

Roamer

149



Riley Club Holland

Doelstelling:

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

Zij tracht dit doel te bereiken door:

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

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig €15,--
- contributie per jaar € 38,--
- donateurs minimaal € 8,-- per jaar

Advertentietarieven:

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

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

Inhoud

38e jaargang
nummer 4, maart 2015.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 6 AGENDA A.L.V.
- 7 VAN DE REDACTIE
- 8 VOORJAARSMEETING
- 9 INTRODUCTIE P.v.d.Sman
Nieuwjaarsmeeting, Hoe de Riley's...
- 13 VIERHOUTEN 2015 PROGRAMMA
- 14 ZO OUD ALS DE INDUSTRIE
Overgenomen van Octane dec. 2014

Agenda 2015

Voorsjaarsmeeting

22 maart 2015

Vierhouten

5,6 EN 7 juni 2015

Najaarsmeeting

4 oktober 2014

Inleveren kopij:

vóór 15 juni 2015

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

Foto voorplaat: Els

Achterplaat: getekend door Bob Heiligers



oldtimertaxeren.nl

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

Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

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

<u>Voorzitter</u>	: Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen, tel. 0418-651222, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX, Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Postbankrekening</u>	: 4768493 t.n.v. Riley Club Holland
<u>Redactie</u>	: Jan-Willem Nieuwenhuis, Wildkansel 13, 8162KC Epe Tel: 06-20368513, e-mail: redactie@rileyclub.nl : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Archivaris</u>	: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Clubwinkel</u>	: Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot- Ammers, tel. 0184-601677, fax. 0184-601336, e-mail: shop@rileyclub.nl zie website: www.rileyclub.nl
<u>Commissie life&leed</u>	: Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
<u>Commissaris register/ documentatie</u>	: Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
<u>Onderdelenvoorziening</u>	: Derek Allnut Donington (RMA) Services 52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, NR16 1NA England. Tel/Fax: +44 (1953) 789014; Verder The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The Riley Register (alleen voor leden).
<u>Technische adviseurs</u>	: <i>Vooroorlogse Riley's:</i> Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030. <i>Riley RM-typen:</i> Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
<u>Internet</u>	: www.rileyclub.nl

Van de voorzitter

Rinus Boerstra

We gaan alweer de goede kant op wat het seizoen betreft, dus tijd om de Riley's af te stoffen, van een likje vet hier en daar te voorzien en de accu op te laden. Binnenkort begint namelijk ook weer ons meeting seizoen - zie de diverse aankondigingen – en daar hoort natuurlijk wel een rijdende Riley bij.

Het bestuur is enkele weken gelden weer bijeen geweest om de programma's voor de komende meetings door te nemen en diverse afspraken vast te leggen, dus mensen meld je aan, ook als je nog nooit geweest bent en kom eens langs.

Nog even iets anders uit de bestuurlijke hoek. Na het overlijden van Aert van der Goes was bij de Engelse RM club de functie van Overseas Secretary vacant. Het bestuur heeft Jan Willem Nieuwenhuis bereid gevonden om die functie op zich te nemen, dus hij is vanaf nu de officiële contactpersoon voor de RM club.

Verdere belangrijke bestuursaangelegenheden zijn er nog even niet, hoewel we nog steeds een nieuwe penningmeester en voorzitter zoeken.

Wel wil ik vast even vooruitlopen op een tweetal punten die op de agenda voor de ALV staan. Meer ter gedachtenvorming. Dat zijn het lidmaatschap van onze club van de FEHAC en een evenementencommissie. Beide punten zijn al wel eens in de rondvraag gepasseerd de laatste jaren, maar omdat ze nu apart als agendapunt zijn opgenomen, wil ik er toch even aandacht voor vragen. Dat kan de discussie erover in de ALV alleen maar beter doen verlopen.

De FEHAC is van plan om de contributie tamelijk drastisch te verhogen en daarom is de vraag of we als kleine RCH binnen de FEHAC moeten blijven of niet. Vinden we het waard dat we geld uitgeven voor een stukje belangenbehartiging door de FEHAC of liften we mee met de grote jongens binnen die club? Denk hier eens over en kom met een mening ter tafel op de ALV.

Het andere punt is of we al dan niet moeten overgaan tot het instellen van een evenementencommissie. Het is nu het bestuur dat alles regelt, natuurlijk met de zeer gewaarde hulp van diverse leden, rond de verschillende meetings. Maar daarnaast ontvangen we vaak uitnodigingen voor deelname aan beurzen en andere evenementen. Dat laten we meestal aan ons voorbij gaan, maar het idee is nu om dat soort zaken in de handen van een evenementencommissie te leggen. Uiteraard in goed overleg met het bestuur. Ook hier dus de vraag: willen we dit en zo ja wie neemt het voortouw of willen we dit niet. Laat ook hier eens je licht over schijnen.

Dan traditiegetrouw nog iets over het eigen project. Ik sloot vorige keer af met de mededeling dat ik er nog niet helemaal uit was wat de bedrading betreft. Welnu de knoop is doorgehakt: ik ben zelf aan de gang gegaan. Al brainstormend met mezelf kwam ik erachter dat ik wel wat meer zekeringen in het circuit wilde dan die twee iepelige glaszekeringetjes op de regelaar. Eentje kapot en het halve circus is in duisternis gehuld. Verder wilde ik diverse items via een relais schakelen: grootlicht, dimlicht, claxons en mistlampen (de Butlers). En uiteraard een knipperautomaat voor de broodnodige veiligheid. Dus nu heb ik 10 zekeringen en 5 relais bedraad, het dashboard is ook bekabeld en inmiddels in de auto gemonteerd met tussenkomst van een tweetal multi connectors. Hoef je niet twee dagen met je kop onder het dashboard te liggen om alle draadjes aan te sluiten. Dat betekende dat ook de bedieningskabels vanaf het dashboard (choke, ontstekingsverstelling en handgas) aangesloten konden worden evenals de kilometerteller kabel naar de bak.

Gelijk maar even de dynamo van verse draadjes voorzien en aan de junction box geknoopt en dat is het tot op heden. Rest nog het hele verlichtingsgebeuren en dan maar hopen dat er geen fouten gemaakt zijn en alles naar behoren werkt!

Tot de volgende keer.

P.S. Voor wie elektra spullen zoekt: Rick Donkers Auto Electrics. Zie www.rdae.nl voor alles wat deze meneer te koop heeft.

Van de secretaris

In februari hebben wij als bestuur weer vergaderd en o.a. de komende meetings besproken.

Voorjaarsmeeting 22 maart Rotterdam Airport.

Vierhouten meeting 5-6 en 7 juni met Algemene Ledenvergadering.

Najaarsmeeting 4 oktober.

Het zal verder nog in de Roamer benoemd worden.

Wij hopen op mooi weer en een goede opkomst.

Harry Keizer

Mutaties ledenlijst:

Opzegging:

Per 01-01-2015	J. Rustige	Bergen
	W.R. Filet	Heemstede

Agenda A L V

Beste leden,

Namens het bestuur van de Riley Club Holland nodig ik alle leden uit tot het bijwonen van de Algemene Leden Vergadering.

Deze wordt gehouden in Vierhouten en wel op zondag 7 juni 2015.

De agenda luidt als volgt:

1. Opening door de voorzitter.
2. Notulen ALV 01-06-2014 (zie Roamer 147).
3. Ingekomen stukken en mededelingen.
4. Jaarverslag van de secretaris.
5. Jaarverslag van de penningmeester.
6. Verslag van commissie rekening en verantwoording.
7. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2014.
8. Benoeming nieuw lid kascommissie.
9. Bestuursmutaties?
10. Roamer.
11. Website.
12. FEHAC lidmaatschap.
13. Evenementen commissie
14. Rondvraag.
15. Sluiting.

Namens het bestuur,
Secretaris Harry Keizer

Alzheimer rally 17 April

Het doel van de Alzheimer rally is zoveel mogelijk geld op te halen voor onderzoek aan het VUmc Alzheimercentrum. Hier doen 2 Riley's aan mee. Ruud Muller en zijn zoon met de Riley RMC en Paul van der Sman met zijn zoon in de Riley RMF.

Bedankt

Graag wil ik iedereen bedanken voor het meeleven na m'n hersenbloeding. Ook voor de prachtige bloemen van de Rileyclub. Dat doet goed. Het herstel gaat niet snel maar wel de goede kant op.

