

Roamer

179



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 2022.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE (SECRETARIS)
- 7 TOEVAL BESTAAT NIET
- 9 UN NIMWEGENOAR 2
- 11 ZANDVOORT,
- 14 VEILIGHEID
- 17 KNAC vestingstedenrit
- 20 RADIATOR SPECIAL
- 22 NAJAARSMEETING
- 20 VAN DE REDACTIE



AGENDA 2022

*Najaarsbijeenkomst 24 september
Wemeldinge*

*Bijeenkomsten met AMRWR zie
website zodra deze bekend zijn.*

Opgave bij de secretaris?

Inleveren kopij:
sluiting 28 NOVEMBER 2022

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis
Foto achterkant: Pieter Bolhuis



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: te verkrijgen bij de secretaris

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

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 : *vooorlogse 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

Teleurgesteld

Beste leden en donateurs,

Op het moment dat ik dit schrijf ben ik net in Noorwegen aangekomen in een stralende zon, iets dat de Noren de gehele zomer nauwelijks hebben gezien. De week ervoor had ik onze bedrijfsadvocaat moeten beloven om de zon mee te nemen uit Nederland. Belofte maakt schuld (zeker als je belofte aan een advocaat maakt), dus de zon heb ik ze gebracht.



Tja, belofte maakt schuld. En daarin ben ik voorlopig teleurgesteld in mijzelf richting jullie als leden. Vol goede moed heb ik een jaar geleden het RCH-voorzitterschap aanvaard, met ideeën over en voor de club. Maar ik merk dat daar nog maar beperkt iets van terecht is gekomen en dat ik mijn rol van voorzitter naar mijn smaak nog niet goed invul. Wellicht heeft dat te maken met het feit dat je een autoclub als de onze niet als een bedrijf wil runnen (en dat misschien eigenlijk wel zou moeten). Daarnaast spelen nog enkele andere zaken bij mij en vraagt werk na ruim 2 jaar weer volop internationaal reizen. Dus heeft mijn focus afgelopen tijd meer ergens anders gelegen.

Excuses genoeg, maar daar schieten we natuurlijk niets mee op. Ideeën zijn er, nu mijn uitvoering nog optimaliseren 😊

Teleurgesteld toch ook een beetje in de leden van de vereniging. Ook na herhaalde oproepen, hebben wij als bestuur nog steeds geen secretaris gevonden als opvolger van Menno. En dat is wel nodig, omdat wij als vereniging verplicht zijn een secretaris in het bestuur te hebben. Daarbij liggen wat mij betreft alle opties open en heb ik er geen enkele moeite mee om evt. van functie te wisselen. Wil je liever voorzitter zijn, dan prima voor mij om zelf secretaris te zijn. Misschien ligt de functie van tweede man mij ook wel beter haha. Dus kom op, bel of mail en geef aan wat je zou willen.

Genoeg over bestuurlijke dingen. Let's talk Riley's! Na de lustrumviering was de oliedruk in mijn blok behoorlijk laag (cq nul als je te laag in toeren reed). Nog niet veel tijd gehad om ernaar te kijken, maar aangezien het oliepeil zelf redelijk goed blijft heb ik het vermoeden (hoop ik) dat het mijn overdrukventiel is. Over 2 weken staat het in de planning om er daadwerkelijk naar te kijken. Fingers crossed!

Hopelijk is ie dan op tijd klaar om naar Wemeldinge te gaan voor de najaarsmeeting op 24 september, waarvoor ook een uitnodiging naar het AMRWR is gestuurd. Hopelijk doen er een paar mee, altijd leuk om ook nieuwe gezichten en auto's te zien. Ik kijk ernaar uit, want voor de oude garde is dit bijna 'heilige grond' begreep ik. Helaas kan ik niet hele dag erbij zijn, maar dat mag de pret niet drukken.

Voor nu, alle goeds en graag tot de 24^e!

Nick Wessels

Groet,

Nick

Van de Secretaris.

(de vacature voor de post van Secretaris is nog niet ingevuld, dus geen verhaaltje.)

Een plaatje uit 2009, Vierhouten.



Toeval bestaat niet..... (Paul van der Sman)

je begint met een nieuwe ruitenwissermotor die het niet doet en dan komt er hulp uit totaal onverwachte hoek.

Het moest er toch een keer van komen na al die hoosbuien waar de NT-80-00 niet van was gediend op de terugreis uit Apeldoorn van de Alzheimer Rally 2022.

De ruitenwissermotor was dood en het mechanisme waarschijnlijk eveneens.

Alan Start heeft er ooit een motor van een Mini ingezet die prima voldeed op 2 snelheden, dus bestelde ik een nieuwe bij E&W Ministylings tezamen met de spiraalkabel voor een Mini wisseraandrijving.

Dat is een soort spiraal die mijn herinnering oproept aan Schuco opwindbare autootjes net zo oud als mijn RMF.

Op mijn oproep om hulp bood Kees de Kock direct zijn hulp aan en Andrew Hall, waar ik een mail in het Engels van kreeg.

Ik belde eerst met Andrew, het was immers een Nederlands telefoonnummer, om Kees te ontzien en dat was, net als bij Kees, ook een gouden greep.

Andrew woont een tiental Km van Best, in Breughel en zijn dochter sinds kort 4 huizen verder bij mij in de straat!

Toeval bestaat niet.

Hij is daar veel om allerlei klussen op te knappen en stond een paar maanden terug met een brede smile voor mijn deur.

Het klikte meteen, vooral wanneer je van Riley's en Engelse humor houdt.

