

Roamer

141



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

36e jaargang nummer 4, maart 2013

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

Riley Club Holland

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;
- het verschaffen van onderdelen door koop, verkoop en/of ruil 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 € 35,--
- donateurs minimaal € 8,-- per jaar

Advertentietarieven:

- 1/1 pagina : 1 x € 29,50, 4 x € 90,--
- 1/2 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

36e jaargang
nummer 4, Maart 2013.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE REDACTIE
- 6 VAN DE VOORZITTER
- 7 VAN DE PENNINGMEESTER
- 8 VOORJAARSMEETING
- 9 MEETING VIERHOUTEN 2013
- 9 AFSCHIED RILEY NINE TOURER
- 11 ROOTES MOEDERDAGRIT
- 11 AGENDA ALV
- 12 TOEKOMST RCH
- 14 KESTREL BIG FOUR
AUTOMOBIEL MAART 2013
- 18 WILLIAM VICTOR RILEY

Agenda 2013

*Voorjaarsmeeting:
14 april 2013*

*Moederdagrit
12 mei 2013*

*Vierhouten 2013
31 mei, 1,2 juni*

*Najaarsmeeting 2013
22 september
info volgt roamer 142*

*Inleveren kopij:
vóór 7 juni 2013*

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



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

Ereleden: J.W.C. Postel te Winterswijk Kotten en V.W. Riley te Telford.

<u>Voorzitter</u>	: Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen, tel. 0418-651222, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX, Stadskanaal, tel. 0599-652470, e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Postbankrekening</u>	: 4768493 t.n.v. Riley Club Holland
<u>Redactie</u>	: Jan-Willem Nieuwenhuis, Wildkansel 13, 8162KC Epe Tel: 06-20368513, e-mail: redactie@rileyclub.nl : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Archivaris</u>	: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Clubwinkel</u>	: Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot- Ammers, tel. 0184-601677, fax. 0184-633209, e-mail: shop@rileyclub.nl zie website: www.rileyclub.nl
<u>Commissie lief&leed</u>	: Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
<u>Commissaris register/ documentatie</u>	: Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
<u>Onderdelenvoorziening</u>	: Riley RMClub; Riley Motor Club; Riley Register, alleen voor leden van deze clubs. Geen lidmaatschap is vereist voor : Derek Allnutt, Donnington, Chichester, 0044 1243 788003 Gavin Lumsden , Saffron Walden, 0044 1799 522330. Lundegaard 0044 1617958164
<u>Technische adviseurs</u>	: <i>Vooroorlogse Riley's:</i> Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030. <i>Riley RM-typen:</i> Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
<u>Internet</u>	: www.rileyclub.nl

Van de Redactie

Jan-Willem Nieuwenhuis

Zoals u wellicht heeft kunnen lezen krijgt de Riley club ook last van de recessie!

Om de kosten in de hand te houden zijn wij overgestapt naar een andere drukker om de Roamer te behouden. De keuze is gemaakt vanwege de drukkosten. In de grafische industrie is het al jarenlang oorlog! Zelf werk ik al 25 jaar in de grafische industrie! De laatste jaren zijn er zeer veel drukkerijen failliet gegaan. Oorzaak is de communicatie via internet! Als drukkerij moet hierop ingespeeld worden om het bestaan te handhaven!

Nu heb ik niets met de opmaak van tijdschriften te doen, maar wel met de procesvoering en vooral op het mechanische vlak. Werkmethoden, efficiency, onderhoud en modificaties aan de persen zijn vooral zaken waar ik mij op richt. Het maken van de Roamer deed ik altijd in Word. Nu is Word niet echt handig hiervoor, maar ik was wel handig met Word! De digitale opmaak is niet echt mijn hobby! Dus als dit makkelijker kan kies ik daar direct voor. Zeker als het ons ook geld bespaard.

De drukker waarvoor wij of ik gekozen heb, biedt een on-line opmaak programma aan. Slim bedacht met een voordeel voor beide partijen. De klant (wij) maakt on-line het clubblad! Wanneer het gereed is hoeven zij er niets aan te doen! Het voldoet immers aan de specificaties om het te drukken. Zij nemen het bestand van de server en sturen het naar hun moderne digitale printer. Het afleveradres wordt megedrukt, de pagina's worden verzameld, van een niet voorzien, gevouwen en schoon gesneden! Als de oplage voltooid is sealen zij de bladen.

Eenmaal per dag wordt dit uitgeleverd aan de post waarna het uw brievenbus bereikt.

De on-line opmaak biedt ook het voordeel dat er meerdere personen aan het blad kunnen werken. Er is geen speciale software voor nodig. Het enige noodzakelijke is het gebruik van Mozilla Firefox om op internet te kunnen. Standaard is dit Internet Explorer van Microsoft. Echter geven zij aan dat Mozilla stabiel is. Mocht u denken dat het uw leuk lijkt om te helpen met het maken van de Roamer, dan is dit mogelijk. Ik bezorg u dan een inlognaam en wachtwoord! In overleg met elkaar kan ik u rechten geven om artikelen in te voeren en zelfs pagina's te maken. Het is niet moeilijk als je weet hoe het moet! Dat is meestal zo! Alleen om er achter te komen hoe dingen moeten staan er filmpjes waarin uitgelegd wordt hoe het werkt.

Deze filmpjes staan gewoon in het programma en zijn zichtbaar na het inloggen. Niks downloaden of installeren.

In het verleden moest men bij elkaar komen om een clubblad te maken en te bespreken, tegenwoordig kunt u inloggen wanneer u tijd en zin hebt! De onderlinge afstemming gebeurt per mail. Zo gaat Riley Club Holland mee met zijn tijd mee. Dit is alleen al noodzakelijk om ons Clubblad betaalbaar te houden en ons voortbestaan te continueren.

