

Roamer

161



41e jaargang nummer 1, maart 2018

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 € 40,--
- 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 4 , maart 2018.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE REDACTIE
- 7 VOORJAARSMEETING
- 8 IN MEMORIAM H.HAAK
- 11 ACHT CILINDER LYNX S
- 14 NIEUWJAARSMEETING
- 16 BRITISHCAR & LIFESTYLE
- 18 RILEYLOOS
- 19 ELFSTEDENTOCHT 9 SPECIAL
- 20 JAN WOLKERS
- 21 RME ONDERDELEN GEZOCHT
- 22 SHIFTING SANDS

Agenda 2018

Voorjaarsmeeting

8 april Reeuwijk
Zie pagina 7

Vierhouten

1, 2 en 3 juni 2018

Nationale Oldtimerdag Lelystad

17 juni (deelname RCH samen met Alvis
Owner Club)

Nazomerit over de Veluwe

(AMRWR), 9 september, organisatie Hans
Lubberding, 0575-433305,
e-mail: voorzitter@amrwr.nl

Najaarsmeeting

30 sept, Najaarsrit, Almelo, organisatie
Orly en Menno von Brucken Fock

Herfstrit Brabant (AMRWR), organisatie

7 oktober Marijke Westrate &
Albert-Jan Janssen, 06-46413208,
e-mail: almar4849@hotmail.com

Inleveren kopij:

Sluitdatum 10 juni 2018

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



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

Deze Roamer moet in principe de opmaat worden voor een nieuw Riley-seizoen met veel kilometers, meetings en rijplezier.

Op dit moment lijkt niets op de naderende lente. Ja, hier achter glas met de zon erop gaat het nog wel, maar buiten wordt je overvallen door een snijvende oostenwind met een gevoelstemperatuur van -15°C.

De kachel brandt ook daar waar niemand komt, om bevrozing te voorkomen.

De RMC staat gelukkig droog en vorstvrij en wacht op het moment dat de nieuwe “oude” motor buiten getest gaat worden.

Het verenigingsjaar van de RCH is op 14 januari begonnen met een goed bezochte en wederom gezellige Nieuwjaarsmeeting in Maarssen. Wij zijn terug op het oude nest in Buitenplaats Geesbergen, een centrale locatie, die vertrouwd aanvoelt.

Het volgende evenement is de voorjaarsmeeting op zondag 8 april, georganiseerd door Nick Wessels en Michiel Brillenburg Wurth.

Verderop in de Roamer is een overzicht opgenomen van alle evenementen van zowel de Riley Club als ook van de AMRWR en de Alvis Owner Club.

Het bestuur van de RCH heeft net als eerder al met de AMRWR ook gesproken met het bestuur van de Alvis Owner Club over de mogelijkheden van meer samen optrekken en zo ja, hoe.

Menno heeft een uitgebreid verslag geschreven van de bijeenkomst op 10 februari die jullie ook terug kunnen lezen in deze Roamer.

Al met al staan er genoeg activiteiten op de agenda en dan zijn grotere, landelijke evenementen nog niet eens meegenomen in de opsomming.

Zo wordt de RCH op de British CARS & Lifestyle op 10 en 11 maart vertegenwoordigd door Nick Wessels met zijn RMB. Hij sluit aan bij de stand van de AMRWR.

Voor Lelystad op 17 juni hebben zich 4 leden van de RCH individueel ingeschreven. Aan de organisatie is gevraagd of het mogelijk is de Riley's bij elkaar te plaatsen naast de auto's van de Alvis Owner Club.

Jullie kunnen niet zien dat het stuk hierboven gisteren is geschreven. Toen was ik verkouden en dacht dat ik het 'slotakkoord' vandaag ga schrijven als ik me beter voel.

Niet dus! De tweede griepgolf heeft toegeslagen en mijn hoofd zit vol. De inspiratie om er een mooi end aan te breien ontbreekt volledig.

Ik kruip onder de wol!

Zie jullie in opperbeste gezondheid op de voorjaarsmeeting.

Sabine Juckenack.

Dit jaar is de Alzheimer Rally 2018 op 13 april. Paul van der Sman doet mee. De achterremmen van de NT-80-00 zijn gereviseerd en er komt een Mocal filterstoel op. Op deze foto sponsorde Aegon het. Helaas zijn ze hiermee gestopt.



Van de Redactie,

Met dank aan de leden welke copy aangeleverd hebben. Hier is een goed gevuld clubblad. Voor de volgende Roamer zal ik iets ruimer voor de sluitingsdatum een reminder rondsturen.

Op dit moment heb ik veel administratieve rompslomp omtrent het kopen en verkopen van een huis, solliciteren en sollicitatiegesprekken wat toch wel enige voorbereiding nodig heeft. Maar de resultaten tellen. Ons huis is verkocht en per 1 mei heb ik een nieuwe baan.

Begin deze maand kwam ik bij de garage waar de Riley instaat en zag een plas nattigheid onder het linker voorwiel. Ik heb even gevoeld met de vinger welk vocht dit was. Ja hoor, waar ik al bang voor was, remolie! De Riley heb ik uit de garage gereden naar huis en de TR6 in de garage gezet om de remmen van de Riley te inspecteren. In januari was ik er nog mee

op de nieuwjaarsmeeting. Het linker voor wiel had zeiknatte voeringen. Daar baalde ik van omdat deze er pas 3 jaar opzaten. De remcilinders waren al zo vaak uitgehoond dat de cilindertjes er bijna in rammelden, voordeel is dan wel dat ze niet vast gaan zitten. In het verleden had ik al eens geschreven over de achterrem cilinders van een Land-Rover Defender. Deze passen perfect in de ankerplaat. Op internet heb ik 2 cilinders besteld. Dit kost € 39,- incl bezorging. Ongelooflijk toch? Op het oog lijken ze identiek, echter zitten er wel verschillen in. De schroefdraad van de aansluiting is anders, kleiner. Ook de cilindertjes zijn kleiner. Dus ik zal harder op de rem moeten trappen om tot stilstand te komen. Maar als ik harder op het pedaal trap zullen de achterremmen ook meer doen. Ik verwacht dat dit niet veel problemen zal opleveren. De trommels zijn uitgedraaid en de remschoenen van nieuwe voeringen voorzien. En dan komt de nieuwe Memoranda in de bus en wat lees ik hierin? ***RMA front brake cylinders new available!*** Nu laat ik voor wat het is en hoop ik dat de remslangen ruim voor 8 april geleverd worden met de juiste aansluiting!



Jan-Willem Nieuwenhuis

Van de penningmeester

Mutaties leden: opzeggingen per 1 januari 2018

Henri Arriëns, Deventer

Hans Boersma, Zuidhorn

Marcel Koreman, Alkmaar

Robert van der Meulen, Wassenaar

Arie en Monique van Oostveen, Ouderkerk a/d Amstel

Hugo Smets, Kortenberg, België

Michael Thung, Uithoorn (royement)





Voorjaarsmeeting – Van water naar water 8 april 2018

Op het moment van schrijven wordt een (korte) vorstperiode aangekondigd, maar tegelijkertijd lijkt de lente al klein beetje begonnen met krokussen die hun koppies opsteken. Tijd dus om de voorjaarsmeeting te plannen. Op zondag 8 april maken jullie kennis met een 'waterig' stukje Groene Hart op de grens van Zuid-Holland en Utrecht, toerend van de Reeuwijkse Plassen naar de Lek.

