

Roamer



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

Contributie:

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

Advertentietarieven:

- 1/1 pagina : 1 x € 29,50, 4 x € 90,--
- ½ pagina : 1 x € 16,--, 4 x € 45,--
- kleintjes : € 8,-- (voor niet-leden)

gratis voor leden, tenzij het handel is.

ATTENTIE : Publicatie van deze Roamer hoeft niet persé te betekenen, dat de

Redactie en/of het bestuur het eens is met het gepubliceerde.

Inhoud

44e jaargang
nummer 1, juni 2020.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 8 VAN DE REDACTIE
- 9 STOELENDANS
- 13 EEN MOOIE NIEUWKOMER
- 14 IMPORT LYNX
- 23 ONDERDELEN TE KOOP

AGENDA 2020

Autojumble
afgelast

Najaarsmeeting
20 september 2020 (onder voorbehoud)

Inleveren kopij:
sluiting 1 september 2020

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis
schilderij achterkant: Henny de Korte



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: te verkrijgen bij de secretaris

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

- Voorzitter** : Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten
tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
- Secretaris/Ledenadm.** : Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT Almelo
tel. 06-10518064, e-mail: info@rileyclub.nl
- Contactpersoon-buitenland** : wordt verzorgd door de redactie.
- Penningmeester** : Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino
tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
- Bankrekening** : NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland
- Redactie** : Pieter Bolhuis, Paddepoelsterweg 17, 9747 AH Groningen,
tel. 050-5779150, e-mail: redactie@rileyclub.nl
- Archivaris** : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
- Clubwinkel** : Els Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE Streefkerk.
tel. 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl
- Commissie lief&leed** : Els Francke, e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
- Commissaris register/**
Documentatie : Wim Arends, Kruzebrink102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
- Onderdelenvoorziening** : Derek Allnut Donington (RMA) Services,
52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, RN16 1NA
England. Tel/Fax +44(1953)789014
Verder: The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The
Register (alleen voor leden)
- Technische adviseurs** : *vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, Van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar.
tel. 070-5117030, e-mail: ewoutbezemer@cs.com
- Riley RM-typen:*
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel/fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
- Internet** : www.rileyclub.nl
- Facebook** : De Rileyclub Holland

Van de Voorzitter

Sabine Juckenack

Dit stuk van de voorzitter wil ik graag beginnen met de wens dat jullie, de leden van de RCH en jullie families de Corona tijd gezond of tenminste zonder grote problemen doorgekomen zijn.

Natuurlijk weten we niet hoe het verder gaat, maar het lijkt erop dat het rustiger wordt, dat er minder besmettingen zijn. Het is nu zaak om het zo te houden. Dat betekent dat wij ons aan de 1,5 meter regel moeten houden en alle andere maatregelen, die ik hier niet nog een keer wil noemen.



De maatregelen hebben wel consequenties voor de agenda van de Riley Club. Alle bijeenkomsten zijn geannuleerd. Het betekent niet deel kunnen nemen aan nationale evenementen, geen voorjaarsmeeting, geen Vierhouten en daarmee ook geen Algemene Ledenvergadering.

Het bestuur blijft de ontwikkelingen volgen en wij zullen kijken hoe en wanneer we weer fysiek bij elkaar kunnen komen, voor een meeting, maar ook om de ALV te houden.

De bestuurswisseling kon gelukkig wel plaats vinden. Met Wim Arends komt een ervaren penningmeester terug in de functie, die de financiële zaken van de club al eerder heeft behartigd. Pieter Bolhuis, die de redactie van de Roamer overneemt, heeft het afgelopen jaar al mee gedraaid bij de samenstelling van de Roamer.

Jammer is wel dat we nog geen passend afscheid konden organiseren voor Ed Bens en Jan-Willem Nieuwenhuis. Heren, nog een beetje geduld...

Vanuit Engeland bereikt ons het droevige bericht dat David Creswell op 85-jarige leeftijd is overleden. Namens het bestuur en de leden van de Riley Club Holland wil ik Dick Creswell condoleren met het overlijden van zijn broer David.

David en zijn tweelingbroer Dick zijn bij veel leden van de club bekend. Zij waren vaste deelnemers van de internationale meetings van de RCH hier in Nederland en wij hebben de Twins vaak mogen ontmoeten bij meetings in Engeland. Waar Dick was was David. Zei Dick iets, vulde David aan en andersom. Een beeld van de meeting in 1992 in Petten is me altijd bijgebleven.

Tijdens een korte stop toert Dick of David (op ieder geval één van de twee) twee lichtgele kopjes onder de motorkap vandaan, samen met een blikje thee en een thermoskan die zij 's ochtends in het hotel hadden laten vullen met heet water. De stoeltjes werden uitgekapt en de heren konden genieten van een 'delicious cup of tea'.

Van de Twins hebben wij ook geleerd hoe je de tankinhoud kunt peilen als de meter het niet meer doet. Heel eenvoudig met een houten stok met daarop streepjes voor 10 liter, 20 liter

Eenzelfde stok ligt nu in de koffer van de RMC. Wij hebben mooie herinneringen aan David.

Vanuit het bestuur zullen wij de leden tijdig informeren over de planning voor het najaar, altijd onder voorbehoud natuurlijk dat alles zich verder positief blijft ontwikkelen. Blijf gezond.



Secretariaat: Menno von Brucken Fock
Bornsestraat 102
7607 KT Almelo

06-10518064
info@rileyclub.nl

JAARVERSLAG SECRETARIS over 2019

Mijn tweede jaar als secretaris was best een druk jaar, niet zozeer vanwege het bestuurswerk maar ook vanwege het feit dat wij grotendeels de spullen voor de RCH stand op British Cars & Lifestyle hebben aangeleverd en opgesteld en daar ook het hele weekend aanwezig zijn geweest. Tevens waren Orly en ik aanwezig op de Nationale Oldtimerdag in Lelystad op 16 juni en hebben mede namens de club acte de présence gegeven op diverse evenementen van de Alvis Owner Club.

