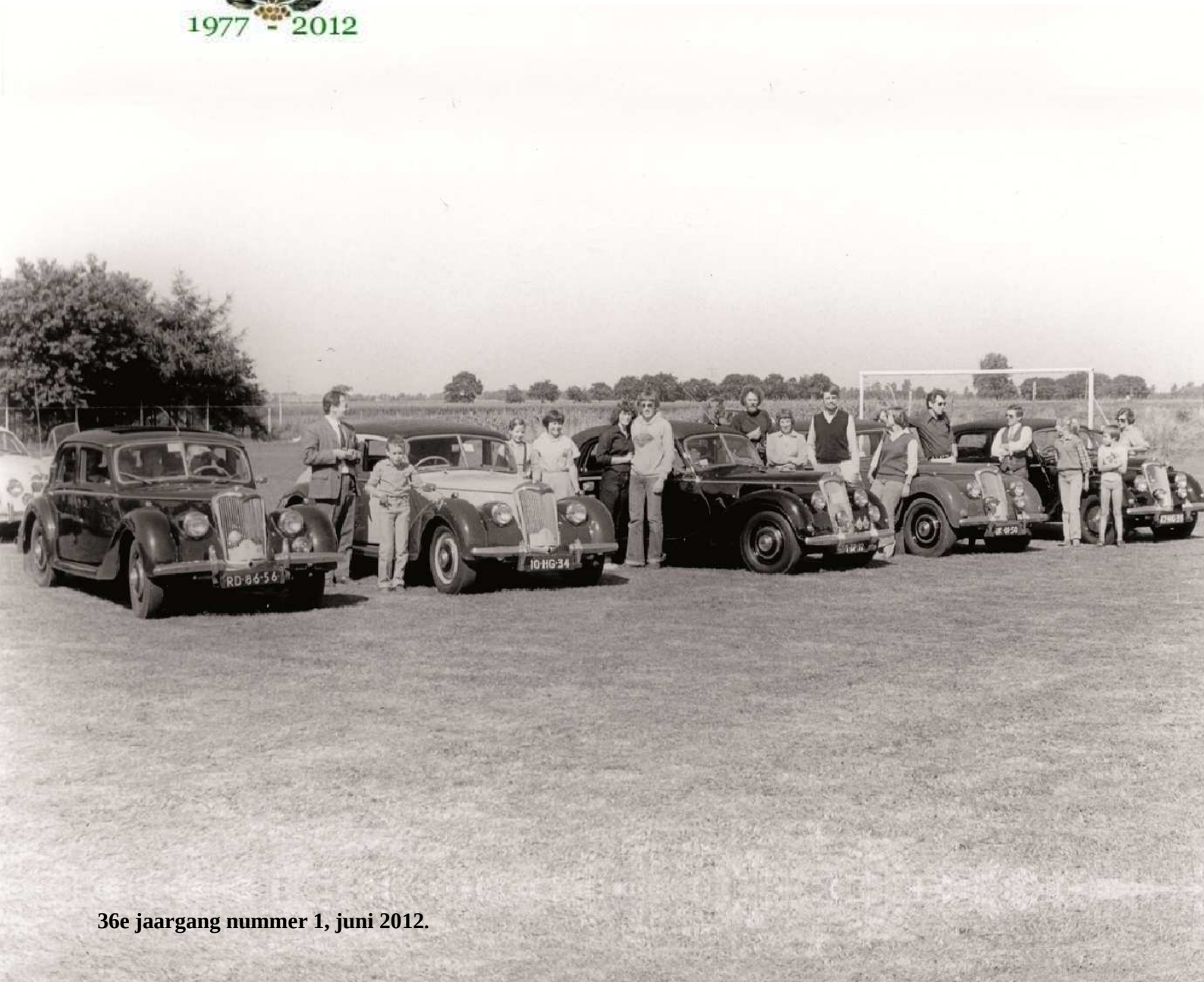


Roamer *138*



Riley Club Holland

Doelstelling:

De vereniging heeft ten doel het in oorspronkelijke en authentieke staat brengen van Riley's, zodat deze fraai gelijnde en waardevolle automobielen behouden blijven.

Zij tracht dit doel te bereiken door:

- hulp te verschaffen bij restauratie- en reparatiewerkzaamheden;
- het verschaffen van onderdelen door koop, verkoop en/of ruil tussen de leden;
- het verstrekken van technische informatie, adviezen, e.d.;
- het leggen van hechte onderlinge kontakten;
- het op gang brengen van een vlotte onderdelenvoorziening;
- het houden van een jaarlijkse "grote meeting";
- het houden van toerritten;
- het houden van regionale bijeenkomsten, enz.

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig € 15,--
- contributie per jaar € 35,--
- donateurs minimaal € 8,-- per jaar



Advertentietarieven:

- 1/1 pagina : 1 x € 29,50, 4 x € 90,--
- ½ pagina : 1 x € 16,--, 4 x € 45,--
- kleintjes : € 8,-- (voor niet-leden)
gratis voor leden, tenzij het handel is.

ATTENTIE : Publicatie van deze Roamer hoeft niet persé te betekenen, dat de Redactie en/of het bestuur het eens is met het gepubliceerde.

Inhoud

36e jaargang
nummer 1, juni 2012.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE REDACTIE
- 6 VAN DE VOORZITTER
- 7 VAN DE SECRETARIS
- 7 NAJAARSMEETING
- 8 VERSLAG VOORJAARSMEETING
- 9 NEDERLANDER IN AUTO IND.
- 12 NOL's RESTAURATIEVERSLAG
- 17 VERSLAG ALV
- 20 BENZINE E10
- 22 UITNODIGING AUTAVIA RALLY
- 23 REISVERSLAG SRE
- 27 TE KOOP

Maartje Wessels:
jongste Riley fan en trots
showt ze haar nieuwe
Riley polo!

Najaarsmeeting 2012

30 september Aviodome
(meer informatie op blz.7)

Inleveren kopij:

vóór 23 augustus 2012

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

Omslag

*Foto: Dongen 1979-meeting Mercedes
170S club*



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

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

- Voorzitter** : Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen,
tel. 0418-651222, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
- Secretaris/Ledenadm.** : Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX,
Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: info@rileyclub.nl
- Contactpersoon-buitenland** : wordt verzorgd door de redactie
- Penningmeester** : Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
- Postbankrekening** : 4768493 t.n.v. Riley Club Holland
- Redactie** : 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
- Archivaris** : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
- Clubwinkel** : Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot-
Ammers, tel. 0184-601677, fax. 0184-633209,
e-mail: shop@rileyclub.nl zie website: www.rileyclub.nl
- Commissie lief&leed** : Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
- Commissaris register/
documentatie** : Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
- Onderdelenvoorziening** : Riley RMClub; Riley Motor Club; Riley Register,
alleen voor leden van deze clubs.
Geen lidmaatschap is vereist voor :
Derek Allnutt, Donnington, Chichester, 0044 1243 788003
Gavin Lumsden , Saffron Walden, 0044 1799 522330.
Lundegaard 0044 1617958164
- Technische adviseurs** : *Vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, van Polanenpark 142,
2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030.
Riley RM-typen:
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
- Internet** : www.rileyclub.nl

Van de redactie

Een paar maanden geleden, kreeg ik van ons clublid Dick Sterkenburg een boek als dank voor de hulp die ik hem had geboden bij de verkoop van de Wylders Sedan naar Australië. Ik werd daarin getroffen door de niet onbelangrijke carrière van ene "Van Eugen" die, zoals de naam doet vermoeden, van Nederlandse afkomst was. Nou wisten we al wel dat hij een rol had gespeeld in de historie van Riley, uit de boeken van Dr. A.T. Birmingham en Dr. D. Styles, maar dat bleef toch een beetje wazig. Wat had hij ermee te maken en waar kwam hij vandaan. Na enig speurwerk en navraag in Engeland bij Autovia specialisten (Jawel, die bestaan echt!), heb ik een verhaal geschreven dat meer duidelijkheid geeft over zijn carrière bij Riley, maar ook van voor die tijd. Dat leest u verderop in dit blad.