Alian Keizer



Te Koop Riley RMF 1953

Nederlandse auto (LHD). Chassisnummer RMF10395, kenteken NX-60-50 (28-4-1953).

Moet gerestaureerd worden (o.m. het dak opnieuw van kunstleer bekleden). Motor is los en wagen is verrijdbaar.

TEAB inlichtingen: B. Kleinbussink Tel.: 038 3327810 (8261 AX Kampen).

Foto: RCH Vierhouten 1978



Van de Redactie

Bij de aankoop van onze Rileys zal slechts zelden de technische specificatie van het voertuig een grote rol hebben gespeeld, denk ik. Veel meer is de keuze voor een Riley waarschijnlijk bepaald geweest door de vorm, de stijl en eventueel de kleur. De meesten van ons hebben die auto gekocht toen het merk al lang niet meer in de handel verkrijgbaar was. Waarschijnlijk heeft geen van ons de Riley gekozen nadat men eerst een recensie of een "roadtest" van zo'n ding had gelezen. In het verleden heb ik mijn best gedaan om het merk meer bekendheid te geven door verhalen en reportages in het ter ziele gegane "British Car Magazine". Behalve van de eigenaren van de besproken autos, waren reacties zelden ergens te lezen of horen. Het gekke is, dat in de 40er en 50er jaren de algemene mening was dat de gemiddelde Engelse auto eigenlijk helemaal niet als bijzonder betrouwbaar of technisch knap was. Is het dan niet raar dat we nu er heel anders tegenaan kijken? Is het een vorm van melancholie die ons allen getroffen heeft? Het kan zijn, maar ik denk dat er nog wat anders speelt. Kijk op straat eens naar de huidige producten van de grote merken: "ze lijken allemaal op elkaar!" zegt men dan, en bovendien zijn ze ook nog afschuwelijk lelijk. Dat kun je van de RM serie moeilijk beweren, trouwens de vóór oorlogse Rileys hadden ook een bijzondere stijl. Het is de combinatie van stijl en techniek die de Rileys aantrekkelijk hebben gemaakt. De veelheid van de huidige autobladen blinken uit in een onmetelijke oppervlakkigheid in het nieuws of in de z.g. "Roadtests". De "uitvinders" van die Roadtests moet je zoeken in de Engelse autobladen "The Motor" en "Autocar" (in de twintiger jaren van de vorige eeuw) en als je daarvan de jaargangen van, zeg, 1947 tot 1955 doorkijkt, dan zie je hoe men zich uitsloofde in het verklaren en tonen van alle interessante details van de nieuw op de markt verschenen wagens. Gedegegn doorsnede tekeningen, foto's en diagrammen waren de basis voor een grondige test van zo'n auto. Tabellen met vergelijkingen van alle relevante pres-

taties, prijs vergelijkingen, etc., etc. Het huidige Autocar is trouwens niet te vergelijken met zijn voorganger uit de 40er jaren, toen onze RMA en RMB uitkwamen. Hoewel ik direct geloof dat de huidige tests grondig worden uitgevoerd, is in het verslag ervan zorgvuldig enige technische uitleg, tekening, foto vermeden en kletst men drie pagina's vol met uitvoerige beschrijvingen van het uiterlijk, het interieur, de kofferruimte etc.

Enfin, U begrijpt me al. Zonder techniek staat alles, dus ook de auto, stil, maar je moet er vooral niet te veel over schrijven!

Dus doe ik maar een paar plaatjes erbij van de uit el-



kaar liggende 8 cilinder met de nieuwe krukasdemper op de voorzijde gemonteerd. Een winter werk met hopelijk enig succes als hij weer loopt/draait!

Kees de Kock

Waterpomp

Na 4 maanden stilstaan start ik de Riley weer, Dat ging zeer moeizaam. En een naar geluid dat ik hoorde na het aanslaan!! Gillende V-snaar en rauw. Blijkt dat mijn waterpomp vast zit in zijn lagers. Na demontage, radiator en gril kan deze eraf. het voorste lagertje blijkt de boosdoener na 65 jaar! Nu nog de onderdelen bestellen.

Jan-Willem Nieuwenhuis

Gevraagd remcilinders RMA

Voor mijn Riley RMA zoek ik remcilinders van de voorwielen. Achter is nl mechanisch.

De staat van de remcilinder maakt mij niet uit, als deze maar te reviseren zijn. Mijn linker remcilinder blijft maar lekken, Ook na een professionele revisie. Let op, rechts en links zijn verschillend. ik weet dat er mensen zijn die de voorremmen van de RMA ombouwen naar RME voorremmen, dus ergens zullen nog wel RMA remcilinders liggen, hoop ik.

Jan-Willem Nieuwenhuis

redactie@rileyclub.nl of 0620368513



Riley Club Holland Voorjaarsmeeting – Rotterdam Airport 22 maart 2015

Stads, groen, dynamisch, historisch en ook weer modern.....

Op zondag 22 maart willen wij jullie graag kennis laten maken met een bijzonder deel van Rotterdam: aan de start- en landingsbaan van Rotterdam/The Hague Airport.

Vanaf 11.00 uur kan neergestreken worden in “Brasserie Waalhaven” om met koffie en gebak bij te praten in wellicht de enige horecalocatie in de wereld die zo dicht aan een start- en landingsbaan ligt als deze (zie www.Brasseriewaalhaven.nl) .



een historisch gebouw herrijst

Vliegveld Waalhaven werd geopend op 26 juli 1920. Het was daarmee het eerste vliegveld voor burgerluchtvaart in Nederland. Luchtvrachtvervoer en lijndiensten voor de burgerluchtvaart vonden hun weg van en naar Rotterdam. Bij het bombardement op 10 mei 1940 werd het vliegveld grotendeels verwoest. Na 74 jaar is het restaurant, dat bij het oorspronkelijk vliegveld was gelegen, herbouwd. Een replica van het originele gebouw is in alle glorie herrezen aan de start- en landingsbaan op Rotterdam The Hague Airport. De nieuwe “Brasserie Waalhaven” ademt historie en is tegelijkertijd een prachtige, eigentijdse horecagelegenheid waar luchtvaart nog altijd centraal staat.

Alvast een tipje van de sluier: na een eventuele lunch is het de bedoeling om rond 13.00 uur een rit te maken door zowel het groene gebied net boven Rotterdam om via een mooi Buiten, de rit te laten eindigen bij een leuk museumje in Overschie – die voor kinderen een snoepwinkel in zich herbergt uit ‘ grootmoeders tijd!’.

Tot ziens op 22 maart 2015!

Graag aanmelden bij: Michiel Brillenburg Wurth,
Mail to: Michiel@mercuriusvermogensbeheer.nl
(mobiel nr 06 20597993)

Enige praktische wenken:

- Kosten per volwassene €5,-
- Koffie en iets erbij zijn voor rekening van de club;
- Lunch, drankjes en borrelhapjes zijn voor eigen rekening;
- Parkeren direct naast de locaties mogelijk;
- De locatie is goed toegankelijk voor mindervaliden;

Adresgegevens Brasserie Waalhaven
Malpensabaan 3
3045 AL Rotterdam
Rotterdam The Hague Airport
Telefoon: (010) 72 00 660

De Nieuwjaarsmeeting

Door Paul van der Sman.

Het was warm en gezellig bij onze eerste kennismaking met de Nederlandse Riley club. Ik bedoel dat letterlijk en figuurlijk.

Geweldig die gastvrijheid van Ron en Els en al die enthousiaste leden. Ik hoop dat Ron het in die fantastisch gerestaureerde schuur dit jaar weer druk krijgt met politoeren en workshops. Er was natuurlijk geen tijd om iedereen te leren kennen maar ik vond het geweldig om Carolyn weer te zien die als een van de weinigen, ik telde er 2, met de RMB was gekomen vergezeld van haar zoon Otto als chauffeur.

"Aert vond dat je altijd naar een Riley event met je Riley moet komen". En dat deed ze dus ook.

We luisterden naar de "state of the union" stonden stil bij het grote verlies voor Carolyn en de club, kregen een update over wat er allemaal te gebeuren staat.

Dit alles onder het genot van een heerlijke brunch en met een informatieve lichtbeelden show op de achtergrond.