Heeft u verbeteringen of andere suggesties voor ons clubblad, dan nodig ik u uit om dit mij te melden via redactie@rileyclub.nl

Klassieker vrienden

Nieuw initiatief: Klassieker Vrienden logeren bij elkaar

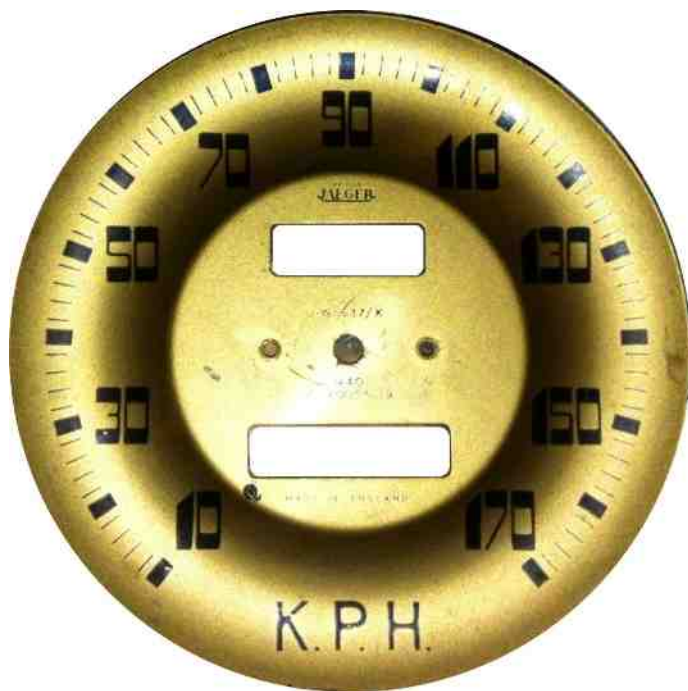
Veel eigenaren van klassieke auto's kennen de situatie. Je wilt een meerdaagse tocht maken en zoekt een betaalbare overnachting met een persoonlijke ontvangst. Het liefst bij mensen die je passie voor klassiekers delen. De stichting Welkom Klassieker Vrienden voorziet nu in die behoefte en biedt een steeds sneller groeiend aantal gastadressen VOOR en DOOR klassieker eigenaren. Door heel Nederland en binnenkort ook in België.

Stel je eens voor: overnachten bij de mensen thuis, praten over de gemeenschappelijke klassieker hobby en ervaringen delen. Er blijken ook genoeg mensen te zijn die het leuk vinden om klassieker enthousiasten tegen een kleine vergoeding een warm welkom te bieden, gewoon vanwege de gezelligheid.

Stichting Welkom Klassieker Vrienden

De stichting *Welkom Klassieker Vrienden* biedt een platform waar klassieker eigenaren die een overnachting zoeken of aanbieden, eenvoudig met elkaar in contact kunnen komen. Op een niet-commerciële basis, zodat de kosten beperkt blijven.

Het concept is eenvoudig: voor het maken van een afspraak neemt men contact op met een adres in de buurt van de geplande route, onder vermelding van het donateurnummer. Eenmaal ter plekke tonen de gasten hun donateurkaart en betalen ze **€ 19,00 p.p.**



voor een overnachting met ontbijt.

Doe mee en word ook donateur of gastadres

Word donateur voor slechts **€ 15 per jaar**, dan ontvangt u het boekje met alle gastadressen en krijgt u regelmatig een overzicht met de nieuwe adressen. Of schrijf u in als gastadres, want dat kan natuurlijk ook! Kijk op www.welkomklassiekervrienden.nl voor meer informatie. U kunt ook een mail sturen naar info@welkomklassiekervrienden.nl.



Van de voorzitter

Rinus Boerstra

Het bestuur is onlangs weer in conclaaf geweest, voornamelijk om de marsroute voor de rest van het jaar uit te kunnen stippelen. Zoals al aangekondigd op de goed bezochte Nieuwjaarsmeeting, gaat de voorjaarsmeeting plaats vinden in Serooskerke. Dirk Sterkenburg en zijn vrouw Laura zijn onze gastheer en gastvrouw en zij hebben een leuk programma samengesteld in de Zeeuwse dreven. Zie ook elders in dit nummer.

Vierhouten is inmiddels ook rond, we beginnen op zaterdag bij het voormalige Radio Kootwijk en de rest ziet u ook elders in dit nummer. Ja, we hebben weer prettige stoelen net als vorig jaar! Zondag natuurlijk de ALV.

Nu wat serieuzere kost. In deze Roamer staat een stuk van mijn hand waarin ik een poging heb gedaan om eens wat gedachten op papier te zetten over de toekomst van onze club. Het ledental is niet bijster groot en wat zouden we daaraan moeten doen. Het is de bedoeling dat tijdens de ALV in Vierhouten dit stuk aan de orde komt zodat een ieder daar zijn mening kan geven met als doel mogelijke vervolgstappen vast te kunnen stellen. Voor degenen die er niet bij zijn op de ALV geen nood: er kan natuurlijk ook op elke andere wijze gereageerd worden. Brief, telefoon, e-mail, etc. Het is denk te belangrijk om niet over na te denken dus hoop ik op een volle mailbox.

Goed dan het eigen project. Het mechaniek onder de bodem is nu geheel klaar. Alles verbust, van nieuwe assen voorzien, nieuwe gaffeltjes, etc. Gisteravond het hydraulische gedeelte van de remmen ontluicht met behulp van een ontluichtingssetje van pak weg € 0,10 materiaalkosten. Men neme een stuk plastic slang. Daarin een busje proppen, een balpenveer, een fietskogeltje en weer een busje met een zitting voor het kogeltje. Twee ijzerdraadjes om de busjes op hun plek te houden en klaar is het. Werkte prima, in je eentje mee te werken en in 5 minuten twee remmen ontluicht. Resultaat: een mooi 'hard' pedaal. Patent is aangevraagd.