Andrew, die al vanaf zijn 16e aan Rileys sleutelt, heeft er een stuk of 5 in verschillende staat, waaronder een Autovia met serienummer 4. Helaas op dit moment geen in rijdbare conditie.

Van de Autovia zijn maar 8 prototypen gebouwd, toen was het geld op.

Met tussenpozen gingen we aan de slag en dat werden meerdere slagen.

De Mini aandrijfspiraal was te kort maar de oude voldeed weer prima met wat schoonmaken en WD 40.

De nieuwe motor, waar we het excentriek van de oude voor gebruikten, deed het helaas niet op de draadboomaansluitingen maar wel direct op de accuspanning.

En dan ben je voorlopig nog niet klaar.

Je begint met een onbetrouwbare draadboom en eindigt met het ene na het andere elektrische defect, onverklaarbare spanning op punten waar die niet hoort te zijn en schakelaars die het dan weer wel en plots niet meer doen.

Binnen de kortste keren had Andrew het dashboard eruit, voor hem geen geheimen bij het uit elkaar halen van een Riley.

Meteen vieze handen bij het losdraaien van de KM-teller die het niet meer doet.

Die was bezig met het naar binnen pompen van de versnellingsbakolie vanaf de aansluiting van de bowden kabel op de bak.

Achter dat dashboard een spaghetti van witte draden, moeilijk herleidbaar naar een kleur uit het schema.

Ik stond er elke keer zelf van versteld hoe we er toch steeds weer uitkwamen.

Telkens wanneer we iets hadden gevonden gebeurden er elders vreemde dingen, die ons ondanks dat we over een goed bedradingsschema beschikten, voor een raadsel stelden.

We lieten de boel dan een tijdje liggen tot een van ons beiden een idee kreeg waar we verder mee konden. Zo verliepen er vele weken.

Het was net de processie van Echternach, 2 passen voorwaarts en een achteruit.

Gaandeweg verloren we de spanning op de verlichting, dimschakelaar, verstralers, toeter, contactslot.

De 2 kachelventilatoren stopten ermee, of één kachelventilator begon al te lopen zodra de accuspanning werd aangesloten.



Het contactslot hield het voor gezien en moest eruit en weer teruggezet en plots was de spanning slechts uit te schakelen met de hoofdschakelaar achter de accu en was het contactslot ergens overbrugd.

Wanneer je het bedradingsschema bekijkt zie je direct waarom één slechte verbinding elders al voor een storing kan zorgen.

Alles is met elkaar doorverbonden via de aansluitpunten van schakelaars e.d. Het wordt daardoor een soort roulette in tijd.

Onbegrijpelijk dat de Engelsen, die in WO2 toch best goede schema's en betrouwbare draadbomen bedachten voor hun jagers en bommenwerpers, dat allemaal bij hun autofabricage achterwege lieten.

We reinigden alle schakelaars en de koperen contacten met contactspray, spoten ze eerst vol met WD 40 zodat ze soepel gangbaar werden en maten ze door met mijn simpele universele draaispoelmeter.

"Je moet er echt een nieuwe loom inzetten" zei Andrew en belde met de enige leverancier die dat nog doet voor Rileys.

Die kan er een leveren over 12 weken voor £ 360, -- en dan nog hier krijgen en erin leggen. Wie oh wie?

Daar moet ik nog even over denken.

Voor een nieuwe seal van de KM-teller kabel. Van £ 10,00 was ik € 13, -- inklaringskosten kwijt. Plus eens zoveel aan transport.

Voorlopig doet ze het weer, al zit de rem wel erg diep. Dus moeten de remschoenen allemaal opnieuw wat strakker op de drums worden gezet.

En dan is er weer een stap voorwaarts gezet.

Nu hoor ik de waterpomp soms ook al weer.

Goeden morgen

Belofte maakt schuld en na de oproep zit er maar één ding op en is reageren.
Na mijn aanmelding als donateur van RCH, door mijn voetbal verleden dank ik steeds aan die oude betaald voetbal club in Haarlem, sorry!

Dus hier schrijft Henk van 't Hull, U alle Riley bezitters een stukje over:

`Hoe komt een Riley in SloWakije`

Allereerst doordat Henk van 't Hull daar in 2012 definitief is gaan wonen. Toen nog zonder Riley, maar wel in bezit van een Volga 21, Russisch, en een Tatra 603 Tsjecho-Slowaaks.

Die Volga 21 een afgeleide Amerikaan rijdt als een tractor en de Tatra, prachtig gestroomlijnd, start met het geluid van een straaljager! Ik kan U er meer over vertellen maar laten we het bij de Riley proberen te houden.

Na zeker vele oldtimers gehad te hebben, waarmee ik dagelijks reed, waarvan de meeste Franse auto's. van Citroen van 2CV tot en met DS maar ook vroeger dagelijks met een Traction, zoals een van Uw (oud) leden de Hr Vegter! Maar uiteindelijk heel lang Peugeot's, tengevolge van de betrouwbaarheid (pardon)!

Met gevolg als dagelijks rijder medeoprichter van de Peugeot 404 Vereniging en tijdens de groeifase club ook penningmeester.

Maar ook een.....Austin Cambridge, de reden was natuurlijk ook getekend door Pinin Farina! Slechts kort

in bezit geweest en moeten verkopen ivm.....U raadt het misschien ruimte!

Nog wel zitten dubben of ik het prachtige roodleren "bankstel" in onze woning kon laten functioneren!

In de tijd dat ik in Nijmegen, zelfs centrum, woonde had ik een hancicap, nee niet lijfelijk! Maar als wellicht zoals velen van U namelijk het gebrek aan de ruimte voor je oldtimer.

