

# Roamer

173





## 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 4, maart 2021.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 VAN DE REDACTIE
- 8 MIJN EERSTE RIT
- 11 PRESELECTOR  
    VERSNELLINGSBAK
- 12 LEDENLIJST
- 14 STOELREPARATIE
- 19 SCHOKBREKERS VICTOR
- 21 EVEN VOORSTELLEN

## *AGENDA 2021*

*Tot nader orde zijn alle  
bijeenkomsten afgelast.*

*Inleveren kopij:*  
sluiting juni 2021

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis  
Foto achterkant: NNB



Hellendoorn 1983

# 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

### **Afscheid als voorzitter**

Dit wordt bijdrage nummer 42 van de voorzitter van mijn hand. In al die jaren en verschillende periodes heb ik 42 keer het stukje van de voorzitter geschreven. Dat zijn tenminste de stukjes die ik heb opgeslagen en het ziet er vrij compleet uit. De nummering loopt aardig door.

De laatste keer dus.

Wat doe je dan? Terugblikken? Dan komen er ook de akelige getallen voorbij die duidelijk maken dat je ouder word. Dan praat je over 35 jaar geleden was dit, 25 jaar geleden gebeurde dat.

Nou, om eerlijk te zijn, zo ver ben ik nog niet. Of anders gezegd, ik wil veel liever met jullie allemaal erbij terugkijken op al die jaren en dan gaan bomen over 'weet je dit nog?'

Tot het zover is hou ik het op het heden en de toekomst.

We kunnen niet veel nu in Corona-tijd, geen meetings en evenementen. Alles ligt een beetje stil en dat zal nog een tijd zo blijven. Grote landelijke oldtimer evenementen zijn al bij voorbaat afgelast.

Ook onze ALV, voor het eerst gepland rond begin april op de voorjaarsmeeting moeten we helaas ook dit jaar cancelen en doorschuiven naar een later tijdstip.

Het stilzitten is niet leuk en niet goed voor een club.

We hopen dat we er met z'n allen ongeschonden uit komen en in het najaar de draad weer op kunnen pakken.

Ook ligt alles stil, de voorgenomen bestuurswisseling gaat door. Ik stap op als voorzitter, maar ben blij dat Nick Wessels in de startblokken staat om het voorzitterschap over te nemen. Nick is enthousiast en heeft duidelijke ideeën over de toekomst en het behoud van onze club.

### **Informatie rond de ALV**

Omdat het fysiek onmogelijk is wil het bestuur van de RCH de leden via deze weg graag informeren over een aantal belangrijke punten.

Zodra de situatie het toelaat zullen tijdens de eerst mogelijke fysieke bijeenkomst de leden gevraagd worden om achteraf in te stemmen met de genoemde punten. Heeft u nu al opmerkingen of vragen laat het weten aan de secretaris.

1. Het bestuur stelt voor Nick Wessels te benoemen tot voorzitter van de Riley Club Holland. Het voorzitterschap gaat in per 1 april 2021.
2. Het financieel verslag is nog niet door het bestuur goedgekeurd. De kascommissie heeft nog geen goedkeuring kunnen verlenen. Het financieel verslag is als concept in te zien op de besloten site van de RCH.

Tot zover de zakelijke mededelingen.

Dan is het nu echt tijd om de laatste regels te schrijven.

En dat valt niet mee zonder het verleden erbij te halen. Dus bij deze...dank aan alle bestuursleden in de loop der tijd voor de prettige vergaderingen, goede samenwerking en constructieve discussies en alle leden voor de goede en gezellige momenten door de jaren heen.

Tot ziens!

Oh ja, er zit één klein minpuntje aan het feit dat ik geen voorzitter meer ben... het was altijd leuk om te kunnen vertellen dat ik voorzitter ben van een oldtimer club. Er zijn niet veel vrouwen die dit op hun CV hebben staan. Ik vond het leuk!

Van de Secretaris februari 2021

Beste leden, familieleden, donateurs en partners,

Helaas is er de afgelopen maanden niet veel veranderd. Slechts een klein deel van onze bevolking is gevaccineerd, hoe degelijk die vaccinatie is moet nog blijken en de lockdown is nog steeds een actualiteit. Dit vroege voorjaar kunnen we bijeenkomsten wel vergeten dus voorlopig ook geen plannen in die richting. Natuurlijk kunnen we individueel met onze Rileys de weg op om te laten zien dat 'we' er nog steeds zijn!



