

Roamer 137



Riley Club Holland

Doelstelling:

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

Zij tracht dit doel te bereiken door:

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

Contributie:

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

Advertentietarieven:

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

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

Inhoud

35e jaargang
nummer 3, December 2011.

4 ALGEMENE GEGEVENS

5 VAN DE REDACTIE

6 VAN DE VOORZITTER

7 VAN DE SECRETARIS

8 AGENDA ALV

9 VOORJAARSMEETING

12 RILEY SPECIALS

16 LUSTRUM 2012

18 NIEUWE WEBMASTER

19 NOL's RESTAURATIEVERSLAG

24 KLEPPEN STELLEN

27 TE KOOP

Lustrum 2012

11,12 en 13 mei 2012
(meer informatie op blz.10)

Inleveren kopij:

vóór 30 mei 2012

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

Omslag en pagina3

Foto: Nieuwjaarsmeeting Maarssen



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

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

- Voorzitter** : Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen,
tel. 0418-651222, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
- Secretaris/Ledenadm.** : Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX,
Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: info@rileyclub.nl
- Contactpersoon-buitenland** : wordt verzorgd door de redactie
- Penningmeester** : Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
- Postbankrekening** : 4768493 t.n.v. Riley Club Holland
- Redactie** : Jan-Willem Nieuwenhuis, Wildkansel 13, 8162KC Epe
Tel: 06-20368513, e-mail: redactie@rileyclub.nl
: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
- Archivaris** : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
- Clubwinkel** : Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot-
Ammers, tel. 0184-601677, fax. 0184-601336,
e-mail: shop@rileyclub.nl zie website: www.rileyclub.nl
- Commissie life&leed** : Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
- Commissaris register/
documentatie** : Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
- Onderdelenvoorziening** : Riley RMClub; Riley Motor Club; Riley Register,
alleen voor leden van deze clubs.
Geen lidmaatschap is vereist voor :
Derek Allnutt, Donnington, Chichester, 0044 1243 788003
Gavin Lumsden , Saffron Walden, 0044 1799 522330.
Lundegaard 0044 1617958164
- Technische adviseurs** : *Vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, van Polanenpark 142,
2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030.
Riley RM-typen:
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
- Internet** : www.rileyclub.nl

Van de redactie

Van de voorzitter

Rinus Boerstra

Laatste keer dat de Roamer uitkwam zaten we nog voor de feestdagen. Inmiddels zijn we een aardig stukje opgeschoven in de winter. En wat voor één; kort maar krachtig, en wel zodanig dat het bestuur een geplande bestuursvergadering heeft afgelast wegens de weersomstandigheden. En dat was maar goed ook, want mijn moderne blik weigerde die zaterdag te starten bij minus 15. De volgende dag, na het reanimeren van de accu, met veel kunst en vliegwerk de boel aan de pruttel gekregen. Maar niet getreurd: een week later wilde het Franse product van meneer Citroen wel starten en heeft het bestuur de schade ingehaald. Belangrijkste item van de vergadering was het naderende lustrum op 11 t/m 13 mei in Vierhouten. Elders in deze Roamer wat nadere info over programma en kosten en het welwillende doch dringende verzoek om vóór 1 mei uw aanmelding bij de secretaris op de mat te hebben. Mag ook een elektronische mat zijn; enfin u ziet maar. Om geen pagina's uit de Roamer te hoeven scheuren hebben we besloten om een los velletje met het inschrijfformulier in de Roamer te doen. Het gemak dient ook hier de mens.

Voor het lustrum nog de voorjaarsmeeting georganiseerd door Els van Zaltbommel en aansluitend de ALV.

Dan nu iets totaal anders. Binnen de club hebben we een aantal leden, dat er een goede gewoonte van heeft gemaakt om met Riley specials diverse circuits onveilig te maken. Mijn idee is nu om ook eens een clubmeeting te organiseren waarbij dit type Riley's centraal komt te staan. Voor de hand ligt natuurlijk om dit te koppelen aan een evenement waar de desbetreffende heren regelmatig resideren, maar alle andere ideeën zijn natuurlijk ook welkom. Ik denk dat hier een stukje initiatief vanuit deze groep zou moeten komen, dus special adepten, laat wat horen! Maar ieder ander staat het natuurlijk vrij om met een goed idee op tafel te komen. Ik ben benieuwd!

Eigen project? Tot mijn schande moet ik bekennen dat de voortgang de laatste tijd wat minder is geweest dan ik had gehoopt. Ik trek dan ook het boetekleed aan. Wel heb ik de achteras en de veerpakketten goed uitgelijnd, want die leg puzzel was niet helemaal correct uitgevoerd. Vulbussen zitten nu op de goede plek en de rubbers waarmee de veerstroppen in de veren zitten, ietsje ingekort. Deze stoten in de veer tegen elkaar en dan komen de stroppen ook niet helemaal lekker uit. Al met al nog een hoop gepuzzel, maar gelukkig had ik van dit item de nodige schetsen en aantekeningen gemaakt destijds. Het was alleen even zoeken waar die schetsen lagen.

Tot de volgende keer

Wie zou de RCH najaarsmeeting willen organiseren?

**Mocht u belangstelling of ideeën hebben, neem dan contact op met
Rinus Boerstra of Harry Keizer.**

Van de Secretaris

Stadskanaal,

Toch nog een bestuursvergadering gehad in deze koude februari dagen .

Vanwege het slechte weer was het al een keer uitgesteld.

Want er is natuurlijk wel het een en ander te regelen voor de meetings en vooral wat betreft het Lustrum .

35jaar Riley Club is iets om bij stil te staan.

Voor wat betreft het Lustrum hopen we op een grote opkomst met veel Riley's rijdend of anders op de trailer in Vierhouten.

De eerste aanmeldingen zijn trouwens al binnen.

En wat overnachten betreft zijn er tal van mogelijkheden bv op de zolder van het kamphuis, kamperen op het terrein of op een camping in de buurt, bed en breakfast, of in een hotel in Vierhouten

Graag tot ziens op 1 april in de Alblasserwaard en of tijdens het Lustrum in Vierhouten.

Harry Keizer



Mutaties ledenlijst

Nieuwe leden:

Jacob Meijer
Burgemeester van Edenstraat 36
1561WS Krommenie
Riley Adelphi 1936

Henny Kuipers
Hageheldhof 1
3544VB Utrecht
Riley R.M.E. 1954

Opzegging per 31-12-2011
Van Harrie Van Rooij te Nuenen



Algemene ledenvergadering

Beste leden en donateurs,

Namens het bestuur van de Riley Club Holland nodig ik alle leden en donateurs uit tot het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering die op 1 april zal worden gehouden te Ottoland.

De agenda luidt als volgt:

1. Opening door de voorzitter.
2. Notulen A L V 2 oktober 2011 {zie Roamer 136}.
3. Ingekomen stukken en mededelingen. o.a. FEHAC
4. Jaarverslag van de secretaris.
5. Jaarverslag van de penningmeester.
6. Verslag van de commissie rekening en verantwoording.
{stukken worden voor de vergadering uitgereikt}
7. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2011.
8. Bestuursmutaties:
Rinus Boerstra aftredend en herkiesbaar
9. Roamer en website.
10. Lustrum in Vierhouten.
11. Rondvraag.
12. Sluiting.

Tot ziens op 1 april.

Namens het bestuur,
Harry Keizer, secretaris



Voorjaarsmeeting 1 april 2012 (zoals reeds gemeld geen grap)

Alblasserwaard

door Ron en Els van Zaltbommel

Dit jaar vieren we een lustrum, de RCH bestaat 35 jaar. We gaan voor de 25^e keer naar het Kamphuis in Vierhouten en ook wij vieren mee. Afgelopen oktober waren we 25 jaar getrouwd en dit voorjaar is het ook 25 jaar geleden dat we in het Achterland een voorjaarsmeeting (8-3-1987) organiseerden.

Zoals u in Roamer 136 al heeft kunnen lezen, wordt dit jaar de voorjaarsmeeting gehouden in de Alblasserwaard en wel op zondag 1 april.

Op het moment van het schrijven van dit stukje brandt de kachel nog volop en ligt er nog genoeg sneeuw en ijs in onze polder. Gisteren kon je zelfs de Molentocht op de schaats rijden.

