

Roamer

152



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 € 38,--
- donateurs minimaal € 8,-- per jaar

Advertentietarieven:

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

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

Inhoud

39e jaargang
nummer 3, december 2015.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE PENNINGMEESTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 6 VAN DE REDACTIE
- 7 CONTRIBUTIE
- 8 NAJAARSMEEETING 2015
- 11 NIEUWJAARSMEEETING
- 12 SECOND-LIFE
- 13 REMCILINDER
- 14 REMMEN RME
- 16 LEDENLIJST
- 18 RME DROPHEAD
- 19 VERSLAG ALV 2015
- 22 ENGELSE TRADITIE
- 23 GEZOCHT
- 24 OLIEFILTERS
- 25 NT-80-00
- 26 VERSLAG ADELPHI 12/6
- 31 FRANKRIJK IN CRISIS

Agenda 2016

Nieuwjaarsmeeting
10 januari 2016

Voorjaarsmeeting
3 april 2016, Petten

Vierhouten
27 t/m 29 mei 2016

Najaarsmeeting
2 oktober 2016, Maarssen

Inleveren kopij:
vóór 28 maart 2016

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

Foto voorkant:	Els van Zaltbommel
Foto achterkant:	Henny Kuipers



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

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

<u>Voorzitter</u>	: Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX, Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Ed Bens, De Meeren 54, 4761 SM Zevenbergen, tel. 0168-326183, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Postbankrekening</u>	: NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland
<u>Redactie</u>	: Jan-Willem Nieuwenhuis, Wildkansel 13, 8162KC Epe Tel: 06-20368513, e-mail: redactie@rileyclub.nl : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Archivaris</u>	: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Clubwinkel</u>	: Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot- Ammers, tel. 0184-601677, e-mail: shop@rileyclub.nl
<u>Comissie lief&leed</u>	: Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
<u>Commissaris register/ documentatie</u>	: Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288,e-mail: register@rileyclub.nl
<u>Onderdelenvoorziening</u>	: Derek Allnut Donington (RMA) Services 52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, NR16 1NA England. Tel/Fax: +44 (1953) 789014; Verder The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The Riley Register (alleen voor leden).
<u>Technische adviseurs</u>	: <i>Vooroorlogse Riley's:</i> Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030. <i>Riley RM-typen:</i> Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
<u>Internet</u>	: www.rileyclub.nl

Van de voorzitter

De vorige keer heb ik mijn beurt voorbij laten gaan. Niet bewust, eerlijk gezegd. Ik had er geen erg in en heb absoluut niet bij stil gestaan dat ik geacht werd een bijdrage te leveren aan de Roamer. Het is nog even wennen als voorzitter!

Toen de vorige deadline zich aandiende zaten wij hoog en droog in de Elzas, na een stevige wandeling in de wijnbergen met een goed glas wijn en een lekker hapje voor onze eigen tent. Deze keer niet met de RMC. Gelukkig, moet ik er helaas bij vertellen. Hoog klopt enigszins maar droog is eerder spreekwoordelijk bedoeld. We waren uiteindelijk erg blij met ons modern blik na een paar stevige regenbuien.

Het actieve Riley-seizoen konden wij wel afsluiten met een mooi, droog en zonnig weekend op 3 en 4 oktober op kasteel Rosendaal en de Posbank tijdens de herfstmeeting, georganiseerd door Jan-Willem Nieuwenhuis. Een perfecte entourage voor de Riley's, gecombineerd met een boeiende en interessante wandeling door de tuinen van Kasteel Rosendaal. De rit heen op zaterdag en terug op zondag verliep zonder problemen bij prachtig najaarsweer.

Het blijft nog steeds een beetje spannend of de temperatuur niet te hoog oploopt. De verschillende 'doorspoelacties' van Thibault hebben blijkbaar goed gewerkt en de radiator houdt zich keurig aan de gewenste temperatuur.

Mij is wel opgevallen dat de medeweggebruikers in de loop der jaren een gedragsverandering hebben ondergaan. Thibault en ik rijden altijd 'met z'n tweeën'. Thibault rijdt en kijkt en ik kijk en zwaai om aan te geven of we in willen voegen of links of rechts af willen slaan. Vroeger werd er keurig rekening mee gehouden en hielden automobilisten in. Tegenwoordig kijken ze verbaasd met een blik van 'waar ken ik je van, waarom zwaai je naar me?' zwaaien terug en geven gas. Dat is niet altijd fijn. Maar goed, het is niet anders.

De zomerse activiteiten staan op een laag pitje, of liggen beter gezegd plat of onder een deken of op een bok. Het regent en de storm heeft windkracht 7 bereikt. Maar het duurt niet al te lang meer en de eerste RCH-meeting kondigt zich alweer aan. We beginnen traditiegetrouw met de Nieuwjaarsmeeting op zondag 10 januari 2016. Deze keer weer in Groot-Ammers bij Ron en Els. Daar kunnen we dan op gepaste wijze aandacht besteden aan het afscheid van Rinus Boerstra en Wim Arends. Voor de voorjaarsmeeting nodigen wij iedereen uit op zondag 3 april 2016 in Petten. We willen jullie en sterk staaltje Nederlands vakmanschap laten zien. Kustverdediging in de vorm van 35 miljoen m3 zand. Van dijk naar nieuwe duinen en strand.

Vierhouten staat gepland voor het weekend van 27 tot 29 mei 2016. Voor mij was het even zweten want in dezelfde periode wordt elk jaar het zeilweekend van de Toerzeilers georganiseerd waar ik al jaren aan meedoe. Soms vallen beide evenementen op hetzelfde weekend en dan moet ik kiezen. Maar ja, als voorzitter van de RCH kan ik het niet maken om het zeilen boven het RCH-weekend in Vierhouten te verkiezen. Gelukkig hoef ik niet te kiezen en kan ik én naar Vierhouten én gaan zeilen.

Anneke en Johan Hofland organiseren de herfstmeeting op 2 oktober 2016.

Dan zijn we het jaar alweer rond.

Maar zover is het nog lang niet. Als de Roamer bij u op map ligt hebben wij het Sinterklaasfeest achter ons en maken ons op voor de Kerst en de jaarwisseling.

Ik hoop dat we elkaar ontmoeten in 2016 tijdens leuke, ontspannen meetings.

Voor iedereen en gelukkig en gezond en vreedzaam 2016!



Van de penningmeester

Ed Bens

In de afgelopen jaarvergadering van de R.C.H. heb ik wederom het stokje overgenomen van Wim Arends. Na het verzoek van het bestuur en beraad met het thuisfront ben ik door de knieën gegaan. Na de verkoop van onze Riley en door omstandigheden in het afgelopen jaar was de binding met de R.C.H. wat in de versukkeling geraakt. Ik ga ervan uit dat, mede door het penningmeesterschap en het bijhouden van de ledenadministratie, we met vol enthousiasme de draad weer oppakken.

De interesse voor de auto's is er niet minder op geworden, naast mijn andere hobby het zwartkruitschieten met historische wapens.

Ik ben ervan overtuigd dat 2015 weer een geslaagd jaar voor de vereniging is geweest. We zijn onder andere weer in staat gebleken om de bestuurswisseling in te vullen en voor de leden een gevarieerd programma te organiseren. Een woord van dank aan allen die dit mogelijk hebben gemaakt!!.

Zoals in de afgelopen bestuursvergadering is vastgesteld en door de algemene vergadering in 2015 goedgekeurd, zal de contributie voor het jaar 2016 wederom **€ 38.00** bedragen.

Wij verwachten en gaan ervan uit dat u deze contributie **voor 1 januari a.s.**, zoals in het huishoudelijk reglement bepaald, weer zal overmaken. In deze Roamer vind u elders hiervoor de oproep.

In de ledenlijst van afgelopen jaar hebben we weer enkele nieuwe leden kunnen bijschrijven, naast een enkeling die opgezegd heeft en overgestapt is naar een ander merk. Per heden bedraagt het ledental 80 (inclusief onze twee ereleden). De ledenlijst is ingevoegd in deze Roamer.

Het ziet er naar uit dat we het jaar 2015 wederom met een sluitende begroting kunnen afsluiten.

