

Roamer

174



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

45e jaargang
nummer 1, juni 2021.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS**
- 5 VAN DE VOORZITTER**
- 6 VAN DE SECRETARIS**
- 7 VAN DE PENNINGMEESTER**
- 8 AANPAK VERA**
- 13 EEN FOTO VAN EWOUT**
- 14 DUO RESTAURATIE**
- 20 FOTO PRINS PHILIP**
- 21 WEER OP DE RAILS KRIJGEN**
- 22 VAN DE REDACTIE**

AGENDA 2021

Informele rit 10 juni Almelo
Opgave bij de secretaris

Inleveren kopij:
sluiting 1 september 2021

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis
Foto achterkant: Henny Kuipers



Nijverdal 2017

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 : Nick Wessels, Laan der Vrijheid 28, 2661 HK Bergschenhoek
tel. 010-2655344, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl

Secretaris/Ledenadm. : Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT Almelo
tel. 06-10518064, e-mail: info@rileyclub.nl

Contactpersoon-buitenland : wordt verzorgd door de redactie.

Penningmeester : Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino
tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl

Bankrekening : NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland

Redactie : Pieter Bolhuis, Paddepoelsterweg 17, 9747 AH Groningen,
tel. 050-5779150, e-mail: redactie@rileyclub.nl

Archivaris : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl

Clubwinkel : Els Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE Streefkerk.
tel. 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl

Commissie lief&leed : Els Francke, e-mail: lief.leed@rileyclub.nl

Commissaris register/
Documentatie : Wim Arends, Kruzebrink102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl

Onderdelenvoorziening : Derek Allnut Donington (RMA) Services,
52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, RN16 1NA
England. Tel/Fax +44(1953)789014
Verder: The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The
Register (alleen voor leden)

Technische adviseurs : *vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, Van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar.
tel. 070-5117030, e-mail: ewoutbezemer@cs.com

Riley RM-typen:

Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel/fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileclub.nl

Internet : www.rileyclub.nl

Facebook : De Rileyclub Holland

VAN DE VOORZITTER

Beste leden,

Mijn eerste stukje als voorzitter van RCH en ik mis al de deadline. Lekker begin, sorry Pieter! Maar wat een raar begin ook zo in deze tijden, waarin fysieke bijeenkomsten (nog) niet mogelijk waren/zijn.



In de vorige Roamer stelde ik mij aan jullie voor en deed de belofte om als eerste werk te maken van de toekomst van de club. In dat stukje tekst zat een kleine test verborgen 'to test the waters' zoals de Engelsen dat zo mooi kunnen noemen. En ook op andere vlakken heb ik wat gepolst, waarmee ik aan de slag ben gegaan met schrijven. Maar dat valt verduiveld nog niet mee. Normaal gesproken reis ik veel voor mijn werk, maar sinds februari vorig jaar is het reizen voor meetings gereduceerd naar 2 muisklikken. En dus zit ik net als velen van jullie met veel teveel schermtijd tegenwoordig, in de ochtend beginnend met Azië, om via Europa 's avonds in Amerika te eindigen. Alles bij elkaar misschien wel vermoeiender dan regelmatig op reis gaan. In combinatie met ook privé een behoorlijk bewogen jaar, gebiedt de waarheid mij te zeggen dat de puf ontbrak om in vrije tijd weer achter een pc te kruipen. Ik ben dan ook nog niet zover als ik zou willen zijn, alhoewel het wel in mijn hoofd al zit. Work in progress dus.

Als bestuur zijn we sinds mijn aantreden nog niet bijeen geweest, beetje wachten ook op nieuws wanneer weer iets wel kan. En dat licht aan het eind van de tunnel is de laatste weken rap dichterbij gekomen, nu het spuiten zo snel gaat. Na de zomer moeten activiteiten weer 'gewoon' doorgang kunnen vinden. Half september is de British Car & Lifestyle reeds gepland, maar ook voor oldtimerclubs zullen bijeenkomsten gelukkig weer georganiseerd kunnen worden. Wie ideeën heeft, laat het vooral weten! Een club leeft nl. alleen door de bijdrage van leden.

Menno heeft iedereen per mail al benaderd om op 10 juli een officiële toerit bij Almelo mee te rijden. Een mooie eerste gelegenheid om elkaar weer te zien en de sfeer van klassiekerrijders onder elkaar te 'herbeleven'. Meld je dan ook vooral aan bij Menno als je dat nog niet gedaan hebt.

Wat verdere beslommingen betreft. De behoefte om ook weer wat zonder computer te doen werd bij mij steeds groter, en sinds half april ben ik als 'overjarige leerling' een paar uurtjes per week aan de slag in de garage die ook mijn Riley onderhoud. Gewoon om meer van (oude) autotechniek te leren en met handen bezig te zijn. En dat is leuk en hartstikke leerzaam, dat sleutelen aan een Jeep, vooroorlogse Mercedes of een Zündapp boxer. Ik geniet er met volle teugen van en merk dat er weer meer energie komt om ideeën op te pakken en uit te werken.