Op 13 januari was de eerste RCH meeting van het jaar 2019 en het was wederom goed toeven in Maarssen, alwaar de Nieuwjaarsreceptie goed werd bezocht, want met meer dan 35 deelnemers mag je daar gerust van spreken, dit ondanks het slechte weer!

Op de eerste bestuursvergadering na afloop van de receptie werd gesproken over de financiën van 2018, vormen van samenwerking met andere clubs, toekomst van de RCH, de nieuwe flyers (gesponsord door de praktijk van Orly en Menno) werden getoond, de gevolgen van de 'AVG' voor de club, de consequenties daarvan voor de website en de plannen v.w.b. de redactie en de website voor komend jaar. Het borduren van het Riley logo in kledingstukken werd door Els uitgezocht: kosten zijn € 3.40 exclusief de BTW en eventuele verzendkosten. Uit gesprekken en mailcontacten met de AMRWR is gebleken dat er vanuit de AMRWR prijs gesteld wordt op samenwerking. Deze veel grotere club met ook veel jongere leden blijkt zeker niet van ons bestaan afhankelijk. In de praktijk zal het er op neerkomen dat leden van de RCH in principe welkom zijn op het grootste deel van de activiteiten die de AMRWR organiseert. Komend jaar zullen we trachten de agenda's beter op elkaar af te stemmen. Het bestuur van de AOCN (Alvis Owner Club Nederland) daarentegen heeft niet de indruk dat leden van de RCH echt moeite willen doen om een meer diepgaande vorm van samenwerking te bewerkstelligen en daar zij zelf heel druk zijn met het 100-jarig bestaan van Alvis is besloten om verdere plannen om de samenwerking tussen RCH en AOCN te intensiveren vooralsnog te parkeren.

Op British Cars & Lifestyle werd de RCH met een eigen stand, ingericht door Orly & Menno, vertegenwoordigd door o.a. Ed Bens, Els Francke en Orly & Menno. Naast de RMD van Orly & Menno stond de fraaie RME van Peter Blankers op de stand. Het verslag van deze naar ons idee toch wel wat gedevalueerde beurs stond in Roamer 165.

De zeer geslaagde voorjaarsmeeting op 7 april in Drenthe werd georganiseerd door Pieter Bolhuis. De nadruk lag op het gezellig samenzijn maar van de prachtige omgeving kon ook optimaal worden genoten doordat het weer ons erg goed gezind was. Het verslag stond in Roamer 166.

Het jaarlijkse weekend werd ook in 2019 gehouden te Vierhouten van 18-20 mei. Uitgebreid verslag van dit weekend in Roamer 167. De ALV begon buiten maar eindigde binnen terwijl buiten de hagel neerdaalde op onze mooie Riley's. Tijdens de ALV werd Menno herkozen als secretaris, werd de Nine Gamecock van ons nieuwe lid Maarten Janssen bekroond met de Willem Postel-bokaal en werd dit bestuur gedechargeerd voor het gevoerde beleid in 2018.

Diverse leden waaronder Bolhuis, Kenter, Visser en von Brucken Fock waren aanwezig in Lelystad op een droge maar wat kille en winderige 16^e juni 2019. Diverse Riley stonden naast de auto's van de jubilerende Alvis Owner Club. De RCH leden konden gezellig met elkaar koffiedrinken in de zon maar het onderonsje werd -enigszins hilarisch- extra knus door de plotselinge buien die over de bezoekers neer daalden.

Op 29 september werd onze Najaarsmeeting, anders dan in eerste instantie gepland, niet in Terwolde gehouden maar met als centrale onderdeel het Austin Healey museum te Vreeland en een gezellige lunch in 't Spiegelhuys in Nederhorst Weing Rileys ter plekke mede door het slechte weer. Tevens vergaderde het bestuur kort over de Nieuwjaarsreceptie en het al dan niet continueren van het clubweekend in Vierhouten. Discussiestuk over dit onderwerp stond in Roamer 168 evenals het verslag van deze Najaarsontmoeting.

Op 16 november vergaderde het bestuur in Eemnes. Punten van bespreking waren een terugblik op het jaar 2019, het programma voor het komende jaar 2020, het al dan niet 'behouden' van het clubweekend in de huidige vorm in Vierhouten, de toekomst van de club (opnieuw), de financiën van 2019, de mogelijkheid van een persoonlijke inlog voor het besloten deel van onze website, de bestuurssamenstelling en het al dan niet aanschaffen van badges.

Middels mailverkeer en de bestuursapp werd tussentijds frequent overlegd en werden de stukjes 'van de voorzitter', 'van de penningmeester', 'van de redactie' en 'van de secretaris' in ere hersteld en dat hebben de leden in de diverse Roamers kunnen lezen.

De partner van ons lid Martin van der Hof, Rosemarie, kwam helaas op 19 december te overlijden. Via Kees de Kock bereikte ons ook het bericht dat ons voormalig lid Dirk Sterkenburg in dezelfde periode was overleden.



Menno von Brucken Fock, 5 maart 2020

Van de redactie

Pieter Bolhuis

En daar sta je dan met je goede voornemens.

Heb je de Riley uit de winterslaap en gereed voor een prachtig Rileyjaar met leuke activiteiten kondigt zich een van de allerberoerdste dingen aan die een land zich maar kan voorstellen.

In mijn eigen omgeving geen patiënten, maar hoe staat het met jullie.

Laat het ons weten, de lief en leed mailbox staat daarvoor open.

Voor de Roamer heeft het ook zo zijn impact, geen verhalen van meetings of ritten, alle evenementen afgezegd en dus ook daar geen verhalen om de lege bladzijden te vullen.

Gelukkig ligt er nog wat op de plank, maar het is wel een kleine *Klassiek en Techniek* geworden door 2 artikelen van ons zeer gewaardeerde clublid Jon Noomen die een aantal artikelen voor dit blad ook aan ons heeft gedoneerd, waarvoor mijn onmetelijke dank.

