

Roamer

143



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

37e jaargang nummer 2, september 2013

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

Riley Club Holland

Doelstelling:

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

Zij tracht dit doel te bereiken door:

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

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig € 15,--
- contributie per jaar € 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

37e jaargang
nummer 2, september 2013.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE REDACTIE
- 5 VAN DE SECRETARIS
- 6 VAN DE VOORZITTER
- 8 RILEY KESTREL
- 12 MILLE HIGLIA 2013
- 13 MAIL AAN LEDEN RCH
- 14 FEHAC

Agenda 2013

Najaarsmeeting 2013

6 oktober

ZIE PAGINA 13

Inleveren kopij:

vóór 1 december 2013

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

Fotovoorspaga:
Mille Miglia 2013, Luc Brandts

Riley RMF LHD by Mart Smeets



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,

Het is jammer dat de geplande najaarsmeeting niet door kon gaan omdat er op 1 sept. te weinig leden zich hadden aangemeld. Het heeft toch echt duidelijk bij de aankondiging vermeld gestaan, dat indien er te weinig belangstelling getoond zou worden, de najaars bijeenkomst zou worden afgelast.

Het bestuur heeft echter een vervanger gevonden, een in het midden van het land, een plaats die we al eens eerder hebben bezocht en waarvan gehoopt wordt dat het een succes wordt: Mariënwaard, 6 oktober.

De afnemende belangstelling van de jeugd voor onze hobby is nog steeds een bedreiging van het voortbestaan van clubs als de onze. Het is daarom van het hoogste belang dat we het na zo'n afgelasting er niet bij laten zitten. Ons "merk" is toch al niet een van de meest in de belangstelling staande, alhoewel dat in het thuisland nog al meevalt. Zo was er een lang artikel in de "Classic Car" onder de titel: "So you want to buy a Riley Kestrel" met korte historie over de jaren '30 waarin ook een opvallende prijsstijging van dit type opviel.

De BBC zond vorig najaar een serie uit, genaamd "Father Brown" waarin iedere aflevering een inspector Valentine komt aanrijden met een '47 RMA, de mooie zwarte FAB 855 die dus bewaard is gebleven.

Een andere RMA maakte deel uit van een rij-test, samen met een Jowett Javelin in het febr. 2013 nummer van het blad *Classisc & Sportscar*, waarbij de vergelijking ten gunste uitviel van de Jowett. In het zelfde blad (jan 2013) stond een test en karakteristiek van een 1934 Lynx 9, een type dat mij natuurlijk aanspreekt. Dus, geheel uit de belangstelling is het Riley merk niet, al is het vrijwel geheel uit de advertenties met aanbiedingen verdwenen. Wellicht dat internet hierbij een rol speelt.

In het ter ziele gegane blad "British Car Magazine" hebben we destijds ons best gedaan om Riley onder de aandacht van het Nederlandse publiek te brengen, een aandacht die langzamerhand verloren dreigt te gaan. Als laatste vond ik het verhaal over de RMF van Edwin Rietveld in het Knac blad "De Auto". Voor onze club ontbreekt de vanzelfsprekende aandacht (belangstelling) die de grotere merken als Jaguar, Austin-Healey en MG hebben. Daarom zou een beetje meer "exposure" geen kwaad kunnen. We hebben genoeg bijzondere auto's in onze club, daar kan best eens een verhaal van in een vaderlands blad geplaatst worden.: Wie voelt zich aangesproken?

Kees de Kock



van de secretaris

Harry Keizer

Onze vakantie naar Duitsland zit er al weer een tijdje op.

Voor we naar de Oostzee gingen hebben wij eerst Berlijn bezocht.

Na voldoende cultuurhistorie gesnoven te hebben was het tijd voor autohistorie.

Ik heb toen in Berlijn classic remise bezocht. Dit was heel mooi om te zien stalling voor oldtimers en exclusieve auto's en tevens oldtimer handel en specialistische oldtimerbedrijven namelijk onder één dak.

Dit alles in een gerestaureerde tramremise.

Mutaties ledenlijst.

Opzegging:

R.M.J. van Oosten Den Haag



Van de voorzitter

Rinus Boerstra

Als er één reden was om dit zomerseizoen niet de Riley van stal te halen dan moet het aan het feit gelegen hebben dat de Riley niet van stal te halen viel. (Wachtend op) onderhoud, revisie, restauratie of geen Riley. Aan de zomer kan het niet gelegen hebben. Nu het seizoen afloopt hebben we alleen nog de najaarsmeeting te gaan en wel op 6 oktober a.s. op landgoed Mariënwaerdt te Beesd. Vanaf 11.00 uur is iedereen welkom voor een informele meeting in restaurant De Stapelbakker. Staat aangegeven na het nemen van de afslag Beesd op de A2, dus kan niet missen.

Oorspronkelijk zouden we op 22 september naar Noord Holland gaan, maar omdat de datum achteraf misschien niet helemaal goed lag voor een groot aantal mensen, bleek het aantal deelnemers zo laag dat een zinvolle organisatie niet meer mogelijk was binnen de resterende tijd. Dus vandaar dat we nu uitwijken naar Mariënwaerdt. We zijn hier een aantal jaren geleden al eens geweest met een voorjaarsmeeting dus onbekend terrein is het niet.

