

Roamer

180



Doelstelling:

De vereniging heeft ten doel het in oorspronkelijke en authentieke staat brengen van Riley's, zodat deze fraai gelijkende 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 3, december 2023.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 CONTRIBUTIE BRIEF
- 7 VAN DE REDACTIE
- 8 VERKOOP EN OPROEP SECR.
- 9 WEMELDINGE
- 12 NOORDELIJKE RONDRIT
- 14 WEMELDINGE IN HERHALING
- 17 AANPAK LINX 5
- 20 RESERVEMOTOR
- 22 UITNOD. NIEUWJAARSBIJEENK.
- 23 OVERLIJDENS BERICHT

AGENDA 2023

*Nieuwjaarsbijeenkomst Bunnik
15 januari
Voorjaarsbijeenkomst nnb*

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

Opgave bij de secretaris?

Inleveren kopij:
sluiting 3 MAART 2023

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

Foto voorkant: Els Francke
Foto achterkant: Jan-Willem
Nieuwenhuis



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

Goede voornemens

Beste leden en donateurs,

Het einde van 2022 nadert alweer met rasse schreden en dan is het altijd goed om even terug te blikken, maar ook een blik vooruit te werpen.



Het was een bijzonder jaar, waarin na ruim 2 jaar corona-beperkingen, het 'normale' leven vanaf maart weer op gang mocht komen. En dat was maar goed ook, want behalve dat we er allemaal wel 'klaar' mee waren, betekende het ook dat (club)bijeenkomsten weer konden plaatsvinden.

We begonnen met de gezellige voorjaarsmeeting bij Anneke en Johan in Maarssen, in mei gevolgd door (vind ik) het clubhoogtepunt van het jaar: het RCH-lustrumfeest in Werkhoven. Wat een mooie opzet hadden Annemarie, Rob en Hans daarvoor gekozen, vooral met het erg originele *Concours d'Interesse*.

En eind september hadden Kitty en Jaco de leden uitgenodigd naar 'heilige grond' in Wemeldinge, waar voor de oud-gedienden onder ons herinneringen aan een onvergetelijk treffen in 1985 weer tot leven kwamen.

De enige meeting die dit jaar (alweer) niet mocht plaatsvinden, was de Nieuwjaarsbijeenkomst. Gelukkig staan alle signalen op groen om die op 15 januari a.s. wel door te laten gaan. Ditmaal in 't Wapen van Bunnik. Conform ALV besluit van 2021, proberen we leden van het AMRWR uit te nodigen om aan te schuiven. Hopelijk is het redelijk weer en kan ik weer met de Riley, want zowel mijn oliedrukprobleem als koelvloeistoflekkage is opgelost. Oliedrukprobleem bleek een kapotte meter te zijn, terwijl de koelwaterlekkage te maken had met slechte afdichting op de cilinderkop. Dus dat viel mee gelukkig. In oktober heb ik zonder problemen naar de British Car Club Day in Houten kunnen rijden.

Uiteraard was het niet allemaal halleluia in 2022. Zo is het aantal leden helaas licht gedaald, vaak doordat leden hun Riley verkochten. Gelukkig is er wel ook nieuwe aanwas, o.a. met een Riley die nog niet in de club zat. De ambities die ik mezelf voor en met de club had gesteld zijn nog veel te weinig ingevuld, samenwerking met AMRWR is er eigenlijk nog niet van gekomen en het achterwege blijven van een kandidaat voor bestuurssecretaris baart zorgen. Temeer daar in de komende 1.5 jaar de termijnen van penningmeester en Roamer redacteur ook aflopen en daar nieuw bloed voor nodig is.

Het lijkt een bredere trend in de samenleving, waarmee ook de RCH te maken heeft. Naast vergrijzing doel ik dan op een grotere individualisering. Leden/mensen zijn vaak best te porren om medewerking te verlenen aan het organiseren van een activiteit, maar niet om een meer langdurige commitment aan te gaan en in een bestuur plaats te nemen. Voor het voortbestaan van een club is dat echter wel nodig.

Alles bij elkaar, never a dull moment en nog genoeg dingen te doen. Heb je ideeën voor een bijeenkomst of clubvertegenwoordiging op een evenement, wil je ons bestuur komen versterken of heb je een goed verhaal voor in de Roamer? Laat het ons weten en meld je!

Ik wens jullie allen fijne feestdagen, een goede start van 2023 en hopelijk zien we elkaar weer op de 15^e in Bunnik!

Nick Wessels

Betreft

contributie 2023

Conform het Huishoudelijk Reglement, artikel 2, is ieder lid **per 1 januari** van elk jaar bij vooruitbetaling de contributie verschuldigd. Het bestuur heeft, na goedkeuring van de Algemene Leden Vergadering, de contributie voor het jaar **2023 wederom**

vastgesteld op **€ 40,00**.

De contributie voor het Familielidmaatschap en Donaties bedragen minimaal **€ 10**.

Het bestuur verzoekt u om de contributie, **voor 1 januari 2023**, over te maken op

Bankrekening NL08 INGB 0004768493 van Riley Club Holland.

Bij beëindiging van het lidmaatschap blijft de contributie over het lopende verenigingsjaar ten volle verschuldigd. Beëindiging van het lidmaatschap dient daarom voor 1 januari schriftelijk plaats te vinden aan de penningmeester/ledenadministratie.

Clubleden die woonachtig zijn in het buitenland kunnen gebruik maken van het International Bank Account Number **NL08 INGB 0004768493 met BIC code INGBNL2A**.

