

Roamer

171



Doelstelling:

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

Zij tracht dit doel te bereiken door:

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

Contributie:

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

Advertentietarieven:

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

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

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

Inhoud

44e jaargang
nummer 2, september 2020.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 VAN DE REDACTIE
- 8 HOE TEM IK MIJN ROOFDIER 1
- 12 LUIK-ROME-LUIK (Motor 1937)
- 14 HOE TEM IK MIJN ROOFDIER 2
- 20 MIJNVADER HOUDT VAN
OUDERWETSE AURO'S
- 22 FOTO PAT MOSS 195?

AGENDA 2020/2021

Najaarsmeeting

20 september 2020 (afgelast)

Nieuwjaarsmeeting

10 januari 2021 (onder voorbehoud)

Inleveren kopij:

sluiting 1 december 2020

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis
schilderij achterkant: Pieter Bolhuis



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.

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



Sabine Juckenack

De hoop en de verwachting was hoog dat we in september weer terug zouden keren naar een redelijk normaal bestaan.

Het bestuur van de Riley Club heeft eind augustus vergaderd in de overtuiging dat we o.a. verder kunnen met de planning van de aankomende evenementen.

We zaten op de vertrouwde stek in Eemnes 'De witte bergen' rond de grote leestafel met gepaste afstand.

De agenda werd ter zijde geschoven en het belangrijkste agendapunt werd besproken: wel of niet door laten gaan van de najaarsmeeting.

Rob Heijmerink had al vroeg in het jaar te kennen gegeven de najaarsmeeting te willen organiseren bij hem thuis. Hartstikke leuk natuurlijk, maar hoe gaan we om met het dringend advies van de regering om niet meer dan 6 personen thuis uit te nodigen?

Kunnen en willen wij als bestuur de verantwoording nemen?

De enkele aanmeldingen die tot nu toe binnen zijn gekomen bij de secretaris laten zien dat onze leden ook enigszins terughoudend zijn. Alle aanmeldingen zijn onder voorbehoud. Iedereen is voorzichtig en wacht de ontwikkelingen af.

Het bestuur heeft daarom besloten om te wachten tot 1 september en als het advies van de regering overeind blijft zien wij ons jammer genoeg genoodzaakt de najaarsmeeting te cancelen.

Ik schrijf dit stuk op 24 augustus, niet wetende of de situatie verandert of niet, maar ik kan 1 september helaas niet afwachten, omdat wij dan met de camper onderweg zijn.

Als de meeting doorgaat lezen jullie het verderop in de Roamer.

Het cancelen van de najaarsmeeting betekent ook dat de ALV geen doorgang vindt en verplaatst wordt naar 2021.

Het bestuur heeft ervoor gekozen om de ALV te koppelen aan de voorjaarsmeeting van 2021.

De keuze heeft niet alleen te maken met Covid-19, maar is mede gebaseerd op de discussie over de toekomst van de club.

Wij hebben te maken met verschillende zaken. Om een paar te noemen: een gestage krimp van het ledenaantal, stijgende kosten voor met name Vierhouten, de inzet voor deelname aan nationale evenementen ligt bij een klein aantal leden. Al met al een situatie die vraagt om een visie voor de langere termijn.

In deze Roamer leest u een voorstel van het bestuur om alvast de eerste stappen te zetten naar verandering en aanpassing aan de situatie van de club. De verplaatsing van de ALV naar de voorjaarsmeeting is er één van.

Daarnaast treft u alvast alle relevante stukken voor de ALV 2020 aan die van toepassing zijn voor 20 september of een nader te bepalen datum in maart/april 2021.

Ik hoop natuurlijk dat wij elkaar gaan ontmoeten zien in Werkhoven bij Rob Heijmerink.

Zo niet dan op ieder geval tot ziens in goede gezondheid op een later tijdstip.

Van de secretaris

Beste vrienden van de Riley Club Holland.

De Corona-crisis heeft opnieuw tol geëist. Niet alleen werd zeer recentelijk de **British Carparts Day** afgelast maar ook de tweede poging om dit jaar de **British Cars & Lifestyle** beurs te organiseren is mislukt want het evenement is wederom afgeblazen.

In Nederland doen 'we' het zo slecht nog niet in deze door Covid-19 overheerste samenleving al blijven er natuurlijk veel vragen, is er veel onzekerheid en zijn niet alle regels onomstreden.



Toch vindt uw bestuur dat wij vol moeten houden en dat wij ons als club dienen te conformeren aan de vigerende regelgeving en dat wij de adviezen van onze overheid, die zich immers onophoudelijk laat adviseren door deskundigen op het gebied van virusziekten en epidemiologie, dienen op te volgen.

Het zal u daarom niet verbazen dat uw bestuur op 1 september heeft gemeend een einde te moeten maken aan alle onzekerheid en te kiezen voor de veiligheid van onze leden: ook de Najaarsmeeting inclusief Algemene Leden Vergadering hebben wij dus afgelast.

Bijzonder spijtig voor alles en iedereen met name voor de enthousiaste organisator Rob Heijmerink die alles tip top in orde had om de leden 'Corona-proof' te ontvangen.

Tijdens dit soort bijeenkomsten is de anderhalve meter regel toch heel lastig consequent te handhaven en mede omdat er dit jaar weinig tot niets binnen de vereniging is gebeurd, hebben wij als bestuur er de voorkeur aan gegeven om safety first na te streven en de Algemene Leden Vergadering uit te moten stellen naar de Voorjaarsmeeting in 2021, in de hoop dat die wel door zal kunnen gaan. Daarover in de Roamer van december meer!

Elders in deze Roamer is te lezen dat uw bestuur niet stil gezeten heeft en dat ook de voorgenomen bestuurswisselingen hebben plaats gevonden in de verwachting dat onze leden daarmee alsnog akkoord zullen gaan. Redacteur Jan Willem Nieuwenhuis is inmiddels opgevolgd door Pieter Bolhuis en terug van weg geweest is Wim Arends die Ed Bens als penningmeester is opgevolgd. Het bestuur in deze nieuwe samenstelling zal verder stappen ondernemen om onze club 'klaar te stomen' voor het komende decennium. Ook daarover meer in de Roamer van december, einde van dit jaar!

Vanuit het bestuur een enorme waardering voor Rob Heijmerink die wij tot onze grote spijt wederom teleur moesten stellen. Wij hopen op zijn medewerking bij een van de volgende meetings als de situatie rond het Corona-virus weer 'genormaliseerd' is.