Voor 2016 is iets meer financiële ruimte gemaakt voor de meetings. De kosten voor de Roamer worden eveneens tegen het licht gehouden en voor 2016 gaan we uit van een iets geringere oplage.

Voor eventuele vragen, opmerkingen en dergelijke weet u mij natuurlijk te vinden!

Mede namens Anneke wensen wij allen fijne Kerstdagen en een goede jaarwisseling toe.

Tot ziens op de nieuwjaarsreceptie.

Van de secretaris

Harry Keizer

Op 17 oktober bestuursvergadering gehad in de nieuwe samenstelling. We hebben voor Harderwijk als vergaderplek gekozen in verband met de afstanden. Bij de club zijn wat verschuivingen wat leden betreft o.a. door aan- en/of verkoop van de Riley. Tevens hebben wij voor 2016 de datums van de meetings vastgesteld, zie elders in de Roamer. Ook in deze Roamer het verslag van de Algemene Ledenvergadering te Vierhouten (afgelopen juni, zie pagina 19,20,21).

Wij hebben er ook weer een nieuw lid bij:

de heer H. Smets uit Kortenbergh.

Van harte welkom bij de Riley Club Holland.

Tot slot wens ik iedereen prettige kerstdagen en een gelukkig nieuwjaar.

Ledenmutaties:

Nieuw lid:

H. Smets Kortenbergh (B)

Riley 9/Lynx 1933

Opzegging:

J.Meijer Krommenie



van de redactie

Het maken van de Roamer blijft een bijzonder klusje. Deze keer is er veel aangeleverd. U treft hierbij een Roamer van maar liefst 32 pagina's aan. Tijdens de opmaak denk ik nog hoe krijg ik het vol. Maar op het laatst is er bijna geen ruimte meer voor het stukje van de Redactie. Ik weet niet of jullie weleens een oliemfilter nodig hebben of kopen? Je remmen afstellen. Maar u vindt het in deze Roamer.

Vergeet niet de contributie 2016 te betalen!

Fijne feestdagen namens de redactie,
Jan-Willem en Kees

Betreft

contributie 2016

Conform het Huishoudelijk Reglement, artikel 2, is ieder lid per 1 januari van elk jaar bij vooruitbetaling de contributie verschuldigd. Het bestuur heeft op 17 oktober jl. de contributie voor **2016** vastgesteld op **€ 38,00**.

Het bestuur verzoekt u om de contributie, **voor 1 januari 2016**, over te maken op

Bankrekening NL08 INGB 0004768493 van Riley Club Holland.

Bij beëindiging van het lidmaatschap blijft de contributie over het lopende verenigingsjaar ten volle verschuldigd. Beëindiging van het lidmaatschap dient daarom voor 1 januari schriftelijk plaats te vinden aan de penningmeester/ledenadministratie.

Clubleden die woonachtig zijn in het buitenland kunnen gebruik maken van het International Bank Account Number **NL08 INGB 0004768493 met BIC code INGBNL2A**.

Indien u vragen en/of opmerkingen heeft over de contributie en/of ten aanzien van het functioneren of anderszins van de club kunt u ten alle tijden contact opnemen met een van de bestuursleden.

Indien u wijzigingen wilt aanbrengen in uw gegevens van de ledenlijst kunt u dit via het emailadres penningmeester@rileyclub.nl doorgeven.

Namens het bestuur van de Riley Club Holland

Ed Bens (penningmeester/ledenadm.)

December 2015

K. v. K. Tilburg dossier 40259757

Najaarsmeeting

4 oktober

kasteel Rosendael

door Anneke Hofland

Zoals u zich misschien nog kunt herinneren, liet de Adelphi ons in 2011 langs de snelweg vanaf Vierhouten in de steek. Dat kwam vervelend uit, want onze dochter Alexandra zou het jaar daarop met Danny trouwen en zij hadden geloot wie de auto mocht kiezen. Danny wilde in de RME gereden worden, maar Alexandra in “onze”



Riley. Na de komst van de RME zijn onze meiden altijd bang geweest dat we de Adelphi zouden verkopen, iets wat overigens nooit in onze gedachten was opgekomen. Ondanks of juist vanwege de hartgrondige hekel die onze meiden tijdens de Coventry Rally aan het “Riley”rijden hebben gekregen (niet in de laatste plaats vanwege de laatste nacht die we er noodgedwongen in moesten doorbrengen in de haven van Harwich), is de Adelphi voor hen altijd “onze” Riley gebleven. Omdat Alexandra won, heeft Johan dus behoorlijk moeten sleutelen in de spaarzame vrije tijd die hij heeft, om de Adelphi op de weg te krijgen voor de bruiloft op 1 juni 2012. Zoals u kunt lezen in het verslag van Johan elders in deze Roamer, is het hem wel gelukt om de Adelphi op tijd in elkaar te zetten, maar helaas bleek dat de startmotor de motor niet goed rond kreeg. We voelden ons bedrogen toen onze trouwe Adelphi ons juist nu zo enorm in de steek liet. Gelukkig was er toch iemand blij mee, want Danny kreeg alsnog zijn zin. Johan heeft het bruidspaar dus in de RME naar het gemeentehuis en de kerk gereden.

Nadat de Adelphi eerst een hele tijd voor straf onaangeroerd in de loods heeft gestaan, begon het toch weer te kriebelen en is Johan hem langzaam aan weer gaan demonteren en opnieuw aan het werk gegaan. Wat hij allemaal heeft uitgespookt kunt u zien en lezen in zijn verslag.

Toen we lazen dat er op 4 oktober een meeting was, was de Adelphi al een heel eind klaar en we spraken af om te proberen daar weer met het “gedrochtje” naar toe te gaan. Dat lukte maar net. Er was toch wat meer drukte in het bedrijf dan we hadden gedacht te hebben in september en Johan wilde bij het afwerken van de Adelphi toch nog net wat meer puntjes op de i zetten. Kortom, zaterdagavond kwam Johan net voor donker binnen om te eten, omdat hij nog druk was met

poetsen. Want ja, dan opeens is rijden alleen weer niet goed genoeg; glimmen moet hij!



Het was een prachtige dag, maar wel wat mistig in de ochtend. Nadat we eerst nog wat onzeker luisterden naar alle (bijna vergeten) geluiden, begonnen we ons steeds meer

op ons gemak te voelen. Tegen de tijd dat we op het kasteel arriveerden, waren we al zover dat we ook de erbarmelijke staat van de bekleding al helemaal doorgesproken hadden: het leer van de stoelen en de bekleding rond de ramen en dan die hemel....., wat ziet het er allemaal erbarmelijk uit! Een volgend project? Nou, voorlopig toch nog maar even niet. We troostten onszelf met het idee dat de RME nu eenmaal zo perfect is dat we de Adelphi daar echt niet aan kunnen spiegelen. Moeten we gewoon niet doen, dus! Toch???



Op de parkeerplaats van de Oranjerie stonden de RM's van Thibault en Sabine, Caroline, Jan-Willem, Harry, Marcel en Heleen en René en Lieke al op aanvulling van een ander type auto te wachten. Binnen zaten al een behoorlijk aantal clubleden aan de koffie met taart. Door de koude en mistige ochtend hadden blijkbaar veel leden besloten om met modern vervoer te komen. Al na een half uurtje konden we heerlijk buiten in het zonnetje zitten. Om 12 uur begon de rondleiding door het prachtige oude park van Rosendael. Het kasteel met 65 hectare grond, waarvan de oudste vermelding uit 1314 dateert, is lange tijd in particuliere handen gebleven, maar in 1977 overgedragen aan het Gelders Landschap. De gids nam ons mee naar een echte tulpenboom, naar de oudste boom van het park (een 600 jaar oude eik), naar de Schelpengalerij uit 1730 en naar de theekoepel, terwijl hij daarbij prachtige verhalen vertelde over het leven van de bewoners.



Ook nam hij ons mee naar een terras met een wand met schelpen, korallen en natuursteen uit de 18^e eeuw, genaamd De Bedriegertjes. Toen de gids vertelde dat hier vroeger vaak schoolreisjes naar toe werden georganiseerd, herinnerde ik me dat ik hier vroeger ook eens was geweest. En wist je toen niet wat je overkwam wanneer de waterstralen plotseling uit de grond kwamen, nu kon je wel heel duidelijk zien dat de gids met zijn voet een hendel bediende waardoor de in het terras verstopte spuitertjes geactiveerd werden.