Op bestuurlijk vlak heeft het Corona-virus ook gezorgd voor een vrijwel stilvallen van alle activiteiten. Immers beperkte bezoekmogelijkheden, geen bijeenkomsten mogen organiseren en een avondklok zijn zaken die ons als bestuur parten spelen. Zoom-bijeenkomsten zouden weliswaar een uitkomst kunnen bieden maar ik heb stellig de indruk dat de meeste bestuursleden daar niet op zitten te wachten en laten we wel zijn: waarover zou er vergaderd moeten worden? Plannen voor samenwerking zullen in de komende maanden wel verder worden ontwikkeld maar zolang er geen groen licht komt voor bijeenkomsten valt er weinig te bespreken.

Zoals toegezegd heb ik een aanvang gemaakt met de reeds aangekondigde '**Riley what's app groep**'. De leden waarvan ik een '06-je' beschikbaar heb staan in de groep maar dit blijken er zo weinig te zijn dat met 15 van de ca 80 leden een functionele what's app groep nog ver weg lijkt.

Daarom bij dezen een oproep aan alle (familie)leden, donateurs en partners om mij een 06-nummer door te geven waarop wij als bestuur jullie kunnen bereiken. Uiteraard is snelle communicatie onderling hierdoor ook mogelijk en als we met zijn allen vaststellen dat deze groep uitsluitend voor belangwekkende zaken gebuikt gaat worden, dan kan er haast geen reden zijn om hier geen deel van uit te willen maken.

Dus:

Graag uw 06 mailen naar [almeloord@outlook.com](mailto:almeloord@outlook.com) of sms-en/appen naar 06-10518064

Ik hoop op een goede respons en wederom spreek ik de hoop uit dat jullie allemaal gezond door deze nare periode heen zullen komen en dat wij nog dit jaar weer iets van ons 'normale clubleven' zullen kunnen oppakken.

Menno von Brucken Fock

Van de Redactie. Door Pieter Bolhuis

Een nieuw jaar en nieuwe kansen.

Tenminste dat kunnen we ervan maken.

Hopelijk gaat het met iedereen en jullie omgeving goed en kunnen we er een, al dan niet gereduceerd, Rileyjaar van maken.

Geen aankondiging van een voorjaarsbijeenkomst en ook geen verslag van de nieuwjaarsbijeenkomst. Dat geeft voor de inhoud van de Roamer zo zijn beperkingen.

Nu zijn er mensen die deze tijd aangrijpen om iets aan of met de Riley te gaan doen, en er ook nog over schrijven. Zo zijn er heinneringen aan (soms lang) vervlogen tijden dat Corona iets was om na een (lange) rit te nuttigen. Hopelijk is de Corona binnenkort ook zo'n herinnering. En over herinneringen kun je ook schrijven, hopelijk gaat dat binnenkort gebeuren. We wachten in spanning af. De plank met materiaal is bijna leeg en je wilt toch graag een leuke Roamer in de bus.

Mijn RME is het afgelopen jaar weinig uit haar stalling geweest, wat ritjes in de omgeving of naar klanten. Je trekt maar eens een la open wanneer je toch ergens heen moet.

Maar ze kreeg afgelopen winter, na 42 droge en enigszins vorstvrije jaren, toch even een schrik denk ik, sneeuw onder de garage deur was de stalling in gewaaid. Ze zag helemaal wit, niet om de neus, maar eh, ahmm de andere kant.

Binnenkort maar een afspraak maken voor een wat uitgebreide beurt; nieuwe olie, remvloeistof, koelvloeistof, controle remmen en rubbers enzo.



Ook hoop ik dat de reparaties aan het stuurwiel zich goed hebben gehouden, maar ik ben er bang voor, de eerste scheurtjes hebben zich al kenbaar gemaakt, kneedbaar plastic is toch niet tegen de belastingen opgewassen vermoed ik.

En er moeten wat stripjes opnieuw worden vastgezet in het interieur.

We zullen er eens omheen lopen en een lijstje maken.

Hopelijk kunnen we met zijn allen de Riley(hand)schoenen weer aantrekken en op pad gaan, wel op gepaste afstand en heel, heel veilig.

Groningen, 2 maart 2021.



Tekst en fotografie: Jon Noomen

## ***Mijn eerste Riley rit***

Het is alweer een flink aantal jaren geleden dat de uitgever van Klassiek en Techniek voor een jubileumnummer iets leuks bedacht had. Alle redactieleden mochten aangeven wat hun klassieke droomauto was, tot een marktwaarde van €25.000,- . En dan zien dat je met zo'n auto kon rijden en daar dan een stukje over maken.