Maar daar kwam verandering in toen ik naar, inmiddels SloWakije verhuisde, met een tuin van 1000m².

De Franse auto's hadden altijd een streepje voor met hun technische "elegance" om het zo maar te omschrijven. De Engels auto's, hadden last van dat stuur rechts, alles anders zelfs de + op de massa en dan ook nog andere gereedschap maten en withworth draad!!!! Wat ze wel hadden was die prachtige conservatieve stijl met chroom, kleurschakeringen en daar komt ie dat niet te evenaarden interieur, dat

leren bankstel en dat houten dashboard en deur bekleding!!

Dat einde aan het ruimtegebrek leidde of is het lijden geworden ?? Is dat ik gezwicht ben voor British Leyland, zoals U ongetwijfeld weet, vroeger British Elend, foei Henk!!

Die Franse "elegance" in de rijtechniek daar heb je niet veel meer aan als je een Japanse 4x4 moet gaan rijden hier in het Middelgebergte met soms 4 maanden echte winter, al wordt dit beduidend minder sinds

de klimaatveranderingen!!! En ook dankzij EU gelden de sneeuwruimers/schuivers verdrievoudigd zijn. Inmiddels wordt er met de oldtimer niet meer zoveel gereden dan alleen zondagse ritjes in de wel langer wordende zomer!

Maar een feit blijft, dat mijn Citroen Traction nog niet in de schaduw kan staan van mijn Riley RM qua afwerking liever geschreven verrijking van de carrosserie door zijn chroomwerk en het "prachtige" leren interieur en houtwerk. Nu ook zelfs een RMAlinks gestuurd mogen aanschaffen van Thibault en Sabine!

Nu nog hopen dat vrouwlief het ook aandurft, af en toe een stukje te rijden!!

Helaas is het zover nog niet, de RMA is heeft, hoe is dat nu mogelijk remproblemen!

Dus beste Riley bezitters als er iemand nog een hoofdremcilinder heeft liggen.....help me dan uit de brand zodat snel onze RMA in het prachtige SloWakije velen hier zal verbazen

Henk en Anka van 't Hull +421 94 88 55 787 ook WhatsApp , liefst in de avonduren ivm zwak internet!



Welkom allemaal in Zakopce, vlakbij Drielandenpunt Tsjechie/Polen/SloWakije, waar een paar landgenoten hun prachtige chalet ter beschikking stellen voor nieuwsgierigen.

Nu nog foto's, dat zal even tijd vragen beste redactie, die zitten meest op mijn smartphone en versturen via email kost me meer tijd.

Maar ik wens en hoop dat jullie oproep genoeg stof heeft veroorzaakt. Succes om jullie prachtige Roamer te vullen. Zelf mis ik wat meer technische informatie in de vorm van een "data Vademecum", voor en van de zelfsleutelaars aan de prachtige Riley. Er valt zoveel te ontdekken voor mij dus "tips" zijn van harte welkom.

Als mijn stukje bevalt wil ik wel proberen wat meer te schrijven als "Bericht van een Riley uit SloWakije"



Brandend zand.

Na de afgelopen 'verloren jaren' werd er op 15,16 & 17 juli weer een Historische Grand Prix georganiseerd op het inmiddels geheel vernieuwde Circuit van Zandvoort.



Een bezoek dus aan het door hem ontworpen circuit en wel via Bentveld, waar ik hem alweer lang geleden verschillende keren thuis opzocht met de Gamecock om de voortgang, of in die tijd het gebrek daaraan, van de herbouw te bespreken. Er werden dan vaak weer nieuwe door Hans teruggevonden spulletjes overhandigd.

Dat gaf een uitgelezen kans om op gepaste wijze te vieren na vrijwel op de dag af 75 jaar, dat Hans Hugenholtz sr. op 19 Juli 1947 met 'onze' Brooklands op het vliegveld van Leeuwarden deel nam aan de eerste na-oorlogse autorace in ons land.



Foto's en documenten, deels uit de oorlog. Zoals het hierbij afgebeelde originele toegangsbewijs voor Leeuwarden.

Een koele rit zaterdagochtend in alle vroegte vóór de zomerdrukke en toeslaande hittegolf over de binnenwegen tussen Wassenaar en Zandvoort. Wel met gekruiste vingers (maakt schakelen niet makkelijker) vanwege de rammel in de versnellingsbak. Alles bleef heel, en uiteindelijk door de gelukkig niet verbouwde tunnel naar het binnenterrein van het circuit, naar de stek van de Dutch Vintage Sports Car Club (DVSCC).



Deze groeiende vereniging van eigenaren van vóór-oorlogse 'sportieve' auto's heeft traditioneel een mooie plek op het binnenterrein tijdens de Historische Grand Prix, en mag dan zo nu en dan demonstratie-rondjes rijden op het circuit. Om dat laatste ging het mij niet zozeer, maar de collectie van dit jaar ruim 60 historische auto's met de

bijbehorende geur van hete olie maakt het een aantrekkelijke plek om te zijn. De administratie wordt verzorgd vanuit de goede oude KONI service bus waarin ik alweer langer geleden dan me lief is, naast het draaibankje en andere werktuigen koffie en/of een biertje dronk met Aart en Carolyn Van der Goes bij HARC races. Zoete herinneringen...

De oudst aanwezige auto was een Zust uit 1907, die in dat jaar mee deed aan de Targa Florio, en nu na een lange opknappbeurt op het circuit werd voorbereid op de komende revival TF. Jongste was een grote cabrio Lagonda Rapide uit 1937. Daar tussen, onder veel meer, Alfa's, Alvissen, Amilcars, Bugatti's, MG's, Lagonda's, meest uit de 30er jaren en enkele 'erkende' replica's. Ook nogal wat 'specials' waaronder een stuk of 5 Riley's, en een tweede Brooklands met een Duitse registratie waarvan ik niet kon nagaan in hoeverre het om een originele auto gaat, maar waarmee wel regelmatig wordt geracet.