Ook het mechaniek van de bediening van de gaskleppen is grotendeels vernieuwd. In eerste instantie dacht ik dat het nodig zou zijn om een koppeltje mollen af te richten, maar na demontage van de beide gasfabrieken was er voldoende ruimte om erbij te komen. Ik had natuurlijk ook het spatbord en de zijkant van de motorkap kunnen verwijderen, maar ja die staan zo mooi in de lak... Ook hier is meneer Riley weer volledig uit zijn dak gegaan, want tussen gaspedaal en gaskleppen zit weer een reeks stangen, hefboomen, stangkopjes en stelmoeren waar je niet goed van wordt. Stangetjes zijn nu van aluminium (enorme gewichtsbesparing), stangkopjes stammen uit een antieke kantoormachine van Monroe en deze draaien op nieuwe zelfgedraaide kogelkopjes van RVS voorzien van een M4 draadje (foei, had 2BA moeten zijn). Pfff hoe draai je een kogelkop? Met veel geduld en een zoet vijltje! O, en de nieuwe brandstofleiding, vers van de rol, ligt er ook in, echt een klusje voor een regenachtige middag. Hij paste zomaar in één keer. Zo blijf je van de straat. Tot ziens in Serooskerke, Vierhouten of waar dan ook.



Van de penningmeester

Wim Arends

In 2012 hebben wij uitvoerig stil gestaan bij het 35 jarig bestaan van de RCH. Wij zijn nog een gezonde club, maar nu is het wel het moment om na te denken over de toekomst. Al een aantal jaren hebben wij te maken met een dalend aantal leden. Natuurlijk is het van belang om nieuwe leden te werven, maar dan moet je wel eerst weten waarom het ledenaantal afneemt. Is er ook sprake van een trend bij merkenclubs? Is het mogelijk om deze trend te keren? En zo ja: op welke wijze? Blijven wij als club zelfstandig of moeten wij zoeken naar samenwerking met een ander merkenclub?. Vele vragen waar het bestuur samen met de leden naar antwoord moet zoeken. Los hiervan zijn wij van mening dat ook gekeken moet worden naar de financiële toekomst van de club. Al vele jaren is het ons gelukt om de contributie niet te verhogen. Doordat de afgelopen jaren de contributie-inkomsten minder werden en de kostenstijging onverminderd doorging, is het vermogen wel afgenomen tot een niveau dat er iets moet gebeuren. Wij zijn in staat geweest om de begroting 2013 in evenwicht te brengen. Dit komt voor een belangrijk deel om voor de Roamer over te stappen naar een andere drukker.

De begroting 2013 is sluitend, maar of dit ook na 2013 ook mogelijk blijft is maar de vraag. Door in de nabije toekomst te kiezen voor gedeeltelijke of volledige digitalisering van de Roamer kan nog meer geld worden bespaard. De vraag is: willen wij dit? Daar moet in ieder geval over worden gepraat. Verder zijn

de laatste jaren de kosten voor meetings blijven stijgen. Zonder aanpassing van dit beleid blijft dit ook gelden voor de komende jaren. Gaan wij proberen om de kosten te drukken of moeten wij een hogere eigen bijdrage vragen? Zijn er mogelijkheden om deze kosten te delen met andere merkenclubs? Het zijn zo maar een paar vragen waar antwoord op gezocht moeten worden. Een ander post is de clubwinkel. Vele jaren was dit een aardige inkomstenbron. Mede door een te grote voorraad waarop moet worden afgewaardeerd en een lage verkoop is er nu sprake van een kostenpost. Voor 2013 wordt de lijn doorgezet om de bestaande voorraad zoveel mogelijk te verkopen. Bij introductie van nieuwe producten wordt bij voorkeur gekozen om de inkoop af te stemmen op bestellingen van de leden. In 2013 wordt ook rekening gehouden met afwaardering van de voorraad. Ondanks dit beleid moet worden verwacht dat de inkomsten uit de clubwinkel voor de komende jaren beperkt zullen zijn.

Hierna komen wij tot slot bij de vraag: Wat gaan wij doen met de contributie?

Al meer dan 5 jaar is de contributie niet meer verhoogd. In deze periode is alles wel duurder geworden. Het is dan ook redelijk om bij de ALV op 2 juni a.s. voor te stellen om de contributie met ingang van 2014 te verhogen met € 2,50 tot € 37,50 per jaar. Verder stellen wij voor om het vermogen van de Stichting Evenementen Riley Club Holland voorlopig te gebruiken als buffer om eventuele financiële tegenvallers op te vangen.

Graag horen wij jullie mening tijdens de ALV op 2 juni a.s.



28K 7269
37 Kestrel 1½
EGN 429
Brown/Green Grey (Exterieur / interieur)
70UK (import)
70-70 H. Bolle
70- G.W.P. Stoutenbeek, Breestraat 100a, 1941 EL Beverwijk
Huidige eigenaar: Chris Tavener, Chairman The Riley Register

Voorjaarsmeeting 2013

‘Voorjaar in Zeeland’

Niet alleen de zomers in Zeeland, bejubeld door Saskia en Serge, zijn mooi, ook het voorjaar! Reden voor ons om de voorjaarsmeeting in Zeeland te organiseren.

In het voorjaar van 2010 zijn wij verhuisd van Zierikzee naar het rustige kleine dorpje Serooskerke. Daar hebben we het voormalige restaurant (voorheen dorpsherberg) ‘De Waag’ gekocht.

Het bar-restaurantgedeelte is thans onze woonruimte. Ook hebben wij een ruim terras en een eigen parkeerterrein.

Wij willen jullie op 14 april vanaf 10.30 uur graag ontvangen met koffie en een ‘Zeeuwse zaligheid’.

Rond 12.00 uur willen wij dan vertrekken voor een kleine rondrit via de ‘Kop van Schouwen’, een schitterend duingebied, naar Pannenkoekenmolen ‘De lelie’ in

Scharendijke, waar we kunnen lunchen en desgewenst de molen- meestal draaiend- bezichtigen. Hier zijn voor belangstellenden ‘-maal’producten te koop.

Om 13.30 uur vervolgen we onze weg naar Dreischor, het mooiste ringdorp van Zeeland en bezoeken daar het Streek- en Landbouwmuseum ‘Goemanszorg’.

Daarna vertrekken we weer naar Serooskerke waar we in Hotel-Restaurant ‘De Schelphoek’ nog wat na kunnen praten onder het genot van een drankje.

Van daaruit gaat ieder weer zijns weegs, nog nagenietend van een prachtige voorjaarsmeeting in Zeeland!

Nog enige toegevoegde informatie:

Graag willen wij jullie nog enige relevante informatie geven.

