 SC Deventer

Najaarsmeeting 2017

De najaarsmeeting vindt plaats op 8 oktober.

De meeting start bij Memory Oorlogs en Vredesmuseum in Nijverdal.

Vanaf 11.00 uur koffie met gebak, daarna museumbezoek.

Na het museumbezoek een rit door het prachtige landschap van de Sallandse Heuvelrug naar een restaurant voor lunch en afsluiting.

Prijsidee voor de meeting 4 euro per persoon, lunch voor eigen rekening.

Nijverdal ligt in het oosten van Nederland tussen Almelo en Zwolle.

Adres van het museum is: **Grotestraat 13, 7443 BA, Nijverdal.**

Parkeren bij het Museum is moeilijk, maar er schuin tegenover bij de supermarkten ALDI of Lidl is ruim plek op zondag en vrij parkeren het adres is Grotestraat 90-96.

Opgave graag voor 2 oktober i.v.m. op te roepen vrijwilligers die de goep of groepen uitleg willen geven in het museum. Graag tot ziens in Nijverdal op 8 oktober.

Harry Keizer

Opgeven bij Harry Keizer: hagkeizer@hotmail.com of 0599-652470





Voorjaarsmeeting 9 april 2017

Sabine Juckenack

Irma en Rinus Boerstra waren de gastvrije organisatoren van de voorjaarsmeeting in de Betuwe en de Bommelerwaard.

U zult wel denken dat is een tijd geleden en dat is ook zo. Door omstandigheden is het verslag van de meeting niet opgenomen in de vorige Roamer nr. 158.

Maar ook nu kunnen we nog steeds nagenieten van een gezellige en interessante bijeenkomst.

Zelfs het weer heeft zo vroeg in het jaar zijn best gedaan om de dag te doen slagen.

In huize Boerstra werden wij ontvangen met koffie en iets lekkers. En zoals de bedoeling werden de eerste uren benut om bij te kletsen. De foto's spreken voor zich!

Veel belangstelling was er voor de Riley RMB van Rinus die zo goed als klaar was. (En inmiddels klaar is en voorzien is van een kenteken!)



We hadden wel kunnen blijven zitten, maar Rinus heeft ons vriendelijk verzocht om de auto's te starten voor een rit naar kasteel Ammersoyen te Ammerzoden in de Bommelerwaard.



Ammersoyen is één van de best bewaarde middeleeuwse kastelen, gebouwd rond 1300. Meer weten? Kijk op www.glk.nl.

De aanwezige Riley's mochten binnen op het kasteelterrein parkeren. Een prachtig gezicht. Het blijft mooi om de Riley's in een bij hun status passende entourage te zien. Vind ik.

Voordat wij het kasteel verder gingen verkennen werden wij getraakteerd op een lunch in de



kasteelruimte.

Wij waren net De Ridders van de ronde Tafel.

Met een klein boekje als gids ging een ieder op eigen gelegenheid door het kasteel.

We kwamen elkaar wel regelmatig tegen op de trappen die de verschillende verdiepingen met elkaar verbinden. In de wapenkamer kon je zelfs onderdelen van een harnas passen en aan den lijve ondervinden hoe zwaar het leven van een ridder was. Letterlijk.

De zon op het binnenterrein was erg aantrekkelijk en wij lieten de ridders verder met rust. Menno van Brucken Fock had al de hele ochtend en middag foto's gemaakt en heeft de dag afgesloten met een groepsfoto van de aanwezigen. Zie achter plaat van deze Roamer.



Wederom kunnen we terugkijken op een goed bezochte en gezellige meeting met dank aan de Irma en Rinus.



A day at the races

Ewout Bezemer

‘You are now leaving the EU’ stond 7-9 juli onder het blauwe bord ‘Zandvoort’ aan de gemeente grens . In de badplaats woedde onmiskenbaar het ‘British Festival’. Ik was er die zaterdag naar toe gefietst vanwege het bijbehorende ‘British Race Festival’ op het circuit. Een mooi initiatief, een race-weekend voor klassieke Engelse sportwagens. Gesponsord door Louwman zodat je struikelde over de McLaren’s. Vele Austin Healey’s en andere grotendeels na-oorlogse Engelse sportwagens van bezoekers en deelnemers, en op het terrein achter de pits een sfeervolle collectie deelnemende oude sport- en raceauto’s.

Uit Nederland in kekke smetteloos witte overall’s in een grote witte tent de leden van de ‘Dutch Vintage Sports Car Club’ met wat de Engelsen een ‘mixed bag’ van auto’s noemen. ‘Specials’ waaronder een aantal op basis van Riley’s en Austin Seven’s, Bugatti-kopieën (gebouwd in Argentinië door de fa. ‘Pur Sang’, hopelijk ironisch bedoeld) met beter dan echt patina, wat ook gold voor de besnorde chauffeurs. Maar ook originele Singers en een mooie Lagonda Rapier uit de dertiger jaren, de ‘kleine’ Lagonda (niet te verwarren met de grote Rapide) die indertijd mikte op dezelfde cliënteel als Riley met de 12/4 Lynxes.



Daar tegenover, tegen het groene talud tussen Tarzan- en Gerlachbocht was op een karakteristiek rommelige manier de “Owner-Driver-Mechanic” section van de Vintage Sports Car Club neergestreken. De VSCC uit Engeland, opgericht in 1934, is met de Veteran Car Club of Great Britain (1930) de moeder en vader van alle historische auto verenigingen.

Nu ook in Engeland het historisch racen steeds meer een zakelijk-professionele affaire wordt, is er door de klassieke 'amateurs' een eigen sectie gevormd met bijeenkomsten en serieus racen. Een forse afvaardiging was naar Zandvoort gekomen met een onmisbaar biertentje (sorry, 'hospitality marquee') en wat gereedschap dat losjes verspreid in het gras lag tussen alle losgeschroefde koplampen, reservewielen, tonneau's en motorkappen. Een feest voor alle zintuigen, met de karakteristieke geur van hete automotoren en gras waardoor ik me op de Prescott Hill Climb waande.



Voor de ODM'ers was de training op zaterdagochtend, met de races gepland op zaterdagmiddag en zondagochtend. Ik kon alleen bij de training zijn, in de eerste plaats om Riley Register vriend Allen Clear wéér te zien. Het 'Register' wordt in Engeland als een familie aangelegenheid beschouwd, en dat geldt zeker ook voor Allen & Meirwen die

met drie generaties over waren gekomen, hun Brooklands wordt nu door kleinzoon Andy geracet. Wie hem in actie wil zien op Prescott en Manx (beiden first in class) zijn er mooie filmpjes te bekijken, Google "**andy baker youtube riley**". Hij vond het circuit, waarop hij reed met no.7, een feest. "Happy as a dog with two tails", vatte Meirwen het samen.

Het was zo wie zo geen slechte dag voor de 'Riley Speed Model', zoals de 'Brooklands' in eerste instantie door de fabriek werd genoemd. De ODM groep had er 3 meegekomen en er was een al dan niet echt exemplaar in De Witte Tent. In de vorige Roamer schreef de hoofdredacteur hoe zelden men dit model ziet. Hoofdredacteurs hebben altijd gelijk maar nu toch minder want met 4 á 5 stuks was de 'Brooklands' in elk geval dat week-end het meest voorkomende model pre-war Riley in ons land.

En daar bleef het niet bij. Onder no. 19 reed de vrijwel standaard grijsblauwe "Sprite" 12/4 van Nick Lees mee. Hij is de tweede eigenaar van de magnifieke auto, die een lange competitie-geschiedenis heeft. Nick is een forse man en ik probeerde weer eens hoopvol of ik in z'n Sprite zou passen. Hopeloos dus. Het kuip-deel van de carrosserie is vrijwel identiek bij de overigens zo begerenswaardige Imp, MPH en Sprite familie, maar de laatste voelt het krapst. Ik bof met de sportieve 2-zitters waarin je ruim (de Gamecock) en redelijk (de Brooklands) past. De 'Gamecock' zit riant vanwege de ruimte die achter de diepe kuipjes voor een golf tas was vrijgehouden waardoor de stoelen 30cm extra naar achteren kunnen. De dun beklede plank die als rugleuning dienst doet in een Brooklands kan een cm of 15 naar achteren de staart in worden geschoven, maar zoals het me eens werd uitgelegd in Engeland "but Evart, Brooklandses



were never meant to be comfortable". Al te waar met de plankharde vering en multiplex zit- en rug-paneeltjes. Mijn pet af dus voor Hans Hugenholtz die er kort na de oorlog over de kasseien en om de bomkraters mee naar Parijs pendelde, waarbij dan weer wel twee maal de voorspatborden opnieuw moesten worden vast gelast.