Ik hoop dan ook dat er ondanks de crisis ook het een en ander op Riley gebied is gebeurd waar een verhaaltje over geschreven kan worden (al dan niet met foto's.)

Stuur het op naar de Redactie, het wordt zeer gewaardeerd.

De eigen Riley heeft weinig kilometers gemaakt, maar met het mooie weer toch wel eens gebruikt voor noodzakelijke ritjes. Wel veilig natuurlijk.

Kwam er een benzinelekje aan het licht bij de carburateur. De bout wat aangedraaid en het was opgelost. Konden we alle problemen maar zo simpel oplossen.

Mijn dagelijks vervoer werd Totall Loss gereden door en vrachtwagen die me even over het hoofd zag en me een aantal keren raakte. Wat geeft dat een nasleep, ik hoop dat je er nooit mee te maken krijgt. De orthomaneel heeft 8 wervels op zijn plaats moeten drukken en de Fisio, alhoewel vertraagd door je weet wel, is er ook nog niet van af.

De rust van de Lock Down heeft in elk geval geholpen weer een beetje te herstellen.

En ik had gelukkig ook redelijk vlot weer een andere auto, want vind maar eens een goede Saab van 16 jaar oud voor het bedrag wat de verzekering denkt dat het mag kosten.

Ik hoop jullie allen in goede gezondheid aan te treffen wanneer dat weer veilig kan, als het kan met de Riley.



Riley RME 1953, Drunen 1978

STOELDANS

RILEY STOELN REPAREREN MET HUIS- TUIN- EN KEUKENMIDDELEN, GAAT DAT LUKKEN?



Freddy Nieuwenhuize zei het al in de reportage over de Riley Victor en de Peugeot: de stoelen van de Riley zitten waardeloos. En zo is het. Ze zien er netjes uit, voelen bij het eerste contact lekker zacht aan, en dan zak je vervolgens naar voren in een soort kuil waardoor je rug loskomt van de rugleuning. Hoogst oncomfortabel, zeker als je moet rijden. De verstandige aanpak is om die stoelen naar een professional te brengen voor aanpassing. Dat kan altijd nog, maar eerst wil ik proberen om met simpele huis- tuin- en keukenmiddelen en minimale kosten die stoelen aan te passen. Benieuwd of dat gaat lukken.



Oit in het leven van mijn Riley is hij in Zuid Afrika gerestaureerd. Volgens een rekening heeft ene 'Api Venter' het interieur vernieuwd. Dat heeft hij op zich netjes gedaan maar op de een of andere manier zijn de zittingen van de voorstoelen van mijn Riley nu te slap waardoor je in een kuil zakt. Het is moeilijk om vast te stellen wat er precies aan de hand is. Volgens het oude instructieboekje horen deze stoelen losse zitkussens te hebben die met drukknoppen aan de zijkant van het stoelframe vast zitten. Bij mij geen drukknoppen en geen losse kussens, alles zit vast. Je kunt er ook niet onder kijken, daarvoor is het te laag. Ik voel met mijn hand en ontdek dat de bodem bestaat uit elastie-

1 Zo ziet de onderkant er uit met de elastieke banden. De bekleding is vastgeniet op het houten onderframe en zit nu onder de rails.

ken banden. Die zijn in de tijd waarschijnlijk te slap geworden. Om toch tijdelijk beter te kunnen rijden had ik een oude deken onder de stoel gepropt waar ik dan min of meer bovenop zit. Maar nu wil ik het toch beter zien aan te pakken.

De eerste stap zal zijn om die stoel eruit te krijgen. Zo in de auto kan je er niks mee. Ook weer volgens het boekje kun je de stoel naar achteren uit de rails schuiven. Maar hier lukt dat niet. De stoel stuikt ergens en wil dan niet meer verder. Niet naar voren eruit, en ook niet naar achteren. Dat wordt lastig. De enige manier die ik kan bedenken is om de rails dan maar los te schroeven. Ik besluit om met de linker stoel te beginnen, bij mij is dat de passagiersstoel, dan kan ik nog met de auto rijden als dat nodig is. Om de rails los te schroeven moet de stoel helemaal naar ach-



2 Aan de voorkant van de stoel zie je nog een flink deel van de oorspronkelijke ijzeren bodem.



3 Aan de achterkant kun je goed zien dat er een houten frame in is gemaakt.



4 Voor de nieuwe houten bodem maak ik eerst een mal van karton.



5 Mal overbrengen op stevig triplex en uitzagen.



6 De bodem past. Extra vulling er onder en vastzetten.



7 Omdat ik voor de bestuurdersstoel meer vulling wil worden er afstand stukjes gemaakt.



8 Zo komen de afstand stukjes er in. Dan weer extra vulling en de bodem-plaat kan ook hier er overheen geschroefd worden.

teren om bij de voorste schroeven te komen. Dat lukt eigenlijk al niet, ik moet met een rubber hamer de stoel naar achteren tikken. Dan komt het voorste deel van de rails vrij. Zo te zien zijn het twee verschillende rails. De buitenste lijkt origineel, daar zit ook het blokkermechanisme; de binnenste ziet er anders uit en daar zit ook een bout in plaats van een schroef bij de andere. Links draai ik de schroef eruit, blijkt een lange houtschroef te zijn die in de carrosserie zit geschroefd. Aan de andere kant is het een doorgaande bout met een moer onder de vloer van de auto. Als die er uit zijn moet de stoel weer helemaal naar voren. Weer met de rubber hamer, maar het lukt net. Ook hier de bouten losgemaakt. De stoel kan eruit en ik kan eindelijk zien hoe dat zit met die rails en waarom de stoel er niet gewoon uit kan. Het blijkt dat ze de binnenste rails vervangen hebben door een niet originele rail. Die is niet

deelbaar, waardoor de stoel dus niet uit de rail geschoven kan worden. Waarom dit zo is, is mij een raadsel maar het zij zo. De originele rail kan nu gewoon van de stoel afgeschoven worden en het basis deel kan alweer in de auto. Dan eindelijk kan ik zien hoe het met de bodem van de stoel zit. De van origine metalen bodem van de stoel is weggeslepen, alleen een rand is er nog van over. Daar bovenop is een houten frame gemaakt en daaraan zijn de elastieken banden bevestigd. Je kan er niet bij omdat het onder de bekleding zit. Als je er iets aan wilt doen moet dat van bovenaf en moet dus de hele bekleding er af. Die zit onder de rails aan de stoel vastgeniet. Dan moet ik dus alles slopen. Ik wil het eerst anders proberen. Ik bedenk me dat de stoelen van oor-