Serooskerke ligt op Schouwen-Duiveland (het andere Serooskerke ligt op Walcheren) aan de kruising van de N 57 en de N 59 en is vanuit alle richtingen direct aan te rijden door de verkeersborden te volgen.

Zodra je Serooskerke in rijdt zie je aan de linker kant een zwarte (potdeksel)schuur met opschrift ‘De Waag’. Daar kun je parkeren.

Het restaurant beschikt ook over een bovenwoning en deze verhuren wij nu als vakantieappartement voor 2-4 personen.

Indien gebruik gewenst, maken wij een speciaal arrangement.

Ook is er de gelegenheid een stacaravan voor maximaal 4 personen te huren op de dorpscamping tegenover ‘De Waag’.

Het Hotel-Restaurant ‘De Schelphoek’ beschikt over 4 kamers en ligt op 10 minuten loopafstand van ‘De Waag’.

Deze informatie is bedoeld voor diegenen die langer willen genieten van Zeeland en/of diegenen die van ver moeten komen.

(Overigens is Serooskerke net zo ver van Amsterdam als Amsterdam van Serooskerke!)

Koffie en Zeeuws lekkers is gratis. Lunch voor eigen rekening, evenals de drankjes bij Restaurant ‘De Schelphoek’

De kosten voor het Streekmuseum bedragen € 5,- per persoon.

Zon en ander weer, de natuur, rust en ruimte van Zeeland zijn gratis!



Meeting Vierhouten 2013

Zoals al in de vorige Roamer aangekondigd vindt de jaarlijkse meeting in Vierhouten dit jaar plaats in het weekend van 31 mei t/m 2 juni. Plaats van de meeting is – hoe kan het ook bijna anders – het vertrouwde kamphuis in Vierhouten. Het bestuur heeft inmiddels het programma vastgelegd, dus mensen meld je aan bij onze secretaris Harry Keizer om deel te nemen. Dit kan per e-mail of per brief; adressen staan op de binnenzijde van het schutblad voorin. Geef vooral duidelijk aan hoeveel mensen er komen en op welke dag(en) van het weekend. Dit is vooral belangrijk voor de catering. Zomaar binnenstappen mag, maar dan ook eigen eten meebrengen!

De inschrijving sluit op 15 mei 2013, dus meteen doen!

We zorgen ook dit jaar weer voor betere stoelen tijdens het avondeten op zaterdag, dus we hoeven niet op de houten banken te zitten. Wel is het raadzaam om voor de overige activiteiten buiten en binnen een tuinstoel of iets dergelijks bij de hand te hebben (zelf meebrengen dus).

Kosten:

Deelname gehele weekend: € 40,- per persoon
Deelname alleen zaterdag: € 25,- per persoon
Deelname alleen zondag: € 15,- per persoon

In deze bedragen zijn ook de kosten van de excursie op zaterdag, diner op zaterdag, lunch op zondag en koffie / thee, etc. begrepen. Eventuele kosten voor deelname aan het diner op vrijdag zijn voor eigen rekening evenals de lunch op zaterdag.

Vrijdagprogramma:

Vrijdag is het kamphuis vanaf +/- 16.00 uur geopend. Vast programma is er niet. Gezamenlijk ergens een hapje eten is binnen de vaste bezoekers een gebruikelijke besteding van de avond. Kom dus rustig ook op vrijdag. Zoals gezegd: kosten voor eigen rekening.

Zaterdagprogramma:

11.00 uur verzamelen bij het voormalige zendstation van Radio Kootwijk. Hier drinken we een kopje koffie met iets erbij. Er volgt een rondleiding in en om het gebouw waarbij ook een stukje natuurbeleving komt kijken en aansluitend is er een lunch.

Daarna rijden we naar het kamphuis.

Uiteraard staat het een ieder vrij om rechtstreeks naar het kamphuis te komen en Kootwijk over te slaan. Laat dit wel even weten!

Radio Kootwijk is te vinden op het volgende adres:

Hoofd Zendegebouw Radio Kootwijk

Radioweg 1

7348 BG Radio Kootwijk

Routebeschrijving

- Negeer uw routeplanner. Niet alle routeplanners en navigatiesystemen herkennen Radio Kootwijk en dirigeren u naar een andere plaats.

- Neem op de A1 afslag 19 (Hoenderloo – Apeldoorn)

- Sla af richting Apeldoorn (N304)

- Sla na 250m linksaf en volg de borden Hoog Buurlo / Radio Kootwijk

- deze weg volgen tot u na ca. 6 km het dorp Radio Kootwijk binnenrijdt. Op de T-splitsing in het dorp gaat u rechtsaf en rijdt u door tot het voormalig zendstation Radio Kootwijk

Let op:

- In het dorp Radio Kootwijk geldt een snelheidslimiet van 30 km/u.

- We vragen u uw auto te parkeren op de aangegeven parkeerplaats voor het hoofdgebouw links, achter de twee houten loodsen.

Voor 's avonds staat een barbecue gepland aangekleed met enkele salades, drankje, etc.

Zondagprogramma:

De zondag begint met koffie (hoe anders?). Daarna is er een informele boot sale, waarbij ieder zijn overvloedige onderdelen en andere Riley attributen aan de man of vrouw kan proberen te brengen vanuit zijn kofferbak.

Vervolgens lunch rond 13.00 uur.

Vanaf 14.00 uur Algemene Leden Vergadering. Zie de agenda elders in deze Roamer.

Accommodatie:

Het kamphuis biedt kale vloeren op zolder, een weide voor tent, camper of caravan (geen vaste elektrische aansluitingen). Verder zijn er in de omgeving voldoende campings, hotels, B&B's, etc. Accommodatie dient een ieder zelf te regelen.

Het adres van het kamphuis is:

Nunspeterweg te Vierhouten. Inrit links van Hotel De Mallejan (Nunspeterweg 70) via een onverharde weg.

Van de secretaris

We hebben in februari alweer de eerste bestuursvergadering gehad en het een en ander besproken, zo ook het dalende tendens van ons ledenbestand.

Elders in de Roamer meer hierover.

Wat de meetings betreft hebben we de eerste er al weer opzitten in Maarssen en er komen er nog een aantal dit jaar dus weer genoeg te beleven.