Gelukkig waren er ook twee Frazer-Nash'es overgekomen, die archetypische Engelse 30er jaren sportwagen met starre achteras en kettingen als versnellings'bak', een mooie Talbot van het model dat met het Fox & Nicholl team begin 30er jaren zo succesvol was op Le Mans, en natuurlijk allerlei specials, vaak op basis van Austin Seven's.



Een bijzondere bijeenkomst, zoveel mag duidelijk zijn, waar ik te kort kon zijn. Mogelijk komend jaar een herkansing.



Een vreemde vis in de ALVIS-vijver...ofwel hoe een Riley meereed in de Eagle Rally.

In de wereld van de oldtimers is niet alles rozengeur en maneschijn. Niet alle klassiekers zijn even gewild, er is sprake van vergrijzing en kleinere clubs 'draaien' vaak op een beperkt enthousiast groepje. Zou een vorm van samenwerking een mogelijke oplossing voor gemeenschappelijke problemen kunnen zijn? Met deze insteek meldde de schrijvers dezes, Menno von Brucken Fock, tevens sinds kort secretaris van de Riley Club Holland, zich bij de Alvis Owner Club.

Op de enthousiaste en zeer snelle reacties van voorzitter Anton Brouwers en secretaris André Hillebrand volgde een uitermate plezierig telefoongesprek tussen Anton en Menno en op basis daarvan besloot het bestuur van de AOC de bestuursleden van de RCH uit te nodigen voor een nadere kennismaking. De eerstvolgende gelegenheid zou de 'Eagle Rally' zijn op 13 augustus. Door het blijkbaar toch niet altijd stabiele internetverkeer kwam de definitieve uitnodiging vanuit Anton pas donderdag 10 augustus op de goede plek en mede daardoor konden alleen Els Francke en Menno vergezeld van zijn eega Orly gebruik maken van de uitnodiging om op de 13^e aanwezig te zijn.

Een allerhartelijkste ontvangst op het parkeerterrein van Kasteel de Haar (Haarzuilens) werd gevolgd door een 'bakkie met' in het koetshuis en vervolgens kreeg het gezelschap na een korte wandeling een door een ervaren gids begeleide rondleiding in het prachtige kasteel De Haar, eeuwen geleden begonnen als versterkt huis van de familie van der Haar. In de 15^e eeuw trouwde Josina van der Haar met Dirk van Zuylen. Het inmiddels vervallen erfgoed kwam uiteindelijk in de 19^e eeuw in handen van Baron Etienne van Zuylen van Nijeveld van de Haar. Na diens huwelijk



met de schatrijke Hélène de Rothschild werd in 1892 besloten tot herbouw van het kasteel. Niemand minder dan de beroemde architect Pierre Cuypers en diens zoon Jos zorgden voor een verbluffend resultaat dat wij middels de geëngageerde rondleiding mochten bewonderen. Etienne van Zuylen bleek een man met visie want niet alleen verwarming, koud en warm stromend water maar ook elektriciteit werden begin 1900 al aangelegd in kasteel de Haar. Hij bleek behalve paardenliefhebber ook iets te hebben met automobielen. Als enthousiaste liefhebber organiseerde hij al in 1895 de rit Parijs-Bordeaux-Parijs, hij was de oprichter van de Automobileclub de France en is voorzitter geweest van 1895 tot 1922. Hij was erevoorzitter van de Nederlandse Automobiellclub en betrokken bij vele andere zaken zoals tijdschrift L' Auto, bij andere automobiellclubs en hij speelde een belangrijke rol bij de organisatie van talloze auto-evenementen. Zijn vrouw Hélène was de eerste vrouw met een rijbewijs in Frankrijk.

Het tijdschema van de dag liet een bezoek aan de uitgebreide tuinen en de bijgebouwen van kasteel de Haar niet toe dus voor een ieder een aanrader om deze op eigen gelegenheid nog eens rustig te gaan bekijken. Na de rondleiding en een blik op de slaapkamers in het kasteel ging het gezelschap weer terug naar het koetshuis waar de lunch werd geserveerd. Rond half twee was het tijd om weer

richting parkeerplaats te gaan om vervolgens in een colonne van schitterende automobielen de door Rob en Yvonne van Tuijl uitgezette tourrit te maken. De deelnemers konden genieten van een mooie rit die hen via prachtige smalle weggetjes langs idyllische huisjes en boerderijtjes aan de diverse watertjes voerde van Haarzuilens tot in Oudewater. Al hadden wij zelf 's morgens nog een bui gehad onderweg, de rest van de dag was gelukkig gezegend met heerlijk weer. Mede daardoor kwam de Heksenwaag niet meer in beeld als



bezoekadres want de versnaperingen en conversaties op de terrasjes bleken veel te aangenaam te zijn. Rob en Yvonne werden bedankt door voorzitter Brouwers en successievelijk keerden de deelnemers aan de Eagle Rally tussen 16.30 en 18.30 uur huiswaarts vanuit het zonovergoten Oudewater.

Naderhand heb ik opgezocht dat Baron Etienne van Zuylen directeur is geweest van de Dion-Bouton fabriek dus ik mag aannemen dat hij zelf ook met deze auto's heeft gereden. De foto in het lijstje in het kasteel waarbij Barones Hélène achter het stuur zit is in elk geval zeker een Dion-Bouton.



Al was onze Riley RMD dan misschien een vreemde vis in de ALVIS-vijver, het water bleek van uitstekende kwaliteit en de temperatuur heel erg aangenaam dus mede namens Els en Orly onze dank aan de organisatoren van deze dag en het bestuur van de Alvis Owner Club voor de uitnodiging en mede de aanwezige leden voor deze zeer prettige 'duik in onbekend water'.

Wordt vervolgd ??