Wij hopen uiteraard dat we deze crisis volgend jaar achter ons zullen kunnen laten maar voorlopig is het nog komkommertijd en zullen we met 1,5 m afstand, thuis werken, thuis blijven, bij klachten een Coronatest aanvragen en mondkapjes het leven door moeten! Iedereen daarmee sterkte gewenst!

Menno von Brucken Fock

Van de redactie

Pieter Bolhuis

Een van de manieren om, ondanks de Coronaproblemen, toch bij de club betrokken te blijven is buiten de nieuwsbrieven van de Secretaris, De Roamer.

Aan mij dus de nobele taak jullie te informeren over het wel en wee van de Club, onder andere via de stukken van Voorzitter en Secretaris.

Verder heb ik nog 1 stuk verhaal van Nick Wessels over het wel en wee van een Riley in Corona tijd. Gelukkig, want de rest is ingevuld met een verhaal van de onovertroffen (voor mij dan) Jon Noomen, en een kopie van een oud artikel in Motor van 1937 aangeleverd door Ellie Jauck, die er voor hebben gezorgd dat we niet tegen lege bladzijden hoeven aan te kijken.

Maar het blijft een probleem, hoe krijg je de Roamer zodanig dat het een interessant ding blijft en een reflectie geeft wat er in de club leeft. Na de afgelopen uitgave en nu weer deze, lopen we het risico dat de Roamer een Klassiek en Techniek wordt met wat Riley nieuws.

Opnieuw dus de dringende oproep om verhalen en foto's om jullie wederwaardigheden met anderen te delen via het Clubblad. Alleen Foto's is ook geweldig, doe er wel een onderschrift bij met een plaats en datum/ gelegenheid.

Dus trek je telefoon of camera en laat zien hoe de Riley's de Coronatijd doorkomen.

Mijn Riley avonturen zijn erg beperkt gebleven de afgelopen 3 maanden, zoals de bijgaande foto al doet vermoeden is deze dame al een poosje niet van zijn plek geweest.

En dan wordt het een ding, waar je dingen oplegt die je even ergens kwijt moet.

Het plan was om dat ter gelegenheid van de Najaarsmeeting recht te zetten, maar zoals jullie van de Secretaris hebben vernomen heeft het bestuur na bestuursvergadering en vele, vele mailtjes en Apps besloten dat dit een te groot risico inhield voor de leden en de meeting voor dit jaar af te gelasten.

Ook de animo voor deze meeting bleek, ondanks extra mailing, erg gering.

Jammer genoeg maar begrijpelijk, we leven in onzekere tijden en ook individueel moet je de risico's voor jezelf inschatten.

Wat de komende meeting aangaat, de plannen voor de Nieuwjaarsmeeting ergens centraal zijn onderweg. We hopen van harte dat de toestand dan wat beter is en dat we jullie dan allemaal weer kunnen zien, al dan niet met RILEY.



Riley Lynx weer op de weg krijgen / Aanpak Riley Lynx

Tekst en fotografie: Jon Noomen



Hoe tem ik mijn roofdier.

De in Engeland aangeschafte Riley Lynx voldoet aan mijn verwachtingen, maar de eerste proefrit is geen succes. Moeilijk starten, onregelmatig lopen en afslaan zodra de choke uit is. Met enige moeite houd ik haar aan het lopen maar tijdens het rijden slaat de motor weer ineens af en is dan lastig en weer alleen met de choke aan te krijgen. De carburateur ploft en alles voelt

onwillig. Ik ben blij als ik mijn rondje gereden heb en weer thuis ben. Hier wacht nog een aardig klusje met de nodige verrassingen!

Als ik thuis ben vraag ik me af wat er aan de hand is. Het lijkt wel of er in een van de twee carburateurs de vlotter blijft plakken, zodat het ene moment er te weinig benzine is en het andere moment weer te veel. En het lijkt ook of hij niet op temperatuur komt en daarom zo lang die choke nodig heeft. Ik besluit dit probleem maar eens systematisch en stap voor stap aan te pakken.

Maar voor we zover zijn, gaat er eerst nog wat aan vooraf. Allereerst krijgt ze een eigen naam. Al onze klassiekers hebben een eigen karakter dus ook recht op een eigen naam. Bovendien veel makkelijker om de juiste auto aan te duiden als er meer van één merk zijn. En ja, we hebben besloten dat ze vrouwelijk is. Onze andere Riley heet van zichzelf al Victor dus dat is zo gebleven en dat is dus duidelijk een mannetje. De Lynx wordt een vrouwtje. Iets verzinnen met de typenaam is niet leuk, krijg je van die reacties van Links en Rechts, dus iets anders. We komen uiteindelijk uit bij Vera Lynn(x), de bekende Engelse dame, en zo blijft het. Ze gaat verder door het leven als Vera. Mooi spannetje, Vera & Victor.

Dat is één. Volgende punt van voorbereiding is het gereedschap. Ik had al eens even gekeken bij de motor, maar de bougies zien er anders uit, veel dikker. De gewone bougiesleutel past niet, te klein, maar een andere lange dop krijgt de bougie er wel uit. Het blijken 18 mm bougies te zijn tegenover de tegenwoordig gangbare 14 mm exemplaren. Mijn Victor van een jaar later heeft wel 14 mm en achteraf ontdek ik in een service bulletin van de fabriek uit 1937 dat in dat jaar overgegaan wordt naar de dunnere bougies. In de doos met meegekregen spullen vind ik nog een paar nieuwe bougies en zowaar een stevige grote dop voor deze bougies. Past gelukkig ook op mijn ratel. Veel dank aan de oude eigenaar!

Dat is dus geregeld. Maar intussen heb ik ook ontdekt dat deze oudere Engelse auto's een afwijkend maatsysteem hebben voor de bouten. Ik had wel een goede set gereedschap in inchmaten maar toch bleken bij mijn MG uit 1950 al sommige bouten net tussen twee maten in te zitten. Ik redde me dan wel met nog min of meer passende metrische sleutels, maar het werkt niet fijn. Dit blijken Whitworth bouten te zijn. Sleutels daarvoor zijn zeldzaam maar op internet vind ik een set steek/ring sleutels en doppen. Besteld, maar de doppen blijken op en moeten uit Engeland komen. Weken wachten, maar dan past alles ineens, heerlijk werken!