Dat ik nog wat te leren heb bleek begin juni, toen mijn RMB voor het eerst in 10 jaar panne onderweg kreeg. Bokken en stoten met daar tussendoor een soms prima lopende motor, al met al liep ie knudde. Daar durfde ik de snelweg naar huis niet meer mee op. KNAC gebeld, Wegenwacht erbij en conclusie: vervuilde carburateurs. Op zich wat vreemd, want ik had al paar honderd kilometer gereden, maar ja. Wegenwachter zal toch wat meer kennis hebben dan ik. Afgevoerd dus (mooie kleurencombinatie he, geel met two-tone blauw?) en na 2 dagen de wagen bij mijn sleutelgarage afgeleverd. Binnen een kwartiertje liep ie weer als een zonnetje. Kapotte condensator! Weer wat geleerd in mijn leerlingtraject ☺

Tenslotte nog het volgende. Door de zoon van Martin van der Hof zijn wij benaderd of er belangstelling is voor wat documentatie en onderdelen voor Riley en enige algemene autospullen. Helaas is Martin zelf door ziekte niet meer in staat om thuis te wonen of auto te rijden. Ik zal een lijstje maken en op de clubsite plaatsen, dan kan je altijd contact met mij opnemen. Het is niet enorm veel, maar wellicht net datgene dat je nodig hebt.

Al met al voor nu nog weinig clubnieuws, maar ik hoop op 10 juli al een paar van jullie te zien en na de zomer dat we echt weer vooruit kunnen blikken richting de toekomst.

Goede zomer gewenst en blijf de Riley's aan de gang houden!

Groet, Nick

Van de Secretaris mei/juni 2021

Beste leden, familieleden, donateurs en partners,

Met een vrijwel 'oldtimerloos' 2020 konden er vanwege Covid-19 ook geen nieuwjaarsreceptie, voorjaarsmeeting en clubweekend worden gehouden. Gelukkig lijkt er nu eindelijk licht aan de horizon te komen en mogelijk kunnen we in de zomer weer gaan proberen ons 'normale leven' weer op te pakken.

Ons bestuur heeft dit jaar nog niet vergaderd maar zal dit naar verwachting op korte termijn wel gaan doen. Een bestuurswisseling zonder ALV behoort tot de zaken die noodgedwongen zonder goedkeuring en verantwoording voorlopig wel zijn doorgevoerd. Een serieuze mogelijkheid is dat we in het najaar een clubactiviteit gaan combineren met een ALV. Het zal een keer tijd worden!



Intussen bent u per mail geïnformeerd over een persoonlijk initiatief van Orly en ondergetekende om op 10 juli a.s. een rit te organiseren vanuit Almelo (Overijssel). Contact hierover graag via mail of app (almeloord@outlook.com respectievelijk 06-10518064). Voor hen die reeds eerder hebben deel genomen aan een door ons georganiseerde rit: de route is een totaal andere dan de voorgaande rit.

Intussen is de '**Riley what's app groep**' operationeel maar er zijn nog veel te weinig deelnemers om deze app groep echt als volwaardig medium te kunnen gebruiken.

Graag dus bij dezen nogmaals de oproep: geef mij je **mobiele nummer** dan kan dit worden toegevoegd aan de groep!

Ik heb ook gemerkt dat een enkeling de groep weer heeft verlaten en dat betreurt ik zeer.

Het is wellicht daarom verstandig enkele spelregels af te spreken:

- De app is primair bedoeld voor bestuursmededelingen aan de leden
- Leden mogen gebruik maken van de app om een relevante mededeling te doen
- Leden mogen gebruik maken van de app om een probleem aan te kaarten
- Leden mogen gebruik maken van de groepsinformatie om iemand persoonlijk te benaderen
- Het is NIET de bedoeling van de app om uitgebreide adviezen, reacties of discussies te delen; reacties graag ALLEEN naar de degene die het probleem poneert of de vraag stelt, dus NIET via de groepsapp!

Dan als laatste een schot voor de boeg voor wat betreft mijn rol als secretaris. Per mei 2022 ben ik aftredend en ik zal mij niet opnieuw verkiesbaar stellen. Ik ben secretaris geworden omdat ik van mening ben dat ieder lid zijn/haar steentje dient bij te dragen aan het reilen en zeilen van de vereniging. Voor de rol van secretaris is naar mijn mening kennis van automobielen geen vereiste en ik had reeds jarenlange ervaring als secretaris van onze lokale Lions Club, vandaar dat ik na jaren 'stil en inactief lid' geweest te zijn heb toegestemd om het secretariaat op mij te nemen. Halverwege volgend jaar hopen Orly ik met pensioen te kunnen gaan en dan willen wij toch eerst trachten van onze vrijheid te genieten omdat we hopen dan fysiek nog in staat zijn om dat te doen. Vandaar dat wij tegen die tijd in elk geval een periode geen verplichtingen op ons willen nemen.