Menno von Brucken Fock
Secretaris Riley Club Holland

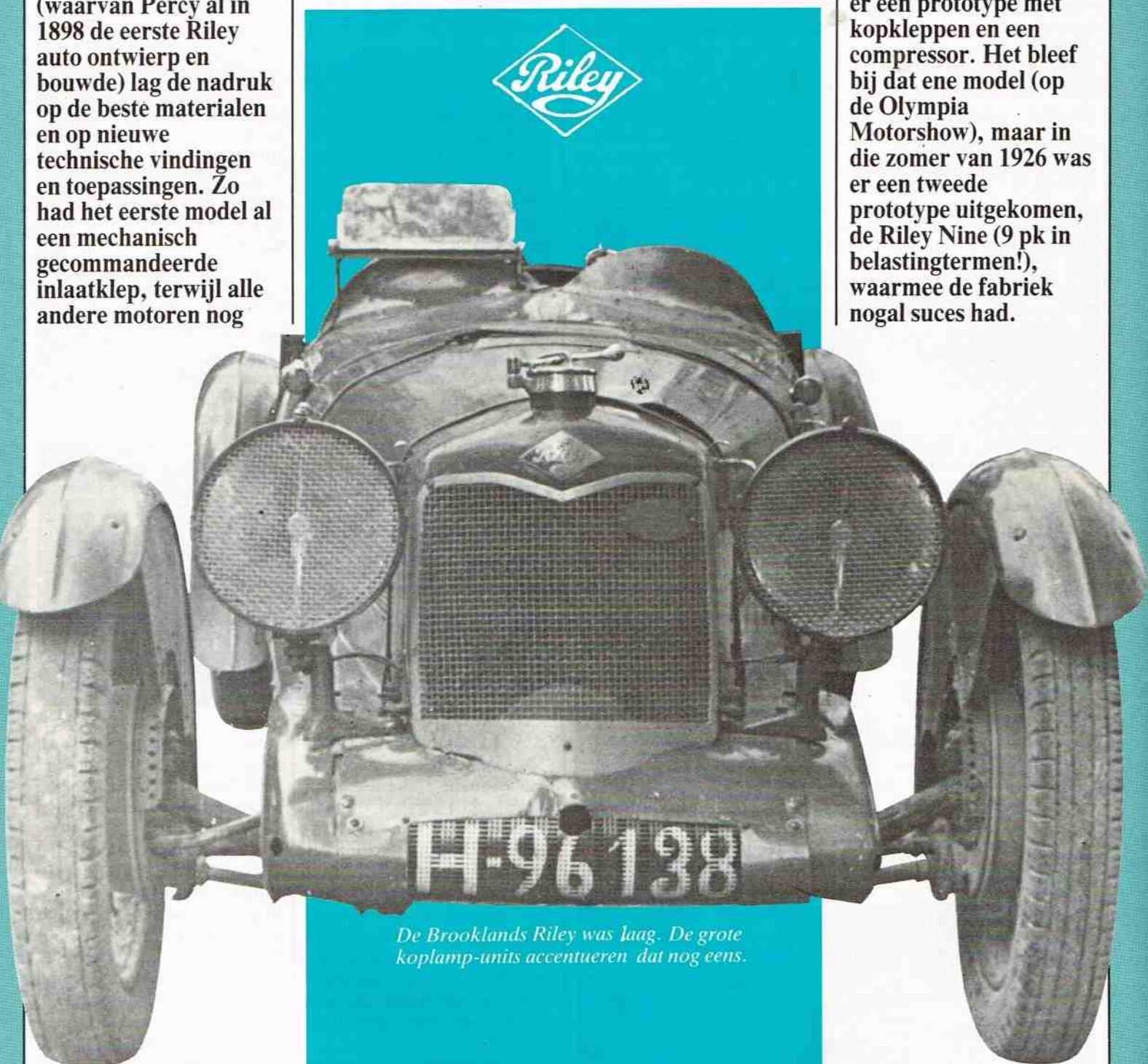


Riley was van oudsher een eerbiedwaardig kwaliteitsmerk. Vanaf het ogenblik, in 1896, toen William Riley The Riley Cycle Company oprichtte en die in de daarop volgende jaren aan zijn zoons Victor, Allan, Stanley, Percy en Cecil overliet (waarvan Percy al in 1898 de eerste Riley auto ontwierp en bouwde) lag de nadruk op de beste materialen en op nieuwe technische vindingen en toepassingen. Zo had het eerste model al een mechanisch gecommandeerde inlaatklep, terwijl alle andere motoren nog

inlaatkleppen hadden die tegen de druk van een lichte veer in opengezogen werden als de zuiger naar beneden ging. Riley was ook de eerste die afneembare wielen toepaste en, nog veel belangrijker, de eerste die overlappende

klep-openingstijden gebruikte, hetgeen een veel betere koeling en vulling gaf. Na de oorlog 1914-1918 kwamen er mooie en sterke toerwagens op de markt, echter pas in 1922 werden ook twee- en vierzits sportwagens gemaakt, nu met

draadspaakwielen, rode spatborden en gepolijste aluminium carrosserieën, die de naam Redwing kregen. Al in 1924 racete Victor Gillow met zo'n wagen op Brooklands. Die was nog voorzien van een zijklep-motor, maar in 1926 verscheen er een prototype met kopkleppen en een compressor. Het bleef bij dat ene model (op de Olympia Motorshow), maar in die zomer van 1926 was er een tweede prototype uitgekomen, de Riley Nine (9 pk in belastingtermen!), waarmee de fabriek nogal succes had.



De Brooklands Riley was laag. De grote koplamp-units accentueren dat nog eens.

DE BROOKLANDS RILEY NINE

Groot nieuws, vanaf 21 mei 1977 tot heden gaven 31 Riley-bezitters en Riley-enthousiasten zich op als lid van de "RILEY (RM) HOLLAND".

Tussen twee haakjes, hebt u al uw contributie voor 1978 voldaan en ook het informatie-formulier ingevuld en verzonden? nee nog niet? Wel doen hoor! Sluit eventueel een aardige foto van uw Riley bij als eventuele illustratie voor het a.s. Riley-blad.

Nieuwe Leden

Eltink W	Kanaalweg 4	Mook	08896-1576	RMF
Frehe JGKM	Bakkerstraat 16bis	Utrecht	030-314779	RMF
Hordijk J	pres. Kennedystaat 52	Vroomshoop	05498-2172	RME
v.Kampen B	Langegracht 36	Leiden		RME
Rijsouw H	't Zand 16a	Boxmeer	08855-3145	RMF
v.d.Meulen	Eikensteinstraat 41	Wassenaar	01751-13374	zoekt een RM
Sturm AJP	v.Mooklaan 131	Rijswijk	070-941765	Lynx
Veldhuis ALM	Bentheimerstraat 33	Oldenzaal	05410-11950	Adelphi

Adreswijzigingen

Bezemer E van Polanenpark 142 Wassenaar 01751-17030

Technische adviseurs

Vooroorlogse Rileys: Bezemer E v.Polanenpark 142 Wassenaar 01751-17030
 Riley RM-typen : de Kock C Waalhavenstraat 5 Oud Beyerland 01860-4651

Copy

Copy voor het eerst volgende Riley-blad inzenden aan JM Sluymer Westerstraat 83 te Delft en wel voor eind maart 1978.

Zijn er onder de Riley-leden mensen uit de drukkerswereld of mensen met goede relaties in dit vak die eventueel bereid zouden zijn ons Riley-blad (met een oplage van ca 40) tegen redelijke prijs te stencillen of te offsetten (met evt. foto's)? Zo ja, graag contact opnemen met JM Sluymer Westerstraat 83 Delft 015-140508 ('s avonds).

Meeting Vierhouten

Zoals de meeste leden reeds bekehd zal zijn, zal zondag 21 mei 1978 de "jaarlijkse" meeting gehouden worden. Zij zal wederom plaatsvinden op het terreintje van de fam. Postel plaggenweg 44 te Vierhouten. Aanvang ca 10 uur. Nadere berichten zullen nog volgen. Houdt deze dag vrij en zorg er bij te zijn.....met uw Riley natuurlijk!

Bestuur

Het is wenselijk uit de 31 leden een bestuur samen te stellen. In Vierhouten zullen dan ook enkele mensen daarin een vaste plaats moeten gaan innemen. Wij vragen een ieder die actief met de club bezig wil zijn te overwegen een functie op zich te nemen of zich een taak toe te eigenen. Neem hiertoe contact op met Postel Krefeldlaan 37 Leiden 071-895019 ('s avonds). Deuling uit Muiden verklaarde zich reeds bereid de administratie voor zijn rekening te willen nemen. Sluymer deed hetzelfde m.b.t. de redactie van het Riley-blad en de publiciteit.

Meeting.

Het lijkt ons wenselijk om nog vóór 21 mei a.s. een meeting te (doen) organiseren en wel in het oosten des lands. Als iemand zin heeft dit te doen en er de gelegenheid voor heeft, laat hij dan contact opnemen met Postel Krefeldlaan 37 Leiden 071-895019 ('s avonds) om evt. doublures te voorkomen.

■ Fototermin in der Garage von Layouterin Annika Fischbeck. Das Domizil ihres roten MG Midget dient als Kulisse für die 15 Oldtimer-Motoröle aus unserem neuesten Test. „Ihr habt die echt alle chemisch untersucht?“, fragt Annika. „Krass! Und welches ist denn gut für meinen Midget?“

Richtig super, liebe Annika, ist keins. Nicht für den Midget aus dem Baujahr 1974, schon gar nicht für ältere Klassiker. Nur Elf, Rektol, Mercedes und Liqui Moly schneiden da gut ab.

Der Papierform nach müssten sie alle gut sein: Für den 1300er-Vierzylindermotor, eine Konstruktion der 1960er, schrieb MG schon Mehrbereichsöle vor – 20W-50 ist die passende Viskosität. Wobei die erste Zahl die Fließfähigkeit bei Kälte beschreibt, die zweite die Dick- oder Dünnflüssigkeit bei 100 Grad. Je höher die Zahl, desto dicker das Öl.

Aber die Formel sagt nichts über die Qualität aus. Auch das MG-Handbuch schweigt über die Öl-Anforderungen, nennt aber konkrete Marken. Außer Castrol Classic XL sind die längst alle vom Markt verschwunden.

Immerhin wissen wir nun, was der MG braucht: ein mineralisches Mehrbereichsöl, geeignet für einen vor 50 Jahren konstruierten Motor, der noch mit Korkdichtungen ausgestattet ist. Damals wurden Öl-Anforderungen allein vom API festgelegt, dem American Petroleum Institute.