Vanaf 11.00 uur wordt er verzameld in restaurant paviljoen 'Reeuwijkse Hout' om met koffie en gebak bij te praten aan de Reeuwijkse Plassen. Hopelijk is het lekker weer, dan kunnen we gebruik maken van het terras aan het water en kunnen kinderen die meekomen lekker buitenspelen.

Na nog een evt. lunch is het de bedoeling om rond 13.00 uur een rit te maken en via landelijke (om)wegen en een pondje te eindigen in Kinderdijk. Tussendoor is het de bedoeling nog een pleisterplaats aan te doen, maar dat blijft nog even een verrassing (neem voor zekerheid een **Museum Jaarkaart** mee als je die hebt).

Graag tot de 8^e!

Michiel Brillenburg Wurth en Nick Wessels



Praktische info:

- Ivm de voorbereidingen vernemen wij graag uiterlijk 31 maart wie verwacht deel te nemen en met hoeveel personen (nwessels@gmail.com of michieltbwurth@gmail.com);
- Mocht iemand een allergie hebben (bijvoorbeeld glutenallergie), laat het even weten;
- Koffie en iets erbij zijn voor rekening van de club;
- Lunch, drankjes en borrelhapjes zijn voor eigen rekening.

Samenvatting:

11.00 tot ca. 13.00 uur

Restaurant paviljoen 'Reeuwijkse Hout' (Reeuwijksehoutwal 4 2811 NW Reeuwijk, zie ook www.reeuwijksehout.nl)

13.00 – 15.30 uur

Toerrit + tussenstop door Zuid-Holland en Utrecht ☺

Ca. 15.30 uur

Grand Café "Buena Vista" (Molenstraat 230, 2961 AR Kinderdijk, zie ook www.grandcafebuenavista.nl).

In Memoriam Henk Haak.

(Menno Keizer)

Beste familie en vrienden,

Mijn naam is Menno Keizer, ons gezin Keizer kwam op oudejaarsdag 1958 in Stadskanaal wonen waar mijn vader een autoschadeherstel bedrijf begon.

Mijn ouders reden in een Riley sinds 1957, even ter verduidelijking dit zijn Engelse oldtimers die hier bij het crematorium staan.



In 1961 ruilde mijn vader een Rover uit 1947 tegen een zwarte Riley uit 1947.

Deze kwam uit Groningen en had schade en een kapot gevroren motorblok.

Het was deze Riley die het begin inluidde van onze vriendschap met Henk en Harm Haak.

Wie waren Henk en Harm Haak in 1961 voor ons ? Zij kwamen ergens uit Nieuw Buinen, hadden of werkten in een fietsenzaak en deden nog wat in elektro enzovoort.

O ja, ze handelden ook wat in auto's.

Maar hoe ging dat nu met Henk en de Riley ?

Henk haalde altijd onderdelen bij Siede Smid, een oud ijzerhandelaar aan de Scheepswerfstraat in Stadskanaal

Hij zal de Riley wel bij ons voor de zaak gezien hebben en kwam denk ik vragen wat ie moest kosten.

Uiteindelijk is de Riley geruild tegen een Austin Somerset die schade had.

(Henk en Grietje)



Zo begon onze vriendschap in 1961. De zwarte door Henk aangekochte Riley in 1961 loopt als een rode draad door ons leven en hier wil ik u wat over vertellen.

We leerden de familie Haak beter kennen en kwamen er achter dat de broers technisch zeer begaafd waren. In de loop van de zestiger jaren kochten ze de loods van ik meen transportbedrijf Luikens en gingen aan de slag met fabricage van wasmachines en centrifuges. Alle gereedschappen en machines maakten ze zelf. Het aluminium voor de wasmachine fabricage betrokken ze van Siede Smid in de vorm van cilinderkoppen van Volkswagen Kevers. Deze smolten ze in hun eigengebouwde oven en goten dan nieuwe aluminium onderdelen.

Naast de fabricage van wasmachines, herstellen en verkoop van fietsen en elektro-werkzaamheden handelden de broers in allerlei auto's.

Ik herinner me nog dat Henk een rood metallic Ford Consul met linker voorschade van mijn vader kocht voor een vriend van hem. Hij kostte 400 gulden en toen Henk en zijn vriend Herman Kokenberg de Consul haalden werd hij door Kokenberg betaald met een zak zilveren rijksdaalders, 160 stuks. Dit bedrag was bij elkaar gespaard door besparing op het roken !

Mijn moeder heeft er tijden plezier aan beleefd bij het wekelijks uitbetalen van de lonen voor ons personeel. De vriend van Henk heeft nog jaren in de Consul gereden.

Met de restauratie van de Riley werd tussen alle werkzaamheden door een begin gemaakt.

Het stuur van de Riley zat rechts, en moest worden omgebouwd naar links. Dit was volgens de broers niet zo'n probleem, alleen het stuurhuis omdraaien en klaar was kees.

Echter een klein probleempje, als je het stuurwiel linksom draaide ging de auto naar rechts, net zoals in de politiek.....

Een ander stuurhuis bracht uitkomst, de Riley stuurt naar behoren....

In de 70er jaren kwam er een club voor Riley liefhebbers en bij de eerste 9 leden van de Riley club waren Henk en mijn persoon.

Mijn vader bouwde in 1971 een nieuw huis en de elektrische installatie werd verzorgd door Henk en Harm. Bij de afwerking was ook een schilder Koopman uit Nieuw Buinen bezig.

Ik heb Henk nog nooit zo spraakzaam gezien, hij had een soort samenspraak met de schilder waarin alle anekdotes en personen uit Nieuw Buinen de revue passeerden.

In de loop der jaren werd de oude loods verbouwd tot een modern pand waarin fietsen, witgoed en elektrische materialen werden verkocht. Er zijn veel stalen balken van Siede Smid in verwerkt.

Recycling en hergebruik waren door de broers al jaren uitgevonden.

De Riley vorderde zo nu en dan een klein beetje, ook dankzij aankopen van diverse andere Riley's en onderdelen. de Riley club groeide naar meer als 100 leden en verreweg de meeste leden kenden Henk. Daardoor groeide in de loop der jaren de verzameling Riley's en onderdelen hiervan. Zo kochten Henk en ik eind tachtiger jaren samen twee Riley's van een Engelandvaarder die in Amerika woonde. Deze man was een collega van de Engelandvaarder Erik Hazelhof, en heette van Daalen Wetters.



(Harm, broer van Henk)

Ik kwam er ook achter dat Henk enorm goed kon acteren en toneel spelen. In de negentiger jaren zag ik in een autoblad een 2.5 liter Riley te koop staan in Enschede. Ik belde de garage op voor wat info en zei dat ik langs zou komen. Had net het gesprek beëindigd toen Henk belde dat er een Riley te koop stond in Enschede. Ik vertelde hem van mijn afspraak en vroeg hem mee te gaan om de Riley te bekijken. Dezelfde middag gingen we op stap.