Maar je loopt ook tegen andere dingen aan. Ik heb een setje om carburateurs te balanceren. Ik heb al eens verteld dat het aanwipspijtje weg was en hoe ik dat gerepareerd had. Dat setje dus. Als ik dat pas op deze carburateurs blijkt het niet te passen. Het mondstuk past niet tussen de bouten voor de luchtfilters. En die kunnen er niet af want ze houden ook de delen van de carburateurs bij elkaar. Daar moet ik dus nog iets op verzinnen.

En ik ben gewend om het mengsel en de verbranding te controleren met behulp van een Colortune 'doorkijk bougie'. Maar die past dus ook niet, want is ook de standaard 14 mm. Daarvoor zijn verloopsetjes in de handel van 14 naar 18 mm dus die ook besteld. Weer wachten dus. Allemaal niet zo erg, want de wachttijd kan ik mooi besteden aan het zoeken naar informatie. Ik heb een soort werkplaatsboek, niet van de fabriek maar in een ver verleden door iemand van de Engelse Riley club opgesteld. En van de vorige eigenaar heb ik nog een pak aan informatie gekregen. Waaronder ook de al eerder genoemde service bulletins van de fabriek voor de dealers.

Eindelijk zijn alle spullen er en kan ik beginnen. Ik had het idee dat de motor niet goed op temperatuur kwam waardoor hij met de choke te rijk werd maar zonder choke weer te arm. En het leek of de thermostaat niet goed werkte. Een mailtje naar de vorige eigenaar of hij daar iets van wist. Hij bevestigt dat het best kon zijn dat er geen thermostaat in zit want bij het inpakken van al zijn spullen vond hij een thermostaat. Hij had hem getest en die werkte. Het kan dus zijn dat die er in had gezeten. Ik ga weer in de dozen zoeken, en ja hoor, daar vind ik een thermostaat. Nog zo'n mooie ouderwetse 'balg' thermostaat, gevuld met was. Die zie je niet veel meer en ze zijn nu behoorlijk duur. Ik test hem zelf ook nog een keer in een pannetje water en hij gaat keurig bij 80 graden open. Die moet er dan maar in. In de zelfde mail geeft de eigenaar aan hoe je dat het beste doet: eerst het water er af. Dan motorkap er af, de trekstangen naar de radiator los, bevestiging van de radiator aan de onderkant los. En dan kunnen de bouten van het thermostaathuis los. Door dan de radiator naar voren te kantelen kun je het thermostaathuis openen. Gewoon alleen het thermostaathuis openschroeven werk niet, want er is maar zo'n korte slang naar de radiator dat die niet kan buigen. Het verhaal klinkt simpel maar is dat natuurlijk niet.

Allereerst al de simpele vraag hoe je het water er uit krijgt. Ik besluit het zoveel mogelijk uit de radiator op te zuigen. Onderaan de slangen losmaken is niet aantrekkelijk, alles is natuurlijk oud en bros. En ik heb geen trek in meteen een hele revisie van alle slangen.



Hier zit de thermostaat, in dit bronzen huis. Het is duidelijk dat je er alleen bij kan als de radiator naar voren kantelt.

Nog los van de vraag of ik die kan krijgen want Riley is nou niet bepaald een bekend merk in Nederland. Maar met een pompje en een slangetje zover mogelijk in de radiator kom ik een heel eind. Het hoeft ook niet leeg, als het maar net tot aan de thermostaat er uit is. Dan het volgende probleem: de radiator kan nauwelijks naar voren omdat die dan vastloopt tegen de stang die de lampen verbindt. En de bouten van de claxons die op die stang zitten, steken ook nog eens uit richting radiator dus die moeten ook los en de claxons zo gedraaid dat de bouten naar beneden wijzen. Dan moet het net kunnen lukken.



Je kunt er maar moeilijk bij. Een ringsleutel krijg je er niet omheen en een steeksleutel draait de kop rond. Met het dunste dopje lukt het net. Heel voorzichtig om het boutje niet te laten breken.

daar vind ik een moer aan de onderkant. En dan is het los. Heel voorzichtig trek ik iets aan de radiator. De twee helften van het bronzen huis komen los en meteen nog een plens water.

Maar dan kan ik in het gat kijken. Surprise! Er zit een thermostaat in! Die er maar eens uit gehaald, het blijkt een moderner type. Die natuurlijk weer in het pannetje en controleren.

Dat valt tegen, hij opent pas bij ruim 90 graden. Dat vind ik niet goed. Dus gaat nu de oude balgthermostaat er in. Zoals dat heet: montage in omgekeerde volgorde van de demontage. Ja, ja maar ook dit is minder simpel. Bij het

openmaken van het thermostaathuis zie ik op de flenzen wat papier resten. Daar heeft dus een pakking in gezeten. Ik zie ook een groef in het onderste deel. Daar hoort waarschijnlijk een rubberen ring in te liggen die het spul afsluit. Die is blijkbaar al lang verdwenen. Ik zie ook niet dat ik die ergens vandaan haal. Dus ook maar weer een pakking maken.

De boutjes van het thermostaathuis zitten zo dicht tegen het huis dat een ringsleutel er niet op kan. En een steeksleuteltje heeft ook al nauwelijks ruimte en bovendien het risico dat de oude boutkoppen rond gedraaid worden. Uiteindelijk vind ik een heel dun en klein dopje dat past. Heel voorzichtig het spul losdraaien. Als een boutje breekt ben ik de klos want er is eigenlijk ook geen ruimte om hem dan uit te boren. Het

boutje zit van boven naar beneden door de bovenste helft in een schroefdraad in de onderste helft. Aan één kant is dat blijkbaar al eens kapot gedraaid want



En dan is het huis open. Er komt nog wat water uit en er blijkt toch een thermostaat in te zitten. Ik haal het er uit om te testen. In het onderste deel van het huis zie je een groef; daar hoort een rubberen ring in. Die is er niet meer dus zal ik een pakking moeten maken



Ik besluit een papieren pakking te maken. Een rubberen ring zoals er in hoort kan ik niet meer maken of kopen. Later blijkt deze papieren pakking te dun, het lekt een beetje. Een nieuwe dikkere kurkpakking werkt wel. Links op de foto de oorspronkelijke thermostaat (achterste) en die er uit is gekomen.

tussen de boutjes. Dus natrekken heeft ook geen zin, blijkbaar is het al een beetje krom getrokken in het verleden. De papieren pakking is te dun. Ik moet een dikkere maken. Even overweeg ik om er een te maken van een stuk auto binnenband, dat is misschien soepel genoeg om de speling op te vangen. Uiteindelijk besluit ik een kurkpakking te maken. Ook die gaat er weer met vloeibare pakking in. Ook dit klinkt simpel maar het betekent natuurlijk wel weer alles leeg maken, radiator weer los, etc. Maar de moeite wordt beloond, het spul blijft dicht. Op naar de volgende fase, de motor zelf.