Welches Öl bekommt Ihr Auto, und wie oft wechseln Sie es?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK

Brieffach 3910, 20350 Hamburg

Fax: 0 18 05-01 52 96

E-Mail: klassik@autobild.de

Stichwort: Öl

Die Normen für Ottomotoren beginnen mit dem Buchstaben S, ab 1964 galt SC, ab 1968 SD, und 1972 erschien SE, die für Motoren bis ungefähr Baujahr 79 gilt. Die Dichtungen des MG sollten solche SE-Öle also vertragen.

Damit kann man nichts falsch machen, oder? Doch! Entscheidend sind die Additive: Kalzium und Magnesium sollen den Motor sauber halten, zu viel davon greift jedoch die Dichtungen ►



Rein oder nicht rein,
das ist hier die
Frage. Welches Öl
schmeckt dem
MG Midget?

Schmier- komödie

Oldtimer-Öl – das hört sich
nach speziellen Mixturen an.
Nach Spezialitäten. Doch
der AUTO BILD KLASSIK-Test
beweist: Oft fließt nur
modernes Billigöl aus dem auf-
wendig gestylten Kanister



FOTO: B. TIMM

an. Zink und Phosphor dienen als Verschleißschutz. Auch hier gilt: Weniger ist bei Oldtimern mehr. Das gilt insbesondere für die BN (Base Number – Säurezahl). Sie sollte den Dichtungen zuliebe bei Oldie-Ölen nicht über sechs Milligramm KOH (Kaliumhydroxid) pro Gramm Öl liegen – wir maßen Spitzenwerte über zehn, wie bei modernen Lastwagen-Ölen mit 100 000-km-Wechselintervall.

Dabei sind alle Schmierstoffe im Test ausgewiesene Oldtimer-Öle. Sagt der Handel. Doch Ravenol wusste gar nicht, dass der Händler Oeltech sein „Formel Extra“ als Oldie-Öl anbietet.

Das Chromjuwelen-Öl enthält Anteile von Ester – das dient als Lösemittel für Additive, lässt aber auch Dichtungen quellen. Die Konzentration ist gering – aber unser unabhängiger Schmierstoff-Berater Bernd Heyse sagt: „Dieses Öl würde ich nicht in meinen Oldtimer schütten.“ Dann möchten wir es Annika auch lieber nicht für ihren Midget empfehlen.

Das richtige Öl für Zweitakter

■ Für die Motoren mit den nur drei bewegten Teilen – Kolben, Pleuel, Kurbelwelle – gilt prinzipiell das Gleiche wie für ihre Viertaktenden Kollegen: Wurden in den letzten zehn, zwanzig Jahren schon mal alle Dichtungen erneuert, kann man gefahrlos auch moderne Öle benutzen. Das ist gerade bei Zweitakttern wünschenswert, denn synthetisch hergestellte Schmierstoffe verringern den Blaurauch, halten Zündkerzen, Auspuffschnitzungen und Abgasanlage besser sauber. Dabei spielt es übrigens keine Rolle, ob der Motor mit Gemisch oder separater Pumpe geschmiert wird. Nicht restaurierte Motoren sollten dagegen nur mit einfachen mineralischen Ölen versorgt werden, notfalls mit unlegiertem Viertaktöl.



Meistens mehrfach renoviert: Wenn der Trabant neue Dichtungen hat, ist modernes Öl ratsam

Sonderfall Vorkriegs-Klassiker

■ Hier kommt es auch darauf an, vor welchem Krieg das Auto gebaut wurde. Vor dem Ersten Weltkrieg gab es noch keine genormten Öle, hier gilt es, die Empfehlungen der Handbücher zu beachten. In jedem Fall sollte das Öl keinerlei Additive enthalten, weil einige der damaligen Lagermetalle allergisch darauf reagieren.

Ab 1911 normte die Society of American Engineers (SAE) zumindest die Viskosität der Öle in Gruppen, die heute noch gültig sind. Für Motoren sind Stufen von 0W (Öl, das bei Kälte sehr dünn ist) bis zu 60 (für die dickste Sorte) üblich. Allerdings sollten Öle für Baujahre bis ungefähr 1950 auch keine Additive enthalten, weil der Hauptstrom-ÖlfILTER noch nicht erfunden war.



Ist mit unlegiertem 30er-Öl zufrieden: Ford T, lange Zeit das meistgebaute Automobil der Welt

So haben wir getestet

■ Alle Oldtimeröle ließen wir im geprüften Labor der Oelcheck GmbH in Brannenburg bei Rosenheim testen (www.oelcheck.de). Dazu füllten wir die Proben zunächst in anonyme Behälter um und schickten sie dann ins Labor. Dort untersuchten die Chemiker sie zunächst auf Verunreinigungen wie Silizium (Sand) und Wasser, anschließend maßen die Experten die Viskosität, also die Zähflüssigkeit der Öle. Das geschah bei 40 und bei 100 Grad Celsius – aus dem Unterschied lassen sich hinreichend genaue Aussagen über die tatsächliche Viskositätsklasse treffen. Vier der 15 Öle waren hier auffällig.

Welche Öle greifen alte Dichtungen an? Das hängt von der alkalischen Reserve ab, BN-Zahl genannt, gemessen in Milligramm Kaliumhydroxid pro Gramm Öl. Schmierstoff mit hoher BN-Zahl kann viel Säure binden, wirkt aber aggressiv auf alte Dichtungen. Gleiches gilt für einen zu hohen Gehalt an Additiven, wobei es hier stark auf die Mischung ankommt. Schließlich maßen die Oelcheck-Chemiker die zugesetzte Schwefelmenge: Schwefel reduziert die Reibung, erzeugt aber bei Verbrennung Schwefeldioxid, das sich als Säure im Öl anreichert – schlecht bei langen Standzeiten.

Produkte							
	Mercedes-Benz Classic Edition	Liqui Moly Classic Motorenöl	Rektol SE	Elf HTX Retro 2	Castrol Classic XL	Pennasol Multigrade Super HD	Millers Classic Performance
Bezugsquelle	Oeltech.de	motor-oel-guenstig.de	Rektol	Limora	Limora	motor-oel-guenstig.de	Oeltech.de
Inhalt in Litern	5 l	5 l	2 l	5 l	5 l	5 l	5 l
Preis ohne Versand	29,90 €	59,99 €	11,40 €	53,69 €	30,25 €	16,99 €	32,90 €
Preis pro Liter	5,98 €	12,00 €	6,20 €	10,74 €	6,05 €	3,40 €	6,58 €
Spezifikation	API SF/CD	API SD/CC	API SE/CC	API SE	keine	API SF/CD	API SJ/CF
angegebene Viskosität	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50
tatsächliche Viskosität	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50
Verunreinigung (mg/kg)	8 mg/kg	3 mg/kg	6 mg/kg	4 mg/kg	7 mg/kg	30 mg/kg	5 mg/kg
Additiv-Anteil	2581 mg/kg	2673 mg/kg	2193 mg/kg	2362 mg/kg	2300 mg/kg	2490 mg/kg	3068 mg/kg
Schwefelgehalt (BN-Zahl)	8050 mg/kg	4180 mg/kg	2402 mg/kg	8360 mg/kg	5671 mg/kg	2785 mg/kg	5900 mg/kg
alkalische Reserve	4,89 mg KOH/g	5,83 mg KOH/g	5,98 mg KOH/g	6,09 mg KOH/g	6,56 mg KOH/g	6,73 mg KOH/g	7,52 mg KOH/g
Besonderheiten	extrem viel Schwefel, sonst wenig Additive, wenig KOH	ausgewogenes Additivpaket, mittlerer Schwefelanteil	gut geeignet auch für ältere Fahrzeuge	wenig Additive, aber sehr viel Schwefel	keine Spezifikation angegeben, viel Schwefel, etwas zu viel KOH	Viskosität nur knapp eingehalten, hoher Schmutzanteil	preiswertes Mineralöl moderner Machart, höher additiviert
Eignung	ab ca. Bj. 1950	ab ca. Bj. 1950	ab ca. Bj. 1950	ab ca. Bj. 1950	ab ca. Bj. 1960	ab ca. Bj. 1960	ab ca. Bj. 1990
URTEIL: für Oldtimer ...	gut	gut	gut	gut	befriedigend	befriedigend	ausreichend

Was bewirken Additive?