We hopen op mooi weer en veel Riley plezier dit jaar.

Harry Keizer

Mutaties ledenbestand

Opzegging:

G. Visser Scherpenzeel

H. Bruns Westerhoven

A. de Heij Nieuw-Vennep

Afscheid van de Riley nine tourer

Een moeilijk afscheid, dat was het zeker.

Maar toch ben ik gelukkig met de manier waarop alles verlopen is. Loet's garage met al zijn verzamelingen moest leeg en dat was een gigantische klus.

Zonder de reuze hulp van Kees en Ewout was mij het niet gelukt, om alle Riley onderdelen uit te zoeken en de auto te starten, want hij had al jaren stilgestaan. Hij wilde natuurlijk z'n warme stal niet uit !

Zodra de Riley te koop stond, kwam er al een Engels clublid over met de boot Harwich-Hoek v Holland, om de auto te bekijken. Hij was reuze enthousiast en hij is met zijn vrouw, een paar weken later teruggekomen om de auto op te halen en heel veel onderdelen in zijn moderne auto te laden. Met Ron ,de Riley op de trailer gezet en zo zijn we naar Hoek v Holland gereden, en daar vaarwel gezegd !

De tourer is weer terug in zijn thuisland, waar wij hem 16 jaar geleden gekocht hebben, tijdens een meeting in Coventry. Wij hebben er ontzettend veel plezier mee gehad, de ritjes naar Vierhouten, verschillende meetings en heel speciaal de Zwitserland rally. Een bijzondere belevenis om met de Riley bo-



venop een bergtop te staan! En dat haalde hij toch maar, met z'n piepende remmen !

Fijne herinneringen om op te halen.

Geweldig dat de Riley vrienden mij zo geholpen hebben de laatste tijd!!

Natuurlijk blijf ik lid van de club en hoop nog heel veel leuke meetings met jullie te mogen beleven, al is dat dan zonder de geliefde tourer !

Gon Akkermans



12 mei Rootes moederdagrit

Uitnodiging

De Rootes club heeft via ons lid Henny Kuipers de leden van de Riley Club holland uitgenodigd om deel te nemen aan de Rootes Moederdagrit. De Rit wordt uitgezet door Emile Huijsman die dit al jaren doet in het midden van het land, regio Utrecht!

De opzet van de rit is als volgt: Oorspronkelijk ontstaan binnen de (inmiddels opgeheven) British Classic Car Friends als een van de jaarlijkse ritten. Daar zijn vrouw en Emile gek zijn van kaartleesritten zijn we gaan proberen deze club daar ook voor te enthousiasmeren. Dat mondde uit in een dagrit met als ochtendtraject een systeem kaartlezen (elk jaar weer wat anders) en in de middag lekker toeren met een routebeschrijving en eindigen ergens op een (hopenlijk) zonnig terras. De deelname groeit nog elk jaar (afgelopen jaar hadden we 25 deelnemende auto's). Ik maak er dus geen reclame voor, de (oud) leden van de BCCF, de Rootes Club Nederland en het Jensen Genootschap worden altijd gevraagd en met Riley Club Holland erbij zou het een mooi clubje zijn! Waar we de rit gaan doen is nog niet bekend, wanneer wel: op Moederdag - dit jaar op 12 mei. Kosten zijn er niet aan verbonden: iedereen betaald zijn eigen consumpties en ons organisatie werk is liefdewerk/oud papier. Het zou leuk zijn leden van Riley Club Holland te mogen ontvangen en zodra er meer bekend is over waar en hoe laat (meestel rond 10.30 uur verzamelen) horen jullie dat. Dit zal op de website van Riley Club Holland en via e-mail gepubliceerd worden!

Met vriendelijke groet,
Emile Huijsman



Agenda ALV

Beste leden en donateurs,

Namens het bestuur van de Riley Club Holland nodig ik alle leden en donateurs uit tot het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering die op 02 juni zal worden gehouden te Vierhouten

De agenda luidt als volgt:

1. Opening door de voorzitter.
2. Notulen ALV 01-04-2012 { zie Roamer 138}
3. Ingekomen stukken en mededelingen.
4. Jaarverslag van de secretaris.
5. Jaarverslag van de penningmeester.
Stukken worden ter vergadering uitgereikt
6. Verslag van commissie rekening en verantwoording.
7. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2012.
8. Bestuursmutaties:
Els van Zaltbommel aftredend en herkiesbaar.
Harry Keizer aftredend en herkiesbaar.
9. Roamer en Website
10. Discussie nota toekomstvisie Riley Club Holland.
11. Rondvraag.
12. Sluiting.

Namens het bestuur,

Harry Keizer, secretaris

Toekomst Riley Club Holland, een discussiestuk

In zijn stukje “Van de penningmeester” heeft onze financiële man Wim Arends al iets aangestipt over mogelijke toekomstscenario’s voor onze club. Het volgende stukje is een nadere uitwerking van dit onderwerp en is bedoeld om als uitgangspunt te dienen voor een discussie op de komende ALV te Vierhouten.

Inleiding en uitgangspunten

Onze vereniging komt met een teruglopend ledental. Op dit moment zijn er 79 gewone leden, 2 ereleden en 1 donateur. Ten opzichte van de voorgaande jaren betekent dit een gestage daling. Dit heeft uiteraard consequenties. Om enkele punten te noemen:

De verhouding tussen de kosten die we met elkaar maken de opbrengsten (die voor 95% uit contributies komen) die daar tegenover staan, raken op enig moment uit balans. Niet alle kosten zijn recht evenredig aan het ledental. Het zal met een afnemend ledental moeilijker worden om bestuurlijke functies in te vullen en ook de overige taken binnen de vereniging zoals het organiseren en bieden van ondersteuning bij meetings, moeten steeds meer uit een (te) kleine vijver worden gevist. Er is weliswaar een zgn. ‘harde kern’ binnen onze club, de mensen die je regelmatig op de verschillende meetings ziet, waaruit ook het werk wordt gedaan, maar zoals gezegd de spoeling wordt dunner.