We kregen dus heel langzaam natte voeten en ondanks de leeftijd die gemiddeld steeds hoger wordt binnen de club, lukte het iedereen toch om nog min of meer op tijd weg te komen. Het is natuurlijk wel leuk om de techniek te zien die erachter De Bedriegertjes zit. Door het hoogteverschil in het

landschap is er een natuurlijke waterdruk op die plaats, waardoor je, zonder dat je er een motor voor hoeft te starten, door het simpel openen van een klep het water al omhoog kunt laten komen.



Na deze rondleiding vertrokken we naar de Postbank, een plaats waar we al eens eerder zijn geweest met een meeting. Vanwege het prachtige weer was er vrijwel geen parkeerplekje te vinden en dus werden alle zeven Rileys pontificaal voor het restaurant geparkeerd. Dan komen er ook meteen de nodige kijkers op af, dus meteen een beetje reclame voor de club.

Daar werd geluncht. Omdat dat vanwege de drukte een behoorlijke tijd in beslag leek te gaan nemen, heb ik het maar niet afgewacht en ben een flinke wandeling gaan maken door het mooie heidegebied. Helaas was het vanwege de drukte bijna niet mogelijk om lekker over de smalle paadjes te lopen; het was meer wandelen in colonne.

Nadat Jan-Willem door voorzitter Sabine was bedankt voor het organiseren van deze mooie meeting, wees hij ons nog op een noordelijke route richting Utrecht. Via die toeristische route zijn we naar huis gereden, waar we samen nog lekker even in het zonnetje met een voldaan gevoel een toast hebben uitgebracht op onze Adelphi: “Dat hij ons nooit meer zo in de steek laat!”. Toch is de Adelphi met zijn zwaar draaiende motor gewoon te vergelijken met De Bedriegertjes: het is allemaal (vooral achteraf) heel logisch, maar je moet het even zien! In het verlengde daarvan vroegen we ons ook meteen af of ze op kasteel Rosendaal tussen al die vrijwilligers ook een bevlogen techneut hebben, die je met raad en daad altijd maar weer bij staat? Die je zelfs belt, wanneer hem een mogelijke oplossing te binnen schiet? Kees, nogmaals hartstikke bedankt en de volgende keer proosten we hopelijk op het perfecte trillingsniveau van jouw Special.

Nieuwjaarsmeeting 2016

Het oude jaar is nog niet eens versleten en het nieuwe jaar staat alweer voor de deur. Langzamerhand tijd dus om de Riley in het vet te zetten en de schaatsen of de oliebollen er weer uit te halen. Ook tijd dus om weer even bij te kletsen onder het genot van een bakkie leut en wat lekkers zodat we jullie van harte uitnodigen voor de nieuwjaarsmeeting die aanstaande zondag 10 januari 2016 weer bij Els & Ron gehouden zal worden.

Zoals ook vorige keer het geval was zullen wij voor een hapje, een drankje en een buffet zorgen zodat u zich wel even vooraf dient aan te melden omdat het anders lastig voor ons wordt om een passend buffet aan te laten rukken en de kosten in de hand te houden.

Stuur dus direct even een mailtje naar ronenelsvanzaltbommel@ziggo.nl met je naam het aantal personen dat je van plan bent om te komen dan ben jij er vanaf en kunnen wij aan de slag. Zo gebeurd en voor ons erg prettig dus als u dát even doet dan doen wij de rest en kunnen we er samen weer een gezellige dag van maken.



Voor de zekerheid hieronder nog even de volledige details van de nieuwjaarsmeeting:

- ☞ Datum : Zondag 10 januari
- ☞ Tijd : van 11:00 uur tot u het zat bent of op nummer 14 het licht uit gaat
- ☞ Plaats : Els & Ron van Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA Groot-Ammers
- ☞ Telefoon : 0184-601677
- ☞ Aanmelden : Uiterlijk 4 januari en bij voorkeur per mail op ronenelsvanzaltbommel@ziggo.nl
- ☞ Kosten : € 15,00 per persoon
- ☞ Parkeren : Bij de linkse pijl op de foto (parkeer krap zodat we veel auto's kwijt kunnen)
- ☞ Koffie & thee: Bij de rechtse pijl op de foto



Graag tot dan!

Riley Second Life

Surfend door het internet maakte ik kennis met vintage en industrial lamps. Van de meest simpele onderdelen werden in mijn ogen de meest fantasievolle lampen gemaakt. Mijn fantasie werd aangewakkerd en zeg nou eerlijk, onze Riley's hebben toch mooie onderdelen om een tweede leven te geven.

Mijn eerste project was een oud Engels waterpomp revisie blikje uit de jaren vijftig die ik benen heb gegeven van een 2e hands lamp van de Kringloop. De armpjes zijn deurkrukken en de binnenrozetten van een Riley. De schoentjes zijn de rem / koppelingspedalen waar al duizenden keren op getrapt is en die nu



een rustig leven mogen leiden op onze keukenkast. Het hoofd was ook een afdankertje van de kringloop en die heeft nu ook weer het licht gezien.

Project 2 "Lamp Victor" was veel ingewikkelder, de RMB koplamp was aan de onderkant helemaal open en moest met een plaat dicht gemaakt worden. In de plaat moest ik een uitsparing maken voor de lampunit. Via een vriend kreeg ik een oude chromen verstraler wat zijn hoofd moest worden. Ik vond de lampunit niet het gezicht geven dat ik voor ogen had. Na een langdurig medisch plan heeft het hoofd diverse operaties gehad. Het glas werd verwijderd en vervangen door een koperen plaat. Daarna heeft hij wenkbrauwen gekregen van de verbindingstukken van Riley sierlijsten. De ogen werden getransformeerd door 2 oude breedtelampjes en de snavel was in een vorig leven een sierklepje van een slot. Achter de snavel zit een schakelaar en met een druk op de snavel komen zijn ogen tot leven. Zijn nek werd weer bij de kringloop gehaald en Victor was een feit. De body kreeg op zijn buik nog een oude Rolls Royce dashboard schakelaar die de gele koplamp kan laten branden. Het lichtblauwe Riley logo embleem mag verder leven als een stropdasje.

Toen diende eigenlijk het grootste probleem aan en dat waren zijn benen. Ik heb Riley stuurstangen en reservewiel beugels geprobeerd maar medisch gezien was dat geen succes. Totdat ik een kachelunit/lucht-koker paste die onder het dashboard van een Riley zit. Deze kwam in verhouding goed uit en moest gelijk onder mes. De transplantatie ging niet vanzelf want het bovenbeen moest gemaakt worden van de ijzeren waterbuis die naar de radiator loopt. Samen moesten zij in balans komen om Victor stevig op zijn schoenen te laten staan. De "Victor Lamp" was een feit. Hij staat nu bij ons in de hal en brengt elke avond de sfeer van het verleden in huis. De eerste ledematen om "Victor" vrouwelijk gezelschap te geven is al in huis. Er wordt wel eens aan mij gevraagd, is het kunst of kitsch? Ik wil het niet weten, het is gewoon leuk om te doen.

Henny Kuipers



RMA en RMB rem cylinders

In een vorige Roamer had ik een oproep gedaan voor een RMA remcilinders voor. Van Rinus Boerstra heb ik één remcilinder gekregen. Deze is afkomstig van zijn RMB. De RMA heeft per zijde 1 remcilinder zitten, midden boven. Een rechter en een linker. Het verschil zit in de aansluiting. Van Harry Tellinga hoorde ik dat hij remcilinders van een Land-Rover heeft gebruikt. Met de remcilinder van de RMB van Rinus ben ik naar mijn neef gegaan. Hij heeft veel Land-Rover onderdelen gekocht uit een MOP complex voor zijn LARO diesel. Wat blijkt, dit komt overeen. Echter is de diameter van het zuigertje kleiner volgens mij. Dus iets harder trappen met remmen. Het type welke u moet hebben voor de RMA of RMB is: Land Rover Defender 1990-On & DHMC 1983-1990 - Rear Right Brake Wheel Cylinder of LAND ROVER 1971-1980 88 INCH NEW UNIPART REAR BRAKE WHEEL CYLINDER (LEFT). Het unipart nummer is GWC1308. De prijzen variëren van £2.99 tot £19.89 op EBAY.



