

Roamer

183



47e jaargang, nummer 2, september 2023

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

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig €15,--
- contributie per jaar € 40,--
- donateurs minimaal € 10,-- 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

47e jaargang
nummer 2, september 2023.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 AANPAK LYNX
- 10 IMP WILLIE OOSTEN
- 15 REE RIT ENGELAND
- 20 TOER COVENTRY

AGENDA 2023

16 september
najaarsbijeenkomst Noordholland

Bijeenkomsten met AMRWR zie website zodra deze bekend zijn.

Opgave bij de secretaris.

Inleveren kopij:

sluiting 20 november 2023

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis
Foto achterkant: Anneke Hofland



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: te verkrijgen bij de secretaris

Ereleden: J.W.C. Postel te Winterswijk Kotten, V.W. Riley te Telford en Kees de Kock te Zonnemaire.

Voorzitter : Nick Wessels, Laan der Vrijheid 28, 2661 HK Bergschenhoek
tel. 010-2655344, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl

Secretaris/Ledenadm. : Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT Almelo
tel. 06-10518064, 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

Bankrekening : NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland

Redactie : Pieter Bolhuis, Paddepoelsterweg 17, 9747 AH Groningen,
tel. 050-5779150, e-mail: redactie@rileyclub.nl

Archivaris : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl

Clubwinkel : Els Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE Streefkerk.
tel. 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl

Commissie lief&leed : Els Francke, e-mail: lief.leed@rileyclub.nl

Commissaris register/ Documentatie : Wim Arends, Kruzebrink102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl

Onderdelenvoorziening : Derek Allnut Donington (RMA) Services,
52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, RN16 1NA
England. Tel/Fax +44(1953)789014
Verder: The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The
Register (alleen voor leden)

Technische adviseurs : *vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, Van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar.
tel. 070-5117030, e-mail: ewoutbezemer@cs.com

Riley RM-typen:

Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel/fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileclub.nl

Internet : www.rileyclub.nl

Facebook : De Rileyclub Holland

Van de voorzitter

Beste leden en donateurs.

De zomer zit er alweer bijna op en heeft zich in Europa van zijn meest grillige kanten laten zien met hitte, storm, regen en kou. Hopelijk heeft iedereen het doorstaan, inclusief ons oldtimer wagenpark. Verschillende leden zijn in ieder geval flink op pad geweest met hun Riley's en doen daarvan verslag in deze en volgende Roamers.

Mijn zomer begon met het 'per ongeluk' aanschaffen van een 3^e oldtimer. Op internet viel mijn blik op een MG Midget uit 1960 die in de buurt stond. Geen denderende staat, maar interieur leek nog heel mooi op de foto. Zoals bekend, in het echt valt dat altijd tegen en ook hier zat een 'time discrepancy' tussen foto en nu. Maar de auto startte direct, remde niet (wel op handrem) en kwam met vervangende deuren, motorkap en kofferklep. De gok gewaagd, de wagen gered van de bangerraces en nu staat er weer een project in de garage. De tijd zal het leren wat ik nog ga tegenkomen, maar ik heb er zin in om weer wat op te knappen. Uiteindelijk vind ik dat toch het leukste aan een oude auto. En wat wel geinig is, het schijnt de enige in Nederland te zijn!



Het bestuur is inmiddels in de nieuwe samenstelling een paar keer bij elkaar gekomen, met naast de gebruikelijke gang van zaken uiteraard als belangrijkste onderwerp het verder vormgeven aan de samenwerking met het AMRWR. De RCH kent in de regel 4 bijeenkomsten op jaarbasis, inclusief nieuwjaarsbijeenkomst. Het AMRWR organiseert normaliter jaarlijks 5 ritten, een clubweekend en een december-brunch. Daarnaast zijn er ook sleutel- en kletsavonden bij leden thuis, zoals je in het AMRWR-voorstelartikel van Jascha Veld de vorige keer kon lezen.

Eén van de leden verwoordde ooit, dat beide clubs meer met elkaar zouden moeten 'vrijen' om elkaar beter te leren kennen en tot een soepele overgang te komen. Opvolgend aan hetgeen in de ALV is besloten, heeft er overleg plaatsgevonden met het Register om hieraan verder invulling te geven.

Wellicht één van de belangrijkste aspecten is het opstellen van een goed stappenplan om eind 2024 in staat te zijn om de overstap naar het AMRWR voor de leden van de RCH een zachte landing te laten zijn. Het samenstellen van een zgn. integratiecommissie met (bestuurs)leden van beide verenigingen is denken wij daarbij noodzakelijk. (Wil je hieraan bijdragen, meld je!)

Het laaghangende fruit is al meteen getackeld, om leden van beide verenigingen uit te nodigen voor elkaanders activiteiten (besloten ALV gedeeltes daargelaten). Dit is inmiddels in gang gezet en loopt. Daarbij is ook de gedachte om de RCH-nieuwjaarsmeeting en AMRWR-december brunch als gezamenlijke activiteiten te organiseren (maar niet tegelijkertijd).

Voor de British Car Club Day in Houten (22 oktober 2023) heeft het AMRWR ons het aanbod gedaan om als RCH met een auto en een vertegenwoordiging bij hen op de stand aan te sluiten. Eigen ervaring uit het verleden leert dat het hartstikke leuk is om met hen samen te staan.

Het is algemeen bekend dat samen op vakantie gaan, en dan met name kamperen, de ultieme relatietest is! Een gezamenlijk kampeerweekend past daar goed bij en besproken is dan ook of in 2024 dit samen kan worden gerealiseerd. En om het heden en verleden bij elkaar te brengen is daarbij het idee geopperd om Vierhouten als locatie te kiezen.

Met bovenstaande is hopelijk een goed beeld geschetst van de ontwikkelingen die in gang zijn gezet. Ledenparticipatie is echter een must om een dergelijk integratietraject met succes te doorlopen en ik roep iedereen dan ook op om positief mee te denken, en waar mogelijk een actieve bijdrage te leveren. Als bestuur kunnen we het niet alleen.

Genoeg voor nu. Graag tot ziens op 16 september op de najaarsmeeting in Noord-Holland!
Nick Wessels



Van uw secretaris

Beste Riley liefhebbers,

Opeens was het weer zover om een stukje voor in de Roamer te schrijven. De tijd gaat wat dat betreft (te?) snel.