Omdat er op zo'n bijeenkomst nooit genoeg tijd is om iedereen wat beter te leren kennen zal ik proberen hieronder wat meer te vertellen.

Hoe de Rileys meestal zelf hun eigenaar vinden.

Ergens in 1972 werkte er bij mijn toenmalige werkgever een Robert Long achtige uitzendkracht met net zo'n kop krullend haar en een oude Riley RM.

Een sympathieke vent. Dat moest haast wel anders rijden je geen Riley waar van alles aan moest gebeuren. Een ritje als passagier, links gezeten is me altijd bijgebleven, evenals die prachtige lijnen, de fantastische motor en zijn verhaal over "het hout".

Oldtimers vond ik altijd interessant maar niet om zelf te hebben. Ik hield en houd het bij comfortabele wagens al wist ik later ook het verlangen naar een onhaalbare jeugddroom; een Porsche 911 te realiseren.

Toen ik me er echt een kon veroorloven vond ik er een van 10 jaar oud. Ik heb er 3 gehad. Het mooie aan zo'n oude 911 is die eindeloos doorontwikkelde luchtgekoelde VW motor waar later 2 cilinders werden bijgeplaatst. De garantie voor een prachtig concert achterin.

De laatste die ik in 2010 wegdeed was een 911, type 996, de eerste watergekoelde met 300 pk en al lang weer achterhaald door de vele PK's die er bij nagenoeg elke nieuwe jaargang weer bij komen. Dat was leuk maar ik kon er op het laatst door ernstige rugproblemen niet meer fatsoenlijk uitklimmen. Dit in tegenstelling tot mijn toen 87 jarige moeder die van onze wekelijkse ritjes genoot als ik haar 's ochtends bij het verzorgingshuis ophaalde en voor de lunch weer terugbracht. Ze wist zich er telkens weer op bewonderingwaardige wijze in- en uit te wurmen.

Dingen gebeuren zoals ze doen omdat alles gewoon is zoals het is. Er moet niets maar er komt altijd van alles voorbij. Als je iets absoluut wil of moet gaat dat nooit zo als je wenst.

Toen de serie "Foyle's War" op de TV verscheen werd ik onbewust getriggerd door de geweldige weergave van het tijdsbeeld en de prachtige Wolseley en andere automobielen die in de serie rondreden. Ik realiseerde me dat er in die tijd eigenlijk geen auto's maar automobielen werden gebouwd.

Langzaam rijpte bij mij het idee om een dergelijke klassieker, liefst uit mijn geboortjaar 1948 te bemachtigen en toen er tijdens een soort dagdroom een duidelijk plaatje van een, wat leek, groene MGA, voorbijflitste ging ik na een paar maanden en meer afleveringen van Foyle toch maar eens op zoek. Waarom? Geen idee, kwam gewoon voorbij.

Eerst gezocht naar een Mercedes 190 "Bolhoedje" uit de jaren 50, erg leuk maar met slechts 55 Pk geen optie.

Ik kocht op Amazon 2 oude boeken van Piet Olyslager genaamd "British cars of the late forties" en, inderdaad, "the early fifties".

Nou, dat gaf aangevuld met veel googlen maanden voorpret waarbij ik al snel de Riley RM's tegen kwam. Ik verdiepte me in alles wat ik op het RM gebied van techniek en constructie kon vinden inclusief de waarschuwingen voor al dat hout, vond zo Aert v.d. Goes en belde hem op voor meer informatie. Het eerste dat hij me vroeg "Waarom een Riley?" en ik vertelde hem mijn eerste ervaring met een klassieker in 1972. Kennelijk was ik in een erg aparte groep doorzetters terecht gekomen want een Riley RM doe je er niet even zo maar bij.

Ik ging op bezoek bij Aert en Carolyn, waar ik hartelijk werd ontvangen en ik werd lid van de Riley RM club.

Ondertussen waren de weinige echt goeie RMB's die ik op internet vond binnen 2 weken verkocht voor prijzen waarvan ik dacht, "die zakken wel", maar niets minder waar. Echt goed gerestaureerde exemplaren zijn zeldzaam en de bezitters doen er geen afstand van.

Buiten de Uk vond ik er geen en de bijna gesloten deal met een mooie RMB uit Nieuw zeeland ging op het laatste moment niet door omdat de letterlijk doodzieke eigenaar hem uiteindelijk toch aan een familielid gunde.

Down under zijn ze overigens stukken goedkoper dan hier en loont het transport en invoer zich voor een gerestaureerd exemplaar(nog).

Op het moment dat ik had besloten om de RMB van Tony Bowers die ik op het RM forum had gevonden te kopen en de verdere restauratie die nog eens de aankoopprijs zou kosten bij David Brown Restorations min of meer had afgesproken werd ik gebeld door Thibault Bigot. Werkelijk "out of the blue". De rest is history, evenals de historie die ik van de RM club doorgemailed kreeg.

Bij de NT8000 kreeg ik van Thibault ook het linnen eerste kenteken. Daarop was de eerste eigenaar die hem, rechts gestuurd, in 1953 nieuw kocht, onleesbaar gemaakt maar de 2e eigenaar, een zekere L. Ten Cate uit Enschede had hem in oktober 1954 op naam laten stellen. Ik ging op onderzoek uit en ontdekte dat achter L ten Cate nog vaag Wzn. (Willemzoon) was te lezen. Een textielagentschap, die inmiddels niet meer bestaat, waarover ik middels de archieven van de Kamer van Koophandel informatie kreeg. Daarvan was Abraham Stroink (1904) in de tijd van de NT8000 mede eigenaar. Googlen naar Stroink leverde de complete stamboom op waardoor ik via neef "Nick" in Liverpool vernam dat de RMF van zijn oom "Bram" was geweest ("die hadden altijd snelle auto's") en dat zijn neef Antony (1941) nog steeds in Enschede woonde. Ik belde Antony, die geen internet heeft maar zijn zus Ineke wel. Zij vertelden mij het onderstaande verhaal in etappes en stuurden de foto's mee.

De ruim een jaar oude RMF werd door Bram Stroink gekocht in 1954 van, naar Antony zich meent te herinneren, een zekere Jan Bos, die de RMF in februari 1953 nieuw kocht, te klein vond en zich een Mercedes Benz Adenauer aanschafte.

Ineke vertelt: "Op het moment dat mijn vader de NT 8000 kocht, kreeg hij voor het eerst een landelijk kentekennummer. Zijn persoonlijk kentekennummer E-17723 dat hij bij vorige auto's en de eerste Riley steeds gehad heeft, verdween daarmee. Ik veronderstel, dat als de eerste Riley aan een Nederlander verkocht is, deze dus ook een landelijk nummer gekregen heeft.



De eerste RMB van Bram Stroink uit 1950 of 51, Bram rechts en zijn jongste broer Herman links



Ik vond nog twee foto's van de eerste Riley in kleur genomen tijdens een vakantie. Op deze foto's is duidelijk te zien, ondanks de bleke kleuren, dat het een groene auto is met een zwart dak. In het dak zat een 'open schuifdak'. Mijn broer en ik vermoeden, dat mijn vader dit erin heeft laten maken. Op één van de twee

foto's kun je die constructie zien (althans gedeeltelijk)."

Mijn zus in Amerika ook nog gesproken en ook zij denkt dat dit in 1951 is geweest."

Die eerste Riley was een RM, een links gestuurde en als hij de tand des tijds heeft doorstaan is het misschien best mogelijk, dat hij nu bij een clublid staat gestald met een nieuw kenteken.

De RMF kostte in die tijd nieuw zo'n fl. 15.000,-- en Ineke zegt daarover :

"De prijsvergelijking met een huis is zeker waar. Mijn vader kocht in 1954 een huis (twee onder één kap) , dat nog gebouwd moest worden, met achter de grootste tuin van het nieuwe project (woonwijk) voor ongeveer 17.000 gulden. De Porsche, die mijn vader in februari 1957 kocht, had de prijs van 16.500,- gulden, hij wist 2000,- gulden van de prijs af te krijgen, omdat dit de eerste Porsche was die ze in het oosten van het land wisten te verkopen. (Tjonge wat een prijzen!!)"

Vanaf dat moment moest de familie Stroink met 2 auto's op vakantie, de Porsche en een Kever.

Ineke staat voor de NT8000 midden tussen haar oudere zus en Antony ergens midden jaren 50.