Indien u vragen en/of opmerkingen heeft over de contributie en/of ten aanzien van het functioneren of anderszins van de club kunt u ten alle tijden contact opnemen met een van de bestuursleden.

Indien u wijzigingen wilt aanbrengen in uw gegevens van de ledenlijst kunt u dit via het emailadres wim.arends@planet.nl doorgeven.

Namens het bestuur van de Riley Club Holland

Wim Arends (penningmeester)

December 2022

K. v. K. Tilburg dossier 40259757

Van de redactie.

Zo, het was even puzzelen, maar het blad is weer gevuld en richting de drukker.

Kan het nog voor de kerstdagen bij jullie in de bus liggen.

Verskillende leden hebben weer heel erg hun best gedaan zodat er tijdens de feestdagen weer wat te lezen valt. Zelfs 2 artikelen over de herfstbijeenkomst in Wemeldinge. Prachtig.



Zelf was ik aanwezig bij de Noordelijke rondrit, wel geen exclusieve Riley bijeenkomst, maar wel georganiseerd door Rileyleden waarvoor dank. Want het was een prachtige en gedenkwaardige dag met schitterend weer, zoals de foto's ook goed laten zien. En heel gezellig, wat ook belangrijk is.

Even iets anders.

Alhoewel ik bij mijn abonneren bij de Engelse club al wel wat details had gestuurd vroeg men nu in een formulier om wat meer gegevens. Nu kon ik het chassisnummer van mijn autopapieren halen en stond het motornummer in de Engelse registratie (want op het blok zelf niet te vinden, of de garage was te koud). Maar ondanks dat ik duidelijke aanwijzingen had waar het moest staan duurde het toch nog wel even voordat het bodynummer was gevonden. Vaag ingeperst in de balk van de accubak. Goed, die aanwijzing, want zonder dat had ik het dus nimmernooit gevonden. Moest ook even zoeken voor ik de oude papieren had gevonden, de Engelse registratie met daarop de eerste 2 eigenaren met hun adressen vanaf 3 december 1953. Zijn verjaardag is dus net geweest. Zelf ben ik vanaf 1978 de derde eigenaar, maar dat verhaal heb ik al eens verteld. Onwillekeurig ga je dan herinneringen ophalen, teken dat je ouder wordt.

Nog even en dan schrijven we 2023.

En ik hoop op een hoop nieuwe Rileyverhalen voor de Roamer, want dat maakt het allemaal veel leuker, dus doe je best.

Ik wens jullie allemaal dan ook hele fijne feestdagen en een voorspoedig nieuwjaar. Groet Pieter.

Van Menno

Na mijn 'mini-TIA' halverwege dit jaar hebben Orly en ik wat zaken op een rij gezet.

Het besluit om een aantal auto's te gaan verkopen betekent een afscheid -met pijn in het hart, de RMF was onze eerste 'echte' oldtimer- van onder anderen de beide Rileys.

Ook de andere Engelse auto's gaan we verkopen en een lidmaatschap zonder auto's van een betreffend merk achten wij niet zinvol.

Daar ik ook nog werk elders in het land komend jaar heb aangenomen en er een verhuizing geregeld moet gaan worden zullen we ook weinig tijd hebben voor clubactiviteiten.

Dit alles tezamen heeft ons doen besluiten om per 1-1-2023 ons (familie)lidmaatschap op te zeggen.

Clubleden en vooral het bestuur heel veel dank voor alle leuke momenten, de prettige contacten en de inzet van vooral de bestuursleden.

Het ga jullie goed, hopelijk blijft de vereniging in welke vorm dan ook bestaan!

Met hartelijke groet mede namens Orly,
Menno von Brucken Fock.

Oproep Secretaris

Beste RCH leden en donateurs,

Ondanks verschillende oproepen en benaderen van een aantal leden, is de post van secretaris nog steeds vacant. Statutair zijn wij als Riley Club Holland verplicht om een 3-koppig bestuur te hebben, maar op dit moment hebben we alleen een penningmeester (Wim Arends) en een voorzitter (ondergetekende).

Els Francke (RCH winkel) en Pieter Bolhuis (redactie Roamer) zitten aan bij de bestuursvergaderingen, maar hebben geen statutaire status.

Daarbij komt dat binnen 1.5 jaar de termijnen van zowel Wim als Pieter vacant worden en zij hebben aangegeven niet op te gaan voor een volgende ronde. Wij zitten dus wel in een nijpende positie qua bestuursleden.

Op de ALV van september 2021 is aangegeven dat voor het voortbestaan van RCH als zelfstandige club, een actieve inbreng van leden nodig is. Voor het organiseren van bijeenkomsten lukt dit prima. Maar ook het bestuur heeft mankracht nodig.

Hierbij een finale oproep voor de secretarisfunctie en wellicht al vrijwilligers voor penningmeester en redacteur. Wij kijken uit naar positieve reacties!

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur van Riley Club Holland.

Nick Wessels
voorzitter

M: +31 6 20 43 04 65

E: nwessels@gmail.com / voorzitter@rileyclub.nl

Hallo Allemaal,

Wie heeft belangstelling voor verschillende Riley objecten ?