Wat hadden we het goed dit voorjaar! Eerst een voorjaars bijeenkomst, georganiseerd door Ron & Els, met maar liefst 19 deelnemende Rileys met zo'n 40 enthousiaste club leden. Al eerder moesten we vaststellen dat de verhouding deelnemende leden tot het totale ledental bijzonder hoog ligt als je het vergelijkt met de auto clubs met duizenden leden. Daarmee vaststellend dat onze club weliswaar klein is maar wel gezond! En dat bleek des te meer in Vierhouten bij ons zevende lustrum. Ook hier hadden we over deelnemers niet te klagen. Maar wat als een van de hoogte punten in onze relatief korte historie mag worden beschouwd, is wel de organisatie van het gehele weekend. Een ieder die eraan bijgedragen heeft verdient onze bijzondere dank, maar natuurlijk gaat de meeste bewondering en dank uit naar het onverslaanbare (in dit opzicht althans) duo Sabine en Thibault, die ons een fantastisch diner en lunch hebben voorgezet. Nu eens niet op de houten banken en op schragen rustende tafelbladen, maar heel chic gedekte tafels en goede stoelen. Bravo! Heb echter behalve onze Belgische leden, geen enkele buitenlander gezien. Nu was het natuurlijk ons feest, maar er klonk toch enige teleurstelling door in de gesprekken die ik met een aantal Engelse Riley vrienden had, men had er erg graag bij geweest maar was niet op de hoogte van het feit dat we weer een lustrum zouden hebben.

Jan Willem, had in zijn zondagse rally een aantal duivelse opdrachten verzonnen en een daarvan was een foto van een bijeenkomst in Brabant bij de Mercedes 170 club. Wij moesten raden wie er op die foto te zien waren. Behalve de RMA van de familie Nieuwenhuis, Allan Start, de hele familie de Wit, mijzelf met de vorige 51er UK-01-50 zie ik geen bekende gezichten, we zijn in de loop der jaren natuurlijk er niet mooier op geworden!

Kees de Kock



Van de voorzitter

Rinus Boerstra

De tijd vliegt zoals gebruikelijk. Mijn laatste stukje nog voor de voorjaarsmeeting en het lustrum, nu hebben we beide al weer achter de rug en zijn we alweer bezig met de planning van de najaarsmeeting.

Allereerst mijn dank (en ik denk dat ik daarmee de mening van velen deel) aan Els en Ron van Zaltbommel voor het organiseren van de voorjaarsmeeting. Een geweldige ontvangst bij hun thuis, aansluitend een mooie rit door de omgeving en vervolgens een bezoek aan de schaapskooi te Ottoland, waar we de lunch gebruikten en aansluitend de ALV hielden. Met een uitstekend stukje schapenkaas huiswaarts gekeerd. Overigens een record opkomst. Zowel wat het aantal deelnemers betreft als het aantal Riley's!

Dan half mei het lustrum. De club bestaat alweer 35 jaar en dat werd gevierd in Vierhouten, toch wel de bakermat van de vereniging. Er was dit keer bewust gekozen voor een nationale meeting en dat heeft geresulteerd in een zeer goede opkomst op zowel de vrijdagavond, de zaterdag en de zondag.

Ik zie persoonlijk terug op een zeer geslaagd weekend met een leuk pakket aan activiteiten.

Hoogtepunt was naar mijn bescheiden mening het diner dat Thibault en Sabine Bigot voor ons hadden bereid. Een fantastische prestatie waarvoor nogmaals mijn dank namens de vereniging. Laat echter niet onverlet dat er ook een groot aantal andere mensen zijn geweest die hun bijdrage hebben geleverd aan het welslagen van het lustrum en ook hen wil ik vanaf deze plek nogmaals hartelijk danken. Zo heeft Jan-Willem Nieuwenhuis ons op zondag getrakteerd op een prima puzzelrit door de omgeving met vragen waarop nauwelijks een antwoord was te vinden en een route waarop ik meerdere malen deelnemers vanaf de andere kant zag naderen.



Dus was ik nou fout of was de ander dat? De ander dus.

En verder de afwasploegen, de opruimploegen, de aspergeschillers, de vloerpoetsers, allen bedankt.

Dan inderdaad opnieuw iets totaal anders. Mijn oproep aan de special bezitters heeft geen enkele reactie uitgelokt. Dus ik laat het er wat dit betreft even bij. Mocht iemand zich alsnog geroepen voelen, dan is hij welkom.

Eigen project? Ja, er zit weer beweging in hoewel de beweging meer eentje in achterwaartse richting bleek te zijn. Wat was namelijk het geval? Door al het geknutsel aan de carrosserie (nieuwe kofferbak bodem etc.) bleek dat de de achterkant 15 mm te hoog stond. Gevolg? Bumbersteunen komen niet goed uit omdat deze bevestigd zijn aan het chassis, maar deels door een gat in de carrosserie steken. Zagen, lassen, plamuren en spuiten en her en der wat niet originele afstandsbusjes plaatsen. Zie je hoop ik niets van!

Tot de volgende keer.

Van de Secretaris

Harry Keizer

Volgens mij kunnen we terugkijken op een mooie voorjaarsmeeting georganiseerd door Ron en Els van Zaltbommel.

Na een warm ontvangst bij Ron en Els thuis een mooie rit met veel Riley's o.a. langs Kinderdijk (was ik nog nooit geweest). Verder verloop leest u elders wel in ons clubblad.

Op 11,12 en 13 mei was ons Lustrum viering in Vierhouten.

Tevens heb ik op 19 mei met mijn zoon de Elfsteden Oldtimerrally gereden, dat doen we al jaren en blijft altijd een prachtig evenement.

De RMB weet niet wat hem overkomt dat komt ook door dat de RMC in verband met reparatie aan de startmotorbevestiging (vlieg wielhuis) nu uit de running is.

Alian (mijn vrouw) wil graag dat hij snel weer klaar is want zij vindt open rijden geweldig vooral in de sportwagens.

Van het ledenbestand zijn er geen vermeldingen.

Voor diegenen die het nog tegoed hebben een mooie vakantie toegewenst.

Najaarsmeeting 2012

De najaarsmeeting vindt dit jaar plaats op zondag 30 september en wel in het Aviodome te Lelystad. Het programma is als volgt:

- Ontvangst met koffie en appelgebak: 11.00 – 11.30 uur.
- Lunch 13.00 uur
- Museumbezoek op eigen gelegenheid.

Het adres is:

Pelikaanweg 50
8218 PG Luchthaven Lelystad

Route:

Neem afslag 10 Lelystad op de A6.

Vanaf Almere linksaf de N302 op. Vervolgens rechtsaf de Eendenweg op en weer rechtsaf de Pelikaanweg op.

Vanaf Emmeloord rechtsaf de N302 op en verder als bovenstaand.

De kosten bedragen € 17,50 per persoon, waarin begrepen de toegang, de koffie met gebak en de lunch. Kosten ter plaatse te voldoen bij onze penningmeester Wim Arends.

Opgave (het liefst onder vermelding van een e-mail adres) bij onze secretaris Harry Keizer of één van de andere bestuursleden. In de volgende Roamer (of per e-mail) volgen nadere details over deze meeting.

Wilt vast even voorgenieten van wat er mogelijk is, kijk dan op de site www.aviodome.nl waar nadere info te vinden is.

See you in Lelystad,

Rinus Boerstra

Voorjaarmeting zondag 1 april 2012.

1 april 2012 was een mooie maar frisse zondag. Op deze datum werd het eerste rijdend evenement van de jubilerende RCH gehouden.

Els van Zaltbommel had met haar Ron het initiatief genomen de aftrap nemen voor dit zevende lustrum "1977-2012" en ons allen uitgenodigd in hun fraaie boerderij in de Alblasserwaardse polder.

En Els met succes, wat een Riley's en wat een opkomst. Met 19 aanwezige Riley's en zo'n 50 deelnemers is dit een eerste Gouden Plak voor jou in dit Olympische jaar !