Ik hoefde daar niet zo lang over na te denken. Ik was ooit gegrepen door het virus van Engelse auto's en dan vooral Riley. Dat had ik te danken aan de verhalen van mijn vader die altijd blij vertelde over zijn Wolseley Hornet Special en zijn Riley Kestrel. Mijn ouders brachten in de jaren vlak voor de oorlog veel tijd door in Engeland en reden dan eerst met de Wolseley en later met de Kestrel. Van allebei was er een foto en ik vond de Kestrel wel heel bijzonder. Dat is altijd blijven hangen.

Het kwam er alleen nooit van om zo'n auto te hebben. Eerst heb je als student geen geld, dan een gezin en verder dan een Triumph Spitfire die ik restaureerde kwam ik niet. Riley's waren zeldzaam en zeer buiten mijn budget. Dus toen het aanbod van die droomauto kwam ben ik meteen gaan zoeken naar een Riley. Ik vond er een bij The Gallery in Brummen, een mooie zwarte RMB uit 1953. Hij stond te koop voor €21.000,- dus het zou moeten kunnen. Onze uitgever, Benno, is een goede vriend van Nico Aldering en heeft toen geregeld dat we de auto een weekend mee mochten nemen. Nico moest het nog wel even aan de eigenaren vragen, maar het was geen probleem.





Dus togen Benno en ik samen naar The Gallery. De auto stond buiten al klaar voor ons. Mijn droomauto voor een weekend, en wat voor een auto! Glanzend zwart, met een lange neus, welvende spatborden, een prachtige chique lijn, op en top Engels.

Ik opende de rechterdeur, hij is rechtsgestuurd, en ik was meteen verrast hoe goed en zuiver dat allemaal aanvoelt aan deze toch bijna 60 jaar oude auto. De deur gaat naar voren open ('zelfmoorddeur') dus je hebt een riante instap. Ik wilde me laten zakken op de lederen bekleding, en probeerde eerst mijn been onder het stuur door te wurmen. Mis, dat werkt niet, mijn been is te lang, het stuur zit te laag, ik krijg het niet voor elkaar. Andere poging: eerst gaan zitten, voet naar buiten, en knie onder het stuur doorschuiven. Dat werkt, ik zit. En hoe! Je hebt meteen een geweldig uitzicht over de lange motorkap die als het dak van een kathedraal voor je uitsteekt. En de prachtige spatborden, je kunt ze allebei zien, en je weet dus altijd waar je voorwielen zijn.



En binnen kijk je op het mooie houten dashboard met vele meters en knoppen. En het grote klassieke stuur met van die verende spijlen zit zo ongeveer op mijn schoot. Ik verbaasde me opnieuw hoe perfect die auto er van binnen uit ziet.

Voor de veiligheid had Benno zijn groene platen meegenomen, dus die moesten er eerst op. En dan maar op pad. Ik had nog nooit in een auto met het stuur rechts gereden en ik vond het best eng dus liet Benno maar eerst daar wegrijden. Ik voelde me te onzeker om dat onder het toezicht van The Gallery te doen.

Na een kwartiertje onderweg begint het toch te kriebelen, nu wil ik. We ruilen van plaats, ik wurm me weer achter het stuur en ik draai de sleutel om, druk op de startknop, en met een mooie grom komt de 2,5 liter motor weer tot leven. Hij loopt meteen heel rustig.



Kalm inschakelen, de eerste versnelling is ongesynchroniseerd, en weg zijn we. De auto rijdt geweldig, maar wel rustig en statig. Het toch wel sportieve imago van Riley merk je niet aan deze auto. Oh, hij is snel genoeg, maar alles moet wel rustig gebeuren. Het schakelen vergt geduld en een vaste hand, maar dan gaat hij ook met een stevige klik in de gewenste versnelling.

Soms moet je even helpen met een tussengasje.

Het sturen werkt net zo: redelijk zwaar, vooral in de bochten, maar je weet wel exact wat de auto doet. En de vering past daar goed bij, hij ligt stevig op de weg, je voelt dat het een zware auto is, maar tegelijk gaat hij heel soepel over de verkeersdrempels. Alles voelt stevig maar precies aan. Echt een auto om over rustige wegen te toeren. En dat doen we dan ook, lekker binnendoor van Brummen naar Welsum waar het 'hoofdkwartier' van K&T zich bevindt. En dan gaat het regenen, en oh welke van de tien knoppen is voor de ruitenwisser? Het is even zoeken maar dan werken de ruitenwissers, ter grootte van een potlood, toch nog verrassend goed.