Overweegt iemand van jullie zin om het secretariaat over te nemen, heel graag: neem contact op met het bestuur!

Mogelijk zien we elkaar op 10 juli en anders wellicht later in het jaar?

Blijf gezond en geniet van de terugkerende vrijheden!

Menno von Brucken Fock

Van de penningmeester

Wim Arends



Vorig jaar mei heb ik het ‘stokje’ van Ed Bens weer overgenomen. In 2014 had ik al meerdere bestuursfuncties bekleed en vond het goed was om er een punt achter te zetten na meer dan 25 jaar. Het is ook goed dat een bestuur regelmatig wijzigt. Na een verzoek van Ed in 2019 zijn functie weer over te nemen heb ik hier enige tijd over na moeten denken. Omdat er geen andere kandidaten zich aandienen heb ik de club en zeker ook Ed niet in de kou willen laten staan. De officiële benoeming was gepland voor de ALV in mei vorig jaar. Om bekende reden ging dat helaas niet door, maar ook de ALV 2021 moest helaas worden afgezegd. Ondanks dat heb ik de vorig jaar mei de functie van Ed overgenomen. De overdracht had Ed goed voorbereid en is soepel verlopen.

Sedert vorig jaar maart werk ik thuis. Door de crisis heb ik eerder meer dan minder werk. Ik prijs mij dan ook gelukkig dat ik nauwelijks last heb van de gevolgen hiervan. Dat geldt niet voor vele mensen en bedrijven in dit land.

Wat wel gemist wordt zijn de sociale contacten zowel privé als op het werk, maar ook het bezoeken van de meetings en de bestuursvergaderingen van de club. Door de geleidelijke opheffing van de beperkende maatregelen kunnen wij hopelijk in het najaar elkaar weer ontmoeten.

Verloop aantal leden:

De wijzigingen in de ledenadministratie van het afgelopen ander halfjaar:

	1-1-2020	Bij	Af	31-12-2020
Leden	71	3		74
Ere leden	3	0		3
Familielidmaatschappen:	5	0		5
donateurs	3		-2	1
	82	3	-2	83
Opzeggingen per 31-12-2020				-2
	1-1-2021	Bij	Af	31-5-2021
Leden	72	2	-3	71
Ere leden	3			3
Familielidmaatschappen:	5	1		6
donateurs	1			1
	81	3	-3	81

In 2020 zijn alle contributies binnengekomen. Als ik dit schrijf is nog van 1 lid de contributie niet ontvangen.

Met het feit dat het clubleven grotendeels heeft stilgelegen is dit geen slecht resultaat. Daarom dank aan de leden die trouw zijn gebleven aan de club.

Graag maak ik jullie attent op het artikel over de restauratie van de Riley Lynx 1937 van een vroeger lid van onze club uit Klassiek & Techniek in dit nummer.

Riley Lynx weer op de weg krijgen, deel 4
Tekst en fotografie: Jon Noomen

Het blijft een roofdier!

Van roofdieren is het bekend dat ze moeilijk te temmen zijn. Als je denkt dat je hem tam hebt komt het wilde roofdier instinct ineens weer boven en wordt het linke soep. In dat opzicht is mijn Lynx een echt roofdier. Ik dacht dat ik het voor elkaar had, maar helaas....



In de vorige aflevering stond mijn Lynx rustig en braaf in de garage. Ze leek getemd, liep aardig stationair en het ploffen leek ook opgelost. Maar zoals het een echt roofdier betaamt laat ze zich niet kennen. En bij de eerste proefrit naar buiten is het al weer mis. Ze loopt dan even netjes en zodra je gas geeft begint ze ineens weer te ploffen in de carburateur en in te houden. Dat doet ze dan een halve minuut of zo en dan ineens pakt ze weer op en loopt weer lekker, tot het weer gebeurt. Net zo'n gevoel alsof je steeds de benzine in de vlotterkamer oprijdt en dan weer moet wachten tot er weer nieuwe voorraad is. Ik moet dus weer opnieuw aan het werk. Door dat gevoel van benzine tekort ga ik nu toch maar de carburateurs goed bekijken.