Maar de dooi komt eraan wordt ons verteld en we hebben zelfs al vernomen dat de eerste lammetjes hier al geboren zijn. En zo komen we vanzelf bij de voorjaarsmeeting en ons bezoek aan de Schaapskooi.



Het programma, zoals eerder medegedeeld, is na een kleine aanpassing als volgt:

- Ontvangst tussen 10 en 11 uur met koffie / thee en iets lekkers in het Achterland, aangezien de Theetuin dan niet beschikbaar is, worden jullie welkom geheten bij ons thuis . Dit is dus Achterland nummer 14 te Groot-Ammers.
- Vervolgens van 11.30 tot 12.30 uur een rondrit door de Alblasserwaard
- Ongeveer 12.30 uur aankomst bij de Schaapskooi te Ottoland, waar we de lunch zullen gebruiken.
- Van 13.30 tot 15.00 uur rondleiding / bezichtiging in de schaapskooi met een verhaal van de herder en een film. Het is dan het laatste weekend dat de schapen met hun lammeren binnen zitten zodat het een vrolijke boel zal worden met dat kleine grut.
- Het bedrijf is sinds vorig jaar gevestigd in Ottoland en daar zijn alle gebouwen nieuw gezet, maar met speciale voorzieningen om zoveel mogelijk zelf te kunnen voorzien in eigen energie, zie www.schaapskooiottoland.nl. De eigenaar zelf (Huug Hagoort) is uiteraard bereid om de techniek uit de doeken te doen indien de heren (en misschien ook wel dames) hierin interesse hebben.
- Vanaf 15.00 uur zullen we de Algemene Ledenvergadering houden in de Skybox van de schaapskooi. Tevens kunt u van hieruit boven in de stal kijken met een prachtig zicht op de dieren. Omdat we het lustrum van de club in mei te Vierhouten uitgebreid willen vieren, is er gekozen om de ALV vervroegd plaats te laten vinden
- Sluiting rond 16.00 uur.

De kosten zijn € 17,50 per persoon, hiervoor krijgt u dan 's morgens onbeperkt koffie en / of thee met wat lekkers, complete lunch, rondleiding / bezichtiging bij de schaapskooi. Uiteraard dekt de eigen bijdrage niet alle kosten, maar de club neemt ook een deel voor zijn rekening.

Aangezien we begrijpen dat het voor sommige leden nog best een hele rit is om naar ons toe te komen, willen we u ook het idee geven om er een meerdaags evenement van te maken. Voor wie de Alblasserwaard nog niet kent is het zeker een aanrader om dit te doen. Er zijn in de buurt diverse B & B mogelijkheden (u kunt ook bij de schaapskooi een overnachting boeken) en uiteraard zijn er ook hotels beschikbaar.

We verwelkomen niet wekelijks een grote groep mensen met veel auto's zodat we mogelijk wat moeten gaan improviseren maar het lijkt ons toch het gezelligst om jullie allemaal welkom te heten bij ons thuis. We stellen het erg op prijs als jullie bij de aanmelding een emailadres en telefoonnummer willen vermelden zodat we indien nodig jullie op het laatste moment nog kunnen bereiken.

Veel leden hebben al zo langs de neus weg (of serieus) gemeld dat ze zullen komen op 1 april, maar dit hebben we nog niet vastgelegd. Graag dus nog even definitief doorgeven via de mail ronenels@xs4all.nl of anders via de telefoon 0184-601677. Het is zelfs ook mogelijk om je via de website op te geven zie www.rileyclub.nl
Hierbij ook aangeven met hoeveel personen we jullie mogen verwachten, en dus graag email adres en telefoonnummer.

Dan natuurlijk nog het belangrijkste: Hoe kom je bij ons?

Maak je gebruik van een TomTom dan kan je beter nummer 13 opgeven ipv nummer 14, anders stop je iets te vroeg.



Zonder navigatiesysteem hierbij de makkelijkste routes om ons te vinden vanuit verschillende richtingen:

- A. De makkelijkste route vanaf richting Utrecht of Breda:
 - Komend vanuit richting Utrecht of Breda over de A27 neem je (bij de Mc Donalds) afslag Noordeloos
 - Onder aan de afrit ga je rechtsaf als je vanuit Utrecht komt dan wel linksaf als je vanaf Breda komt en volg je de N214 (haaks op de A27)
 - Blijf deze provinciale weg net zo lang volgen tot je bij verkeerslichten komt (na een kilometer of 10)
 - Bij deze verkeerslichten ga je rechtsaf de N216 op richting Schoonhoven
 - zie verder hieronder C.
- B. De makkelijkste route vanaf richting Rotterdam:
 - Komend over de A15 neem je na de tunnel onder de Noord afslag Papendrecht
 - Bovenaan de afrit ga je linksaf de N214 op en blijf je deze volgen tot de verkeerslichten bij de kruising met de N216 (na een kilometer of 15?)
 - Bij deze verkeerslichten ga je linksaf de N216 op richting Schoonhoven
 - zie verder hieronder C.
- C. Nadat jullie bij de verkeerslichten richting Schoonhoven zijn gegaan is het vervolg als volgt:
 - Je ziet nu na een paar kilometer aan je rechterzijde twee molens.
 - Ongeveer tegenover de tweede molen gaat er (aan de linkerzijde van de provinciale weg dus) een klein weggetje de weilanden in; dat is het Achterland. (Kom je op N216 een rotonde tegen dan ben je te ver doorgereden en heb je de afslag gemist.)
 - In het Achterland vind je onze rietgedekte boerderij met nummer 14 (in kleine lettertjes op de brievenbus) na ongeveer anderhalve kilometer aan de rechterzijde van de weg.
 - Net voorbij de boerderij (tegenover de tweede verkeersspiegel) vind je aan de rechterzijde van de weg ruimte om de auto te parkeren. Zet hem als het even kan zo neer dat ook de overige leden nog een plekje hebben. Graag de moderne auto's in het weiland parkeren en de Riley's op de parkeerplaats, indien de parkeerplaats voor de Riley's vol is kan er ook aan de andere kant van de boerderij op het grind voor de rietgedekte schuur geparkeerd worden.
 - Het laatste deel van de route gaat te voet: loop de tuin door richting huis en loop via één van de deuren naar binnen. Koffie en thee met wat lekkers vindt je in de keuken.
- Van harte welkom!
-

Voor het geval er iets mis mocht gaan hierbij nog even onze complete gegevens:

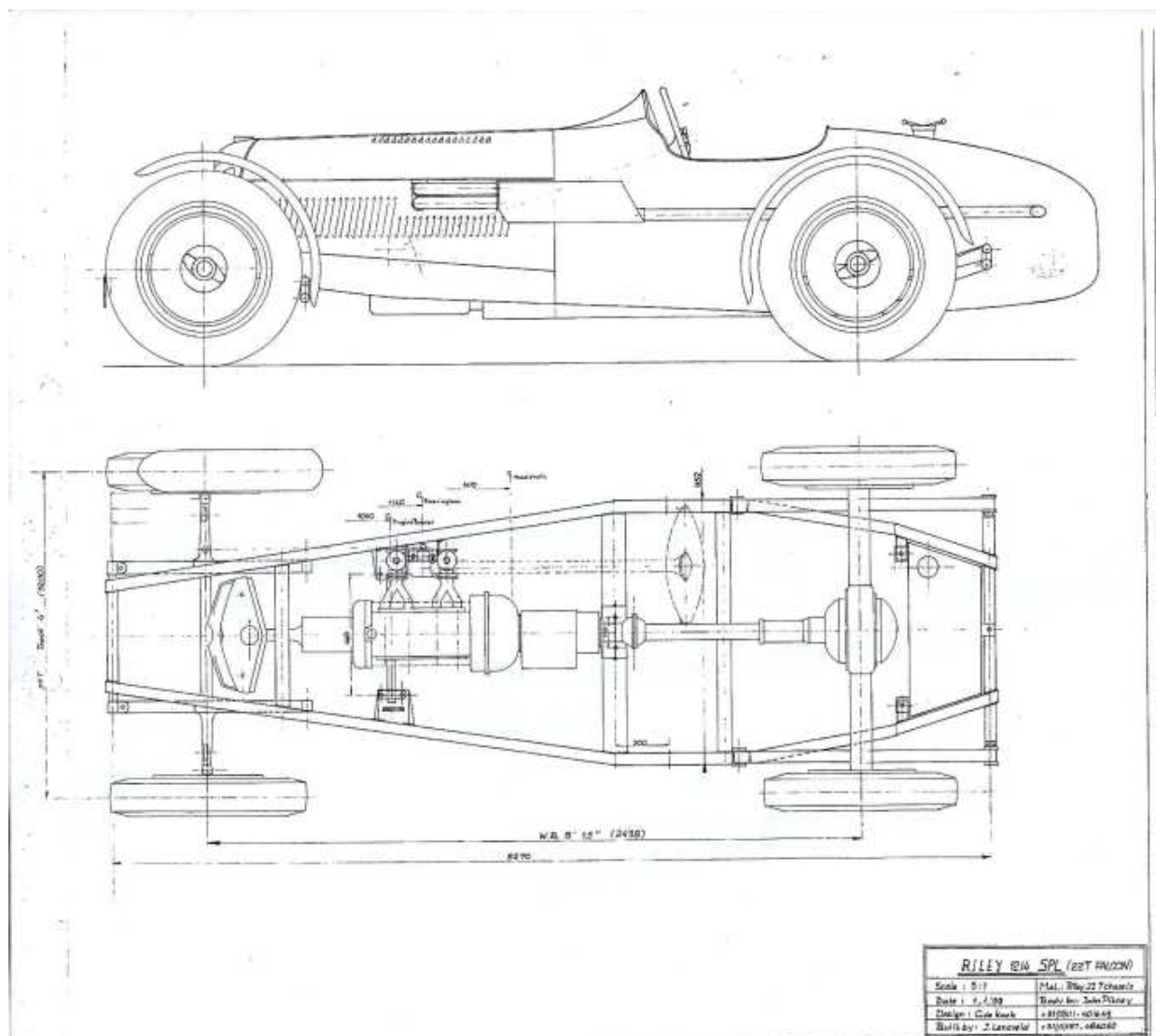
Ron & Els van Zaltbommel
 Achterland 14
 2964 LA Groot-Ammers
 Tel 0184-601677
 email ronenels@xs4all.nl

Voor als het niet lukt om op tijd bij ons te zijn en er niemand meer aanwezig is als je aankomt, hierbij ook het adres van de Schaapskooi Ottoland
 A 89 (?? ja dit klopt, de straatnaam is alleen A)
 2975 BD Ottoland
 tel 06-51786764



Riley Specials (Kees de Kock)

In het algemeen wordt de bouw van specials niet bepaald aangemoedigd. Daar komt nog bij dat onder het begrip "special" niet altijd hetzelfde bedoeld wordt. Zo zijn er merken die een of meer specials fabriceerden en als zodanig in de handel brachten. Bij voorbeeld een Frazer-Nash "Le Mans Special" is een door de fabrikant zelf op de markt gebracht type. Een dergelijke "special" wordt als een officiële fabriekswagen geïdentificeerd en is dienovereenkomstig aanzienlijk meer waard dan de later door handige "knutselaars" nagebouwde "replica's". Ofschoon zo'n replica best kwalitatief zou voldoen, en soms zelfs beter, aan de oorspronkelijke fabrieksstandaard. Dus de vlag dekt niet altijd de lading en bij aankoop van een zogenaamde replica is het zaak de oorsprong van het voertuig goed na te gaan. Nu zal het bovengenoemde geval niet al te vaak voor komen en beperken we ons tot die typen die, vaak ver nadat de oorspronkelijke fabriek er mee opgehouden is, door iemand gebouwd is. Vaak een amateur, ook wel door bouwers die over de juiste hulpmiddelen konden beschikken. In het geval van Riley, waren het de Freddie Dixons en later de Barrie Gillies en die de meer bekende exemplaren bouwden en er vervolgens ook nog bewonderenswaardige race resultaten mee behaalden. Als je de publicaties van de Engelse VSCC leest, dan kom je verschillende vrij recent gebouwde specials tegen, al dan niet met behulp van "superchargers" (niet te verwarren met de hedendaagse "turbo-chargers") menig modern voertuig de baas zijn, zowel op heuvelklim- als pure race-circuits. Ene Pete Candy wordt heel vaak als de snelste gekwalificeerd. Hij heeft een special bemachtigd waarvan ik toevalligerwijs de bouwer heb ontmoet waarvan verslag is gedaan in het ter ziele gegane



tijdschrift "British Car Magazine". De "Rat" was de tweede special die door Ted Dunn was

gemaakt en die zeer snel bleek te zijn. Zo zijn er intussen vele specials die ,met de race successen van de vooroorlogse Rileys als leidraad zijn geconstrueerd, niet altijd met boven genoemd resultaat en bijna altijd met veel enthousiasme en met beperkte middelen . Soms niet om aan te zien, soms heel aardig in de buurt van het origineel.

Het bespreken van de vele vooroorlogse race Rileys , waaraan de special bouwers plegen te refereren, zou in dit bestek te ver voeren. Voor een ieder die daarin geïnteresseerd is, zoek naar het boek van David G Styles "Sporting Rileys—The Forgotten Champions" waarin de Riley Race historie is opgetekend. Letterlijk, van alle in races gebruikte typen vindt men daarvan een of meer tekeningen. Alle belangrijke typen staan er in, van Brooklands tot TT Sprites met productie aantallen en chassis nummers.



Natuurlijk kan niemand je verbieden een special naar eigen inzicht te maken. Is hij voor de weg bedoeld , en dat zijn de meeste naoorlogse exemplaren, dan dient hij natuurlijk te voldoen aan de eisen door de RDW gesteld en vervolgens dient hij daarop te worden gekeurd.

In mijn beperkte werk dat ik voor het British Car Magazine heb gedaan en wellicht door mijn enthousiasme voor de bovengenoemde bouwsels van Ted Dunn en anderen aangestoken, kwam de eigenaar van het blad ,Jim Lensveld,met het verzoek om , naast het schrijfwerk, op zijn tekenbord in zijn kantoor een ontwerp te maken van een soort replica van de Riley TT Sprite van 1935. In onze zoektocht naar een donor auto, vonden we een “winkeldochter” bij Kennis in Bergeyk die wel geschikt leek. Het was een 12/4 Falcon van 1935 ,die niemand wilde hebben en die een zeer grondige restauratie niet te boven zou komen. De Falcon waarvan het 22T chassis bruikbaar bleek om als basis te dienen voor een special, werd uitgekleeft “tot op het bot”, waarbij de hele body naar de sloper ging en de rest grondig werd ontroest. Voor de motor werd een beroep gedaan bij LMB , waar ik een morgen besteedde aan opmetingen aan de “White Riley” om een natuurgetrouwe versie op papier te kunnen zetten. Voor de A.S. Preselect bak gingen we naar Engeland waar we een complete set satellieten,trommels en rembanden



kochten bij ERA racer en tuner Bill Morris. Bij anderen kochten we een kroon en pinion met een langere overbrenging, etc. Inmiddels was duidelijk hoe we het chassis moesten verbouwen om wielbasis en spoorbreedte van een TT Sprite na te bootsen. Voor de achteras betekende dat “underslung” om een laag zwaartepunt te bereiken, voor de voor en achterveren betekende dat een vermageringskuur.

De body waarvan de voorzijde een kopie zou worden van de White Riley, was voor de omvang van de eventuele bestuurder te smal en dus paste ik de achterzijde zo aan dat er ca 10 cm meer binnenruimte van de cockpit zou ontstaan. De vorm van de staart wijkt daarom af van de originele Sprite, maar dat vond de opdrachtgever onbelangrijk. Dat betekende ook dat ik het chassis ter plaatse van de voorste veerhanger moest laten afwijken. De veerhanger bevindt zich hier boven het chassis, terwijl hij origineel aan de buitenzijde van het chassis zit. Van beide

mogelijkheden zijn tekeningen gemaakt en zoals eerder in mijn commentaar op de foto's van specials in Roamer 135 geschreven is er op z'n minst een gebouwd (Frits Textor) met de juiste uitvoering. Van alle dwars profielen die op tekenbord zijn uitgezet en opgetekend, zijn van multiplex mallen gemaakt die vervolgens op de juiste langs profiel positie met elkaar werden verbonden Dat geheel werd met polyester (zoals Jim Lensveld voorheen boten bouwde) een complete mal gemaakt die we naar de Firma Pitney&Zn in Engeland hebben verscheept. Vader en zoon Pitney hebben daarop een mooie strakke body gemaakt, met "Engels wiel" en veel vakmanschap. Niet tevreden met de constructie van het brandschot /scuttle is daar de aluminium structuur vervangen door RVS.