Wat miste waren de Engelse deelnemers van de 'Owner/Driver' afdeling van de Vintage Sports Car Club, waarbij ik tijdens de Pré Covid Historische Grandprix nog een aantal Riley vrienden trof, die ook daadwerkelijk kwamen om te racen en vaak gewoon over de weg met hun Riley's en Frazer Nash'es naar Zandvoort reden. Nu was er in het programma zelfs geen passende vóóroorlogse klasse, voor zover ik kon zien was er slechts een eenzame MG K3 uit 1934 die tussen de Lago Talbots, Maserati 250F's, vele Coopers, Lotus18-en mee reed in de klasse 'Historic Grand Prix Cars t/m 1965'.

Spektakel was er overigens genoeg die drie dagen. Hoewel de sfeer gemoedelijk bleef -alle voorbereidingen gebeurden gewoon als vroeger in de semi openbare pits, in tenten, en steeds meer vanuit grote glossy vrachtauto's- valt de grote professionaliteit, en de toegenomen invloed van groot geld en grote commercie op. Enorm hospitality Centre in de Tarzan bocht van Porsche, BMW en Jaguar tenten met koele drankjes. Kennelijk zien de grote merken brood in historisch racen. Spectaculair is en blijft het, de 'Masters Racing Legends Formule 3 liter (1968-'85) Formule 1' klasse, de 'Masters Gentlemen Drivers Sport/racewagens' uit de 60er jaren, de 'Masters Historic Racing prototypes en GT's 1995-2015' met Le Mans Ferrari's, Lola's, Lotussen, de 'Maxx Formula Single Seaters', F1, Indy Cars en F2 van de afgelopen 30 jaar. De grote belangstelling voor het racen met al die relatieve young timers en het bijbehorende 'grote geld' zorgen er in elk geval voor dat dit soort prachtige auto's bewaard en gebruikt blijven in min of meer originele staat. Anders dan vroeger toen overjarige racers in weer en wind op het binnenplaatsje achter de fabriek eindigden.



De tijd dat je op dit niveau met een huis/tuin/keuken Riley Special mee kon komen ligt achter ons, maar dat verhindert niet dat ze nog steeds gebouwd worden. Meest opvallende exemplaar bij de DVSCC presentatie was een rode 11/2 liter monoposto met compressor, en de onvermijdelijke scheve stuurkolom om in het midden te kunnen zitten. Een baby ERA, klein juweel qua detaillering en afwerking. Mooi was dat ook de jonge dochter van de eigenaars ermee reed.



Wel viel bij gesprekken rond de Riley's op, dat het steeds moeilijker wordt een Special goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg te krijgen. Er zijn verrassende uitzonderingen, maar verzaagde chassis zijn nu in ons land in het algemeen een directe reden voor afkeur. In Groot Brittannië, toch het moederland van de Riley Special, lijkt er sprake van een 'change of policy' bij hun RDW, de DVLA. Aangepaste chassis wordt een registratie geweigerd, er is zelfs onzekerheid of een nieuwe body nog toegestaan is. Een contemporaine originele carrosserie, ook als die van een ander merk is, mag dan weer wél. Interessante ontwikkelingen, zeker ook gezien de gestage afname van het aantal vóóroorlogse Riley saloons.

De meningen over het vernieuwde circuit zijn verdeeld. Het strakke asfalt is met plezier door een klassieker te berijden maar dat was in de hoogtijdagen van de Historische Auto Ren Club in de 80er jaren niet anders. Ik heb de beste herinneringen aan m'n rondjes met de Gamecock. Anders dan toen zijn nu de bochten veel sterker verkant. Mooi met F1 snelheden, maar voor klassieke toerwagens te veel van het goede.

Nadrukkelijk verslechterd is het voor de toeschouwer. De auto's blijven onzichtbaar door de hoge vangrails, de Tarzanbocht verborgen achter de megalomane Porsche tent. Ook m'n favoriete plekje van waaruit Gerlachbocht, Hugenholtzbocht en Hunserug te overzien waren biedt nauwelijks nog direct contact met de race.

Zaterdagmiddag door de traditionele Zandvoortse stranddrukte, dat was niet anders dan vroeger, met veel stapvoets rijden weer huiswaarts. De Brooklands lijkt in elk geval geslaagd voor de eerste 'echt warm weer' test, met een koelvloeistof temperatuur van max. 85 á 90 graden. Nu van de winter de versnellingsbak aanpakken...



Ewout Bezemer

Alarmschakelaar

Tekst en fotografie: Jon Noomen

De knipperlichten van onze auto's gebruiken als alarmlichten, we vinden het heel gewoon en veilig. Maar de meeste oudere auto's hebben dat niet. Zo ook mijn Volvo Kattenrug uit 1964. Er zijn – dure – setjes voor in de handel maar volgens mij kan je het ook simpel zelf maken. Ik ga het in ieder geval proberen.



Een Volvo verhaal in een Riley blad, kan dat wel? Ja, dat kan want in dit geval gaat het niet om de Volvo maar om de techniek en die is ook heel goed toepasbaar op onze Riley's. Waarom dan niet op mijn eigen Riley's? Simpel, de Victor heeft al een alarmschakelaar, een 'officiële', aangebracht door de vorige eigenaar. En mijn Lynx staat nog steeds zielig te wachten in de kelder van Imparts met een kapot motorblok. Daar kan ik verder niet aan werken.