Dan zoals gebruikelijk iets over het eigen project. Doordat de zomer ook aandacht vraagt voor zaken als gras maaien, heggen knippen en onkruid schoffelen (dat komt er van als je een grote tuin hebt), is het aantal besteedbare Riley uren wat beperkter. Maar toch is er toch vooruitgang geboekt. De kachel zit erin! Heeft de nodige aanpassingen en hoofdbrekens gekost, maar is gelukt. Oorspronkelijk waren er in de schroothoop die ooit mijn Riley was twee kachels te vinden in de kofferbak: een originele fabriekskachel met aparte warmte-wisselaar en losse ventilator en een zgn. aftermarket kachel voor montage onder het dashbopard.

Omdat er in het schutbord een vierkant gat zat dacht mijn simpele ziel dat de originele kachel er zo in zou passen. Deze had immers een vierkante uitblaasopening. Niet dus, maar daar kwam ik later pas achter.

Eerst de ventilator en de bevestigingssteun opgeknapt. Weinig problemen, het geheel vóór de radiator gemonteerd zoals het hoort en op naar de volgende stap. Toch had hier al een lampje moeten gaan branden omdat er in het subframe aan de voorzijde geen gaten zaten voor de ventilatorsteun. Maar ja, wie ben ik?

Dus rustig door. Eén van de kleppen van de kachel draaide niet. Asje verbogen lagerbusje los, deuk in het huis van de kachel. Uitdeuken kon alleen met de klep eruit en de klep eruit betekende de gehele onderkap van het huis los solderen. As gericht, deuk eruit, busje vastgesoldeerd, kap er weer op, geheel in de lak en nu nog even tegen het schutbord schroeven. Helaas, het gat zat niet op de goede plek. Het bleek erin gehakt te zijn om de kachelslangen door te voeren naar, jawel, de ronde aftermarket kachel die kennelijk erin gezeten had zoals ook bleek uit de aanwezigheid van een beugel onder het dashboard.

Terugkeren op mijn schreden of doorgaan? Doorgaan dus. Gat verplaatst (groter gemaakt dus), boutgaten geboord en.. de kachel loopt klem tegen het hout van het schutbord. Had meer naar het midden gemoeten, maar ja al die gaten zaten er nu en om er nou nog een stel bij te maken? Dus vier afstandsbusjes gemaakt zodat het hout net niet geraakt werd en toen paste het wel.

Volgende hindernis: het verdeelstuk voor de warme lucht aan de binnenzijde. Bleek te zijn geweest van een linksgestuurde auto en de mijne is rechtsgesturd. Dat betekende dus dat de ingaande aansluitopening aan de verkeerde kant zat. Maar ook hier bracht de soldeerbrander uitkomst. De aansluiting losgemaakt en andersom weer vastgebakken en ook dit probleem was uit de wereld.

Nu moest nog even de kachel aan de ventilator worden gekoppeld. Maar waar haal je flexibele slang van 60 mm inwendig vandaan? Wel uit de caravan en camperbranche. Kachelslang van alle Truma verwarmingsystemen is precies de goede maat. Klein detail: de mooie beugel tussen uitlaat en carter (zie de vorige aflevering) zat in de weg. Ook nog even aangepast en nu mag ik hopen dat alles zit zoals het moet. Pffft!

Resteert nog de elektrische aansluiting, de bediening van de luchtkleppen in het verdeelstuk en de luchtkleppen van de kachel zelf (niet aanwezig dus aangewezen op mijn eigen fantasie), de aansluiting op het koelsysteem en de regeling van het toerental van de ventilator. Zou alles dan werken? We zien het wel.

Wordt vervolgd.

taxatie op maat

door een VRT gecertificeerde register taxateur

Voor meer informatie of een afspraak:

www.oldtimertaxeren.nl

tel: +31 412 617187

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

www.euroexpertise.nl

www.campertaxeren.nl

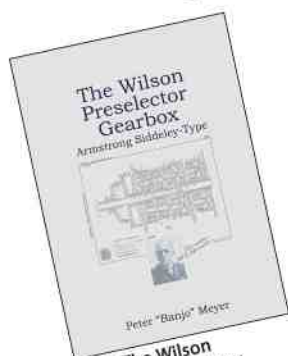
www.oldtimertaxeren.nl

www.contraexpertise.nl

Preselector Gearbox-Specialist

Restoration - Repairs - Set Up - Upgrades - Parts - Special Tools - Exchange Gearboxes

Armstrong Siddeley · Riley · E.N.V. · Daimler · Talbot (London) · Talbot (France)