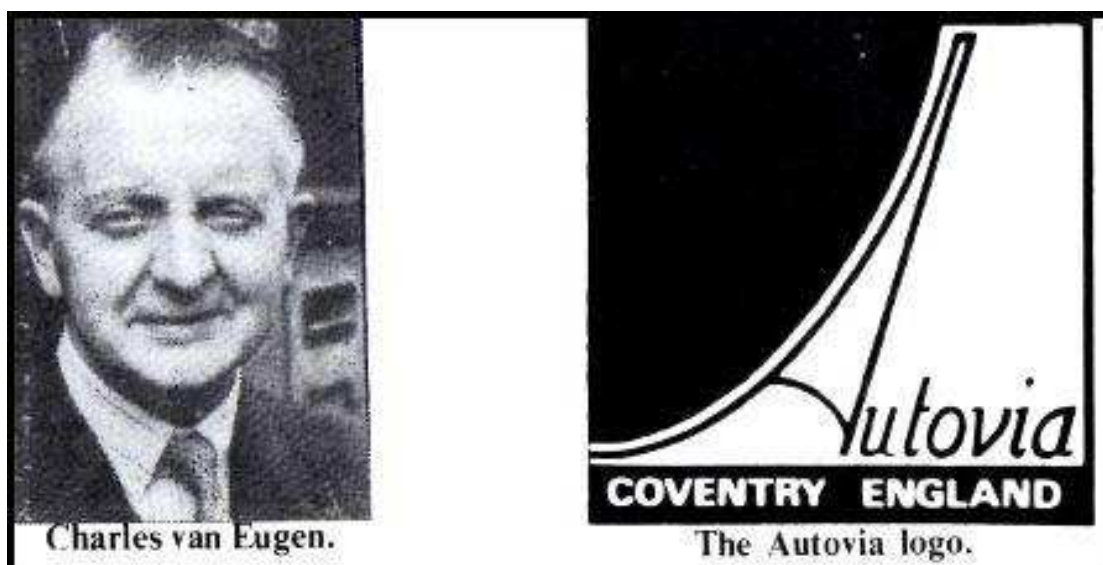
Na vertrek van huize Van Zaltbommel werd en-bloc gereden over hoofdzakelijk de Lekdijk en langs de Graafstroom naar Ottoland alwaar we werden ontvangen in Schaapskooi Ottoland. Eigenaren Huug & Cocky Hagoort ontvingen ons allereerst met een lunch. Huug Hagoort trakteerde ons vervolgens in de bovenzaal met uitzicht op de "schaepskes" op een enigszins gechargeerd verhaal, in een bloemrijk taalgebruik, over het ontstaan van deze schaapskooi en tevens zijn toekomstvisie ontvouwde. Aansluitend kon een aromatische rondgang door de boerderij worden gemaakt, laverend langs in ruime mate aanwezige feacalien.

Kortom een fijne meeting waarvoor we Ron & Els zeer erkentelijk zijn. De foto's spreken boekdelen.....

Edwin Rietveld, 3 juni 2012.



Nederlander in de Auto industrie.



Onlangs verscheen er in de NRC een bijlage over Nederlanders in de huidige Auto industrie met pagina grote foto van Adrian van Hooydonk die het tot hoofd van de ontwerpafdeling bij BMW had gebracht. Groot nieuws ,zou je denken, en dan nog wel bij BMW, de eigenaar van het Riley merk (!) Niet dat hij zich dat bewust is neem ik aan. Maar hij is zeker niet de enige, er zijn meerdere landgenoten in die industrie werkzaam, en trouwens als je zo'n 40 jaar in die industrie hebt gewerkt, is het bijzondere er wel van af.

Iemand die vrijwel onbekend is gebleven in Nederland en die toch ook een relatie had met ons Riley merk, al is dat zelfs bij Riley enthousiasten vrijwel onbekend, is Charles Marie van Eugen. Geboren in Holland in 1890 begon hij zijn carrière in de constructie afdeling van het Amsterdamse bedrijf Simplex , dat fietsen, motoren en zelfs een aantal auto's produceerde (voornamelijk voor Nerderlands-Indie) In 1913 verliet hij ons land om in Coventry te gaan werken , te beginnen gedurende een paar jaar bij Daimler in design afdeling van de Radford fabriek. Tegen het eind van de eerste wereldoorlog ging hij bij de firma ABC werken waar hij verantwoordelijk was voor het ontwerp van de "Dragonfly" vliegtuigmotor. Bij het aanbreken van de vrede, was daar niet veel emplooi meer voor en vertrok hij naar een andere fabriek in Coventry. De voor ons totaal onbekende Clyno auto fabriek. Hij trof daar een niet goed verkopend en technisch onaantrekkelijk product aan , dat hij in korte tijd omtoverde tot de Clyno 10HP, die vervolgens goed werd verkocht. Na een korte tijd bij het merk Swift, belandde hij bij Lea –Francis op 27 december 1922 om teleurgesteld vast te stellen, dat het daar al net zo gesteld was als eerder bij Clyno. Hij trof daar twee onverkoopbare typen die vol zaten met technische tekortkomingen en enorme voorraden van gietstukken, bewerkte onderdelen en ruw materiaal, waarvan die wagens gebouwd zouden worden. Van Eugen introduceerde snel een paar nodige veranderingen, waaronder een compleet nieuwe vooras, zodat reeds in maart '23 de productie kon aanvangen en de eerste wagens bij de verkoop afdeling in Londen konden worden afgeleverd. Dat was het begin van een lange periode waarin hij als hoofdconstructeur de volgende Lea-Francis typen bepaalde. Het bedrijf kon niet gerekend worden tot de grote drie,(Austin, Morris, Singer) het was

zeker geen serie productie, maar door in een bepaalde “niche” te produceren, kon het hoofd boven water gehouden worden. Er zouden vele nieuwe typen gemaakt worden, hetgeen buiten het bestek van dit verhaal valt. Door verschillende economische crises verzwakt, moest in 1934 het doek vallen voor Lea-Francis. Van Eugen verliet Lea-Francis aan het eind van 1934 en werd benaderd door Victor Riley die plannen had voor de bouw van een soort kwaliteits auto, zoiets als een Rolls-Royce, maar dan lichter en kleiner, met gebruikmaking van de half ontwikkelde 2,2 liter V8 Riley motor. Van Eugen werd aangenomen om gescheiden van Riley Motors een auto te ontwerpen, voldoende afwijkend van de bekende Riley modellen, onder de nieuwe naam Autovia maar met gebruikmaking van de eerder genoemde V8 motor. Het project werd door Victor zelf gefinancierd en van Eugen viel hierdoor rechtstreeks onder Victor en een nieuwe directeur Gordon Marshall. Charles kreeg een kantoor in de Riley fabriek en de prototypen werden in de Riley Race afdeling (die in 1935/36 eigenlijk geen werk meer hadden) samengesteld. Nigel Plant, eigenaar van diverse Autovia's, schreef in 1982 in het Register Bulletin over een lang interview dat hij enige tijd daarvoor afnam van Charles van Eugen, M.B.E., C Eng, F.I.Mech.E, one time Chief Engineer/ Designer van Autovia Cars Limited. Daarbij heeft hij een goed beeld gekregen van hoe het er toen aan toe ging. Volgens verschillende verhalen kreeg hij een clean sheet of paper, of te wel, kon hij van onderaf aan beginnen met een volkomen nieuw ontwerp. Dat nu, was een fabeltje, het begon al met de totaal onderontwikkelde Riley V8, “een motor die nog nooit op alle 8 cilinders gelopen had”, was te klein, en had trillings problemen. De krukast was te klein om voldoende balanceer gewichten op de krukas te monteren, de waterpomp had een te geringe capaciteit, en werd vervangen door twee pompen (op de uitlaat nokkenassen). De boring van de “Nine” die de 2,2 liter motor had, was te klein en werd naar de afmeting van de 12/4 gebracht, waardoor de motor 2849 cc inhoud kreeg. Carburatie en ontsteking werden veranderd, tot onvrede van Charles, hij moest genoeden nemen met de gietstukken voor de inlaatmanifolds en dus werd eigenlijk een nieuwe motor geconstrueerd. Gordon Marshall, de co- instigator met Victor van het project, was de bedenker van de naam Autovia, en was belast met publiciteit en de zogenaamde “ideeën man” (Marketing zouden we nu zeggen). Het chassis frame werd geleverd door Rubery Owen, de bak kwam van Armstrong Siddeley, hoewel Charles liever een ZF bak had, een prototype had perfect gefunctioneerd (wagen met die bak bestaat nog steeds), maar de onderhandelingen met Nazi Duitsland maakte dat onmogelijk. ZF verlangde vooruitbetaling en daar had Victor het geld niet voor, de familiebusiness begon het toen al steeds moeilijker te krijgen. Charles vertelt dat hij soms wel tien Armstrong bakken moest testen alvorens er een te vinden die stil genoeg was. Riley had blijkbaar een contract met A.S. hoewel Percy een eigen synchro-mesh systeem had ontwikkeld, waar notabene General Motors royalties voor het gebruik ervan betaalde! Al met al was het een interessant chassis met veel typische van Eugen details. Voor de body werd ook een bedrijf buiten Riley gevonden, Muliner die twee versies bouwde: de Limosine met separatie en meer traditioneel in de stijl van de Rolls, en de saloon die wat moderner oogde. In diverse publikaties is nog een derde gevonden, een sport saloon met een model dat je tussen de Riley “Continental” en de naoorlogse RM series zou kunnen plaatsen. Naar verluid, is die wagen gesloopt, is in ieder geval helaas niet meer te vinden. Autovia Cars Ltd. werd op 11 december '35 gesticht met een kapitaal van 60.000,- GBP maar het was toen al niet bekend of dat realistisch was. Wie was de eigenaar? Victor Riley? De Riley familie? Tot op 15 maart '38 verzekerde Victor van