Een geweldig uitzicht over de lange motorkap die als het dak van een kathedraal voor je uitsteekt

Ik mag later weer een stuk rijden voor een gezamenlijk toertje met de collega-redacteuren met hun droomauto's en aan het eind van het weekend moet de auto weer terug. Ik geniet opnieuw van de terugrit, en dan is het over. De groene platen gaan er af en de auto gaat weer naar binnen.

Tja, het was een droom, maar wel een om te onthouden.  
De liefde is nooit meer over gegaan.





**Hallo beste Riley liefhebbers,**



Afgelopen maanden ben ik bezig geweest met het maken van een (informatieve) video over de werking en opbouw van de ENV75 pre-selector versnellingsbak.

De betreffende versnellingsbak is een Riley bak. Het is een eenvoudige amateur video maar begrijpelijk en ik heb een Nederlands en een Engels ingesproken versie.

In de video wordt uitgelegd hoe o.a.; de planetaire tandwielstelsels werken en hoe ze met elkaar verbonden zijn, verder hoe de rembanden zijn opgesteld en werken, het stel mechanisme voor de rembanden en ook het oliecircuut en oliepomp komen aan de beurt.



Deze video (MP4 format) wil ik aan alle liefhebbers gratis ter beschikking stellen en zal (ook Gratis) verzonden worden via "We Transfer".

Als er in jullie club mensen zijn die interesse hebben dan zal ik voor haar of hem een link ter beschikking stellen.

Degene die interesse heeft moet dan wel zelf een mail naar [paulleers@yahoo.com](mailto:paulleers@yahoo.com) sturen.

Het is de bedoeling de video persoonlijk te houden en niet publiekelijk te maken. Derhalve staat hij niet en komt ook niet op U-tube of andere internet sites.

Met vriendelijke groeten,

Paul Leers



## Leren stoel repareren uit een flesje / Leren stoel repareren

Tekst en fotografie: Jon Noomen

Leren stoel repareren uit een flesje, lukt dat?



De bestuurders stoel in mijn Riley Lynx is er slecht aan toe. Het leer is hier en daar kaal, er zitten barsten in en op één plek is het helemaal weggesleten. De andere stoel en de achterbank zien er beter uit maar hebben ook barsten die goed zichtbaar zijn. De vorige eigenaar heeft een set meegegeven van Liquid Leather waarmee je het leer weer mooi zou moeten kunnen maken. Ik ga het proberen, benieuwd of dat lukt.

Bij alle spullen die ik van de vorige eigenaar heb gekregen zit een doos van Gliptone Liquid Leather uit Engeland met allerlei flesjes en een stukje leer. Dat leer is over van het vernieuwen van de leren zittingen in de auto. Die zien er dan ook netjes uit. Maar de rugleuningen zijn niet vernieuwd. Bij mijn bestuurders stoel is dat goed te zien: het leer is kaal, hier en daar bijna zwart en er is een stuk gewoon weggesleten.



Ik heb die doos met spullen er nu eenmaal bij gekregen dus ik ga maar proberen of het ook werkelijk lukt het leer weer goed te krijgen. De handleiding die er bij zit geeft aan dat je eerst het leer moet schoonmaken met de zachte Cleaner. Dat werkt makkelijk, je spuit het spul er op en veegt het vervolgens met een zacht doekje er weer af. Er komt niet heel veel vuil af, zo te zien, wel wat rode verf van het leer. Misschien is het al een keer behandeld. Na deze schoonmaakbeurt moet het leer behandeld worden met de Conditioner om het een beetje zacht te maken. Het laat zich heel makkelijk uitsmeren, het lijkt een beetje op 'bodymilk' en ik laat het maar wat intrekken.

Het maakt volgens mij geen moer verschil, het leer is en blijft hard. Maar vooruit, we hebben netjes de gebruiksaanwijzing gevolgd.

Wel vind ik het onhandig om steeds zo scheef naast de auto te zitten om aan die stoel te werken. Dat is niet prettig, dus de stoel gaat er nu uit. Bij deze auto gaat dat redelijk makkelijk, stoel helemaal naar achteren trekken, beetje optillen van achteren en je wipt hem dan uit de rails. Niet goed voor je rug, trouwens, maar maakt het vervolg wel veel makkelijker.