Henny Kuipers:

Sinds kort zijn wij in het bezit van een aanzienlijk aantal vintage bloemenvaasjes uit de fifties's / sixties. Momenteel zijn deze vaasjes populair in oldtimer interieurs. Ze zijn nieuw en echt van porselein. Het is een Duits product van de firma Happich. Het is een aanvulling voor uw oldtimer / bruidswagen op het dashboard of aan de A stijl. Heeft u interesse, dan kunt u rechtstreeks contact met mij opnemen of via Marktplaats waar wij ook adverteren.



Remmen RME

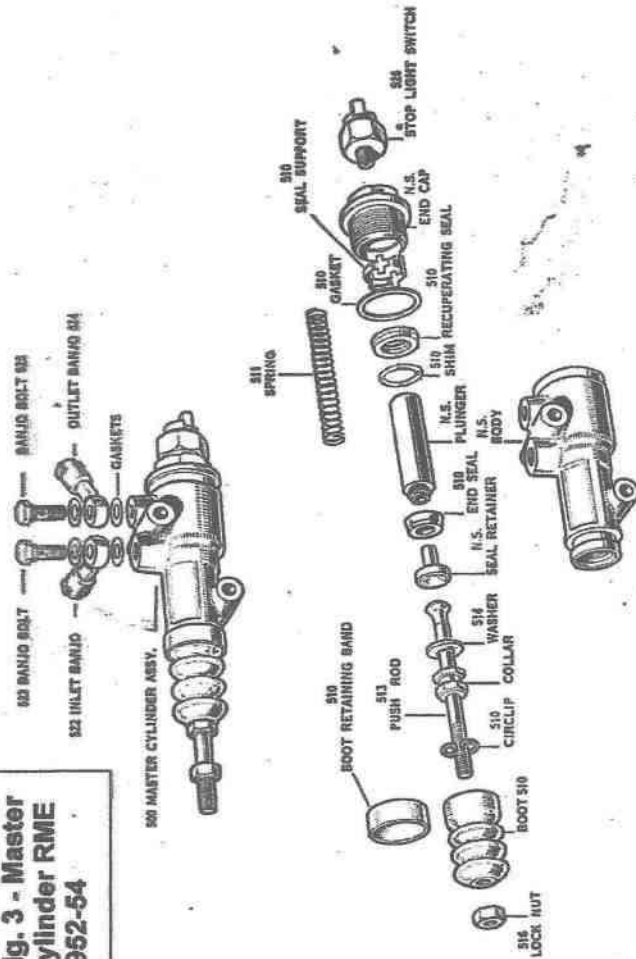
Ter voltooiing van het verhaal over de verschillende Riley rem typen, nu de hoofdrem cilinder(s) Bij een van onze leden was laatst een remprobleem dat maar moeilijk opgelost kon worden. Het betrof een RME, een type dus met zowel vóór- als achter hydraulische remmen. Het probleem scheen te zitten in de hoofdrem cilinder. Op de werkbank kon je met de hand de cilinder laten pompen en, voor zover mogelijk, druk maken. Op de auto bleef het ding al maar weigeren en zelfs met de ombouw met behulp van een revisie set afdichtingen etc. was het ding niet aan het werk te krijgen. Nu staat er een mooie doorsnee tekening op pagina MM6 van de RME hoofdrem cilinder en daarop zou je moeten kunnen zien hoe het ding werkt. Helaas is die tekening op zijn minst onduidelijk, maar als je goed kijkt, kan hij ook nooit werken. Immers de plunjer lijkt veel te lang en zal heel weinig slag kunnen maken. Daar hadden we dus weinig aan, maar op het bijgaande overzicht krijg je een beter begrip van de werking en onderdelen.

De RMClub onderdelen man vertelde me dat bij de revisie set geen nieuwe plunjer werd meegeleverd en aangezien de plunjer van de probleem hoofdcilinder nogal gesleten was waren we min of meer verplicht een compleet nieuwe cilinder te kopen. Niet bepaald goedkoop, maar "dan heb je ook wat!" Zeker nu de wisselkoers zo beroerd is en er ook nog VAT (Engelse BTW) en transport kosten er bovenop komen.

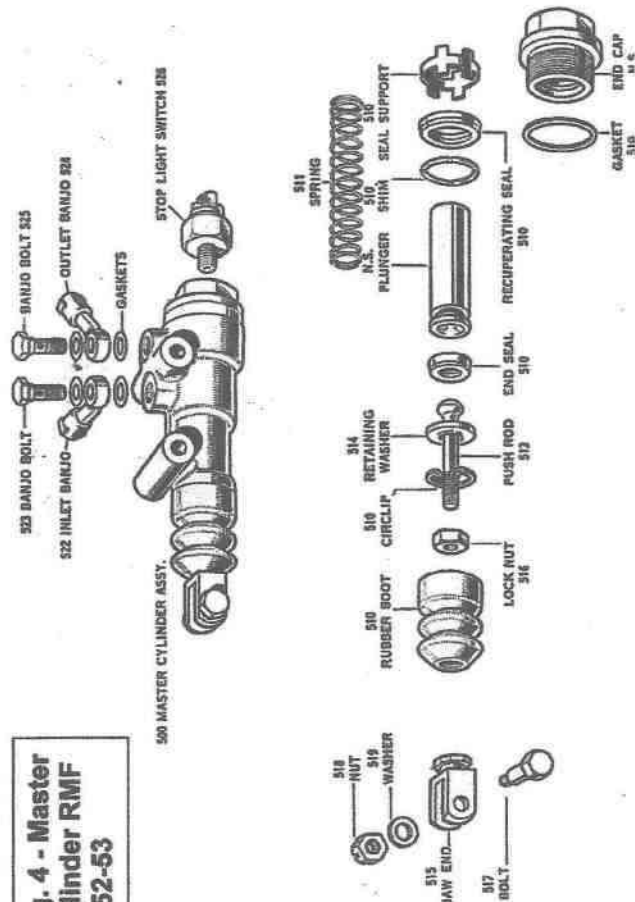
De cilinder is nog niet gemonteerd op de RME, maar ik verwacht dat de remmen het nu zullen doen. Overigens, hebt U de remvloeistof recentelijk nog eens vervangen? Het is nu wintertijd aan het worden en een mooie gelegenheid om dat eens te doen. De houdbaarheid van de meeste soorten is helaas erg kort door de hygroscopische werking (de "sintetische" soorten uitgezonderd) en dat is meestal niet het eerste waar men aan denkt!

Kees de Kock

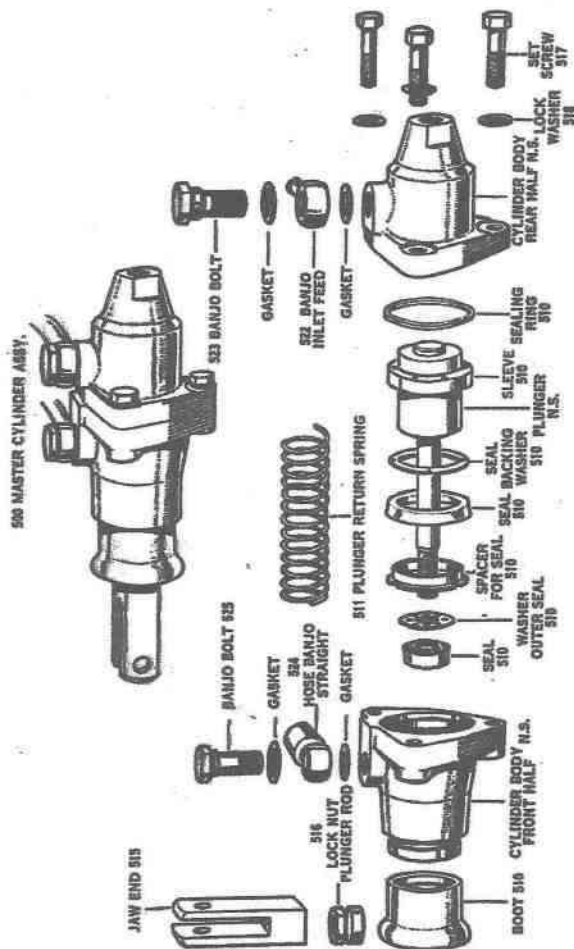
**Fig. 3 - Master
Cylinder RME
1952-54**



**Fig. 4 - Master
Cylinder RMF
1952-53**



**Fig. 1 above - Master Cylinder 1½ (RMA) 1945-48 and 2½ (RMB) 1946-52
Fig. 2 below - Master Cylinder 1½ (RMA) 1948-52**



Riley RME Drophead

Tijdens het speuren op internet is het mij al een paar keer opgevallen dat er in Polen 1 ½ ltr Dropheads worden aangeboden. Veelal gemaakt van een RMA.