In Enschede bij de garage aangekomen bleek dit een handelaar in oldtimers te zijn, en dan de duurdere klasse, zoals Rollsen en Ferrari's

Henk en ik werden welkom geheten door een jonge verkoper. Deze leidde ons naar de Riley en wist niet dat wij Riley kenners waren. Hij wilde ons van alles uitleggen maar wij onderzochten de auto snel en vakkundig. De verkoper stond verbaasd naar ons te kijken. Henk begon echter alle gebreken en tekortkomingen te benoemen en de auto voorzichtig af te kraken. De verkoper werd er stil van. Toen we klaar waren met ons onderzoek trok Henk mij aan de mouw en zei Menno, dit wordt niks, mankeert veel te veel aan. Henk trok mij naar de uitgang maar de verkoper zei snel dat hij zijn baas zou halen en bood ons drinken aan. Henk zei: Menno we gaan, maar ik accepteerde het drinken en we bleven wachten op de chef verkoper. Toen de chef verkoper kwam bood ik een bedrag waarop Henk het ritueel van afkraken nog eens herhaalde en mij naar de uitgang trok.

De chef verkoper dacht dat het menens was dat wij weggingen zonder de auto en hapte snel toe, zodat wij de Riley meenamen voor de geboden prijs dankzij Henk zijn toneelspel. Dit vergeet ik nooit weer.

In juni 1996 overleed "Henk zijn Riley vriend" Karssen in Hengelo die een Riley Monaco Nine uit 1932 had gerestaureerd. De familie stelde er prijs op dat Henk de Monaco zou overnemen en dit is dan ook gebeurd. De herinnering aan Karssen is Henk altijd bij gebleven, hij had daarom nooit zoveel aardigheid aan de Monaco. Al jaren geleden zei Henk tegen mij dat ik de Monaco van hem moest overnemen en er goed op moest passen, dit is dan vorig jaar gebeurd.

Tussendoor werd er verder gewerkt aan de restauratie van de zwarte Riley uit 1961.

Hij werd bij ons in de kleur maroon gespoten, een originele Riley kleur. Het afbouwen vergde nog veel jaren, maar hij is nu nagenoeg klaar.

Door al deze gebeurtenissen hebben wij als familie Keizer altijd een speciale band gehad met de familie Haak, in het bijzonder met Henk.

Vijfenvijftig jaar geleden waren wij jong, reden we in oude Riley's, nu zijn wij oud en de Riley's zijn net zo gebleven, het zijn tijdachines. Henk wordt straks gecremeerd, maar zijn herinneringen zullen altijd blijven rondrijden in de vorm van de Riley Monaco en de andere Riley's.

Henk, vaarwel, het was goed jou gekend te hebben.



Acht cilinder Lynx special

(kees de Kock)

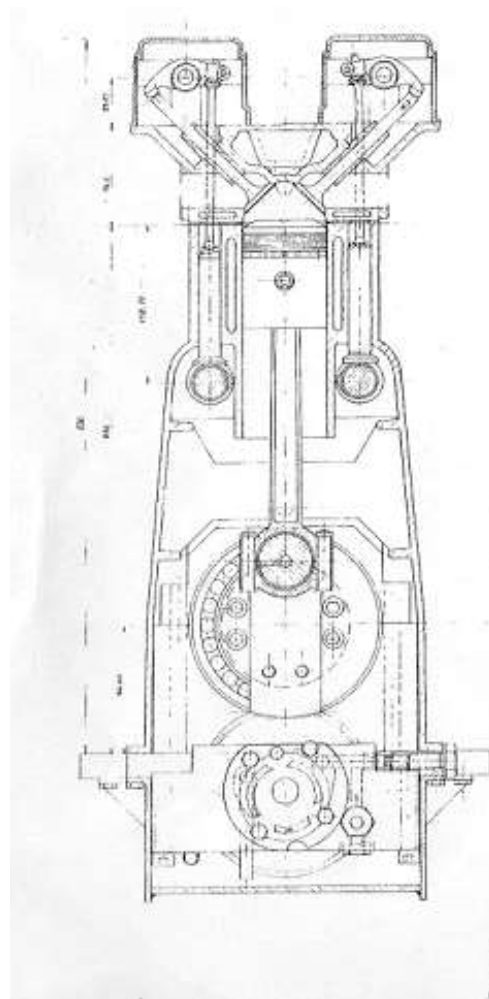
De verdere ontwikkeling van de 8cilinder motor en chassis van de 8c Lynx Spl.



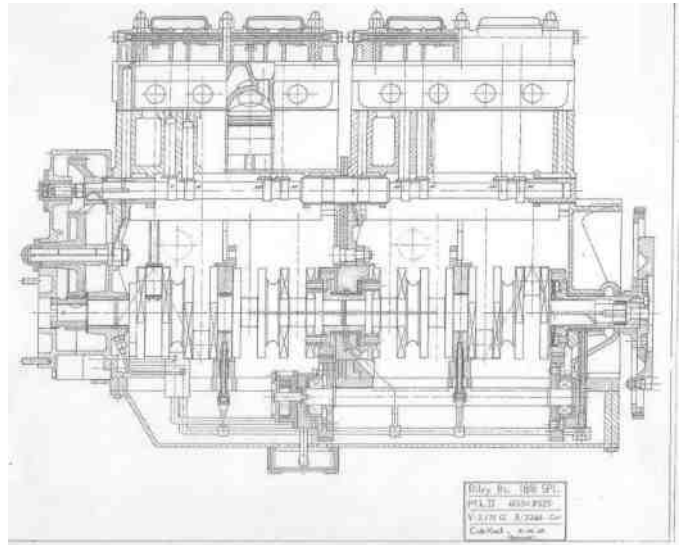
Het ontwerp en de bouw van de 8c motor is in de Roamer 101 van 4 maart 2003 voor het grootste deel reeds beschreven met een terug vertaling van mijn artikel in het Riley Register Bulletin van december 2002. Maar, hoe ging het verder, in hoeverre is de huidige versie veranderd en is het oorspronkelijk ontwerp daarmee nog wel te vergelijken?

Welnu, toen de Lynx keurings klaar was is de wagen op de rollenbank geweest om te zien hoeveel vermogen er eigenlijk uit die motor kwam. Dat ging niet goed, desastreus kan je wel zeggen. De man die de test deed stopte op een gegeven moment omdat hij iets hoorde dat hij niet vertrouwde. Vervolgens de Lynx op de trailer naar huis gebracht en aan een onderzoek onderworpen. Ik vreesde voor het ergste, de motor liep nog wel maar op 7 cilinders en een compressie test wees uit dat cilinder no. 7 zo lek was als een mandje.

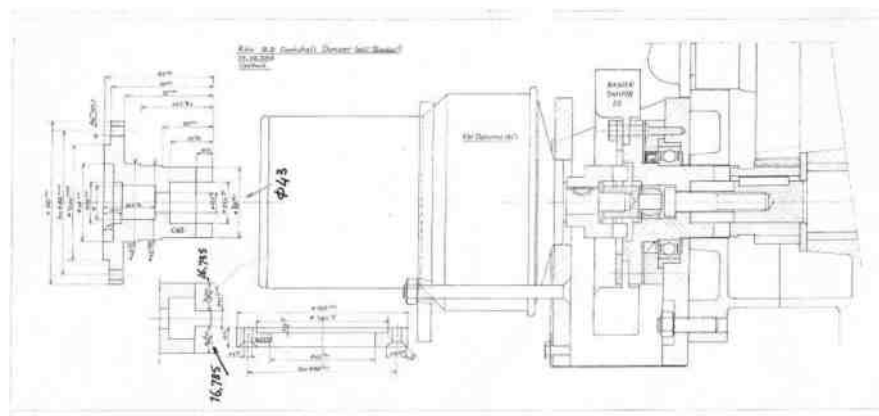
Bij demonteren vond ik in het blok een verwoeste zuiger, een kromme drijfstang en de gehele binnekant van de motor was bezaaid met messcherpe fragmenten van de 7de cilinder. Het revisiebedrijf dat de blokken opgeboord had naar de volgende zuigermaat, had eenvoudig niet gezien dat alle cilinders al eens een "verbussing" hadden ondergaan en door het opboren was van die oorspronkelijke bussen slechts 0,25 mm overgebleven! Niet verwonderlijk dus dat er een bus loskwam en met de bovenste zuigerveer naar beneden werd getrokken en vervolgens werd verbrijzeld door de draaiende delen. Kleine ramp dus, maar het revisie bedrijf erkende hun fout en plaatste de door mij aangeleverde nieuwe cilinderbussen. Nu van de standaard maat (60,3 std.Nine) waardoor de totale cilinder inhoud van ca.2300 cc terug liep naar 2175 cc.