Een afvaardiging van ons bestuur heeft overleg gehad met afvaardiging van het bestuur van AMRWR om te kijken hoe we met deze club kunnen samenwerken. Hier zal Nick Wessels u over informeren. Op zondag 22 oktober wordt de British

Car Club Day 2023 gehouden. Het AMRWR zal hier met een stand staan en hier kan je meteen kennis met ze maken. De beurs wordt gehouden in de Expo Houten, Meidoornkade 24, Houten. Naast ons geliefd merk Riley zijn er meerdere Engelse automerken aanwezig. Ook kan ik jullie de toertocht op 16 september aanraden. Hier zullen ook leden van AMRWR aanwezig zijn. Het belooft een mooie rit te worden. Hopen dat het weer ook mee zit

De zomer komt langzaam weer aan zijn eind, de meeste vakanties zijn voorbij. Misschien hebben jullie weer mooie tochten gemaakt met jullie Riley. Kan iemand iets schrijven over de nazomerrit van de AMRWR van 26 augustus? Ik ben er zelf niet geweest, maar wel benieuwd wat anderen ervan vonden. Beste mensen, schrijf een verhaal in de Roamer over een belevenis met je Riley, de Roamer kan best nog wel wat copy gebruiken.

Vriendelijk geronk,

Hans van der Grient

Vanaf vandaag 16 augustus is het weer mogelijk om toegangskarten te kopen via de site van de British Car Club Day.

Klik op: <https://britishcarclubday.com/winkel/> en koop je toegangskarten.

British Car Club Day , 22 oktober 2023 in de Expo Hallen te Houten

Prijs toegangskart: € 5,- (kinderen tot 12 jaar gratis)

Openingstijden: 10.30 - 16.00 uur

Adres : Meidoornkade 24, 3992 AE Houten

Koop je toegangskart on-line, goedkoper en geen lange wachtrij.



Met vriendelijke groet,

Bestuur stichting British Car Club Day

Lynx weer op de weg krijgen, deel 8

Tekst Jon Noomen, fotografie Bert Hijnekamp

Het blok is er uit! Gaat het lukken om het te repareren?



Het blok is uit de Lynx en naar Bert Hijnekamp. Samen met een vriend die heel goed kan lassen gaat hij bekijken of het blok gelast kan worden en of de schroefgaten die uitgelubberd zijn nog gerepareerd kunnen worden. Bert heeft het plan om eventueel meer naar onderen in het blok nieuwe gaten te maken voor de kopbouten. Maar om te kunnen zien of daar genoeg materiaal en ruimte voor is, moet eerst het hele blok uit elkaar. En dan zullen we het weten. Het wordt spannend!

De vorig keer zijn we gebleven bij het er uit tillen van het blok samen met Benno. We hebben de versnellingsbak er af gehaald, maar de automatische koppeling laten zitten. Dat wordt een klus voor Bert Hijnekamp. Maar eerst moet het blok naar hem toe. Het is te zwaar en te groot om zo in de auto te krijgen. Benno heeft een goed idee: we hangen het weer in de takel, rijden de aanhanger de garage in en tillen zo het blok op de aanhanger. En dan op weg naar Wageningen waar Bert zijn werkplaats heeft. Daar gaat het weer net zo, maar dan in omgekeerde richting en dan staat het blok op een trolley en kan het werk beginnen. Het is aan Bert om het blok helemaal te ontmantelen zodat hij goed kan kijken waar de eventuele scheuren zitten, of die gelast kunnen worden en of er ruimte en materiaal genoeg is om nieuwe schroefgaten te maken voor de kopbouten. Bert en zijn vriend hebben enorm veel ervaring met motoren en hebben tot nu toe veel problemen soms op onorthodoxe manier weten op te lossen. Maar of dat hier genoeg is? Eerst moet alles er af.

Dat gaat Bert zelf doen, wij zijn daar bij. Hij doet dat in de verloren tijd als hij bij zijn machines staat te wachten tijdens een bewerking. Wel zo efficiënt.

Thuis zit ik me min of meer te verbijten, want ik ben zo benieuwd wat er gebeurt. Na een week belt Bert of ik informatie heb over het blok en vooral over de koppeling. Want die wil er niet zomaar af. Je ziet gewoon een stel bouten waarmee het huis aan het vliegwiel zit, maar nu die los zijn, wil de koppeling er toch niet af. Ik was inderdaad vergeten om het handboek en nog wat andere informatie mee te nemen, dus ik ga snel naar Wageningen. Daar staat mijn blok, in ieder geval al wat schoongemaakt. En dan moet ik het verder maar weer uit handen geven.

Bert krijgt de koppeling er uiteindelijk af, het blijkt dat er nog meer aan het vliegwiel vast zit en er moeten nog meer boutjes los. De koppeling komt er af en er valt zo een

drukplaat uit die in stukken gebroken blijkt te zijn.



Hoe de koppeling goed heeft kunnen werken is een raadsel, maar je ziet dat het frictiemateriaal op de frictie plaat al min of meer is afgefreesd door de scherpe randen van de breuken. En dan kan ook het vliegwiel er af. Het krukas lager komt vrij. Vervolgens begint Bert aan de andere kant. Eerst het deksel van de distributie er af. Daarmee komen de tandwielen van de distributie vrij. Het blok

heeft twee hoog liggende nokkenassen die door deze tandwielen worden aangedreven. Best een bijzondere opbouw volgens Bert. De tandwielen moeten er af want de nokkenassen moeten er uit. Hij wil weten of er genoeg materiaal zit boven de nokken assen om die schroefgaten er in te maken. Maar om de nokkenassen er uit te halen moet eerst de olie pomp verwijderd worden, dat staat zo in de handleiding. Blijkbaar wordt die aangedreven via de nokkenassen. Het komt er uiteindelijk allemaal uit. De nokkenassen zien er nog redelijk uit.

Aan de zijkant steekt nog een buis uit het blok. Die is voor het koelwater. Ook deze buis gaat er uit, hij zit geklemd, en Bert ziet dat hij helemaal is dicht gekoekt met troep. Dat betekent dat ik straks ook heel goed naar de radiator moet gaan kijken.

Tenslotte komen de zuigers er uit en als laatste de complete krukas. Het blok is nu helemaal kaal.





Eerst goed schoonmaken, er komt nog veel troep uit de waterkanalen, en dan kan Bert kijken hoe het zit met de scheuren. Vanaf de bovenkant kan je heel goed zien dat er haarscheurtjes lopen vanuit de gaten voor de kopbouten richting de cilinders. Die moeten dus eerst gelast worden, anders kan je niks met de schroefgaten.

Maar de vraag is hoe diep ze doorlopen, want ze moeten wel eerst uitgefreesd worden, anders zijn ze niet te lassen. Alleen, dat kan je niet zien omdat er cilindervoeringen in het blok zijn gezet.



Blijkbaar is het blok al eens tot het maximum opgeboord en daarna voorzien van losse voeringen. Het valt Bert trouwens op dat de cilinders van binnen niet echt mooi er uit zien. Er zitten verticale krassen in en er zouden horizontale schuine minuscule groefjes in moeten zitten van het honen. Die zijn belangrijk omdat ze de olie vasthouden. Dat zit er allemaal niet in. Niet goed, volgens Bert.

De cilinder voeringen gaan er niet zomaar uit, dus Bert boort er twee zover uit dat ze los komen. En dan kan hij in de originele cilinders kijken, in het gietijzer zelf.