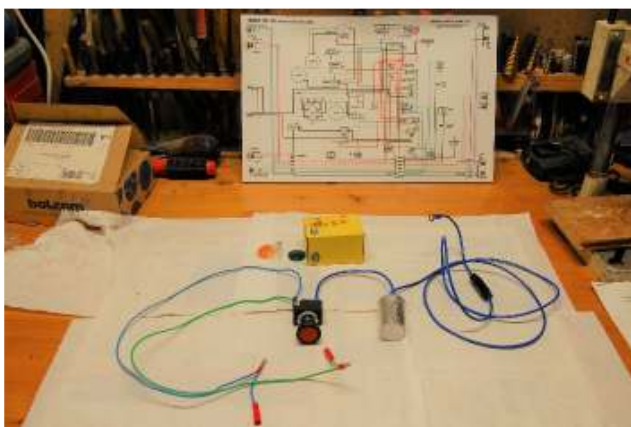
Het verhaal begint natuurlijk met het hebben van richtingaanwijzers met lampjes. Die willen we gebruiken. Als je alleen nog 'trafficators' hebt, of helemaal geen richtingaanwijzers, moet je het even iets anders aanpakken, zie aan het eind van dit verhaal. Maar als je lampjes hebt



Bij mijn Volvo kan je daar makkelijk bij maar bij sommige oude Riley's zit die schakelaar wat meer verstopt. Je hebt een dubbele schakelaar nodig en drie draadjes. Het moet een dubbele schakelaar zijn omdat hij bij 'aan' de aanvoerdraad en beide draden van de richtingaanwijzers moet verbinden, maar bij 'uit' mogen de richtingaanwijzers natuurlijk niet meer met elkaar verbonden worden. Als je het zó doet, dan gaat bij 'aan' de stroom dus van de

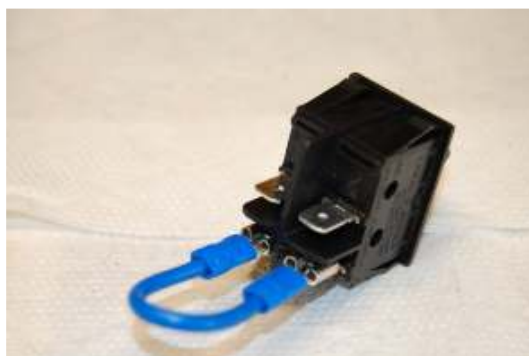
knipperautomaat direct naar beide richtingaanwijzers. Buiten de 'officiële' richtingaanwijzer schakelaar om. Met een beetje werk, een schakelaar van een paar euro en drie draadjes ben je klaar. Het werkt maar het heeft één nadeel: de meeste richtingaanwijzers worden geschakeld via het contactslot.

Als je dan dus je alarm aan wil zetten moet het contact ook aan blijven. Dat wil je liever niet, zeker niet als je de auto even alleen moet laten. Bovendien is het niet goed voor je ontsteking. (Bij mijn Oldsmobile uit 1936 ga ik dat trouwens wel zo doen. Die had oorspronkelijk helemaal geen richtingaanwijzers en een vorige eigenaar heeft ze aangelegd buiten het contact om.)



We moeten daarom nog één ding toevoegen: een extra knipperautomaat die, met een zekering, direct is aangesloten aan de accu. Onze set bestaat nu dus uit die knipperautomaat die de stroom al knipperend van de accu naar de dubbele schakelaar voert, de schakelaar en twee draden naar de linker en rechter richtingaanwijzers. Nu we het principe uitgedacht hebben ga ik het op mijn Volvo proberen te maken.

Ik heb nog een mooie schakelaar liggen van Hella, met een lampje er in en verschillende gekleurde glaasjes. Deze heeft twee naastliggende contacten en één aparte. Als ik meet is bij de 'uit'-stand alles van elkaar



gescheiden. En bij áán maken ze alledrie contact met elkaar. Dan kan ik dat enkele contact gebruiken voor de draad naar een knipperautomaat die ik nog heb liggen en de twee naast elkaar liggende voor de twee richtaanwijzers.

Ik kan van onderaf mooi bij de richtingaanwijzer schakelaar aan de stuurkolom. Dat maakt het allemaal een stuk makkelijker. De aansluitingen zitten met stekkertjes. En daarmee kan ik een soort tussenverbinding maken naar mijn draden. Dan hoeft er niets doorgeknipt of aan elkaar geknutseld te worden. Ik leg mijn setje eens even klaar op de werkbank om te controleren en sluit het dan voorlopig aan met een losse draad naar de accu. Schakelaar aan en knipperen maar. Helaas.....géén geknipper! Het lampje van de schakelaar licht zachtjes op en dat is het. Tja, dan moeten we gaan zoeken, het systeem zou toch moeten werken. Ik sluit het nu even direct aan, zonder schakelaar. En dan werkt het wel. Het ligt dus aan de schakelaar. Als ik die weer goed bekijk zie ik dat ik een fout heb gemaakt: die ene aansluiting is helemaal niet bedoeld om naar de andere twee te schakelen. Het is de massa aansluiting voor het lampje. Dus alle stroom moet nu door het lampje en dat laat veel te weinig door. Dat gaat niet werken. Dus op zoek naar een andere schakelaar. In mijn voorraad genoeg schakelaars maar niet met een dubbel circuit en dat is toch echt nodig. Op internet is het ook nog best zoeken, maar dan vind ik een mooie wipschakelaar met dubbel circuit voor ongeveer 3 euro. Daar kan ik geen buil aan vallen. De verzendkosten zijn te overzien dus ik bestel er maar meteen twee. Als ze arriveren meet ik het voor de zekerheid na en het klopt. Twee circuits die gescheiden schakelen. Prachtig. Alleen moet ik de aanvoer kant even doorverbinden zodat beide circuits gevoed worden. Want ik heb maar één draad naar de knipperautomaat.