Ik zag er wat tegenop om ze van het spruitstuk te halen, je kunt er nauwelijks bij en je moet nogal wat loshalen. Maar inmiddels heb ik meer informatie over dit type Zenith carburateur en nu blijkt het dat je het hele sproeierhuis apart los kan maken. De venturi met gasklep blijft dan mooi zitten en met twee schroeven los komt de rest er dan af. Natuurlijk gaat ook dat niet zomaar

want allereerst moeten de benzineleidingen er af. Dat is niet het moeilijkste, maar het huis moet er zijdelings af en daar zit bij de linker (achterste) carburateur nou juist de gasklep bediening van de rechter carburateur voor. Dat moet dus ook eerst los. Maar dan schuif ik zo het hele huis er af.



Netjes rechtop houden want de vlotterkamer zit nog vol benzine en die wil ik niet over me heen krijgen. Zo op het eerste gezicht ziet het er niet erg vies uit. Onder de vlotter zie ik wat viezigheid op de bodem liggen maar dat is dan ook alles. Dan maar stuk voor stuk de sproeiers er uit.



Ze hebben dat wel grappig gemaakt, de sproeiers aan de onderkant van het huis hebben een soort vierkant bij wijze van inbus. En een van de schroeven waarmee het huis vast zit heeft aan het eind zo'n vierkant. Dus daarmee schroef je de sproeiers er uit. Althans, zo hoort het. Bij mij is dat al te vaak gebeurd en is het vierkant uitgelubberd en draait de bout dus door. Een precies diagonaal passende schroevendraaier brengt uitkomst. De sproeiers zien er netjes uit, maar ik raag ze allemaal met een dun borsteltje voor tussen je tanden, werkt perfect. De vlotter komt er uit om te controleren of die lek is, maar dat is niet het geval. De vlotternaald zelf is achtergebleven in het huis. Ook die controleer ik op vastzitten, maar hij beweegt heel soepel. Tenslotte gaat alles nog een keer in een ultrasoon badje. Ik had ooit zo'n machientje gekocht bij de Lidl en nu kan het een keer dienst doen.

Het sproeierhuis er in, vullen met benzine en draaien maar. Er komt toch nog wel wat vuil uit het sproeierhuis. En dan moet het echt wel schoon zijn. Alle sproeiers weer op hun plaats en de carburateurs weer monteren. En dan maar weer proberen. Helaas pindakaas, het is nog even mis als voorheen, het heeft niets geholpen. Maar het vreemde is dat vooral de achterste carburateur ploft. Om er zeker van te zijn of het toch echt aan die carburateur ligt, verwissel ik de sproeierhuizen. Dat maakt niks uit, het blijft de achterste die ploft. En inmiddels niet zo'n beetje ook, de vlammen knallen er uit.



Dan wil ik nog een laatste proef doen en dat is de benzinepomp. Voert die wel genoeg benzine op? En komt dat dan wel bij de achterste carburateur? Ik probeer de pomp te controleren door de hendel te bewegen. Het is een mechanische pomp en je kunt dan met de hand de pomp bedienen. Er gebeurt niets, er komt ook niets uit. Dat is vreemd. Dan de pomp er maar af.

Ook daar kan je weer nauwelijks bij maar ik krijg de moeren los en probeer de pomp er af te trekken. Dat gaat maar heel moeilijk en als hij er af is blijkt de pakking half op de pomp en half op de motor te zitten. Als ik de pomp in een benzinebadje probeer komt er een gezonde



mee. Blijkbaar ben ik op het verkeerde been gezet doordat de aandrijving net op zijn hoogste punt stond. En dan voegt de hendel dus niets meer toe. De pomp kan weer terug. Maar de pakking is nu wel stuk.



Ik maak van pakkingpapier maar weer een nieuwe en monteer de pomp weer. Het maakt allemaal weer niets uit, het ploffen blijft en lijkt alleen maar toe te nemen.

Nu weet ik het niet meer. Ik heb alles gecontroleerd en afgesteld en het helpt niets. Hier moet een specialist maar eens naar kijken. Ik bel met Imparts en we spreken af dat ze de auto ophalen en

proberen af te stellen. Na een poosje wachten in verband met drukte bellen ze op en zeggen dat de auto klaar is. Kunnen ze hem weer brengen? Ja graag, maar wat was er nu aan de hand? De pakking tussen de achterste carburateur en het spruitstuk was kapot, daar bliezen op zeker moment de vlammen tussenuit. Ze hebben een nieuwe pakking gemaakt en nu is alles weer goed. Twee mensen hebben afzonderlijk een proefrit gemaakt en zijn beide tevreden. Ik ben blij en wacht af tot de auto komt. Ik voel me wel wat knullig dat ik dat zelf niet had kunnen bedenken, maar het vreemde is dat ik wel met remmenreiniger de hele omgeving van het spruitstuk heb gecontroleerd en nergens een lek kon vinden. Maar goed, het is fijn als het alsnog is opgelost.