De daarmee verkleinde zuiger oppervlak en compressie verhouding zou theoretisch een vermogens verlies opleveren, maar dat was nog het minste probleem. Doordat alles dus uit elkaar lag heb ik voor de zekerheid een cracktest op de eigen gemaakte krukas laten doen, waarbij helaas bleek dat op de ,voor de Nine bekende plaatsen, scheurtjes te zien waren. Die krukas kan je zo niet meer monteren, zei men. Ben met de delen van die as naar een firma in België gegaan en heb advies gevraagd over een mogelijke reparatie of, als het niet anders kon, of zij (de firma Nuyts in Zandvliet) een geheel nieuwe konden maken. Na de nodige info van de heer Nuyts te hebben gekregen, heb ik een nieuwe krukas op tekening gezet, die vervolgens door Nuyts is gemaakt. Klinkt eenvoudig, maar dat is het allerm minst. Nieuwe krukas, nieuwe drijfstan gen, nieuwe zuigers, nieuwe cilinderbussen etc. Tel dat maar eens op, voor dat geld koop je tegenwoordig een redelijke RMB, misschien wel een RMF. Door deze veranderingen, ziet de motor er op tekening geheel anders uit. De grote kogellagers die als hoofd lagers no.2 en 4 werden gebruikt zijn nu vervangen door grote aluminium schijven met glijlagers, schaal tjes van een 5cil. Audi en olietoevoer leidingen aangebracht (de kogellagers werden met spatsmering vanuit de oude krukas voorzien). Met al die wijzigingen heb ik de motor nu de MKII genoemd, waarbij de vorige dus logischerwijs de MKI was. Van beide is een afdruk op kleine schaal bijgevoegd.



Bij dat alles moest er voor gezorgd worden dat de MKII zonder veel moeite in de nu al bestaande Lynx body zou passen. Daarbij was de wens om de lawaaiproductie van de "Timing Wheels" te reduceren door een krukas torsie demper aan te brengen. Immers bij elke arbeidsslag treed er een versnelling van de as op die als een torsietrilling gezien kan worden. Daarvoor had ik een mechanische trillings demper gemaakt met door schroefveren voorgespannen frictie schijven waartussen een vlieg wiel kan bewegen en waarbij de frictie dempings krachten genereert. Helaas had dat niet het gewenste effect, vermoedelijk door een te geringe massa van het vlieg wiel, of een te grote voorspanning van de veertjes. Ik vond in Engeland een firma die hydraulische torsiedempers maakt en daarvan heb ik er een



worden verplaatst en ervoor worden gezorgd dat de dynamo net onder de radiator past. Hetgeen is gelukt, al vind ik zelf de oplossing niet zo fraai.

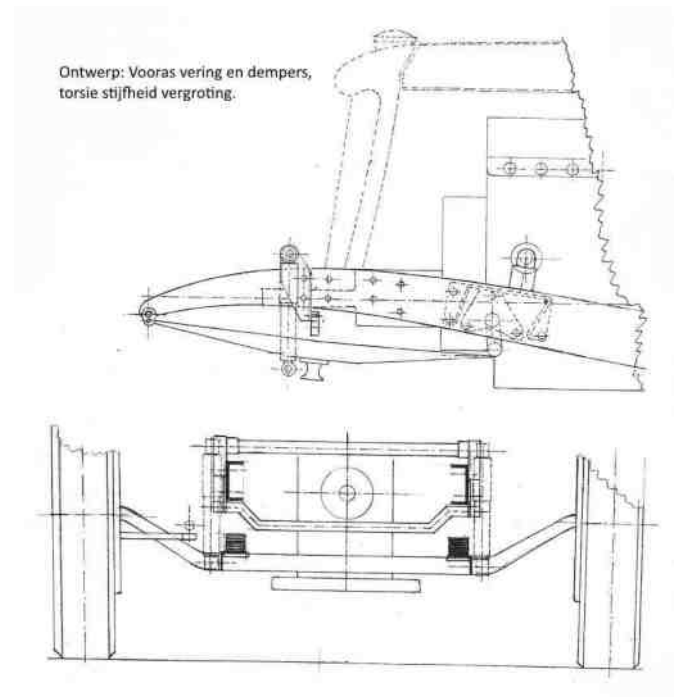
besteld en op de plaats van de mechanische demper gemonteerd. Daarvoor moest een bracket voor op de distributie deksel worden gemaakt om een extra kogellager te huisvesten (extra ondersteuning van de ver naar voren uitstekende demper). Als gevolg daarvan moest de dynamo nog verder naar voren

Een volgende verbetering was het aanpassen van de centrifugaalkoppeling. De gekozen koppeling van de Volvo 340, bleek veel te laat "in" te komen, bij een te hoog toerental en bovendien ging hij slippen wanneer het vermogen werd opgevoerd. Daarvoor heb ik een extra koppelingsplaat toe gevoegd met een extra tussenplaat om het extra koppel over te brengen.

Intussen had ik samen met een Engelse vriend (die vroeger met zijn Riley special veel successen boekte) een ombouw naar hydraulische remmen uitgevoerd, waarbij de originele gietijzeren remtrommels ook nog door grote aluminium trommels zijn vervangen. De originele kabelremmen hadden domweg niet voldoende rem kracht, ofschoon ik de kabel, verstel inrichting, katrollen, etc. al vernieuwd had. In totaal heeft dat een gewichts daling van 10kg opgeleverd.

Bij een van de daarop volgende rij proeven, bleek dat de torsie stijfheid van het voorste deel van het chassis totaal onvoldoende was. De op een in de rijweg aanwezige oneffenheid volgende meters begon de vooras heftig te stuiteren waarbij de hele wagen voorzide spontaan ging mee bewegen in een soort shimmy, ook wel axle tramp genoemd. Die ervaring is zo heftig dat je als een gek probeert te remmen waarbij het in eerste instantie allen maar erger wordt. Die trilling houdt aan totdat je uiteindelijk stil staat. Nu was bekend dat Riley in de latere modellen het Lynx -en Kestrel chassis en met name ook de 22T modellen de chassis balken individueel torsie stijver had gemaakt door er een gesloten balk van te maken en Freddie Dixon had voor zijn race Rileys de voorkant van het chassis strak met elkaar verbonden. De Imp en Sprite chassis hebben een extra dwars balk net voor de radiator, een niet zo fraaie oplossing maar wel effectief. Ik heb die oplossing gekozen en uitgebreid met een dwars pijp onder het chassis waardoor er een vierkant ontstaat die de tordering op die plaats onmogelijk maakt. De wrijvings dempers die het shimmy verschijnsel alleen maar erger maakten, zijn vervangen door teleskoop dempers wat de as en body bewegingen alleen maar rustiger heeft gemaakt. De ontwikkeling heeft alles bij elkaar zo'n 10 jaar geduurd, waarvan zoals gebruikelijk een groot deel werd veroorzaakt door het wachten op werk van leveranciers en mensen die wat hadden beloofd te doen.