Ik leg mijn setje weer even uit op de werkbank en sluit het dan opnieuw voorlopig aan. Schakelaar op 'aan' en warempel het werkt nu perfect. Dan kunnen alle draden definitief aangesloten worden met een nette draad naar de accu met zwevende zekering. De draden naar de schakelaar maak ik weer even los want die moet straks eerst in een paneeltje gezet worden.

En dat paneeltje is de laatste actie. Ik wil een net paneeltje onder het dashboard. Er zitten daar twee

schroeven die ik kan gebruiken. Ik vind nog een stukje aluminium (nooit wat weggooien!) waar precies een paneeltje uit zou kunnen. Eerst een mal maken van karton en passen. Dan overbrengen op het aluminium. Alles netjes op maat maken. Het maken van een net vierkant gat voor deze schakelaar is nog het lastigste maar met wat vijlen kom je een eind. Tenslotte bekleed ik het paneeltje met een overgebleven stukje zwart vinyl en het gaat al wat lijken. Als het op het dashboard zit kan de schakelaar er in. Ik gebruik het paneeltje ook voor de draaiknop voor de interval schakelaar van de ruitenwissers, maar dat is voor dit verhaal verder niet interessant.



Schakelaar aansluiten, accu weer aan en alles weer proberen. Nu werkt het allemaal geheel naar wens. Alle draden netjes aftapen en vastzetten en de klus is geklaard. Het ziet er netjes uit en de veiligheid is weer wat toegenomen.



Misschien nog wat praktische info: dubbele schakelaars zijn soms lastig te vinden. Ik vond de mijne op allekabels.nl. Die van mij is een wipschakelaar maar er zijn ook wel trekschakelaars. Ook kan het lastig zijn een 'ouderwetse' knipperautomaat te vinden. Ik vond ze bij histoparts.nl. Ook in 6 volt en die zijn helemaal moeilijk te vinden. Tenslotte: mocht je geen richtingaanwijzer lampjes hebben, maar alleen trafficators, of helemaal niets, dan kan het natuurlijk ook met je gewone verlichting, bijvoorbeeld de stadslichten. Je maakt de zelfde schakeling met een knipperautomaat vanaf de accu en je verbindt die met een schakelaar door naar de stadslichten. Bijvoorbeeld bij de lichtschakelaar. Je hoeft dan niet eens een dubbele schakelaar te gebruiken. Je stadslichten voor en achter gaan dan dus knipperen. Werkt natuurlijk alleen als het licht verder uit staat. Succes!



KNAC vestingstedenrit Zuiderwaterlinie op 16 april 2022
door Anneke Hofland



We zijn al twee jaar ons bedrijf in tuinmachines aan het afbouwen, maar onze klanten zijn zo trouw (of wanhopig) dat ze maar geen afscheid kunnen nemen. Vooral daardoor was het ons nog steeds niet gelukt om buiten onze eigen clubmeetings eens met één van onze Riley's een rit te doen. Toen Johan een oproep in De Auto las over de vestingstedenroute op 16 april, was hij meteen enthousiast. Natuurlijk begon ik meteen te sputteren, want op de zaterdag voor Pasen een route rijden, dat komt toch wel heel vervelend uit. De kinderen komen altijd eten op eerste paasdag, dus dat kan toch niet? "Het is ook altijd wat", zei Johan. Dus hij regelde dat de kinderen op de tweede paasdag zouden komen en hij ging een hotelletje opzoeken in Steenbergen, de stad waar de tocht zou eindigen. En warempel, dat lukte. Toen nog inschrijven voor de rit, waar slechts 50 vooroorlogse auto's aan konden deelnemen. En ook dat lukte. Tja, toen had ik dus alleen nog lege briefjes in te leveren.

Het was gelukkig heel mooi weer en zonder problemen kwamen we die zaterdag op tijd aan in Sint-Michielsgestel, waar de tocht zou beginnen. Na een speech en uitleg door de KNAC werden we om beurten afgevlagd bij de start, de oudsten het eerst. We hadden startnummer 35, waaraan je kon zien dat er echt wel een aantal oudjes deelnamen.



De ochtendroute was 32 mijl en via 's Hertogenbosch, Vlijmen, Haarsteeg en Herpt bereikten we het eerste vestingstadje Heusden, waar we een bierpakket ontvingen uit handen van een ouderwets en feestelijk uitgedost comité. Daarna via Heesbeen, Doeveren, Waspik en Raamsdonksveer door naar Geertruidenberg, waar we ook feestelijk werden ontvangen en waar in het Arsenaal van Fort St. Gertrudis kon worden geluncht.



Het was nog wel wat om op tijd bij de lunch te komen, want er was veel belangstelling voor de auto's op het marktplaatsplein. Na de lunch mocht ieder vertrekken wanneer hij daar klaar voor was en had de route een lengte van 40 mijl.

Rond een uur of drie kwamen we via de vestingsteden Klundert en Willemstad aan op het eindpunt in Steenberg, waar je voor de Sint Gummaruskerk een podium moest oprijden, alwaar een speaker iets vertelde over de auto. Uiteraard hadden we de details van onze auto en over de enige rit die we ooit

eerder hadden gedaan (de feeder Rally naar Coventry bij het 100 jarig bestaan van het merk Riley) eerst zelf moeten aanleveren.