Een Riley leent zich erg goed om als Drophead door het leven te gaan. Het blijft een mooie auto mits goed gedaan en de kap naar beneden blijft.

Met het dak op, zou ik deze auto verstoppen! Ook om de kleurstelling. Maar kijk eens hoe mooi deze auto bekleed is. Keurig afgewerkt en zelfs strak leer om het stuurwiel!



Deze Riley staat te koop op:

<http://www.carandclassic.co.uk/car/C674159> voor een prijs van £ 15000



Verslag Algemene Ledenvergadering Riley Club Holland

Zondag 7 juni 2015 te Vierhouten

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

Overige aanwezigen (in alfabetische volgorde): Gon Akkermans-Hendriks, Myrna Arends, Ed en Anneke Bens, Gijs en Carla Beekman, Thibault en Sabine Bigot, Pieter Bolhuis, Rob Heijerink, Kees en Ria de Kock, Clem en Petra van der Meer, Herman en Henny Rouwhorst, Hans Sluymer en Harry en Janneke Tellinga.

1. Opening:

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom.

De voorzitter spreekt een woord van dank uit aan Thibault en Sabine voor hun inzet wat betreft de catering van dit weekend.

2. Notulen:

De notulen van de vorige ALV 01-06-2014 te Vierhouten worden goedgekeurd.

3. Ingekomen stukken:

De leden van de kascommissie kunnen niet op de vergadering aanwezig zijn.

Ewout Bezemer en Willem Postel hebben het goedkeurings formulier getekend en naar ons opgestuurd.

4. Jaarverslag secretaris:

Bestuur:

Het bestuur is 2 maal bijeen geweest om te vergaderen.

Ledenbestand:

Het aantal leden op 31-12-2014 is 78 waaronder 2 ereleden.

Een toename van 2 leden.

Activiteiten:

Nieuwjaarsmeeting:

Op 12-01 de nieuwjaarsmeeting gehouden in restaurant Uddelermeer te Uddel.

Voorjaarsmeeting:

Voorjaarsmeeting te Haarzuilens.

Georganiseerd door Nick Wessels was zeer geslaagd met rit door Het Groene Hart.

Vierhouten weekend:

Zaterdags naar Hulshorst o.a. zandverstuivingen.

Zondags o.a. ALV.

Najaarsmeeting:

Te gast bij Orly & Menno von Brucken Fock

Met rit door het mooie Twente naar NATURA DOCET voor lunch en bezichtiging. Daarna terug naar Almelo naar De Loods voor bezichtiging en uitleg van bijzondere oldtimers en afsluitend een stampotbuffet.

Samengevat was 2014 een goed jaar wat ledenbestand en meetings betreft, maar het overlijden van Aert van der Goes drukte een stempel op het afgelopen jaar.

5. Jaarverslag penningmeester:

Het resultaat 2014 is uitgekomen op €0. Door inspanningen van Els en Gon bedroeg de verkoop winkel €262 meer dan begroot.

Hier tegenover stond €314 aan hogere bestuurskosten, voornamelijk door uitgaven voor lief en leed.

Als gevolg van dit resultaat is verdere afwaardering van de winkelvoorraad achterwege gelaten. Voor 2015 zal dit opnieuw worden bekeken.

Het vermogen van de vereniging bedroeg op 31 december 2014: €1.469 (stand 31-12-2013 €1.469).

De Stichting Evenementen Riley Club Holland heeft in 2014 geen activiteiten ontplooid. Het vermogen van de stichting bedroeg op 31 december 2014: €3.582 (stand 31-12-2013 €3.611).

6. Verslag commissie rekening en verantwoording:

Verslag commissie rekening en verantwoording per getekende brief van Ewout Bezemer en Willem Postel is vastgesteld dat de penningmeester zijn taak op adequate wijze heeft uitgevoerd.

7. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2014:

De vergadering verleent met algehele instemming het bestuur decharge voor 2014.

8. Benoeming nieuw lid kascommissie:

Aftredend is Ewout Bezemer, nieuw lid is Pieter Bolhuis.

9. Bestuursmutaties:

Rinus Boerstra stopt ermee, na verschillende functies ingevuld te hebben.

Sabine Juckjack neemt het voorzitterschap over.

Wim Arends was al even op zoek naar een geschikte overname kandidaat, en deze is gevonden.

Ed Bens wordt de nieuwe penningmeester.

10. Roamer:

Jan-Willem wil graag stof tot schrijven om de Roamer te vullen.

11. Website:

Pieter wijst op het Facebook gebeuren, maar niet iedereen kijkt op Facebook.

Pieter wil proberen om de agenda van de website actueler te maken.

12. FEHAC lidmaatschap:

De vergadering vindt dat de FEHAC niet genoeg oplevert voor onze doelgroep, en vindt de aangekondigde contributieverhoging onacceptabel.
Met algehele instemming wordt besloten om het lidmaatschap van de FEHAC te beëindigen.

13. Evenementen commissie:

Er wordt voorgesteld ook in verband met het volgend Lustrum om een evenementencommissie aan te stellen, maar de vergadering vindt dit niet nodig.
Dus het bestuur houdt deze taak.

13A. Willem Postelbeker:

De Willem Postelbeker wordt uitgereikt aan Harry Keizer voor de RMC Roadster.

13B. De Riley winkel:

Els en Gon hebben tijdens een vakantie in Engeland, uit de Riley winkel artikelen kunnen verkopen die bij onze meetings niet meer zo liepen.
Verder wordt er nog gevraagd of er nog animo is voor nieuwe dingen, iemand oppert petten, maar het valt toch tegen met de belangstelling.

14. Rondvraag:

Harry Tellinga wijst er op dat de onderdelen van Arie Vermeer bij Rileyclublid Evert van Kampen in Eersel zijn komen te liggen.
Evert slaat het op en zoekt het uit en de opbrengst is voor hem.

15. Sluiting:

De voorzitter sluit de vergadering en bedankt de leden voor inbreng en aanwezigheid.



Engelse traditie op het Schouwse platteland

door Sharon van Oost

Ook in Zeeland moet je als liefhebber van Engelse oldtimers terecht kunnen, vindt Dirk Sterkenburg. Daarom hield hij afgelopen zaterdag samen met Peter en Astrid van Langeraad de eerste editie van de zogenoemde 'Car picknick' op Recreatieboerderij van Langeraad in Kerkwerve.

Sterkenburg: „De opkomst valt wat tegen, maar dit is pas de eerste keer. Hopelijk is dit evenement over een paar jaar een begrip in de Nederlandse oldtimerwereld.”

Het idee komt uit Engeland,

vertelt hij. „Veel meer dan in Nederland verzamelen autoliefhebbers zich daar op hun vrije dag,

• • •

‘Het is mooi om hier met gelijkgestemden te zijn, Engelse auto’s is wat ons bindt. Ze wekken een gevoel van nostalgie op’

Dirk Sterkenburg, organisator picknick Kerkwerve

houden een picknick, delen hun passie. Een mooie traditie die we in Zeeland missen”, vindt hij. „In Rosmalen en Waalwijk worden jaarlijks grote evenementen voor

klassieke auto’s georganiseerd, maar hier kennen we dat nauwelijks.” Op de parkeerplaats van recreatieboerderij Langeraad staan vijf oldtimers. Wim en Ana Maria de Vrieze namen hun Bentley en Morris Eight mee. „Het is niet druk vandaag, maar gezellig is het zeker. Het is mooi om hier met gelijkgestemden te zijn, Engelse auto’s is wat ons bindt. Ze wekken een gevoel van nostalgie op.”