De volgende stap is dat al die conditioner en andere vettigheid en vuil er weer af moeten. Dus eerst weer met de Cleaner aan de gang. Ook nu merk ik weinig van dat er iets af komt, behalve dan weer wat rode plekken op mijn doekje. Alles weer lekker laten drogen en op naar de volgende stap.

Want de Cleaner is niet genoeg, er moet ook nog ontvet worden. Dat komt weer uit een ander flesje. Zelfde werk: spul op het doekje en wrijven maar. Ook nu weer zie ik weinig troep aan het doekje, maar we gaan er maar van uit dat het eventuele vet er nu echt af is. Voelt toch een beetje vreemd om eerst conditioner er op te brengen en dan weer helemaal er af te poetsen. Maar wie weet werkt het bij andere stoelen wel goed, hier in ieder geval niet.



En dan komt het echte werk, nu gaan we de kleur opbrengen. Er zit een flesje bij met op maat gemaakte kleur. De vorige eigenaar heeft blijkbaar dat stukje leer opgestuurd om daar de kleur op te maken. Dat staat ook op het flesje, en zelfs wie het gemengd heeft.

Je kunt het volgens het flesje opbrengen met een roller, kwastje of zelfs spuiten, maar dan moet het verdund worden. Ik ga het proberen met een kwastje. Ik heb geen idee hoe hard het dekt of kleurt, dus ik breng het heel voorzichtig en dun aan, baan voor baan. Dat werkt wel goed, het is vrij dun dus ik doe steeds een paar druppels op de kwast en kan daar dan net een baan mee doen. Je ziet wel dat je wat opbrengt, maar het dekt niet erg. Dat is wel mooi want zo kan je het goed doseren.

Na de eerste nacht drogen zie je wel dat er iets gebeurt, maar niet veel. Wel dat de verf mooi mat opdroogt. Uiteindelijk blij ik vijf lagen nodig te hebben. Steeds weer een nacht laten drogen en je

ziet het steeds een beetje netter worden. Na de vijfde laag zijn de kleurverschillen weg en zie je het kale stuk ook haast niet meer. De stoel ziet er naar mijn idee mooi uit, matte ouderwetse 'look' van het leer.

Maar....volgens de gebruiksaanwijzing moet er nog een stap. Die is een beetje verwarrend. Op de fles met verf staat dat het 'self sealant' is, dat het dus geen extra afdeklaag behoeft. Maar in de gebruiksaanwijzing staat weer dat de zaak afgewerkt moet worden met een matte blanke laklaag, de 'Leather Sealant Laquer'. Dit zit in een spuitbus die er bij geleverd is.



Ik besluit de gebruiksaanwijzing te volgen en spuit een dun laagje blanke lak over het leer. Dat ziet er op dat moment vreselijk uit, maar ik verwacht dat het mooi mat opdroogt.

Als ik de volgende dag ga kijken is het schrikken: het is te glimmend en te onnatuurlijk geworden. Het leer voelt nu glad en hard aan. Jammer, het was zo mooi. Ik probeer nog wat om het iets matter te maken, maar dat werkt niet. De stoel gaat er weer in, en als je zo kijkt ziet het er best netjes uit, dat wel. Maar het had nog 'echter', nog 'origineler' kunnen lijken.





Je ziet nu wel een verschil met de passagiersstoel. Die is een stuk beter maar heeft heel veel barsten in het leer en de randen daarvan zie je wit opkleuren waardoor ze erg opvallen.



Twee lagen zijn hier genoeg, de barsten zijn veel minder zichtbaar. De stoel ziet er ook weer keurig uit. En hetzelfde geldt voor de achterbank. De paar wat kale plekken zijn ook verdwenen. De spuitbus met blanke lak blijft ditmaal mooi in de doos. Ik ben tevreden zo.

Ik weet nu hoe het werkt. Dus linker stoel (het stuur zit rechts) en achterbank krijgen eerst weer de schoonmaakbeurt en het ontvetten. De conditioner laat ik maar zitten, dat werkt niet meer op dit oude leer. De linker stoel gaat er uit en ik ga weer aan de gang met mijn kwastje.



Alles bij elkaar kan ik dus concluderen dat een leren stoel repareren uit een flesje wel degelijk mogelijk is. In ieder geval met deze set. Met andere heb ik geen ervaring. Maar je moet het afwerken met de blanke lak wel goed overwegen, ik zou het weglaten.