En daar gaat het mis. Er blijken niet alleen haarscheurtjes vanuit de schroefgaten te lopen, maar ook horizontale scheurtjes in de cilinders die aansluiten op die andere scheurtjes. Dat is allemaal niet te lassen. Maar hoe komt zo iets nou? Het blijkt dat de zuigers 'plus 60' zijn, dat wil zeggen dat ze de maximale overmaat hebben.



Daarboven worden de wanden te zwak. Maar in Engeland is dit blok al meermaals onder handen geweest en daar hebben ze het toch verder opgeboord om bussen in de cilinders te zetten met als binnenmaat die maximale overmaat zuigers. Lekker makkelijk, dan kan je de oude zuigers gebruiken. Maar het betekent wel dat je dan het blok voorbij de veiligheids grens opboort om die bussen er in te krijgen. Dat had absoluut niet gemogen! En je ziet het resultaat, bij beide opengemaakte cilinders zitten scheuren. De wand is te dun geworden. Dit kan niet meer gelast worden en als je niets doet trek je op een bepaald moment het hele blok uit elkaar.

En dat betekent voor ons dus einde oefening! Hoe nu verder? Dat weten we nu nog even niet. Eerst maar eens bijkomen van de teleurstelling.....

Een middag in het bos.

Met Anneke's prachtfoto van de 1932 Monaco op de omslag en het hoopvolle stilleven van Jan Willem's Kestrel 'in staat van wording' als hekkensluiter kon Roamer 182 al niet meer stuk voor deze liefhebber van vóóroorlogse Riley's. Maar het meest tot de verbeelding sprekende item stond midden in het blad, zeg maar als The Playmate of the Month. Nogal cryptisch beschreven en daardoor spannend maar onmiskenbaar: Nieuwe foto's van een oude bekende, de Imp van Willy Oosten.



In de vroege dagen van onze Riley club was er contact met de hr. Oosten. Hij dacht begrijpelijk genoeg nog met weemoed aan zijn Imp, verkocht in 1966 aan een Deense ontwerper die met het Scandinavische gevoel voor vormgeving gevallen was voor het compacte, subliem gelijnde sportwagentje. Cees de Kock herinnerde me aan een Riley bijeenkomst in 1980 in Nijverdal, waar Willy met een Bentley verscheen. We bekeken de film van zijn avonturen in de 60er jaren op Zandvoort en de Coupe des Alpes, en luisterden met bewondering naar de verhalen over de vele rally's waaraan hij deelnam in binnen- en buitenland gedurende de bijna twintig jaar vanaf 1948 waarin hij de Imp bezat.

De auto met chassisno. 6027680 was in 1935 waarschijnlijk nieuw in ons land geïmporteerd en kreeg het provincie-kenteken G-13821, dat werd medio 1956 VG-34-78. Als stille getuige voor de 'Continentale' uitvoering geldt de snelheidsmeter die gekalibreerd is voor km's in plaats van miles, en de benzinemeter die liters aangeeft.

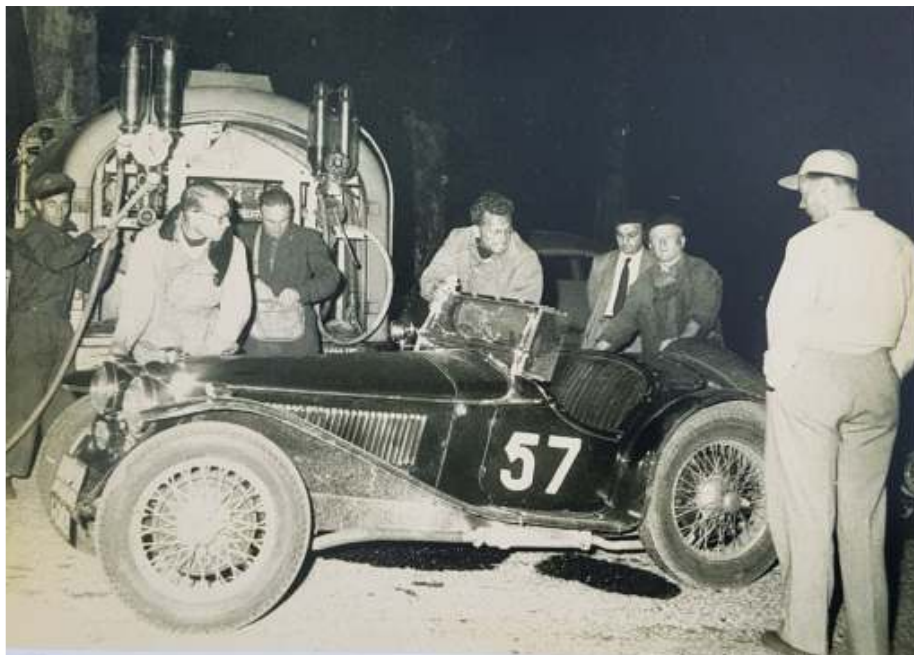
De Riley Imp werd eind '34 geïntroduceerd door de fabriek waar sinds de 'Brooklands', zeven jaar eerder voor het eerst gebouwd en nog tot 1932 nieuw te leveren, geen 'echte' tweezitter sportwagen met de hoogwaardige 1100cc '9' motor was gemaakt. De Gamecock uit 1932 is weliswaar een charmante tweezitter, maar gebouwd op het standaard '9' chassis en door de fabriek aangeboden als 'a car for the sporting driver, but by no means a sports car' en zo is het maar net.

Voor de Imp werd een speciaal chassis ontworpen dat ónder de achteras doorliep in plaats van er met een ruime boog over heen te gaan. Verschil met de eveneens 'underslung' Brooklands is dat de karakteristieke zwanenhalsvorm achter de vooras, die het middendeel van het 'Brooklands' chassis en daar mee de bestuurdersplaats zo ultra laag maakt, vervangen is door een veel zwaarder uitgevoerd chassis dat van achter naar voren in één vloeiende lijn schuin oploopt. Het nieuwe frame werd mede daardoor een veel stijver geheel, en het had grote esthetische consequenties. De verticale en horizontale lijnen die de 'Brooklands' zo'n nadrukkelijk 20er jaren 'vintage' karakter geven, maakten plaats voor veel dynamischer schuine vormen. Het auto-tje staat al in stilstand als het ware klaar voor de sprong. En het moet gezegd, de Riley ontwerpers realiseerden het maximale effect met achter de kleine terughellende radiator een lange motorkap, soepel gevormde kuip en een verleidelijk rond kontje. Gezichtsbepalend zijn de karakteristiek gestylede spatborden. Bij Riley was de in de 30er jaren opkomende "stroomlijn" mode aanleiding tot een aantal esthetische hoogstandjes zoals de Kestrel met één van de eerste 'fast back's'. Van de vier broers was Allan Riley die met zijn 'Midland Motor Bodies' de carrosseriën toeleverde in het algemeen verantwoordelijk voor het design, maar in die dagen werkte ook een nog jonge Donald Healey voor de fabriek. Met zijn internationale rally contacten ontgingen hem de nieuwste trends op 'het vasteland' niet.