Bij het opruimen kwam ik deze spullen tegen.

oa : 2 leren motor/auto mutsen
2 stropdassen, blauw uit Ulster en een groene.
Riley horloge uit Zwitserland
diverse speldjes
koperen toeter [hoorn] zonder blaas bal
sleutelhanger stickers

boeken; Riley gold Portfolio 1924-1939
A nostalgic look at Riley cars by L Springate

En diverse boeken verschillende merken vanaf 1964 by oa Haynes
Of antiquarisch : Het automobielbedrijf Oct 1936 en Oct 1937
orgaan van de Bovac. werkhandoeken

Graag reactie ! Gon Akkermans
tel 078 6136475
of mail gon.akkermans@gmail.com

Najaarsmeeting Wemeldinge, Zeelandrit. (Door Jan-Willem Nieuwenhuis)

Een week ervoor ging ik olie verversen, een nieuw oliefilter plaatsen. Ook zag ik dat een bladveer wat scheef in zijn schommel hing. En alles doorsmeren, vooral de fusees voor.

Een oliefilter (Mann W719/1) was toch nergens voorradig hier in de buurt. Ook geen equivalent hiervan. Wel kon ik de W719/5 krijgen die ik ook op de TR6 heb. Echter heeft deze een drukregelaar erin zitten. Dus ik ma gebeld en zij kwam deze op m'n werk brengen zodat ik deze 's avonds kon monteren. Ik kan u nu vertellen, dat werkt niet bij een Riley. Ik kon geen oliedruk krijgen op dinsdagavond. Dus ik woensdag rond bellen voor een W719/1 of equivalent hiervan. Als u even op google W719/1 Cross Reverence typt vindt u een hele lijst. Er was één onderdelen leverancier die deze kon bestellen. Deze zou donderdagmiddag rond 13:30 uur aanwezig zijn. Dus daar maar voor gekozen. En inderdaad kon ik deze donderdagmiddag na werktijd ophalen. Na het avondeten heb ik direct het filter gewisseld met als resultaat OLIEDRUK. Dat was wel een opluchting.

De volgende ochtend om 09:00 uur ben ik vertrokken uit Epe. Eerst Apeldoorn aandoen om m'n moeder op te halen. Zoals verwacht stond ze aan de straat te wachten. Ze had er ook zin in. Apeldoorn –Wemeldinge (B&B Goes) 217 KM. En dat met de snelheid van het geluid, 87km/uur. Ik had een afspraak gemaakt voor onderdelen van een ander automerk bij de KFC van Gorinchem. We waren er ruim op tijd zodat we eerst koffie konden halen. Hierna zijn we doorgereden naar Dordrecht en hebben daar een lunch genoten terwijl de Riley hoog in een parkeergarage stond. Naar schatting verlieten wij Dordrecht om 14:30 uur nadat ook de Riley gevuld was met de duurste lunch. Het heet 98 maar er gaat meer in.

Wij hadden besloten om via de A2-A59 en via de N59 naar Goes te rijden. Er is iets aan onze aandacht ontgaan. Ineens zaten wij bij Rotterdam in de file op vrijdagmiddag rond 15:00 uur vlak voor een tunnel. Enfin, rond half zes waren we bij onze B&B in Goes. De hele dag goed weer gehad en veel bekijks. Zoals de Engelsen zeggen een echte "Head turner" is de Riley wel.



De volgende ochtend op tijd vertrokken naar Wemeldinge. Ondanks de navigatie moesten we toch nog zoeken, totdat we een Riley onderaan de dijk zagen staan. Hier bleek "Klein Stelle" te zijn.

De Riley van Jaco en Kitty stond ons op te wachten en zij verwelkomden ons binnen. Er was al een behoorlijke opkomst. Dit konden we buiten niet zien omdat het er allemaal moderne auto stonden.



Na de koffie en gezellig bij kletsen werd er gestart met een rondrit. De 3 Riley's voorop, door smalle weggetjes en over dijken, de eerste stop was bij een boerderij tuin.



Hier werd een rondje gelopen terwijl wij even bij de Riley van Bram en Suze Graveland uit Maassluis luisterden naar het geratel van de waterpomp. Deze liep rauw op de lagers. Ze zijn vanaf dit punt teruggegaan naar huis.



Beter hadden ze nog een klein stukje mee kunnen rijden om al het moois van Johannes Dagevos te aanschouwen en de mogelijkheid om vet in de waterpomp te drukken. Over Johannes kun je een boek vol schrijven. Wat een bezittingen heeft deze man. Een museum met bougies en vooroorlogse Amerikanen. Daarnaast een prachtige werkplaats waar gerestaureerd wordt. Ongekend wat deze man allemaal bezit. Prachtige auto's, niet helemaal mijn smaak... maar toch sprak het mij enorm aan.



Het was een gezellige zaterdagavond.

De zondagochtend zijn wij teruggereeden via Zierikzee, Scharendijke en Rockanje naar Maasvlakte 2.

Dit opgespoten gebied wilde ik weleens zien. Enorm uitgestrekt rij je eigenlijk de Noordzee in. Na een kopje koffie zijn we op huis aangegaan. Alleen maar snelweg en dus ook "snel" thuis. De Riley heeft zich voortreffelijk gedragen deze 683km lange rit.



Hier kregen we nog een hapje en drankje. Waarschijnlijk zijn we er een paar uur geweest. Iedereen amuseerde zich. De route terug naar Klein Stelle in Wemeldinge verliep vlot.

De tafels stonden gedekt voor de mosselen. En voor wie geen mosselen wilde eten was er een ander menu.

Jaco en Kitty heel erg bedankt voor dit leuke weekend.

Noordelijke rit,

Harry Keizer.



Op 3 september hebben wij met oldtimer vrienden een rit gereden in het hoge noorden van Nederland.

De start van de rit was bij Ab en Willemijn Gramsbergen in Usquert waar wij gastvrij werden ontvangen met koffie en koek.