Als ik twee dagen later de auto wil starten heeft ze er geen zin in. Na wat aandringen begint er van alles te ploffen in de carburateurs en te knallen in de uitlaat. Maar uiteindelijk loopt ze wel. Ik laat het maar wat warmdraaien en ga dan toch maar de weg op. Eigenlijk net als voorheen, ze loopt even lekker en begint dan weer met ploffen en inhouden en dan ineens weer oppakken. Ik ga dus weer ploffend en knallen het dorp door. Ze weten het al, daar heb je Noomen met dat ouwe ding weer.

Tja, zo komen we er niet. Dus weer met Imparts gebeld, die zijn verbaasd en teleurgesteld en komen de auto weer ophalen. Nu wordt het toch menens, hier moeten we iets anders gaan verzinnen. Ik leg als vraag voor of er een verband zo kunnen zijn met het feit dat de derde cilinder minder compressie heeft dan de andere drie. En die zit recht tegenover de achterste carburateur. Zou er misschien een klep blijven hangen of even vastlopen? Het is een mogelijkheid en zoiets wordt ook beschreven in een artikel in het clubblad van de Engelse Riley club. Dat is al een heel oud artikel, uit de tijd dat deze auto's nog nieuw waren en het gaat over de uitlaatklep die opstuiken omdat ze te heet worden. Maar misschien is hier ook wel zoiets aan de hand.

Wilco van Imparts besluit contact op te nemen met een specialist in Engeland die deze auto al eens onder handen heeft gehad. En deze adviseert om inderdaad de kop maar te lichten. Gelukkig kan hij ook alle onderdelen leveren zoals een pakkingset. We besluiten dat deze klus door Imparts gedaan zal worden.



Na een week krijg ik bericht dat de kop er af is en ik kan komen kijken. Het is moeilijk te zien of er een klep vastzit, maar het is wel goed zichtbaar dat de uitlaatklep waar ze uit de klepgeleider komen een dikke koolafzetting hebben op de klepsteel. Daar zullen ze misschien niet van gaan vastzitten maar het geeft wel aan dat de geleiders uitgesleten zijn en te veel olie doorlaten.

Bij de inlaatklep kan je het niet zien want daar wordt de olie weggespoeld door de benzine die langs de klep naar binnen komt. Maar het kan natuurlijk best zo zijn dat een van de inlaatklep te veel ruimte heeft in de geleider en dan soms even scheef loopt en daarmee iets aanklemt.





Omdat je gewoon zeker moet zijn dat de basis goed is voor we verder gaan zoeken, is de conclusie dat in ieder geval de kop gereviseerd gaat worden met nieuwe kleppen en geleiders. Verder zagen we trouwens ook nog dat de pakking tussen het spruitstuk en de kop ook niet helemaal dicht was aan de linker kant. Dat zal ook meegespeeld hebben. De kapotte

pakking tussen carburateur en spruitstuk lijkt achteraf eerder het gevolg te zijn van het ploffen, hij is er gewoon tussenuit geblazen. Daarom kon ik het eerder ook niet aantonen. En dan hebben we nog de achterblijvende compressie van cilinder 3. Bij de compressiemeting hielp olie op de zuiger wel iets maar niet genoeg. Daar zit dus ook nog iets niet helemaal lekker.



Nu we alles toch los hebben liggen is de volgende stap om het carter los te maken en de zuiger met drijfstaang en al naar boven er uit te trekken. Maar dat zal even moeten wachten want nu eerst gaat iedereen met vakantie.

Beste Pieter,

Het spijt me geen stukje voor de Roamer te hebben, maar mogelijk heb je iets aan bijgaande voorjaars-foto 'om de hoek gemaakt'. De molen staat verderop in het dorp, dus het is geen compleet Nederlands cliché geworden.

Groet en dank voor de inzet,

Ewout



Twin RME restauratie



Riley RME 1955 van Henny

De meeste mensen die ik ken en besmet zijn met het oldtimervirus (dat is een stuk prettiger dan het Corona virus) restaureren meestal niet 2 dezelfde type auto's tegelijkertijd. In ons geval zijn wij daar van afgeweken. In de vorige eeuw in 1997 heb ik mijn eerste oldtimer gekocht een Riley RME uit 1954. De verkoper prees de Riley nog hoger dan de hemel in en zo naïef als ik was geloofde ik hem op zijn woord. Hij werd verkocht als een volledig gerestaureerde auto die alleen afgebouwd moest worden. Ik viel op het model en wist nog niets van de techniek. Dit was het begin van een Riley tijdperk waar ik tot op de dag van vandaag nog steeds mee bezig ben.

