

# Roamer

172



## 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 3, december 2020.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 VAN DE REDACTIE
- 8 MIJN RILEY OP DE COVER
- 9 HOE TEM IK MIJN ROOFDIER
- 16 BYGONES
- 18 MIJN VICTOR STUURT ZWAAR

## *AGENDA 2021*

*Tot nader orde zijn alle  
bijeenkomsten afgelast.*

### *Inleveren kopij:*

sluiting 1 maart 2021

De redactie is te bereiken op het volgende  
e-mail adres: [redactie@rileyclub.nl](mailto:redactie@rileyclub.nl)

Foto voorkant: Edwin Rietveld  
Foto achterkant: Pieter Bolhuis



Hellendoorn 1982

# 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](mailto:voorzitter@rileyclub.nl)
- Secretaris/Ledenadm.** : Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT Almelo  
tel. 06-10518064, e-mail: [info@rileyclub.nl](mailto: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](mailto: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](mailto:redactie@rileyclub.nl)
- Archivaris** : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,  
tel./ fax 0111-401649, e-mail: [archivaris@rileyclub.nl](mailto:archivaris@rileyclub.nl)
- Clubwinkel** : Els Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE Streefkerk.  
tel. 06-10813758, e-mail: [shop@rileyclub.nl](mailto:shop@rileyclub.nl)
- Commissie lief&leed** : Els Francke, e-mail: [lief.leed@rileyclub.nl](mailto:lief.leed@rileyclub.nl)
- Commissaris register/ Documentatie** : Wim Arends, Kruzebrink102, 8141 WG Heino,  
tel. 0572-393288, e-mail: [register@rileyclub.nl](mailto: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](mailto:ewoutbezemer@cs.com)
- Riley RM-typen:*  
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,  
tel/fax 0111-401649, e-mail: [technischadvies@rileclub.nl](mailto:technischadvies@rileclub.nl)
- Internet** : [www.rileyclub.nl](http://www.rileyclub.nl)
- Facebook** : De Rileyclub Holland
-

Van de Voorzitter  
Sabine Juckenack

De deadline voor de nieuwe Roamer is al verstreken, maar op dit moment maakt het niet veel uit. Geen druk om de Nieuwjaarsreceptie aan te kondigen. Geen haast om het voorjaarsprogramma te gaan plannen. Geen mogelijkheid voor een bestuursvergadering. Alles is stopgezet. De najaarsmeeting moest gecancelled worden. De bestuursvergadering in november heeft ook geen doorgang kunnen vinden. Geen vergaderlocatie, geen koffie, niets. Er is geen lol aan....



Ik besef dat dit mijn laatste kerst- en nieuwjaarsgroet als voorzitter wordt. Had ik me ook anders voorgesteld. Het stukje in de Roamer blijft hetzelfde, maar ik zal onze bijeenkomst in Maarssen missen.

Maar goed, de laatste keer kerst- en nieuwjaarsgroeten. Het is zover. 2021 zit mijn tweede termijn erop en zoals eerder al aangekondigd is het tijd om de voorzittershamer door te geven. Als alles meezit, en daar hoop ik echt op, kunnen wij tijdens de voorjaarsbijeenkomst de ALV houden. en hoop ik dat ik de hamer letterlijk mag overhandigen.

Het bestuur is erin geslaagd een opvolger te vinden in de persoon van Nick Wessels. Uiteraard wordt zijn kandidatuur pas officieel bevestigd tijdens de ALV, maar het bestuur is blij met Nick's enthousiasme en zijn ideeën voor de club.

De bestuursactiviteiten hebben de laatste maanden op een laag pitje gestaan, maar de Riley-activiteiten in huize Bigot draaiden overuren.

De loods, waar de Riley onderdelen opgeslagen zijn wordt verbouwd tot verblijfsaccommodatie voor seizoenarbeiders. Dit was al bekend, maar nu werd er ook een termijn aan gekoppeld. Start is januari 2021. Alles moet eruit. Alles moet weg.

De aankondiging kregen wij ergens in het najaar. Sindsdien is Thibault bezig om op te ruimen, uit te sorteren, weg te gooien, rijdt hij naar de oud ijzer boer voor het koper, naar de buurman om oud ijzer te storten voor het goede doel. Niet alles kan natuurlijk weg.

Wij hebben contact gezocht met Engeland. Ja, belangstelling is er wel, maar ruimte, kosten transport, prijs.... Er werd hard nagedacht over de mogelijkheden.

Uiteindelijk hebben wij een advertentie op Marketplaats gezet. Alles in één koop t.e.a.b. Riley RMF, chassis + diverse onderdelen. Wij hadden geen idee wat er zou gebeuren.

Totaal hebben 1.950 personen de advertentie gezien. Daar waren we al blij mee. En onze mailbox liep vol. Helaas ging het velen enkel om de papieren en het kenteken, of de motor. Gelukkig kunnen wij ook nog iemand helpen die bezig is een RMB op te bouwen. Hij komt binnenkort onderdelen ophalen. Een druppel op de gloeiende plaat. Er staan nog steeds kuubskisten vol onderdelen.

Het is gelukt! Er heeft zich iemand gemeld die de hele handel in een keer wil overnemen. Alles is verkocht. Thibault is bezig alles in te pakken en binnenkort gaat de RMF op transport naar Polen. Het was leuker geweest de Riley te behouden voor de Nederlands wegen en de Riley Club Holland, maar het is niet anders.

We weten niet of de auto opgebouwd wordt of dat het een special wordt. Wie weet.

Elke december Roamer sluit ik af met een kerstgroet, de beste wensen voor het nieuwe jaar in de hoop elkaar gezond en wel weer te kunnen ontmoeten. Dit jaar is anders dan anders, maar deze traditie wil ik nog één keer herhalen.

Ik wens u allen, ook namens Thibault gezellige dagen en een goede jaarwisseling.

Blijf gezond! Pas goed op jezelf en je geliefden!

Sabine.