Ab en Willemijn wonen al jaren in hun prachtige monumentale boerderij "Westerheerdt" met een rozentuin aan de voorzijde.

Ab had de route duidelijk met foto's voor ons op een A4 papier gemaakt.



Zo gingen wij richting Pieterburen , en door nog vele mooie dorpjes naar Houwerzijl.

Daar gingen wij lunchen bij restaurant de Theefabriek.

Vervolgens via smalle weggetjes door het Lauwersmeergebied o.a. door Anjum (Friesland) via Lauwersoog naar het eindpunt Zoutkamp.



Daar hebben wij in een vis restaurant nog wat nagepraat en gegeten.

Ab en Willemijn nog bedankt voor deze mooie rit en gastvrijheid.

Deelnemende auto's

BSA Scout 1935

Kaiser Special 1947

Riley R M A 1952

Riley R M E 1953

Cadillac Deville Convertible 1961

Triumph Spitfire Mark 4 1973

(Het prachtige weer speelde
natuurlijk ook een
rol bij het slagen van deze
bijeenkomst, Redactie)



Wemeldinge in de herhaling

Sabine Juckenack

Wemeldinge! Daar zeg je wat. Iedereen die hoorden dat Kitty en Jaco de herfstmeeting 2022 in Wemeldinge gingen organiseren dook in zijn herinneringen.

Ook wijzelf gingen 37 jaren terug in de tijd. 1985, de eerste internationale meeting georganiseerd door Ron en Els. Dit was de start van een reeks internationale meetings, georganiseerd om de 5 jaar, gekoppeld aan het lustrumjaar van de RCH. Met uitzondering van Baarland 1987.

Leuk om hier weer terug te komen. Bij de aankondiging werden wij meteen enthousiast en hebben ons direct aangemeld bij Kitty en Jaco en een plek gereserveerd op camping 'Klein Stelle'. Ook voor ons betekent Wemeldinge nostalgie, want Wemeldinge was voor Thibault en mij één van de eerste grotere meetings van de RCH die wij bezochten. Wij zaten toen in de Horeca en het was altijd lastig om in het weekend vrij te nemen en af te reizen naar een meeting. Hoe we het toen georganiseerd hebben weten we niet meer, maar het is gelukt. Het was toen ook onze vuurdoop in een tent. En dat is zeker goed gelukt. Het kamperen met de tent hebben we meer dan 30 jaar volgehouden.

Inmiddels zijn wij overgestapt op een camper en omdat Wemeldinge niet om de hoek ligt hebben we besloten de Riley in de garage te laten staan, helaas, en met de camper op stap te gaan.... wat zeker geen straf was.

En als je het al doet, doe je het goed en maak je er een lang weekend van. Donderdag vertrokken wij uit Petten en kwamen uiteindelijk tot Stellendam. Vrijdag gingen we verder toerend over de eilanden naar Wemeldinge op Zuid-Beveland.

Een leuke plek, ook konden wij ons niet al te veel herinneren. Wel natuurlijk de dijk en de rits Riley's die er toen geparkeerd stond.

Zaterdagochtend half 11 rolden de eerste gasten en Riley's binnen.



De rij met Riley's langs de dijk was korter dan 37 jaar geleden, maar dat mocht de pret niet drukken. Uiteindelijk waren wij met 23 Riley-enthousiastelingen die de weg naar Zuid-Beveland hebben gevonden.

De meeting begon met koffie en een Zeeuwse bolus. Er gingen veel verhalen over tafel over de meeting in 1985. Gelukkig waren er ook fotoboeken die gretig geraadpleegd werden. Tjonge, jonge, wat waren wij jong! Onze voorzitter Nick Wessels begroette alle aanwezigen en bedankte Kitty en Jaco alvast voor het organiseren van deze meeting.

De toenmalige voorzitter Michiel Brillenburgh kon er deze dag helaas niet bij zijn, maar heeft wel voor een leuke bedankje gezorgd. Nick had een mooi ingelijste zwart-wit foto van de Riley's langs de dijk in Wemeldinge in 1985 mee.

Na de lunch, met soep en broodjes vertrokken wij voor een rit over het eiland. Binnendoor, linksaf, rechtsaf, provinciale weg oversteken, rechtdoor, linksaf, rechtsaf.....keurig achter elkaar kwamen wij aan bij de eerste stop, het bezoekerscentrum van Natuurmonumenten "De Zwaakse Weel".



Even de benen strekken, een rondje door de kruidentuin, en langs de walnoten- en fruitbomen weer terug naar de auto's. De route ging verder tot Kattendijke, bijna terug in Wemeldinge. Hier reden we echter de dijk af richting een prachtige buitenplaats. De volgende tussenstop was bij Johannus Dagevos, een auto liefhebber en verzamelaar van oldtimers en alles wat te maken heeft met oude auto's.

Als je diverse modellen bougies wilt zien, diverse... zeg maar tientallen, honderden, dan moet je een keer afreizen naar Kattendijke. Als je de ene ruimte met oldtimers gezien had, ging er weer een volgende deur open met nog meer auto's. Dacht je, dit was het....nee, er stond verderop nog een schuur. Sorry, als ik niet alle merken noem, maar daarvoor moet je bij de experts zijn. Het begon in ieder geval met een Cadillac.

Naast de oldtimers heeft Johannus Dagevos ook een aantal gemotoriseerde fietsen en werkplaatsen om de auto's te restaureren waar sommigen heren van de RCH zeker een beetje jaloers naar keken. Wie meer wil weten over de details van zijn imposante verzameling kan terecht op www.dayfox-automobilia.nl.