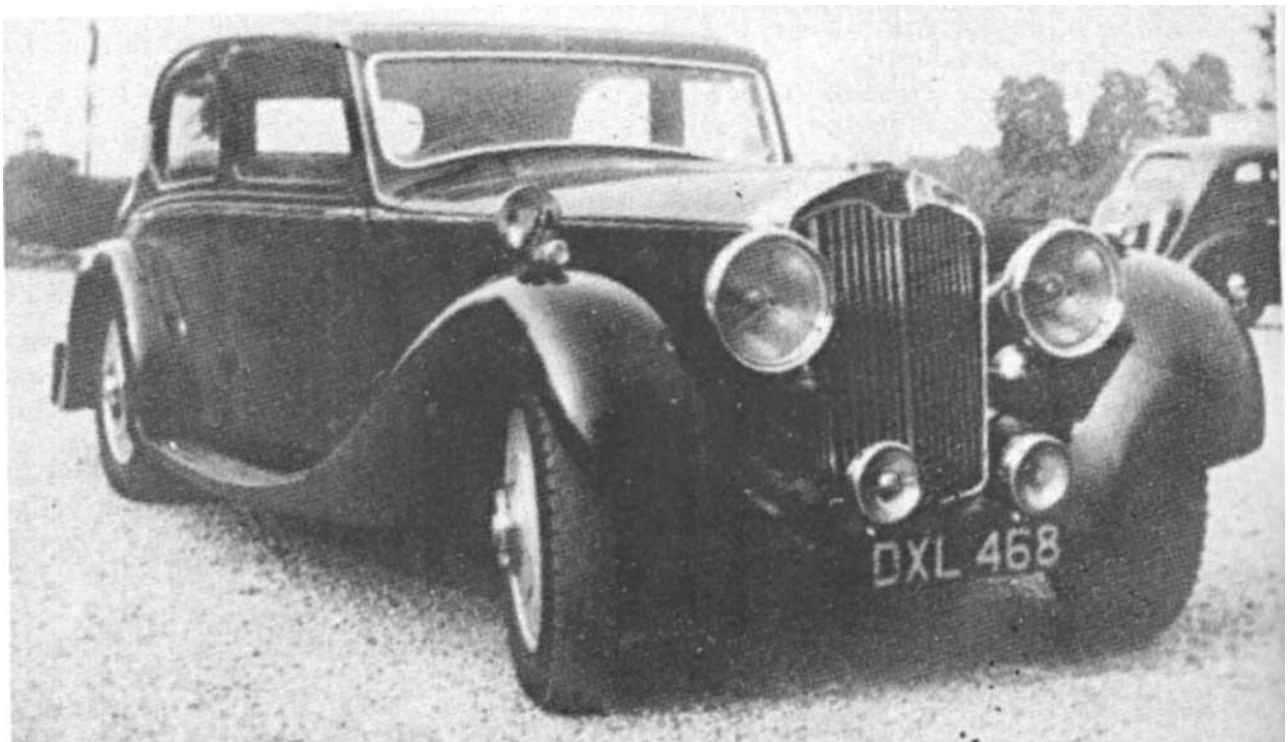
Eugen dat de problemen met de Riley Motors geen enkel effect zou opleveren voor Autovia. Hoe anders zou het lopen. Om zijn eigen kapitaal zeker te stellen, (en het geld op de bank op naam van Autovia!) riep Victor een paar maanden later de "receiver in" waarop de liquidatie van alle Riley onderdelen werd ingezet.

In productie jaar '37-'38 werden er 43 Autovia's gebouwd, de laatste, chassiso.: 63144 werd op kenteken gezet in april 1938. Het is onduidelijk hoeveel geld er werd verdiend met die 43 stuks, er bleven er nog 10 onverkocht die uiteindelijk door de Londense dealer Jimmy James met alle nog aanwezige onderdelen werden overgenomen. Die tien zijn zeer waarschijnlijk alsnog afgebouwd en verkocht.

Charles van Eugen was er al die tijd van overtuigd dat Autovia Cars in het bezit van de Riley familie was en niet van de Riley Company, hij was nooit in dienst van de Company, maar direct bij Victor. Direct na de val van het Riley concern, ontmoette Charles de Managing Director van Wolseley, Miles Thomas , die hem vroeg tot de technische staf van Wolseley toe te treden. De Nederlander had enenige reserve, hij dacht niet capabel genoeg te zijn om in een grote massa productie te kunnen bijdragen, maar Miles Thomas vond dat hij veel te bescheiden was en nam hem toch aan, waarna hij zich nog jaren verdienstelijk gemaakt heeft. Verbitterd als hij was door het Autovia avontuur, hij is altijd goede vrienden met de Riley familie, Victor en zijn vrouw met name, gebleven.

Ref. 1 Register Bulletin maart 1982, Nigel Plant

Ref 2 The Lea Francis Story, Barrie Price

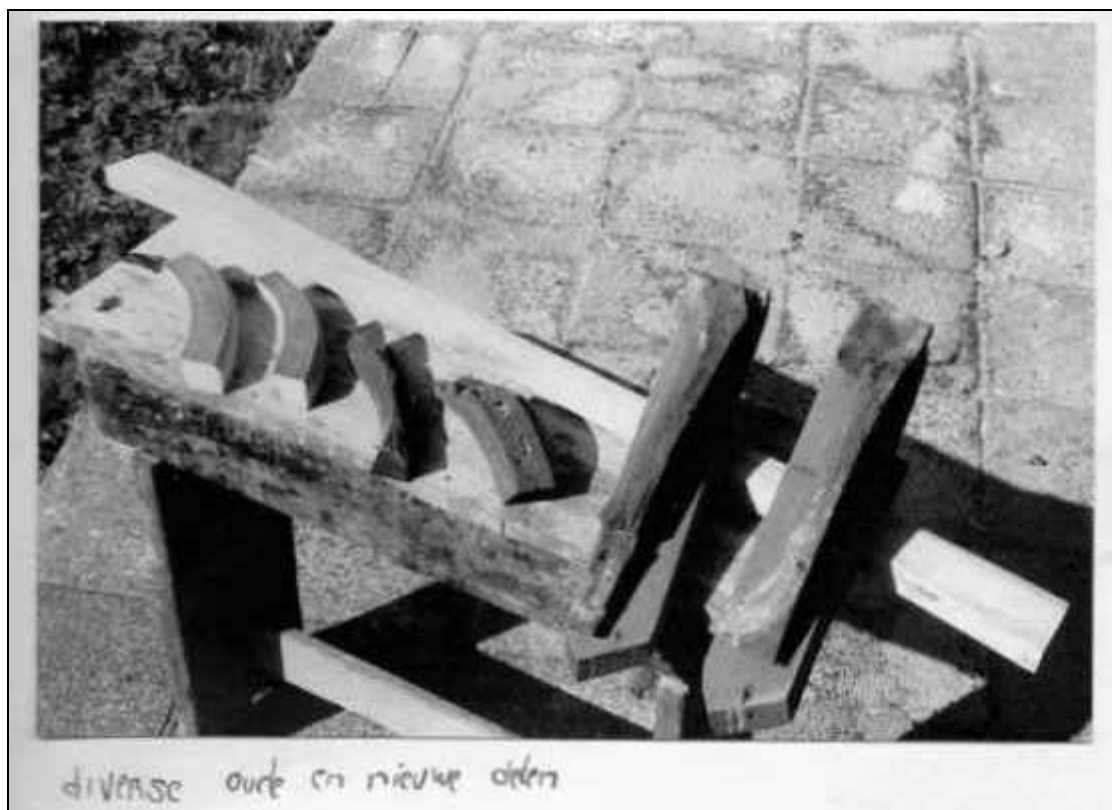


Een afbeelding van een zeldzame Autovia, die helaas niet meer bestaat , volgens de kenners.

Restauratieverslag NYM 684 (deel 9)

Nol Grasman (bezorgd door Margreet Faber)

6 oktober: Onderbalk verhoogd met +/- 1 cm.



20 oktober: Nieuwe achterrautrubbers besteld en ontvangen. Het aanbrengen van de verchroomde sierstrip is tot nu toe geen succes.