Hoe het ontwerp ook tot stand kwam, met de Imp en haar grotere en daardoor zo mogelijk nóg spectaculairder oogende zusje de MPH, bouwde de fabriek midden 30er jaren twee van de mooiste sportwagens van die periode.

De Imp's werden net als de 'Brooklands' eerder, de vraag volgend in batches van steeds enkele stuks opgebouwd in het 'Competition Department' van de fabriek. Maar anders dan bij z'n voorganger kregen ze geen eigen serie chassisnummers, er werd gewoon een nummer uit de lopende '9' reeks gekozen. Mede omdat in de oorlog alle fabrieks documentatie verbrandde bij het bombardement op Coventry, is daarom moeilijk exact vast te stellen hoe veel er precies gebouwd zijn. Geschat wordt dat totale productie van de Imp (inclusief de speciaal voor competitie aangepaste 'Ulster Imp') in de orde van 115 eenheden lag, met 14 MPH's en later 50 stuks 12/4 Sprites. Al de 'non competition' versies van dit drietal deelden hetzelfde minimaal bemeten kuipje, zodat ze allemaal even moeilijk passen met een zeg maar modern postuur. Volgens de overlevering werden ook toen al voor publicity foto's de kleinste dames van de administratie in de auto's gezet.

Over de ontwikkel-geschiedenis van de Imp familie is een boek te schrijven, en dat is ook gebeurd. Als 'Volume 4' van de 'Riley Register Series' werd John Gathercole's monografie 'The Riley Imp Histories and Profiles' uitgegeven. Vanzelfsprekend is daarin ook een lemma aan 'onze' Nederlandse auto gewijd. Willy Oosten racete op Zandvoort, en reed in vele internationale evenementen waaronder vijf Tulpenrallye's, vijf maal de SLS, drie maal Evian Mont-Blanc, vier Alpine rally's met twee keer een 2de plaats... de lijst heeft een indrukwekkende lengte.



Een rallye-refull van Willy Oosten. Natuurlijk rookte je een sigaret, al doende...

Om competitief te blijven kreeg de Imp omstreeks 1950 een upgrade waarbij de oorspronkelijke 1100cc motor geruild werd met de 12/4 1500cc motor van Oosten's Kestrel Sprite. Ook de 19" wielen werden gewisseld voor de 18" Kestrel exemplaren. De Kestrel Sprite was na deze actie 'een schaap in wolfskleren' geworden, de Imp won fors aan performance.

Willy Oosten beschreef bij de meeting in 1980 hoe hij de nieuw gewonnen flexibiliteit van de motor en de automatische koppeling gebruikte bij een test op Zandvoort, tussen de nieuwe Porsches en Aston Martins. De test bevatte een 'open het hek' actie, waarbij het idee was te stoppen voor het hek, het te openen en een bal te pakken van de linker paal, de auto erdoor te rijden, hek dicht te doen en de bal op de rechter paal te leggen. Voor de bestuurder een hele opgave met stoppen, in- en uitstappen, optrekken,rennen etc. Maar Oosten sprong uit de Imp, sprintte naar het hek, rukte het open en pakte de bal. Intussen reed de Imp braaf op eigen gelegenheid achter het baasje aan. Willy deed het hek er achter dicht, legde de bal op de andere paal, haalde z'n auto in, sprong aan boord en liet de verblufte toeschouwers achter in de spreekwoordelijke stofwolk.

En nu was de Imp dus weer terug in ons land. Duidelijk werd na enig zoeken en overleg dat hij na restauratie en met behoud van de 12/4 motor te koop werd aangeboden. De Deense eigenaars dachten hierbij in de eerste plaats aan Nederland, gezien de historie. Joris Bergsma van "The Vintage Car Network" bemiddelt erbij. De auto bleek te staan in Voorschoten, inderdaad zoals in de advertentie vermeld vlak bij het onvolprezen Louwman Museum, en ook bij mij om de hoek.

Het leek ons daarom een uitgelezen gelegenheid de twee nog bestaande Riley's met een vóórorlogse Nederlandse geschiedenis samen te brengen.



Het werd een mooie ontmoeting met een gezamenlijke rit naar Kasteel Duivenvoorde waar de bosrijke omgeving fungeerde als achtergrond voor de foto's. Ik had graag nog de kans gehad aan Willy Oosten en Hans Hugenholtz te vragen of sinds midden 30er jaren de auto's al eens eerder samen waren geweest, maar helaas...

Naast nostalgische gevoelens gaf het samenkomen ook een kans, de snelle evolutie te ervaren bij de uitvoering van sportwagens in de periode van de overgang van 'vintage' naar de 30er jaren.

De vergelijking is in zoverre niet helemaal eerlijk waar de Brooklands een minimalistisch sport/race wagentje is en zijn opvolger de Imp (anders dan de Ulster Imp) nadrukkelijker als sportwagen pur sang bedoeld is, maar toch.. Verrassend was wel dat de bijrijder die deels in de Imp en deels met de Brooklands mee reed die laatste een stuk comfortabeler vond. Voor alles is een eerste keer; in dit geval dat ik de woorden 'comfortabel' en 'Brooklands' samen in positieve zin hoorde uitspreken.

Of de Imp inderdaad in ons land een nieuwe eigenaar vindt is bij het schrijven van dit stukje nog onduidelijk. Gezien kwaliteit en geschiedenis verdient de Imp het beste, en de beelden van een bijzondere samenkomst blijven.

Ewout Bezemer, juli 1923





Rit naar Oxfordshire en Cotswolds met de REEE

door Anneke, die de rit heeft gereden samen met Johan Hofland

Nadat we eerder al een rit met de REEE in onze omgeving hadden mee gemaakt, sprak hun aankondiging van een 5 daagse rit naar Engeland ons wel aan. Maar zouden we zo'n heftige trip aandurven nadat we toch wel een aantal vervelende jaren qua gezondheid achter de rug hebben? Gelukkig beseften we op tijd dat het alternatief ook niet erg aantrekkelijk zou zijn: achter de geraniums gaan zitten en wachten op het einde. Dus kom op, we gaan!