Van de Secretaris december 2020

Beste leden, familieleden, donateurs en partners,

2020 was me een jaartje wel ....

Nog nooit in onze historie werden er zoveel geplande meetings afgelast en hebben we voor het eerst in ons bestaan geen Algemene Ledenvergadering kunnen houden.

Niemand ook ons bestuur heeft het Coronavirus zien aankomen, laat staan de consequenties van deze epidemie kunnen voorzien. Lockdowns, negatieve reisadviezen, gecancelde vakanties, gigantische gevolgen voor onze economie maar zeker ook wereldwijd een enorme impact. Zelfs een geslaagde vaccinatiecampagne zal ons niet voor eind 2021 uit de gevarezone helpen.



Tot die tijd zullen we moeten roeien met de riemen die we hebben maar reken er maar op dat het eerder peddelen in een rubberen bootje zal gaan worden, dan kan het alleen maar meevallen! Geen nieuwjaarsreceptie dat is al wel zeker en we moeten er rekening mee houden dat ook een voorjaarsmeeting niet tot de mogelijkheden zal behoren.

Toch is er ook positief nieuws: onze voorzitter heeft kans gezien om een zeer geschikte opvolger te vinden en zij zal hem vast zelf introduceren.

Hij zal er mede voor gaan zorgen dat ons bestuur de ingeslagen weg van de speurtocht naar een geschikte samenwerking met hernieuwd elan zal voortzetten. Want dat onze club het op termijn niet zelfstandig zal kunnen redden, lijkt haast onvermijdelijk.

2020 was ook het jaar van verdere digitalisering: een nagenoeg complete ledenlijst voorzien van e-mailadressen zorgde ervoor dat er meer emailverkeer is gekomen. Snellere communicatie en meer mogelijkheden om snel op nieuwe situatie in te spelen, uitnodigingen te versturen en onze leden te attenderen op leuke evenementen. Op de website is een besloten deel voor onze leden gerealiseerd waardoor gevoelige gegevens veilig kunnen worden geraadpleegd uitsluitend door leden.

Komende weken hoop ik een aanvang te maken met de reeds aangekondigde '**Riley what's app groep**', hetgeen betekent dat uw bestuur nog sneller zal kunnen inspelen op ontwikkelingen en belangrijk nieuws in luttele seconden bij onze leden zal kunnen bezorgen.

Dit voornemen kan echter alleen worden gerealiseerd als ik kan beschikken over de mobiele telefoonnummers van onze leden dus bij dezen mijn verzoek aan ALLE LEDEN om uw gegevens in de ledenlijst te controleren en waar dit niet vermeld staat mij **uw mobiele nummer** door te geven.

Enkele leden deden dit al spontaan maar vele nummers ontbreken nog....

Uiteraard staat het een ieder vrij om ervoor te kiezen niet aan deze what's app groep deel te nemen, maar als we deze 'tool' op een correcte wijze gaan gebruiken zal het naar de mening van het bestuur een zeer waardevolle toevoeging kunnen zijn in onze onderlinge communicatie.

Rest mij om u allen ondanks alle beperkingen ten gevolge van Covid-19 toch naar omstandigheden zo fijn mogelijke feestdagen toe te wensen, het allerbeste voor 2021 en de hoop uit te spreken dat we elkaar in 2021 te eniger tijd weer zullen zien!

Menno von Brucken Fock

## *Van de Redactie*

### **Pieter Bolhuis**

Mijn eerste jaar als redacteur zit er bijna op. Het was een interessant jaar, als ik het zo mag uitdrukken. De Roamer blijft een puzzel, hoe krijg je alle artikelen op een zo goed mogelijke manier binnen het stramen van 24 bladzijden waarvan 6, buiten het voor-, en achterblad, in kleur zodanig in elkaar dat er een leesbare Roamer uitkomt die recht doet aan alle bijdragen.

Op de een of andere manier is het toch weer gelukt, dankzij allen die er toe hebben bijgedragen.

Onno stuurde me een leuke mail met wat foto's. Toen ik vroeg of ik dat in de Roamer mocht plaatsen kreeg ik dadelijk een positieve reactie. Het resultaat zie je verderop.

Michiel vroeg of het leuk zou zijn wat verhalen uit de oude doos op schrift te zetten. Natuurlijk is dat leuk, bovendien beschrijft hij een periode waarin ik zelf ook redelijk betrokken was bij de club, dus brengt herinneringen mee naar boven. Ik had zelfs, na enig zoeken, nog wat dia's liggen uit die tijd. Er moeten meer zijn, maar eerst die vinden en dan digitaliseren kost wat tijd. En oude dia's geven niet zo'n goed resultaat, maar het gaat om de herinneringen.

De onovertroffen Jon Noomen neemt weer een groot aantal pagina's voor zijn rekening. Lange artikelen die enige inventiviteit vragen om ze goed in te passen.

En zo, samen met de berichten van voorzitter en secretaris kom ik dan toch weer tot een volle Roamer.

Wanneer er geen bijeenkomsten zijn geweest om over te schrijven en geen bijeenkomsten om jullie uit te nodigen komen er gaten in ons clubblad. Maar door alle inzendingen kwam er toch weer een volle Roamer

En hiermee besluit ik mijn eerste jaar als redacteur en kijk ik uit naar de volgende.

Rest mij om jullie hele fijne feestdagen te wensen en hoop jullie allemaal in goede gezondheid in het nieuwe jaar weer terug te zien.

Pieter Bolhuis,  
Groningen,  
10 december 2020.



Riley RME in betere tijden ergens in Twente.

From: **onno maaskant**

Geachte Redacteur, Beste Pieter Bolhuis,

Welk een plezier was het om begin september 2020 weer de Roamer (171) op mijn deurmat aan te treffen.

Ik zag een hele mooie Riley op de voorpagina staan en hoewel deze mij redelijk bekend voorkwam duurde het eventjes voor ik mij realiseerde dat ik zelf de eigenaar was!