Ik weet van Ineke Stroink dat de NT8000 na 1957 nog geruime tijd is gesignaleerd in Enschede en omstreken.



F. de Vaal, die Wim Arends als eigenaar tot 1967 heeft geregistreerd staan, moet hem toen of daarna daarna hebben gekocht, voorafgaand aan Alan Start.

Aert wist niet meer wanneer Alan de NT8000 in bezit kreeg maar volgens Cees de Cock was Alan er in een garage in Amsterdam Noord al begin jaren 70 mee bezig.

Cees vertelde mij tijdens de nieuwjaarsreceptie dat hij de eerste motor van de NT8000 nog steeds in

bezit heeft. De huidige nieuwe motor werd door Alan Start uit Zwitserland gehaald, waarbij Cees heeft geholpen.

Hereniging met de Stroinks.

Ergens voor of in 1996 zagen de Stroinks tot hun grote verbazing "hun" geheel gerestaureerde NT800 op een oldtimer show maar ze konden de bijbehorende eigenaar



Antony stapt uit tijdens het tanken.

niet zo snel vinden. Via het kenteken wist Antony uiteindelijk J. van Abbekerk op te sporen.

In december 1996 schreef Ineke Stroink aan Jenny Abbekerk een brief met het verzoek om met haar broer eens langs te mogen komen.

En dat hebben ze ook gedaan. Ze schrijft: "Wij hebben contact gehad met zijn vrouw Mevrouw Start. (De heer Abbekerk was overleden.) Wel hebben wij tijdens het bezoek een paar boeken mogen bekijken waar de hele restauratie van de Riley in vastgelegd was. Ongelooflijk wat een werk deze restauratie geweest is.

En na het kopje koffie kwam een kennis die voor haar de auto uit de garage reed en langs het smalle pad naast het huis de auto de straat op reed.

De kennis heeft ons in de auto rondgereden. Geweldig. Onderweg moest er nog getankt worden. Ook daar heb ik de Riley op de foto gezet"

Over de NT800 is een artikel in RMemoranda verschenen waarvan ik aan de familie Stroink een kopie heb gestuurd. Daarin wordt Bram Stroink een textielmagnaat genoemd. Gordon Webster vertelde mij dat hij Ten Cate goed kende en er vroeger zaken mee had gedaan, dat zal daaraan wel ten grondslag liggen. Ineke mailt dat ze erg ingenomen zijn met het artikel en zegt verder: "Mijn vader zal ongetwijfeld trots zijn op het feit, dat hij als textielbaron geregistreerd staat. Verander het vooral niet!!"

Meeting Vierhouten 2015

De jaarlijkse meeting in Vierhouten vindt dit jaar plaats in het weekend van vrijdag 5 t/m zondag 7 juni. Plaats van de meeting is uiteraard het vertrouwde kamphuis in Vierhouten. Aanmelden om deel te nemen kan vanaf heden bij onze secretaris Harry Keizer. Dit kan per e-mail of per brief; adressen staan op de binnenzijde van het schutblad voorin. Geef vooral duidelijk aan hoeveel mensen er komen en op welke dag(en) van het weekend. Dit is vooral belangrijk voor de catering en voor de kosten die er moeten worden afgerekend. Afrekenen kan ter plekke, de penningmeester loopt wel rond. Zomaar binnenstappen mag, maar dan ook eigen eten meebrengen!

De inschrijving sluit op 20 mei 2013, dus meteen doen!

Net als vorig jaar zijn er weer betere stoelen besteld, dus we hoeven niet op de houten banken te zitten. Wel is het raadzaam om voor de overige activiteiten buiten een tuinstoel of iets dergelijks bij de hand te hebben (zelf meebrengen dus).

Kosten:

Deelname gehele weekend:	€ 30,- per persoon
Deelname alleen zaterdag:	€ 20,- per persoon
Deelname alleen zondag:	€ 10,- per persoon

In deze bedragen zijn ook de kosten van het uitstapje op zaterdag, diner op zaterdag, lunch op zondag en koffie / thee, etc. begrepen. Eventuele kosten voor deelname aan het diner op vrijdag zijn voor eigen rekening evenals de lunch op zaterdag.

Vrijdagprogramma 5 juni:

Vrijdag is het kamphuis vanaf +/- 16.00 uur geopend. Vast programma is er niet. Gezamenlijk ergens een hapje eten is voor de vaste vrijdag bezoekers een gebruikelijke besteding van de avond. Kom dus rustig ook op vrijdag. Zoals gezegd: kosten voor eigen rekening. Wel even laten weten wie er komt.

Zaterdagprogramma 6 juni:

Dit keer beginnen we in Elburg. Ongeveer een half uurtje pruttelen van Vierhouten vandaan. Om 11.00 uur worden we verwacht op de Botterwerf annex Bottermuseum De Hellige aan de haven van Elburg. Botters waren de oude zeilende vissersschepen waarmee destijds op de Zuiderzee werd gevist. Nu veelal in gebruik voor recreatieve doelen. Er is een rondleiding geregeld. Adres: Havenkade 39, 8081 GR Elburg.

Daarna lunch op eigen gelegenheid en kan er eventueel nog iets anders bezichtigd worden. Enkele suggesties:

Horeca aan en rond de haven en in het centrum (10 minuten lopen) op de Vismarkt.

Overige musea: smederijmuseum in de Smedestraat 22 (toegang gratis), Museum Elburg bij de Zuiderwal met tevens er tegenover een oud muurhuisje, Nationaal Historisch orgelmuseum. Kortom voor elk wat wils.

Vanaf Elburg rijden we naar Vierhouten (op individuele basis) en daar staat de borrel klaar. 's Avonds een diner.

Zondagprogramma 7 juni:

De zondag begint met koffie met iets erbij (hoe anders?). Daarna informeel samen zijn.

Vervolgens lunch rond 13.00 uur.

Vanaf 14.00 uur Algemene Leden Vergadering. Zie de agenda elders in deze Roamer.

Accommodatie:

Het kamphuis biedt kale vloeren op zolder, een weide voor tent, camper of caravan (geen vaste elektrische aansluitingen). Verder zijn er in de omgeving voldoende campings, hotels, B&B's, etc. Accommodatie dient een ieder zelf te regelen.

Het adres van het kamphuis is: Nuns peterweg te Vierhouten. Inrit links van Hotel De Mallejan (Nuns peterweg 70) via een onverharde weg.



TEKST TON ROKS // FOTOGRAFIE LUUK VAN KAATHOVEN

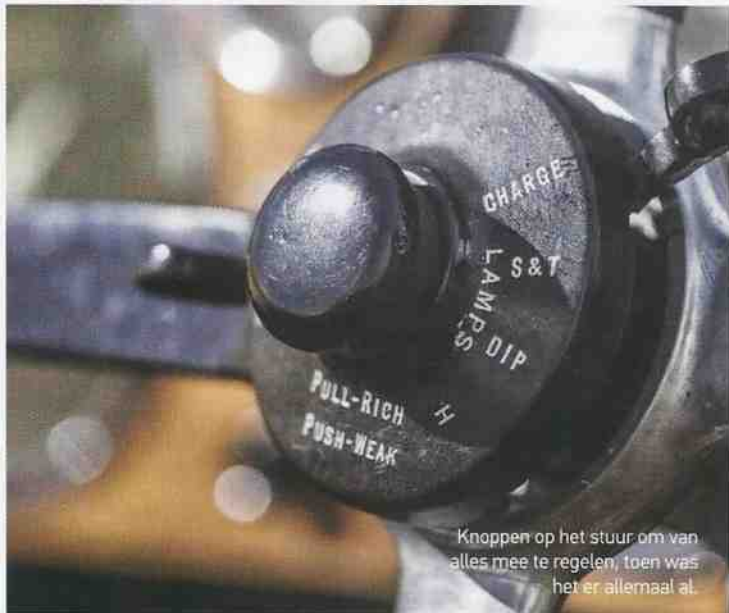
ZO OUD ALS DE INDUSTRIE, MAAR...