Dit overziend kan je constateren dat we op zeker moment een kantelpunt qua ledental bereiken waarbij het zelfstandig functioneren problematisch kan worden. Vraag dus wat daar aan te doen? Voordat we deze vraag kunnen beantwoorden moet eerst gekeken worden naar mogelijke oorzaken en eventuele punten die nader onderzocht moeten worden.

Mogelijke oorzaken

Enig brainstormen van mijn kant leverde in eerste instantie het volgende lijstje van mogelijke oorzaken op:

Het ledenbestand vergrijsst. Dit is wellicht een open deur, maar er staat momenteel weinig nieuwe aanwas tegenover. Dat betekent dat door natuurlijk verloop het ledental alleen maar zal afnemen. Old timers ‘leven’ niet meer bij jongeren. Of dit zo is moet nader worden bekeken. Mocht dit zo zijn dan is hiermee ook verklaard waarom er geen of weinig nieuwe aanwas is. De activiteiten van de club spreken potentiële leden niet aan. Ook dit is een punt dat nader onderzoek vraagt hoewel de respons bij de gemiddelde meeting erop wijst dat de activiteiten bij de huidige leden wel aanspreken. Riley is een te klein merk voor een one-make club als de onze. Als dit zo is heeft het verleden anders uitgewezen (toen waren we beduidend groter met een maximum van ongeveer 110 leden), maar mogelijk is er een relatie met andere punten die Riley van een niet-te-klein tot een wel-te-klein merk maken.

Te onderzoeken

Hiervoor werden al twee onderzoekspunten gesignaleerd, maar er zijn meer zaken die verduidelijking behoeven voor we conclusies kunnen trekken. Alle vraagpunten op een rijtje:

Hoe denkt de wat jongere autoliefhebber over old-timers? Is het een duidelijk interessegebied of niet. Hier kan wat literatuurstudie en wellicht instanties als FEHAC en het CBS wat meer duidelijkheid verschaffen. Zijn de activiteiten die de RCH ontplooit voldoende interessant voor de doelgroep? Doen andere clubs andere dingen dan wij die mogelijk meer aanspreken? Kennen andere merkenclubs soortgelijke problemen als hiervoor geschetst en is hierbij een relatie aan te geven tussen de grootte van een merk en het al dan niet optreden van problemen? Speelt hier wellicht ook een rol dat Riley een dood merk is, dus geen natuurlijke groei vanuit nieuwere auto’s kent? Zijn dergelijke problemen specifiek voor merkenclubs of ook voor algemene regionale of landelijke clubs? Welke externe bronnen staan ons ter beschikking om het beeld wat te verhelderen?

Voordat we de vragen gaan vertalen naar een actieplan is het naar mijn bescheiden mening van belang om een keuze te maken of we een dergelijk onderzoek als RCH op eigen houtje gaan uitvoeren of dat we aansluiting zoeken bij andere clubs of wellicht proberen de FEHAC te enthousiasmeren voor dit onderwerp. Wel moeten we voorkomen dat het dan verzand in een structuur van commissies, bureaucratie en vergadertijgers.

Dus??

Korte termijn acties

Om een besluit te nemen of we verder willen gaan met het ontwikkelen van een goed actieplan of dat we beter helemaal niets gaan doen (ook een optie uiteraard) moeten in ieder geval op korte termijn de volgende acties worden uitgevoerd:

Discussie over de inhoud van dit stuk in de komende ALV (2 juni te Vierhouten). Gezien het belang voor de toekomst van onze club hierbij dus nogmaals een warm pleidooi om te komen op deze ALV. Verwerken van de resultaten van de discussie en eventuele besluiten in een volgende versie van deze notitie. Beslissing over het al dan niet voortzetten van de acties. Bij groen licht opstellen van een actieplan voor de wat langere termijn.

Vooruitlopend op één en ander kan het denk ik geen kwaad om vast wat contouren te schetsen voor een nadere uitwerking. Daarbij dienen zich in eerste instantie een tweetal keuzes aan die bij een besluit tot voortgang op korte termijn gemaakt moeten worden. En wel:

Leggen we de uitvoering van één en ander in de handen van een aparte commissie of is dit een bestuurstaak? Gaan we alleen verder

met dit onderzoek of zoeken we aansluiting met anderen?**Aanzet tot een actieplan**

Na een besluit over de twee hiervoor genomen punten zou een actieplan globaal gezien de volgende punten kunnen omvatten. Ik zeg hier duidelijk kunnen, want een definitieve invulling wordt natuurlijk pas gemaakt na het nodige voorwerk zoals hiervoor naar mijn idee is aangegeven.

Bepalen van het beeld van old-timers binnen de groep van autoliefhebbers. Toetsen van de doelstellingen van de RCH aan dit beeld. Inventarisatie bij andere merkenclubs van: Eventuele actuele problemen. Welke acties hebben anderen genomen in relatie tot die problemen? Welke resultaten heeft dit opgeleverd? Welke resultaten worden nog verwacht? Wat kunnen we als RCH leren van het voorgaande? Wat wordt dan de richting die de RCH moet gaan volgen op korte en op lange termijn? Wat mogen we verwachten als we een dergelijke richting inslaan? Ook hier speelt weer zowel de korte als de lange termijn.