Kitty was niet mee met de rondrit en op locatie werd duidelijk waarom.



Tussen de verzameling stond Kitty met een tafel vol lekkers. Voor iedereen was er een glaasje (alcoholvrije) bubbels, een een drietal amuses: mossel bavaois, een koud soepje van watermeloen en komkommer en hartige scones met rozemarijn, roomkaas en rauwe ham. Dat werd smullen. We konden ons moeilijk losmaken van al die blinkende oldtimers, maar op een geven moment moesten wij toch weer verder.

De borrel en het diner wachtten in Wemeldinge op camping 'Klein Stelle'.

Zoals het niet anders kan in Zeeland werd het een mosselmaaltijd, met natuurlijk een alternatief voor diegene die niet van mosselen houden.



Uiteindelijk waren alle buiken rond, de glazen leeg en de koffie op en zocht iedereen zijn hotel, B&B, camper of caravan op of reed naar huis. Kitty en Jaco: hartelijk dank voor het organiseren. Het was erg leuk om weer terug te zijn op de oude stek van 1985.

Lynx weer op de weg krijgen. Deel 6 Tekst en fotografie: Jon Noomen

Een vleugje hoop!

Na alle vorige pogingen staat mijn Lynx inmiddels meer dan een jaar te slapen in de kelder van Imparts. De Britten komen hun beloften niet na en een andere Britse firma die een oud blok te koop heeft, blijkt ook te wachten op die nieuwe blokken. Dus dat blok van hen vertrouw ik ook niet. Verder gebeurt er helemaal niets. Ik ben het zat en ga zelf actie ondernemen.



Eerst maar even terug naar de voorgeschiedenis, want het is alweer zo lang geleden.

Mijn Riley Lynx wilde maar niet goed lopen. Alle pogingen om hem af te stellen werkten niet. En hij miste compressie op cilinder 3. Bij Imparts besluiten we de kop er af te halen en eventueel te reviseren en te vlakken. Dat laten ze ergens doen. Bij de montage komen de tapeinden van de kop naar boven, zelfs al bij halve kracht. Ze worden gewoon uit de schroefdraad getrokken. Het inbrengen van helicoils helpt niet, ze komen weer omhoog. Er zitten haarscheurtjes in het blok rond de tapeinden en we vermoeden dat het materiaal te bros is geworden. Omdat in Engeland een firma belooft nieuwe onderblokken te laten gieten, besluiten we daar op te wachten. Daar horen we inmiddels niets meer over. Dat duurt me nu dus te lang en er moet maar eens iets gebeuren.

Het eerste wat ik doe is maar eens op internet kijken. Na een uurtje heb ik twee bedrijven gevonden die zeggen dat ze gietijzer kunnen lassen (en nog veel meer). Het ene bedrijf werkt vooral voor de industrie maar zegt ook kleine klusjes voor particulieren te willen doen. Ze laten stukjes motorblok en van allerlei andere dingetjes zien die gelast worden. Dat zou dus een optie zijn voor die scheurtjes in het blok.

En een contact met een clubvriend van de Volvo club levert ook een adres op van een motoren bedrijf in Enschede waar hij goede ervaringen mee heeft. De website vermeldt dat zij ook aan oude motoren kunnen en willen werken, ook met ouderwetse methoden zoals lagers ingieten. Dat hoeft nu niet, maar geeft wel aan hoe ze er in zitten.

Kijk, zo'n actie geeft wat moed. Een uurtje werk en je hebt al weer een paar opties. En dan komt Benno met het adres van HMW, een motorrevisie bedrijf in Wageningen. Waar hij al meer contact mee had, en waar hij vertrouwen in heeft. We spreken af dat we daar eerst maar eens gaan praten.

En zo staan we kort voor Kerst 2021 in Wageningen bij Bert Hijnekamp op de stoep. In de werkplaats gaan we meteen naar de kern: de grote foto's die ik gemaakt had van het blok en de scheurtjes worden uitgebreid bekeken. Bert komt meteen al met een paar ideeën. In ieder geval moeten die scheurtjes dicht gelast worden. Zoals het nu is gedaan met helicoils heeft geen zin want het materiaal veert gewoon naar buiten. En dan kunnen er misschien dikkere bussen in gemaakt worden met schroefdraad voor de tapeinden. En tenslotte oppert Bert of het mogelijk zou zijn om de tapeinden door het dunne stukje waar ze nu in vast zitten heen naar beneden te laten doorlopen. Als hij daar nou ook nog schroefdraad kan maken in de onderkant van het waterkanaal, heb je dubbele kracht. Maar hij moet het eerst live zien en door die gaten naar binnen kunnen kijken. Bert kent Imparts goed en spreekt af dat hij zelf contact met ze opneemt om te gaan kijken. Ede is niet ver weg van Wageningen!

"Geef me een maand om een en ander te onderzoeken en wat collega's te raadplegen". We gaan met een goed gevoel weer naar huis. Dit geeft moed, het is duidelijk een bedrijfje waar ze niet formeel doen maar de moeite willen doen om ook eens buiten de geijkte paden te gaan.

De maand wachttijd wordt natuurlijk wat langer, er komt altijd wel wat tussen, maar de belofte wordt wel nagekomen en half februari '22 meldt Imparts dat Bert is wezen kijken en dat hij de uitdaging wel aan wil gaan. Imparts vraagt of zij het blok er uit moeten halen. Ik besluit om het zelf te gaan doen. Het is deels een kosten overweging want het is heel veel werk, maar vooral omdat ik dat een mooie uitdaging vind en je op die manier je auto helemaal leert kennen. Benno belooft om te helpen als het nodig is.