We besloten met de RME te gaan omdat we hadden gelezen dat we meestal binnenwegen zouden volgen. Johan dacht dat de Adelphi met zijn spaakwielen daar misschien niet erg geschikt voor zijn. De RME werd dus grondig nagekeken, nog even gewassen en gedroogd en dus piekfijn in orde, dacht Johan. Echter, net voor vertrek poept er een vliegende gans over de auto, dus dat boenen moest nogmaals. Ook bleek toen pas dat het rechtervoorportier niet op slot ging. Wanneer je met de sleutel de blokkeergrendel helemaal had uitgedraaid, bleek dat niet ver genoeg te zijn om klem te zitten achter de borging. Om dat op te lossen moet je het slot demonteren en iets verzetten, maar om bij het slot te komen zou de binnenkant van de deur los gehaald moeten worden. Ik heb Johan bijna gesmeekt om dat alsjeblieft niet net voor vertrek te doen om er dan misschien achter te komen dat je de deur niet meer goed krijgt, waardoor we misschien helemaal niet met de RME weg zouden kunnen. We besloten dat we bij het verlaten van de auto telkens de onmisbare spullen in de kofferbak zouden stoppen, want die kon gelukkig wel op slot.

Op 31 mei rond een uur of 4 in de middag vertrokken we met prachtig weer en goede zin naar Hoek van Holland, waar we rond een uur of 6 aankwamen. Eerst even een hapje gegeten, waarbij we al zagen dat er waarschijnlijk meer deelnemers van deze rit in dat restaurant aanwezig waren. Je herkent ze eigenlijk onmiddellijk. Na het eten naar het verzamelpunt gereden, waar we kennis maakten met de eigenaars van Morgans, Austin Healy's, Rovers, MGB's, Bentley's, een Humber, Triumph, Jaguar, Wolseley, Daimler, Jensen en zelfs een Rolls-Royce Silver Shadow.

Wij weten niet of we qua onze leeftijd de oudsten van de groep waren, maar we hadden in elk geval wel de oudste auto. Daarna vertrokken we met de hele groep naar de nachtboot om in te checken. Dat ging allemaal volgens plan en nadat we de spullen in de hut hadden gelegd, zochten we de bioscoopzaal op, waar we een korte bijeenkomst hadden. Na een heerlijke nachtrust werden we om half zes 's morgens gewekt met de mededeling dat we om 7 uur zouden ontschepen en dat we konden ontbijten.

Vanaf dat moment werd het allemaal een beetje spannender, want het was jaren geleden dat we Engeland hadden bezocht en links hadden gereden. En dan meteen de drukte in bij de haven met grote vrachtwagens etc. We hadden bij de eerste rotonde al bijna een botsing met een vrachtwagen die vanaf de middenbaan van deze grote rotonde opeens links af sloeg, terwijl wij op de buitenbaan reden om de volgende afslag te nemen. Omdat we blijkbaar niet de enige waren, kregen we in het hotel uitleg over rotonde rijden. Eén van de deelnemers, die in Engeland zijn rijbewijs had behaald, vertelde het gezelschap over de strikte regels die gelden op een rotonde. Ook zijn vrijwel alle T-splitsingen gewijzigd in rotondes door er een cirkel te plaatsen; soms stond er vooraf een aanduidingsbord, maar ook regelmatig ook niet. In de praktijk betekent dat dus dat je voor elke T-splitsing moet afremmen en dus moet terugschakelen, waarna je pas goed kunt zien of het een rotonde is. Meestal wel dus! Johan had na deze trip pijn aan zijn knie vanwege het vele ontkoppelen.

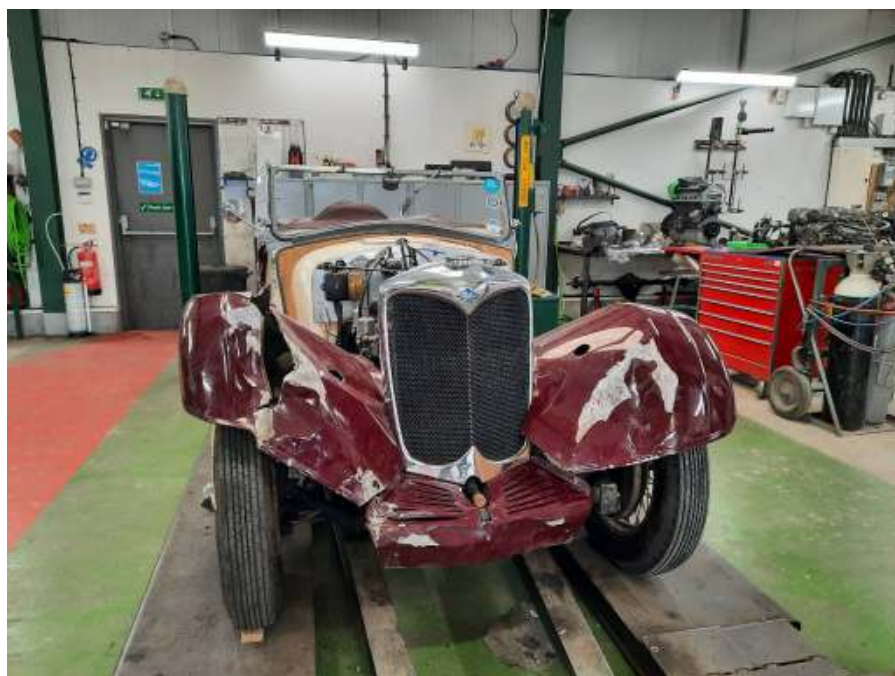
Maar goed, we waren inmiddels vanaf de haven bij het verzamelpunt aangekomen, wij overigens als laatste, en vertrokken naar Marks Tey, waar we gezamenlijk hebben genoten van een echt Engels brunchbuffet. Daarna volgde er nog 4 trajecten, waarbij we uiteindelijk rond 16.30 uur zouden aankomen in het Holt Hotel in Steeple Aston. Wij hadden rond 16 uur echter pas het eindpunt van traject nr. 4 bereikt en besloten maar om via de navigatie rechtstreeks het hotel te gaan opzoeken, want anders zouden we de borrel missen die om 17 uur zou beginnen. Zo gezegd zo gedaan! Gelukkig bleken wij niet de enige deelnemers te zijn die dat hadden gedaan.



Het Holthotel bleek een heel mooi echt Engels hotel te zijn met ontzettend veel niet al te grote kamers, die verbonden zijn met allerlei gangen, deuren, bochten, kleine trappetjes etc. Het was de eerste dag echt even zoeken wanneer je naar je kamer of naar de eetzaal of receptie moest. Wanneer je voor de rit iets was vergeten, was er alweer een kwartier van je tijd af...

Na een gezellige borrel aan de bar, konden we tijdens het diner aan grote ronde tafels kennis maken met nog weer andere deelnemers. Het was een heel leuk gezelschap met naast liefde voor Engels rollend erfgoed, vaak een brede interesse voor andere boeiende dingen in het leven. Het gesprek stakte zelden. Daarna volgde nog de eerder genoemde les over rotondes rijden en over fietsers, die in Engeland recht hebben op een zelfde rijbaan als een automobilist. Dus iets om ernstig rekening mee te houden bij het inhalen. Daarna doodmoe "the long and winding road" naar de kamer genomen om nog snel even te douchen voor het slapen gaan.