Alhoewel de wagen geheel was samengesteld, body voor en achter op het chassis heeft de eigenaar de body er weer afgehaald en heeft het geheel uiteindelijk verkocht aan Han Brouwers , die na geruime tijd de special heeft afgemaakt. (Zie zijn commentaar in Roamer 135.)

Van alle mogelijke details zijn tekeningen gemaakt, van de compleet nieuwe voordemper constructie tot en met de gas en ontstekingshendels op het stuur. En natuurlijk het hele chassis met brackets voor radiator, motor (40cm naar achter verplaatst), bak , tank accu's etc, etc. Tekeningen en body mal zijn gekocht door Wim Vaassen die op basis van een '38er Kestrel chassis als eerste een special heeft afgemaakt en rijklaar gemaakt. Zijn special is later verkocht aan Luc Brands, die er tot redelijke tevredenheid mee rijdt.

Een derde set tekeningen is aan Frits Textor verkocht die vervolgens de tweede was die een rijdende special daarvan heeft gemaakt. Naar verluid, zijn die tekeningen bij Janssen Carrosserie terechtgekomen, waar waarschijnlijk nog wel een exemplaar zal worden gebouwd.

Zijn dit replica's van de TT Sprite? Nou, nee, daarvoor wijken ze teveel af van het origineel. Is dat erg? Dat hangt van het gezichtspunt af. De gemiddelde enthousiast zal die afwijkingen niet zo gauw opmerken. Als die afwijkingen functioneel zijn en ze je helpen om het rijgedrag te verbeteren en om de wagen door de keuring te krijgen, wie zal het je kwalijk nemen. Zo lang je het ding maar niet aanprijst als een TT Sprite, want dat is frauduleus handelen.

Overigens als je het bouwen van auto's niet leuk vind, maar er wel een wil hebben, Ashridge Automobiles Ltd biedt nieuw gebouwde specials aan. Een 12/4 Spl voor 49.000 GBP en een Nine Spl (Brooklands type, maar geen echte!) voor 39.000 GBP. Hetgeen achteraf beschouwd nog niet eens zo duur is. Je zult je gauw vergissen in de totale kosten van zo'n special bouw dus kopen van een exemplaar , nieuw of gebruikt, kan voordelig zijn. En verder is niet iedereen in staat om een goed uitziende special te bouwen. Als je dat dan toch besluit, zorg dan voor een goed plan en betrouwbare tekeningen en laat het door ervaringsdeskundigen checken, zodat er niet weer een gedrocht ontstaat. Zoveel geld besteden en dan achteraf moeten constateren dat het resultaat onverkooptbaar blijkt, is toch dom, en niet een "beetje!"

Min. Vereisten zijn: Club lidmaatschap van : Riley Register,
Riley MotorClub en voor evt. naoorlogse Spl's Riley RM Club

Versnellingsbakken: www.gwautos.com

Diff's: Guest Gear Services: guestgears@yahoo.com

Dempers: V&CSA ; John Brown S.Croydon; +442086515347

Div. Onderdelen: Ian Gladstone: Blue Diamond Services

www.rileycarspre-war.co.uk ook motor revisies, en verder advies via keesria@kpnmail.nl



Roamer 137 maart 2012.doc

Lustrum 2012

Zoals al in de vorige Roamer aangekondigd vindt de viering van het 7^e lustrum van de RCH plaats op 11 t/m 13 mei en wel op de historische gronden van het kamphuis te Vierhouten. Inmiddels ligt het programma geheel vast, dus daarover straks wat meer.

De zaterdag wordt georganiseerd door Rinus Boerstra, dus voor eventuele vragen vooraf of klachten achteraf, hij is hiervoor het aanspreekpunt.

Het zondagprogramma wordt verzorgd door Jan-Willem Nieuwenhuis dus voor eventuele vragen daarover is hij de aangewezen persoon.

Om deel te nemen, en dat doen we natuurlijk allemaal, vraagt het bestuur om het los bij deze Roamer ingesloten formulier in te vullen en aan de secretaris te sturen. Adres zie voorin de Roamer. Mailen mag ook zolang maar duidelijk is hoeveel mensen er komen en wanneer ze komen. Het is mogelijk om alleen de zaterdag te komen of alleen de zondag te komen dus niets is verplicht. De inschrijving sluit op 1 mei 2012 mede in verband met de logistiek rond het geheel wat betreft eten en drinken.

Er wordt naast het kamphuis een tent gebouwd met daarin wat beter meubilair dan het houten spul van het kamphuis. Dus bij slecht weer hebben we ook wat meer uitloopp ruimte dan alleen het kamphuis.

Kosten:

Deelname gehele weekend: € 50,- per persoon

Deelname alleen zaterdag: € 35,- per persoon

Deelname alleen zondag: € 15,- per persoon

In deze bedragen zijn ook de kosten van excursies, lunches, diner op zaterdag, koffie / thee, etc. begrepen.

Vrijdagprogramma:

Vrijdag is het kamphuis geopend vanaf +/- 16.00 uur geopend. Vast programma is er niet. Gezamenlijk ergens een hapje eten is binnen de vaste klanten een gebruikelijke avond passering. Maar kom rustig ook op vrijdag. De kosten van het eten op vrijdagavond zijn voor eigen rekening.

Zaterdagprogramma:

10.30 – 11.00 uur verzamelen bij het Oude Ambachten & Speelgoed museum in Terschuur. Hier drinken we een kopje koffie met iets erbij.

Daarna gelegenheid om het museum te bekijken.

13.30 Lunch in één van de ruimtes van het museum.

Na de lunch kan eventueel nog een rondje door het museum worden gereden of de route naar Vierhouten worden ingeslagen. Er wordt een routebeschrijving uitgereikt vanaf Terschuur naar vierhouten om via wat meer rustieke weggetjes te rijden. Snelweg mag ook.

Het museum is als volgt gelegen: Rijksweg 87, 3784 LV Terschuur. Dat is de weg van Hoevelaken naar Voorthuizen vlakbij de afrit Ede / Barneveld van de A1. Vanaf het westen na de afrit links,



einde weg links, 1^e rechts ri. Nijkerk, op rotonde links en dan gelegen aan de linkerkant. Vanaf het oosten na de afslag rechtdoor 1^e rechts ri. Nijkerk, op rotonde links en dan gelegen aan de linkerkant.

Parkeren voor de Riley's naast het museum achter het hek. Is voor ons gereserveerd. Overig modern blik op parkeerterrein aan voorzijde.

In de loop van de middag samenkomst in Vierhouten, koffie / thee, aperitief, diner en gezellig samenzijn.

Zondagprogramma:

De zondag begint met ontbijt voor degenen welke overnachten in het Kamphuis of op het Terrein. Voor de overigen is er Koffie.

We gaan op deze dag terug in de tijd. De Riley Club Holland bestaat 35 jaar. Wat deed men op metingen in 1978 of in 1982. Wat waren dat voor bijeenkomsten? Veel al was dat een puzzelrit. In die tijd reed men ruim 100 km om op een meeting te verschijnen of soms nog verder. Er werd toen een rit gereden van ongeveer 80 km waarbij men na afloop nog even gezellig kon napraten tijdens de prijsuitreiking.

Met de huidige brandstof prijzen is het nog net haalbaar om met de Riley op een meeting te verschijnen, laat staan dat men ook nog een rit van 80 km of meer gaat rijden. Hierdoor zijn de accenten van een meeting een beetje gewijzigd. Maar op deze dag gaan we het 7^e lustrum vieren met een puzzelrit in de omstreken van Vierhouten.



Vertrek vanaf 11.30 uur.

De afstand zal in ieder geval niet meer zijn in kilometers dan het jaartal van bestaan van de club, het accent zal liggen op de puzzel en niet op de afstand. De rit eindigt met een picknick waarna we rond 15.00 uur weer terug zullen zijn bij het Kamphuis voor de afsluiting van het Lustrum.