26 mei 1992: na maanden stilstand (bovengenoemde strip zit inmiddels op zijn plaats) weer begonnen met het houten achterraam.

27 mei: achterraam.

28 mei: achterraam.

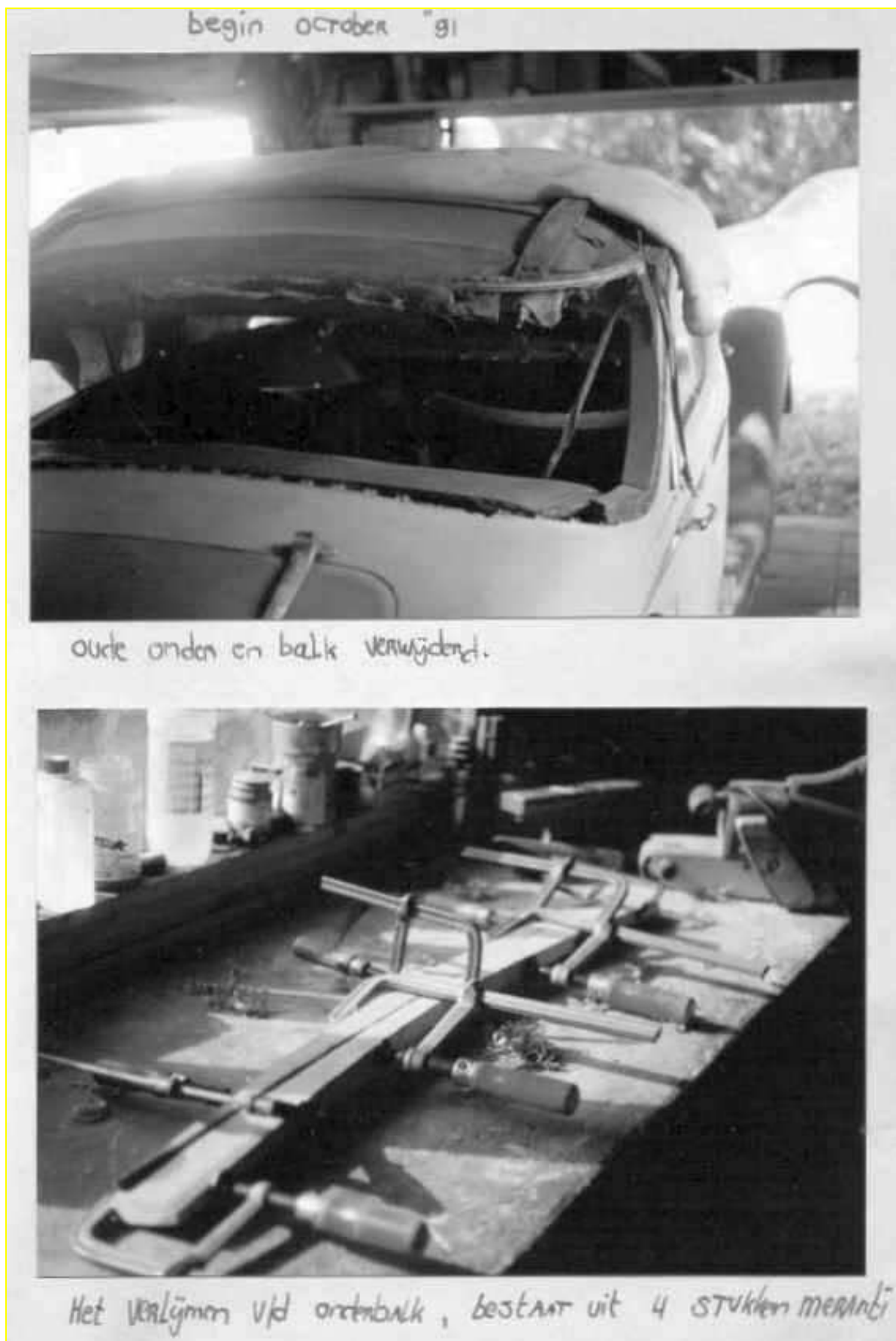
30 mei: beide zijstijltjes (teakhout) ruw in vorm gebracht.

2e week juli: na maanden modderen is toch het raamwerk gereed. De oplossing was een plaat 8 mm multiplex. Hierin werd vorm gebracht d.m.v. langdurig klemmen en nathouden. Op deze plaat werden vervolgens aangepaste bewerkte kozijndelen gelijmd. Vervolgens werden aan de binnenzijde de metalen strippen en 4 houten verstevigingsbalkjes gelijmd en geschroefd.

2 augustus: Vandaag is het raamwerk met skai bekleed, randen zijn onder het pakkingrubber geschoven en gelijmd. Na passen van het stalen dak is het raamwerk bevestigd op de carrosserie.

7 augustus: hoedenplank vervangen door triplex, was dik karton, bekleed met leerdoek. Het korte balkje onder het knipperlichtblok verwijderd, dit was volledig verspijkerd, hiervoor

meranti gebruikt. Vervolgens het richting/knipperblok verwijderd, ook dit vrij lastig gevormde blok is "stuk" gespijkerd. De bedoeling is dit slechte deel tot op spijkerdiepte weg te zagen en het slechte deel te kopiëren uit een blok meranti, zodat de basisvorm behouden blijft. Dit deel wordt dan op het andere blok gelijmd. Begonnen wordt links achter.



begin oktober '91



oude onden en balk verwijderd.



Het verlijmen v/d ondebalk, bestaat uit 4 stukken meranti

10 augustus 1992: Het knipperlichtblok op spijkerdiepte doorgezaagd en een nieuw deel uit meranti vervaardigd. Ook werd het blok dat boven dit gedeelte zit (tussen het dak en de kantrail) ruw uit teakhout gezaagd.

11 augustus: Knipperlichtblok is pasklaar evenals het bovenblokje.

15 augustus: Houtwerk compleet gemonteerd, gelakt en tussen hout en metaal geïmpregneerd, linnen aangebracht. Knipperlicht getest, werkte maar moet grondig worden schoongemaakt, begonnen met het losmaken van hemelbekleding omdat ook het hout boven de deuren totaal verrot is.

17 augustus: zijflappen hemelbekleding + sierbies losgemaakt van het bovenbalkje, de bekleding bleef niet heel, alles is "gaar".

18 augustus: bovenbalkje verwijderd (grotendeels met de stofzuiger). "goot"ontroest, behandeld met novorox en ijzermenie. Eerst maak ik het deel boven de achterdeur. De complete balk moet uit meerdere delen meranti worden samengesteld.

19 augustus: eerste deel gereed.

26 augustus: bovenbalk, bestaand uit twee delen bijna gereed.



4 september: Alle houten delen aan de passagierszijde zijn nu vervangen door hardhout en gelakt. De metalen steun die dakbalk en bovendeurbalk ter plaatse van de middenstijl verbindt, is opnieuw gemonteerd met 4 RVS M6 bouten.

5 september: houtwerk vanaf achterraam tot bovendorpel aan de stuurkant verwijderd. Dit is net zo rot als aan de andere kant. Ben begonnen met het maken van het blok onder het richtingaanwijzerblok en de plywood kwart rond verbinding tussen dak en achterraam.

16 september: trafficator blok doorgezaagd. nieuw hout opgelijmd.

oktober-november '92: Houtwerk aan andere zijde rond het achterraam is bevestigd. De balk boven de deuren is geheel d.m.v. boren verwijderd. De hemelbekleding is nu aan beide kanten losgemaakt.

Laatste week december '92: houtwerk divers.

9 januari 1993: houtwerk boven deuren en middenstijl compleet.

januari: houtwerk boven, rondom is nu overal aangebracht (na lakken). De hemel; bekleding is nu geheel verwijderd, bijpassende stof is aangeschaft. Probleem is nu het verwijderen van het rotte hout, boven het voorraam het rechterdeel moest worden doorgezaagd en met een beitel gespleten, voor het los was. Er moeten dus in totaal nog drie vrij ingewikkelde houten delen worden gemaakt. Een nieuwe starterkrans is in Engeland besteld.

30 januari: rechter deel houtwerk ruw samengesteld uit 3 delen hardhout.

6 februari: rechter deel verder in model gebracht.

20 februari: Klaar voor montage, het onderliggende metaal met roestvormer behandeld. Besloten om het houten middendeel (rechts en links van de middenraamstijl) niet te vervangen. Linkerdeel verwijderd en nieuw vervaardigd.

1e week maart: hoekstukjes van dakroning vernieuwd. Alle metaal in de roestvormer + primer. Het metalen voorste dakdeel ontroest + primer.