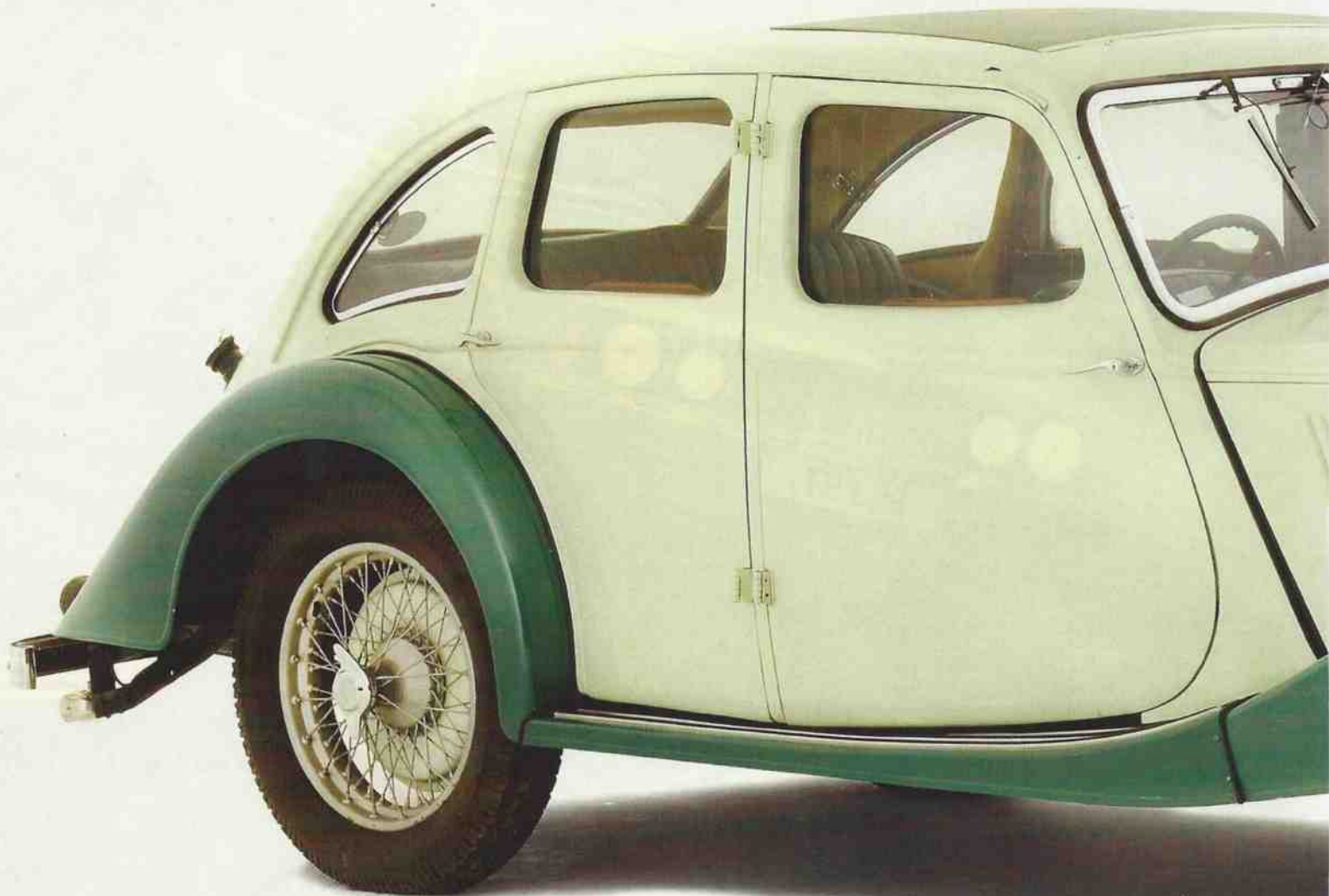
Book: The Wilson
Preselector Gearbox
174 pages, full color
English or German Edition
€ 45,00 plus postage

*Home of
the Wilson
Preselector Gearbox*

pbm engineering



pbm engineering · Peter Meyer
Freschenhausener Weg 34A · D-21220 Seevetal · Germany
Phone: 0049-4105-83897 · eMail: vorwahlgetriebe@banjomeyer.de
www.vorwahlgetriebe.de



So you want to buy a...

RILEY KESTREL

Staggeringly quick and with looks to match, it needn't break the bank – as long as you know the financial pitfalls to watch out for

WORDS NIGEL BOOTHMAN PHOTOGRAPHY TOM WOOD

Riley's model range in the 1930s was baffling in its breadth, as an advertisement from September 1936 admitted: '...we make far too many models, of course. But then, we have a pretty fertile design department and we like making nice, interesting cars.'

Among the saloon offerings, none was prettier or more interesting to the enthusiast than the Kestrel. This name was applied to many different cars between 1933 and 1938, but all shared the much-copied 'fastback' profile. It is the Kestrel's looks that place it at

the top of the pre-war Riley saloon market; under the skin it shares much with numerous other models.

This is a good thing – the mechanicals are well-known and well-supported by the Riley Register and several experienced specialists. Joining the Register is an absolute must, not least for the hugely encouraging 19-page spares list on the club's website.