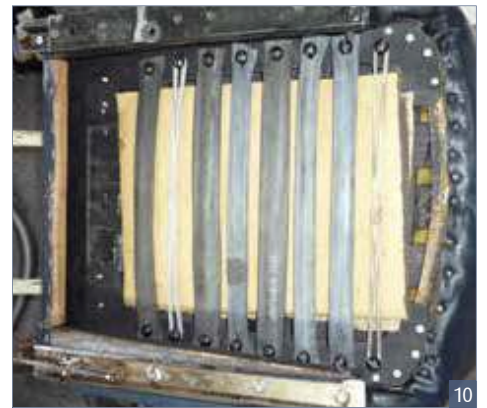
sprong een metalen bodem hebben. Als ik nu eens van hout een nieuwe bodem maak? Ik maak van karton een mal van de bodem. Het houten onderstel van de stoel loopt taps naar boven, wat betekent dat een houten plaat als vanzelf door dat onderframe vastgehouden wordt. Van een plaat stevige triplex maak ik de nieuwe bodem volgens de mal. Een beet-

Ik moet met een rubber hamer de stoel naar achteren tikken

je bijwerken, en de metalen resten van de bodem netjes platslaan, dan past de houten bodem erin. Hij zit eigenlijk al meteen vast. Proefzitten. Oef, dat zit toch een beetje hard, de schuimvulling van de stoel is te zacht, ik zak er zo doorheen. Maar die vulling kan er zo niet uit. Dan maar een extra stuk schuimrub-



9 Een nieuwe poging. Nu om er extra elastieken onder te krijgen. Ik maak strips met grote schroeven om elastieken aan vast te zetten.



10 Extra elastieke bodem van tent-elastiek en oude fiets binnenband.



11 Uiteindelijk moeten toch de oude elastieke banden er uit om bij de oude vulling te komen.

De van origine metalen bodem van de stoel is weggeslepen, alleen een rand is er nog van over

ber van een oude springveer matras ertussen. Dat lukt en het zit al een stuk beter. De stoel ziet er wat bol uit, maar je zakt niet meer weg en nu voel je de harde bodem ook niet. Ik zet de houten bodem toch nog maar vast met wat schroeven. Aan de leuning zijde gaat dat in het houten frame, aan de voorzijde lukt dat niet en moet ik eerst gaten boren in de metalen rest van de bodem. Dan kan de schroef in het houten frame daarachter. De stoel kan weer terug. De buitenste rail zit alweer op de vloer en ik schuif nu de stoel er van achteren in. En dan weer het ritueel van helemaal naar voren en dan weer helemaal naar achteren

om de bouten van de niet originele rail vast te zetten. Ik vraag mijn passagiere of zij zo goed genoeg zit, en volgens haar kan het. Wel wat hoger dan eerst maar dat vindt ze geen probleem. Mooi, dat is gelukt, nog één te gaan.

De bestuurdersstoel is er vlotter uit. Hij gaat wél makkelijk naar voren en naar achteren en ik weet dat ik nu alleen de binnenste rail hoeft los te schroeven. Hier doe ik hetzelfde als met de linker stoel. Ook weer een houten bodem en tussenvulling van extra schuimrubber. Maar ik ben blijkbaar minder gevuld van onderen en ik vind het toch te hard, ik voel die bodem nog steeds. Een oplossing

zou kunnen zijn om de bodem te verlagen zodat er meer schuim tussen kan. Ik maak van een balkje dat ik nog ergens vind twee afstandhouders. Die gaan eerst tegen de onderkant en dan weer het bodemplankje. En een flinke laag extra schuimrubber ertussen. Nu voel ik geen harde laag meer. De



12

12 De zitting is nu leeg en klaar voor een nieuwe vulling.

stoel erin en proberen. Hij zit zacht genoeg, maar door al die vulling staat de zitting bol en ik zit veel te hoog achter het stuur. Dat rijdt niet prettig.

Een nieuwe poging. Stoel er weer uit, ik word er handig in en de houten bodem er weer uit. Ik moet iets verzinnen dat zachter is en minder hoog. Dan toch maar een variant op de elastieke banden. Van een overgebleven stukje triplex maak ik nu twee randen die aan de zijkanten tegen de bodem geschroefd worden. In die randen draai ik een rij hele dikke schroeven en tussen die rijen schroeven span ik nu een serie tent-elastieken. Omdat dat toch nog wat slap aanvoelt span ik er ook nog 'elastieken' van stukken oude fiets binnenband overheen. Ik pons er een klein gaatje in en wurm dat over de schroefkoppen. En onder dat alles zit dan weer een laagje extra schuim. De stoel gaat er weer in en het zit eigenlijk best goed. Het veert wel, maar niet te erg, je zakt niet meer weg. En ik zit nu niet meer zo hoog. Mijn enige zorg is dat deze constructie niet erg sterk is. Hoe lang zal het duren voor de binnenbanden uitscheuren bij



13

13 Oude vulling als mal op het Volvo schuim. Het past aardig.



14

14 De Volvo zitting op maat snijden.



15

15 De Volvo zitting er in wurmen en hier en daar nog wat opvullen.



16

16 Het is klaar. Nieuwe vulling zit er in en de houten bodem er weer op.

de gaten? Niet ideaal dus voor de lange duur, maar voor nu wel bruikbaar.