Kenteken op naam gesteld.



Verslag Algemene Ledenvergadering Riley Club Holland

Zondag 01 april te Ottoland

Voorzitter: Rinus Boerstra
Secretaris: Harry Keizer
Penningmeester: Wim Arends
Bestuurslid: Jan-Willem Nieuwenhuis
Bestuurslid: Els van Zaltbommel

Overige aanwezigen(in alfabetische volgorde):Gon Akkermans-Hendriks, Mirna Arends, Ed en Anneke Bens, Thibault en Sabine Bigot, Irma Boerstra, Orly en Menno von Brucken Fock, Alain en Irene Deckers, Aart en Caroline van der Goes, Anneke en Johan Hofland, Alian Keizer, Cees en Ria de Kock, Clem en Petra van der Meer, Alie Nieuwenhuis, Henny en Herman Rouwhorst, Harry en Janneke Tellinga, Bob de Wit en Ron van Zaltbommel.

1. Opening

De voorzitter opent om 15.20 uur de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom.

2. Notulen ALV 02 oktober 2011.

De notulen van de vorige ALV op 02 oktober 2011 te Batenburg worden goedgekeurd.

3. Ingekomen stukken mededelingen.

Geen.

4. Jaarverslag secretaris.

De secretaris leest het jaarverslag in verkorte weergave voor:

Algemeen

In 2011 heeft de Riley Club Holland weer een gevarieerd aantal activiteiten kunnen organiseren met een goede opkomst.

Het bestuur

Het bestuur van de Riley Club Holland is in 2011 4 keer bijeen geweest.

De bestuursvergaderingen stonden in het teken van de dagelijkse gang van zaken binnen de vereniging, zoals financiën, het voorbereiden van meetings, de Roamer en de clubwinkel.

Het verenigingsbestuur vormt, zoals bekend, ook het bestuur van de Stichting Evenementen Riley Club Holland en ook daar is in bescheiden mate aandacht aan geschonken, aangezien de stichting in 2011 geen activiteiten heeft ontplooid.

Ledenbestand

Per 31 december 2011 was de stand van zaken 1 donateur en 84 leden waarbij inbegrepen 2 ereleden. Een afname van 5 leden.

Activiteiten

In het verenigingsjaar vonden weer de volgende min of meer gebruikelijke activiteiten plaats:

Nieuwjaarsmeeting

Op 16 januari 2011 waren er een kleine 40 mensen samen gekomen in Restaurant Geesberge te Maarssen. Dankzij het mooie weer waren er wel 6 Riley's.

Voorjaarsmeeting

De voorjaarsmeeting was op 17 april in Noord Brabant. Aankomst was in Den Hout en daarna een mooie rit naar Oude Vesting Heusden met 9 Riley's en een aantal moderne auto's. Na de lunch een stadswandeling onder begeleiding van een gids.

Vierhouten

Van 13t/m15 mei was weer de Riley Club Holland meeting in Vierhouten. De zaterdag begon bij Kasteel Staverden. Na een gezellig samen zijn, lunch en wandeling bij het Kasteel ging het richting Vierhouten. Jan-Willem had hiervoor een mooie route uitgezet.

In het kamphuis was er 's avonds geen diner wegens omstandigheden. Het was buiten de deur geregeld in Restaurant Vosseberg.

Zondag werden er filmpjes vertoont van vorige meetings.

De lunch werd verzorgd door Restaurant Vosseberg.

De Willem Postel beker ging naar Els van Zaltbommel voor de prachtige Drophead.

Najaarsmeeting

Op 2 oktober was de najaarsmeeting in Batenburg. Gastvrij ontvangst door René Reijnen en Lieke de Jong met koffie en gebak. De catering werd ook door René en Lieke en kinderen verzorgd in een zaal bij een boerderij. Na de lunch een mooie rit met ongeveer 12 Riley's door de omgeving en op weg naar Appelteren voor een bezoek plus rondleiding door stoomgemaal De Tuut. Daarna weer terug naar de locatie in Batenburg voor de Algemene Leden Vergadering.

Roamer

De Roamer verscheen weer elke 3 maanden. Bij de laatste Roamer van 2011 ook weer de nieuwe ledenlijst.

De oude en de nieuwe redactie hebben hiermee goed werk geleverd.

Samengevat een goed verenigingsjaar maar wel een bewogen jaar door gezondheidsproblemen van verschillende clubleden en leden die ons zijn overleden.

5. Jaarverslag penningmeester.

Het jaar 2011 is afgesloten met een negatief resultaat van € 459. Het vermogen 31 december 2011 bedroeg € 1.703.

Het bestuur heeft op basis van de begroting 2013 besloten voor 2013 geen verhoging van contributie voor te stellen. Gezien de huidige stand van het vermogen komt het bestuur bij de ALV in 2013 met voorstellen om het negatief tekort op te vangen. Het uitgangspunt is dat de contributie niet zal worden verhoogd.

De Stichting Evenementen Riley Club Holland heeft in 2011 een slapend bestaan gehad. Wel heeft het bestuur besloten om in 2012 het exploitatie tekort van onze Lustrum in Vierhouten ten laste van de Stichting te brengen.

Verkiezing nieuw lid commissie r&v (Ed Bens aftredend en niet herkiesbaar, Johan Hofland gaat tweede en laatste termijn in).

Nieuw lid wordt Bob de Wit.

6. Verslag van de commissie rekening en verantwoording.

Het verslag van de commissie rekening en verantwoording, bestaande uit Ed Bens en Johan Hofland wordt voorgelezen waarin wordt vastgesteld dat de penningmeester op adequate wijze zijn taak heeft uitgevoerd. Tevens wordt voorgesteld om de penningmeester decharge te verlenen voor het gevoerde beleid. Hieraan wordt door de vergadering algemeen gehoor gegeven.

7. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2011.

De vergadering verleent met algemene instemming het bestuur decharge voor het gevoerde beleid in 2011.

8. Bestuursmutaties.

De voorzitter Rinus Boerstra is aftredend en herkiesbaar.
Met algemene instemming wordt Rinus Boerstra herkozen.

9. Roamer en website.

De Roamer wordt digitaal verstuurd naar buitenlandse clubs.
De leden krijgen nog een papieren versie.
Beslissing over alleen digitaal wordt verschoven naar volgend jaar.

André Sendatzki heeft de website nieuw van opzet gemaakt en het ziet er nu mooi uit .

10. Lustrum in Vierhouten.

Er hebben zich tot nu toe ongeveer 30 personen opgegeven.
Zaterdag programma bestaat uit een bezoek aan Oude Ambachten en Speelgoedmuseum in Terschuur. We zullen er ook de lunch gebruiken. Dan een rit van Terschuur naar Vierhouten. Na een borrel volgt er in het kamphuis een diner verzorgt door Thibault en Sabine.
Op de zondag hebben we een puzzelrit met een picknick.
Tevens uitreiking Willem Postelbeker.
Er wordt nog opgemerkt om de buitenlandse clubs via mail te informeren over het lustrum. Gezien de matige opgave voor het lustrum word er geopperd of het misschien wat is om de leden te vragen , mailen en of te bellen om te komen naar het lustrum.

11. Rondvraag.

Clem van der Meer :

Clem vraagt zich af of Stoomgemaal De Tuut wel genoeg beloond is voor de mooie rondleiding die we daar gehad hebben. Volgens Clem was er niet veel activiteit bij de donatie kolenkitten.

Thibault Bigot:

Opkomst lustrum

Thibault weet nog van 15 jaar geleden dat er weinig respons kwam door leden te benaderen om te komen naar het lustrum.

Harry Tellinga:

Opkomst lustrum

Ook Harry Tellinga vindt dat bellen niet veel helpt.

Kees de Kock:

Kees vraagt zich af of de Roamer (de papieren versie) nog naar de Nederlandse clubs wordt gestuurd want wij krijgen als club ook bijna geen bladen meer.

Volgens Jan-Willem gebeurt dit ook niet meer.

Aart van de Goes:

Aart zegt dat de wijziging in de Roamer voor wat betreft onderdelen in Engeland bestellen dit nu juist vermeld staat .

Rond 16.00 uur sluit de voorzitter de vergadering.