Wordt vervolgd.

Met een stukje pakking papier teken ik de omtrek van het huis af en maak zelf een pakking. Met nog wat vloeibare pakking aan beide kanten wordt alles weer gemonteerd. Inderdaad...in omgekeerde volgorde. Ik durf de boutjes in dat bronzen huis niet al te strak aan te trekken, maar het lijkt te zitten, er komt wat vloeibare pakking tussenuit. Radiator op zijn plaats, trekstangen weer vast en het water er weer in. De motorkap laat ik er maar af, er moet toch nog veel meer aan de motor gebeuren.

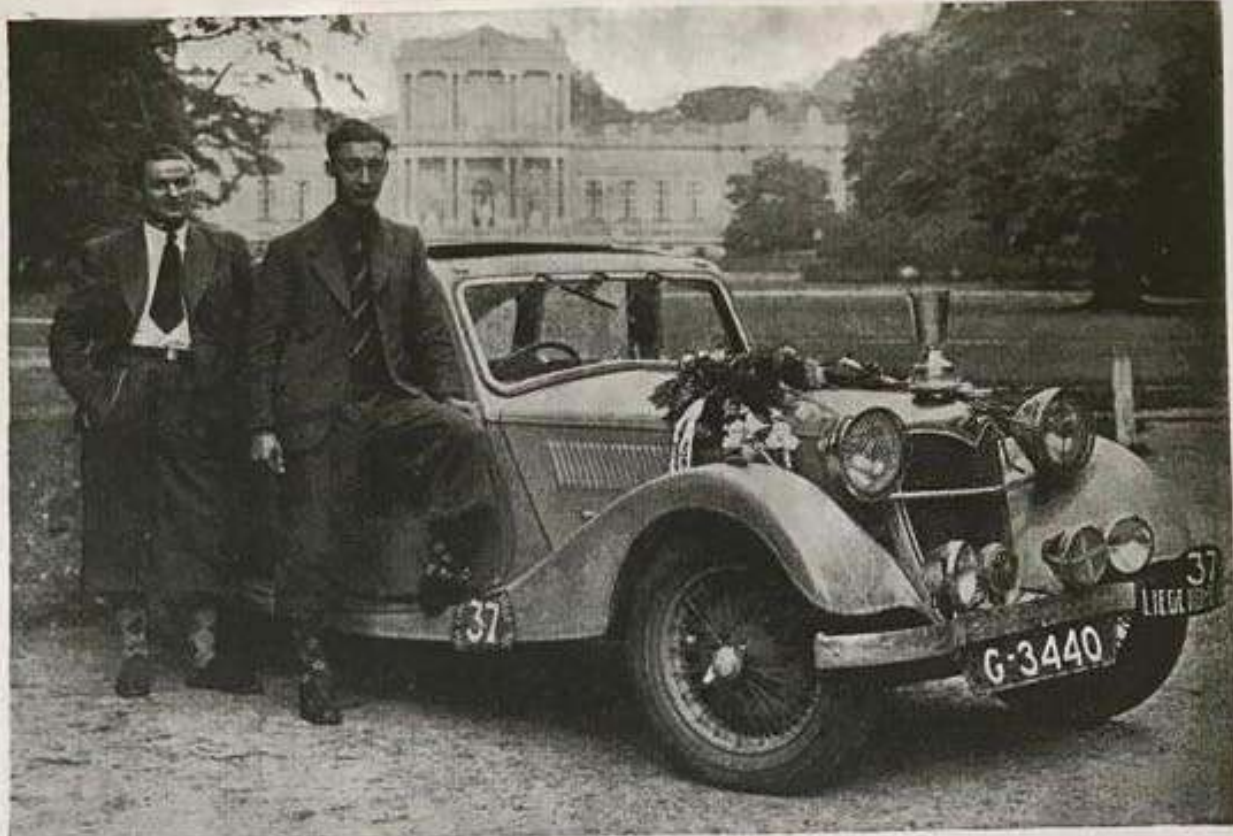
Als ik een dag later kom kijken ligt er een plasje onder de auto. Helaas, het thermostaathuis lekt. In het midden



Met de pakking van kurk zit het nu wel dicht.



Gatsonides en Van Hout na hun terugkomst in Haarlem. Op de motor-kap van de Riley de beker van de R.A.C. de Belgique voor de tweede plaats in de 1500 cc klasse



LUIK-ROME-LUIK

Gatsonides is na zijn mooie prestatie in den Luik-Rome-Luik wedstrijd een onvindbaar man geweest. Talloze malen heeft de „Motor“-redactie getracht hem thuis te treffen of telefonisch te bereiken, maar iederen keer was Maus of bezig de zooveelste Hillman te verkopen of hij demonstreerde net de mooie Riley, waarvan hij de importeur is.

Ten slotte mocht het dan lukken, hem in Heemstede te treffen en met vereende krachten wisten wij hem in een interview de verlangde gegevens af te persen.

De wedstrijd is zwaar geweest, héél zwaar. Feitelijk was het meer een wegrace dan een rit, want het gevraagde gemiddelde van 50 km was practisch gesproken niet te halen. Vooral niet in de bergen.