■ Moderne Motoren würden keine fünf Minuten überleben ohne Additive im Öl. Die im Öl gelösten Verbindungen legen sich verschleißmindernd auf alle Metalloberflächen und neutralisieren Säuren, um Korrosion zu verhindern. Außerdem halten sie durch Verbrennung und Abrieb entstehenden Schmutz in der Schwebelage. Doch genau diese Eigenschaft ist bei Oldtimern ohne wirksame Ölfilterung nicht erwünscht, denn bei diesen soll sich der Dreck beim Abkühlen des Motors in der Ölwanne absetzen und nicht immer wieder durch alle Lagerstellen gepumpt werden. Und zu viele DD-Additive (Detergentien und Dispersanten) können Dichtungen quellen und so den Motor undicht werden lassen.



Gleich und doch nicht gleich: die anonymisierten Ölproben im Labor

Das sagen die Hersteller und Vertreiber zu diesem Test

Ravenol: Unser Formel Extra 20W-50 wird nicht als Oldtimeröl angeboten und verkauft. Dem Laborbericht gehen wir aber dennoch nach, da manche Werte von unseren Rückstellmustern abweichen. Zudem haben wir mit unserem Kunden, von dem diese Probe bezogen wurde, Kontakt aufgenommen. Die Verantwortung für seinen Internethop liegt bei ihm, doch wir haben ihn gebeten, unser Produkt aus seinem Portfolio für „Oldtimeröle“ herauszunehmen.

Oeltech: Das Ravenol 20W-50 hat die Spezifikation API SF, wie bei den meisten angebotenen 20W-50-Oldtimerölen. Ihre Anfrage haben wir an den Hersteller weitergeleitet.

Penrite: Penrite ist der Qualitäts-Marktführer und hat das größte Angebot an klassischen Motorölen. Penrite 20W-50 ist geeignet für Fahrzeuge von 1950 bis 1980. Diese Autos verlangen einen hohen Zink-Level als Verschleißschutz und um das Einschlagen der Ventilsitze zu verhindern. Die eingesetzten Detergentien passen zu den Ölfilter-Systemen dieser Fahrzeuge.

Rowe: Über die ermittelten Kennwerte wundern wir uns, da diese von unseren typischen Kennwerten zum Teil deutlich abweichen. So finden wir typisch eine BN von 8 mg KOH/g und nicht wie von Oelcheck ermittelt von 10,24.

Mathé: Das Mathé-Chromjuwelen-Motoröl ist so sorgfältig formuliert, dass seine Inhaltsstoffe mit den Werkstoffen, auch aus dem historischen Motorenbau, uneingeschränkt verträglich sind. Der von uns gewählte synthetische Ester schädigt Dichtungen nicht, sondern er verhindert sogar deren Schrumpfen.

FAZIT

■ **Etikettenschwindel:** Gleich mehrere Hersteller und Vertriebsfirmen schreiben „Classic“ oder „Vintage“ auf die Verpackung – obwohl im Kanister modernes Öl schwappt, das Oldtimern schaden kann. Der Kunde ist dagegen machtlos: Denn wenn sein Motor aus allen Löchern tropft, weil ein Hightech-Öl in Oldie-Verkleidung seine Dichtungen weggeputzt hat, kann er das kaum beweisen. Deshalb bleiben wir am Ball – und am Öl.

Hendrik Dieckmann



Oelcheck arbeitet auch für Privatpersonen, kann mittels Öluntersuchung frühzeitig Motorschaden feststellen

Erwinol Classic Line	Ravenol Formel Extra	Mathé Chromjuwelen	Classol Youngtimer 80	Wagner Hochleistungs-motoröl	Motul Mineral Classic Oil	Penrite Classic	Rowe Vintage mild legiert
Oeltech.de	Oeltech.de	Mathé	Landyman	Wagner	markenoele.de	Limora	motor-oel-guenstig.de
5 l	5 l	5 l	5 l	5 l	2 l	5 l	5 l
24,90 €	19,94 €	79,90 €	27,50 €	27,90 €	14,40 €	30,25 €	22,99 €
4,98 €	3,99 €	15,98 €	5,50 €	5,58 €	7,20 €	6,05 €	4,60 €
API SF/CD	API SF/CD, ACEA A2/B2	API SF/CD	API SJ/CH-4	API SJ/CF-4	API SF/CC	API SL/CF	API SF/CD
20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50
20W-50	40	20W-40	15W-40	20W-50	20W-50	20W-50	20W-50
8 mg/kg	9 mg/kg	4 mg/kg	13 mg/kg	17 mg/kg	17 mg/kg	10 mg/kg	6 mg/kg
3597 mg/kg	2981 mg/kg	4009 mg/kg	3667 mg/kg	3610 mg/kg	3598 mg/kg	3887 mg/kg	4423 mg/kg
4838 mg/kg	5785 mg/kg	6397 mg/kg	5188 mg/kg	3235 mg/kg	6152 mg/kg	4042 mg/kg	4986 mg/kg
7,63 mg KOH/g	6,73 mg KOH/g	7,74 mg KOH/g	8,77 mg KOH/g	9,75 mg KOH/g	9,77 mg KOH/g	10,01 mg KOH/g	10,24 mg KOH/g
angeblich mild legiert, tatsächlich aber großes Additiv-Paket	modernes Billigöl, Viskosität nicht eingehalten. Genialer Gebindeverschluss	massig Additive und Schwefel, fragwürdige Ester-Anteile, sehr hoher Preis	Viskosität nicht eingehalten, erfüllt auch moderne Normen der Kfz-Herst.	typisches 90er-Jahre-Mineralöl, dafür jedoch sehr hohe alkalische Reserve	hoch legiert, moderne Additive, hoher Natrium-Anteil, hohe alkalische Reserve	zu hohe alkalische Reserve, viel Zink und Phosphor	modernes Additiv-Paket, geeignet für längste Ölwechsel-Intervalle
ab ca. Bj. 1980	alte Landmaschinen	ab ca. Bj. 1980	ab ca. Bj. 1990	ab ca. Bj. 1990	ab ca. Bj. 1990	ab ca. Bj. 1990	ab ca. Bj. 2000
ausreichend	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft	mangelhaft

FOTOS: R. THUM (10), S. BALDWINSON (10), HERSTELLER, KEYSTONE

TEST-ERGEBNIS

	classiccars PREIS-LEISTUNGS SIEGER		classiccars PREIS-LEISTUNGS SIEGER		classiccars FÜR VORKRIEGS-KLASSIKER		
							