Those twin-cam engines with their hemispherical combustion chambers make any Kestrel a characterful performer. The wood-framed bodies and leather-lined

interiors can cost a great deal to correct, so need real care in assessment, but they're not hard to preserve if bought in good condition.

High prices may appear to be a downside, but offer reassurance for those with an eye on investment – the prettiest and most sought-after classics are rarely a bad buy in the longer term. Add the Kestrel's capability in modern traffic and the swelling of interest in pre-war cars, and you have a recipe for temptation.

• WHICH ONE?

The Nine (1933-36, 1087cc) wore a four-light body. From 1934 a pre-selector gearbox became an option; from 1935 it was standard. Early crash-box cars are lighter and more sought after, while in 1936 a new chassis was used with X-form cable bracing and stronger Girling brakes. Nines are delightful handlers but gutless compared to larger-engined Kestrels. Pay £20,000-25,000 for the best.

The 12/4 and 1½ (1934-38, 1496cc) are terms used interchangeably, though the name changed to 1½ in 1935. The four-light became a longer, wider six-light in 1936. The engine remained the same but was available in Sprite specification: twin carburettors and 80mph potential. Pre-selector gearboxes were almost universal; from 1937 some used the overdrive box found in the Big Four. The 12/4 and 1½-litre are deservedly popular: a really nice Kestrel Sprite fetches £30,000 or more.



I BOUGHT ONE

With a manual overdrive and freewheel gearbox, the Big Four (1937-38, 2443cc) would touch 90mph. Rarity and performance make £35,000-40,000 likely. The very similar 16/4 (1938-40) was offered after the Nuffield takeover with a conventional four-speed manual. Only three or four survive.

The smooth and effortless six-cylinder Kestrels appear to be the most appealing option but concerns over engine trouble put some buyers off. The 12/6 (1934-35, 1458cc) and 14/6 (1933-35, 1633cc) have four-light bodies. The 15/6 (1935-38, 1726cc) started as a four-light, becoming a six-light in 1936. Pre-selectors were the only gearbox offered after 1934. Prices are normally in the £17,000 to 25,000 range, but the cars vary greatly, so values are decided on a case-by-case basis.

Malcolm Elder, a long-established specialist in pre-war cars, says: 'Every car is different and will have a different value. Kestrel prices have gone up because more people seem to be buying while fewer are selling, so to some extent you have to pay what somebody asks.'

• BODY/STRUCTURE

Structural condition is the biggest consideration when buying, because it can be

complex and costly to correct. Coachwork is aluminium over an ash frame, with steel wings. Robin Lawton has been working with pre-war Rileys for 45 years: 'The weak point on any Kestrel is the timber in the tail – the heavy spare wheel is largely responsible, causing stress in this vulnerable area. Also, look for stress cracks in the aluminium – these are most frequently seen above the windscreen pillars. Look under the car at the body mountings, which can rot away.'

Ian Gladstone of Blue Diamond Services concurs, suggesting special attention is paid to the point where the windscreen pillars meets the scuttle. 'Look at the door fit,' he advises. 'A worn striker plate shows they're dropping, and if the gaps are poor, it can be a sign previous repairs to the central B-pillar haven't put it back in the right place. Look at the bootlid too – is it dropping? The wood at the bottom of the boot gives way.'

One neat and acceptable solution has been to brace the crossmember to the boot side-members. Ian would urge prospective owners to look for records of any work already done and to steer clear of a car with obvious bodes – pop rivets are a bad sign.

Chassis misalignment or cracks from old accident damage may be revealed once the



Stephen Prince has owned the 12/4 Kestrel in our pictures since 1962, but not all those years involved Riley motoring: 'I took it off the road in 1968, and it remained stored until 1989,' he says. 'I then embarked on a rebuild that was finished in 2000, when we took it on a Riley Register tour to the North Cape of Norway, covering more than 4000 miles in three weeks.'

Since then the Riley has done at least one tour every year.

'We've done more than 20,000 miles in it since the restoration and it's in use most of the year,' says Prince.

As you may expect of someone so familiar with his car after 50 years of ownership, Prince does most of his own work.

'I change the engine oil when it starts to look dirty, which is about every 4000 miles with the full-flow filter I've fitted. I put fresh oil in the pre-selector every 2000 miles. Otherwise my time is spent greasing the various joints, keeping the carburettor in tune, resolving the odd rattle in the body and trying to cure leaks encountered in heavy rainstorms. Occasional larger jobs like kingpin or clutch replacement would put the cost up, and I reckon on £650 every 10,000 miles for a set of tyres and tubes – but including just oil, fuel and insurance, my running costs amount to less than 50p per mile.'

Graceful coachwork needs careful consideration at the purchasing stage



vehicle is on a lift. If investigating handbuilt cars seems daunting, invest £200-300 for a professional inspection.

• INTERIOR

'Don't worry about woodworm in the dash,' says Gladstone. 'Dashboards can be replaced quite easily. Look more closely at the seats. Most will have been re-trimmed, but has it been done well? Plastic seat trim is all wrong; Kestrels had leather seats, originally with a grain that isn't always properly replicated.'