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:

Nunspeterweg te Vierhouten. Inrit links van Hotel De Mallejan (Nunspeterweg 70) via een onverharde weg.



Van de webmaster...

André Sendatzki.....

Allereerst zal ik me om te beginnen even voorstellen, mijn naam is André Sendatzki en ik ben geboren en getogen in Winterswijk. Nadat we eerst een jaar of dertien in Winterswijk gewoond hebben zijn we in 1986 naar Kotten verhuisd naar het ouders huis van mijn vrouw Willemien. Zo nu genoeg over onszelf en verder met de eerste kennismaking met de Riley. Deze vond plaats doordat we nieuwe burens kregen... Willem en Ineke Postel. Mijn vrouw moest met een lijst van de kankerbestrijding bij hun ook collecteren en toen ze thuis kwam zei ze dat er bij hun een wel erg mooie oldtimer in de carport stond, ze had er ook al bij gezegd dat wij ook altijd lid van de Winterswijkse Oldtimer Club waren geweest enz. dus de eerste lijntjes waren gelegd. Er wordt hier in september altijd het volksfeest gevierd en bij de voorbereiding hiervan kwam ik in contact met Willem en Ineke. Na een beetje heen en weer gepraat kwam het gesprek al snel op de Riley. Tot m'n schande moet ik bekennen dat ik nog nooit van een Riley gehoord had... Ik dacht dat het een driewieler was, foutje.. Willem nodigde me gelijk uit voor een ritje de volgende dag en ik moet zeggen het was prachtig, wat een auto!! Ik had natuurlijk m'n camera meegenomen en de eerste foto's waren een feit. Langzaam maar zeker rolde ik er steeds meer in (het Riley gebeuren). Bij de meeting van het 30jarig jubileum heb ik al veel foto's gemaakt en opgestuurd naar Jan Willem. Toen al eens mee geweest naar Maarssen, nog eens een meeting in Kotten, donateur geworden (de enige). Vorig jaar kwam er een bestuurswisseling waardoor Jan Willem geen tijd meer had om de website van de Riley Club bij te houden. Willem Postel kwam daarom bij me om te vragen of dat niet iets voor mij zou zijn. Doordat ik inmiddels voor 100% ben afgekeurd (C.O.P.D.) heb ik daar nu wel tijd voor. Zoals jullie inmiddels kunnen zien is er het een en ander veranderd aan de website. Volgens mij is het makkelijker geworden maar..... Het is even wennen denk ik maar het moet kunnen... Als jullie foto's of ander materiaal op de site willen hebben stuur het maar op naar mij en dan kan ik het plaatsen.

De webmaster André..

P.S. misschien een goede tip... kijk of je pop-up blokkering uit staat op de site van de Riley Club...



Riley Club Holland

De vereniging voor alle type Riley's

Hoofdmenu

- Home
- Agenda
- Shop
- Foto-Gallery 1
- Foto-Gallery 2
- Foto-Gallery 3
- Foto-Gallery 4
- E-mail
- Contact
- Links
- Te koop



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.

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, ed.
- het leggen van hechte onderlinge contacten.
- het op gang brengen van een vlotte onderdelenvoorziening.
- het houden van een jaarlijkse "grote meeting".
- het houden van toerritten.
- het houden van regionale bijeenkomsten, enz.

Contributie:

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

Advertentietarieven:

- 1/1 pagina: 1 x € 29,50, 4 x € 90,-
- 1/2 pagina: 1 x € 16,00, 4 x € 45,-
- Kleintjes: € 8,- (voor niet-leden)
- ..gratis voor leden, tenzij het handel is.

Laatste update: 14-02-2012

Restauratieverslag NYM 684 (deel 8)

Nol Grasman (bezorgd door Margreet Faber)

4 april: bev. bak ruitenwissermotor doorgerot. Hierna heb ik bijna het hele bovendee van de gereedschapsruimte weggeslepen, omdat deze plaat gedeeltelijk is weggerot.

5 april: accubak met dempstof bekleed.

10 april: bodem van de gereedschapsruimte van nieuwe plaat voorzien. Verder heb ik een plaat voor het gat in het schutbord gemaakt.

11 april: Ruitenwissermotorbak ontroest en in de menie.

12 april: Plaat in schutbord bevestigd. Complete bak met dempstof bekleed.

13 april: Schutbord gereinigd - ontvet en geheel in de menie.

14 april: rest wielophanging aan langsbalk ook schoon en in de menie. Ruitenwisser dempers opnieuw in bev. bak gelijmd.

15 april: Vandaag heb ik het subframe van de wielophanging / stuurhuisbevestiging weer gemonteerd, evenals de bovenarmen.

19 april: div. kleine onderdelen - voorste deel chassis in de zwarte lak gezet

22 april: De torsiestaven voorlopig op plaats gebracht met de bevestigings onderdelen en de instelbouten.

24 april: Borgplaten, vulbuisjes en borgbouten tbv torsiestaven voorlopig aangebracht. Ook de motorsteunen zijn na het overtappen maar M8 voorlopig gemonteerd (RVS bouten + ring en V-ring).

8 maart: Het lagerhuis links voor geheel gedemonteerd, de lagers worden tzt vervangen, door stof en olie dichte exemplaren. De maten zijn net als achter metrisch (dus goed verkrijgbaar).

31 mei: Demonteren en schoonmaken benzinepomp. Schilderen dynamohuis, vlakschuren koolborstels en wegboren van klinknagels, kogellager (dit lager dient te worden vervangen).
Besteld: alle rubberbussen van fusee's.

3 juni: Vandaag heb ik de carburateur geheel gedemonteerd en in en uitwendig grondig schoongemaakt. Vooral de flotterkamer zat vol rommel.

6 juni: Inlaatspruitstuk uit magazijn te Tilburg opgehaald.

7 juni: Nieuw dynamo kogellager gemonteerd, dynamo weer volledig gemonteerd. Gebroken poelieflens met gietijzer elektrode gelast.

1 september: Startmotor in onderdelen gedemonteerd. Collector, borstel en lagerbussen zijn slecht, terwijl de veldspoelen nat van de motorolie zijn.

De lagers van de voorwielen zijn op voorraad leverbaar. SKF 6304 en 6306

Voor 70 gulden dus, hierbij komen dan ook nog 2 oliekeringen, de oude zijn volkomen versleten.

13 september: Lagers in het huis geperst (stuurkant) het grote lager kon meedraaien in het huis (met de buiten ring). Dit heb ik opgelost met loctite block retainer. Startmotor as op draaibank voor afdraaien van collector.

14 september: :Lager in huis passagierszijde, Bij het verwijderen van de 4 bouten van de asophanging moet ik de koppen wegslijpen. De remleidingen (2x) per trommel zijn verroest.

15 september: Wielas geschilderd, alsmede onder fuseehuis, bussen uigeperst. De oliekeringen (2x) zijn na enig zoeken in Leeuwarden besteld 2 1/2 x 8 mm Levertijd +/- 1 week.

19 september: Keerringen gemonteerd

23 september: Lagers stuurzijde gemonteerd, remcilinders, remvoeringen, remslang/ remslangsteun- veren en stelbouten van de ankerplaat (passagierszijde) gemonteerd. Remleidingen en nippels worden vervangen, de ontluuchtings en aansluitnippels zijn vast geroest in de cilinders.

29 september: ankerplaat stuurkant volledig gedemonteerd. Beide ankerplaten mer roestvormer behandeld.

30 september: Ankerplaten en remstangsteun + startmotorhuis geschilderd. Het bestellen van onderdelen in Engeland is een moeizaam karwei, na 4 weken heb ik van een dealer in Yorkshire nog steeds geen bericht ontvangen (rubberbussen voorwiel ophanging). Ik ehb gisteren besloten lid te worden van RM in Engeland, de onderdelen voorziening moet dan eenvoudiger voor me worden.

10 oktober: Remleidingdeel T stuk achteras - cilinder links gemonteerd.

11 oktober : idem rechts

13 oktober: :Leiding T stuk - hoofdcilinder gemonteerd.

18 oktober: alle rubberbussen voorwiel ophanging zijn besteld (UK)

26 oktober: reservewiel losgemaakt, geschuurd en geplamuurd.