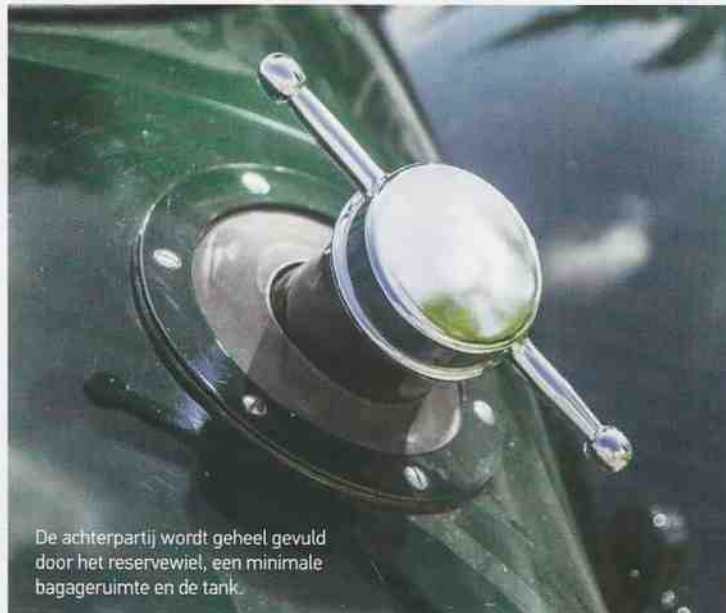
Het is je vergeven als je de Riley MPH niet kent, hij is maar een half jaar geproduceerd en er zijn er maar 14 afgeleverd – 17 eigenlijk als je de prototypes en race-versies meetelt. Maar kennen moet je hem wel, want het is zowel technisch als esthetisch een van de mooiste sportwagens uit het Engeland van de jaren dertig.



De MPH is een prachtige verschijning,
heel dicht bij het ideaalbeeld van een
sportwagen uit de jaren dertig.



Knoppen op het stuur om van alles mee te regelen, toen was het er allemaal al.



De achterpartij wordt geheel gevuld door het reservewiel, een minimale bagageruimte en de tank.

'VAN DE WEINIGE MPH'S DIE RILEY MAAKTE, BEVINDT ZICH EEN VAN DE BELANGRIJKSTE IN NEDERLANDSE HANDEN'

DE NAAM IS intrigerend, alleen maar die drie letters MPH. Zie het als een variant uit de reeks namen als *Vitesse* en *Speed*, een afkorting die aangeeft dat deze sportwagen door Riley is geconcipeerd met snelheid als hoofddoel, MPH staat immers voor *miles per hour*. Snel was hij zeker, alhoewel niet in absolute zin. Volgens testrapporten uit zijn tijd haalde de MPH met een sympathieke rugwind zo'n 145 kilometer per uur. Reken er echter op dat zulks in de kleine en lage tweezitter aanzienlijk veel sneller voelde en dat de Riley zijn mannetje stond als het erom ging zo snel mogelijk van A naar B te rijden.

Er zijn auto's waar stilistisch alles aan klopt, waar geen lijn aan te verbeteren valt, waarvan alle proporties precies goed zijn. Een Ferrari 250 GT SWB behoort tot dat exquise gezelschap, en zeker ook de Riley MPH. De lange neus, de korte, stompe staart, de welvingen van de spatschermen, de perfecte wijze waarop ze door de grote wielen worden gevuld, het is allemaal perfect.

De Riley MPH is niet alleen heel mooi, hij is ook het product van een fabrikant met een grote betekenis voor de Engelse autohistorie. In het algemeen worden de onverzettelijke Bentleys als de grote helden gezien van het Britse autosportverleden, maar de kleine maar fijne racemachines van Riley hebben minstens zo veel recht op een dergelijk eerbetoen, want ze zijn in allerlei vormen van competitie te vinden geweest, van de *Tourist Trophy* tot en met de *Alpine Rally*. Er wordt zelfs gezegd dat Riley voor de vooroorlogse autosport is geweest wat Norton voor de motorsport was en de Supermarine Spitfire voor de *Battle of Britain*.

Riley heeft bijna de 24 Uren van Le Mans gewonnen – met een MPH. In 1934 hield de door het Franse duo Jean S billeau en Georges Delaroche gereden 1,5-liter zescilinder MPH uitstekend stand tegen het brute compressor-geweld van de concurrentie en als de Italianen er niet in geslaagd waren de lekkende tank van hun Alfa Romeo 8C 2300 met kauwgom te repareren, was waarschijnlijk een MPH als eerste over de meet gegaan. Er raceten dat jaar niet minder dan vier Rileys binnen de top tien onder de geblokte vlag van Le Mans door, in tweede, derde, vijfde en zesde positie. Het in Coventry gevestigde merk had alle reden om tevreden te zijn. Het doel – auto's verkopen door in de autosport hun deugdelijkheid te bewijzen – was weer eens gehaald.

Niet dat de successen in de autosport Riley enorm veel gebracht hebben, want in 1938 stapte de curator binnen. Het bedrijf ging daarna verder als onderdeel van *Morris Motors Limited*, waarna de teloorgang zich voortzette onder de vermomfaaide vleugels van de *British Motor Corporation* en een trieste finale bereikte in de handen van *British Leyland*. De naam Riley bestaat overigens nog steeds en is eigendom van BMW, een overblijfsel van de overname van Rover, MG en Land Rover indertijd.

Van de weinige MPH's die Riley heeft gemaakt, bevindt zich een van de belangrijkste in Nederlandse handen, met chassissnummer 4/105 en kenteken KV6079. Het is een van de fabrieksprototypes en dat niet alleen, hij werd door Riley ook gebruikt voor persfoto's, en de 4/105 sierde in mei 1934 zelfs het omslag van *The Riley Record*, het blad van de Riley Motor Club die ooit van zichzelf kon zeggen de grootste *one car club* van de wereld te zijn.

Het verhaal gaat dat Riley voor reclamefotografie altijd een charmante doch kleine jongedame in zijn auto's liet plaatsnemen, zodat deze »



Ten opzichte van de auto zelf zijn de wielen enorm goed zichtbaar zijn de enorme aluminium remtrommels. Achter loopt het chassis onder de as door dat heetle toen 'underslung'.

groter leken. Een omslag van The Riley Record getuigt daarvan. Eigenaar van de MPH die op dat omslag en op deze pagina's de hoofdrol speelt is Luc Brandts, die zeker niet schroomt de Riley de sporen te geven. Hij reed er in 2013 de Mille Miglia mee, de groene tweezitter draagt nog altijd het startnummer en de bijbehorende Chopard-sticker. "Ik ben een groot liefhebber van de auto's uit de jaren dertig. Toen zijn echt de interessantste auto's gemaakt, en ook de mooiste ontwerpen komen uit die tijd. Alle techniek die we nu hebben, was toen al uitgevonden, we hebben hem in onze tijd alleen maar geoptimaliseerd. De MPH is in mijn ogen de allermooiste combinatie van design en techniek die je in het Engeland van de jaren dertig kon vinden", stelt Brandts.

Hij had verwacht dat het moeilijk zou zijn de hand op een van de weinige MPH's te leggen, maar hij had het geluk bij LMB Racing in België een pas gerestaureerd exemplaar te vinden,

van een eigenaar die er zelf niet goed meer in paste.

De historie van Riley en de MPH is enigszins gecompliceerd, als gevolg van de enorme hoeveelheid modellen en varianten die de fabrikant bouwde (de hoofdoorzaak van de latere ondergang, volgens sommigen). De MPH is in wezen een zescilinder versie van de viercilinder Imp, de eerste sportwagen die Riley vervaardigde, echter met het racechassis dat Riley had ontwikkeld voor de Tourist Trophy van 1933. Die werd gewonnen door Tazio Nuvolari in een MG Magnette, maar in vierde positie stormde Eddy Dixon over de finish, in een viercilinder 1,1-liter Riley. Er reden echter ook vier nieuwe, zescilinder race-Rileys mee (de zogenaamde *Racing Sixes*), waarvan er twee later werden doorontwikkeld tot prototypen voor de nieuwe sportwagen, die MPH zou gaan heten. Dat waren de auto's met de kentekens KV5694 en KV6079, welke laatste nu in

'ER RACETEN DAT JAAR NIET MINDER DAN VIER RILEYS BINNEN DE TOP TIEN ONDER DE GEBLOKTE VLAG DOOR'



Nederland vertoeft. We kunnen dus stellen dat de MPH tijdens de TT van 1933 geboren is.