Ik wil daarom de redacteur hierbij van harte bedanken want ik heb natuurlijk mijn hele familie en kennissenkring trots ingelicht .."mijn Riley staat op de voorpagina !!".

Na deze eerste apotheose en nadat ik weer met mijn voeten op aarde was terug gekeerd kwam de vraag op: **"WAAROM mijn Riley"???**

Hoe heeft het zo kunnen zijn dat ik dit "in-de-herfst-van-mijn-leven" nog mag meemaken? Deze vraag heeft mij niet los gelaten en ik wil U daarom meenemen in mijn gedachte proces, vandaar dit schrijven.

Er moest een reden zijn, maar wat was die? Mijn Riley heeft geen concours prijs gewonnen, ik zelf heb geen speciale dingen gedaan etc, dus wat was het?

De lezer begrijpt natuurlijk wel dat een Riley met een "cover picture status" op slag tenminste 25% meer waard is geworden

(als de ROAMER een uitvouwbare centrefold had gehad was het vast nog meer geweest).

Hoedanook, langzaam begon het te dagen dat ik -tegen vergrijzing van de club- eens voorgesteld had dat ieder lid zijn of haar kind c.q. kleinkind lid maakt van de Riley Club.

Om maar bij mijzelf te beginnen heb ik toen mijn ene zoon (Max in Amsterdam) lid gemaakt, maar ook mijn andere zoon (Lennart in New York).

En... nu moet ik toch een correctie maken want daar is iets fout gelopen. Het was nooit de bedoeling dat Lennart lid zou worden, nee het moest zijn zoontje Florian (3 jaar) zijn,,,



Zie de foto van het levende bewijs van Florian op de motorkap en achter het stuur. Hij zal stellig het jongste club lid zijn en met een Amerikaans paspoort ! Maar ik dwaal af... Blijft het antwoord op de vraag: **WAAROM?**

Nu dan, ik kan mij voorstellen dat de lezer ook graag zijn Riley op de voorpagina wil zien, uiteraard niet om de waarde verhoging (...ahum), maar als "beloning" voor zijn intentie om de club te verjongen.

Wat hebben we toch een slim Bestuur!

Onno Maaskant, Terwolde, 19 oktober 2020



Riley Lynx weer op de weg krijgen / Aanpak Riley Lynx

Tekst en fotografie: Jon Noomen



## Hoe tem ik mijn roofdier

Deel 3

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 alles voelt onwillig. Hier wacht nog een aardig klusje met de nodige verrassingen!

Inmiddels heb ik de thermostaat vervangen, de ontsteking afgesteld en de kleppen gesteld. De motor loopt nog steeds beroerd en het lijkt nu vooral een brandstof probleem. Dat ga ik nu aanpakken.

Het starten voorafgaand aan het kleppen stellen was geen succes. Slechts met remmenreiniger kreeg ik er beweging in en daarna liep ze wel maar onregelmatig en met terugslaan in de achterste carburateur zodra je ineens gas geeft. Het is dus duidelijk een brandstof probleem.

Ik was van plan om de carburateurs er af te halen en helemaal schoon te maken van binnen. Bij de SU's van mijn MG-tje was dat niet zo'n probleem. Dit zijn echter nogal ingewikkelde Zenith carburateurs met overal sproeiers en klepjes en dus moet dan alles uit elkaar.



Ik heb er geen goede handleiding bij en onderdelen zoals sproeiërs en pakkingen zijn er al helemaal niet. Dus ik aarzel om dat te gaan doen. En als ik nog eens goed kijk, blijkt dat de moeren waarmee de carburateurs aan het spruitstuk zitten vrijwel niet bereikbaar zijn met een sleutel. In ieder geval niet zoals het er hier op zit. Dan zal het hele spruitstuk met carburateurs en verbindingstangetjes etc er eerst af moeten. Als dat al lukt heb ik meteen ook weer het probleem dat er geen nieuwe spruitstukpakking beschikbaar is. Ik besluit dat dit voorlopig een brug te ver is en ik me ga beperken tot de dingen die wel kunnen. Ik begin maar eens met het vervangen van alle slangen bij de carburateurs. Zoals steeds, dat klinkt simpel maar zelfs dit is al ingewikkeld. Vooral omdat het hier helemaal vol zit, je kunt met je handen vrijwel nergens bij. Ik heb al handschoentjes aan en die zijn al kapot getrokken door scherpe uitsteeksels ergens. De enige manier is om de vaste leidingen bij de benzinepomp los te schroeven (kan je ook nauwelijks bij) zodat er iets ruimte komt. Na een hoop gefriemel heb ik het spul los en kan ik nieuwe slangetjes monteren.



*Ik maak de slang tussen de vaste aanvoerleiding en de pomp ook los en vervang die door een slang met een filtertje er in. In de carburateurs horen ook filtertjes te zitten bij de aansluiting van de slang, maar die ontbreken. Dus een extra filtertje in de aanvoer slang lijkt me een goed idee.*

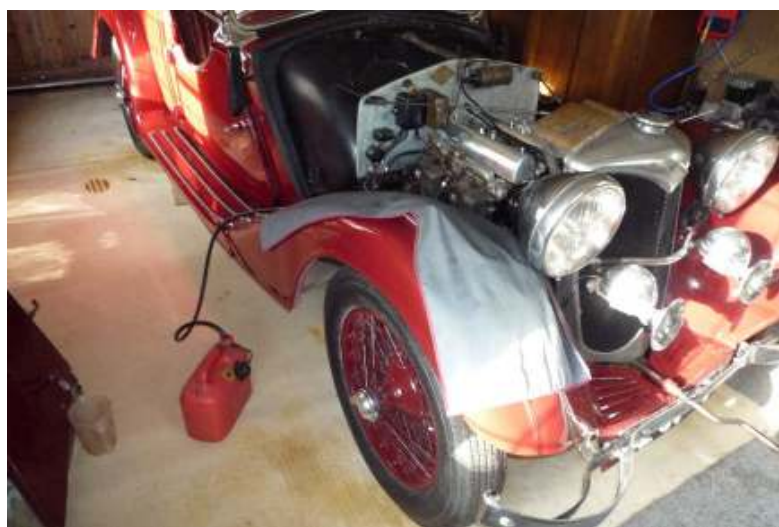


*Het benzinefilter achter bij de tank blijkt volledig vervuild. Het is nogal een verschil met een nieuw filter*