27 oktober: kofferdeksel verwijderd, met afbijt behandeld, res. wiel klep geschuurd en geplamuurd.

30 oktober: Nieuwe rubberbussen tbv swivelpin aan stuurkant gemonteerd. Nieuwe fusee boven spindels van borgpen voorzien en gemonteerd. De 4 rubber hoezen die om de swivelpins zitten (boven en onder) voor de bescherming van de bronzen lagerbussen in de fusseehuizen kunnen gemakkelijk worden vervangen door de stofhoezen van een remcilinder.

31 oktober: Alle rubbers, behalve de torsietaaflagering zijn nu vervangen door nieuwe. Ook de onderste swivepin houses gemonteerd. Beide torsiestaven + bevestiging en afstandsbusen zijn verwijderd.

1 november: Wiellagerhuis stuurkant + remankerplaten gemonteerd.

2 november: Lagerhuis passagierskant gemonteerd, de bevestigingsbouten van de rem ankerplaten zijn nu met RVS M10 x 20 (afgeronde kop) aan de asflens gemonteerd 9 zelfborgende moer + RVS sl.ring)

1990

6 januari 1990: Vandaag de complete bumper assembly gedemonteerd. De slingergeleidingspijp is verroest. De wagen staat nu met de vooras op een tweewielige bok, dit is gemakkelijker voor eventueel verplaatsen. Nu dus weer naar het oude"deel van de garage.

8 januari: Ontroesten hoofdframe bumper assembly, enige roestschade.

11 januari : Bumper ass. hoofdframe met roestvormer behandeld.

13 januari: Alle rubber bussen tbv de voorwiel ophanging en vering vandaag per post ontvangen (albesteld in oktober!)

De 4 grote bussen, van de torsiestaven zijn gemonteerd evenals de afstandsbusen en uiteraard de inwendig vertande torsiepijpen.

15 januari: Torsiestaven vastgezet en de onderste wieldraagarmen op de swivelpin en torsiebuis gemonteerd. De 4 grote rubberbussen bleken te lang te zijn en moesten worden afgesneden/ De grote ringmoeren op de torsiebuizen met de borgringen op positie gebracht.

17 januari: Schokbreker bevestiging onder passagierszijde gemonteerd. De schroefdraad van de bevestigingsbout opgesneden naar M12

18 januari: ophanging passagierskant compleet afgemonteerd.

20 januari : idem aan de stuurkant. Verder heb ik nu het complete stuurhuis + de stuurstangen gemonteerd. Het uiteinde van het stuurkantdeel is krom, waarschijnlijk tgv een botsing of een stoeprand. Het geheel is sterk vervuild, modder en oud vet. De beide harmonica's waren bevestigd dmv ijzerdraad en gescheurd.

22 januari: Diverse delen besturing verder gedemonteerd plus ontvet, Het verbindingblok tussen beide stuurstangen is aan één kant krom (zie notities 20-1)

23 januari: reinigen gietstuk + hoofdas (worm) stuurhuis.

24 januari: problemen met stuurstang, verb, blok, bev ogen niet meer in één lijn. Ondanks warmstoken.

26 januari: Gietstuk stuurhuis binnen en buiten schoon, bumperframe in de menie

27 januari: rest onderdelen schoongemaakt

8 april: de laatste 8 weken zijn alle delen van de bumper assembly van primer en menie voorzien, de rechter spoorstaaf is opnieuw gericht. Stapbouts stuuruitslag vervangen door metrische terwijl de aluminium plaat tussen schutbord en grille kaal gemaakt is en de scheuren in de bovenrand gelast. De beide koplamphuizen met afbijt kaal gemaakt en met primer behandeld.

28 mei: Remcilinders voor L+R besteld magazijn RM

29 mei: carr. achter met afbijt behandelen en geheel kaal maken

30 mei: afbijt en schuren

1 juni: afbijt en schuren

2 juni: afbijt en schuren

3 juni: bumper frame in de zwarte lak

4 juni: carr. afbijt schuren

6 juni: spatbord LA in de primer. Carr. achter is grotendeels klaar

7 juni : remcilinders ontvangen

11 juni: remcilinders gemonteerd, brugleiding stuurkant nieuwe vervaardigd

12 juni: remschoenen gemonteerd (veertang is noodzakelijk)

13 juni: schuren L achterspatbord

23 juni: achterspatbord in de primer - deur LA blankschuren

10 augustus: passagiersdeur ondr met afbijt behandeld, hierna in de primer

12-augustus : passagiers kant nu gehel in de primer

13-augustus: begin kaal maken bestuurders kant. diverse onderdelen voorremmen besteld.

23-augustus : rest passagiersdeur behandeld. Stuurkant half in de primer

24-augustus: onderdelen aangekomen, remslang achter gemonteerd, nieuwe remvoeringen stuurkant opgeklonken

1 september: remslangen gemonteerd plus de verbindingsleidingen op de ankerplaat

4 september: remschoenen + trommel gemonteerd en afgesteld (passagierszijde)

11 september: nieuwe toevoerleiding (koper o 6mm) gebogen van remoliepot naar hoofdcilinder

12 september: vloerplaat boven cilinder verwijderd, revisieset voor cilinder besteld.

17 september: stuurhuis grotendeels weer samengebouwd

18 september: track rod eye ontvangen, rest stuurhuis zoals heugel, lager en buitenpijp gemaakt. track rod eye opgelast met RVS elektrode en vlak gevijld

19/20 september: remleidingen opnieuw gekraagd, pedaalslag afgesteld vloer opnieuw gemonteerd. Stuurwiel en as en pijp gemonteerd.

21 september: stuurhuis compleet in chassis gemonteerd

22 september: auto tijdelijk op de wielen (voor) geplaatst, spoorstangen later afstellen. Nieuwe RVS spatbordsteunen geplaatst (volgens oud exemplaar)

24 september: Hoofdremlcilinder van revisieset voorzien

25 september: leidingen voor en achterremmen lekken bij aansluiting tgv toepassen enkele kraag.

22 oktober: Handremkabel gemonteerd en voorlopig afgesteld.

24 oktober: dashboard compleet verwijderd, hierna reem bekleding binnen en vervolgens de rechter voorruit uitgenomen. De onderrand is plaatselijk doorgerot

25 oktober: rot materiaal weggeslepen

27 oktober: Nieuwe plaat in vorm gebracht, ingelast, geplamuurd en in de primer gezet

29 oktober: Linker voorruit verwijderd. de roestschade aan de sponning is hier aanmerkelijk groter - wegslijpen

30 oktober: nieuwe onderrand t/m de bocht ingelast + plamuren

3 november: alle plaat rond voorruit en vóór motorkap ontroest en in de primer. Boven het rechterraam zijn enkele rotte plekken vlak onder de dakgoot. Nieuwe onderplaat voor radiator uit 2 mm plaat gemaakt.

6 november: aluminium "engine bay"plaat - rechts - in de primer en voor passen gemonteerd.

13 november: zelfde plaat links gedeeltelijk met afbijt behandeld.

14 november: beide zijplaten nu aan de carrosserie bevestigd

17 november: motorkapsteun geheel kaal geschuurd, alsmede de rechterhelft van de motorkap.

20 november: alle oude maroon rode lak is nu geheel van de carrosserie verwijderd.

21 november: instrumentenpaneel uit het dashboard verwijderd. Het dashboard moet opnieuw worden gelakt.

24 november: Vandaag heb ik de zijplaten, de motorkap, het verbindingsdeel, de grille en de grill onderplaat tijdelijk gemonteerd om te zien of de beplating op elkaar aansluit. Volgende week de spatborden plaatsen om daarna te kijken of de treeplanken goed op de achterspatborden aansluiten.

25 november: spatbord stuurkant gemonteerd

27 november: spatbord links gemonteerd. Treeplank moet veranderd worden, past slecht. Spatbord bev. beugel links moet ook worden gewijzigd.

29 november: vandaag enkele uren besteed aan het monteren van de treeplank aan het voorspatbord. Het houtwerk van de langsbalken moest worden afgeschaafd. Hierna volgt afmonteren van de treeplank en aanpassen met spatbordbies aan het achterspatbord.

eind juni 1991

begin gemaakt met het verwijderen van het oude en slechte dak

14 september: na verwijderen van dakgoot, jute en canvas, alle schroeven van het plaatstaal doorgeboord en het dak opgetild en weggezet. Het houtwerk rond het achterraam en de houten lijst direct boven de deuren moet worden vervangen.