Bij nader inzien zag ik dat onze vierwielige patiënt aardig arbeidsongeschikt was. Mijn Riley balanceerde voor een IC operatie in een schuur in Nieuwegein of een plechtige bijeenkomst op het autokerkhof. We gaven de patiënt de voordeel van de twijfel en gingen voor een IC restauratie. Ik ben nog naar de verkoper geweest om verhaal te halen en ik kreeg een vergoeding die totaal niet in verhouding stond met de gezondheid van mijn patiënt.

Mijn zwager John (Hij is monteur) met wie ik altijd samen klusjes deed zou mij helpen. Om het verhaal kort te houden hebben we gekozen voor een volledige body off restauratie. John kreeg steeds meer interesse om zelf ook een Riley te kopen. Dat werd de ongerestaureerde Riley RME van een Riley club lid uit Waarder. Het was een van de laatste geproduceerde RME uit 1955. Ook bij deze auto kwamen we tot het besluit om er een body off restauratie van te maken. De 2 patiënten stonden gebroederlijk naast elkaar in een schuur in Nieuwegein en zagen elkaars gebreken en wachtten op genezing.

We waren met 2 auto's tegelijk bezig en kwamen tot de conclusie dat dat niet de beste werkwijze was. De Riley van John werd in coma gebracht en we zijn verder gegaan met de operatie van mijn patiënt.

In de schuur waren begonnen om mijn chassis volledig te strippen en mochten we zelf het chassis stralen bij een industrie spuiterij (grote bouwmaschinen). Het chassis kreeg daar gelijk een primer behandeling en we konden beginnen met de opbouw. Op de primer hebben we een 2 componenten coating opgebracht waar verdacht veel doodskopjes op de bussen stonden. Het voordeel hiervan was dat de roestduivel tot nu toe nog geen grip heeft gekregen op het chassis. Het voorterrein werd ook gestraald en voorzien van alle nieuwe rubbers. De achteras werd gedemonteerd en werd verwend met nieuwe lagers keerringen en verse cardanolie. De veerpakketten werden onder handen genomen en mijn patiënt knapte er aardig van op.



De patiënt van John lag nog steeds in coma maar zijn situatie bleef stabiel.

Mijn motor was volledig uitgeput en heeft o.a. nieuwe zuigers / en een volledige restauratie bij een motoren revisie bedrijf Eras in Utrecht gehad. Zelf hadden we alle oliekanalen met een sterke hogedruk gereinigd en dat was geen overbodige luxe, vele roetdeeltjes kregen voor het eerst het zonlicht te zien. Het de en monteren hebben we zelf gedaan. Uiteraard hebben we de koppeling, drukgroep en het druklager vernieuwd net als de kruisstukken van de aandrijf-as.



De versnellingsbak hebben we verwend met nieuwe olie want daar mankeerde niets aan. Alle remleidingen werden vernieuwd en eindelijk we hadden een rijdend chassis en eerste ritje op een landweggetje in Nieuwegein was een feit

Ondertussen werd de koets ook onder handen genomen. Onder het mooie spuitwerk kwam de ene ellende na het andere aan het licht. Beun de Haas zou zichzelf hiervoor schamen. Plaatjes ijzer waren over slechte stukken gelast (sorry gebakken) en verdoezeld met de nodige blikken plamuur. Weer een zaterdag naar de straler / spuitser en de hele koets met alle deuren en spatborden kreeg dezelfde behandeling als het chassis. Maandenlang zijn we bezig geweest met plaatwerk. Alle slechte stukken zijn eruit gesneden en opnieuw gemaakt zoals de onderkanten van de deuren en voorspatborden. Na veel klop, buig, krimp en laswerk knapte de patiënt zienderogen op.

Ondertussen hadden we ook een partij essenhout gekocht en daarmee hebben we o.a. nieuwe dorpels en houten deurstijlen mee vervangen. Ik heb het dan nog niet over alle losse houten delen die we nog ook vernieuwd / verstevigd hebben. De operatie ging langzaam maar wat we deden daar waren we tevreden over. Na 2 verhuizingen kocht ik een huis met een garage / werkplaats en toen ging de restauratie een stuk vlotter. De patiënt van John werd met een auto ambulance verhuist naar een boerderij in Houten en lag nog steeds in coma maar zijn situatie was nog steeds stabiel.

Thuis konden we veel meer tijd aan de Riley geven en hebben we diverse modificaties doorgevoerd:

Elk onderdeelje is uit elkaar geweest en we hebben veel aanpassingen gedaan waar ik op de dag van vandaag nog veel plezier aan heb.