De geschiedenis van Riley's zescilinder is echter eerder begonnen. In zijn begintijd – eind jaren '20 – maakte Riley in hoofdzaak viercilinders: van de 40.000 auto's die het tussen pakweg 1928 en 1938 bouwde, was ongeveer 90 procent met een vierpitter uitgerust. Dat was een technisch slim geconstrueerde krachtbron overigens, met hemisferische verbrandingskamers en twee nokkenassen, die hoog in het blok waren geplaatst, en via korte en dus lichte stoterstangetjes de kleppen bedienden. Dat gaf de motor (inhoud 1087 cm³) de prestatievoordelen van dubbele bovenliggende nokkenassen zonder de kosten en technische gecompliceerdheid daarvan. Er kwam echter steeds meer vraag naar een zescilinder, waar Riley in 1928 aan toegaf. Riley's 'Six' had een inhoud van 1633 cm³ en het was in wezen een met twee cilinders verlengde versie van de vierpitter. De verkoopcijfers waren overigens matig vanwege de hoge meerprijs die het bedrijf er voor vroeg.

De meeste racesuccessen behaalde Riley in die tijd met de (viercilinder) Brooklands, een sportversie van het model Nine. Op een goed moment besloot het management van Riley deze te voorzien van een competitieversie van de 'Six'. Ze voorzagen hem van drie SU-carburateurs, verkleinden het slagvolume tot 1486 cm³ (zodat hij in de 1,5-literklasse kon racen) en noemden hem *Brooklands Speed Model*. Het bleek een uitstekend presterende en betrouwbare machine te zijn, waarmee in 1932 en 1933 klassenoverwinningen gescoord werden in de Tourist Trophy. In het verre Australië won in 1934 een gestroomlijnde zescilinder Riley de Grand Prix van Australië door 1000 mijl af te leggen met een gemiddelde snelheid van 102,35 mph (164,7 km/h). In juni van datzelfde jaar waren de zescilinders, toen al MPH genoemd, heel succesvol op Le Mans, en de reputatie van Riley's mooiste sportwagen was daarmee gevestigd.

Als je de MPH goed bekijkt, is het niet moeilijk de aantrekkingskracht van deze zeldzame Brit te begrijpen. Het was in zijn dagen een echte volbloed sportmachine met een aluminium carrosserie en een stalen chassis dat aan de voorzijde met een sierlijke boog over de vooras heen leidt maar aan de achterkant *underslung* is, het gaat onder de achteras door, wat uiteraard bijdraagt aan een laag zwaartepunt.



De frictieschokdempers zijn verstelbaar.



ZONDER RILEY GEEN ERA

De uitstekende reputatie van Riley's zescilinder is niet alleen gestoeld op de uitstekende resultaten in de 24 Uren van Le Mans van 1934. Ook de gevierde coureur Raymond Mays heeft er aan bijgedragen. Hij klopte op een goede dag op de deur in Coventry, omdat hij het heuvelklimrecord op Shelsley Walsh terug op zijn naam wilde zetten. Dat was namelijk in buitenlandse handen gekomen toen Hans Stuck in een Austro Daimler in 42,8 seconden naar boven was gestormd. Mays was een enthousiaste Riley-rijder en hij wist het management van Riley te bewegen een héél snelle raceversie van de 1,5-liter zescilinder te ontwikkelen. Met de hulp van race-ingenieur Murray Jamieson gaf Riley de zespitter een compressor, een speciale krukas met een centraal rollager en een aluminium cilinderkop, waardoor de motor 148 pk ontwikkelde bij een toerental van 6500 min⁻¹. Deze werd in Riley's TT-racechassis gehangen, er werd vervolgens een licht koetswerk opgezet en dat werd naar de voorkeur van Mays wit gespoten. Op 30 september 1933 ging deze ermee naar Shelsley Walsh en raasde in 42,2 seconden naar boven, ruim voldoende om het record terug in Britse handen te brengen. Helaas stond dit wapenfeit slechts kort op Mays' naam, want nog geen uur later reed Whitney Straight zijn 2,9-liter compressor-Maserati in 41,2 seconden naar de finish. Mays' spectaculaire Riley staat onder liefhebbers nog altijd bekend als 'The White Riley'. De auto is overigens een 'zusje' van de MPH van Luc Brandts, hij heeft chassisnummer 4/103.

Daarmee was de triomftocht van de Riley 'Six' nog steeds niet ten einde. In 1934 besloot Humphrey Cook, een autosport-enthousiast die een fortuin had geërfd, dat het hoog tijd was voor Groot-Brittannië om zich te laten gelden in races voor voiturettes, die tot dan toe werden gedomineerd door buitenlandse merken. Hij richtte *English Racing Automobiles* (ERA) op met de hulp van Raymond Mays en de mannen die zijn beroemde White Riley tot een succes hadden gemaakt.

De ERA's kwamen op de markt met 1,1- en 1,5-liter motoren, stuk voor stuk gebaseerd op de ontwerpen van Riley. Compressorversies van de zescilinder Riley 'Six' werden in het tijdperk 1947-1951 zelfs ingezet voor Grands Prix. Dankzij de motoren van Riley zijn de ERA's tot de meest succesvolle racewagens (met stoterstang-motoren) in de geschiedenis gaan behoren.

'RILEY ZETTE VOOR RECLAMEFOTOGRAFIE ALTIJD EEN KLEINE JONGEDAME IN ZIJN AUTO'S, ZODAT DEZE GROTER LEKEN'

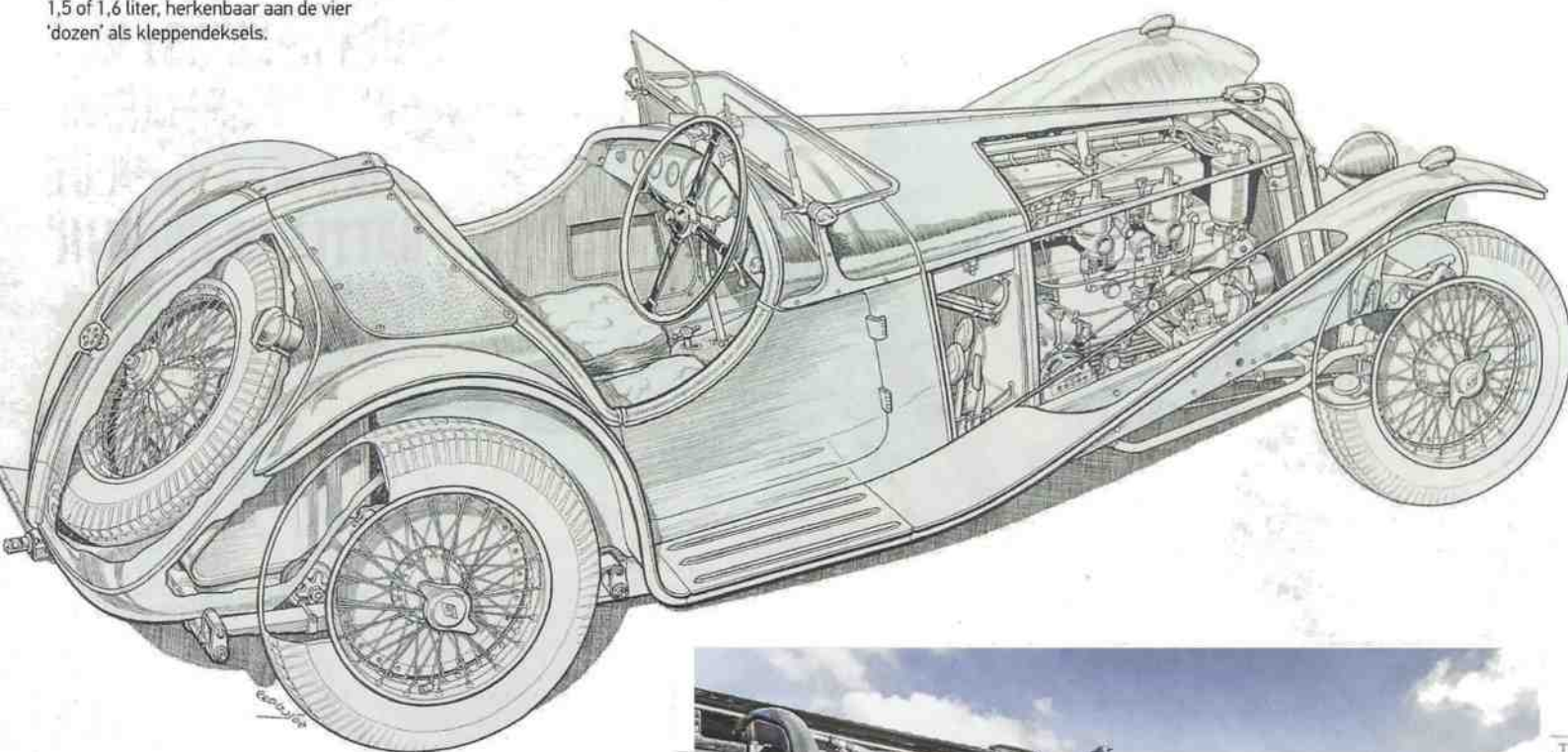
Een mooi detail vormen de twee torsiestaven die op de vooras zijn aangebracht en bestemd zijn om de as te stabiliseren tijdens krachtig remmen. The Riley Record van 1934 noemde ze in een testverslag 'bijzonder effectief'. De torsiestaven zijn tamelijk onopvallend, maar wie de foto's goed bekijkt ziet ze als geweerloopjes boven de linker- en rechterhoek van de voorste kentekenplaat uitsteken.