18 september: begonnen met losmaken verrot houtwerk achterraam.

28 september: nieuwe onderbalk ruw in vorm gebracht (meranti)

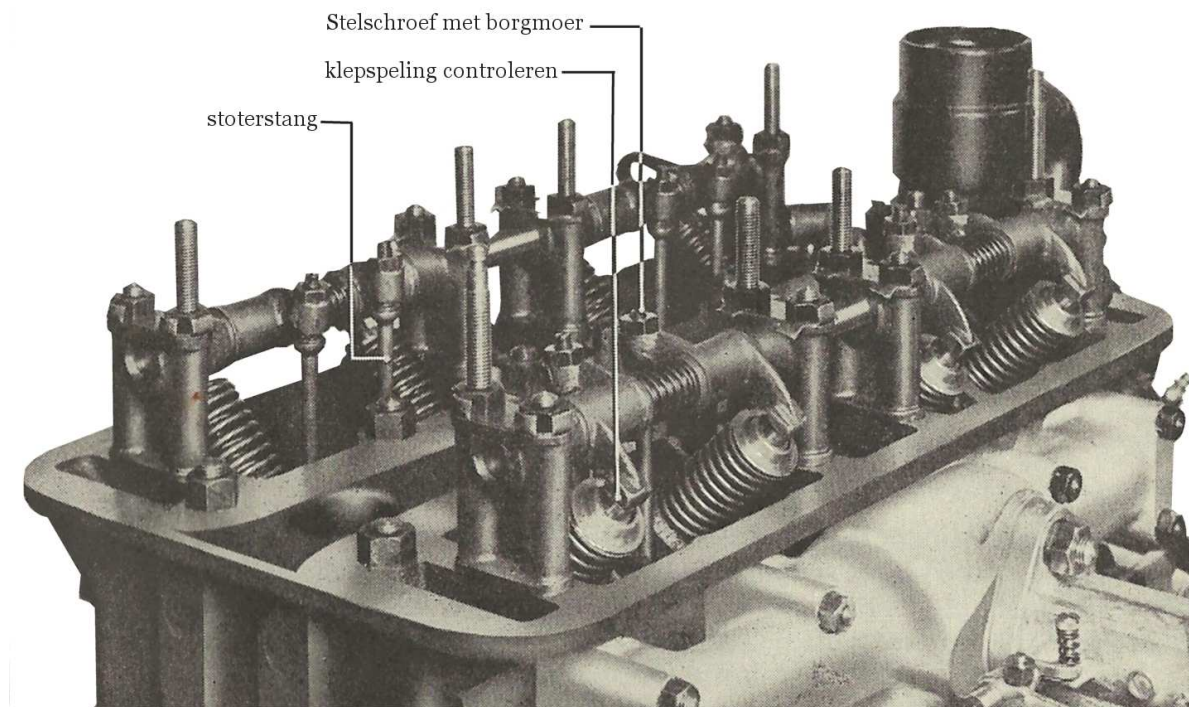
29/30 september: hoekdeeltjes kwart rond gereed, van gestoomd beuken.

1 oktober: achterraam vorm uit onderbalk gezaagd, de metalen bev. strippen worden nieuw uit RVS plaat geknipt.

4 oktober: Bovenbalk in model gebracht en voorlopig vastgezet

Kleppen stellen

De meeste jonge automonteurs leren vandaag de dag niet meer hoe je kleppen moet stellen. Dat is wel logisch, want het afstellen van de klepspeling -zoals het officieel heet- is bij de meeste moderne motoren niet meer nodig. En dat terwijl veel motoren tegenwoordig worden aangeduid met "16V". Zij zijn voorzien van zestien kleppen in plaats van de acht waarmee de meeste van onze Rileys het moeten doen. De luxe dat we geen kleppen meer hoeven te stellen komt doordat tegenwoordig de meeste motoren zijn voorzien van bovenliggende nokkenassen en hydraulische klepstoters. Deze laatste maken de klepspeling overbodig, omdat ze tussen de klepsteel en de tuimelaar als het ware een zacht kussentje vormen, dat de functie van de minuscule luchtspleet overneemt. Bij onze Riley moet de klepspeling evenwel van tijd tot tijd worden gecontroleerd en afgesteld. Na demontage van de cilinderkop geldt hetzelfde. Hoe dat in z'n werk gaat, wordt in dit artikel beschreven.



Waarom moeten de kleppen van een motor worden gesteld?

Tussen de bovenkant van de (ronde) klepsteel en de (vierkante) onderkant van de kleptuimelaar behoort een minimale speling (van enkele tienden mm) te bestaan. Deze speling dient om het langer worden van de klepsteel door uitzetting (hitte) op te vangen. Het is namelijk essentieel dat de klep elke keer dat hij sluit, strak op de zitting aansluit. Als de klep niet 100% zou sluiten (omdat de steel een fractie teveel is uitgezet), kan hij zijn warmte niet afvoeren naar de cilinderkop, met als gevolg dat hij (de klep) zou kunnen verbranden.

Tijdens het rijden met een Riley opent en sluit elke klep -afhankelijk van het motortoerental zo'n 500 à 1.750 maal per minuut. Door het telkens sluiten slaan de kleppen geleidelijk in op hun zittingen in de cilinderkop. Als gevolg hiervan zal de klepspeling in de loop van de tijd enkele honderdsten mm afnemen. Van tijd tot tijd dient daarom de klepspeling te worden gecontroleerd en zo nodig bijgesteld. Bij het gebruik van ongelode benzine in een motor waarvan de cilinderkop niet is aangepast voor loodvrij, bestaat een verhoogde kans op inslaan van de kleppen. Bij dergelijke motoren moet de klepspeling extra in de gaten worden gehouden.

Stellen bij warme motor

Bij een Riley behoren de kleppen bij warme (doch niet gloeiend hete!) motor te worden afgesteld. Op bedrijfstemperatuur is het ijzer uitgezet. het koelwater is dan tussen de 70-80 graden.

Beurtelings afstellen

De speling moet bij elke individuele klep worden afgesteld. Om een klep te kunnen stellen, moet deze gesloten zijn en niet bijna opengaan of zojuist zijn gesloten (stand van de nokkenas). Er is één positie waarin we zeker weten dat beide kleppen van een cilinder gesloten zijn: het bovenste dode punt (BDP) van de zuiger aan het einde van de compressieslag, dus juist vóór het moment waarop de bougie zal vonken.

“Tuimelen”

Het vonken van de bougie –waardoor het mengsel ontstoken wordt- doet zich bij elke cilinder 1 x per twee omwentelingen van de krukas voor. De andere keer dat de zuiger bovenkomt, gaan de kleppen juist dicht en open. Men noemt dit “tuimelen”. Hoe weten we nu dat we de krukas zodanig hebben verdraaid dat de zuiger van de cilinder waarvan we de kleppen willen stellen, in het juiste BDP staat? Hiervoor maken we gebruik van het gegeven dat de zuigers van een motor paarsgewijs op en neer bewegen: 1 en 4 dan wel 2 en 3 staan dus tegelijkertijd in het BDP. Bij de zescilinder geldt dit voor de cilinders 1 en 6, 2 en 5 alsmede 3 en 4. We beperken ons hier even tot de viercilinder motoren. Als zuiger 1 in het BDP aan het einde van de compressieslag staat, staat zuiger 4 aan het einde van de uitlaatslag. Op dat moment sluit de uitlaatklep, en gaat de inlaatklep open. Dit is het eerder genoemde “tuimelen”. Door de krukas zodanig te verdraaien dat de kleppen van cilinder 4 op “tuimelen” staan (te zien aan de bewegingen van de tuimelaars), weten we 100% zeker dat de kleppen van cilinder 1 gesloten zijn. Deze kunnen nu worden afgesteld. Omgekeerd: als we de kleppen van cilinder 1 op “tuimelen” zetten, kunnen die van cilinder 4 worden gesteld. Hetzelfde geldt uiteraard om en om voor cilinders 2 en 3.

Hoe groot moet de klepspeling zijn?