Het begin viel betrekkelijk nogal mee. Tot aan den Stelvio lukte het ons het tempo vol te houden en zonder strafpunten te blijven, maar aan de contrôle na den Stelvio — er was een

dergelijk ding aan weerskanten van den pas, zoodat gebrek aan snelheid onherroepelijk gestraft werd — kwamen we een paar minuten te laat. Iedere minuut kostte ons 10 strafpunten, en zoo kun je begrijpen, dat de eindcijfers astronomische afmetingen hadden aangenomen. Het ellendigste was het gebrek aan slaap, vooral in den tweeden nacht. Het lukte wel eens een tijdje de oogen dicht te doen, maar ten slotte word je toch van inspanning weer wakker. De korte trajecten tusschen de contrôles (40 tot 50 kilometer) maakten het ook onmogelijk om bij een contrôle zooveel tijd over te hebben, dat we rustig konden slapen. Het ergste waren wel de Dolomiten, waar de passen heel hoge eischen stellen aan je rijkunst. De douane-formaliteiten konden vlot vervuld worden, vooral aan de grens Innsbrück-Cortina, waar de Oostenrijkers en Italianen een wedstrijd in vlotte bediening ten beste gaven. Wij hoefden niet uit den wagen te stappen en aan weerszijden sprongen drie beambten heen en weer met stempels en stempelkussens. Toen ik er uit wilde om er even een foto van te maken, werd de deur dichtgehouden, de papieren door het open dak naar binnen gestopt en weg moesten we weer! De heele formaliteit had precies 20 seconden geduurd! Anders was het bij het uitgaan van Italië, waar men eerst drie autobussen vol toeristen behandelde en toen pas naar ons wilde kijken. Geroep van „course!“ mocht niet baten en men verhinderde ons zelfs uit den wagen te komen om te protesteeren. Zeker een kwartier hebben we hier nutteloos verspeeld en op de Moyenne Corniche hebben



De winnende Hanomag-Sturm van Haberlé en Glockler. Een van de weinige serie-wagens in dezen rit.

893

De DKW-Schwebeklasse-Sport, die in dezen wedstrijd uitgeprobeerd werd. (Viercilinder, tweetakt, 1093 cc, achterwiel-aandrijving.



we ons hart opgehaald met „jagen” om nog op tijd in Nice aan te komen. Drie zijn er maar op tijd gekomen en wij waren er één van!

Voor den Col de Vars — een van de mooiste en moeilijkst te berijden passen van de Alpen — werden wij in Barcelonette 3 min. na Haberle (den winnaar) gestart. Het lukte ons om, naar boven gaande, $2\frac{1}{2}$ minuut op hem in te loopen, maar voorbij hem konden wij niet. Hij was 5 minuten te laat aan de volgende controle en wij maar 2.

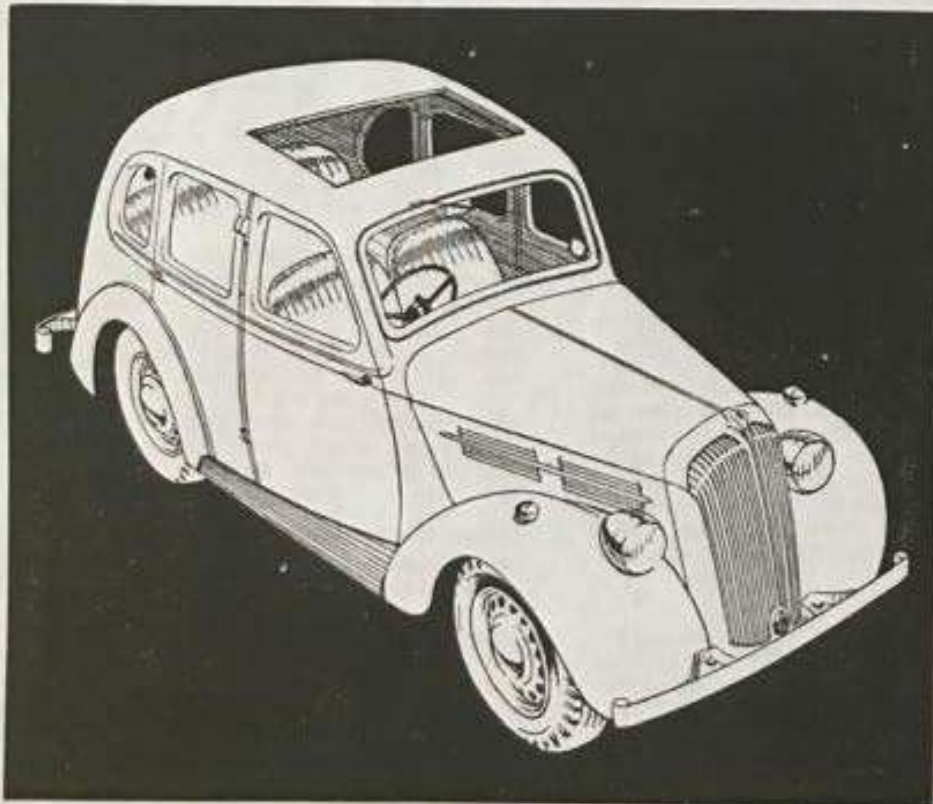
Pech hebben we overigens ook wel gehad. Tusschen La Spezia en Genua begonnen de vier koplampen plotseling minder te branden en de ampèremeter wees vol ontladen aan. Ik durfde niet te stoppen om niet te veel tijd te verliezen, maar eindelijk heb ik Van Huut maar wakker gemaakt en hem de gereedschappen vast laten uitzoeken. Boven aan den pas stopten we, renden er uit, probeerden den spanningsregeling-automaat — geen succes. Daarna werd de klemband van den dynamo losgenomen en jawel — twee verbrande draadjes wezen op het onheil. Er was een moertje losgelopen en daardoor was de boel een beetje aan het trillen en vonken gegaan. Gelukkig vonden we — wonder boven wonder! — het kleine moertje in het zand onder den wagen en was de boel weer hersteld. Met d taal waren we 18 minuten kwijtgeraakt.

Hoe Rome was? Niets van gezien! Volgens het reglement hadden we geen rust, maar omdat we nogal wat vóór onzen tijd waren, konden we toch nog een half uur slapen. De controle was op het dak van een 10 verdiepingen hoogen „parkeer-wolkenkrabber”, waar we in een groote spiraal naar binnen moesten rijden.

In Frankrijk hebben we nog een gek avontuur gehad. Naar Chambéry toe reden we een enorm slingerenden weg door het dal. Ik lag achterin te slapen en Van Huut draaide de eene bocht na de andere. Door het slingeren moet mijn hoofd wat aan het wiegen geraakt zijn, in ieder geval: ik werd wakker met een gevoel van ontzettende misselijkheid en kon van duizeligheid niet meer recht voor me uit zien! Het heeft zeker twee uur geduurd, voor ik de dingen weer normaal begon te zien.

Hiermede willen we — hoewel we nog stof genoeg hadden — dit interview besluiten met Gatsonides, die thans voor de tweede maal in één jaar als tweede in zijn klasse aankomt in een grooten wedstrijd. De twee bekens die hij als belooning kreeg, zullen hem nog lang aan den rit herinneren!