Hoewel de aanwezigen zich prima vermaakten hoopte Sterkenburg op iets meer drukte. Maar hij blijft positief. „Volgend jaar organiseren we een tweede editie. We gaan door tot ook dit een traditie wordt.”



Spotted in Aalsmeer Holland, Riley RMA.



It's like a small painting. Typical Dutch scenery, yet nearly impossible to find nowadays. A wood panelled farmhouse. Flag in top (no not for the Spanish football team, but for a graduated kid, that's why the schoolbag is there as well) The family is living upstairs to make room for projects like the originally to Holland delivered RMA saloon. Outside the photo on the left is a parts RMA waiting to donor whatever is needed & available.

Tuesday, 13 July 2010



Today on PreWarCar: Back to Montlhéry at last!



EBAY.CO.UK

LHD LUCAS P700 7" INCH TRIPOD TRI-BAR HEAD-
LAMPS HEADLIGHTS HALOGEN H4 CONVERSION
£53.89

(221693267674) ebay item number.

h.bowers37597Feedback percentage of99.8%

Op EBAY staan deze koplampen te koop.H4 voor
linksgestuurd. EU versie. Prijs is €76,- excl. verzend-
kosten £15,- (€ 22,-) Als er meerdere belagstellenden
zijn laat dat de redactie even weten, dat is gunstiger
voor de verzendkosten. Jan-Willem Nieuwenhuis

Gezocht.....RMB 1952 lhd. PT-76-62.

Wie weet waar de van oorsprong groene Riley RMB lhd. 1952 kenteken PT-76-62 zich bevindt. Wie is de huidige eigenaar en waar is deze woonachtig?. Dit vraagt de zoon van de dhr K.F. Faber, eerste eigenaar tussen 1954-1971, zich af. Het wel en wee van de auto is na 1987 niet meer bij de RCH bekend. Wel is bekend dat de wagen voor het laatst in 2008 door de RDW werd toegelaten. Wie meer weet mag het zeggen. Gaarne info. Naar jwc.postel@planet.nl of telefoon 0543-563469. Bij voorbaat dank voor de moeite! Willem Postel.



Oliefilters voor de Riley



In deze moderne wereld zie je soms door de bomen het bos niet meer. Het aanbod van artikelen is vaak zo groot, dat het moeilijk wordt om een keuze te maken.

Naast de Riley bezit ik ook een Triumph TR6 pi. Net als bij de Riley heeft deze een conversie voor het oliefilter. Het originele oliefilter voor de TR6 is gewoon te verkrijgen. Toch heb ik er een conversie opgezet omdat dit makkelijker is. Op de TR6 zit een W719/5 en de Riley een W719/1. Ze lijken identiek, wat is dan het verschil?

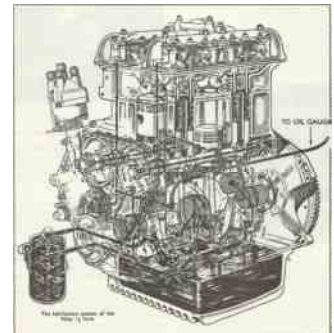
Bij de Riley is een conversie noodzakelijk omdat het originele filter niet meer te verkrijgen is.

Het originele filter van een RMA/E 1 ½ liter is een compleet huis (filter element) welke in de olieleiding gemonteerd zit naast het motorblok.

Deze dient er tussenuit gehaald te worden en een nieuwe terug te plaatsen. Deze kon niet gereinigd of uitgespoeld worden.

De RMB/F hebben een ander filterelement welke wel gewisseld kon worden. Een zogenaamd "Cardridge" filter. Hierbij wordt het filterhuis open geschroefd en wordt het filter gewisseld. Zie afb. rechts. →

De conversie is uitgevoerd met een "spin-on" oliefilter zoals op de afbeelding hierboven. Het voordeel bij het wisselen is dat er minder olie bij vrij komt.



Het verschil?

De schroefdraad is gelijk, ¾ -16 UNF, de hoogte en diameters zijn gelijk.

De prijs is verschillend, W719/5 kost € 3,75, W719/1 kost € 5,12

De W719/5 heeft een terugslagklep en een bypassklep.

Wat is nu beter? Een terugslagklep is niet nodig, het filter is rechtop gemonteerd en zal niet leeglopen. Een bypassklep zorgt dat er toch olie naar de motor gaat als de olie dik is of het filter ernstig vervuild? Beide zaten niet in het originele filter. Dus de W719/1 is een goede keus.

De W719/5 kan dus ook volgens mij. Hieronder alle geschikte spin-on filters voor een Riley.

Mann W719/1	FRAM PH-2872	MAHLE-KNECHT OC-79	UNIPART GFE164
OPEL 650379	CHAMPION C103	Mann W71912	

Zie volgende pagina voor een complete lijst



Mail ontvangen op zondag 6 december:

Dag beste mensen,

Bij het overlijden van mijn schoonvader kwamen we een foto van hem tegen naast een Riley 2.5 NT-8000.

De foto is genomen in 1961 aan de Javastraat in Enschede, tegenover het Forumhuis.

Eigenaar van de auto was toen Joop JS van Dijk, de auto stond voor zijn huis.

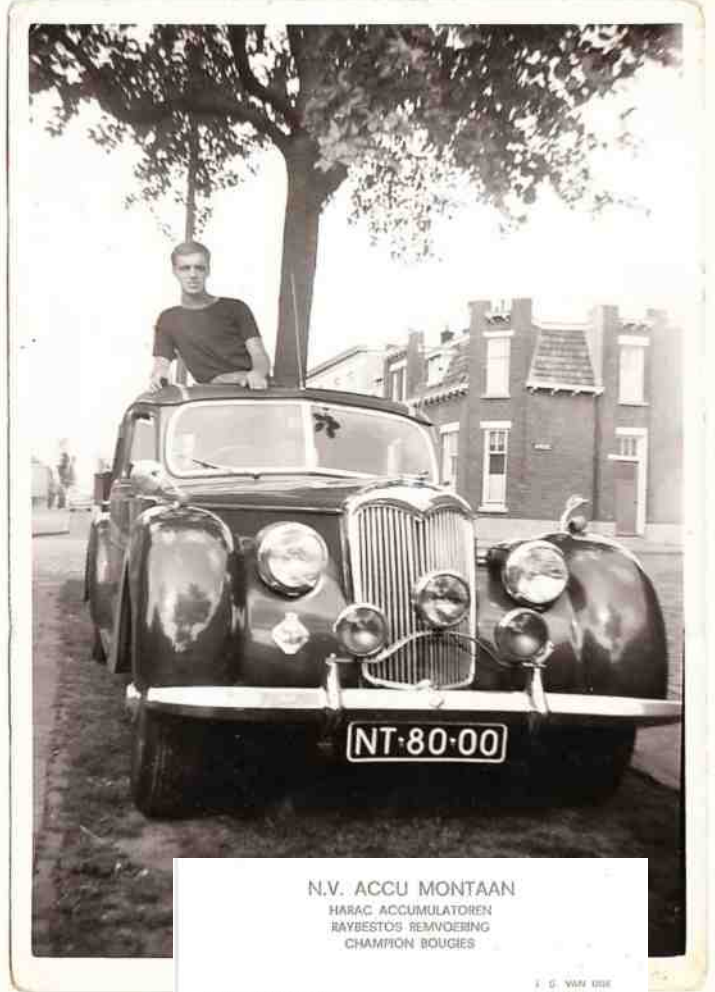
Hoe lang hij de auto in bezit heeft gehad is niet duidelijk.

Hij kocht vaak auto's op, maakte ze technisch in orde en gaf ze een goede poetsbeurt waarna hij ze weer werden doorverkocht.

Soms reed hij er ook een tijdje zelf in.

Foto leek me interessant voor jullie archief.