Rexine or leathercloth door panels are acceptable, while the headlining should be either the original rubberised fabric or a good union cloth. Tatty rear seats can look odd with new leather on the front seats, but it's desirable to keep original trim. The seats should be roughly the same hue as the wheels. These are important considerations when a complete re-trim is £5000 and up.

• ENGINE

The Nine and 1½-litre or 12/4 units are the most common and best-served for spares and expert advice. The Hotspot systems, intended to raise the volatility of Thirties petrol, can cause sealing problems as they corrode. Not all cars had them, but don't be surprised if such a system has been blanked off.

Nines used only a two-bearing crankshaft; a rebuild around a Tuftrided and balanced item from the Register (£1750) is reassuring. Many 12/6 and 14/6 engines suffered when the water-cooled centre main bearing froze in wintry weather and cracked the block. As Ian Gladstone says, the problem is what happens next: 'They're difficult to repair, so people may resort to running with various potions to stop the leaks. A new block is a proper cure but sixes are expensive to rebuild.'

The later 15/6 avoids this trouble but can suffer low oil pressure if poorly set-up; look for 40-50psi at 40mph in top when warm, 30psi at idle. Big Four engines are hard to source parts for and rebuilding using post-war Riley RM blocks is not easy. Rebuild costs can vary due to the engine type and the work required: think £3000 for freshening up a Nine or 12/4 engine with new rings and bearings, but £15,000 or more for rebuilding a 14/6 around a new block.

• TRANSMISSION

Most Kestrels have pre-selector gearboxes, either ENV (early 9hp) or Armstrong Siddeley.

All are robust and reliable, but don't put up with any slipping or difficulty in selecting gears. Adjustment is often all that's required, but with full rebuilds costing £3000 or more, why risk it? The centrifugal clutch should free itself below 600rpm – check this.

Riley's Silent Third manual gearbox was replaced for 1934 by the all-helical design. Both will whine unless rebuilt with new gears but only excessive stiffness or baulking is a concern. The Borg-Warner overdrive/freewheel gearbox needs checking – it should engage overdrive when you ease off the





throttle momentarily at 35mph or more and deselect as speed drops to 30mph. Be sure you're comfortable with the lack of engine braking that's exhibited while in overdrive.

• BRIGHTWORK/TRIM

'Exterior trim items and interior fittings are not easy to find,' says Robin Lawton. 'New door handles are available for some models and interior handles may be found at autojumbles or in the Riley Register magazine.' Assess the condition of the chrome with care: the odd blemish or fine scratch is all part of the patina, but re-plating to correct excessive pitting or bubbling on the headlamps or radiator shell can run into several hundred pounds if the metal underneath needs attention.

• WHEELS/SUSPENSION AND STEERING

Tap wheel spokes to check tension – they should ring slightly, not rattle or thud. Rebuilding Dunlop-type 18-inch or 19-inch centre-lock wheels costs from £180 each.

Cars that bounce over bumps need their Luvax dampers rebuilding (c.£200 per pair, depending on condition) while poor braking probably represents maladjustment. Roger Wrapson of the Riley Register says: 'The brakes should be good and anything less needs expert attention – just because it's old doesn't mean poor braking performance should be tolerated.' Budget at least £300 for a professional sort-out.

Steering on all Kestrels should be light and precise once up to speed but, like the brakes, poor set-up can spoil the effect.



• ELECTRICS

All Rileys used Rotax crankshaft-driven dynamos except the Big Fours, which used a Lucas belt drive. Check it's charging, as Rotax rebuilds or replacements are £400 or more. 'Companies such as AutoSparks can make up wiring looms, either to original spec, or to incorporate flashing indicators and so on,' advises Robin Lawton. Otherwise, concerns are to do with ageing insulation causing fire hazards and the inexpert hacking of the loom to fit modern lighting and accessories. Evidence of a professional rewire is welcome.

• IS IT RIGHT FOR YOU?

Four-light Kestrels are light and nimble but can feel claustrophobic, especially to larger motorists. If you're very tall, you may need to move the seat runners or replace the squab. The extra track of the new chassis built from 1936 adds shoulder room.

If you're concerned a pre-selector gearbox is not for you, test-drive one before making up your mind or you'll cut down your choice by 80 per cent. All Kestrels fit in a single garage. Looking after one needn't be expensive if you can do jobs yourself. If not, budget a few hundred a year for a specialist to do it for you.

• MAKING IT BETTER

Conversions to Sprite or Special Series specification for each of the various engines adds pulling power while a taller differential (4.77:1 instead of 5.25:1, for example) reduces revs at cruising speed. The addition of extra rear lights, especially bright LEDs, offers more safety for night driving, while additional indicator repeaters are almost compulsory – other road users won't notice trafficators. To support this demand for current, some owners use two small modern batteries in parallel. Others opt to rebuild the original dynamo, which can claw back a good deal of efficiency. **CE**

Thanks to: Vernon Barker, Malcolm Elder, Ian Gladstone, Richard Ives, Robin Lawton, Alan Newbery, Stephen Prince, Roger Wrapson.