Een week later vertelt mijn schoonzoon dat hij een serie Volvo stoelen gaat ontmantelen. Hij wil de frames en bekleding bewaren maar de schuimvullingen eruit halen en wegdoen. Op die manier neemt het allemaal minder ruimte in. Ik besluit die vullingen te redden van de vuilstort. Zo heb ik mooi basismateriaal om mee te spelen Want het probleem was tot nu toe steeds dat de aanwezige schuimvulling te zacht is. Daarom moet al die extra vulling erin en wordt het weer te hoog. Deze Volvo vullingen zijn nog stevig genoeg dat je er niet doorheen zakt. Als ik die nu eens kon gebruiken in plaats van de aanwezige oude zachte vulling? We gaan het proberen. Opnieuw eerst bij de passagier. De stoel er weer uit, de houten bodem eruit, en dan.... Ja, dan moe-

Een oplossing zou kunnen zijn om de bodem te verlagen zodat er meer schuim tussen kan

ten die elastieken banden eruit om bij de vulling te komen. Dat is wel een stap, maar ik waag het er op. Alle banden losgesneden en de schuimvulling er uit gepeuterd. Die als mal op de Volvo vulling en alles netjes op maat snijden. De nieuwe vulling er weer in is nog wel een gewurm maar hij komt er netjes in. Houten bodem er weer op en proefzitten. Dat voelt wel weer goed.

Bij mijn stoel doe ik hetzelfde, maar nu gebruik ik toch weer de afstand stukjes. Maar zonder de extra laag schuimrubber. Alleen een laagje stevig rubber van een stuk onder tapijt. Dat moet genoeg zijn, en zo komt het

allemaal minder hoog uit. Ook hier de stoel weer op zijn plaats en ook dit voelt goed. Het is stevig, je zakt niet weg en het is ook niet meer te hoog. Hier durf ik wel een tijdje mee te rijden. En als het toch niet fijn blijkt te zijn? Ach, ik weet nu hoe het gaat, er kunnen bijvoorbeeld toch weer singels onder van oude veiligheidsriemen en ik heb vullingen genoeg om mee te spelen. Maar voorlopig is de uitdaging gelukt: reparatie met huis- tuin- en keukenspullen en met een kostprijs van ongeveer 5 euro voor het hout en wat schroeven. Okee, ik heb wat gesmokkeld met de Volvo vullingen, dat was mazzel. Moet kunnen, toch...? |

Een mooie nieuwkomer.

Het is als bekend een zware job, 'technisch adviseur vóóroorlogse Riley's' van onze club, maar het heeft z'n compensaties.

Zo werd ik recent opgebeld door een oude bekende uit de klassieke auto wereld, Maurits Kruseman uit Limburg. Of ik zijn nieuwste aanwinst uit Engeland wilde komen bekijken en, inderdaad, wat technische adviezen geven.

Het bleek te gaan om een oudere 'special'; een kennelijk met grote zorg voor de juiste details vervaardigde replica van een MPH. De auto is gebouwd op een aangepast 15/6 chassis uit 1935 en intussen gekeurd en voorzien van een Nederlands kenteken.



De zo aantrekkelijke Imp '9', Sprite '12/4' en MPH '15/6' sportwagens die Riley midden 30er jaren bouwde in (zeer) kleine aantallen delen dezelfde kuip en lijden dus allen aan hetzelfde euvel: Vél te krappe ruimte voor een 'moderne' bestuurder. Al tijdens de bouw geen onbekend fenomeen, want voor de publiciteits-foto's werden volgens overlevering de kleinste secretaresses uit de fabriek achter het stuur gezet.



Groot voordeel van een 'special' die overigens de specificaties van zo'n tweezitter volgt is dat zonder te gaan knippen in een monument, bij de bouw wel een paar inches kuipruimte gewonnen kunnen worden. Zo ook bij dit exemplaar. Ik paste er nét in. De nieuwe eigenaar, nog een tandje steviger gebouwd, heeft het vaste voornemen z'n Limburgse levensstijl aan te passen om dat begerenswaardige doel ook te bereiken.

Ewout Bezemer

Riley Lynx importeren uit Engeland / Riley Lynx

Tekst en fotografie: Jon Noomen

Zo kan het ook!

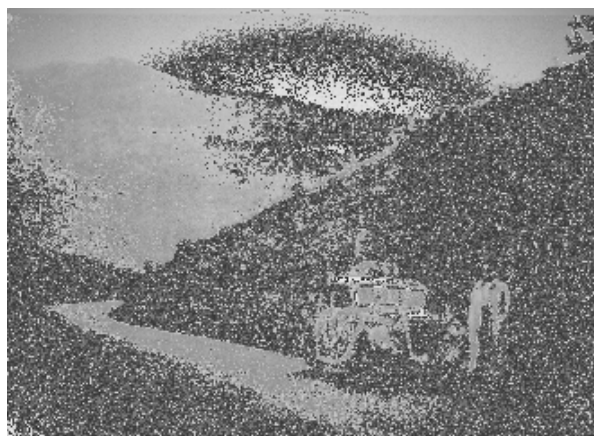
De horror story over hoe Aart van der Haagen al een half jaar probeert zijn zo gewenste Nash Airflite in Amerika te kopen en hierheen te halen. En verhalen over handelaren die op internet een klassieke auto te koop zetten die ze niet eens hebben, ze hebben de foto's gewoon van andermans site gepikt. Het is duidelijk, koop alleen een auto als je hem zelf gezien hebt.

Ondanks dat koop ik ongezien, alleen op basis van foto's, een Riley Lynx in Engeland. Het contact verloopt bijzonder prettig en eindigt met de auto voor mijn huis en de vorige eigenaar als een (e-mail) vriend in Engeland. Zo kan het dus ook. Wie Klassiek & Techniek wat vaker leest, weet inmiddels wel dat ik een voorliefde heb voor vooroorlogse Engelse auto's. Die met een lange neus, welvende spatborden, losse grote koplampen en een ietwat sportief uiterlijk.