*Met een los tankje met schone benzine loopt ze ineens een stuk beter.*

---

Ik laat het slangetje bij de pomp nog even los. Daar doen we nu een lange slang aan die naar een los benzinetankje gaat. Met verse benzine. En dan maar weer starten. Dat gaat nu ineens een stuk beter al loopt de motor nog steeds onregelmatig en ploft ook nog in de carburateur. Met mijn balanceersetje controleer ik nu of beide carburateurs even hard zuigen. Dat is duidelijk niet het geval. De voorste



doet veel minder dan de achterste. Dan moet dus de verbindingstang los en kan ik de carburateurs individueel instellen. Ik zet de gasklep van de voorste carburateur wat verder open tot ze beide gelijk aanzuigen. Dit heeft al meteen effect, het onregelmatige lopen is al veel minder. De verbindingstang kan weer vastgezet worden.

Dan gaat de motor even af. Want ik wil nu het stationaire mengsel afstellen. Dat kan op het gehoor maar ik gebruik daarvoor een Colortune doorkijk-bougie.



*Met een Colortune kan je heel nauwkeurig de verbranding afstellen. Als het mooi blauw brandt is het goed. Als je dat bij de eerste cilinder doet, pak je vooral de afstelling van de voorste carburateur, en omgekeerd.*

---

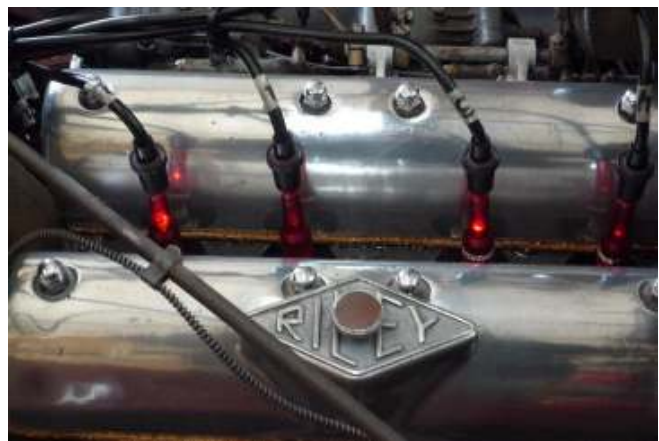


Met inmiddels het verloopstukje van 14 naar 18 mm vanwege deze grote bougies. Eerst de achterste bougie er uit en de Colortune er in. Weer starten en je kan de verbranding mooi zien. Omdat ik de achterste (nr 4) cilinder bekijk, zie ik vooral de werking van de achterste carburateur. De verbranding ziet er goed uit, zou eventueel iets rijker kunnen dus ik draai de stationaire luchtschroef wat in. Vrijwel tot het eind. De verbranding is mooi blauw.

---

*Met opzet stukjes op de bougies kan je goed zien of ze allemaal wel vonken*

---



Ook met meer toeren blijft dat zo, dus de hoofdsproeier is ook niet te rijk. Dat leek eerst zo door het onregelmatige lopen, maar dat was dus de onbalans. Wel 'spuugt' deze carburateur steeds als je ineens het gas opendraait. De voorste heeft daar geen last van. Dan herhaal ik deze actie bij cilinder 1 voor de voorste carburateur. Ook hier mooi blauw en ook hier gaat de stationaire luchtsproeier verder dicht. Dat helpt allemaal net een beetje waardoor de motor nu heel acceptabel stationair loopt. Altijd nog een iets onregelmatig aanvoelend geluid, maar de uitlaat ploft wel regelmatig. Mogelijk komt het door de iets andere ontstekingsvolgorde die Riley gebruikt: 1-2-4-3 in plaats van de gebruikelijke 1-3-4-2 die ik ken van mijn andere auto's.

Ik laat haar maar een tijdje lopen en dat gaat steeds beter. Heel langzaam stationair wil niet zo, maar zo rond de 900 – 1000 toeren loopt het goed. Ik heb ooit een meet-setje gekocht op een beurs en daar zit ook een metertje bij voor de contacthoek (Dwell angle ) dat je ook kunt omschakelen naar toerental meting. Dat sluit ik hier aan. Is even zoeken hoe dat moet omdat we hier de plus aan massa hebben. Gelukkig werkt het hier ook en de contacthoek blijkt binnen de grenzen te zitten en het toerental kan ik nu mooi afstellen op 950 toeren. Dan loopt het nog mooi stationair.

We zitten nog wel met de vraag waarom die ene carburateur 'spuugt' bij plotseling gas geven. In het handboek staat daar wel iets over. 'Spugen' kan naast allerlei andere oorzaken ook komen door een verstopte 'compensatie sproeier' in de carburateur.

Als je geleidelijk gas geeft gaat het goed, maar bij plotseling gas geven moet die sproeier meehelpen en dat doet hij blijkbaar niet waardoor het mengsel eventjes te arm is. Ik kan er niet bij om hem schoon te maken, dus we verzinnen een list. Ik koop een paar flesjes Fuel System Cleaner en vul mijn losse tankje met een mengsel van benzine en Cleaner. En dan maar een tijdje laten lopen. Het lijkt te helpen, na verloop van tijd spuugt hij toch minder.