Het veerwerk wordt voor en achter uiteraard verricht door bladveren, de verticale wielbewegingen worden in toom gehouden door instelbare frictiedempers van Hartford. Om het onafgeveerde gewicht laag te houden zijn de fors bemeten – en geperforeerde – 15,5-inch remtrommels van aluminium, maar de rem-

voeringen zijn van gietijzer en worden door een indrukwekkende hoeveelheid schroefjes op hun plaats gehouden. De bediening geschiedt uiteraard via kabels – eventuele speling is vanuit de cockpit tijdens het rijden bij te stellen. De vertraging was volgens The Riley Record 'opmerkelijk effectief', een bewering die eigenaar Luc Brandts na de 1600 enerverende kilometers van de Mille Miglia zonder meer kan onderschrijven.

De motor bevindt zich relatief ver achterin het chassis waardoor de gewichtsverdeling prima is. De MPH gaat dan ook strak en behoorlijk vlak over de weg, ongewenste carrosseriebewegingen zijn zo goed als afwezig, en de hoogte van de bochtsnelheid wordt

Oude tekening van de MPH uit het Britse blad *Autocar*. De afgebeelde versie is een 1,5 of 1,6 liter, herkenbaar aan de vier 'dozen' als kleppendekeksels.



AUTOCAR NOV 13 (SUPP) P.10 P.

Autocar

Autocar

RILEY MPH (1933/1934)

MOTOR 1726 cm³ zes-in-lijn met twee hoogliggende nokkenassen
OORSPRONKELIJK MAXIMUM VERMOGEN 60 pk bij 4800 min⁻¹
HUIDIG VERMOGEN 100 pk **TRANSMISSIE** achterwielaandrijving,
 preselector transmissie met vier versnellingen
AFMETINGEN L x B 3658 x 1460 mm **WIELBASIS** 2477 mm **GEWICHT** 914 kg
WIELOPHANGING voor en achter starre assen met semi-elliptische
 bladveren en torsiedempers **REMMEN** trommels, kabelbediend
BANDEN 5.50 x 18 rondom **TOPSNELHEID** 145 km/h



veel meer door de beperkingen van de banden bepaald dan door die van het chassis.

De motor onder de ranke kap is een zescilinder met een inhoud van 1,7 liter, goed voor origineel 60 pk, maar na de grondige restauratie benadert het vermogen nu de 100 pk. Hij kan door zijn slim geplaatste nokkenassen en korte stoters toerentallen van 6000 min⁻¹ hebben, al is het naar de ervaring van Luc Brandts zelden of nooit nodig zo ver door te trekken. "Als je bij 4500 opschakelt, zit je meteen weer hoog in de koppelkromme en heb je meer dan voldoende trekkracht", zegt hij.

De zes cilinders worden gevoed door twee SU-carburateurs, maar er waren ook versies met drie stuks. Riley produceerde de zescilin-

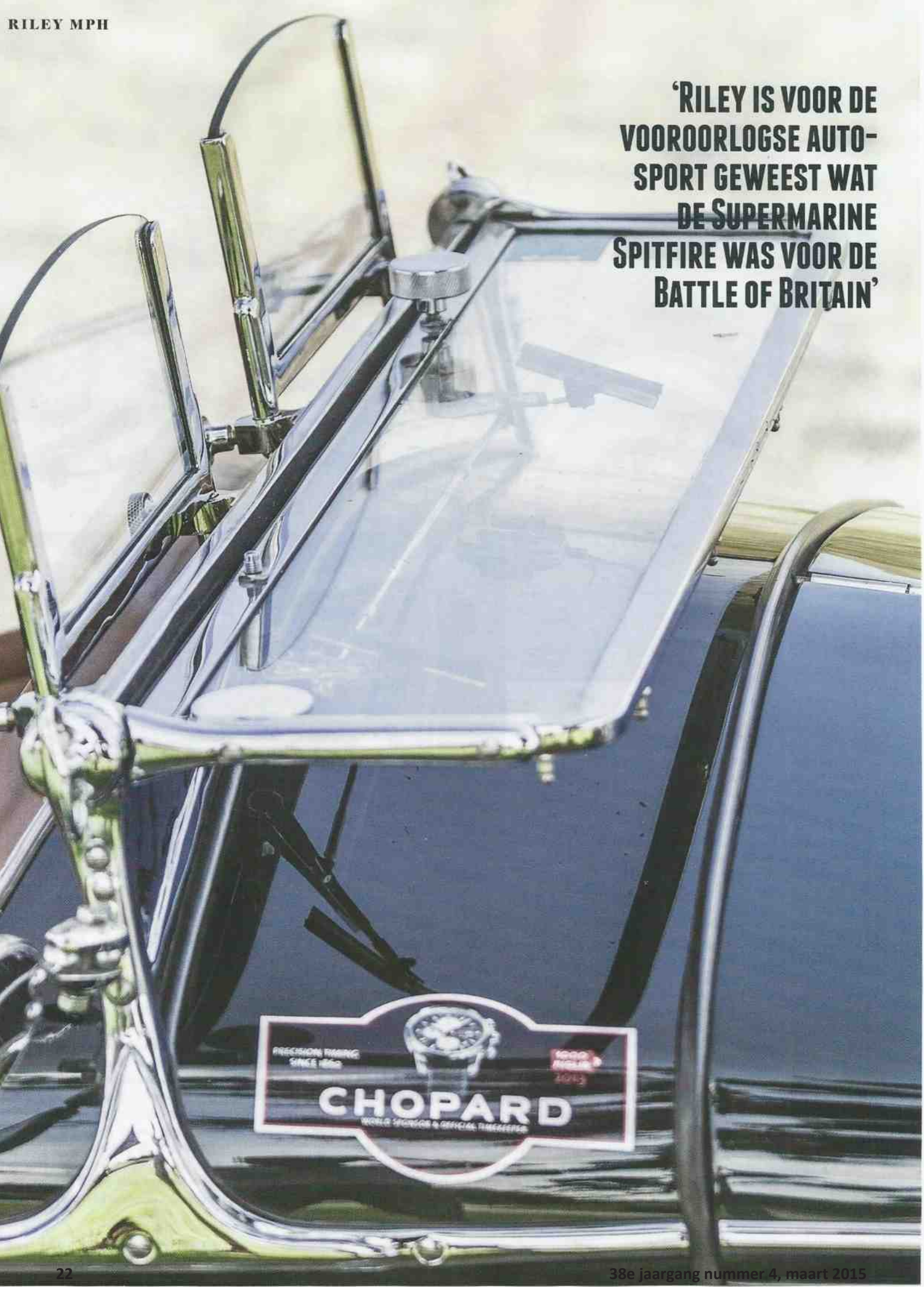
der met meerdere slagvolumes, eerst 1458 en 1633 cm³, later ook 1726 cm³. De eerste twee versies zijn herkenbaar aan de vier 'dozen' die de kleppendekeksels vormen, de laatste aan de ronde deksels.