Met vriendelijke groet,
Harold Snippert



N.V. ACCU MONTAAN
HARAC ACCUMULATOREN
RAYBESTOS REMVOERING
CHAMPION BOUCIES

Telefoon 054.25-125-15
Enschede 198
Enschede

J. G. VAN DIE
Instituut 50
Telefoon 512 15
Enschede

Verslag reparatie Adelphi Saloon 1936 12/6

door Johan Hofland

Er wordt door de redactie regelmatig gevraagd om eens een technisch verslag in te sturen voor de Roamer. Dat ben ik dan ook stevast van plan om te doen: dus ik probeer overal foto's van te nemen en denk dan dat ik aan de hand daarvan heus nog wel een verhaal kan maken. Maar door drukte en het genot dat je toch weer lekker kunt rondtoeren met je karretje, vergeet je dan later toch vaak om een verhaaltje te maken voor de Roamer. Nu haalde Anneke me over om aan de hand van alle foto's wat te vertellen over de reparaties van de laatste jaren. Zij beloofde dan het verhaal te typen, zodat toch iedereen mee zou kunnen zuchten met mijn moeizame en langdurige reparatie. Toen we de foto's van de Adelphi, die Anneke allemaal op een USB-stickje had gezet, doornamen, kwam ik erachter dat er ook nog foto's op stonden van de reparatie van de hotspot, al een paar jaar eerder. Weten jullie dat nog, dat wanneer wij met de Adelphi ergens naar toe gingen, we een paar meter voor de ingang van die prachtige buitenplaats of kasteel, eerst een poosje parkeerde. Niet om al dat moois vast op ons in te laten werken, maar omdat we een aanvankelijk een plasje, later zelfs een grote plas, olie verloren. Omdat we eigenlijk gewoon bang waren dat we geweigerd zouden worden voor de meetings, heb ik op een gegeven moment de reparatie ter hand genomen. De hotspot lekte, waardoor de carterdruk werd verhoogd. Tijdens het rijden werd er olie uit het achterlager gedrukt en dat verzamelde zich in het koppelingshuis. Wanneer je dan stopte, zakte die olie naar beneden en liep het er uit. Ik heb naar aanleiding van een idee van Kees de Kock de hotspotbuis verwijderd en er een carterontluchting van gemaakt. Tenslotte heb je een hotspot niet strikt nodig. Op onderstaande foto's zie je het resultaat.



Ik heb de carterontluchting die voorheen naar beneden gericht stond aangepast en omhoog gezet. Waar vroeger de hotspot door de motor liep, heb ik een buis geschoven. Die buis heb ik via nieuwe aansluitstukken bevestigd aan de carterontluchting en het luchtfilterhuis.

Het inlaatspruitstuk had een opening naar de hotspot. Nu de hotspot verwijderd was, moest ik dus ook een nieuw tussenstuk maken zonder opening.



Nadat we jarenlang weer met plezier gereden hebben in de Adelphi en dus ook overal weer keurig konden parkeren zonder vlekken achter te laten, kwamen we in 2011 op de terugreis van de meeting in Vierhouten met pech langs de snelweg te staan. De motor hield plotseling in. Eerst dacht ik dat het vuil was, maar dat bleek niet het geval. Omdat ik niet lang daarvoor juist de

kleppendekekselpakkingen had vervangen en de klepspelings had afgesteld, dacht ik te maken te hebben met een mankement aan de kleppen of een onjuiste klepspelings. Nadat we een behoorlijke tijd samen hieraan gesleuteld hadden (Anneke draaien aan de krukas en ik afstellen),



liep de motor wat beter en lukte het om heel langzaam via binnenwegen naar huis te rijden. Daarna volgde een lange tijd van eerst ruimte maken voor alle grote onderdelen die



verwijderd moesten worden en daarna het demonteren zelf. Het bleek dat dankzij een kapotgeslagen borgring er een moer van de nokkenas was afgelopen. Gelukkig was hij tegen het deksel blijven hangen, want als hij naar beneden was gevallen, was hij waarschijnlijk tussen de tandwielen terecht gekomen. Wat er dan was gebeurt, laat zich raden. Deze losgelopen moer was vermoedelijk de oorzaak van alle ellende. Hieronder foto's van de nieuw gemaakte borgring en weer aangedraaide moer, de nokkenastandwielen en het op tijd zetten van de nokkenas.



Voordat ik alle onderdelen weer terugplaatste, heb ik nog wat aanpassingen gedaan, zodat ik er zeker van kon zijn dat er niet een nieuw mankement zou gaan mee spelen.

Omdat ik regelmatig veel vuil in de carburateur had, heb ik een extra brandstoffilter tussen de

pomp en de carburateur gemonteerd en een extra brandstoffilter voor de brandstofpomp. Omdat hierdoor de stand van de benzinepomp wijzigde, heb ik daar een extra steun voor gemaakt.

Daarna heb ik alles weer gemonteerd in de veronderstelling dat het nu helemaal in orde zou moeten zijn. De domper was dan ook groot toen bleek dat de motor toch niet wilde starten. Hij liep 2 x zwaar rond en toen stopte hij en wilde nooit meer rond. En dat juist op het moment dat dochter Alexandra er zo heel graag samen met haar Danny hun trouwrit in had willen maken. Die rit werd dus met de RME gemaakt en de Adelphi is in een hoek van de loods gezet. Na een jaartje bijkomen, toch maar weer de motorkap en grill met radiator eraf gehaald en alles wat eerder ook al los was geweest, opnieuw los gemaakt en opnieuw begonnen. Omdat ik niet wist wat er nu toch aan de hand kon zijn, heb ik telkens overlegd met Kees, die in eerste instantie ook geen idee had. Hij belde me ook eens op omdat hij een mogelijke oorzaak van dat zware rondraaien van de motor had bedacht en wilde bespreken of dat het zou kunnen zijn. Helaas was dat toen niet het geval. Nadat Kees, samen met Ewout na de meeting in Maarssen, de motor nog eens goed bekeken had, kwam hij op het idee dat de krukasdemper misschien tegen het lagerhuis aanliep en dat dit de reden was dat de startmotor de motor niet rond kreeg. Kees bedacht ter plekke dat ik de demper vast kon zetten tegen de voorste borst, waarbij ik moest oppassen dat het tandwiel niet tegen het lagerhuis loopt.

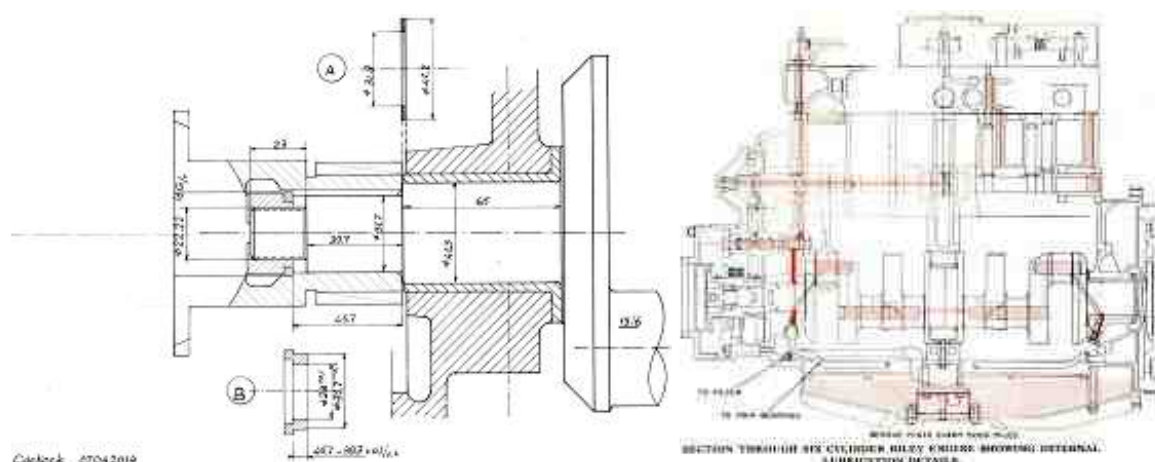


Vervolgens belde Kees me de volgende morgen om meer details en ontving ik die dag per mail de volgende oplossing van Kees:

“Het probleem is dat de hoofdlagerbus en de borst van de krukas ongeveer in hetzelfde vlak liggen. Vast aandraaien van de demper moet leiden onvermijdelijk tot vast vreten van het tandwiel op het gietijzeren huis en het wegslijten van de lagerbus. Na het gesprek van vanmorgen heb ik mijn reserve krukas nog eens opgemeten en het geheel (demper,krukas en

hoofd lager) op tekening gezet. De keizerlijke weg is een stalen ring met een buitendiameter van de krukashals van het hoofdlager en een binnendiameter van het tandwiel. De ring moet zijn geslepen, gehard en een dikte hebben van 1 - 1,5 mm. Op die manier zit het tandwiel met demper zoals door de fabriek afgeleverd. De aanhaalkracht van de moer wordt doorgeleid naar de krukasborst zoals bedoeld.