Het is duidelijk dat we een probleem hebben met de aanvoer van de benzine uit de tank. Met dit losse tankje gaat het immers wèl goed. Misschien zit er wel troep in de tank zoals bij mijn MG. Of is de benzine oud. Bij de keuring is er door Imparts wel wat nieuwe benzine in gedaan, maar wie weet zit er wel water onderin de tank. Dus ik moet daarmee aan de gang. De tank zit redelijk toegankelijk achter onder de kofferbak. Ik zie daar de aansluiting tussen de tank en de vaste benzineleiding. Dat gaat ook met een slang en daar zit ook een filter tussen. Het is nog weer een gedoe om dat er af te krijgen, want de klemmen zitten zodanig dat ik er niet bij kan om ze los te draaien. Dat moet dan weer van onder de auto gebeuren. Maar het lukt en de slang met filter komt er af. Niet gewillig, ik moet alles met een mes lossnijden van de leidingen. En wat blijkt, het filter ziet er bijna zwart uit van binnen. Compleet vervuild. Voorzichtig blaas ik met behulp van een schoon stukje slang eens door het filter. Dat valt niet mee, vrijwel verstopt dus. Als ik het vergelijk met een schoon filter is het echt een heel groot verschil. Hier hebben we waarschijnlijk de hoofdschuldige van alle ellende. Toch raar, want de oude eigenaar heeft de auto altijd goed onderhouden en tot op het laatst zou hij bij hem altijd goed gestart hebben. Bovendien heeft hij de tank een aantal jaren geleden laten coaten, dus roest of zo zou er ook niet in moeten zitten. Maar met deze moderne benzine weten we al genoeg wat voor ellende je krijgt, vooral na een tijdje wegzetten. En dat is hier natuurlijk gebeurd. Een nieuwe slang met schoon filter gaat er op. Toch wil ik zeker weten dat er geen troep en/of water in de tank zit. Dus die wordt zo ver mogelijk leeggepompt en het laatste deel tap ik af via de stop onderin de tank. Dat laatste is ook schoon, geen troep. Of er water in zit kan ik niet zien. We vullen de tank met nieuwe ethanolvrije (BP Ultimate ) benzine en meteen ook maar een flesje Cleaner er bij. De laatste stap is het weer aansluiten van de aanvoerleiding van de tank naar de pomp. Opnieuw een handen beschadigend gewurm om dat voor elkaar te krijgen. Maar uiteindelijk zit het. Nu moet ze op haar eigen benzine kunnen lopen, en dat gebeurt ook. Ze start nu vlot en loopt al snel zonder choke netjes stationair. Die fase hebben we nu ook afgesloten.

Toch ben ik nog niet helemaal klaar. Ik wil alsnog even kijken hoe het met de ontsteking is. Want ik heb die alleen statisch afgesteld met het proeflampje op het merkteken. Maar ik heb geen idee hoe het met de vervroeging bij hogere toerentallen gaat. En tenslotte heb ik daar een stroboscoop lamp voor en merktekens om op te controleren. Ook hier even puzzelen hoe het zit met de aansluitingen, maar dat is simpel: gewoon de aansluitingen omdraaien. De plusdraad ergens aan de massa, de mindraad aan de accu aansluiting bij de startmotor. De accu zelf zit achterin. Weer starten en met de lamp op de merktekens schijnen. Het merkteken voor de 7 graden voorontsteking staat keurig op zijn plaats. Maar met het verhogen van het toerental gebeurt er niets, het blijft op die plaats staan. En dat is vreemd. Normaal hoor je het te zien opschuiven naar meer vervroeging en dat gebeurt hier dus niet. Nu heb ik ineens weer een nieuw probleem: waarom is er geen vervroeging? De eerste stap bij dit soort dingen is om de verdeler open te maken en te kijken of de gewichtjes van de centrifugaal vervroeging wel kunnen bewegen.



---

*De gewichtjes in de verdeler die voor de vervroeging moeten zorgen, zitten niet vast maar ze gaan wel heel zwaar.*

---

Ik zet er een schroevendraaier tussen en wrik een beetje. Ze kunnen bewegen, maar het gaat wel heel zwaar. Ik heb geen idee wat normaal is, maar ze zitten in ieder geval niet vast. Hier kom ik niet verder. Maar ik wil eigenlijk wel weten of, en hoeveel, vervroeging er door de fabriek is voorgeschreven. Het lastige is dat dat nergens in het instructieboekje of in het handboek staat. Ook niet welk type verdeler er eigenlijk in hoort te zitten. Ja, van Lucas dat is duidelijk, maar meer ook niet.

Ik ga zoeken of het ergens op de verdeler staat. Die zit natuurlijk weer helemaal verstopt achter de carburateurs. Maar met een lampje en een loep kan ik uit de verte nog net wat cijfers waarnemen. Het zegt me niets. Vervolgens op internet kijken bij Lucas ontstekingen en daar kom ik op een site van de MG club waar wat uitleg over de type aanduidingen wordt gegeven. Ik blijf een Lucas DK4a te hebben. Als ik daarop verder ga zoeken blijkt dat deze ontsteking inderdaad veel op vooroorlogse Engelse auto's zit. En dat er twee soorten zijn: één die maximaal 3 graden vervroegt en een iets latere die tot 8 graden gaat. Als de mijne 3 graden maximaal heeft, snap ik wel dat ik dat verschil nauwelijks zie. Maar de 8 graden haalt hij in ieder geval niet. Ik vind het sowieso heel weinig voorontsteking in vergelijking met andere motortjes die gaan tot 20 graden en meer. De moderne benzine kan ook meer aan. Aan de andere kant is er ook een waarschuwend verhaal in het clubblad van de Engelse Riley club dat je de voorontsteking niet te veel moet opschroeven. De benzine kan dat goed aan en de motor geeft meer vermogen, maar ze blijken daarbij te heet te worden met koelingsproblemen als gevolg. Het is een beetje onduidelijk hoe het bij mij zou moeten zitten en ik laat het hier voorlopig maar bij. Eerst maar eens kijken hoe ze op de weg reageert.



Technisch is het nu wel zo'n beetje gedaan. De remmen nog even nagesteld, ze zijn mechanisch bediend, maar daar zat weinig speling in. Maar ondertussen is er wat anders gebeurd: Vera is door de Nederlandse Riley Club uitverkozen om op de stand van de club bij British Cars & Lifestyle te staan. Tja, dat betekent dus poetsen, zowel de lak als het chroom.