De MKII Krukas:



Nieuwjaarsmeeting 14 jan. 2018

Door Alie Nieuwenhuis.

Enkele weken voor de meeting had ik al gepolst of Jan-Willem zou gaan. Dat bleek zo te zijn en hij zou mij ophalen. Het was zonnig weer en nog niet al te koud. Op mijn telefoon kan ik zien waar hij is. Zodra hij in de buurt kwam liep ik naar beneden en beneden aangekomen zie ik hem al aankomen rijden met de Riley. Hij heeft geen kachel in de Riley, echter erg koud is het ook niet. Tijdens het rijden vertelt hij dat er een website is van Rijkswaterstaat waarin zij laten zien waar er gestrooid is. Er is deze week geen zout op de weg gestrooid, dus zegt hij, "kunnen we met de Riley, daar is hij voor gemaakt". De laatste rit was de najaarsmeeting, maar na enig benzine oppompen in de carburateur was het starten lopen. Op de snelweg draaien alle voorbijrijders zich om. Ze willen zien welk merk auto ze inhalen. Sommige gaan voor ons rijden en remmen zelfs af om dichterbij te komen. Reuze grappig wat iedereen probeert. We arriveren rond 11:15 uur bij Restaurant Geesberge. Het blijft een prachtige locatie, mooi centraal gelegen.

De opkomst is groot en als welkom krijgen we een heerlijk appelgebak met kop koffie. Iedereen zit gezellig aan een lange tafel met elkaar te praten. Na de koffie krijgen we een champagneglas met een cocktail om mee te proosten. Dat doen we tijdens de speech van de voorzitter, Sabine. Het nieuwe Riley jaar wordt jubelend ingeluid. Terwijl hier en daar wat technische praat is wordt ondertussen de



lunch opgenomen. Aan een zij tafel zie ik Jan-Willem zitten met Kees, Michiel, Onno en Herman. Ze hebben het vast niet over Riley's. Na de lunch lopen we nog even naar buiten om de 3 Riley's te fotograferen en maak ik een wandeling met Anneke door de omgeving en onderwijl verteld zij hierover.



De rit naar huis verliep voorspoedig. Tot ziens op de voorjaarsmeeting in april. Groet Alie.





British CARS & Lifestyle®

ROSMALEN

HOLLAND'S MAJOR EVENT FOR BRITAIN ENTHUSIASTS

British CARS & Lifestyle 2018

(Nick Wessels)

Op 10 en 11 maart jl., werd alweer voor de 26^e keer British CARS & Lifestyle georganiseerd. Plaats van handeling, Autotron Rosmalen. Voor mij (en voor welke autoliefhebber niet?) altijd weer een nostalgische plek, waar ik vroeger met mijn ouders kwam. Nog steeds heb ik het bekende Autotron boek thuis liggen met de kenmerkende claxon van een Spijker op de voorkant.

Evenals vorig jaar bemande de Riley Club Holland (RCH) een gezamenlijke stand met het Austin Morris Riley Wolseley Register (AMRWR), en dat was gewoon echt leuk!

Reizen

Peter Tjallema van AMRWR had dit jaar als standthema 'reizen' gekozen, en met maar liefst vier auto's was het uitstekend gelukt om hier invulling aan te geven. Vanuit het AMRWR bracht Jascha Veld zijn prachtige Morris Oxford uit 1966 mee, terwijl Richard



Franse een ontzettend leuke MG 1100 (ook uit het bouwjaar 1966) beschikbaar stelde met daarop speciaal een lekker ouderwetse, stalen imperiaal om koffers op te kunnen zetten. Reizen is natuurlijk een reukelijk begrip, en de verlengde Austin Princess Woodall Nicholson Kirklees van Aart van der Haagen gaf een heel andere kijk op reizen. Het betrof namelijk een voormalige volgwagen van een begrafenisondernemer, die na 21 jaar trouwe dienst werd overgenomen om in trouwstoeten mee te rijden. Van het ene uiterste (laatste reis) naar het andere (huwelijksbootje).

Ik mocht namens de RCH onze Riley RMB uit 1947 showen en met de door Willem Postel vervaardigde 'boot extention' (de we standaard op de wagen hebben zitten) en de trekhaak sloot

deze keurig aan bij het reizen thema. Foto's van onze kampeervakantie afgelopen jaar met de Riley complementeerde het geheel.

Leuk was ook, dat Jascha het thema verder handen en voeten heeft weten te geven door bij kringloopwinkels oude koffers te kopen. Een thema aan de clubstand meegeven is wat mij betreft ook echt een geslaagd idee, het hoeft niet moeilijk te zijn om er wat leuks van te maken. Dat zie je trouwens ook altijd wel met de RM Club in Engeland, die zijn ook fanatiek met stands bedenken.

Showauto's

Vier clubauto's op de stand dus: dat was een record begreep ik. We hebben zelfs een beetje met de ruimte gesmokkeld om ze zo mooi mogelijk neer te zetten. Met name het gevaarte van Aart van der Haagen stak een heel stuk uit, maar gelukkig heeft de organisatie daar niet over geklaagd. Met de kleine MG 1100, de middenklasse Morris, de hoger gepositioneerde Riley en de unieke Princess is een rijk geschakeerd scala gepresenteerd. Met name deze variëteit in auto's heb ikzelf ook als erg waardevol ervaren in de samenwerking met AMRWR.

Regelmatig werden de auto's op de foto gezet. Er kwamen complimenten over het spuitwerk van Jascha's Morris en vele dames vonden de twee-kleurige MG 1100 'zo schattig'. En de verlengde Princess? Daar keek men met name verrast naar, 'nooit gezien' was veel gehoorde opmerking.

Ook de RMB trok veel bekijks, met name door de kleurencombinatie. We hadden wat fotoboeken neergelegd van de restauratie en Els had een enorm leuke ANWB plaat meegenomen die ze van



Carolyn had gekregen. Daarop een Riley RM met in het kenteken het jaartal van mijn RMB, '47 en verwijzing naar het voorkomen van pech halverwege de Dolomieten. A perfect fit met de auto en het standthema dus! Trouwens, nog best vaak werd de vraag gesteld of de Riley te koop was. Tja, voor het juiste

bedrag is bijna alles te koop, dus ik ben er gewoon weer zondagavond mee naar huis gereden ☺

Voor mijn werk ben ik best gewend om aan beurzen deel te nemen, maar dan zakelijk. Nu was het even wennen om met een iets andere insteek op een stand te staan, maar wel erg leuk. En zowaar denk ik dat we (Els en ik) potentieel een aantal mensen geïnteresseerd hebben gekregen om van RCH lid te worden. Die hebben we dan ook geattendeerd op de voorjaarsrit op 8 april en uitgenodigd aan te haken om de sfeer op te snuiven.

Beurs

Op de eerste beursdag viel het bezoekersaantal ons behoorlijk tegen, maar op zondag was het vele malen beter. Mogelijk dat Capital Cars & Classics in Amsterdam die in hetzelfde weekend werd gehouden een kannibaliserende werking heeft.