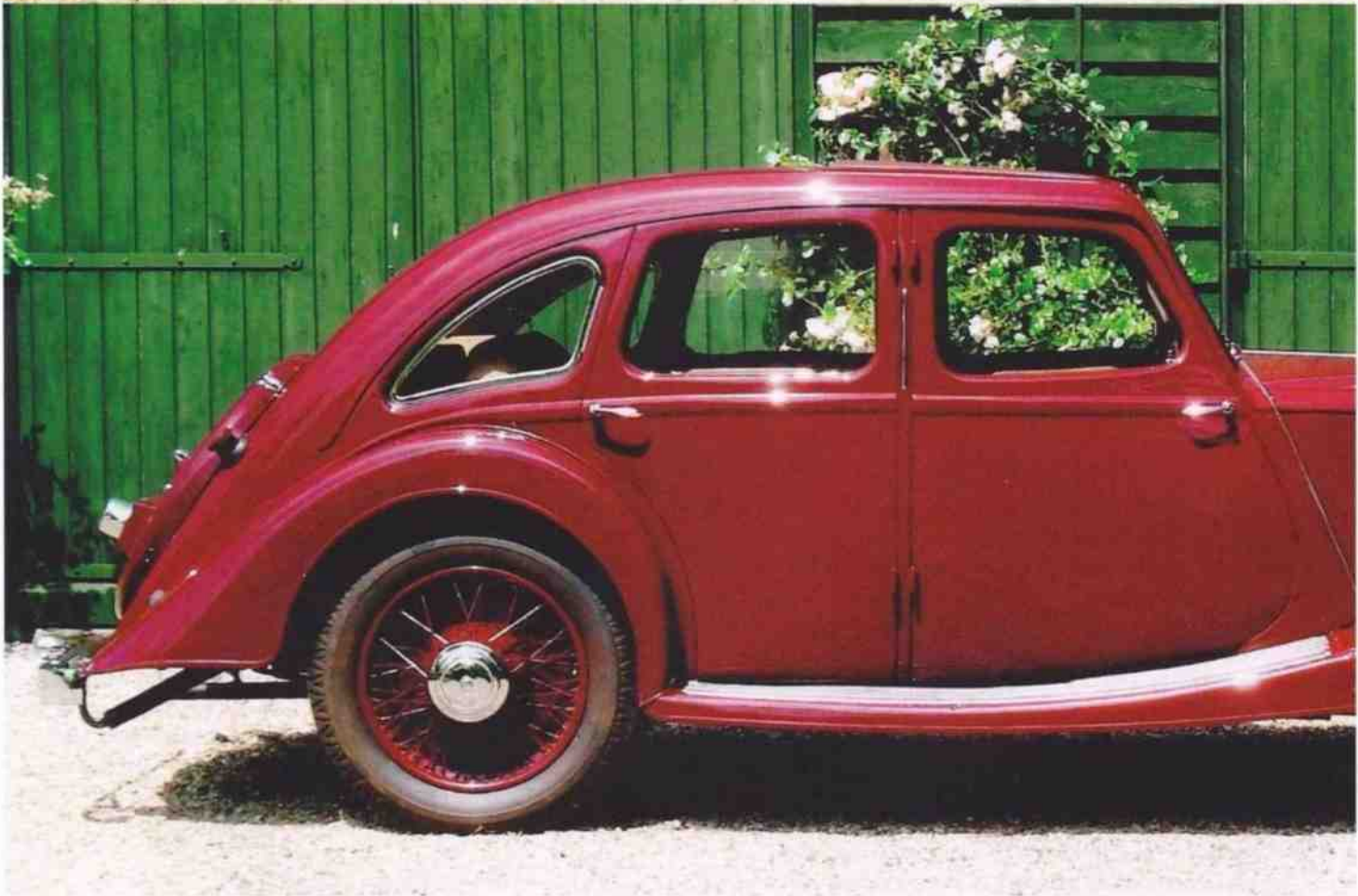
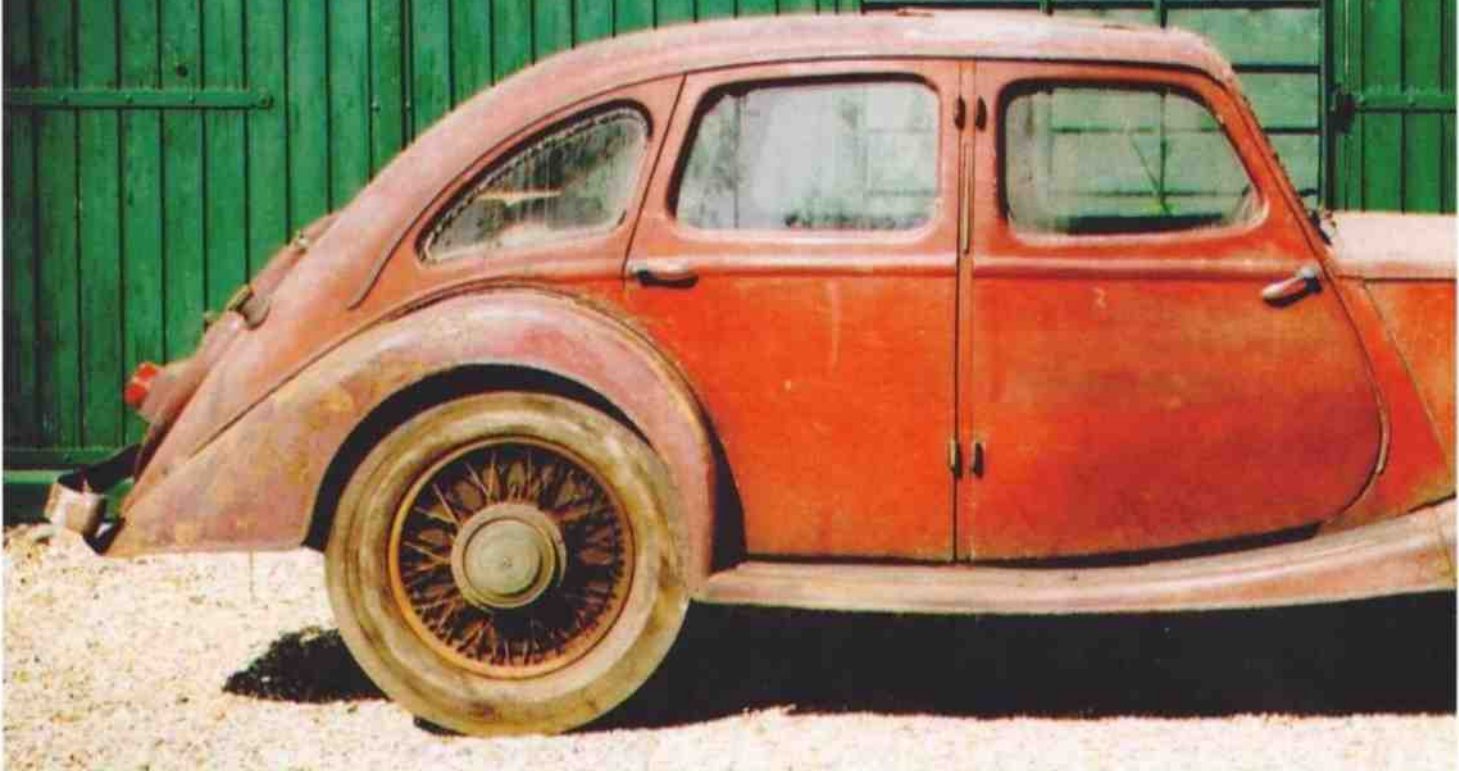
Op dit moment wil ik nog niet gaan speculeren over hoe een dergelijke richting eruit zou kunnen zien. Eerst ligt er het nodige huiswerk. Aan alle leden de taak om te reageren en aanvullende input te leveren. Dit kan naast de discussie tijdens de ALV ook door mij te contacten via mail of anderszins.