Preis pro Liter	2,76 €	4,59 €	4,60 €	5,50 €	6,85 €	6,98 €	7,20 €
Marke	Delticom	Millers Oil	Rowe	Classol	Rektol	Motul	Penrite
Produktname	High Performer	Classic	Hightech Vintage	Youngtimer 80	Regular	Mineral Classic Oil	Classic
Herstellerbeschreibung	Für Diesel- und Benzinmotoren mit und ohne Turbolader im Ganzjahreseinsatz. Für Oldtimer und den gemischten Fuhrpark unter schweren Bedingungen geeignet.	Primär für Otto- und Dieselmotoren aus der Nachkriegszeit bis etwa 1980 konzipiert.	Für Old- und Youngtimer mit Diesel- und Ottomotoren, niedriger Verdampfungsverlust, hoher Zinkgehalt für sicheren Verschleißschutz.	Für Motoren mit Ölfilter der Baujahre 1965 bis 1980 für Ganzjahreseinsatz in Benzin- und Dieselmotoren mit und ohne Turbolader.	Für Motoren aus der Vorkriegszeit gedacht, bei denen sich Schlamm absetzen soll, keine Additive, die Ablagerungen ablösen/in Schwebe halten.	Speziell formuliert für Fahrzeuge ab 1950 bis 1970. Deutergenzienanteil auf mittlerem Niveau, verträglich mit Elastomerdichtungen.	Für Benzin- und Dieselmotoren aus Fahrzeugen der Baujahre 1950 bis 1989 die normalerweise SAE 30 oder 20W-40-Öle benutzten.
Probennummer	15	09	12	14	04	06	10
Labornummer	2732593	2732600	2732598	2732597	2732604	2732602	2732595
Gekaufte Menge	1 x 5 l	1 x 5 l	1 x 5 l	1 x 5 l	1 x 2 l	1 x 2 l	1 x 5 l
Quelle	tirendo.de	levoil.de	motor-oel-guenstig.de	landyman.at	rektol.de	S.C.R.A.T. Autoservice	limora.de
Viskosität bei 40° C in mm²/s	140,03	154,57	164,19	154,21	148,41	162,18	139,86
Viskosität bei 100° C in mm²/s	17,49	17,22	19,80	16,83	18,48	17,63	16,96
SAE-Klasse 20W-50 erfüllt?	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
ZN in mg KOH/g	10,59	7,60	7,47	7,41	2,29	10,57	7,92
Dichte bei 15° C in kg/m³	888	888	878	886	867	892	873
Auffälligkeiten	hoher Additivgehalt, typisches Dieselmotorenöl	keine	keine	keine	geringes Additivpaket, typisch für Vorkriegsmotorenöl	Hoher Additivanteil, höchster Schwefelanteil, Natrium	Wassergehalt von 0,18 Prozent, geringer Schwefelanteil
Unsere Wertung	Eher ein Öl für Lkw oder ältere Diesel-Pkw (z. B. MB W114 200 D), für Oldtimer mit Ottomotor aufgrund des Additivpakets wenig geeignet.	Grundöl von guter Qualität, sinnvolles Additivpaket. Dieses Öl steht auch den Premiumölen kaum nach und hat einen attraktiven Preis.	Grundöl von guter Qualität, etwas umfangreicheres Additivpaket. Dieses Öl steht auch den Premiumölen kaum nach und hat einen attraktiven Preis.	Grundöl von guter Qualität, Viskosität b. 100° C knapp erfüllt. Für den Einsatz in Oldtimern der genannten Baujahre auf jeden Fall geeignet.	Grundöl von guter Qualität. Exakt für den vom Hersteller beschriebenen Einsatzzweck geeignet. Beim Einlagern gegen Konservierungsöl austauschen.	Grundöl von guter Qualität, ungewöhnliches Additivpaket – allerdings typisch für Motul und keineswegs schlecht.	Grundöl von guter Qualität, Wassereintrag evtl. wg. nicht dichtem Deckel des Kanisters (Luftfeuchtigkeit auf Transportweg eingedrungen?)
Testurteil	nicht empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert

8	9	10	11	12	13	14	15
							
7,99 €	8,00 €	9,95 €	11,80 €	13,49 €	13,90 €	15,34 €	18,90 €
Kroon-Oil	Gulf	Erwinol	Castrol	Liqui Moly	Östol	Porsche	Mathé
Classic Multigrade	Multi G	TV	Classic XL	Classic	Oldtimer Öl	Classic Motoroil	Chromjuwelen
Mehrbereichsmotoröl für klassische Verbrennungsmotoren, für Klassiker der 60er-, 70er- und frühen 80er-Jahre.	Entwickelt für ältere Benzin- und Dieselmotoren sowie für Kleintransporter.	Gezielt für den Classic Mini entwickelt, auch für andere Autos und Motorräder mit Getriebe in der Ölwanne bzw. nasser Kuppelung, wo hohe Scherkräfte auftreten.	Konventionelles Mehrbereichsöl mit guten Allround-Eigenschaften für zw. ca. 1960 und 1980 gebaute Pkw.	Mild legiertes mineralisches Ganzjahres-Motoröl, speziell auf die Anforderungen klassischer Fahrzeuge mit Ölfilter abgestimmt.	Für Otto- und Dieselmotoren mit und ohne Turboaufladung der 60er- und 70er-Jahre.	Für luftgekühlte Boxermotoren bis 2,7 Liter Hubraum.	Für Fahrzeuge zwischen 1950 und 1970.
07	11	13/13B	02	03	08	05	01
2732601	2732599	2732594/2744692	2732606	2732607	2732596	2732603	2732605
2 x 1 l	2 x 1 l	4 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l
motor-oel-guenstig.de	limora.de	oeltech-apeler.de	limora.de	tirendo.de	Oldtimerteile Saar	Vertragshändler	Mathé GmbH
154,21	146,31	260,96/237,80	154,13	154,06	152,68	145,50	160,62
17,09	15,91	27,03/26,33	16,93	17,08	17,12	19,45	17,76
ja	nein, zu dünn	nein, zu dick	ja	ja	ja	ja	ja
5,18	6,66	11,79/12,44	6,59	6,12	6,21	7,31	7,34
888	888	896/890	883	887	888	862	888
keine	Viskosität falsch, führt zur Abwertung	Viskosität falsch, führt zur Abwertung, hoher Additivanteil	keine	keine	keine	keine	keine
Grundöl von guter Qualität, niedrig additiviert, etwas geringe alkalische Reserve, sollte deshalb sicherheitshalber etwa alle 5000 Kilometer gewechselt werden.	Grundöl von guter Qualität, Additivpaket unauffällig.	Grundöl von guter Qualität, Additivanteil lässt sich mit kombinierter Motor-/Getriebeölanforderung nicht zu 100 Prozent erklären.	Modernes Grundöl, modernes Additivpaket, uneingeschränkt für die genannten Old- und Youngtimer zu empfehlen.	Modernes Grundöl, modernes Additivpaket, uneingeschränkt für den Einsatzzweck zu empfehlen.	Modernes Grundöl, sinnvoll additiviert, exakt für Oldtimer der 60er- und 70er-Jahre geeignet.	Modernes Grundöl, sehr niedriger Schwefelwert, vermutlich durch Hydrocrack-Verfahren besonders haltbar gemacht.	Modernes Grundöl, typische Additivierung für ein Oldtimer-Öl, sicherlich auch in jüngeren Oldtimern noch gut einsetzbar.
empfehlenswert	nicht empfehlenswert	nicht empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert

BMW R75 uit 1943 en beschrijving van deze motor met zijspan.

Edwin Rietveld

Liesbeth en ik gaan al enige jaren met onze vrienden Eric en Ingrid Verbeek met hun zijspan BMW R75 trips maken. De dames hebben tijdens onze road- maar vooral ook offroad trips hun eigen sportieve bezigheid. We reizen met een vriendengroep van gemiddeld zo'n 8 a 10 zijspannen van BMW en Zundapp. De deelnemers komen uit verschillende landen.

De R75 is technisch een erg mooie zijspan motorfiets. met indrukwekkende prestaties. Dit komt m.n. doordat ook het wiel onder de zijspan is aangedreven. Hier kan geen 4-wheel drive van welk merk dan ook tegenop. Deze zijspan waadt zich gemakkelijk door water, bestijgt hellingen van ruim 30%, rijdt door rul zand, ploegt zich door de sneeuw en 'klautert' over keien en rotsen. Zie vooral de foto's, omschrijving en tekeningen.

We zijn intussen geweest in;

Lakedistrict Engeland

Normandië Frankrijk

Cap Gris-Nez Frankrijk

Ardennen winter

Ardennen voorjaar

Bijgaand verschillende foto's

Foto 40211, Ardennen voorjaar

Foto 10173, Liesbeth in het Lake District

Foto 10207, Lake district

Foto 10247, Lake district

Foto 30545, Cap Gris-Nez

Foto 20614, Ardennen winter

BMW R75

Gebouwd van 1941 tot en met 1944.

Totaal productie aantal: 18.000 stuks

Ontwikkeld en gebouwd in opdracht van de Wehrmacht.

Boxer twin, 750cc. Twee 24 mm carburateurs.

26 pk, topsnelheid officieel 95 km/u.

Ontsteking: magneet.

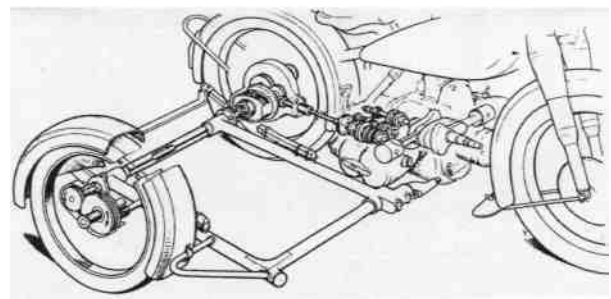
Zijspanwiel permanent aangedreven, met differentieel dat "gesperd" kan worden.

Het differentieel is zo ontwikkeld dat 70% van de aandrijfkracht op het achterwiel overgebracht wordt en 30% op het zijspanwiel.