Deze set komt van Gliptone uit Engeland waar de auto vandaan komt. Als je op internet kijkt zie je Liquid Leather ook aangeboden bij verschillende webshops in Nederland, zelfs bij (een partner van) Bol.com. Maar dan zijn het altijd sets waar je zelf de kleur moet mengen. En het lijkt me erg moeilijk om het precies op kleur te krijgen. Wel zit er dan nog een soort plamuur bij.

Als je een stukje leer over hebt, of ergens vanaf zou kunnen halen, is mijn advies om het naar de Engelse vestiging te sturen met de vraag om het op kleur te mengen. Het internet adres is:

[www.liquidleather.co.uk](http://www.liquidleather.co.uk)

Eventueel per post, het adres op de rekening van de vorige eigenaar is:

Gliptone Ltd  
Unit 29  
Hunt End Industrial Estate  
Dunlop Road  
Redditch  
B97 5XP  
Great Britain

Veel succes!



<tekst en fotografie: Jon Noomen>

## **Schokbrekers van de Victor uit 1937.**

Een vorige keer heb ik verteld over het zware sturen van mijn Victor. Terwijl ik daar mee bezig was en de auto toch opgebokt stond heb ik meteen eens even gekeken naar de schokbrekers bij de voorwielen. Dat leek me wel verstandig omdat de auto als een volleerde gigolo over de weg danste. En met dat zware sturen maakte dat het weggedrag niet beter en het voor mij soms knap lastig om hem op een hobbelige weg netjes in het spoor te krijgen.



Je kunt er nauwelijks bij om te kijken of er wel olie in zit. Dit zijn nog van die ouderwetse schokbrekers met een arm die in een huis een soort schoep laten bewegen. Bovenop zit een dop om eventueel de hydraulische olie te controleren of bij te vullen. Ze zitten zo hoog dat als je wil kijken je min of meer met je hoofd klem zit tussen de schokbreker en het spatbord, maar het lukt net.

Ik zie geen olie. Dan aan de andere kant kijken, daar zie ik ook niets, terwijl het wel een stukje onder de rand zou moeten staan. Dat ziet er niet goed uit, en het zou het springerige gedrag kunnen verklaren. Daarom ga ik ook maar eens aan de achterkant kijken. Zelfde verhaal. Ik maak een van de armen los van de as. Dat zit vast met een rubber over een pen met aan twee kanten een ring en aan de buitenkant een splitpen. Het lijkt zo simpel, splitpen er uit en het zaakje uit elkaar schuiven. Maar zoals altijd valt dat vies tegen. Je kunt de splitpen vrijwel niet te pakken krijgen, hij zit zo dicht tegen de ring aan. Eindelijk is hij los maar het rubber wil er niet af. Wrikken en trekken en eindelijk is dat ding er af. Nu kan ik de arm van de schokbreker zelfstandig op en neer bewegen.

Ik voel vrijwel geen weerstand. Dat klopt dus niet, want het hoort behoorlijk zwaar te gaan. Zou het zin hebben om ze te vullen met de goede vloeistof, of zou dat niet meer werken? Ik vraag raad bij Imparts in Ede en ze adviseren me om de





schokbrekers er uit te halen en op te sturen naar Engeland.

Het is weer het nodige gedoe om ze er uit te krijgen. De schokbrekers zelf schroef je zo los, maar de armpjes zitten dus met rubber aan de as geklemd en zoals ik bij die eerste heb gemerkt gaat dat maar moeilijk los. Maar het lukt en uiteindelijk blijkt wel dat ze alle vier gewoon niet werken. Ze gaan via Imparts naar Engeland waar iemand zit die dit soort dingen kan controleren en reviseren.

Na twee weken zijn ze weer terug met een briefje er bij dat er verkeerde olie in zat, ze vervuild waren en volkomen verkeerd afgesteld. Ik krijg er een instructie bij hoe ze moeten worden afgesteld, voor en achter is dat verschillend. Het is even puzzelen wat er nu precies bedoeld is. Het is een handgeschreven briefje en ik zie iets als "3 turns front, 4 turns rear". En dan nog iets als "als het strakker moet, een halve slag meer". Het is nu de vraag wat hij precies bedoelt. Staan ze nu zo afgesteld of moet ik dat doen? Om daar achter te komen zet ik een schokbreker in de bankschroef. Hij gaat in ieder geval loeizwaar. Ik kan de arm maar met moeite bewegen. Je zou dus denken dat hij al afgesteld is. Maar dan probeer ik de stelschroef. Die kan eigenlijk niet meer verder terug, dus hij is nog niet afgesteld. Dan maar 3 resp. 4 volle slagen aandraaien bij alle schokbrekers. Ik kan niet echt merken dat ze nu nog zwaarder gaan, het is al bijna niet te doen. Verder zitten er rubber bussen bij, waarschijnlijk als vervanging van die van mij, maar ze passen niet. Dus ik gebruik de oude maar weer, die zitten nog in de asjes en verbindingstangen.