En zo begint het grote avontuur. De Lynx wordt bij mij thuis afgeleverd met een grote doos met onderdelen. Gelukkig zit alles wel in zakjes en doosjes want anders ben je echt de weg kwijt. Ik heb dat alles immers niet zelf gedomonteerd. Alles ligt uit elkaar, de carburateurs, de ontsteking, en natuurlijk alles wat er op en aan de cilinderkop zat. Allemaal in die doos.

De eerste opdracht is nu om dat alles te sorteren en netjes op de plank te leggen. Daar ben ik wel een middagje mee bezig en ik heb geen idee of alles compleet is. Dat zal later blijken, maar in ieder geval ligt het wel soort bij soort. Straks zal dat nog best een puzzel worden.

En dan gaat het toch echt beginnen. Ik heb een handboek van de Engelse Riley club, een officieel fabrieksboek is er niet, en dat geeft een aantal stappen om dat blok er uit te krijgen. De eerste is om het water er uit te halen. Dat hoeft hier niet meer. En dan staat er: "demonteer de koplampen". De lampen zitten op de spatborden aan weerszijden van de motorkap en worden verbonden met een stang die voor de radiator loopt. Het is duidelijk waarom dat er af moet. Maar er zitten ook nog claxons op die stang. Die moeten dus eerst. Dat is niet moeilijk, met ieder twee bouten zitten ze vast dus die kunnen er zo af. Wel de draden netjes labelen. En dan de lampen zelf. Maar hoe moet dat dan? Staat nergens in dat boek. Ik zie nergens duidelijke bouten of zo waarmee die lampen vast zitten. Ik haal eerst de reflectors er maar af, misschien zit er iets in het lamphuis. Zo te zien zit de lamp op een grote holle bout.



Daar zie ik een grote moer zitten. Hij laat zich verdraaien en terwijl ik lekker door draai zie ik eigenlijk niets gebeuren. Althans niet onder het spatbord. Zou er iets mee draaien. Nou nee, maar de lamp blijkt wel los te komen. Het is een soort buis met inwendige schroefdraad waarmee de lamp vast getrokken wordt. Na nog een tijd draaien, de buis is lang, is de lamp los. Maar de draden zitten er nog wel aan.



Ik maak alle slangen die er aan zitten, en dat zijn er verrassend veel, netjes los. Aan de onderkant zit de radiator met twee bouten aan het chassis. Die laten makkelijk los, zoals trouwens alles aan deze auto. En aan de bovenkant zit de radiator vast met twee trekstangen. Als ik die los heb, kan het spul er uit. Het is niet gewoon een losse radiator, nee bij dit soort auto's is het meteen het hele front met grill en al.

Maar het komt er netjes af. Alle losgemaakte slangen in een zakje er bij zodat er niets weg raakt. Later zie ik wel of ze weer bruikbaar zijn. Sommige slangklemmen zijn wel verroest, ik heb er zelfs een door midden slijpen.

Maar ik zie geen moer, letterlijk dus. Wel een soort ring, maar die is niet te bewegen. Tot nu toe niet te snappen. Dan maar eens onder het spatbord kijken. Dan moet eerst de auto op de krik en het wiel er af, anders kom ik er niet bij.



Het blijkt dat de verbindingen die ze in de lamp hebben gemaakt niet los kunnen en ook niet door de buis naar buiten kunnen. Het enige wat er op zit is om ze door te knippen, goed te labelen en ze er dan doorheen te trekken. Na bijna een middag puzzelen is de lamp er uit. De andere kant gaat vlot. De volgende stap in het boek is de motorkap en de radiator. De motorkap is er al af. De radiator is al op een paar plaatsen losgemaakt om de vloeistof af te tappen.



Als de radiator weg is, kan ik bij de dynamo. Die zit rechtstreeks op de krukas. Hij laat zich makkelijk losmaken en van de krukas nemen. Ook hier foto's van de bedrading en labels aan de draad.



En dan komt er een stap die we kunnen overslaan, het wegnemen van de spuitstukken. Dat is hier allemaal al weg en ligt in de kast. Het uitlaat spuitstuk zit er trouwens nog wel. En dat lijkt min of meer in de weg te zitten. En daar zit ook nog de startmotor. Die zou ik er eigenlijk ook wel af willen hebben. Het boek zegt er niets over.

De bouten gaan makkelijk los, en de startmotor kan er uitgeschoven worden. Maar loopt dan vast. Hij moet er blijkbaar ver uit geschoven worden. En dat gaat niet want daar achter zit de carter ontluchting. En opzij trekken kan niet, want daar zit het spuitstuk. Ik probeer de carterontluchting er af te halen. Het zijn maar vier moertjes, maar je kan er geen sleutel op zetten. Voor een dop is er geen ruimte, de moer zit te dicht bij het huis, en een steeksleutel kan geen slag maken. Na een hoop gedoe met hele dunne dopjes komt hij er af. Maar het helpt me niets, de tapeinden blijven zitten en zitten nog steeds in de weg. Het spuitstuk weg halen lukt ook niet want het zit aan de uitlaat vastgelast. De hele uitlaat blijkt gelast en is dus één geheel tot achter aan toe. Ik vrees dat straks ergens de zaag er in moet.