Daarna werden er drankjes en hapjes geserveerd in Brasserie Op de Mart, waar we gezellig hebben nagepraat met andere rijders. Steenbergens vierde die zaterdag en zondag het 750 jarig bestaan en het centrum was feestelijk versierd. Er waren veel activiteiten, de haven lag vol oude schepen en er was een markt met oude ambachten. En vooral heel veel gezellige en vriendelijke mensen.

De volgende morgen bleken er meer deelnemers aan de rit in het hotel te verblijven en bij het ontbijt werden er al mooie routes voor die zondag uitgewisseld. Wij kozen er voor om in Steenbergens te blijven en te kijken wat de zondag te bieden had.



Dat was veel: er waren toneelstukjes van groepen in klederdracht, die de bevrijding door de "wijven" van Steenbergens naspeelden, er waren groepen muzikanten die door de straten liepen en muziek maakten op oude instrumenten, zoals hier op de foto de draailier. Er was een modeshow met uitleg over 750 jaar kleding. Er was een groep jonge mensen, waaronder ook vrouwen, die oude motorfietsen hadden, ze zelf onderhielden, maar ook in zelfgemaakte kleding uit dezelfde tijd rondliepen. Er was boogschieten en hobbyisten, die maliënkolders konden maken, een vreselijk ingewikkeld en precies werkje. Nou ja, er was teveel om op te noemen en we verveelden ons geen moment. Toch bedachten we dat het beter was om rond 3 uur 's middags toch maar richting huis te gaan, want anders zouden we alsnog noodgedwongen snelweg moeten pakken. Moe maar voldaan kwamen we weer thuis aan. We konden ontspannen en met plezier terug kijken op een Riley Adelphi, die het geweldig gedaan had, een rit die heel mooi en goed beschreven was, andere deelnemers waar we het gezellig mee hebben gehad en vooral het zonnetje, dat beide dagen ruimschoots aanwezig was. Ik ben dus helemaal om: voortaan maken we tijd voor meerdaagse ritten!

Ben je benieuwd welke auto's er deelnamen en hoe onze Adelphi er tussen paste, dan kun je de foto's bekijken op de Facebookpagina van de KNAC:

https://www.facebook.com/pg/knacnl/photos/?tab=album&album_id=7257802154293024 en de film vind je op het YouTube-kanaal:

https://www.youtube.com/watch?v=C4K9gO2Hl_0

Veel kijkplezier!

Nieuwe radiator voor mijn Special, door Rob Heijmerink

Zoals de meeste leden van de RCH wel weten heb ik een 'Special' met motor en een chassis uit ongeveer 1932 (afhankelijk welk onderdeel het betreft).

Het rijdende chassis heb ik gekocht in 1978 waarna ik zelf een carrosserie ben gaan ontwerpen en ben gaan bouwen.

Na het twee maal inkorten van het chassis, het reviseren van de motor, met spaanplaat bouwen van vormstudies en daarna het smeden van de carrosserie in aluminium en deze bevestigd op een essenhouten frame, is de auto gekeurd in 1986 en rijvaardig bevonden.

Het leuke van een Special is dat ie nooit klaar is; je kan altijd blijven verbeteren en innoveren, wat ik dus dan ook de laatste 35 jaar heb gedaan en nog steeds doe.

Nu had ik indertijd ook de grill in maat aangepast en er moest dus een passende radiator gevonden worden, en deze werd gevonden op de sloop in een Opel kadet.

Het zag er best wel aardig uit maar de koelingscapaciteit was toch wel aan de krappe kant, en dit uitte zich natuurlijk het meest op mooie warme dagen wanneer her rijden in de Riley juist zo fijn is. Elektrische fan erbij, dit ging uiteraard beter, maar in stadsverkeer was het altijd op het randje.

Watertemperatuur ging dan over de 90 graden, en als je de motor uitzette hoorde je het systeem als het ware nakoken. De motor en versnellingsbak werden uiteindelijk zo ontzettend heet dat de motor niet meer mooi liep en je in de auto er ongeveer uitkookte van de hitte, met name de voeten hadden het heeeeeel zwaar naast de versnellingsbak. Dus opzoek naar een oplossing, kwam ik uit bij 'Blaak radiatoren' in Heineoord, zie blaak.com (mooie site!)



Ik er heen en heb daar een lesje radiatortechniek gekregen.

Paar leuke weetjes:

- de radiator moet goed aansluiten in de grill, er ontstaat stuwing vóór het koelblok door het rijden en deze druk moet dóór het blok en er niet langs kunnen.

- het koelblok kan je in meerdere diktes maken, hoe dikker, hoe meer koelvermogen. In mijn geval ging ik van 2 naar 3 kanaaltjes achterelkaar (zie foto) -Alle kanaaltjes samen hebben een doorstroomoppervlak. Hoe groter dit oppervlak hoe makkelijker het water circuleert.

Dit is van belang voor het goed functioneren van de centrifugale waterpomp -Het vergroten van het volume van het koelsysteem maakt het systeem stabiel.



Met de voorwaarden waaraan de nieuwe radiator dus moest voldoen ben ik naar huis gegaan en heb ik in hout een dummy gemaakt die zij vervolgens precies zouden gaan namaken. Met de houten dummy ben ik teruggegaan,

deze was in oppervlak 30% groter, het blok was 50 % dikker, en de doorstroomcapaciteit zou gaan verdubbelen. Ook het volume ging met 50% omhoog.





Blaak heeft de dummy op de millimeter nauwkeurig nagemaakt, met uitsparing in de achterzijde van het blok voor de waterpomp, fittingen voor de temperatuurmeter en sensor voor de fan. Prachtig werk!! En hierdoor meer dan een verdubbeling van het koel vermogen. Een thermostaat werd door Blaak afgeraden, gewoon een lapje voor de grill als het koud is.