De schokbrekers op de auto schroeven is niet echt moeilijk maar dan begint het gedoe weer. Ik moet de verbindingstangen weer aan de arm van de schokbreker zien te krijgen en dat wil zo niet. De armpjes van de schokbreker gaan veel te zwaar om ze netjes uit te kunnen lijnen. Schokbreker weer er af geschroefd en in de bankschroef om het armpje iets te kunnen draaien. In de bankschroef lukt het net, soms met behulp van een verlengpijp. Weer passen op de auto, soms weer terug en bijstellen. Als het eindelijk past kan alles weer vast gezet worden.



Dan natuurlijk weer proefrijden. Spannend of het stuurgedrag nu beter is. Ik probeer een verkeersdrempel in het dorp en dat voelt behoorlijk hard. Maar nu is er iets anders aan de hand. Ik hoorde al eerder een soort tik in de motor, het klonk als een klep die te ruim staat. Maar bij de controle van de kleppen kon ik niets vinden. Nu wordt bij het rijden die tik snel luider en hij wordt minder als ik het gas loslaat. Dit klinkt helemaal niet goed en dus snel naar huis, gelukkig niet ver.

Als ik weer met Imparts overleg, zijn we het er samen over eens dat hoogstwaarschijnlijk een lager van een big-end, dus van de drijfstang op de krukas, is uitgelopen. Bij deze motoren zijn dat nog lichtmetalen lagers die direct in de drijfstang zijn gegoten. Dat betekent dat de motor uit elkaar moet en er nieuw metaal in de drijfstang gegoten moet worden. Er zijn maar een paar specialisten in Nederland die dat kunnen.

Tja, zo schiet het niet op en komen we weer aan een nieuw hoofdstuk. We zullen zien hoe dat afloopt.

## EVEN VOORSTELLEN



Een aantal jaren terug werd mij al eens gevraagd of ik interesse had om voorzitter van de Riley Club Holland te worden. Op dat moment paste dat mij niet. Maar wanneer is wel een goed moment? Sabine gaf aan na 2 termijnen zich niet wederom beschikbaar te stellen als voorzitter en vroeg of ik het stokje in 2021 zou willen overnemen. En ook dit keer waren er redenen waarom het eventueel niet zou passen. Maar nu heb ik toch ja gezegd.

En wie ben ik dan, die (met jullie welbevinden) de nieuwe voorzitter van RCH mag worden? Mijn naam is Nick Wessels (bouwjaar 1973) en samen met mijn vrouw Fenna, dochter Maartje (12) en zoon Aart (10) woonachtig in Bergschenhoek. En sinds januari weet iedereen die het nieuws een beetje heeft gevolgd, natuurlijk waar Bergschenhoek ligt ☺. Aangezien een bijeenkomst met persoonlijke gesprekken er nu nog niet inzit, vertel ik hier wat uitgebreider over mijn achtergrond.

In de opleiding tot Maritiem Officier op Terschelling heb ik mijn technische kant enigszins ontwikkeld en met het afronden van de post-HBO Maritieme Bedrijfsvoering in Rotterdam heb ik ook enige logistieke en bedrijfskundige bagage meegekregen. Ik heb een kort aantal jaren gevaren, waarna ik bij een branchevereniging in dienst ben getreden als eerste fulltime medewerker. Ik heb daar mogen bijdragen aan het opzetten en laten groeien van de club en zwaaide als adjunct-directeur af met een personeelsbestand van 13 FTE. Nu ben ik alweer 14 jaar als marketing en sales manager aan de slag bij een ontwerp bureau voor speciale werkschepen gericht op de offshore energie sector. Daarnaast ben ik bestuurslid en vice-voorzitter geweest bij van een grote maritieme vereniging en jurylid van de Schip van het Jaar-prijs.

Mijn oldtimerbezit is begonnen met een Ford Consul 315 uit 1961, welke ik in 4 jaar helemaal heb opgeknapt en waarin we nog steeds rijden. Met het krijgen van een leaseauto, ruilde ik mijn Citroën XM in voor een Mercedes 280 SE 'dubbel bumper' uit 1977. Fantastische auto, maar zo goed dat het niet 'de mijne' werd. Ik hoefde er nl. niets aan te doen. Dus binnen een jaar verkocht en op zoek gegaan naar een Engelse klassieker om op te knappen en waarmee ik ook een aanhanger zou kunnen trekken voor op vakantie.