De versnellingsbak heeft 4 versnellingen vooruit en 1 versnelling achteruit, plus hoge en lage gearing (straat- en terreinversnelling).

De versnellingen zijn zowel met de voet als met de hand te schakelen. De achteruit is alleen met de hand in te schakelen.

De 4 wielen (drie op de motor met zijspan plus reservewiel) zijn 16 inch en voorzien van terreinbanden, alle uitwisselbaar. Voorrem met kabelbediening, achterrem en zijspanwielrem zijn hydraulisch bediend. Het achterframe is zogenaamd stijf uitgevoerd. Dat betekent dat de voorvork wel afgeveerd is (telescoopvoorvork met hydraulische demping), maar achter is er geen vering. Daarom zit onder het bestuurderszadel een grote schroefveer. Het zijspan is met bladveren afgeveerd en het zijspanwiel zelf ook nog met een soort torsieveer. Het stoeltje in het zijspan is ook nog eens zacht waardoor de zijspanpassagier veel comfortabeler zit dan de bestuurder.

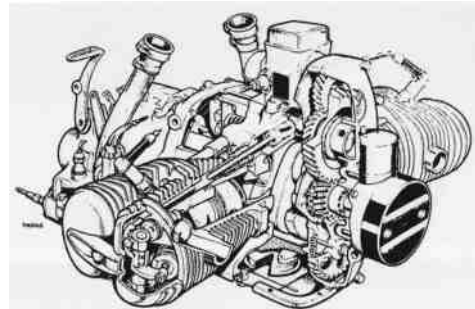


Het frame is opgebouwd uit losse onderdelen, daarom geheel demontabel wat beschadigde delen uitwisselbaar maakt. Benzinetank 24 liter waarvan 2 liter reserve.

De R75 is gebruikt op het Europese continent en in Noord-Afrika (Afrika Korps).

De eerste (1941) uitvoering had het luchtfilter op de versnellingsbak gemonteerd maar door ervaringen in met name Rusland kwam men er al snel achter dat door de lage plaatsing van het luchtfilter dit erg snel vervuilde. Daarom is in 1942 de modificatie doorgevoerd om het luchtfilter bovenop de benzinetank te plaatsen waardoor het veel minder snel vervuilde en ook makkelijker schoon te maken was. Deze zijspan heeft het luchtfilter op de tank. Nog even wat meer achtergrond.

De Wehrmacht wilde een vervoermiddel hebben dat zowel op de weg als in terrein goed voor verkenningstroepen te gebruiken was. Dus relatief snel en wendbaar. Zowel Zündapp als BMW kregen de opdracht om zo'n motor te ontwikkelen. Beide fabrikanten kregen een eisenpakket voorgelegd. Bij de proefritten bleek de Zündapp KS750 beter te presteren dan de BMW R75. BMW had voortgeborduurd op een bestaand zijklepper concept en dat legde het af tegen de Zündapp.

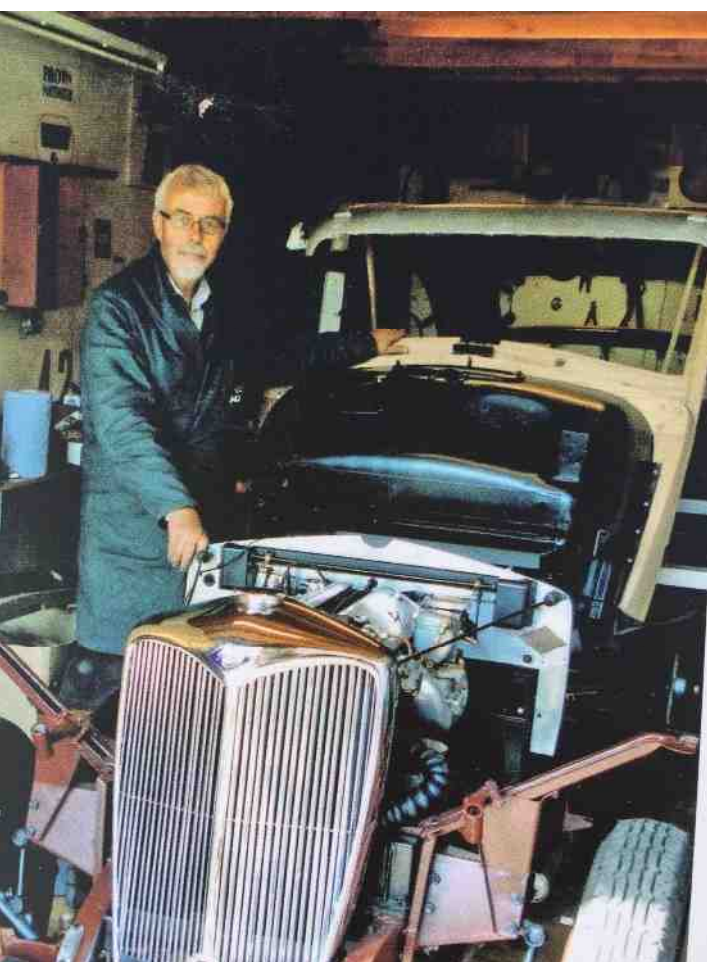


BMW werd daarom door de Wehrmacht gevraagd om Zündapps in licentie te maken. Dat was BMW's eer te na en door een goede lobby bij de Wehrmacht, en door te stellen dat men al veel onderdelen had geproduceerd, kreeg BMW toch toestemming de R75 te maken. BMW ontwikkelde haar concept door (men maakte in plaats van een zijklepper een kopklepper), en dat werd de uiteindelijke versie van de R75. Wel kregen BMW en Zündapp de opdracht dat veel onderdelen uitwisselbaar moesten zijn. Zo zijn de wielen, ontsteking, dynamo en het differentieel uitwisselbaar.

De motoren bleken duur in de productie en door de ontwikkeling van de Volkswagen Kübel, die in productie per stuk ongeveer de helft kostte, werden de Zündapp KS750 en de BMW R75 steeds minder geproduceerd. De BMW R75 werd aanvankelijk in de fabriek in München gemaakt. Maar omdat BMW aldaar alle productiecapaciteit nodig had voor vliegtuigmotoren, werd de productie verplaatst naar de BMW fabriek in Eisenach. Zowel BMW als Zündapp leverden hun motoren niet alleen aan de Wehrmacht. In 1944 leverde Zündapp de KS750 ook aan het Finse leger (een bondgenoot van Duitsland in de strijd tegen Rusland) en in 1943 leverde BMW 750 stuks van de R75 aan het Spaanse leger. Die levering ging via de Wehrmacht. De BMW fabriek in Eisenach leverde de motoren eerst af aan de Wehrmacht (veelal aan de zogenaamde Dienststelle in Dresden) en de Wehrmacht voorzag de BMW's van een Abnahmestempel en een kenteken. Dat kenteken was een WH (Wehrmacht Heer) met nummer, en vervolgens werden deze motoren per trein naar Spanje vervoerd. Alle andere motoren werden door de Dienststellen ook van een Abnahmestempel en kenteken voorzien (WH voor Wehrmacht Heer, WM voor Wehrmacht Marine, WL voor Wehrmacht Luftwaffe en ook de SS die haar eigen kentekens had) en vervolgens naar de onderdelen gestuurd waar ze nodig waren. Dit exemplaar is één van die 750 die aan het Spaanse leger zijn geleverd.

Het Spaanse leger heeft ze eerst bij het leger ingezet, later bij de Guardia Civil en eind jaren '50 en begin jaren '60 zijn ze uit dienst gesteld en via veilingen verkocht. Veel zijn zo uit Spanje verdwenen waaronder deze R75. Deze R75 is in 1982 door een BMW handelaar uit België in Nederland geïmporteerd.

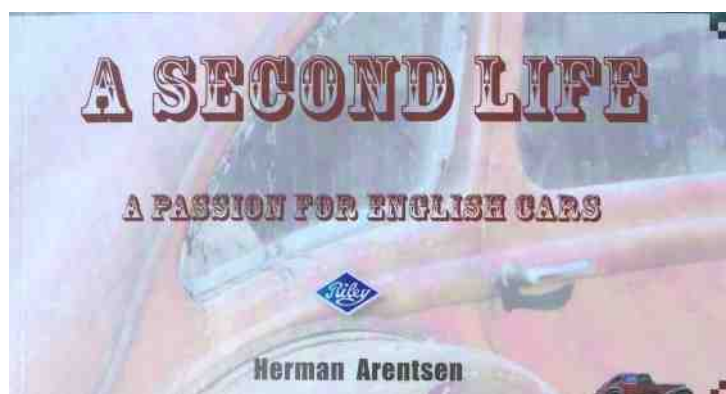




Op de valreep van de sluitingsdatum brengt Herman Arentsen zijn boek onder de aandacht over de restauratie van zijn Riley Kestrel Big Four.