Mijn Special rijdt nu als nooit tevoren, water tussen de 70 en 80 graden bij warm weer, blok en versnellingsbak veel minder warm, motor blijft nu prachtig lopen. De fan heb ik nog niet horen inspringen. Al met al een groot succes, nu nog mee gaan doen met een mooie rally ergens in Zuid Europa of in de Alpen.



Zeelandrit 24 september 2022

24 september organiseren wij (Kitty Bezuijen en Jaco Karreman) de RCH najaarsmeeting in Wemeldinge.

We starten en eindigen bij Camping/ Eetcafé Klein Stelle in Wemeldinge en willen de dag beginnen tussen 10:30 en 11:30 uur met koffie en natuurlijk een Zeeuwse bolus.

Na de lunch is de keuze aan u. Met degene die zin hebben maken we een tour door een mooi stuk van Zeeland met een leuke tussenstop.

Bij mooi weer is het natuurlijk ook mogelijk de dijk over te steken en lekker aan de Oosterschelde te vertoeven of een wandeling te maken.

Tussen 16:30 en 17:00 willen we terug zijn op Klein Stelle voor een afsluitende borrel. Maar voor de liefhebbers is er de mogelijkheid om een lekker maal Zeeuwse mosselen te blijven eten.

Uw bijdrage voor koffie, lunch, tussenstop en borrel is € 20,00 per persoon.

De mosselmaaltijd kost € 27,50 per persoon incl. 1 consumptie.

Voor degene die geen mossels lusten kunnen we zorgen voor een alternatief.

Aanmelden graag **vóór 12 september** via de mail en daarin aangeven met hoeveel personen u wilt komen en of u mee wilt doen met de mosselmaaltijd.

Het verschuldigde bedrag kunt u overmaken op:

NL 08 INGB 0004 7684 93

t.n.v Riley Club Holland onder vermelding van uw naam en Zeelandrit.

Uw aanmelding is pas geldig wanneer het verschuldigde bedrag binnen is.

Aanmelden kan op kbezuijen@live.nl

Bij Klein Stelle is een camping maar in de omgeving zijn ook een aantal B&B's en hotels dus maak er een heerlijk weekend van.

Het adres van Klein Stelle is Stelhoekweg 1, 4424NN Wemeldinge

[0113- 621508](tel:0113-621508)

We hopen u te kunnen begroeten op zaterdag 24 september in Wemeldinge.

Zeeland is de provincie met de meeste zonuren dus we gaan uit van mooi nazomerweer zodat we er een gezellige dag van kunnen maken.

Voor verdere vragen kunt u ons mailen of bellen.

Tot ziens in Zeeland!

Jaco Karreman en Kitty Bezuijen

kbezuijen@live.nl

Gsm [0652376549](tel:0652376549)

Van de redactie,

En dan is er nog de redactie, op een van de laatste pagina's.

Wellicht een wat vreemde plek maar het kwam zo uit met de lengte van de inzendingen. Er is weer prima gereageerd op de oproep voor meer kopij dus we hebben weer een aardig gevulde en gevarieerde Roamer.



De pagina van de Secretaris heb ik leeg moeten laten.

Er is nog niemand die zich heeft gemeld voor de post van Secretaris en dat is wel een beetje zorgelijk. Niet alleen dat ik een lege pagina heb, maar belangrijker is dat de vereniging niet kan bestaan zonder. Dus een dringende oproep aan allen, vul die lege plek op!

Ok, dat was de tirade van de redactie, geen lege pagina's meer.
Op een andere noot, de najaarsmeeting komt eraan zoals jullie hebben kunnen lezen.

Helaas kan ik daar niet bij zijn maar ik hoop op prachtig weer zodat het een hele mooie meeting kan worden. Het programma belooft veel goeds en ik wens allen heel veel plezier. Ik zie de kopij en foto's graag tegemoet.

Op Riley gebied zijn er weinig ontwikkelingen hier, alleen op de terugweg vanaf Werkhoven wilde ze op het Julianaplein in Groningen (dus nog geen 5 km van huis) opeens niet verder. Heb 4 groene verkeerslichten voorbij moeten laten gaan voordat ik haar, met veel hoesten en proesten, weer aan de praat had en ze wilde alleen met veel toeren lopen anders was het gebeurd. Op een ambulance naar Stadskanaal, maar het bleken alleen de contactpuntjes te zijn. Soms zit het mee. Alleen haar olieconsumptie mag wel wat naar beneden, we zullen zien.

Dit was het van de redactie, wens jullie allen veel (Riley) plezier en hopelijk zien we elkaar op de nieuwjaarsbijeenkomst.

Pieter.

British Car Club Day
De leukste beurs voor fans van Engelse oldtimers

Twintig clubs van Engelse oldtimers organiseren samen een unieke beurs. Auto's, onderdelen, (vintage) kleding en accessoires en nog heel veel meer wordt op de beurs te koop aangeboden.

KOM OOK NAAR HOUTEN OP ZONDAG 23 OKTOBER 2022

Alle clubs zijn vertegenwoordigd met een eigen stand. Live-muziek en een groot terras met goede catering zorgen voor een gezellige sfeer. Meer dan vijftig stands dragen bij aan een mooie ambiance.

Expo Houten, Meidoornkade 24, 3992 AE Houten
U bent van harte welkom. Entreprijs € 5,00 p.p. Gratis parkeren!
www.britishcarclubday.com

JENSEN TRIUMPH ROVER TRUST

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