Bij de meeste motoren hebben de Inlaatkleppen een iets geringere speling dan de Uitlaatkleppen. Deze laatste worden namelijk heter en zetten dus meer uit.

Bij Riley motoren gelden verschillende klepspelingen, afhankelijk van het type:

RMA: Inlaat .003 inch 0,076 mm, Uitlaat .004inch 0,10 mm

RMB: Inlaat .003 inch 0,076 mm, Uitlaat .004inch 0,10 mm

RME: Inlaat .015 inch 0,38 mm, Uitlaat . 015 inch 0,38 mm

RMF: Inlaat .011 inch 0.28 mm, Uitlaat 0.11 inch 0.28 mm

Hoe weten we wat de Inlaat- dan wel de Uitlaatklep is?

Bij de Riley motor worden de cilinders altijd vanaf de radiatorzijde genummerd. No. 1 is dus bij elk type Riley de voorste cilinder. Riley motoren zijn zgn. Crossflow motoren. De carburateur, inlaat zit aan de rechterkant en de uitlaat aan de linkerkant. Bovendien hebben onze motoren twee nokkenassen, de rechter is voor de inlaat en de linker voor de uitlaat.

De Uitlaatkleppen van cilinders 2 en 3 zitten pal naast elkaar, halverwege de kop. Logischerwijze zitten de Inlaatkleppen van 1 en 2 dan naast elkaar. Evenals die van 3 en 4. Dit laatste is ook steeds te controleren aan de hand van het inlaatspruitstuk, dat beide voorste cilinders via één opening (of poort) van mengsel voorziet, en beide achterste cilinders idem dito

Het eigenlijke afstellen

Om de kleppen te kunnen afstellen, moet de kleppendecksel aan de bovenkant van de motor worden verwijderd. Let er bij het afnemen van het kleppendecksel op, dat de (kurken of rubber) pakking niet beschadigt. Als deze pakking breekt, moet hij worden vervangen om olielekage te voorkomen.

We weten inmiddels dat tijdens het afstellen de krukas enige keren moet worden verdraaid. Dit gaat het makkelijkst als de bougies zijn verwijderd. Voorts is het handig als de slinger bij de hand is om de krukas te kunnen verdraaien. Mocht deze niet voorhanden zijn, kan de krukas worden verdraaid door de 3e versnelling in te schakelen en de auto voorzichtig met de hand vooruit (liever niet achteruit) te duwen tot de kleppen in de gewenste stand staan.

Voor het afstellen hebben we een setje voelmaatjes in de juiste dikten, alsmede een flinke schroevendraaier en een -liefst vlakke- ringsleutel maat 12 nodig. Steeksleutels zijn voor dit werk

af te raden, omdat ze de neiging hebben op den duur de contramoeren te beschadigen. Kijk goed of de juiste dikte van de voelmaat voor de betreffende klep wordt gebruikt en steek deze tussen de klepsteel en de tuimelaar. Als de voelmaat er niet tussen kan, staat de klep te nauw, als hij zonder enige weerstand kan worden bewogen, staat de klep te wijd. Draai m.b.v. de ringsleutel de contramoer van het stelboutje een kwartslag los. Houd de voelmaat tussen de klepsteel en de tuimelaar en verdraai m.b.v. de schroevendraaier het stelboutje net zo lang totdat het voelmaatje voelbaar maar net niet te stroef tussen de klepsteel en de tuimelaar kan worden bewogen. Houd het stelboutje m.b.v. de schroevendraaier nauwkeurig in de gevonden positie en draai de contramoer weer vast: *stevig maar niet te vast*. Controleer na het vastzetten van de borgmoer of de voelmaat nog op dezelfde wijze heen en weer kan worden bewogen. Zo nodig het afstellen herhalen totdat de voelmaat met de gewenste (net voelbare) weerstand te bewegen is. Als we op deze wijze te werk gaan, kunnen van één cilinder zowel de Inlaat- als de Uitlaatklep worden afgesteld. Draai vervolgens de krukas verder tot het eerstvolgende paar kleppen tuimelt. De kleppen van de complementaire cilinder kunnen dan worden gesteld. Herhaal dit totdat de kleppen van alle cilinders zijn gesteld.

Controle

Als we rotsvast vertrouwen hebben in de kwaliteit van ons werk, kunnen we het kleppendeksel en de overige gedemonteerde onderdelen weer monteren. Na het inschroeven van de bougies en het aansluiten van de bougiekabels kan de motor worden gestart. Dan zal spoedig blijken of het werk goed is uitgevoerd.

Bij lopende motor horen alle kleppen ongeveer hetzelfde licht tikkende geluid te maken. De kans bestaat dat één of twee kleppen net iets nadrukkelijker tikken dan de overige. Dan is de speling van die klep(pen) blijkbaar toch een fractie te ruim afgesteld. Het opsporen van de boosdoener(s) gaat het makkelijkst als volgt:

Laat de motor even stationair draaien met afgenomen kleppendeksel. Neem een voelmaat van de dikte die is voorgeschreven voor de inlaatkleppen (de dunste van de twee). Luister goed welke klep kennelijk teveel lawaai produceert. Steek de voelmaat voorzichtig tussen de klepsteel en de bewegende tuimelaar van de vermeende boosdoener. Als het tikkende geluid dan verdwenen is, is de dader opgespoord. Blijft het tikkende geluid onveranderd, probeer het dan bij een naastgelegen klep, net zolang tot men “beet” heeft. Ik heb inmiddels al heel wat kleppen gesteld, maar alle acht (of 12 in het geval van een 6-cilinder) kleppen in één keer perfect afgesteld is echt een zeldzaamheid. Vandaar dat ik na het stellen van de kleppen de motor altijd even zonder kleppendeksel laat lopen om mijn werk te controleren. Het voorkomt een hoop dubbel werk. De speling van klep die te ruim staat moet opnieuw worden afgesteld. Veelal zal blijken dat het stelboutje tijdens het vastzetten van de contramoer onbedoeld toch net een fractie is verdraaid. Het luistert allemaal behoorlijk nauw. *Eén stelregel is hier wel het vermelden waard: een licht tikkende klep kan nooit kwaad, terwijl een te krap gestelde –en dus niet hoorbare- klep voor veel ellende kan zorgen!*

Nadat alle kleppen goed zijn afgesteld en het kleppendeksel weer is geplaatst, verdient het aanbeveling om de cilinderkop langs de rand van het kleppendeksel met een doek goed schoon te vegen en de pakking op eventuele olie lekkage te controleren.

Als het karwei geklaard is, kunnen we weer met een gerust hart 20.000 km van onze Traction genieten. Wie met een niet aangepaste cilinderkop op loodvrije benzine rijdt, wordt aangeraden de klepspelings vaker (aanvankelijk bijvoorbeeld om de 5.000 km) te controleren. Verandert er niets, kunnen de controle-intervallen wat worden verlengd. Als de klepspelings telkens moeten worden bijgesteld, is het aanpassen van de kop voor loodvrije benzine misschien het overwegen waard. Een alternatief zou kunnen zijn om wat loodvervanger (verkrijgbaar in losse flesjes) aan de benzine toe te voegen.

Riley RMA/E

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



Riley Nine MK 4 Tourer 1934.

Met heel veel extra onderdelen, oa gereviseerd motorblok & krukas.



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

Riley RM Onderdelen te koop:

Wij, John Dijker en Henny Kuipers zijn beide in bezit van een Riley RME sinds 1997. Wij restaureren onze voertuigen body off en in de loop der jaren hebben we veel donor materiaal verzameld. Om van onze overcomplete onderdelen af te komen bieden wij andere Riley liefhebbers de mogelijkheid om onze spullen te kopen. Een gedeelte van de verzameling is gefotografeerd. (Zie: www.rileyclub.nl onder de knop **te koop**) Spullen die niet gefotografeerd zijn een RMF as zonder remankerplaten, een RME as compleet, bumperdelen, veerbladen, krukas RMA A, radiator, RM stuur, (ook nog een houten MG stuur) en nog vele andere kleine onderdelen. Heeft u interesse of andere vragen dan kunt u ons mailen naar:

John Dijker: [john.solidboy@gmail](mailto:john.solidboy@gmail.com)
Henny Kuipers henny-kuipers@live.nl

PASSIE VOOR AUTO'S



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

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

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

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12