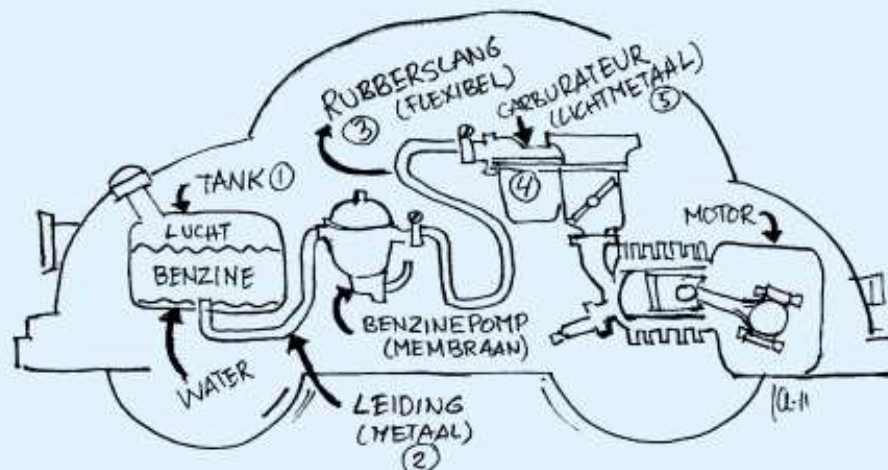
Benzine E10 en het brandstofsysteem van klassieke voertuigen

Ethanolbrandstoffen zijn motorbrandstoffen waar ethanol aan toegevoegd is. De mengsels worden genoemd naar het ethanolpercentage. Zo bestaat bijvoorbeeld E10 uit 90% benzine en 10% ethanol. E85 bevat 15% benzine en 85% ethanol. Benzine E10 bevat 10 volume % ethanol en vervangt in de toekomst de benzine. Loodvrij 95 met maximaal 5% ethanol, die nu is gespecificeerd in normblad EN 228. De introductiedatum verschilt per land. Mogelijke problemen, die kunnen optreden met de brandstof E10, liggen op het gebied van:

1. Opslag in voertuigtank en reserve brandstof reservoir
2. Toegepaste materialen in het systeem
3. Interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10
4. Interne vervuiling van het systeem in tweede termijn

2. Toegepaste materialen in het systeem

Het brandstofsysteem is opgebouwd uit veel materialen. Niet alle materialen zijn E10 bestendig. Rubber wordt toegepast voor slangen, afdichtingen, diafragma in de brandstofpomp, membraan in acceleratiepomp van de carburateur:



Niet bestendig: Natuurrubber NR, butylrubber IIR.

Bestendig: Nitrile rubber NBR, Viton.

Remedie: waar mogelijk NBR en Viton toepassen.

- Aluminium: een coating is wenselijk
- Zink: gevoelig voor corrosie. Denk aan onder gemonteerde vlotterkamer
- Kurk van vlotters van oude carburateurs is **niet bestendig**
- Vlotter van benzinemeter **niet altijd bestendig**

3. Interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10

Bij veelvuldig gebruik van E10 zal onder invloed van de ethanol bestaande aanslag in tank en leidingen losraken en zich ophopen in filter en/of carburateur. De locatie van het brandstoffilter is per type voertuig verschillend: in de tank, onder de vloer of in de motorruimte.

Advies1: Filter regelmatig controleren eventueel reinigen.

Advies 2: Doorzichtig leiding-filter toepassen.

Advies 3: Zo nodig het bezinksel op de bodem van de tank verwijderen.

4. Interne vervuiling in tweede termijn

Door oxidatie van alcohol in de tank ontstaat een bruine kleverige substantie, die tot verstopping van het brandstofsysteem kan leiden. Over dit probleem is nog weinig concreets in de literatuur gevonden.

Slotopmerkingen:

Overschakelen op tanken van benzine E10 zo lang mogelijk uitstellen.

Voor langdurige opslag van het voertuig en bij gebruik van het voertuig is nu het advies om alcoholvrije benzine te gebruiken. Op dit moment zijn dat Shell V-power , BP Ultimate en de meeste Super Plus 98 benzines (zoals van Q8, Gulf en Texaco).



The 15th International Autovia Rally

RSVP

You are invited to the 15th anniversary rally this year on the weekend of 20-22 July 2012 at 43 Tilbury Road, Tilbury Juxta Clare, Halstead, Essex, CO9 4JJ

For those of you who have not attended in the past, it is an informal weekend and you are welcome to come for a day or camp in the paddock for the weekend. Supper will be offered on Friday. Saturday evening BBQ will be roughly 6.30 to 8.00 and Sunday lunchtime BBQ will be 1.00 to 3.00. We will supply quantities of salads, desserts, beer, wine and soft drinks and you bring your own meat. We also provide plates, cutlery and glasses.

The main theme is Riley and Autovia cars, but other interesting cars are also welcomed.

We make no charge for the weekend but we are always pleased to receive extra salads and desserts, as well as cash donations to help defray the costs.

Please return the enclosed reply card.

For further information contact Gordon and Jill on 01787 237676, 07940 539221, 07810 501445 or glthomas@gotadsl.co.uk





Scottish Riley Enthusiasts National Weekend 25-27 May 2012 Craignure, The Isle of Mull

In februari j.l. besluiten we , mijn moeder(Alie) en ik, om met de Riley naar Schotland te gaan en een dag door te brengen met de Scottish Riley Enthousiast. Deze hebben een meeting op het eiland Mull. Aan de westkant van Schotland, zo'n 200km boven Glasgow.

Met het aanmelden bij John Skipsey werd al direct gemeld dat het hotel volgeboekt was. We worden geadviseerd te boeken bij de Craignure Inn. In de plaats Craignure op het eiland Mull.

We besluiten om 4 hele dagen naar Schotland te gaan en zijn dan 6 dagen onderweg.



24 mei Donderdag

Deze donderdagochtend doe ik nog een kleine check aan de Riley. De remlichten doen het vaak niet en het veertje tussen de trekstang en de schakelaar stel ik iets strakker af. Om 11.30 uur ben ik in Apeldoorn om Alie op te halen. Het weer is erg mooi. Veel warmer moet het niet worden voor een Riley. Na de lunch vertrekken we naar IJmuiden waar we tussen 16.00 en 17.00 uur moeten inchecken. We zijn er ruim op tijd.

Voor ons vertrek was ik per e-mail benaderd door Thomas Klein uit Trier, Duitsland. Hij heeft ook een RMA en logeert in hetzelfde hotel en gaat dezelfde boot.

We moeten al snel aan boord en komen op een smal hoog dek te staan. Naast ons komen een motoren te staan. Het pinksterweekend is blijkbaar populair voor motorrijders. Ook zijn er veel MG's. Zij hebben rit in de Scottish Borders. Vanwege het mooie weer is de bar op het zonnedek geopend. Hier ontmoeten we Thomas en zijn vrouw die een uur later aan boord zijn gekomen. We hebben een prachtige overtocht. De zee is rustig.



25 mei vrijdag

We worden gewekt voor het ontbijt en de kust is zichtbaar in de verte. Tegen 9.00 uur varen we de Tyne op bij Newcastle. Het is nog een half uur varen voordat we aanleggen. Het weer is wederom prachtig. Om 9.50 uur rijden we de boot af. Al snel ontdek ik dat ik de kaarten van Scotland vergeten ben. Bij de eerste plaats die we tegenkomen (Blyth) kopen we een kaart van Scotland. Ook is er een marktkraam en kan Alie kennis maken met de Engelse cultuur. We rijden verder volgens de kaart en Tomtom. toch verdwalen we een beetje in een prachtige omgeving. Erg heuvelachtig, de Riley heeft moeite om omhoog te komen. Naar beneden gaat prima! Tegen 16.00 uur arriveren we in Edinburgh nadat we in Coldstream de Schotse grens gepasseerd hebben. In Edinburgh stoppen we even om e.a. te zien en te fotograferen. Ons hotel is nog een stukje rijden. Dit ligt aan Loch Earn, het Drummond hotel. Alie navigeert mij via hele mooie weggetjes. Wel smal maar erg leuk. Tegen 20.00 uur bereiken we ons hotel. Tijdens het eten van "Pub Food" en een drankje genieten we van ons uitzicht over het meer, Loch Earn.

26 mei, zaterdag

De dag begint met scrambled eggs, bacon, blackpudding, tomatoes, and roasted sandwiches. Een fantastisch Scottish breakfast. De uren erna heb ik geen honger gehad.

We vertrekken in westelijke richting aan de Noord-Zijde van Loch Earn. Dan wat Noordwaarts richting Killn, om vervolgens weer in westelijke richting te rijden. Hier beginnen de High-Lands. Nooit heb ik koelproblemen met de Riley, maar hier kreeg hij het warm. Wel grappig, want moderne auto's hebben daar geen last van. (gesloten koelsysteem en efficiëntere verbranding) Tijdens het dalen zakt de temperatuur zelfs tot onder bedrijfstemperatuur. Soms was het zo steil dat ik terug moets schakelen naar de 3^e, dat is wel beter voor de koeling, een beetje toeren houden.