De laatste klussen aan deze kant zijn het losmaken van overige draden en pijpjes van bijvoorbeeld de oliedruk meter. En de motor ophanging kan los. De motor hangt aan een soort dwarspijp die door de hele motor loopt. En die zit met beugels aan het chassis. Alles aan deze auto's is anders. Dat maakt ze leuk, maar soms ook wel vermoeiend. Want nu alles aan het blok los is, zou het er uit moeten kunnen. Ja, bij een Volvo of een Renault 4, om maar wat te noemen, zou je dat zo doen. Wel eerst de versnellingsbak losmaken, maar dan til je zo'n blok er zo uit. Maar nee, zo gaat dat hier niet.

Het handboek zegt dat hij er met bak en al uit moet. Hij kan er wel zonder bak uit, maar je krijgt hem er niet meer in...."extremely difficult".zeggen ze.

Ik geloof ze maar.

Die bak, dat wordt op zichzelf ook nog een dingetje, maar dat komt volgende keer.



UITNODIGING Nieuwjaarsmeeting 15 januari 2023 't Wapen van Bunnik

Eindelijk mag het weer, een nieuwjaarsbijeenkomst!

Graag nodigen wij alle leden en donateurs uit om op zondag 15 januari a.s. gezamenlijk het glas te heffen op het nieuwe jaar. Een informeel samenzijn met koffie en gebak en voor degenen die willen een lunch.

Waarschijnlijk zijn juist de schaatsen en olieballen uit het vet gehaald en staat de Riley warm en ingevet binnen. Toch zou het leuk zijn als je met je Riley komt als het weer het toe laat.

Plaats van treffen is ditmaal:



Dorpsstraat 9 in (u raadt het al) Bunnik
Makkelijk bereikbaar vanaf afslag Bunnik op de A12

Aanvang: 11.00 uur



Graag vernemen wij uiterlijk 7 januari 2023 per e-mail (voorzitter@rileyclub.nl) of je komt, met hoeveel personen en of je van een luxe lunch gebruik wil maken (à EURO 22,75, ter plekke te voldoen).

Graag tot 15 januari!

Hartelijke groet,
Bestuur Riley Club Holland

Van af het moment dat ik mijn eerste RMB kocht was mijn wens om een reserve motor te bezitten, te reviseren en uiteindelijk uit te wisselen voor de oorspronkelijke motor, gedreven door de mechanische bij-geluiden die kenmerkend zijn voor de "big four Riley". Het lukte me niet er een te bemachtigen tot dat Thibault Bigot van de weduwe van ons vroegere club lid Alan Start de mooie RMF, door Alan zorgvuldig gerestaureerd, kocht. Bij die RMF was nog een reserve motor in de deal. Ofschoon ik een RMB had, dacht ik dat die motor uitwisselbaar was met de "B, hetgeen later bleek niet helemaal te kloppen. Het loodzware blok werd met de motorbok en een aanhang wagen opgehaald en betaald. Uiterlijk van het blok veronderstelde een redelijke kwaliteit, dus ik was tevreden al had ik geen idee hoe het er van binnen uit zou zien. Alle openingen van blok en kop waren netjes met messing plaatjes dicht gemaakt en met de belofte aan mijzelf om komende winter met het slopen van het blok te beginnen. In plaats daarvan werd ik door een constant "knickers in blikkenbus" geïriteerd en besloot de originele motor te laten reviseren om dat geluid kwijt te raken. Toen die motor terug kwam en werd ingebouwd, bleek er niets te zijn veranderd! De eerste teleurstelling was geboren en na enige tijd diep nadenken heb ik besloten verder geen actie te ondernemen en te blijven rijden tot er iets kapot zou gaan. Die situatie heeft tot vorig jaar geduurd en met de knikkerbus herrie is er niets fout gegaan. Alleen de ergernis bleef en ik moest er rekening mee houden dat op een onverwacht moment de verder betrouwbare RMB, toch een keer stil zou staan. Intussen was een van onze leden, RF Teipe overleden die een aantal RMB's in chassis vorm bezat. Ik kon via het clublid dat nogal dicht in de buurt woonde (bijna in huis) een van de motoren kopen. Samen met Aert vd Goes hebben we die motor uit het chassis geworsteld en op de aanhangwagen naar Oud-Beijerland gesleept. Dus nu waren er zelfs twee reserve motoren, genoeg werk voor de komende winters. De Teipe motor kwam als eerste aan de beurt en bevatte praktisch nieuwe zuigers, een goede waterpomp en hield goede oliedruk op de start motor. Met wèèr een nieuwe koppakking en nieuwe tapeinden werd het ding in elkaar gezet om vervolgens de originele motor te gaan vervangen. Hèèl even werd ik verrast door het gebrek aan lawaai, geen knikkerbus te horen! Een proefrit geplanned en het resultaat was tevredenstellend. Afgezien van een korte onderbreking van de oliedruk, die even terugviel op 15psi, maar zich weer herstelde op 50psi. Thuisgekomen na de proefrit bleek dat er koelwater in het carter zat dat zich had gemengd met de 7 liter olie in het hele blok. Dus het leek meer op een volgende teleurstelling. Na ruggespraak met enkele Engelse vrienden die me geenszins gerust stelden, heb ik toen een afdichting op het blok op de plaats van de koppakking gemaakt en die met de tapeinden vast geschroefd. Blok met water gevuld en een band ventiel aangebracht. Zodra ik ongeveer 4-5 bar op het ventiel zette, spoot het water met kracht in het carter. Bij nadere inspectie bleek de koelmantel in het onderste deel individueel per cilinder gescheurd te zijn. Met geen mogelijkheid was dat te repareren, je komt er eenvoudig niet bij. Dus een hopeloos geval, die reservemotor. Maar daarmee was de reserve-motor Saga niet afgelopen, er komt nog een vervolg, want er was nog de oude motor van Alan Start en die kon wel eens de oplossing brengen. Bij het demonteren van die RMF motor werd al snel duidelijk waarom Alan Start die motor had vervangen. Het was een voorbeeld van misverstanden, slecht vakmanschap, overmatige slijtage, etc,etc! Dat vroeg om een totale revisie en nieuwe delen als zuigers, lagers(hoofd), drijfstukken met big end lagers . Het blok moest worden voorzien van nieuwe tapeinden. Waarbij bleek dat die tapeinden deels waren vervangen door M10 bouten die eigenlijk niet pasten. Het dek was niet vlak, dus heb ik alle bevestigings delen vervangen door M10 bouten met helicoils nadat het dek bij een revisiebedrijf in Zeeland gevlakt was.