Zijn toch 2 beurzen met gedeeltelijk dezelfde doelgroep. Op de beurs waren enkele trouwe clubs niet aanwezig: zo misten de Rolls-Royce en Bentleyclub "De Mascotte", het Jensen Genootschap, de Land/Range Rover club, de Alvis club en Rolls-Royce handelaar Silverhill, waar je vaak even in één van hun auto's mocht zitten, als de verkoper vriendelijk aankeek. Wij vonden dit toch jammer, daar deze partijen wel echt bij British CARS & Lifestyle horen.

Afterthoughts

De bezoekers aan de beurs bevestigden het probleem dat iedere autoclub kent; de vergrijzing van de leden. Vele clubs zoeken nieuw en jong bloed: 'de jacht op de veertiger' zoals Peter Tjallema het noemt (tja, ik ben een veertiger die al als dertiger 'gejaagd' is door RCH). Juist daarom vond ik het ook erg leuk om op deze manier samen te werken met de AMRWR, die met leden van 3 verschillende generaties aanwezig waren. Ik ben een groot voorstander van samenwerking en begreep dat vorig jaar er al een fijne samenwerking was met de AMRWR op de beurs. Deze is dit jaar nóg hechter geworden en smaakt naar meer. Biedt ook kansen om een nieuwe doelgroep te interesseren voor doorstroming naar RM's en vooroorlogse Riley's, zodat ook deze wagens voor de toekomst bewaard blijven. In ieder geval hebben we met z'n allen er een geslaagd evenement erop zitten. Het AMRWR en de RCH hebben zich denk ik van hun goede kant laten zien en hopelijk staan we volgend jaar er gewoon weer!



Rileyloos

(Pieter Bolhuis)

Even Rileyloos, tot voor kort niet uit vrije wil. Afgelopen jaar na de voorjaars beurt bij Keizer in Stadskanaal vond ik dat ze wat aan de luide kant was, maar er waren nieuwe klepdeksel pakkingen geplaatst dus wie weet.

Harrie Keizer zag in Vierhouten dat de pakking aan 1 kant naar binnen was geschoten en dus olie doorliet, eea is door hem ter plaatse verholpen.

Maar zij bleef luid. En werd luider, merkbaar, onderweg naar Apeldoorn en vooral op de terugweg.

Mijn vermoeden, een lek van of bij het uitlaatspruitstuk, maar kon zelf niets vinden. Willem Keizer, zoon van Menno U allen wel bekend, dacht dat de pakking de schuldige was en zie "laat hem maar staan, we zie het wel"

OK, dat was dus net voor ieders vakantie dus de pakking liet op zich wachten.

Zo'n uitlaatspruitstuk zit normaal goed vast, dit ding zat verd..... vast, maar na demontage bleek dat er meer aan de hand was. Een gat in het spruitstuk en de hotspot nodig aan vervanging toe ondanks dat dit zo'n 10 jaar geleden volledig was vervangen.

Ik verdenk de slechte benzine van tegenwoordig.

Anyway, het heeft dus tot een paar weken geleden geduurd en was ik weer zonder Riley het grootste deel van de zomer.

Het rijden met een Riley blijft een groot avontuur.

Een aantal jaar geleden, onderweg naar Bockhorn in Duitsland, overigens een bijzonder leuk evenement, trapte ik op een paar kilometer van de bestemming door de remmen.

Je schrikt je op dat moment een hoedje, maar tijd om daar bij stil te staan heb je niet.

Ik zou rechtsaf en dat hebben we gehaald alhoewel ik aan het stuur hing als een fokkenist aan de trapeze, en kwam in de linker berm tot stilstand, tot ontsteltenis van mijn medeweggebruikers.

Het heeft enige minuten geduurd voordat mijn hartslag weeg binnen veilige grenzen lag en ik de zaak kon inspecteren. Bij de wielen niets te zien en ok de hoofdrem cylinder was redelijk droog, maar ik verdacht de laatste. Nu heb ik zonder remmen leren rijden in een aantal lange koude winters waaronder die van 78/79 dus dat kon, mits het enigszins rustig bleef.

Er was altijd een kans dat in Bockhorn eea beter te zien was en kon worden gerepareerd, maar niet dus. Wel een gerestaureerde Riley one-point-five gezien, niet mooi op Pools kenteken met een veel te hoge prijs. 's Avond de terugweg aanvaard, bleek nog een beetje druk te kunnen opbouwen als er een aantal malen werd gepompt.

Willem zei breng hem maar, ik hoopte dat ze een hoofdrem cylinder op voorraad zouden hebben, maar dat was helaas vergeefse hoop. Revisie zou mogelijk 3 weken duren zo was de ervaring. Dat werden er ongeveer 10 en toen bleek ook een keerring van de achteras zijn functie niet meer naar behoren uit te oefenen en moesten we weer wachten. In oktober is ze dus weer thuisgekomen en was het seizoen voorbij. Want in de winter gun ik de oude dame rust.

Nu hebben we eind maart, begin april een aantal ritten gepland en daarvoor halen we haar weer op, voor weer een actief Riley seizoen.

Groningen, 7 maart 2018



De Elfsteden OldtimerRally 2018

Op zaterdag 12 mei wordt weer De Elfsteden Oldtimer Rally gehouden. Deze ongeveer 230 km lange route door de 11 steden is een jaarlijks terugkerend evenement.

Een rijdend museum aan oude voertuigen die dag door Friesland.

Ongeveer 400 auto's en 200 motoren t/m bouwjaar 1949. Een gigantische organisatie van tientallen vrijwilligers. Inschrijven voor auto's is niet meer mogelijk, maar dit evenement een keer bezoeken is zeker de moeite waard. In de 11 steden moet worden gestempeld en in bepaalde steden wordt koffie of fris aan de deelnemers uitgereikt, een mooie plek om de voertuigen te bekijken.

Sneek, Dokkum, Leeuwarden en Franeker staan de voertuigen meestal een poosje stil. Meer informatie en foto's bij www.elfstedenoldtimerrally.nl

Harry Keizer



Hierbij een foto toe van onze eerste tourrit met de 9hp Riley Brooklands Special uit 1937.

(September 2017 Sittard Klassiek) Dit na 1,5 jaar restaureren.

Na deze rit de motor en bak er weer uit wegens oliedruk en temperatuur problemen en een slecht schakelende bak.

Recent kwam het eerste geluid er weer uit en dat is altijd weer een belevenis!

Benieuwd naar de volgende probleempjes, maar ook die lossen we weer op.



Is er misschien iemand die weet waar ik deze lampjes kan krijgen voor de koplampen van mijn Riley? Kan ze niet op geen beurs of op internet vinden. Het is een 12 volt, 50 watt halogeen lampje met een standaard fittingmaat zoals ook de achterlicht lampjes hebben.

Het diameter van het glas mag echter niet dikker zijn dan 15 mm.

Dat is namelijk de gatmaat van de reflector waar ik lampje van achter in moet schuiven.

Groet, Cor van Mulkom, Sittard. e-mail: corvanmulkom@gmail.com



Zo kom je nog eens wat te weten.....

Al lezende in "**Het litteken van de dood**" de ca. 1115 bladzijden tellende biografie van de beeldhouwer, **schrijver**, dichter en schilder **Jan Wolkers**, geschreven door Onno Blom, ontdekte ik op pagina 447/448 dat de toen nog niet zo bekende Wolkers, sinds 3 juli 1950 te Amsterdam woonachtig aan de Zomerdijkstraat 22, in de jaren 1960-1963 bezitter is geweest van een sportwagen van het merk **Riley!**..... Hij schrijft in een dagboek iets in de trant van:.....