Dat zal wel iets te maken hebben met de enthousiaste verhalen van mijn vader in mijn jonge jaren over zijn oude Engelse autootjes waarmee hij kort voor de oorlog in Engeland rondreed. Een Riley Kestrel en een Wolseley Hornet, ik heb er nog een paar fotootjes van.



Mijn ouders in hun Wolseley Hornet, rond 1936



Ouders met hun Kestrel in Engeland, rond 1938

Dat heeft blijkbaar diepe indruk gemaakt op mijn tere kinderziel en het is helaas nooit meer over gegaan. Toch kwam het er niet van. Als student heb je geen geld, later een gezin en een baan en als je al tijd of geld hebt gaat dat op aan huis en tuin en vakantie. Ergens in die periode kwam er nog een Triumph Spitfire voorbij, maar daar bleef het dan bij.

Pas tientallen jaren later toen de omstandigheden het toelieten ging ik weer op zoek. Helaas, alle kleine Engelse sportwagentjes zoals MG-tjes, Singers, een BSA Scout of zelfs een mooie replica van een Wolseley, het werkte niet. Ze waren te klein en ik zat meestal volledig klem met mijn (te) lange benen. Een maatje groter was meteen òf niet te vinden, òf onbetaalbaar. Het werden andere klassiekers zoals mijn Volvo Kattenrug waar ik wel riant in zat en waar onderdelen perfect voor te vinden waren. Bovendien heel sleutelvriendelijke auto's. Toch bleef het zeuren. Ik probeerde het tegen beter weten in toch met een MG TD. Het vergde de nodige aanpassingen, u heeft daar over kunnen lezen, en het ging nèt, maar toch niet echt lekker. Wel een vreselijk leuk autootje, dat wel.

Toen trof ik een Riley uit 1938 bij Hubert Kranz, een Duitse handelaar die ik al jaren ken. Daar zat ik verrassend genoeg wel goed in. Misschien niet zo sportief als ik zou willen maar wel leuk. Dus die kwam er, u heeft ook dat kunnen meemaken. Die Rileys zijn technisch net een beetje anders dan de andere Engelse autootjes voor de massa. Net iets interessanter, vind ik.

Het virus leek een tijdje onder controle. Tot...ik de reportage over de Nelson Special maakte. Toen laaide het weer in hevigheid op. Dit was het dus weer: lange neus, welvende spatborden, losse grote lampen en sportief. Hij was te koop maar ver buiten mijn budget. Ik was stik-jaloers op de nieuwe eigenaar.

En zo komen we aan in begin september 2019. We staan op het punt om twee weken op vakantie te gaan. Het blaadje van de Engelse Riley club waar ik inmiddels lid van ben, valt op de mat. Gauw nog even kijken. Oei, er staat een Riley Lynx te koop binnen de club in Engeland.

Het model past bij mijn wensen, een vier persoons, vierdeurs open Tourer. Lange neus....etc. Het verhaal klinkt goed: auto is 50 jaar in bezit van deze eigenaar, is in die tijd grondig onder handen geweest en gaat weg wegens leeftijd en kleinkinderen die nu de aandacht opeisen. En de prijs is nog steeds hoog maar het zou net kunnen. Daar word ik onrustig van. Maar nee, we gaan nu op vakantie, de stallen staan eigenlijk wel vol, dus laat het nou maar liggen. We gaan op vakantie.

Ja, dat denk je dan, maar als ik weer thuis kom zie ik dat blaadje weer en ga stiekem toch weer even naar die aanbieding kijken. Klinkt toch wel interessant, ik word er weer onrustig van. Daar moet ik vanaf, en de auto zal na die paar weken ook wel weg zijn, maar ik wil het toch zeker weten, dan kan ik het tenminste afsluiten. Okee, dan maar een e-mail naar de eigenaar. Twee dagen later een e-mail terug: de auto is er nog. Er zijn wel wat reacties geweest maar die mannen waren nog ouder en hun vrouwen vonden het maar niks. Jemig!, nou wordt het serieus. Nu moet ik wat: ga ik hier mee door of laat ik het toch maar liggen. Ik ga er mee door, stoppen kan altijd nog. Dus mailtje terug om een paar foto's te sturen. Die zien er prima uit, ja dit is het wel.

Dan krijgen we een hele mail wisseling. Zo'n Lynx heeft de zelfde technische basis als mijn Riley Victor, het zelfde chassis en motor maar een andere carrosserie. Ze schelen een jaar. Dat maakt dat ik een beetje weet waar ik naar wil vragen. Ik wil meer informatie, meer foto's van bepaalde delen. En steeds krijg ik heel prettig antwoord. Het blijkt dat we een beetje van de zelfde leeftijd zijn, de zelfde soort achtergrond hebben en ook nog veel gemeenschappelijke interesses. Daar hebben we het niet uitgebreid over, maar zo tussendoor komt dat wel aan de orde. Dat maakt het contact al veel prettiger en persoonlijker. Bovendien, Engelsen zijn vaak al zo aardig, dat merk ik ook in contacten met

bijvoorbeeld de Riley Club. En steeds lijken de antwoorden op mijn vragen wel bevredigend. Maar er blijft één probleem knagen: kan ik hier dan wèl goed in? Ik kan niet even gaan passen. De eigenaar, hij heet trouwens Richard, reageert heel begrijpend, dat is wel een serieuze vraag. Hij geeft aan dat hij 1,85 m lang is en een beenlengte van 85 cm heeft. En hij zit prima.



Zoon Nick van 1.90 m lang past prima in de auto. Dat moet dus kunnen

Blijkbaar is dat voor mij de ideale zit. Richard meet het voor mij na en hij kan die waarden ook halen. Hij stuurt ook weer foto's met een rolmaat en bijvoorbeeld de afstand tussen zijn bovenbeen en het stuur. Zo heb ik er wel vertrouwen in dat het gaat passen.

En ja, dan komt het uur van de waarheid. Nu moet ik gaan beslissen of ik het doe en of we het eens worden over het geld. Op zich is de prijs die Richard vraagt wel redelijk. Op internet zie je dat soort prijzen ook. Maar we praten dan wel over Engelse Ponden en daar zit nog wel een verschil met de Euro's. En de auto moet nog deze kant op.