DE 1938 STANDARD



De importrice der Standard, de N.V. Eggelmeyer & Co's Automobiel Mij., zond ons een exemplaar toe van den schitterend uitgevoerden en rijk geïllustreerden catalogus, die het 1938-programma der „Flying Standard's” beschrijft. Op aanvraag aan haar kantoren te Rotterdam zendt deze firma gaarne een exemplaar toe. De uitgebreide serie der „Nine”, „Ten”, „Twelve”, „Fourteen” en „Twenty” Flying Standard's biedt inderdaad voor iederen automobilist een type, van den 1200 cc viercilinder, die de goedkoopste, tot de 2,5-liter V-8, die de meest luxueuze wagen is. Alle modellen zijn uitstekend afgewerkt met ruime kofferbergplaats, stroomlijn-carrosserie, open dak, veiligheidsglas en gemakkelijke cricsystemen, terwijl de motoren voorzien zijn van aluminium cilinderkoppen en zuigers, valstroomcarburateurs en synchro-mesh wisselbak met vier versnellingen.

Een serie aantrekkelijke wagens, waarvan de beschrijving in deze beperkte ruimte uiteraard minder goed tot haar recht komt dan in den fraaien catalogus.

Riley Lynx weer op de weg krijgen / Aanpak Riley Lynx
Tekst en fotografie: Jon Noomen

Hoe tem ik mijn roofdier
Deel 2

De in Engeland aangeschafte Riley Lynx voldoet aan mijn verwachtingen, maar de eerste proefrit is geen succes. Moeilijk starten, onregelmatig lopen en afslaan zodra de choke uit is. Met enige moeite houd ik haar aan het lopen. Ik ben blij als ik mijn rondje gereden heb en weer thuis ben. Hier wacht nog een aardig klusje. In deel 1 heb ik de thermostaat vervangen. Nu komt de motor zelf aan de beurt.

De thermostaat zit er in. Of het veel verschil zal maken weet ik niet, dat zullen we ontdekken. Maar eerst moet de motor zelf goed in orde zijn. Ik besluit te beginnen met de ontsteking. En daar loop ik al meteen weer tegen een probleem aan. Er zijn geen merktekens. En er is ook geen krukas poelie te zien. Riley doet alles net een beetje anders dan anderen en heeft de dynamo rechtstreeks op de krukas gemonteerd. Dus geen poelie. Wel hebben ze gelukkig de as doorgetrokken zodat er een mogelijkheid is om met een slinger de motor rond te laten draaien. Kan van pas komen bij starten met een lege accu, maar is ook handig bij het werken aan de motor zoals zal blijken. Het handboek geeft aan dat de ontsteking statisch afgesteld moet worden op 5 graden na het bovenste dode punt (bdp) of op 7 graden vóór bdp. Dat hangt er van af hoe je de hendel voor de ontsteking op het stuur hebt staan. "Full retard" is 5 graden na-ontsteking en "Full advanced" dus 7 graden vóór-ontsteking. Ze geven dan aan dat je maar het bovenste dode punt van cilinder 1 moet opzoeken en dan een klein beetje doordraaien en dan heb je waarschijnlijk wel die 5 graden na-ontsteking. Het service bulletin vermeldt dat je een soort plug kan kopen bij de dealer die je in het bougiegat stopt. Daarin zit een stangetje dat omhoog komt met de zuiger. Aan dat stangetje wordt dan een micrometer gekoppeld en dan moet je een paar honderdste inch weer naar beneden. Leuk, dat was 1937, dat gaat nu niet lukken. Ik vind het maar een onzeker gedoe, bovendien kan je zonder merktekens ook geen afstel lamp gebruiken. Ik probeer een list te verzinnen. We hebben dan wel geen krukaspoelie maar er zit wel halverwege een poelie. Die zit op de as die de beide nokkenassen aandrijft. En de poelie drijft de ventilator aan. De waterpomp wordt ook rechtstreeks vanuit de motor aangedreven. Als ik nu eens met deze poelie zou kunnen doen? Ik merk eerst alle bougiekabels en haal dan de bougies er uit. ik merk de bougiekabels bij de verdeelkap



Ik merk de bougiekabels bij de verdeelkap..... en bij de bougies. Zo komt straks alles weer op zijn plek



Met een schroevendraaier in het bougiegat zoek ik het bovenste dode punt op

en op het blok.

Ik weet alleen niet of deze poelie gelijk meedraait met de krukas. Misschien loopt hij wel op halve snelheid of nog iets anders. Dat gaan we ontdekken. Ik draai weer met de slinger tot ik een volledige slag gemaakt heb en weer uit kom bij het bdp van cilinder 1, dat kan ik zien met de schroevendraaier.

Ondertussen houd ik in de gaten wat de poelie doet. Hij draait keurig mee en eindigt ook weer bij het merkteken. Prachtig, nu weet ik dat de omtrek van de poelie de volle 360 graden omvat.

Dan meet ik met een rolmaat de omtrek in centimeters. Beetje lastig want je kunt er nauwelijks bij en bovendien zit er ook nog die V-snaar in de weg. Maar uiteindelijk lukt het wel en het lijkt zo'n 36 cm te zijn. Perfect! Eén millimeter is dus één graad. Ik zet aan de 'voorkant' (gezien in de draairichting) van de witte stip een rode op 7 mm. Dat is dus 7 graden voorontsteking. En aan de andere kant op 5 mm ook een rode voor de 5 graden na-ontsteking. Nu heb ik mijn merktekens. Ik kan de ontsteking af gaan stellen. Maar eerst de puntjes controleren. Die moeten, geopend, een afstand hebben van 0,012 inch (ongeveer 0,3 mm). Dat hebben ze, die staan goed. Nu het tijdstip.

Ik zet een dikke ronde schroevendraaier in het gat van cilinder 1. Dat gaat wel goed, want de bougies zitten midden op de kop. Met de slinger draai ik voorzichtig de motor tot de schroevendraaier niet meer verder omhoog komt.

Dit is bdp van cilinder 1. Ik controleer in de geopende verdeler dat de rotor ook naar cilinder 1 wijst, dus dit is de ontstekings-slag. Dan zet ik een merkteken op de poelie



1De merktekens op de poelie,. Rechts die voor 7 graden voor-ontsteking en links die van de 5 graden na-ontsteking.