"De atelierdeuren staan open, ik zie de regen op mijn grijs-blauwe Riley uiteen spatten".....

Volgens de biografie had Wolkers autorijlessen genomen. Hij vroeg het examen twee keer aan, om bij een eventueel zakken voor het examen niet lang te hoeven wachten op de herkansing. Hij slaagde echter direct en schafte zich een oude Engelse sportwagen van het merk Riley. Op 5 april 1960 reed hij proef samen met een monteur. Met een vaart van 170 kilometer per uur vlogen zij over de grote weg. Hij reed uiteindelijk niet veel met de wagen en binnen twee jaren stond de Riley voor zijn atelier aan de Uiterwaardenstraat te verkommeren.

Het moet haast wel een Riley RM-Roadster geweest zijn, wellicht de grijze roadster die volgens de verhalen bij de oprichting van de Riley Club Holland (1977) tijden op een dekschuit in een Amsterdamse gracht gestaan heeft en die later in de kleuren zwart met grijze spatborden op de door Frits Textor georganiseerde meeting in de "Eversberg" te Nijverdal verscheen en weer later in Kaatsheuvel te koop werd aangeboden voor zo'n ca. 70.000 gulden. Waar is die auto trouwens gebleven? Een andere RM-roadster in Amsterdam was die waar Van Eck in rond reed en die nu in het bezit is van Jaap Steyling.

Willem Postel

Zelf heb ik vroeger voor school ook Jan Wolkers gelezen. Ook over een Riley welke niet wilde starten in de regen toen hij z'n vriendin ging ophalen. Hij schreef zo iets als ; "De Riley is net een vrouw, je moet er eerst onder het dashboard friemelen voordat ze starten wil". Dit heb ik nooit meer terug kunnen vinden. Tegenwoordig maak je een foto met je mobieltje of i.d.

En op internet trof ik dit citaat aan uit het boek: Het litteken van de dood, Jan-Wolkers.

Op eerste paasdag, 14 april 1963, een maand na de opening van de expositie in Leiden, vroeg Wolkers aan Karina of ze meeding op een tochtje in de auto van Jan Vermeulen. Zelf had Wolkers geen auto meer. De Riley was door zijn assen gezakt en weggesleept. 's Middags reden de twee Jannen in Vermeulens kleine ...

Jan-Willem Nieuwenhuis

Beste leden van de Riley Club,

Sinds juli 2017 ben ik in het bezit van een Riley RME uit 1953.

Afgelopen half jaar ben ik voornamelijk bezig geweest met het technische onderhoud.

De aandacht begint nu langzaam te verschuiven naar het zoeken van ontbrekende onderdelen.

Voordat ik ga zoeken in Engeland, leek het me beter te onderzoeken of er in Nederland leden zijn die wellicht onderdelen over hebben.

Ik zoek de volgende onderdelen:

- Rubber plug jake tube, 1 paar, omdat ze aan de voorzijde ontbreken.
- Badge Rear/Boot
- Cap radiator shell starting handle

U kunt contact opnemen met H. Lucassen, jajlucassen@hotmail.com.

Foto's Pieter Bolhaar, Concours d'élégance 2017



SHIFTING SANDS

In the mid-1930s, Nuffield-era MG was pitched against free-spirited Riley. **James Page** chooses between VA and 12/4

PHOTOGRAPHY **TONY BAKER**





Clockwise, from main:
MG looks more substantial
in the metal than photos
would suggest – note
optional twin spares;
engine is derived from
Morris/Wolseley unit and
gives willing performance



Looking back now, the way in which the British motor industry developed after WW2 – the mergers, the sharing of components and the dilution of marque identity – was already in evidence during the second half of the 1930s. At the heart of this were two companies that began the decade doing battle on the racetracks as well as in the showrooms – Riley and MG.

Both offered advanced, sporting models that reflected their competition success. They traded overall victory in the prestigious RAC Tourist Trophy for six consecutive years, with no less a driver than Tazio Nuvolari claiming it for MG in 1933. Renowned tuner Freddie Dixon soon hit back, taking consecutive wins for Riley in 1935 and '36. And then there was Raymond Mays' 'White Riley', based on the Brooklands Six model and which formed the stepping stone on his way to building the *voiturette* ERAs.

MG soon discovered, however, that all of that success didn't necessarily pay the bills. In 1935, the company became part of the Nuffield Organisation, the expensive racing programme was halted and the design office was shifted from Abingdon to Cowley. Rather than being given a relatively free hand at the head of the marque, Cecil Kimber was instructed to concentrate more on the bottom line than the chequered flag. It had been fun while it lasted but, from then on, MG would be forced to rely far more heavily on the Morris and Wolseley parts bins.

The first new model to upset the purists was the SA of 1935 – a luxurious, heavy 2-litre saloon that signalled a shift in ethos for the company and was designed to take on SS. A year later



'ENTHUSIASTS PINED FOR THE OLD MG, BUT IT PUT THE FIRM ON A MORE STABLE FOOTING'

came its little brother, the 1½-litre VA. While the chassis and the bodywork (saloon, tourer or drophead) were bespoke, the 1548cc engine was developed from that used in the Morris Twelve and Wolseley 12/48. Much of the running gear was sourced the same way and, while enthusiasts pined for the old school of MGs, there was no doubt that this approach put the company on a far more stable financial footing. Almost as many VAs were sold in the first year of production as Magnettes over the previous three.

In Coventry, meanwhile, Riley was focused solely on expansion. In 1935, and still revelling in the success of the Nine, the firm reintroduced a 1½-litre four-cylinder model to its range,



something that had been missing since 1928 and which put it in direct competition with the VA.

While Percy Riley wanted to develop the existing 1633cc six-cylinder powerplant to cover this sector of the market, his brothers – Victor and Stanley – preferred to create an entirely new unit. It was designed by Hugh Rose, who had previously been working on the company's transmissions, and used many of the elements that could be found on its smaller sibling, such as hemispherical combustion chambers and twin camshafts that were mounted high in the block. The 'hot-spot' induction system – in which the exhaust gases heated the intake manifold to ensure the most efficient flow – was retained, albeit altered from that found on the Nine.

In 45bhp Standard form, carburetion was via a single Zenith. The later Special Series option had twin Zeniths or twin SUs, and upped the output to 52bhp, while from 1936 the really sporting gentleman could specify the 61bhp Sprite Series engine, with crossflow cylinder head and water-heated inlet manifold.

A new chassis was developed, too, featuring box-section side members and tubular cross-members, and further braced via diagonal cables that crossed at the centre. As for body styles, the Kestrel saloon (which would be offered at £345) and Lynx four-door tourer (£335) were already popular on other chassis, so they were adapted for use on the 1½-litre, which became known as the 12/4. There was a newcomer, too, in the shape of the Falcon saloon. This design was slightly more upright than the svelte Kestrel, with the intention that it would be for buyers who desired a little more room and practicality.

Trying to keep up with the development of Riley models of this era is a time-consuming business. In 1936 alone came four more variations on the 1½-litre theme: the spacious six-light Adelphi; the two-seater Sprite, which was based on the MPH platform; the entry-level Merlin; and a six-light version of the Kestrel. There were also three chassis, each with a different wheelbase. The shortest was for the Merlin,

the middle one carried the Falcon and Lynx, and the longest was for the Adelphi and Kestrel.