Om de herhaling van het koelwater- olie mengsel te voorkomen is er eerst een lekkage test gedaan om er zeker van te zijn dat niet ook dit blok door vorstschade onbruikbaar was. Dus het carter demonteren en een stuk schoon papier er onder om eventuele lekkage op te vangen. Geen lek aangetroffen, dus verder met de revisie. Aangezien de cilinder wanden er goed uitzagen en de zuigermaat (+ .020) gelijk aan die van de "Teipe" motor was de praktisch nieuwe zuigers overgezet in de "Start" motor. Zoiets is eigenlijk niet verstandig als je niet in staat bent om goed te meten. Met een schuifmaat krijg je niet de juiste informatie en dat bleek funest bij de resterende revisie. Toen de RMF motor geheel gemonteerd was, heb ik net als bij de Teipe motor op een proef stand de motor laten inlopen. Dat leek allemaal succesvol, geen mechanisch lawaai, geen lekkage uit voor en achter hoofdlager. Vervolgens de van de RMB afwijkende motorsteun opgemeten en om vast te stellen dat de F motor op dezelfde plaats kon worden gemonteerd. Na enig boor en slijp werk paste de F in het vooronder. Wat absoluut niet past is het feit dat de dynamo verder naar buiten steekt en de dynamo pulley een modificatie van het chassis vraagt waar delen van de verticale chassis en spatbord steun moesten worden afgeslepen. (alleen aan rechter spatbord) Na verdere opbouw van motorkap en radiator kon een proefrit worden gemaakt waarbij opviel hoe mooi de motor liep, zonder knikkerbus of enig ander mechanisch lawaai. Kortom, ik begon er een beetje vertrouwen in te krijgen. Bij een langere rit van 20 km kwam de Riley definitief tot stilstand en was met geen geweld aan het lopen te krijgen. Het ding was vastgelopen! Na afkoelen kon weer gestart worden en kon ik nog net mijn garage bereiken. De volgende teleurstelling was geboren! Er was maar èèn oplossing, hij moest weer uitelkaar. Dit keer niet de motor uit chassis maar kop eraf, carter er onderuit, zuigers er uit en cilinderboringen controleren. Gelukkig bleken de zuigers niet "gevreten" te hebben, dus geen diepe krassen die niet met cilinder hoon kon worden weggehaald. De zuigers hadden wel krassen en met aangepast hulpstuk op de draaibank als steun voorzichtig een paar hondersten er af geschuurd en weer gepolijst. Bij het monteren van drijfstangen en zuigers was het weer de vraag: zaten die nummers nu rechts of links van de krukas. Dom natuurlijk dat ik dat niet had opgeschreven. Meestal volgt de montage een logische manier, hier echter niet. De ex-collega die me hielp, vroeg me er eentje om te draaien. Hij moest van boven af de zuigers aan de drijfstangen vast maken, dus hij kon zien(terwijl ik onder de motor lag) of de drijfstang netjes in het midden van de boring uitkwam vandaar dat ik er een omdraaide. Die vermaledijde zuiger montage van de "B"! Altijd zijn er twee personen nodig om die job gedaan te krijgen. Met een nieuwe koppakking, licht ingesmeerd met de aanbevolen vloeibare pakking, werd de kop gemonteerd. Met de motor op de juiste plaats, motorkap en radiator gemonteerd, kon een proefrit gemaakt worden. De RMF liep prima met tamelijk veel kleplawaai. Dat was er niet bij de vorige montage. Na enig zoekwerk, bleek het lawaai uit de achterste cilinder te komen en dat was nu juist degene waarvan ik de drijfstang had omdraaid. Dus weer die kop eraf en geconstateerd dat de schade meeviel, gelukkig. Op dat moment stak COVID21 een spaak in het wiel en moest ik het werk staken voor een periode van ca 4 maanden, een zoveelste teleurstelling. Op dit moment staat de wagen onder een carport te wachten op mijn herstel hetgeen nog wel enige tijd zal duren.

Reservemotoren?

Ik heb mijn buik ervan VOL !

Overlijdensbericht.



Heleen Steenweg-van der Gaag

1948 - 2022

Het ongelooflijke heeft zich voorgedaan,
Heleen is mij plotsklips overleden.
Woorden schieten tekort. Mijn pijn is ondragelijk.

Helena Steenweg-van der Gaag

11 juni 1948 15 oktober 2022

Marcel Steenweg

Schuringsdijk 80
3281 KR Numansdorp

Er is gelegenheid tot condolezen op donderdag 20 oktober tussen 19.30
en 20.30 uur in de aula op de Algemene Begraafplaats,
Hallinxweg 37 te Numansdorp.

De crematieplechtigheid zal in besloten kring plaatsvinden.