Ik kan dat niet zelf en ze zitten precies aan de verkeerde kant van Engeland. Ik heb aan Imparts gevraagd of ze hem voor me kunnen halen. Zij hebben een mooie gesloten trailer en we kennen elkaar goed genoeg voor een veilig gevoel. Het kan, maar kost ook het nodige. Ik doe een bod aan Richard en leg uit dat ik die kosten nog heb. Het bod is duidelijk lager dan zijn vraagprijs en hij vindt het dan ook te laag. Hij wil wel iets zakken want hij vindt het belangrijk dat de auto naar een liefhebber gaat. Het is toch een beetje zijn kind na al die jaren. Zo legt hij zijn minimum redelijk dicht bij mijn maximum en ik besluit om het te accepteren. Ach, als deze Lynx het echt helemaal blijkt te zijn, dan kan de MG misschien wel weg. Dat scheelt dan weer. Zo redeneer je jezelf er gewoon naar toe...

Dan komt het bekende werk van uitwisselen van koopcontracten en de betaling. Dat verloopt dan weer wat spannender. Hij geeft in zijn contract een Engelse bankrekening aan. Daar kan ik niets mee, ik moet een IBAN nummer hebben. Dat geeft hij door en raadt me

Tja, ik ben 1,89, maar mijn beenlengte is 90 cm en dat scheelt nogal. Kan hij 5 cm meer naar achteren? Ja dat kan. En dan stuurt hij een foto van zijn volwassen zoon Nick, die 1,90 cm meet en er met plezier in zit. Dat zou dus moeten kunnen. Voor de zekerheid ga ik in mijn eigen auto's waar ik goed in zit een aantal maten nemen: hoe ver de rugleuning van het rempedaal af staat en hoe ver de onderste rand van het stuur van de zitting af is. Dat blijkt verrassend genoeg bij al die auto's gelijk.



De afstand van de stoel tot de pedalen wordt nagemeten door de eigenaar.

aan om eerst maar een paar duizend pond over te maken om te zien of het allemaal wel goed gaat. Dat werkt, dus dan komt de rest. Na bijna een week heeft Richard nog geen bericht van zijn bank dat het er is. Bah, gaat het daar dan toch nog mis? Maar dan krijgt Richard de vraag van zijn bank om contact op te nemen. Ze blijken het niet te vertrouwen, zo'n groot bedrag uit het buitenland. Hij weet ze te overtuigen dat het allemaal klopt en dan wordt het geld vrijgegeven. De auto kan worden opgehaald. We zitten inmiddels in half oktober en op 31 oktober 2019 zou de Brexit van kracht worden. Daar wordt nog steeds over onderhandeld, maar we vinden beiden dat voor die tijd de auto het land uit moet zijn. Je weet maar nooit.

Richard rijdt de Linx in de trailer. Nu gaat het echt gebeuren



Linx zit er in, twee "lovely Ladies" er naast. Rechts de vrouw van Richard.



Het wordt verder geregeld met Imparts. Intussen heeft Richard gevraagd of ik ook zijn voorraad onderdelen wil hebben. Ja graag!!! Stuur alles wat je hebt maar mee. En dan....eind oktober is het zover, de auto staat bij Imparts. We gaan natuurlijk snel kijken. Richard vindt het ook spannend, want hij is bang dat de auto tegenvalt. Heeft hij niet te enthousiast verteld over zijn auto? Maar nee, hij kan gerust zijn, als ik de auto zo zie staan in de werkplaats maakt mijn hart een sprongetje: ja, dit is het wel, lange neus...ja, ja dat weten we nu wel! Hij ziet er prima uit, precies zoals op de foto's.

Linx op de brug bij Imparts. Eerste 'live' kennismaking valt niet tegen .

Ik start hem even, hij heeft er nog niet veel zin in maar loopt wel. In de hal bij Imparts staat een flinke pallet met dozen. Dat is allemaal voor mij. Wilco van Imparts vertelt dat er een speciale doos bij zit voor ons als een cadeautje. We laden alles in de auto en nemen dit al vast mee. De Lynx blijft bij Imparts voor de keuring en import. Dat kan pas enkele weken later, eerder heeft de RDW geen tijd.



Thuis pakken we de dozen uit, Richard heeft echt zijn hele Riley verzameling aan mij over gedaan. Een hele map met alle documentatie, een hele serie boeken, dozen en dozen met onderdelen, veel nog nieuw en nu niet meer te krijgen, en een paar dozen met alle clubmagazines van de Engelse Riley club vanaf zo ongeveer 1970. Dat is nog jaren leesvoer! En dus ook de doos met cadeautjes: een verzameling lekkers uit de streek met een briefje dat dit is voor de eerste picknick die we met de auto gaan houden. Wat aardig! En een fotoboek, speciaal voor ons gemaakt door zijn vrouw met foto's uit de geschiedenis van de auto. Een heel waardevol geschenk! Daar word je stil van, zo aardig allemaal!



Een speciaal cadeautje voor ons: specialiteiten uit hun streek voor onze eerste picknick met de auto *Het mooie fotoboek dat speciaal voor ons gemaakt is.*

Ondertussen wordt de Lynx getaxeerd voor de verzekering. De waarde blijkt overeen te komen met de vraagprijs van Richard. Alles bij elkaar heb ik dat ook betaald. En zo kunnen we allebei tevreden zijn.

De keuring bij de RDW verloopt soepel. Even op de weegbrug, het chassisnummer controleren en op internet kijken of dit type wel bestaat.



Eerst op de weegbrug bij de RDW

En jawel, daar zijn genoeg Lynxen te vinden, zelfs een die precies op de mijne lijkt, maar hij is het niet, heeft een ander kenteken. Nog even naar de lampen kijken, het lichtbeeld wijkt wat af en daar wordt een vrijstelling voor verleend.