De foto boven komt van internet en is gemaakt tijdens het Concours d'Elegance paleis t'Loe.

Op de pagina hiernaast treft u zijn aanbieding. Het boek is inmiddels gedrukt.

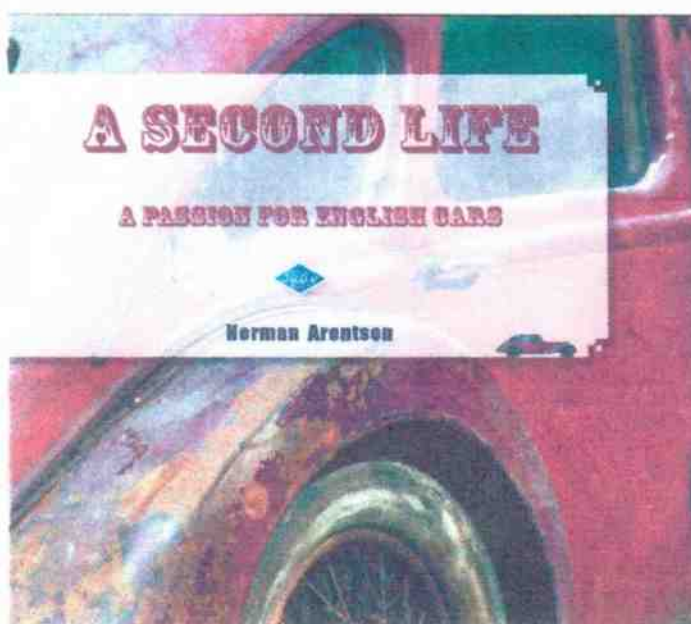


A SECOND LIFE

Tijdens de restauratie van mijn 'barnfind' Riley Kestrel Big Four werden veel aantekeningen en foto's gemaakt.

Aangevuld met het aankoopverhaal en het ontstaan van de passie voor Engelse auto's ontstond een verslag wat nu samengevat is in een boek.

Het boek is tweetalig (Nederlands en Engels)



De prijs van het boek: Eur. 18,95

Incl. verzendkosten: Eur. 23,50 (Ned.)

Voor Riley Club Holland leden Eur. 15,-- Incl. verzendkosten: Eur. 19,--

Het boek kan besteld worden bij: Herman Arentsen

eh-arentsen@hetnet.nl

Bankrekening: NL03 INGB 0656 7766 84

Ongeluk Johan Hofland

Beste allemaal,

Hierbij even een bericht over één van onze leden die een ongeluk heeft gehad.

Johan Hofland heeft op zaterdag 19 augustus tijdens zijn werkzaamheden een ongeluk gehad. Tijdens het repareren van een zware zitmaaier (paar honderd kilo) is deze op hemzelf terecht gekomen. De maaier hing in de takels om de messen te verwijderen en bij het terugplaatsen van de messen kwam de maaier uit de takels naar beneden. Johan kon op tijd zijn hoofd naar achteren doen maar helaas kwam de maaier wel op zijn schouder en ribbenkast terecht, terwijl zijn rechterbeen door de maaibak verbrijzeld werd. Gelukkig was Anneke in de buurt samen met twee klanten, zodat er snel actie kon worden ondernomen om de zware maaier van hem af te halen en hulp te verlenen en op te roepen.

Eerst is Johan zijn been in het gips gezet en nadat na anderhalve week de zwelling minder was kon hij geopereerd worden.

Hij zou woensdag 30 augustus geopereerd worden en heeft de hele dag hierop liggen wachten om aan het eind van de dag te horen dat het niet door kon gaan omdat er geen plaats was voor hem op de IC.

De operatie ging pas door op vrijdag 1 september waarbij ze de breuk(en) van zijn knie hebben behandeld. Er is een grote plaat ingezet en verschillende bouten; het gebroken kuitbeen moet uit zichzelf goed komen.

Uiteraard wensen we Johan namens de club een voorspoedige herstel toe en hopen dat na verloop van tijd alles weer naar behoren kan functioneren.

Els Francke



Er vindt al geruime tijd een ingrijpende verandering plaats in de samenstelling van benzine. Zowel in ons land als in de ons omringende landen verschijnt steeds vaker het E-logo op de pomp. Dat is niet altijd gunstig voor onze klassiekers, zo moge blijken uit de navolgende bijdragen. Vanuit drie verschillende invalshoeken wordt het probleem beschreven en worden oplossingen aangereikt.

Hebt u ervaring met E5, E10 of E15? Email de redactie van “De Zilverster”:

redactie@mbcn.nl

Competition 102

Moderne brandstof sloopt uw klassieker

(Tekst: Jack van der Hoek)

Door een steeds groter wordende groep in onze samenleving, niet in het minst onze overheid, wordt geprobeerd alles wat zich op fossiele brandstof voortbeweegt in een negatief daglicht te plaatsen. Wij moeten zelf als liefhebbers wakker worden en blijven, anders kunnen we binnen vijf jaar niet meer normaal of zonder dure aanpassingen van onze gezamenlijke hobby genieten! Ook in diverse klassiekerbladen kom ik steeds meer problemen tegen betreffende de voor onze klassieker inferieure kwaliteit van de brandstof, iets wat ik door eigen ervaring geheel kan onderschrijven.

Grootste probleem voor onze klassiekers is de steeds groter wordende (milieuvriendelijke?) ethanoltoevoeging aan Euro 95 waardoor in de toekomst deze problemen alleen maar groter zullen worden. Rubber en oudere carburateurs lossen gewoon op en stalen brandstoftanks roesten inwendig snel en spontaan door: het grootste nadeel van ethanol is, naast het agressieve karakter, het aantrekken van condens. Ik ben in het bezit van een kleine collectie jaren-zestig-bromfietsen, waaronder Itom en Royal Nord die op deze moderne, zelfgemengde benzine hebben gereden. Omdat een topgerestaureerde, superoriginele Royal Nord in de woonkamer staat, rook ik op een gegeven moment een benzinelucht en bij inspectie bleek dat de rubberen brandstofslang naar de carburateur door de beruchte ethanol bezig was om langzaam op te lossen, was helemaal zacht geworden en was spontaan gaan lekken. Daarom heb ik eerst een tijdje op Aspen-benzine gereden, alkylaatbenzine die vanwege milieubelasting verplicht wordt gebruikt door gemeenten en in de bosbouw. Ondanks de goede kwaliteit word je van de prijs, rond de € 4,- per liter, niet echt vrolijk en omdat ik best veel rijd, zo'n 1000 km per jaar, is dit ook niet gezellig meer. Vorig jaar kreeg ik een artikeltje over kartsport onder ogen. Karts rijden normaal op (zeer) dure racebrandstof, maar trainen op Firezone Competition 102 RON, zonder ethanol! U begrijpt dat dit als muziek in de oren klinkt, te meer als bij informatie blijkt dat de prijs van ongeveer € 1,80 per liter ook nog eens ver beneden die van de Aspen-brandstof ligt. Als dan ook nog blijkt dat de Firezone vestiging bij mij in de buurt deze brandstof verkoopt, is de keuze snel gemaakt (niet alle Firezone vestigingen hebben deze Competition 102-brandstof: kijk op www.competition102.com). Wat blijkt in de praktijk: geen gezeur meer met aangetaste rubbers en/of gumvorming in het brandstofsysteem of met langzaam doorroestende stalen brandstoftanks. Integendeel, na een jaar stilstand meteen weer starten en een 5% hogere topsnelheid. Met deze ervaring in het achterhoofd heb ik de ethanolvrije brandstof meteen geprobeerd met mijn MG B GT V8 en die gaat als de brandweer: merkbaar sneller, een genot om mee te rijden en ook geen problemen meer met langer stilstaan, vervuiling of rubbers die oplossen.

Jack van der Hoek is registertaxateur/technisch adviseur in Zwartewaal

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