Typisch voor de motoren van Riley is dat de dynamo rechtstreeks door de krukas wordt aangedreven en uiteraard in zijn lengte is gemonteerd. Door de lengte van de zescilinder past de dynamo niet meer in de motorruimte, hij steekt onder de radiateur door naar buiten en is voorzien van een holle as, via welke de motor eventueel aangeslingerd kan worden. Als je onder de motorkap kijkt, zie je voor op het blok twee uitstulpingen, waarin zich de aandrijving van de

beide nokkenassen en ook die van de ontsteking bevinden.

Het schakelen geschiedt via een Armstrong Siddeley Preselectagear-transmissie van het type Wilson, een versnellingsbak die toen net zo state-of-the-art was als nu een bak met dubbele koppeling. De synchromesh was in die tijd nog lang geen gemeengoed en de meeste raceauto's waren toen voorzien van een zogenaamde *crash-box*, die alleen te schakelen was met tussengas, het zogenaamde 'double declutch-en'. Dat was tijdrovend, waarvoor onder meer Wilson een oplossing bedacht met de preselector-transmissie. Het komt er daarbij op neer dat je een versnelling vooraf selecteert met de schakelaar die bij de MPH rechts op de stuurkolom te zien is. »

**'RILEY IS VOOR DE
VOORROORLOGSE AUTO-
SPORT GEWEEST WAT
DE SUPERMARINE
SPITFIRE WAS VOOR DE
BATTLE OF BRITAIN'**





De MPH behoort tot de meest succesvolle werkjes van Riley, uit welke hoek je hem ook bekijkt.

De transmissie legt de versnelling pas in als je de koppeling intrapt. Zo'n versnellingsbak is weliswaar complex en zwaar, maar hij schakelt wel een stuk sneller dan de crashboxes van toen.

Hoewel comfort bij een volbloed sportwagen als de MPH natuurlijk niet de allerhoogste prioriteit had, was The Riley Record er lovend over. Het clubblad beweerde in 1934 zelfs dat de MPH een nieuwe standaard zette op het gebied van sportwagencomfort en roemde niet alleen de zachtheid van de kussens, maar ook de zitpositie en de plaatsing van de bedieningsorganen. "Het stuurwiel – met verende spaken – ligt lekker in de hand en is zo geplaatst dat het onder alle omstandigheden de maximale hoeveelheid controle geeft. Hetzelfde geldt voor de remmen", aldus het blad.

De uitrusting van de MPH liet toen weinig te wensen over. Hij heeft handbediende ruitenswissers, een voorruit die neergeklapt kan worden, een tonneaucover voor in geval van nood, een grote toerenteller en dito snelheidsmeter, twee grote koplampen en twee mooi vormgegeven stadslichtjes die de spatschermen geenszins ontsieren. Op het stuurwiel bevindt zich een schakelaar om de ontsteking vroeger of later te zetten. Onder handbereik heb je ook een schakelaar waarmee je bepaalt of de dynamo op z'n zomers of op z'n winters moet opladen en het handgas. Onder de stoelen bevinden zich de twee 6-Volt accu's. Bagage-

ruimte? Die heeft de MPH nauwelijks, slechts een klein smal compartiment achter de stoelen.

The Riley Record prees de snelle tweezitter indertijd om zijn stille karakter. "De geluidsdemping heeft aanzienlijke aandacht gehad en hoewel de prestaties van de auto een wat luidruchtige uitlaat doen vermoeden, is daar feitelijk helemaal geen sprake van. Zelfs als de motor hoge toeren maakt, is het uitlaatgeluid niet harder dan dat van de gemiddelde toerwagen", aldus de redacteur.

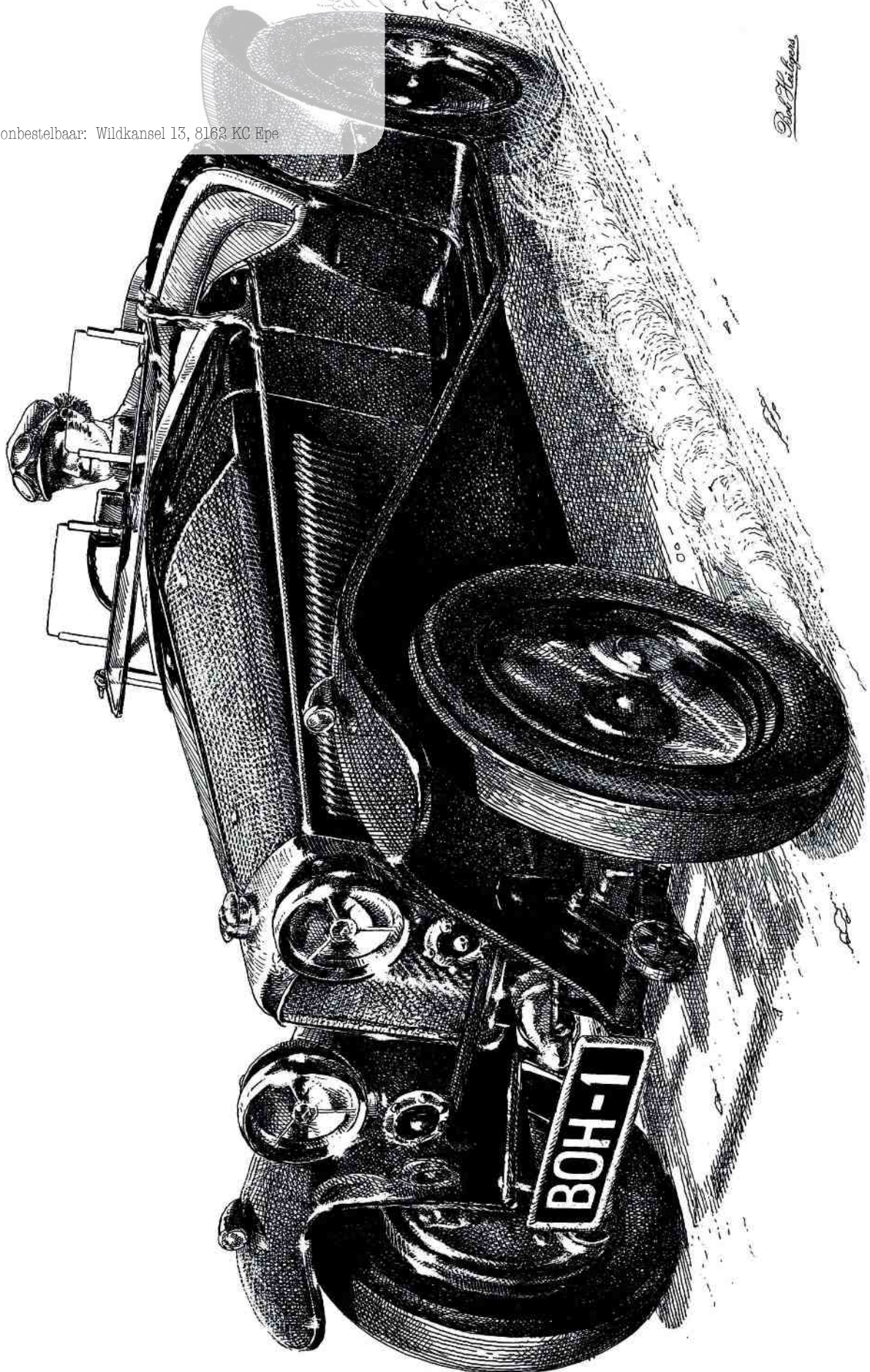
Naar hedendaagse maatstaven klinkt de MPH echter plezierig kernachtig en stevig – en diegenen die weleens een ERA hebben horen lopen, zullen onmiddellijk merken dat de motoren van beide auto's heel erg veel gemeen hebben.

De slogan die Riley in de tijd van de MPH gebruikte, zegt alles over de technische ambities van de Britse fabrikant: *As old as the industry, as modern as the hour*. De MPH beeldt dat ten volle uit, het beste dat Riley en de Engelse auto-industrie in de jaren dertig te bieden hadden, wordt erin verenigd: een eenvoudige maar sierlijke en ranke carrosserie die zo perfect was dat er nog steeds geen streep aan valt te verbeteren, een chassis dat speciaal voor de autosport was ontwikkeld en een motor die zo mooi gebouwd, vooruitstrevend en betrouwbaar was dat hij niet alleen de Riley MPH, maar ook het beroemde Britse racemerk ERA vleugels heeft gegeven.



Typisch Riley: de aandrijving van de hoogliggende nokkenas en van de ontsteking.

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe



P. H. H. H. H.