Ontsteking afstellen met behulp van een proeflampje

Op de bekende manier met een proeflampje tussen de aansluiting van de puntjes en de massa. Op het moment dat de puntjes openen gaat de stroom via de lamp. Ik zet eerst de poelie op het merkteken voor 5 graden na-ontsteking. Dan het hendel op het stuur op "Full Retard". En dan het ontstekingshuis maar zoveel verdraaien dat de lamp net aangaat. Dan gaan de puntjes dus open.

Ik controleer het nog een keer door het hendel nu op "Full Advanced" te zetten, en ja hoor, de lamp gaat nu keurig aan bij het andere merkteken. De ontsteking is nu statisch goed afgesteld. Ik krijg de neiging om nu met de stroboscoop lamp te gaan kijken, maar onderdruk dat maar even. Eerst de motor verder goed in orde hebben.

De volgende stap is dan het controleren van de klepspel. De klepspel wordt in het instructieboekje en in het handboek aangegeven, maar alleen bij warme motor. Dat vind ik lastig, nu moet die eerst draaien en bovendien moet je dan met hete materialen gaan staan meten. Maar het is niet anders, we moeten haar nu starten. Dat valt weer flink tegen. Startmotor draait maar er gebeurt verder helemaal niets. Geen plofje. Zou ik iets verkeerd gedaan hebben met de ontsteking? Die weer open en alles nog een keer controleren en nameten. Klopt toch wel. Nog maar een keer proberen. Niks. Dan de joker maar inzetten, remmenreiniger in de carburateurs spuiten. Ja, dan wil ze wel, eventjes maar. Weer spuiten, weer even lopen en dan pakt ze op. Heel onwillig, eerst een paar cilinders en dan de rest. Hè, hè, ze loopt. Niet mooi, nog net zo beroerd als eerst, maar ze loopt. Dus maar even laten draaien en iets op temperatuur laten komen. En dan aan de kleppen beginnen.

Deze Riley motoren hebben twee nokkenassen, aan weerszijden van de motor. Dus ook twee kleppendeksels. Mooie aluminium deksels. Zitten met een paar moeren bovenop het deksel vast. Die gaan makkelijk los, er staat dan ook in het boek dat ze niet te vast mogen omdat anders het aluminium barst. Ik zie al een paar kleine breuklijntjes. Als de moeren er af zijn probeer ik het eerste deksel er af te krijgen. Een beetje 'wiebelen' doet het meestal wel. Nu niet.

Deksel wil niet bewegen. Ik zie ook resten van vloeibare pakking of zo iets. Dus het spul zit vastgeplakt. Voorzichtig een dun mes op een hoek tussen deksel en cilinderkop wurmen laat het los komen. Er daarmee ook de resten van de pakking. Een deel blijft aan het deksel zitten en een deel aan de cilinderkop. Bij het andere deksel precies het zelfde. Ik snap dat wel, want dit soort pakkingen staan bekend om hun kans op lekken. Dat zie ik bij mijn andere auto's ook.



Dubbele nokkenassen, dus ook twee kleppendeksels



Een deksel is eraf, de pakking wordt kapot getrokken en blijft gedeeltelijk zitten.



Klepspel meten met een voelmaat. 0,003 inch (0.1mm) is maar heel weinig dus het moet echt goed staan.



Afstellen van de speling.

Ik laat het maar even voor wat het is en ga eerst de kleppen stellen. Nu is de motor nog warm. Met behulp van mijn merkteken zet ik cilinder 1 op compressie bdp. De kleppen staan iets te nauw. En de officiële speling is al weinig, 0,003 – 0,004 inch (ongeveer 0,10 mm). Vergelijk dat met een Volvo B18 met 0,40- 0,45 mm of zelfs een Datsun sport met 0,25 mm. Het is dus zaak dat het hier echt goed staat.

Het afstellen gaat ook net iets anders dan we gewend zijn. Meestal is het een stelschroef in de tuimelaar met een contramoer. Hier ook een stelschroef maar geen contramoer maar de stelschroef wordt weer vastgeklemd in een soort klem aan de tuimelaar die weer met een boutje dichtgeknepen wordt. Je moet het even uitvogelen, er staat niets over in het boek, maar uiteindelijk werkt het prima. De meeste kleppen staan aan de nauwe kant.



Hier kun je zien hoe de stelbout geborgd wordt: hij wordt vastgeklemd in de tuimelaar.

Ik heb liever iets te veel ruimte dan te weinig. En dan kunnen de deksels er weer op. Dat is nog wel even een dingetje. Want we zitten met die kapotte pakkingen. Dat moet er eerst af.



Met een mes de oude pakking van het deksel schrappen. Voorzichtig, want je maakt zo een groef in het zachte aluminium.



Op een glasplaat met schuurpapier voorzichtig heen en weer schuiven.

Op het aluminium deksel schraap ik het er voorzichtig af met een mesje. Als je niet oppast maak je zo een groef in het zachte aluminium. Er blijven dan ook wat resten zitten. Als het meeste er af is besluit ik de pasvlakken schoon te maken en te vlakken op de ouderwetse manier. Een dikke glasplaat met een reep middelfijn schuurpapier er op vastgeplakt met tape. En dan maar rustig heen en weer schuiven met het deksel over het schuurpapier. Het werkt perfect en na een tijdje schuiven heb ik twee deksels met glanzend schone en vlakke pasvlakken.



Het pasvlak is nu weer schoon en vlak geschuurd.

Maar eerst nog twee dingen. Het eerste is niet echt nodig, maar ik wil de deksels polijsten zolang ze nog los op de werkbank liggen. Ze waren ooit door de vorige eigenaar gepolijst maar waren nu helemaal dof en geoxideerd. Dat ziet er armoedig uit. Dus een tijdje met Commandant aan de gang en dan ziet het er ineens een stuk feestelijker uit.



Met behulp van Commandant en veel "elbow grease" worden de deksels gepolijst.

buigen om ze te laten passen, maar dat blijft nooit zitten bij het monteren. Ik zal weer zelf aan het werk moeten.

Zelf pakkingen knippen uit een vel kurkpakking.

Bij de motor moet het er ook nog af. Eerst maar wat papier om de kleppen om eventuele resten niet in de ruimte voor de kleppen te laten vallen. En dan voorzichtig met een grote platte beitel de resten er af schrapen. Het laatste restje doe ik voorzichtig met schuurpapier. In principe kunnen de deksels er nu weer op.



De bougies er weer in en alles verder inpakken met papier om te voorkomen dat er troep in het kleppenhuis valt. Dan met een platte beitel de pakkingsresten verder weghalen.