De volgende dag weer helemaal fit opgestaan om eerst gebruik te maken van de uitnodiging van het restauratiebedrijf HighTone aan de overkant van het Holthotel om hen een bezoek te brengen.



Daar stonden prachtige reeds gerestaureerde auto's, maar toevallig ook een Riley Lynx, waarvan de voorkant behoorlijk beschadigd was. Daar zouden ze nog een behoorlijke klus aan hebben, zo te zien.

Daarna gingen we op pad voor de rondrit door de Cotswolds. We reden langs prachtige plekjes en door leuke dorpen, verbonden door kleine weggetjes, helaas veelal met enorme gaten erin. Vooral in het begin zagen we de slechte plekken vaak te laat, maar op een gegeven moment kregen we er oog voor en klonk mijn roep: pothole! Inmiddels waren we wel heel blij met de keuze om niet met de Adelphi op pad te zijn gegaan. We kwamen in plaatsjes met prachtige namen als Broadway, Stow on the Wold, Bourton on the Water, waarna de rit voor ons stopte. Er lagen nog wel meer leuke plaatsjes op deze route, maar opnieuw hebben we het laatste traject laten vervallen omdat we alweer bijna over de eindtijd heen waren toen we nog aan het laatste traject moesten beginnen. Het begon een beetje te wennen, dus dan zei ik zo rond 4 uur 's middags: "Navigatie aan dan maar?" "Tja, jij mag het zeggen, jij bent de navigator", zei Johan dan. Alsof hij zich er met moeite bij neer kon leggen..... Maar ook Johan was steeds ook weer blij om bij het hotel aan te komen, want het was de hele reis vanaf vertrek tot thuiskomst fantastisch mooi weer. En zoals iedereen zal weten, heb je het na een

warme dag wel gehad in je Riley met die geweldige airco. Ik ben dankzij de open ramen bijna de hele reis snotverkouden geweest.

Na weer een gezellige avond met gastspreker John Symes die ons bijpraatte over de Engelse automobiellindustrie, hebben we de volgende dag vrij genomen. Volgens het prachtige routeboek konden we kiezen tussen een rit naar het British Motor Museum Gaydon of een bezoek aan Stratford-upon-Avon. Maar omdat wij dat jaren geleden bij de grote Coventrymeeting als eens hadden bezocht, kozen wij ervoor om op eigen gelegenheid naar Oxford te gaan. Het bedienend personeel waarschuwde ons om niet met de auto naar het centrum te gaan, maar om Park&Ride Peartree te nemen, vanwaar je met de bus naar het centrum wordt gebracht. Op zich een heel goede tip, maar hoe gaat het dan alsnog fout? Nou, gewoon, door van de 5 beschikbare afslagen toch nog net de verkeerde te nemen, waardoor je de P&R links naast de gekozen weg ziet liggen, maar waar je dan niet meer op kunt komen. En er vervolgens achter komen dat de afslag die we wel hadden genomen, aan de andere kant helemaal vast stond. Dus via die route had het geen zin om terug te keren, terwijl ook het eerste punt waar je van die weg af kon, mijlen verder lag. We hebben dus gezocht naar binnenweggetjes om opnieuw op onze eerste route terug te komen. Lang verhaal kort: we durfden 's avonds aan niemand te vertellen hoe lang wij over die paar kilometers hebben gedaan om in Oxford te komen.



Het was, zoals de foto van deze plek die we dus twee keer hebben gezien, al zegt: een ramp! Het bleek dat de Gayride in Oxford was op die zaterdag en daarom was het zo enorm druk. Tja, dat wisten wij niet, anders hadden we misschien toch een andere bestemming gezocht. Maar Oxford was prachtig, precies zoals in de detectives die we vaak kijken. Ik heb nog gezocht, maar inspecteur Lewis niet gevonden op de prachtige universiteitsterreinen die we hebben bezocht.



Tja en toen kwam de afscheidsavond al weer in beeld. Opnieuw super gezellig en er waren cadeaus geregeld voor de organisatie. Pim, Hans, Rob, Ron, Emile en Frans werden hartelijk bedankt met een paar flesjes whisky uit de Cotswolds.

Want ere wie ere toekomt, het routeboek was geweldig en natuurlijk ging het wel eens mis omdat er nog al eens wegwerkzaamheden werden uitgevoerd, waardoor je een alternatieve route moest opzoeken, maar je stond er zelden helemaal alleen voor.

Wij stopten eens op een mooi plekje om foto's te maken en ja hoor, daar stopte de Jensen al naast ons. Pech? Nee hoor, we maken foto's. Oké en door

Voor twee auto's was het op deze dag einde oefening, de ene kon die dag nog op eigen kracht heel langzaam naar Harwich rijden, de andere moest worden opgehaald. Blijkbaar was het goedkoper om de reparatie in Nederland uit te laten voeren inclusief de kosten van transport, dan de reparatie aan de overkant van het hotel bij het restauratiebedrijf uit te laten voeren en op eigen kracht terug te rijden.

Op zondag vertrokken we weer naar Harwich, maar uiteraard niet rechtstreeks, maar via Cambridge, waar we natuurlijk ook weer de nodige prachtige oude gebouwen konden bewonderen. Heel decadent bovenop een kantoorpand boven de stad geluncht, zodat je een prachtig uitzicht had over de stad. Opvallend, zowel in Oxford als ook in Cambridge, was de vriendelijkheid van de mensen onderweg, die ons telkens hielpen met waar de standplaats van de bus terug was of andere praktische zaken zoals hoe je moest betalen als je geen Nederlands kenteken kon invoeren in het parkeersysteem.

Nadat we weer met de dubbeldekker naar de parkeerplaats waren gebracht, begon het laatste stuk naar Manningtree, waar we bij de Italiaan nog even hebben gegeten. Daarna door naar Harwich, waar we elkaar allemaal troffen en gedag konden zeggen voordat het inchecken begon. Een aantal mooie auto's werden uit de rij gehaald om te worden gecontroleerd, vermoedelijk eerder om de auto's goed te bekijken dan om daadwerkelijk iets te vinden in die ontzettend kleine bergruimtes. Daarna weer heerlijk geslapen op de boot om op maandagmorgen weer vroeg op te staan, te ontbijten, naar de auto te gaan, zwaaien, zwaaien en nog eens zwaaien naar telkens weer een bekende, om met een voldaan gevoel huiswaarts te keren. Wat een prachtige reis, wat een geweldige groep en wat een goede organisatie! We hebben een week nodig gehad om bij te komen van alle drukte, want we waren van 's morgens vroeg tot 's avonds laat in touw geweest. Maar toch weten we nu al: als het volgend jaar opnieuw wordt georganiseerd, dan hopen wij er weer bij te zijn!