NEED TO KNOW

TOP FIVE ESSENTIAL CHECKS

Walk away or bargain hard if you find:

- Cracks in the aluminium bodywork
- Evidence of wood decay
- Damp, musty or worm-eaten leather – or nasty vinyl replacement
- Engine troubles: knocking, excessive smoke, overheating, oil in the coolant, puddle under engine/gearbox join showing rear main oil seal failure
- No history supporting any restoration or identity
- Tired paint and chrome – a money pit to correct

• WHO CAN HELP?

- Riley Register (01621 891 094, www.rileyregister.com)
- Blue Diamond Services, Somerset (01823 490429, www.rileycarspre-war.co.uk)
- David Brown Restorations, Nottingham (01623 460511, www.davidbrownrestorations.co.uk)
- Robin Lawton, Hampshire (01420 474919, www.robinlawton.com)
- Malcolm C. Elder and Son, Oxfordshire (01869 340999, www.vintageandclassiccars.co.uk)
- Autospartes, Nottinghamshire (0115 949 7211, www.autospartes.co.uk)
- Richards Bros. (wheels), Wales (02920 229 945, www.richards-bros.com)
- Graham Brown, Vintage and Classic Shock Absorbers, Surrey (020 8651 5347)
- Ralph Wren (parts), Cambridgeshire (01354 650540)

1936 RILEY KESTREL 1½-LITRE

- **Engine (original spec)** 1496cc, in-line four-cylinder, twin-cam, OHV, one 36VH Zenith carburettor
- **Power and torque** 52bhp@4500rpm, c.78lb ft@2500rpm
- **Transmission** 4-speed pre-selector, Newton centrifugal clutch, rear-wheel drive
- **Suspension** Front: beam axle, semi-elliptic leaf springs, lever-arm friction dampers. Rear: live axle, semi-elliptic leaf springs, lever-arm friction dampers.
- **Brakes** Girling mechanical drums front and rear, rod-operated
- **Weight** 1237kg (2722lb)
- **Performance** Top speed: 80mph. 0-60mph: c.25s
- **Fuel consumption** 22mpg
- **Cost new** £350 (1936)
- **Length** 4432mm
- **Width** 1511mm

REAL CARS FOR SALE

Keep an eye on www.classiccarsforsale.co.uk for Riley Kestrels coming up for sale.

Mille Miglia 2013- Riley MPH prototype

door : Luc Brandts

Vorig jaar september had ik het geluk de eigenaar te kunnen worden van KV 6079: een van de twee Riley MPH Prototypes. Met chassisnummer 4/105 één van de 5 racing sixes werden gemaakt, en daarmee zuster-auto van de 2 Dixon Rileys, de White Riley en de andere MPH Prototype. De auto is gebruikt voor de Riley reclameuitingen voor de MPH (mocht iemand nog een originele MPH brochure hebben: ik ben daar zeer in geïnteresseerd).

De auto is prachtig gerestaureerd door LMB Racing in België die ook al gewerkt hebben met de White Riley, de Dixon Rileys en uiteraard de andere supercharged MPH prototype, die ze zelf in bezit hebben. Het was altijd al een vage droom om deel te nemen aan de Mille Miglia, en daarom heb ik eind december 2012 toch maar besloten in te schrijven. Aan de originele Mille Miglia heeft alleen een Riley Sprite deelgenomen, en om die reden komt de MPH in principe niet in aanmerking voor deelname, maar in een vlaak van bovenmatig optimisme heb ik toch maar ingeschreven: de MPH kan met wat fantasie toch wel als de voorloper van de Sprite worden gezien, nietwaar. Mijn verbazing en verrukking was dan ook buitengewoon groot toen ik de melding kreeg dat we, mijn vrouw en ik, waren toegelaten.

Te zeggen dat mijn vrouw er tegenop zag is een klein understatement: ze had nog nooit in de auto gezeten, zelfs nog nooit eerder in een prewar auto (mee-) gereden, het was haar eerste rally, de weersvoorspelling was buitengewoon regenachtig, en de Mille Miglia is daadwerkelijk Mille (1000) Miglia (mijl) in 3 dagen. A baptism of fire wordt dit wel genoemd, hoewel er in de praktijk te veel water was om ook echt vuur te krijgen. Ik ga hier niet te veel schrijven over de Mille Miglia ervaring zelf. Daar schiet mijn schrijftalent eenvoudigweg voor tekort. Daarbij bestaat er een gereede kans op overdrijving, waardoor het ongeloofwaardig zou worden voor de argeloze lezer. Ik vermoed dat we zonder overdrijven (denk ik toch) zo'n 100.000 keer zijn gefotografeerd. In alle eerlijkheid: de auto, niet wij. Het rijden door het Toscaanse en Italiaanse land, dwars door Florence, Sienna, San Marino en Rome is werkelijk prachtig, foto ter illustratie. We zijn uiteindelijk 224ste geworden in de wedstrijd, maar dat is geen wonder als je bedenkt dat we de eerste anderhalve dag de time trials zonder enige vorm van timing hebben gereden, en daarna met een enkele stopwatch op een iPhone. In vergelijking met de apparatuur van sommigen (tot 6 stopwatches naast elkaar), 'ever so slightly under-equipped'. De rit door Rome, langs het Colloseum, de Engelenburcht en het Vaticaan is onvergetelijk. Dat laatste mede omdat we na de Romeinse inhuldiging (live op TV...) in een groepje van zo'n tien prewar auto's stonden te wachten om verder in escorte door te rijden, toen er een zeer contrastrijke Pagani Huayra naast ons stopte. Foeilelijke auto, zeker in die context, maar bereden door Horace Pagani die werd vergezeld door niemand minder dan de voormalige schoonheid Gina Lollobrigada. Ik moet bekennen dat de aandacht van het Italiaanse publiek snel werd verlegd van de Bugatti's, Aston Martins en Riley naar deze beroemdheden, met name uiteraard mevrouw Gina.