De pakking is een ander verhaal. Die liggen hier in Nederland niet op voorraad. In de doos met onderdelen vind ik een envelop met een paar kurkpakkingen die voor de kleppendeksels bedoeld lijken. Met dank! Maar ze passen niet helemaal goed, de uiteinden lopen rond, terwijl mijn deksels meer vierkant zijn aan de uiteinden. Dat gaat lekken. Je zou de pakkingen wat kunnen





Pakkingen passen. Cilinderkop met vloeibare pakking insmeren en pakking erop.

Dit is 'non-sticking' pakking, die blijft gewoon kleverig, dus de deksels kunnen er straks weer gewoon af zonder de pakking stuk te trekken. De moeren er weer op en voorzichtig aantrekken. Net zover dat de vloeibare pakking er tussenuit komt. Fase twee is ook weer afgesloten.

Gelukkig heb ik nog een stuk dikke kurkpakking. Ik meet het deksel af op de pakking en binnen aan de keukentafel wordt het model voorzigt uitgesneden. Passen op de motor en nog wat bijwerken en het kan er op. Ook hier doe ik er wat vloeibare pakking op. Eerst op de cilinderkop, dan de pakking er op en dan aan de bovenkant nog een laagje.



Ook de bovenkant van de pakking in de vloeibare pakking. Dan kan het deksel er op.



Alles zit weer netjes gemonteerd. Gelukkig blijken de pakkingen later dicht te zijn.

Op naar de volgende, er staan ons vast nog wat verrassingen te wachten. Wordt vervolgd.

MIJN VADER HOUDT VAN OUDERWETSE AUTO'S

DOOR NICK WESSELS

Op het moment dat je je als klassieker liefhebber weer begon op te warmen voor toertochten en clubmeetings, gooit corona opeens roet in het eten dit jaar. Knap balen voor iedereen, aan de andere kant had het zijn voordelen als je nog wat aan je auto wilde doen.

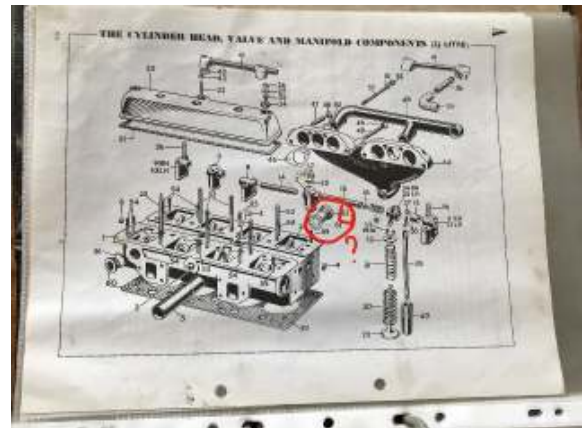
In mijn geval was het de koelvloeistoflekkage die ik nog eens opgelost wilde zien. Niet dat het eruit spoot, maar eigenlijk vanaf het begin dat ik met de RMB reed, lekte ze op één vriesplug in de cilinderkop bij het uitlaatspruitstuk. De motor was door de vorige eigenaar helemaal uit elkaar gehaald en gereviseerd, maar had daarna nooit meer gedraaid. De auto was dan ook nog een 'basket case' toen ik hem kocht. Dus aan mij de eer om de lekkage te krijgen.



1 Lekkende vriesplug

En dat bleek toch wat lastig. Overal kom je eigenlijk een bronzen afdichtingsplug tegen die je erin schroeft, maar ik had een vriesplug die je erin moet slaan. Wat nu? Gelukkig was ik al eens op een National Rally in Engeland geweest, waardoor ik een paar mensen al eens had gezien en gesproken.

Enfin, tussentijds wel eens met pasta de vriesplug een beetje dicht gesmeerd, maar dat verdiende niet de schoonheidsprijs natuurlijk. En het blijft een tijdelijke oplossing. Dus vol goede moed dook ik de originele onderdelengids uit 1947 in om de benodigde onderdelen te matchen met de lijst van de RM Club.



2 Parts Manual laat een heel andere plug zien

Dus Gwyn Morris gebeld, en wat bleek? De vroege RMB's zoals ik die heb, hadden/hebben een cilinderkop die ook voor de oorlog werd gebruikt. En die hebben 2 vriespluggen (ook eentje aan rechterzijde achter in de kop). Eind 1947 is men overgegaan op de pluggen die je moest inschroeven (zie nr.'s 60 en 62). Weer wat geleerd!

Spulletjes besteld en binnen een weekje in huis, waarna de Riley naar de vaste onderhoudsgarage kon. Het was best lastig om de plug eruit te krijgen, aangezien je deze haaks eruit moet trekken. En dan is bij een vroege RM het nadeel dat de panelen er niet uit kunnen, zonder ook het hele spatbord los te halen. Gelukkig allemaal gelukt, maar wel verbaasd staan kijken naar de vriesplug die eruit kwam. Die zat er namelijk achterstevoren ingeramd. Geen wonder dat ie dus lekte. Nieuwe plug erin en geen last meer van lekkage gehad.

3 Nieuwe vriesplug zit er in.





Met Koningsdag een goede gelegenheid gevonden om subtiel de Nederlandse driekleur op de voorschermen te laten wapperen, en zo in stijl Oranje tompoucen bij aan huis gebonden vrienden en ouders te bezorgen.

4/5 In stijl op onderweg met de Hollandse driekleur

Op het moment dat ik dit schrijf is net mijn vakantie afgelopen. In voorgaande jaren gingen we met de Riley op kampeervakantie, deze keer bivakkeerden we echter in Tuinesië. Carolyn stuurde een berichtje met visioen van ons op de camping met de Riley, maar de werkelijkheid was een mooi nachtelijk stilleven van de wagen in de garage.



6 Nachtelijk Riley stilleven in Tuinesië

Maar waar slaat nu de titel boven dit stukje op, hoor ik u denken. Tja, door corona konden Maartje en Aart niet meer naar school en werd het thuisonderwijs. Dat betekende door de juffen aangeleverde dictees voorlezen, én laat het eerste dictee voor Maartje nou net beginnen met de zinnen:



“Mijn vader houdt van ouderwetse autos. Het is echt een liefhebberij van hem.”

Zouden ze mij op school dan toch beter kennen dan ik denk? ☺

8 Sommige dictees vragen om bijpassende werkomgeving



Klassiek & Techniek

De geur 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