Willen jullie het filmpje kijken wat gemaakt is van deze reis? Dat kan via Youtube, Rit REEE Oxfordshire & Cotswolds.

Met de Riley in juni 2023 naar de UK.

Vorbereidingen voor mijn tour met mijn Riley nine Gamecock.

Het plan was om dit jaar in juni van 2023, met mijn Riley, ik noem haar Margi, een tour van circa 13 dagen naar Engeland te ondernemen. Natuurlijk start dat al vroeg in het voorjaar met het maken van een plan. De Riley rijdt niet erg snel, daardoor is er een beperking van de gemiddelde afstand per dag van circa 180 a 200 km. Het gebied wordt daardoor beperkt tot zeg maar de driehoek Harwich, Hull en Birmingham.

Enkele vaste wensen waren wel een bezoek aan Cadwell Park, enkele landgoederen beheerd door National Trust en als hoofd attractie toch wel, de jaarlijkse happening van het Engelse Riley Register, de Riley Coventry Rally.

Globaal zag de tour er als volgt uit:

Start op vrijdag 16 juni, vanuit Hoek van Holland de ferry naar Harwich.

Een paar overnachtingen in een B&B in Horncastle, met een vintage autorace van de Vintage Sport Car Club op Cadwell Park en een bezoek aan een landgoed.

Op 20 juni een tour naar het Peek District, op een camping, verblijf voor een paar nachten met een rustdag en onderhoud aan de Riley en een bezoek aan een landgoed.

Vervolgens op vrijdag 23 juni een tour Woodland Grange in Royal Leamington Spa (nabij Coventry) voor een verblijf van drie nachten en de RR Coventry Rally,

Op 26 juni een bezoek aan Hidcote Gardens gepland en B&B in Tilbrook nabij Cambridge.

Op 27 juni rij ik dan de niet te lange afstand terug naar Harwich en de ferry.

28 juni gaat de rit van Hoek van Holland naar huis in Sint Pancras.

Aldus de planning.

De bovenstaande planning ving reeds in februari aan met het boeken van de ferry, B&B, camping, hotel en het toetsen van openingstijden van de diverse estates, daarbij rekening houdend met de dag afstanden die, als het even kon, niet boven de 200 km per dag uit moesten komen.

Mijn Gamecock kan, als ze er erg veel zin in heeft en de asfaltweg mooi vlak is, een snelheid halen van maximaal 95 km/u. Dus hou ik een snelheid van zo rond de 75 km/u. aan, wat uitkomt op gemiddeld van circa 32 km/uur, inclusief stops. Daardoor alleen al zijn snelwegen taboe en gaat de route bijna geheel over landelijke A en B wegen. Het bepalen van de route en bestemming kan natuurlijk uitstekend met een goede wegenkaart, echter als je zoals ik alleen reist, is dat geen optie omdat je dan wel erg veel stil staat om alweer de kaart te lezen.

In Engeland is de bewegwijzering intussen ook afgestemd op het reizen over snelwegen.

Daardoor is een route naar een bestemming via A en B lastig aan te houden, met het gevolg, ineens rijd je toch een oprit de snelweg op. Achteruit rijden is mag daar ook niet, dus dan rij je toch de snelweg op.

De oplossing is een goede navigatie waarmee, vooraf met de computer thuis, een route via zelfgekozen wegen naar de bestemming op het apparaat, kan worden opgeslagen. Dit gaf, met het vooruitzicht op deze vakantie, dan ook al de nodige voorpret.

Ik heb al van voorgaande bezoeken aan Engeland de ervaring dat het toeren door het Engelse golvende landschap, op de landelijke wegen en door prachtig historische dorpen, werkelijk een heerlijke bezigheid is en de Riley voelt zich dan ook geheel thuis.

Vanzelfsprekend was er ook, voorafgaande aan de trip, het nodige onderhoud aan de Riley zelf nodig, zoals, motorolie verversen, oliepeilen van versnellingsbak en achteras controleren en navullen, midden kruiskoppeling, alle rempoelies van olie voorzien, smeerpunten, bandenspanning en nog wel het een en ander. Ook was er wel wat meer dan het standaard boordgereedschap op deze trip nodig. Sleutels zoals: klepstelhevel, voelmaat, punttang, setje BA steek-ringsleutels, universeel metertje, bandenplak materiaal, luchtpomp, acculader met verlengsnoer en andere. Reserveonderdelen meenemen zoals: binnenband, wielmoeren (links en Rechts), ontstekingspuntjes, condensator,

tie-wraps, slangklemmen, benzine pomp een klein assortiment bouten en moeren, een rolletje ijzer- en elektriciteitsdraad, extra motor/versnellingsbak en achterasolie.

Een paar dagen voorafgaand aan het vertrek reeds gestart met het verzamelen en inpakken van alle benodigde vakantie spullen.

Natuurlijk moest ik dan wel rekening houden met zowel verblijf in een B&B, als een verblijf op een camping met kampeerspullen als slaapzak, luchtbed, keukengerei, pannenset, tafeltje en geriefelijke tuinstoel, en tevens nog drie dagen verblijf in een meer sterren hotel en diner met dress voorschriften en natuurlijk ook rekening houdend met kleding voor zowel mooi als toch ook minder weer.

Dat alles moest een plaats krijgen in de Riley, wat na enige proef pogingen dan ook werkelijk is gelukt. Daar medeweggebruikers zich niet realiseren dat de Riley een andere, dynamiek van rijden heeft, monteer ik, als ik op een lange route zit, op de achterzijde een verlichtingsbalk met grote LED lichten en een geel, rode signaleringsbalk hiertussen in.

Het heeft een positieve uitwerking en wel zodanig dat het achteropkomend verkeer meestal vroegtijdig opschuift naar de andere baan.

Eindelijk was de dag dan aangebroken om op pad te gaan.

Tour Engeland

Vrijdag 16 juni:

Rit van uit St. Pancras naar Hoek van Holland.

Een rit van circa 5 uur en een afstand van 120 km. die ik vorig jaar ook al eens heb gereden. Bepakt en de tank vol met benzine om circa 11 uur s 'morgens, met een stralende zon, vertrokken. Dit voerde mij via de duinkant langs Castricum en Beverwijk naar de pont bij Velzen, over het Noordzee Kanaal. Vervolgens langs Haarlem, Bloemendaal naar Wassenaar gereden en vandaar aansluitend via de N200 door Scheveningen naar Monster en dan door tot de bestemming in Hoek van Holland. Aan het strand in een restaurantje een lekker gebakken visje gegeten alvorens ik me in de korte rij van wachtende reizigers voor de veerboot opstelde. Ongetwijfeld herkent het merendeel van de leden het volgende ritueel, dat je met de Riley opvalt en aan eenieder mag uitleggen wat een bijzondere verschijning de Riley in deze tijd is, een automobiel van circa 90 jaar oud en rijdt nog gewoon rond.