En zo ben ik sinds 2007 in het bezit van een Riley RMB uit 1947 en daarmee ook lid van de RCH. Maar mijn connectie met RCH gaat misschien wel veel verder terug dan dat ik toen besepte. Michiel Brillenburg schreef in de vorige Roamer hoe hij het voorzitterschap overnam van Hein de Bruijne uit Vleuten. En laat diezelfde Hein de Bruijne nou de huisarts uit mijn jeugd zijn. Tot een aantal jaren terug heb ik nooit geweten dat hij een Riley bezat, maar wel een andere Engelse auto. In een witte Triumph Dolomite Sprint legde hij door het dorp zijn visites af. Ook mijn vader wist niets van die Riley, alleen dat er bij de dokter onder een zeil vroeger een oude auto stond. Eigenlijk zou ik De Bruijne eens moeten opzoeken en vragen of hij ooit met een Riley door Vleuten heeft gereden. En zo niet, hem uitnodigen dat mijn wagen alsnog te doen. Waar je mee omgaat wordt je mee besmet zegt men (beetje ongelukkig gekozen in deze tijd, I know), maar wie weet is volledig onbewust toen al de kiem gelegd voor mijn interesse in Riley.

Mijn liefde voor auto's, oldtimers en motorfietsen komt trouwens van mijn vader. Hij werkte bij een auto-importeur en met enige regelmaat stond er wel eens een dikke bak voor de deur. Met name Amerikanen, Ford Granada's en Scorpio's en een enkele keer een Rover SD1. Jaja, het autovirus sloeg bij mij al snel toe is nooit meer overgegaan. Daarnaast reed/rijdt mijn pa motor, die zichzelf regelmatig uit elkaar haalde voor onderhoud. En daar stonden mijn broer en ik dan met ons snufferd bij te kijken.

Tja, en waarom heb ik nu ja gezegd tegen het voorzitterschap van de RCH?

Een vereniging bestaat bij de gratie van (actieve) leden en samen moet je er wat van maken.

Op incidentele basis deed ik wel eens wat, zoals artikeltje schrijven, stand helpen bemannen op British Car & Lifestyle of een meeting met toerist organiseren (oeps, mijn eerste keer was iets te lang geworden toen, sorry!!). Zoals in elk bestuur en in elke club is vers bloed belangrijk om dynamiek en continuïteit te behouden.



Onze club kent een vaste kern, maar het bestuur heeft al vaker

aangegeven dat veranderingen nodig zijn om richting de toekomst de liefde voor het merk Riley uit te blijven dragen. En onder het adagium *'Don't ask what the club can do for you, but what can you do for the club?'*, wil ik mij daarom inzetten om, samen met de andere bestuursleden, veranderingen vorm te geven en daarmee de doelstelling van de RCH te waarborgen. En dat zal niet altijd makkelijk zijn of gaan. De mens houdt namelijk van nature niet van verandering, ook al is dat de enige constante in het leven. Maar het is wel nodig, zeker met een krimpend ledental en stijgende leeftijden.

Ik wil graag een actieve rol spelen in dit veranderingsproces, waarbij verdergaande samenwerking met een andere club, of zelfs een samengaan, wat mij betreft niet uitgesloten is en misschien zelfs wel noodzakelijk. Is dat erg? Ik persoonlijk denk van niet, want dit soort processen kenmerken toch eigenlijk ook de automobiele historie?

Als beoogd voorzitter heb ik bij het huidige bestuur aangegeven een voorzet te willen maken voor een toekomststrategie, een zogenaamde 'roadmap'. Het is door omstandigheden nog niet op papier gekomen, maar het is mijn eerste aandachtspunt als voorzitter.

Op dit moment is er helaas nog niet veel mogelijk qua bijeenkomsten, en dat maakt het voor een club als de onze lastiger om contact met leden te hebben en te houden. Ik hoop echter een ieder van jullie snel weer eens in het echt te mogen tegenkomen. En als er vragen, opmerkingen of suggesties zijn, dan hou ik mij daarvoor graag aanbevolen!



Ik wens van harte dat ondanks deze rare tijden, jullie hoopvol, positief en vooral gezond blijven!

Vriendelijke groet,

Nick Wessels

Riley als trekauto, werkt prima!



# 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](http://www.klassiek-techniek.nl)**



Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



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

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