---

*Het embleem is gepolijst en van een nieuwe blauwe achtergrond voorzien.*

---

En als ze dan glimmend van trots klaar staat om op de trailer te gaan, wordt op het laatste moment de hele beurs afgeblazen in verband met het Corona virus. Nou ja, in ieder geval staat ze nu blij te wezen in mijn garage, wachtend op betere tijden. Als een inmiddels braaf en getemd roofdier.



---

*Mooi gepoetst en technisch in orde staat ze te glimmen als een braaf en getemd roofdier.*

---

## Bygones

Door Michiel Brillenburg Wurth

In deze unieke tijden, waarbij we te maken hebben met zoveel beperkingen, met name in de mobiliteit – heeft dat direct gevolgen voor de evenementen die georganiseerd kunnen worden om van ons geliefde automerk Riley te kunnen genieten in grote getalen. Om deze donkere dagen voor kerst toch enige invulling te geven heb ik gereageerd op de laatste email van Menno. Waarom niet de Roamer vullen met een rubriek die leuke herinneringen ophaalt van vroegere jaren van de Riley Club Holland? De club bestaat tenslotte al sinds 1977, nog een paar jaar en we zitten aan de 50 jaar!

Mijn eerste herinneringen aan de R.C.H. gaan terug naar 1981. Ik zat toen te blokken voor mijn eindexamen en werd verrast door een stoet Riley's die langs ons huis reden. Langs het idyllische Rijnsaterwoude, over de Woudsedijk, was een rit uitgezet door wie anders dan Bert Deuling, samen met zijn KLM-maatje van Eck (?) die weer de beschikking had over een origineel Nederlandse RMC – vanuit AC Leiderdorp als ik mij niet vergis. Nu was Riley voor mij geen onbekend merk omdat mijn grootvader deze nieuw kocht in de jaren '50 (RMA en Pathfinder). Tevens toen ik in de jaren '70 met mijn ouders in Engeland woonde de nodige VSCC-race events op Silverstone en Oulton Park meegemaakt – de parkeervakken waren rijkelijk gevuld per merk, zoals dat gaat in Engeland.

Nu weet ik ook nog dat ik het eerste lustrum (1982) heb meegemaakt, in de Efteling (?). Mijn vader was inmiddels lid en in het bezit van een RME '54, ongerestaureerd en nog op Engels kenteken. Hij attendeerde mij erop dat de toenmalige voorzitter, Hein de Bruin, zou gaan stoppen en dacht dat dit wel iets voor mij zou zijn – ik was toen inmiddels student aan de Erasmus in Rotterdam. Waarom ook niet? Als 22-jarige een afspraak gemaakt met Hein en naar Vleuten getogen voor de overdracht.



Hellendoorn 1983

Het bestuur bestond toen uit Tanja Muller, Henny Rouwhorst en Hein. Tanja is er toen ook op een gegeven moment mee gestopt en voor haar in de plaats kwam Ine Vermeer uit Tilburg. Om lijn te brengen in de duur van bestuursfuncties en verdere structuur in de club, heb ik werk gemaakt het opstellen van statuten. Met Ine en met behulp van een notaris in Tilburg de statuten laten registeren. Het zorgde er ook voor dat een bestuurslid wist waar hij zich aan committeerde en voor welke duur. Na een periode kon hij of zij nog 1 keer worden herkozen.

Volgens mij heb ik mijn eerste opwachting als voorzitter gemaakt tijdens de ALV van '83, ik meen dat de meeting toen ik Hellendoorn is gehouden. De nodige leden verwachten dat mijn vader de ALV zou gaan leiden, niets was minder waar – hier stond dat broekje van 22 achter de bestuurstafel!



Het grappige is dat de huidige opzet van de ALV nog steeds in de basis de opzet is zoals ik deze heb gekopieerd van mijn studentenvereniging.

Toen de leden eenmaal gewend waren aan mijn verschijning, kwam er een mooi idee voorbij in 1985 – aangedragen door Ron en Els van Zaltbommel, tevens lid van de pre-war club in de UK – zij hadden tenslotte een Riley Falcon. In het pre-war clubblad werd er een reis naar Nederland aangekondigd die onder leiding zou staan van de legendarische Jim Marshall. Het was feitelijk een oproep om te kijken wie er vanaf het eiland de overtocht naar het continent wilde maken en er een mooie rondreis door Europa aan vast wilde knopen. Dat was voor mij aanleiding om met Ron en Els contact op te nemen met dit gezelschap om te kijken of er iets te combineren viel met R.C.H.

Nou we hebben het geweten, de reacties uit de UK waren zeer enthousiast. We moesten eerst maar eens met een Nederlandse delegatie naar Jim en Jenny Marshall komen, naar hun jaarlijkse zomer meeting. Met een mooie Nederlandse delegatie ons laten onderdompelen in een geweldig goed georganiseerd weekend in en rondom Huize Marshall. Inmiddels waren de contouren gereed om een meeting te organiseren in Wemeldinge, Zeeland (daar liggen tenslotte de roots van Ron, Els en ondergetekende) aansluitend op de geplande trip van de Engelsen eind augustus 1985. Wij raakten steeds enthousiaster over de enorme interesse en belangstelling voor ons aanbod om hen te ontvangen. De interesse liep op tot zo'n 30 (!) Rileys – wij bevonden ons op de zogeheten 'roze wolk'! Maar wat hadden wij ons wel niet op de hals gehaald??? 30 Riley's, minimaal 60 personen, van vrijdagmiddag tot zondagmiddag entertainen, onderbrengen, van eten en drinken voorzien etc etc. Bijna elk type Riley was wel vertegenwoordigd, wat een 'boost' zou dit geven aan de R.C.H.! Als klapper op de vuurpijl had Alan Teeder zich opgegeven met zijn V-Twin uit 1911 !! Kestrels, Monaco's, Lynx'en, Gamecock's, RMA's, -B's, -C's, -E's – ik vergeet vast nog wel een aantal typen die ook aanwezig waren.