De auto mag mee naar huis. Imparts brengt hem meteen na afloop naar mijn huis. Even later staat de Lynx op ons terrein. Dit is zijn nieuwe tehuis.





Maar voor ik de weg op kan, moet ik eerst op het kenteken wachten en dat duurt weer ruim een week.

En dan is het zover: de platen kunnen er op en ik kan een ritje gaan maken. Maar dat gaat niet lukken, de startmotor krijgt de motor niet rond. Accu leeggelopen door al het starten? Geen idee, maar de lader gaat er op. Een dag later een nieuwe poging. Nu draait hij wel rond en na wat aandringen start hij ook. Loopt nog niet

mooi maar ik kom er wel de garage mee uit. Op de weg valt het vies tegen. De motor slaat plotseling af en wil dan moeilijk aan. Weer flink choken en dan lukt het weer...even. Dan slaat hij weer af en doen we het opnieuw. Soms loopt hij ineens even goed en dan ineens weer onregelmatig en knallend in de carburateur. Het lijkt alsof een vlotternaald blijft plakken. Dit gaat niet goed, ik ben blij als ik de kilometer van het rondje uit kan rijden en hem thuis in de garage heb. Hier moet het nodige aan gewerkt gaan worden....





Riley 12/4 Lynx 1937

Carrosserie: 4 persoons, 4 deurs open Tourer;
aluminium op houten frame.

Motor: 4 cilinder, 1496 cc

Vermogen: 33 Kw / 45 Pk (opgave RDW)

Aandrijving: op achterwielen

Versnellingsbak: Preselector (voorkeuze) met 4
versnellingen

Wielophanging V/A: starre as met bladveren

Remmen V/A: trommels, mechanisch bediend met
stangen

Topsnelheid (nieuw): 70 mph / 112 km p/u

Prijs nieuw (1937): 345,- Engelse pond.



Nieuwe badges en 'schildjes' !

Beste (familie)leden van Riley Club Holland,

Via uw secretaris kunnen thans badges en 'schildjes' (grotere versie zonder magneetstrip) worden besteld.

De badges zijn voorzien van een magneetsluiting, de gewenste naam wordt via uw secretaris in het blauwe vlak gegraveerd.



Afmetingen 5 cm lang en 3,6 cm hoog

Uw bijdrage voor deze badge inclusief gravure is € 7,50 te betalen aan de penningmeester. De badge kan tegen meerprijs portokosten (€ 1,50) worden opgestuurd als u niet in de gelegenheid bent deze tijdens een van de komende evenementen af te halen.

Daarnaast zijn er ook grotere schildjes beschikbaar waar op de blauwe balk ofwel uw naam, ofwel 'Riley Club Holland' ofwel het kenteken van uw Riley gegraveerd kan worden.



Afmetingen: 9,5 cm lang en 5,8 cm hoog

Uw bijdrage voor dit schildje inclusief gravure is € 7,50 te betalen aan de penningmeester. Ook zo'n schildje kan tegen meerprijs portokosten (€ 1,50) worden opgestuurd als u niet in de gelegenheid bent deze tijdens een van de komende evenementen af te halen.

Menno von Brucken Fock
almeloord@outlook.com
06-10518064

Klassiek & Techniek

De geurt van olie en benzine

**VOOR AUTOLIEFHEBBERS DIE GENIETEN VAN
RIJDEN, RESTAUREREN, REPAREREN EN ONDERHOUDEN**



**WORD ABONNEE EN MAAK
GRATIS GEBRUIK VAN ONS
UNIEKE ONLINE ARCHIEF OP DE WEBSITE!**

Abonnees hebben bij Klassiek & Techniek een streepje voor.
Ons online archief omvat alle artikelen van nummer 1 t/m 200.
Een jaar abonnee zijn kost slechts € 50!

Vind antwoord op al uw sleutel-vragen!

12 KEER PER JAAR IN DE BRIEVENBUS, **ONBEPERKT ONLINE!**

Kijk voor meer info op www.klassiek-techniek.nl

Pieter Bolhuis

Van: Jaap Steijling <steijling@gmail.com>
Verzonden: maandag 18 mei 2020 16:07
Aan: redactie@rileyclub.nl

Beste Pieter en Jan-Willem,

Onlangs heb ik alle Riley onderdelen van Evert van Kampen overgenomen. het alternatief was de oud-ijzer boer. Dit is de voormalige onderdelenvoorraad van Arie Vermeer.

Ik ben nu bezig deze ongesorteerde grote hoeveelheid te inventariseren.

Vanzelfsprekend bied ik deze onderdelen de clubleden aan. verder nog meer onderdelen uit mijn verzameling

- chassis 2,5 ltr 1952, rollend chassis 1.5 Ltr.
- 1.5 ltr en 2.5 ltr motorblok, kaal, losse motoronderdelen, cilinderkoppen, nieuwe klepveren
- plaatwerk, alle spatborden, treeplanken, kofferdeksels, zijpanelen, motorkappen, portieren, brandschot, reserve wieldeksels etc
- grill
- waterpompen 1,5 ltr
- voorwielophanging, torsiestaven, besturingsonderdelen, fusees etc
- dashboard, klokjes, knopjes
- in- en uitlaatspruitstukken 1.5 en 2,5 ltr.
- carburateurs 1.5 en 2.5 ltr, koperen benzineleiding
- benzinetank en vukpijpen
- houten delen, waaronder omlijsting voorruit en verbinding onderaan A-stijl
- stuurinrichting
- stoelen en banken, stoelgeleiders
- houten portierlijsten
- kachelonderdelen en kachels voor op de cardantunnel.
- velgen
- wioldoppen
- bumperdelen
- steekassen 2.5 ltr. en 1.5 ltr.
- achteras 1.5 ltr
- benzinepompen elektrisch en mechanisch 1.5 ltr.
- carterpannen 1. ltr
- klepdeksels 1.5 ltr
- luchtfilters
- radiateurs
- remtrommels

Na inventarisatie kom ik met een complete lijst.

Met vriendelijke groet,

Jaap Steijling

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