Afijn een ieder met geldige reispapieren mocht al snel door de douane heen en een kwartiertje later stond " Margi" ongevraagd op een voorrangplaatsje op de boot. De reis over zee is niet mijn favoriete hobby, maar ik maak er het beste van in een geriefelijke buitenhut met comfortabel bed.

Zaterdag 17 juni:

Rit vanuit Harwich naar Horncastle in Lincolnshire, een rit van circa 9 uur en 270 km. Na een ontbijtje mocht ik, na de vrachtauto's, om 7.15 u. als eerste auto van de boot af en naar de grenspost en warempel de havencontrole stelde niets voor, dus kon ik aansluitend, via een stuk of vier rotondes Harwich verlaten en de A 120 richting Londen

oprijden. De zon liet zich reeds zien in een licht nevelig landschap dus het belooft een mooie dag te worden. Na een korte rit op de A 120 rechts af richting Manningtree, over de brug van rivier de Stour

en door het heerlijk glooiende landschap op naar Sudbury. Margi heeft er zin in en snort tevreden over de landelijk wegen. We nemen de richting Bury St. Egmonds, eenmaal daar aangekomen was het tijd om te tanken, Margi heeft dorst en het is tijd om wat te drinken en een broodje te eten. De reis wordt vervolgd via de A134 naar Tetford, Mundford en vervolgens richting King's Lynn. Wat een heerlijke namen van steden en dorpen kom je in dit land tegen.

Intussen is het landschap dan wat vlak en kenmerkt het zich door grote akkerbouw velden. Iets minder interessant om daar te toeren, echter het schiet wel lekker op.

Het plan was om in King's Lynn op te steken voor wat lekkers en warmes, echter daar gearriveerd vonden vele Engelsen dat waarschijnlijk ook een goed plan. Dus eenmaal nabij de stad stonden we allen in een kilometerslange file. Ik zag daar dus vanaf en keerde bij de eerste gelegenheid om en nam vervolgens de A17 richting Boston. Een opgewaardeerde A weg met gescheiden rijbanen, waar de Riley zich niet thuis voelt, maar met een gang van 80 km/u was er een redelijk evenwicht met het overig verkeer haalbaar.

Onderweg bij Sutton Bridge passeer je dan de Cross Keys bridge, een wel erg imposante oude van staal geklonken brug uit circa 1860. Lang tot in de zeventiger jaren gezamenlijk gebruikt door zowel treinen (stoom) als het autoverkeer. Hoe mooi kan je een stalen brug maken!!



Stoppen net voor de brug is geen optie, dus de bijgevoegde foto is van internet.

In Boston aangekomen, opgestoken, daar de inwendige mens ook wat wil.

Zo op reis in Engeland is het wel een aandachtspunt om niet laat in de middag, een warme maaltijd te plannen, daar veel gelegenheden om uiterlijk 18.00 u zijn gesloten.

Wat overblijft is dan een Fish en Chips takeaway.

Vervolgens snorde de Riley zeer tevreden, via de B wegen onder een stralende zon en een vlak land richting Horncastle, waar de omgeving dan weer in een prettig golvend landschap verandert. In de B&B, waar ik in 2019 ook verbleef, werd ik om circa 16.00 uur blij verwelkomd, een fijn gevoel, net of je thuiskomt. Moe maar voldaan van een wat lange dag, eindigt de dag in een lekker bed.

Zondag 18 juni

Alweer prachtig mooi weer, 8.30 u tijd voor een stevig Engels ontbijt. Aan het ontbijt ontmoet ik een Engelsman ook gast van de B&B, die opmerkt, eigenaar van een Brooklands te zijn. Wat blijkt: dit is de Brooklands van een, in Riley kringen wel bekend, voormalig RR lid Ray May. De verwachte regen later op zondag, was reden voor hem om in dit geval niet met de Brooklands te komen. De kleine Brooklands windscreens op zijn Riley zijn niet echt effectief, om regen en modder van tegenliggend verkeer van zijn bril te houden. En zonder zicht wordt autorijden iets minder prettig. Ik zou de man later tijdens het weekend van de Riley rally ook weer tegenkomen, dan wel met zijn Brooklands.

Na het ontbijt even het oliepeil en koelvloeistof nagekeken; alles is in orde.

Wat spullen bijengepakt en op naar de vintage race van de VSCC op Cadwell park.

Eerst is er toch nog een actie die door corona was uitgesteld en nu was het de gelegenheid om die actie te ondernemen.

Wat is het geval, mijn Margi, tot aan 2017 rijdend met het UK-kenteken JV 1105, is in februari 1932 nieuw geleverd aan Dr. George J. Mecaugh, wonende te Lauriston house in Grimsby (nabij Hull).

Na enig onderzoek was ik erachter gekomen dat Lauriston House nog steeds in Grimsby staat. Het leek een leuke actie om daar, de Riley voor het huis te zetten en een foto te schieten.



Dus een toertje heen en weer 60 km. naar Grimsby gemaakt. De foto is een mooie aanvulling op de al rijke historie van Margi. Ter plekke bleek dat nog alleen de voorgevel van het pand rest, daarachter is een nieuw gebouw opgetrokken waar een advocatenkantoor is gevestigd. Dat doet niets af aan het feit dat het bijzonder is om deze foto nog te kunnen maken. (Zie foto Lauriston House). Margi had intussen ook alweer dorst dus meteen in Grimsby, van de gelegenheid gebruik gemaakt en bij een gerenommeerd Engels benzinemerkt de tank met E98 te vullen.

Het landschap tussen Horncastle en Grimsby is wat meer heuvelachtig dan ik tot dan was tegengekomen. Hier realiseerde ik me dat als het heuvelachtig wordt je met de Riley nine toch echt een andere rijstijl moet gaan aanhouden dan in het vlakke Nederland.

Dus lekker een heuvel af rijdend is het zaak, reeds bij het neergaan voor te checken en flink gas bij te geven, zodat je een redelijke kans maakt om de volgende helling omhoog, aan de top te komen. Dan hoef je niet in z'n tweede versnelling tergend langzaam, het overig verkeer hinderend, omhoog te kruipen. Oftewel na 50 jaar autorijden, toch weer wat bijgeleerd.

Rond de middag op Cadwell Park Race circuit gearriveerd, waar de Vintage Sports Car Club een jaarlijkse race houdt.

Het deelnemersveld bestaat hoofdzakelijk uit, privé racers met een raceauto van voor WW II.

Een belangrijk deel van de deelnemers racet met diverse Riley's, Brooklands, specials, 9, 12/4 en ERA's, die dan in de diverse klassen met andere vintage auto merken zijn ingedeeld. Daarbij komt het vaak voor dat er twee klassen tegelijk in een race zitten. Soms wel wat verwarrend, maar met een programmaboekje lukt dat beter.

Wordt Vervolgd.



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