Kort en goed: een van de mooiste ervaringen van mijn leven. De auto is werkelijk perfect, en heeft zonder een enkel probleem de duizend mijlen afgelegd. En wat nog mooier is: mijn vrouw is helemaal 'om'.



Aan de leden van de Riley Club Holland,

Dames en heren,

De op 22 september a.s. geplande najaarsmeeting te Twisk kan wegens omstandigheden helaas niet doorgaan. Maar het bestuur heeft het volgende alternatief te bieden:

Een come and go meeting op 6 oktober. Dat wil zeggen ieder is welkom, er is geen vastomlijnd programma, koffie - kletsen - kroketten voor eigen rekening en verder vrijheid blijheid. Dus een beetje in de sfeer van de gebruikelijke nieuwjaarsmeeting.

Plaats: Landgoed Mariënwaerdt te Beesd, restaurant De Stapelbakker.

Datum en tijd: 6 oktober vanaf 11.00 uur.

Consumpties: Voor eigen rekening. Geen eigen bijdrage nodig.

Mariënwaerdt ligt centraal in het land ongeveer 20 km ten zuiden van Utrecht. Te bereiken als volgt: afslag Beesd op de A2 Utrecht - Den Bosch (of omgekeerd) en dan de bruine borden volgen naar 'De Stapelbakker'. Er is een leuk winkeltje bij met landgoedproducten en landelijke artikelen, er kan gewandeld worden (diverse routes voor de liefhebbers) en als er nog noten zijn kunnen die gratis geraapt worden langs de oprijlaan naar het landhuis.

Aanmelden vooraf is niet nodig, we zien wel wie er komt.

Dan nog even wat anders. De redactie van de Roamer zit met een leeg blad. Dus als er mensen zijn die nog iets hebben liggen of willen schrijven over aan Riley verwante zaken: doen! Sturen naar redactie@rileyclub.nl en het komt helemaal goed. Foto's ook altijd welkom.

Tot ziens op 6 oktober!

Rinus Boerstra

Voorzitter



TE KOOP:

1965 Riley 4/72 automatic, LHD, two tone black/green. Kenteken FR-26-40. Historie bekend. Voorzien van Hollandia schuifdak. In goede staat. Alles werkt (behalve dashboardklokje), met period radio. Prijs € 6500 (inclusief originele Mechanical Service Parts List (uit 1966) en zeer zeldzaam nederlands (!) BMC werkplaats-handboek. Aparte onderhandeling over talrijke NIEUWE reserve-onderdelen (o.a complete rvs uitlaat) is mogelijk.

Contact (voor foto's en extra info) via mhm.smeets@home.nl

Happy Rileyng,

Mart Smeets, Landgraaf

FEHAC

Losse eindjes nieuwe vrijstelling

De opwinding over de nieuwe vrijstelling wegenbelasting is inmiddels weer wat gezakt en iedereen in het klassiekerwereldje gaat nu kijken en vooral rekenen wat dit straks in 2014 voor hem persoonlijk gaat betekenen. De laatste strohalm die LPG- en dieselrijders nog hadden is hen ook uit handen geslagen: de moties van SP-er Bashir om ook deze categorieën onder de overgangsregeling van € 120 per jaar te laten vallen werd op 14 mei jl. door een meerderheid van VVD, PvdA en D66 verworpen.

De regeling per 1 januari 2014 wordt dus: vrijstelling pas bij 40 jaar.

Voor voertuigen, die nu vrijstelling hebben maar nog geen 40 jaar oud zijn, is er een overgangsregeling. Dit zijn de voertuigen met Datum Eerste Toelating (DET) in 1987 of eerder.

De overgangsregeling betekent dat je per jaar een kwarttarief MRB moet betalen met een maximum van € 120 met een rijverbod in de wintermaanden (december, januari en februari).

Deze overgangsregeling geldt echter niet voor personenauto's en bestelwagens op LPG of diesel.

Maar zoals bij veel regelingen bepalen de details pas werkelijk hoeveel jij met jouw specifieke voertuig(en) er zelf last van hebt. Als je alleen maar een schuur vol 40+ auto's hebt staan haal je je schouders op over de nieuwe regeling, maar als je een mooie Peugeot 604 diesel uit 1977 hebt moet je er weer de volle mep aan wegenbelasting gaan betalen.