Onderweg stopten we voor een koffie bij een "hotel kasteel" waar er velen van zijn. We zaten buiten en een oude vrouw met een fototoestel gebood mij de Riley op een bepaalde plek te zetten met het meer als achtergrond, ze heeft een halfuur lang foto's gemaakt. Zie onderstaande afbeelding.



Ze vroeg natuurlijk waar wij naar toe gingen. Well, she said: Als je naar het eiland Mull gaat moet je wel de ferry bespreken! Tja, dat hadden we niet gedaan. Bij de receptie heb ik gebeld naar de Ferry maatschappij en ze zei dat ik maar naar de aanwijzingen van het personeel moest luisteren. Ruim een uur later arriveren wij in Oban. Vanaf hier vertrekt er elke twee uur een veerboot naar het eiland Mull.

Tijdens het kopen van een ticket, begrijp ik dat de boot van 14.00 uur vol zit. Als er plaats is kunnen we mee, in ieder geval 's avonds om 18.00 uur. Het viel mee, een fantastische overtocht. Schitterend uitzicht en weer. Om 15.00 uur reden wij op het eiland Mull.

We hebben ons gemeld bij het Hotel en krijgen van John's vrouw een rallybord en naamplaatjes.

De anderen zijn een rit aan het rijden. Wij gaan ons inchecken in ons hotel, de "Craignure Inn".



Rond een vijf uur zijn we weer bij het hotel en komen de Riley's binnen. Het is een prachtig gezicht en het zijn er veel. Zij hebben 's avonds een diner. Wij konden hier niet bij aansluiten omdat het al volgeboekt was. Eigenlijk is het te warm om binnen te eten en wij zitten buiten voor onze "Inn" op een picknick tafel. We kijken uit over zee en zien de ferry voorbij komen. Na het eten, ongeveer 21.00 uur ga ik met Thomas nog even de Schotten bezoeken. Ze zijn enorm gastvrij en belangstellend. Erg leuk. Al snel gaat het over techniek en speciale Riley motoren. Laat ik nu foto's en een filmpje van Kees en Ria hebben op mijn telefoon. Velen hebben dit gezien. Wat een enthousiasme. Jullie moeten ook echt een keer de oversteek maken met de 18/8 Lynnx.

Als ik terugloop naar de Craignure Inn, is het nog niet geheel donker, terwijl het bijna middennacht is.

Op de weg langs zee kom ik opeens vier grote dieren tegen, ik schrik , maar zij harder van mij. Het zijn edelherten, zgn Red Deer. Ik dacht in de eerste instantie dat het elanden waren.

27 mei, zondag

Weer een goed ontbijt in de Crainure Inn, scrambled eggs met zalm en Alie heeft een vegetarisch ontbijt. Het is wederom een prachtige dag als we om 9.30 uur bij de Schotten verzamelen. Ze staan opgesteld voor het hotel en vertrekken voor een bezoek aan Duart Castle. Dit kasteel ligt op een strategisch punt, schiereiland van het eiland Mull. De smalle weg is al bijzonder en lijkt eindeloos, totdat het kasteel zichtbaar wordt in de verte.

Alle Riley's worden bij het kasteel geparkeerd, sommigen ervoor en anderen ernaast. Volgens mij zijn er 53 Riley's van uiteenlopende typen. Veel vooroorlogse, RM's en enkele BMC modellen. Een Pathfinder ontbreekt. Het is voor mij niet mogelijk om ze allemaal tegelijk op de foto te zetten. maar hierbij enkele indrukken.



Het kasteel mochten we bezichtigen. Het is een familie bezit en wordt nog steeds bewoond. Het valt op dat zij een eigen "Tartan" hebben. Dit is een schots ruit patroon welke je ziet in de boek van de eigenaar, voelbedekking en de kilt op alle foto's.

Bij aankomst op zaterdag kreeg ik ook een formulier waarop genoteerd moest worden wat de mooiste Riley's waren in verschillende categorieën. Vooroorlogs, RM, BMC etc.

Na de lunch die we daar kregen was om 14.00 uur de prijs uitreiking. Ik stond verbaasd te kijken hoeveel prijzen en Awards er uitgedeeld werden. Zelfs ik kreeg een grote beker voor "The most individual Riley RMA" omdat het een links gestuurde was. haha en de beker moet volgend jaar terug gebracht worden!

Na de deze uitreiking moesten we snel naar de boot omdat deze 15.00 uur vertrok. Onze volgende hotel was the Old Mill hotel in Motherwell, links onder Glasgow, 200km en 4 uur rijden. Een prachtige route langs Loch lomond. Net voor Glasgow was er file. om 21.30 uur kwamen we bij het hotel waar niemand aanwezig was. Dus maar een ander Quest house gezocht met de vriendelijke hulp van een paar Schotten.

Helaas waren we te laat om nog ergens te kunnen eten.

We hebben een wijntje gedronken met some Crisps.



28 mei, Maandag

Na ons ontbijt zijn we vertrokken naar Denholm, hier wonen kennissen die we hebben leren kennen in Spanje. Een prachtige route door de Scottish Borders. Na ons bezoek moesten we ons behoorlijk haasten daar we tussen 15.30 en 16.30 moesten inchecken op de Ferry in Newcastle. Zoals altijd als je haast hebt is plotseling "the Road Closed" en wordt je omgeleid en je weet niet meer waar je bent. Dan is een Tomtom onontbeerlijk. Om 16.40 uur rijden de douane in en mogen direct de boot oprijden. Achter de vrachtwagens is een wand geplaatst waar wij achter mogen staan. Het laadruim wordt direct gesloten.



Wanneer wij bij onze hut komen is de boot vertrokken. "We were just in time". Op zee is het erg mistig. Ook de volgende ochtend in IJmuiden is het nog mistig. Tegen 12.00uur zijn we weer in Apeldoorn waar ik mijn moeder afzet.

Met de Riley hebben we 1275 km afgelegd. Zonder problemen.

Het was een fantastische reis en ik heb mijn moeder Schotland kunnen laten zien.

door:

Alie Nieuwenhuis-Jeulink en Jan-Willem Nieuwenhuis

Riley RMA/E

- Bod gevraagd op:
- Cilinderkop compleet met kleppen en kleppendecksels
 - versnellingsbak met bellhouse
 - kruisstukken cardanas;
 - sidelamps merk lucas origineel met glaslenzen
 - reservoir ruitensproeier;
 - groot Riley servicebord emaille.



Inl. Gon Akkermans 078-6136475
e-mail : gon.akkermans@gmail.com



Wie o wie heeft er interesse in een oldtimer caravan?

Omdat we al jaren geen gebruik meer maken van ons Kuiken zoeken wij er een nieuw tehuis voor. Onze Kip Kuiken is van 1963 en weegt ongeveer 300 kilo waardoor hij uitermate geschikt is voor achter een Riley of andere oldtimer. Omdat tijdens het rijden het dak naar beneden is en de caravan niet zo groot is rijdt dit erg fijn en overzichtelijk.

Bij de caravan zit ook een voortent die net zo groot is als de caravan zelf. In de caravan zitten 2 banken van 180 cm lang en een tafel, als de tafel naar beneden is heb je een bed van 180 cm in het vierkant. De kussens zijn van een prettige kwaliteit en het geheel is in keurige staat. De caravan bevat een legkast en een 2-pits gasstel met daaronder een kastje. Uiteraard is er onder de banken ook opbergruimte aanwezig.

Indien je interesse hebt laat het ons weten en doe een leuk bod, uiteraard is hij te bezichtigen in het Achterland.

Ron en Els van Zaltbommel, email: ronenels@xs4all.nl



PASSIE VOOR AUTO'S.



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIEDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE DAGELIJKSE AUTO ALS DE KLASSIEKER
- UITSTEKENDE VERZEKERINGEN VOOR DE KLASSIEKER EN DE MODERNE AUTO
- MAXIMAAL KLASSIEKERPLEZIER DOOR TOERRITTEN, TAXATIES, TECHNISCHE INFORMATIE EN EEN PRACHTIG CLUBBLAD MET VEEL WETENSWAARDIGHEDEN

WIJ DELEN UW PASSIE. DAAROM IS DE KNAC DE CLUB WAAR AUTOLIEFHEBBERS ZICH THUIS VOELEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12