Zoals:

[Girling rembekrachtiger uit een Sunbeam in het chassis gemonteerd](#)

[Hoofdremscilinder van een Landrover gemonteerd. \(Montage steun aangepast\)](#)

[Nieuwe VW achter schokbrekers](#)

[Nieuwe Saab voorschokbrekers](#)

[Steunen onder van de voorschokbrekers verstevigd](#)

[Uitklapbare richtingaanwijzers laten knipperen i.p.v. vast licht.](#)

[Kofferbakverlichting ingebouwd en geschakeld aan de achterklepsteun](#)

[Kachel \(Clayton\) aanjaagmotor vervangen door een zwaardere motor \(Inwendig aangepast\)](#)

[Wielagers vervangen door gesloten stofvrije SKF lagers.](#)

[Extra elektrische radiator fan, schakelaar aan het dashboard gemonteerd](#)

[Extra zekeringskastjes gemonteerd.](#)

[Volledig nieuwe kabelboom](#)

Hoofdschakelaar tussen de accu kabels

Verbeterde dakranden gemonteerd

Achter chassis versterkt (Voorbereid voor een trekhaak)

Stuur opnieuw laten gieten in Engeland

Houten chassis balken vervangen en verstevigd met stalen hoeklijnen.

Girling achterraut verwarming

Anti dreunplaten op de vloer en in de deuren gemonteerd

Versterkte deurscharnier beugels gemonteerd (In de deur)

Waterpomp met waterreservoir voor ruitenwissers (Voetpomp bediening)

Klokje aangepast met een elektronisch uurwerk (Bedieningsknop bleef origineel)

RVS Uitlaat compleet vervangen.

Ik zal ongetwijfeld nog wel wat vergeten zijn.

Elk boutje en moertje hebben we in onze handen gehad maar er zijn ook dingen die hebben we uitbesteed. Het gladmaken en spuiten hebben we aan een vakman overgelaten. Hetzelfde geldt voor het bekleden en het stofferen van het interieur. Deze werd uitgevoerd door Firma v. Straaten in Woerden en na al die jaren ziet het er nog super strak uit.



Daarna werd het alleen maar leuker, het opbouwen en zien dat onze patiënt steeds gezonder werd deed ons goed. Ik vind dat een Riley RM zich uitstekend leent voor two tone kleuren combinatie en na veel wikken en wegen werd het rood / crème.

Als laatste moest hij naar de RDW keuring en daar werd de patiënt volledig gezond verklaard en mocht hij de weg op. Intussen zijn we al 2 keer naar zijn geboorteland op vakantie geweest en zonder problemen, alleen een gebroken snelheidsmeter kabel op de terugreis mocht de pret niet drukken. Na het 2 jaar vond ik dat de achtervering te ver doorzakte en heb ik 2 nieuwe veerpakketten laten maken en dat was een enorme verbetering.

Riley RME 1955 van John



De patiënt van John werd uit zijn coma gehaald en kwam bij ons in de operatiekamer en was blij dat hij nu eindelijk eens aan de beurt was. De motor kreeg dezelfde revisie als de mijne en Eras ging de tweede Riley ook volledig restaureren.

Intussen hadden we een donor Riley gekocht en vele losse onderdelen verzameld. Met de ervaring van mijn auto gingen

we aan de slag. We gingen met deze Riley nog verder dan met de mijne. We hadden een uitstekende (Kippengaas) dak op de plank liggen en weer gingen we op een zaterdag naar de straler. Het chassis en de body hadden we al eerder gedaan. De roestduivel vond de Riley van John waarschijnlijk erg lekker, overal had hij zijn sporen achtergelaten en weer waren we maanden bezig met kloppen, buigen, krimpen en lassen. Naast het plaatwerk hebben we ook veel hout verwerkt. Twee A stijlen en het raamwerk van de achterraut zijn vernieuwd en nog vele kleine houten onderdelen zijn vervangen of gerepareerd. Tijdens de restauratie van de body hebben we plaatijzeren speaker boxjes gelast en die onder de koets tussen het chassis gemonteerd. De achterliggende gedachte was dat we geen radio onder het dashboard wilden hebben en speakerboxen in het zicht. In de kofferbak hebben we een kleine Bluetooth versterker gemonteerd en nu horen we het geluid vanuit de vloer via een mobieltje. We weten dat deze aanpassing geen jaren 50 techniek is maar de oortjes en oogjes willen ook wat.



John ging voor een andere uitstraling en koos niet voor de two tone kleuren maar voor een chique diepblauwe kleur. Zijn keuze daarin is naar mijn mening erg goed geslaagd. Uiteraard hebben we ook deze werkzaamheden ook uitbesteed. Alle aanpassingen van mijn Riley werd ook bij John uitgevoerd maar we gingen bij hem nog net een stapje verder.

We monteerden:

Een zwaardere ruitenwisser motor met afslag (Uit een Sunbeam) (Grote verbetering. Een Lucas ruitenwisser reservoir met een elektrische pomp,

Extra knipperlichten achter.