Alan Teeder, Riley V-Twin 1911

Gestart in Hoek van Holland, aankomst van de boot, vervolgens een enerverende trip gemaakt naar Wemeldinge.

Hoe dit verder verlopen is vertel ik in deel II, niet eerder dan dat ik de titel van dit verhaal nog even zou willen toelichten. Samen met de Engelsen kwam er een filmploeg mee die voor het TV programma Bygones een reportage hebben gemaakt en later uitgezonden van deze trip door de Engelsen.

Michiel Brillenburg Wurth, Rotterdam, 3 december 2020

## Mijn Riley Victor stuurt zwaar.

tekst en fotografie: Jon Noomen



Twee handen aan het stuur

**Mijn Riley Victor stuurt zwaar. Je moet echt met twee handen aan het stuur. Dat was al zo toen ik er mee proefreed maar ik dacht dat dat wel los zou komen met wat langer rijden. Helaas, dat doet het niet en ik vind het niet fijn rijden zo. Tijd voor actie dus.**

Als je met een auto proef rijdt ben je zo bezig met van alles te onderzoeken en te ontdekken dat het zware sturen minder opvalt. En bovendien dacht ik dat het wel zou wennen of dat het los zou komen met meer gebruik. Dat blijkt dus niet te gebeuren. Maar het wordt nog lastiger doordat er ook een flinke speling in het stuur zit. Een dood stuk van zo'n 10 mm, gemeten aan de rand van het stuur. Die combinatie maakt dat je moeilijk kleine stuurcorrecties kunt uitvoeren, je doet al snel te veel. En zo ging ik in het begin nogal onvast over de weg. Het helpt ook niet dat de schokbrekers aan hun eind zijn, maar dat is een volgend verhaal. Het vreemde is dat als ik de auto opkrik, hij met de voorwielen van de grond helemaal niet zwaar stuurt. Ik ben er niet uit wat er aan de hand is.

Bij het laatste kampeerweekend in Vierhouten was ik met de Victor op bezoek. Ik was (nog) geen lid van de club maar een vriend van me is weer vriend van een van de leden en zodoende gingen we samen kijken. De Victor had meteen bekijks en wij hadden gezellige aanspraak en werden uiterst gastvrij ontvangen. Natuurlijk gebruikte ik de gelegenheid om wat raad te vragen. "Je moet bij Kees zijn, die weet er alles van af".

Kees zat lekker in het zonnetje zijn broodje te eten maar was niet te beroerd om dat even weg te leggen om met mij in gesprek te gaan. Het broodje kwam tussendoor gelukkig toch wel op. Maar veel belangrijker was dat Kees me kon uitleggen dat je niet het hele stuurhuis er uit hoeft te halen om de speling er uit te stellen. Volgens het boek van Haddleton en de instructieboekjes zou dat namelijk wel moeten. Kees liet me zien dat je alle bouten los moet maken die de twee helften van het stuurhuis bij elkaar houden. En dan de buitenste stuurhuis draaien waarmee de worm dichter bij de sector gebracht kan worden. Dat klonk begrijpelijk. En nu dus aan het werk!



Je kunt lastig bij het stuurhuis. In ieder geval moet eerst het luchtfilter er af, dat zit in de weg.

Ik begin mijn klus met eerst de auto maar eens op te krikken en op blokken te zetten. Vervolgens het rechter voorwiel er af en het luchtfilter er af. Dit is een niet standaard luchtfilter dat net boven het stuurhuis hangt.

Oh, wat zit er een hoop aan dat stuurhuis vast!

Nu kan ik min of meer bij het stuurhuis en wat ik zie valt me niet mee. Wat zit daar een hoop aan vast! Maar gewoon maar beginnen met alle bouten die ik zie los te draaien. Klinkt simpel maar is het absoluut niet. Je kunt er nauwelijks bij, een deel zit bijna klem tussen het stuurhuis en de motor.





Ook aan de onderkant kan je er maar moeilijk bij.

Maar met een klein sleuteltje lukt het uiteindelijk. Soms hangend over het spatbord, soms kronkelend onder de auto. Behalve de bouten van het stuurhuis moet ook de bevestiging los van de bediening van de preselector.

En dan naar de binnenkant. Dat is makkelijker, daar kan je tenminste gewoon bij. De klem los waarmee de stuurbuis aan de carrosserie vast zit en de klem los waarmee het schakelhendel van de preselector vast zit. Nu moet ik de buis kunnen draaien. Helaas, er komt geen beweging in. Dan maak ik de klem van de preselector maar weer vast en gebruik dat paneel als hefboom. En dat werkt, de buis draait. Ik draai hem zover dat ik geen speling meer voel. Dat is dan ook wel meteen het eind van de verstel mogelijkheid, want als ik doordraai komt de speling weer terug. Ik zet hem zo dat de speling vrijwel weg is. Proberen aan het stuur leert dat hij misschien iets zwaarder stuurt dan eerst, maar zo van de grond af gaat het nog steeds licht genoeg. Dan kunnen de bouten van het stuurhuis weer vast. Weer een uurtje kronkelen aan alle kanten maar dan zit het ook. Even een paniekje, want zowel de klem van de preselector aan de stuurbuis als ook de klem bij het stuurhuis zelf zijn los geweest en verdraaid. Hoe krijg ik dat weer goed uitgelijnd? Ik probeer het door hem in vrij te zetten en dan te voelen of het pedaal ook echt die positie (een beetje ingetrapt) aanneemt. En dan met de eerste versnelling. Een beetje heen en weer en voelen en dan lijkt het wel goed te zitten. Het wiel er weer op en Victor kan weer op zijn voeten. En dan het uur der waarheid, proefrijden. Meteen blijkt dat de preselector toch nog niet helemaal goed zit, hij wil niet in de versnelling. Weer een beetje heen en weer draaien en dan gaat het wel goed. Nu kunnen we de weg op. Inderdaad is de speling nu weg, dat rijdt wel prettiger maar het zware sturen is nog niet weg. Daar moet ik dus nog weer mee aan de gang.