Hopelijk hebben we dan met "vereende krachten" het probleem opgelost. “



Hierboven een tekening van de krukasdemper en van de motor met aantekeningen van Kees om een extra vulschijf te monteren op de krukas, zodat er meer ruimte kwam tussen demper en lagerhuis. Misschien dat destijds, bij de eerste revisie van de motor, de demper niet goed of bewust niet goed aangedraaid is geweest. Terwijl ik hem eerder juist wel strak had aangedraaid, waardoor hij misschien nu wel tegen het lagerhuis aan liep.

Toen ik de (niet originele) wisselstroomdynamo toch los had, heb ik er meteen een aansluiting op gemaakt voor de handstart met een slinger.



De bestaande ventilator maakte altijd een vervelend geluid en trilde erg. Nu ik hem toch los had, heb ik meteen een aluminium ventilator, die ik nog had liggen, passend gemaakt en uitgebalanceerd. Deze loopt nu geruisloos.



moderne dop.

De vulbuis van de benzinetank lekte ook altijd een beetje en ik heb meteen een nieuw stuk in de vulbuis gezet. En dus ook meteen passend gemaakt voor de originele dop.



Bij de restauratie was destijds een moderne benzinedop gemonteerd. Ik had tijdens de grote meeting in Coventry in 1996 al een originele dop gekocht, maar deze paste niet omdat de flens blijkbaar was aangepast aan de



Dit is het resultaat: mooi he!

En toen ik alles weer gemonteerd had, wist ik zeker dat de motor zou gaan lopen. Als hij dat niet zou hebben gedaan, had ik ook echt niet meer geweten wat ik moest doen. En ook van de kant van Kees waren geen nieuwe telefoontjes of mailtjes gekomen, dus waren er ook echt geen andere opties meer. En de motor startte!

We hebben gelijk een mailtje gestuurd naar Kees en Ria, die blij waren met dit bericht. Daarna nog even de puntjes op de i gezet, want nu wilden we ook graag naar de najaarsmeeting in Rozendaal. Dus ook de olie van de pre-selectbak nog even controleren, want dat was nog nooit door mij gedaan. Daarvoor moet je aan de binnenkant de bekleding weghalen en via een klepje in de tunnel kun je dan peilen. Helaas bleek er niet alleen geen klepje meer te vinden, maar het grootste deel van de hardrubberen tunnel was weg. Helemaal verteerd. Ik kon wel gemakkelijk peilen! Het oliepeil was in orde. Toen van een rubberen mat een overtrek voor de halfvergane tunnel gemaakt, de bekleding er weer overheen geplaatst en klaar was Johan. Nadat ik dit had gedaan, raadde Anneke me aan om nu toch vooral niets meer te checken. “Want” zei ze, “wat loopt, loopt. Moet je niet aanzitten.” En dat heb ik toen maar gedaan. En ik hoopte dat ik dat voorlopig zou kunnen blijven doen.

Helaas vertelde Kees me op de meeting dat ik waarschijnlijk de kleppen en de ontsteking nogmaals moest controleren. Hij dacht te horen dat hij nog net niet helemaal vloeiend liep. Best wel lastig, die Kees, soms.

Kees, hartelijk bedankt voor alle energie die je in mijn project hebt gestopt. Zonder jou was het me vast niet en zeker niet binnen deze termijn gelukt om de Adelphi weer draaiend te krijgen. Ria, bedankt voor alle support die je ons gaf, het rustig afwachten als we een uur boven de motorkap hingen enz. en het doorgeven van de telefoontjes. Jullie zijn geweldig.

Frankrijk in crisis

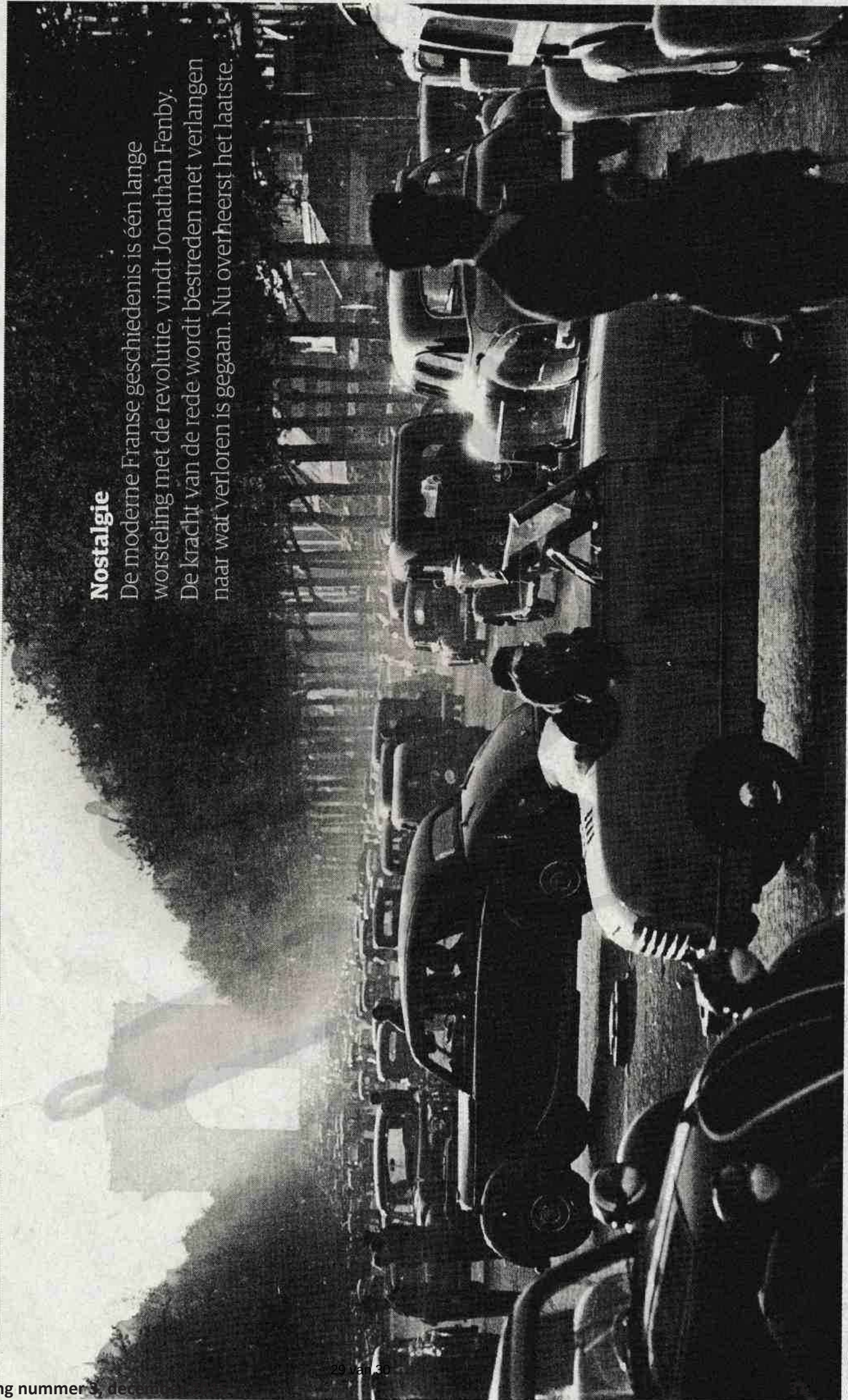
NRCHANDELSBLAD BOEKEN

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 2015

C9

Nostalgie

De moderne Franse geschiedenis is één lange worsteling met de revolutie, vindt Jonathan Fenby. De kracht van de rede wordt bestreden met verlangen naar wat verloren is gegaan. Nu overheerst het laatste.



1955: Franse politiemann op de Champs Élysées.

PHOTO BY ERNST HAAS/GETTY

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