Toplichtjes met oranje lampjes

Differentieel ontluchter

Aangepast luchtfilter (binnen filter is nu verwisselbaar)

Waterafvoer slangen gemonteerd van de accu- en ruitenwisser bak

De motor loopt als een zonnetje en de eerste rit ging naar de RDW in Brabant. De Riley van John was duidelijk in zijn element na jaren in coma te hebben gelegen had hij er weer zin in. Hij reed uitstekend en eigenlijk konden we geen technische gebreken aangeven. Vol goede moet kwamen we bij de RDW maar daar werden we geconfronteerd dat de Brexit voor ons geen verbetering is geworden. Engelse voertuigen vallen niet meer onder de regelgeving van voor de Brexit. Het gevolg was dat we een nieuwe afspraak moesten maken (5 weken later) en dan krijg de Riley een technische keuring voor een ingevoerde auto buiten de EU. Het was balen, het was een verloren dag maar we zijn zeker niet bang voor de keuring en wij gaan ervan uit dat wij binnenkort gaan genieten met onze tweeling en vele veilige kilometers gaan rijden.



Na ruim 23 jaar hebben we 2 Riley's volledig gerestaureerd. Honderden uren hebben we eraan gewerkt. We hebben gelachen, fouten gemaakt, ergernissen gehad, momenten van we stoppen ermee, veel geleerd maar uiteindelijk heeft het resultaat de boventoon gevoerd en kijken we terug op een schitterende periode die we samen aan deze tweeling hebben beleefd. Als de Lockdown voorbij is gaan we zeker

met 2 Riley's de plas over om van het Engelse landschap te genieten.

Een vraag die we nu vaak horen is wat nu? We weten het nog niet, we gaan zeker niet weer 23 jaar aan de slag met 2 auto's maar stil zitten is er niet bij. Een motorfiets ombouwen of restaureren daar hebben we ook al over gesproken, we weten het nog niet. We gaan eerst genieten van onze Riley's en we zien wel wat we tegen komen.

Henny Kuipers

Weer op de Rails krijgen,



Wanneer kan het weer?

Onze Oldtimers begrijpen er niks van ,
dat ze bijna niet meer uit de schuur komen.

Maar ze moeten zich nog maar even rustig houden denk ik.

Op de foto zie ik bij het uitzoomen groen licht op de 2 de seinpaal.

Ik hoop dat het eind dit jaar en anders in 2022,
het sein weer op groen mag gaan voor de meetings,
en Oldtimer ritten.

Harry Keizer

Kwam deze foto's tegen op Facebook

Gr Menno Keizer



Duke of Edinburgh

Gwyn Morris has just emailed me this photo of the Duke of Edinburgh in the Riley Roadster GVC 705 when he visited the Isle of Man TT Races.



Van de Redactie.

Door Pieter Bolhuis

Met heel veel dank voor alle medewerking van de leden hier een wat verlate, maar gloednieuwe ROAMER.

De corona heeft ons wat traag gemaakt zeg maar, de startblokken moesten nog weer worden opgepoetst. Echter we zijn voorzichtig positief over het komende Riley seizoen. Of het weer wordt als voorheen zal de tijd leren.

In deze tijd zijn er toch ook positieve ontwikkelingen, Henny Kuipers en zijn zwager John hebben de RME van John tot in de puntjes gerestaureerd en deze komt binnenkort weer op de weg.

Mijn eigen RME staat echter sinds een paar weken voor reparatie in Stadskanaal. Gelukkig is het niet zo erg als met het roofdier van Jon Nomen, maar ik moet wel geduld hebben.

Oorspronkelijk naar Stadskanaal gereden voor een grote doorsmeerbeurt kwamen er steeds meer uitlaatgeluiden de cabine in. In eerste instantie was mijn vermoeden een spruitstukpakking, maar het spruitstuk zelf bleek de boosdoener. Een grote en wat kleinere scheurtjes, niet meer te lassen en dus maar een nieuwe besteld. Brexit en Corona hebben de levering van onderdelen geheel anders gemaakt, lang wachten, meer administratie, invoerkosten, meer vervoerskosten, maar dan heb je ook een prachtig uitlaatspruitstuk met alle pakkingen en bouten en nog wat andere onderdelen die ik ook gelijk maar heb besteld. Hopelijk komt eea nog goed kunnen we 10 juli met passend vervoer naar Almelo. Mijn Mercedes wil op dit moment ook niet op eigen kracht de carport uit, maar in Stadskanaal is er maar beperkt plaats, de Riley moet dus eerst klaar.

Nick Wessels zal voor de eerste keer de voorzittershamer hanteren, maar wat ik heb begrepen heeft hij wel meer aan de weg getimmerd, dus daar heb ik alle vertrouwen in. Nu het betere weer zich heeft aangekondigd en met de vaccinaties goed onderweg hoop ik toch dat we een zonniger Riley toekomst tegemoet gaan.



Groningen, 2 maart 2021.

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