Tijdens de Nieuwjaars receptie, we zijn dan inmiddels lid, kom ik Kees weer tegen. Hij vraagt me meteen hoe het met het stuurhuis is afgelopen. Geweldig dat hij dat nog weet! Ik vertel hem wat ik heb gedaan en dat het nu nog wel steeds zwaar stuurt. Ik vraag me af of het in de fusee pennen kan zitten. Bij een vorige eigenaar, nog in Engeland, zijn de bussen vernieuwd. Misschien zijn die te strak afgesteld. Kees biedt meteen aan om eventueel een speciale ruimer daarvoor van hem te lenen. Een fijn aanbod. Daarnaast is het me opgevallen dat er

bij de bevestiging van de vooras aan de veren aan beide kanten een wig tussen de as en de veer zit.



Dit zijn de wiggen. Een verloop van 5 mm naar minder dan 1 op deze lengte geeft een hoek van bijna 5 graden.

Ongeveer 5 mm dik aan de achterzijde en dun uitlopend naar de voorkant. Zodanig dat de as naar voren wordt gekanteld. Als ik het uitreken krijgt de as daarmee een (extra) caster van 5 graden. Bij Riley geven ze geen

gegevens over de hoeveelheid caster die je zou moeten hebben, maar vergeleken bij andere auto's is 5 graden wel veel. Daarmee zou hij heel sterk moeten centreren, dus rechtuit willen. Bij mijn Lynx zit er helemaal niks tussen de as en de veer, en volgens Kees zou een ring van maximaal een millimeter al genoeg moeten zijn. Zo samen filosoferend zou het dus best eens kunnen zijn dat die wiggen er voor zorgen dat hij zwaar stuurt omdat hij gewoon sterk rechtuit wil. Ik heb weer informatie om mee verder te gaan.

Als eerste ga ik nog even controleren of de sporing wel klopt. Hij blijkt een paar millimeter toespoor te hebben en dat lijkt wel goed. En dan ga ik met de fusee's aan de gang. Ik wil weten of die te strak zitten. Daar kom je natuurlijk pas achter als je alles er af haalt en dan alleen aan de fusee voelt. Maar ik controleer eerst of ik met de vetspuit er vet in kan krijgen. Dat lukt en het komt er aan alle kanten netjes uit. Dus ik denk dat er toch wel genoeg ruimte in zit. Dan zou het dus toch aan die wiggen kunnen liggen.

Auto weer opboksen, wielen er af en dan de bouten van de veer los. Het liefst zou ik de beugels niet helemaal los willen maken maar de wig er tussenuit trekken. Dat blijkt niet te lukken, want de bout die de veerbladen bij elkaar houdt, zit ook door de wig. Dus alles helemaal los. Ik laat de as zo ver mogelijk zakken, maar hij komt niet vrij. Hij blijft aan de schokbrekers hangen en die willen niet verder.



Om het bij de veren los te maken wordt de auto bij de vooras opgekrikt, gaan de wielen er af en wordt hij onder het chassis gesteund. Zo kan ik de vooras met de krik laten zakken.



De klemmen die de vooras op de veer bevestigen moeten los. Aan deze kant zit er ook nog het draaipunt van de remmen er tussen.

Met een extra krikje duw ik de veer een stukje omhoog, net genoeg om de bout van de veerbladen er onderuit te kunnen trekken. Dan kan de wig er uit.

Dan maar een truc: ik zet een klein krikje met een stuk hout onder de veer en til die daarmee net genoeg op om alles vrij te krijgen. Zo kan de wig er tussenuit. Aan de andere kant het zelfde verhaal. En dan alles weer terug op zijn plaats.



Weer proefrijden, zal het verschil maken? Eerst even voorzicht over het weiland, want je weet niet hoe het stuurbedrag zal zijn. Misschien centreert het stuur nu wel te weinig en wil hij slecht rechtuit. Ik weet immers niet waarom een vorige eigenaar die wiggen er in gezet heeft. Het lijkt veilig genoeg om de weg op te gaan. Ik merk helaas maar weinig verschil. Niet echt veel lichter maar bij een paar groeven in de weg lijkt het stuur wel sterker opzij te trekken. Als het dan toch niet lichter stuurt, dan moeten die wiggen er maar weer in.

Nu weet ik hoe het moet en later kunnen ze er eventueel ook zo weer uit. Weer een uurtje sleutelen en het is weer zoals het was.

Maar ja, ik ben nu wel terug bij af. Hij stuurt nog steeds te zwaar, en met de wielen van de grond een stuk lichter. Er blijven maar weinig mogelijkheden over waar het nog in kan zitten. Het enige wat ik nu kan bedenken is dat de drukringen in de fusee die de opwaartse druk moeten opvangen, verkeerd zitten of kapot zijn. Maar als je dat wilt bekijken moet de fusee uit elkaar en dus de hele wielophanging gedemonteerd worden. Daar wil ik nog even niet aan beginnen.

Kortom, als iemand daar nog een goed idee over heeft, houd ik me warm aanbevolen! Hopelijk wordt dit verhaal dan vervolgd.

# Klassiek & Techniek

*De geur van olie en benzine*

**ONLINE ARCHIEF  
VOOR ABONNEES**

RESTAURATIE

## RILEY LYNX 1937



### EVEN VOORSTELLEN TOYOTA CENTURY

- WAAR GEBEURD: DKW, FIAT, PORSCHE, RENAULT, VOLVO •
- TECHNIEK: DYNAMO EN SPANNINGSREGELAAR •
- KLASSIEKERPASSIE: SJOERD VAN BILSEN •

PROJECT FACEL VEGA FACEL III



HISTORIE KLASSIEKE CARAVANS



EUGEN BÖHRINGER RALLY HOTELIER



Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



[www.editoo.nl](http://www.editoo.nl)

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