Into this ever-changing maelstrom of bodies came the Touring saloon of 1937, and it is this elegant shape that adorns our featured car. The model is commonly referred to as the Continental, which was to have been its official name until Rolls-Royce objected. It was offered for only one year in this form – the 1938 Touring is, confusingly, a completely different car. As with so many Riley saloons of the era, it's beautifully resolved – perhaps not quite as flowing as the six-light Kestrel, but more sporting than the Falcon. The idea was that it would be a practical choice, hence the boot, which looks as though it should be spacious yet is anything but. The spare wheel prevents you from packing much luggage, which rather blunts the 'Touring' objective.

The MG looks more substantial than the Riley – especially around the rear three-quarters – and it features a more upright boot, which again is not as capacious as you would expect.

MG VA Keith Bush



Chassis number 0251 was the first VA built, and was displayed at Olympia for the 1936 Motor Show. 'The wings are different to later cars, the lights are

smaller and it has a fly-off handbrake,' explains Bush. 'I put the original motor back in – a previous owner had fitted a Morris Marina unit and automatic gearbox! It's now the first engine in the first chassis, but that's not to say it's a museum piece. I've taken it to France, Germany and Holland.'

RILEY 12/4 Mike Hedges



'I've owned this car for about 28 years, but I've been a Riley enthusiast since before I could drive. The Continental is a rare beast – not that many were made and few have

survived. The engine had frost damage so I had to find a new block, and the cylinder head had split. It's a well-travelled car – it's been to Norway, France, Spain, Ireland and Scotland. I can get out of it after a full day without feeling fatigued. The preselector helps – it's very good in modern traffic.'

Clockwise, from main: in Touring form, the Riley is the more rakish of the two, especially in profile; engine borrowed heavily from Nine's design – tubular manifold on this car is non-standard





Clockwise, from above: gorgeous interior boasts a well-organised dashboard – this pre-production model features a fly-off handbrake; neat MG motif on doorhandles; radiator-mounted temperature gauge is a later addition; substantial rear end



The upright grille and twin spare wheels (a factory option fitted to Keith Bush's car) both contribute to the feeling that the VA is the more conservative, grown-up design. It's full of neat details, though. The liberal use of the Octagon badge was apparently at the behest of Cecil Kimber, who was keen that MG's identity should still be clearly stamped upon the new model. As such, you can find it on everything from the doorhandles to the interior lamps.

Inside, both cars offer the combination of atmosphere and discreet good taste that can only come from a 1930s saloon. Into the staple diet of wood and leather are woven contemporary touches such as Art Deco sunburst door cards and elegant dials set – on the Riley as in the MG – within a centrally mounted wooden dashboard. The VA feels more airy and spacious, but both cars offer cosy, comfortable and beautifully sculpted rear seats.

Slide behind the wheel of the MG and your feet rest quite high, with the pedals close together. It's a commanding viewpoint that

enables you to easily place the car when you're on the move. As with so many models of this era, the VA and Riley 'wander' down the road, the wheels following every little variation. If you are clumsy with the steering – especially on badly maintained B-roads – you can easily end up over-correcting, but you soon adapt to the way in which they chatter along.

Contrary to its exterior appearance, the MG feels like the more sporting of the two thanks, in this instance, to Bush having uprated the engine to the 1708cc, 63bhp specification that was used in police VAs. It therefore sounds stronger than the Riley's 'four', pulling well through the gears, although both cars are equally happy maintaining a 50mph cruise.

There is synchromesh on all but first gear, but nonetheless Bush double-declutches his way up and down the 'box, moving the stubby lever through its delightful open gate – complete with a 'lock-out' for reverse – so I do likewise. On more than one occasion, we approach a corner and I go to change down, only for him to assure

MG VA

Sold/number built 1937-'39/2407

Construction steel chassis, ash frame, steel panels, aluminium-skinned doors and bootlid

Engine all-iron, overhead-valve 1549cc 'four', twin SU carburettors

Max power 54bhp @ 4500rpm

Max torque not quoted

Transmission four-speed manual, no synchro on first, driving rear wheels

Suspension: front beam axle rear live axle; semi-elliptic leaf springs, anti-roll shackles, adjustable hydraulic dampers f/r

Steering worm and nut

Brakes hydraulically operated 10in drums

Length 14ft 3in (4343mm)

Width 5ft 2in (1575mm) **Height** 5ft 1 1/4in

(1568mm) **Wheelbase** 9ft (2743mm)

Weight 2574lb (1168kg) **0-50mph** 15.8 secs

Top speed 76mph **Mpg** 22

Price new £325 **Price now** £20-40,000

Thanks to MGCC (www.mgcc.co.uk)



Clockwise, from above: cossetting interior – seats would originally have had pneumatic cushions; simple detailing; Riley was in the midst of one of its most prolific periods when it launched the 12/4; deceptively small boot is accessed via a split lid



me that it's fine where it is and the torque will pull the car through, which – of course – it does.

The Riley features Armstrong Siddeley's preselector gearbox that was adopted as part of the company's determination to make driving as easy as possible. Operating it is indeed simple: once you're on the move, you slide the column-mounted lever into the relevant position. When you next press and release the gearchange pedal, that ratio will be selected. Coming from a time when synchromesh was in its infancy, you can see the appeal for owners who struggled with a manual gearbox. That said, Riley did offer a three-speed, dual-overdrive transmission as an option from mid-1937. In fact, when the 12/4 was launched at the London Motor Show, the Falcon on display was fitted with an all-synchromesh unit, the development and production of which was subsequently abandoned.

The harsh lessons that had been learned at Abingdon, and which resulted in the VA sitting comfortably within a streamlined range between the SA and T-series sports cars, took a little

longer to reach Coventry. By 1938, however, Riley's ambitious approach had caught up with it and, on 24 February, the Receiver was called in. That September, Riley joined MG as part of the Nuffield Organisation after a proposed merger with Triumph failed. Assurances were given by William Morris himself that "the company may add to the great reputation it has so deservedly won". In mid-1936, the Riley range comprised four different engines and 22 model variations. For 1939, only the 1½- and 2½-litre engines survived, in saloon or drophead bodies.

While the VA proved unpopular among the diehards when new, it was – and remains – a classy and very able rival for the 12/4, a car introduced at the height of Riley's powers. The latter's crisp, delicate styling gives it the edge it for me but, in this uprated form, the MG feels impressively sporting and adds up to more than the sum of its relatively humble parts. The rivalry between the two marques would continue but, once they were under the same roof, it would never be quite the same again. 

RILEY 12/4 CONTINENTAL

Sold/number built 1937/150

Construction steel box-section chassis, tubular crossmembers, ash frame, aluminium panels, steel wings and running boards

Engine all-iron, overhead-valve 1496cc 'four', single Zenith carburettor

Max power 45bhp @ 4800rpm

Max torque not quoted

Transmission four-speed Armstrong Siddeley preselector, driving rear wheels

Suspension: front beam axle rear live axle; semi-elliptic springs, Luvax dampers f/r

Steering worm and segment

Brakes rod-operated drums **Length** 14ft 6½in (4430mm) **Width** 5ft 1½in (1530mm)

Height 4ft 11½in (2629mm) **Wheelbase** 9ft 4½in (2840mm) **Weight** 2799lb (1270kg)

0-50mph 17 secs **Top speed** 73mph **Mpg** 27

Price new £350 ('37) **Price now** £20-30,000

Thanks to The Riley Register
(www.rileyregister.com)

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