Ook komen nu de vragen los. Bijvoorbeeld over wat als leeftijd van een voertuig geldt. De overheid rekent niet met bouwjaar of productie- of importdatum. Bepalend is de Datum Eerste Toelating: de datum waarop een voertuig in Nederland of ergens in het buitenland voor het eerst op kenteken is gezet.

De overgangsregeling met winterstop is ook niet iedereen duidelijk; die is inderdaad ingewikkeld. Allereerst: dit is een regeling voor de (bestel)auto's op benzine, vrachtwagens en motorfietsen met een DET tot/met 1987. Een voertuig van 1988 of jonger zal nooit dus onder de overgangsregeling vallen. Over 14 jaar - als deze vrijstellingsregeling het zolang uithoudt - is de overgangsregeling helemaal verdwenen.

Dan de winterstop: dat is geen schorsing die zelf aangevraagd moet worden maar een rij- en parkeerverbod op de openbare weg voor de maanden december, januari en februari in Nederland. Heeft u een leuk evenement in de Ardennen in februari: geen probleem want rijden in het buitenland mag wel, maar tot de grens moet het voertuig mee op een auto-ambulance. Of zou de FEHAC-evenementenregeling daarvoor uitkomst kunnen bieden? De toekomst moet het leren.

Tot slot schorsen, vooral interessant voor diesel en LPG rijders. Dat blijft voor 15-plus voertuigen € 23,- per schorsing per jaar en vanaf 6 voertuigen of meer is het gratis. Bij het kwarttarief stopt schorsen de verplichting om wegenbelasting te betalen niet; wel kan schorsen in die categorie nodig zijn om de APK uit te kunnen stellen.

En wat te denken van de kampeerwagens? Voor hen is het nog onduidelijk wat het gaat worden: Overgangsregeling met maximaal 120,- of het kwarttarief van 1000,- of meer? Ongetwijfeld zullen de komende maanden nog veel meer van dit soort uitvoeringsvragen komen: de FEHAC zal proberen deze zo goed en praktisch mogelijk voor oldtimerbezitters uit te werken.

Veel mensen zijn teleurgesteld over deze regeling: ineens is er weer een aanslag op de portemonnee waar helemaal niet op gerekend was.

Laat het duidelijk zijn: de gelegenheids-alliantie (BOVAG, KNAC/ANWB, RAI, FOCWA en de FEHAC) staat zeker niet achter alle maatregelen die nu gaan komen. Wel is dit nu het best haalbare, gegeven de omstandigheid dat de overheid op een opbrengst van € 155 miljoen heeft gerekend. Den Haag is tot op heden doof voor argumenten als verwaarloosbare aanslag op het milieu, het de nek omdraaien van een bedrijfstak en het missen van inkomsten BTW en accijnzen. Meer wegenbelastinggeld bij de oldtimers binnen te harken was het enige doel van Financiën.

Het bovenstaande is de situatie zoals hij nu is. In de politiek is natuurlijk niets zeker voor dat het in de wet vastligt. En zelfs dan vaak nog niet. Blijkens de vele MRB wijzigingen die elkaar in heel korte tijd hebben opgevolgd. De inkt van de vorige 'definitieve' was nog maar net droog toen we verrast werden met het regeerakkoord.

Dat betekent ook dat er misschien toch nog ergens een gaatje is om iets te repareren. Want ook al is de huidige uitkomst werkbaar en acceptabel voor een groot deel van de FEHAC achterban, het is zijn helaas wel zo dat er bepaalde groepen tussen wal en schip vallen. Zo zijn er best 'echte' liefhebbers met een lpg- of diesel auto.

Natuurlijk zijn wij – noodzakelijkerwijs buiten beeld – wel de mogelijkheden daarvoor aan het onderzoeken en hebben daarvoor ook al voorstellen gedaan.

Naast het brede samenwerkingsverband van 'de alliantie' is er recent nog een ander initiatief dat heel nadrukkelijk de media opzoekt met als doel om alle klassiekers MRB vrij te houden, ook voor dagelijks gebruik. Dat lijkt ons niet haalbaar in de huidige realiteit. Tevens is het zo dat dagelijks gebruik van een klassieker niet valt onder de doelstellingen van de FEHAC. We zien er ook een risico in. Bijvoorbeeld de orde grootte van dagelijks gebruik die zich aan het ontwikkelen was, zet de deur open naar milieuzones en andere ontwikkelingen die ook de liefhebber zullen treffen.

Het staat iedereen natuurlijk vrij om eigen initiatieven te ontplooien. We zijn vanzelfsprekend ook met deze partij in contact en volgen de ontwikkelingen op de voet.



Windkracht 7, Oosterschelde,

overigens zonnig en prachtig weer om met de RMB te gaan toeren; en dan plotseling deze verwaaide liftsters !
(uit tentoonstelling "Dames van de kust", Zierikzee)

C.de Kock

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