Ik ben benieuwd!



Fotocollage nieuwjaarsmeeting 2013

1938 Riley Kestrel "Big Four"



Tekst en foto's: Ard en Arnoud op de Weegh



Het zal je maar gebeuren: je bent al jaren op zoek naar een specifieke, bijzondere auto en deze wordt bijna voor je neus weggekaapt door een rechtszaak. Groot liefhebber van Engelse automobielen Herman Arentsen overkwam dit bijna; toch gaf hij de moed niet op. En wat blijkt? De aanhouder wint!

"Een Riley Kestrel Saloon is een auto die opvalt, je houdt ervan of niet", dat zijn de woorden waarmee Herman Arentsen zijn Riley Kestrel Saloon uit 1938 beschrijft. Herman was, voordat hij de Riley kocht, al jaren gecharmeerd van de lijnen van de Kestrel, de zogenaamde "airline"-modellen. In de jaren dertig was Art Decodesign van invloed en een belangrijke vernieuwing in het stileren van auto's. Fabrikanten als Jaguar, MG, Rover, AC en Bentley maakten ook auto's in deze lijn, maar Herman is van mening dat het in de Riley Kestrel het beste is gelukt.

BLUE STREAK

De Kestrel kwam voor het eerst op de markt in 1932, uitgerust met een viercilindermotor met een inhoud van 1100cc. Die werd later opgevolgd door een viercilinder 1500cc en daarna door een 1700cc-zescilindermotor. Ook kwam er een ultieme uitvoering, de zogenaamde "Big Four". De Kestrel van Herman is er zo één. De "Big Four" was uitgerust met een zeer moderne viercilindermotor met 2443cc en was erg revolutionair voor die tijd. Deze motor is dan ook tot 1957 gebouwd. Het was ook één van de eerste vooroorlogse auto's met een mechanische overdrive van Borg Warner. De pers noemde deze snelle auto "Blue Streak" in de lovende testverslagen.

Toen Riley net goed en wel begonnen was met het bouwen van de Big Four gingen ze failliet. Het automerk werd overgenomen door Lord Nuffield, die de Riley Kestrel door liet bouwen tot en met 1940. Dit was echter wel in een soberder uitvoering: zonder toerenteller, een andere versnellingsbak en met kleinere wielen. Van de uitvoering die Lord Nuffield op de markt bracht zijn er maar heel weinig gebouwd. "Ze konden geen succes worden", aldus Arentsen. Engeland had in 1940 andere productieprioriteiten.

ZELDZAAM

Een Riley Kestrel "Big Four" vinden is een lastige klus. Dat is niet alleen te wijten aan het feit dat er maar weinig zijn gebouwd (350 stuks). Op dit moment zijn er bij de Riley Club in Engeland slechts twaalf Kestrel Big Fouruitvoeringen bekend die origineel zijn, waarvan slechts een paar in goede staat.

Daarnaast zijn in de loop der jaren veel "Big Four" Kestrels omgebouwd tot specials, terwijl ze nog te restaureren waren. Veel van de Kestrelcarrosserieën zijn vernietigd, wat erg jammer is vanwege het feit dat ze allerm minst roestgevoelig waren door hun aluminium carrosserie. De spatborden en het onderstel van de Kestrel zijn van staal en dus wel erg roestgevoelig, maar de portieren zijn weer van aluminium. De auto's zijn vaak omgebouwd tot specials, omdat men dan een lichte aluminium sportwagen had met een krachtige motor. En niet te vergeten: de specials brengen meer op dan de standaard saloons. Nadat Herman in Engeland al een paar keer geattendeerd was op een aantal Riley Kestrels, die slechts 1500cc hadden en dus niet waren wat hij zocht, verscheen er plots een artikel over een veiling in het



De Kestrel bij aankomst in Nederland



Het testen van de aandrijflijn



Het onderstel werd weer als nieuw



Het vernieuwen van het houtwerk



Het "Big Four" motorblok



De Riley bij de spuiterij

Engelse blad 'Classic & Sportscar'. In dit artikel stond dat op 30 juni en 1 juli 2005 "The Sale of the Century" plaats ging vinden in Essex. Het betrof hier de veiling van de zogenaamde "Sharpe Collection", opgebouwd door de gebroeders Sharpe die in de jaren vijftig, zestig en zeventig een collectie auto's hadden verzameld. Tijdens deze veiling werden er maar liefst 200 auto's en een aantal motorfietsen aangeboden, die door de drie broers waren verzameld.

Deze veiling vond plaats om een aantal redenen. Ten eerste het feit dat in 2003 één van de broers Sharpe was overleden en er toen iets met het erfgoed moest gebeuren. Ten tweede speelde het probleem dat het verzekeringstechnisch niet op te brengen was door de familie om de collectie bij elkaar te houden. De collectie was in de loop der jaren vele malen meer geld waard geworden, dan waarvoor de broers de auto's hadden gekocht. Het derde probleem was het feit dat vandalen en dieven regelmatig in de schuren kwamen en daar onderdelen van de auto's hadden gestolen of vernield.

TERUGGETROKKEN

De veiling vond plaats op een afgesloten locatie in Essex. Christie's heeft zich hier twee dagen mee bezig gehouden. Deze veiling zou voor Herman niet zo belangrijk zijn geweest als daar geen Riley Kestrel "Big Four" Saloon uit 1938 onder de hamer ging. Hij werd hier door een Engelse vriend op geattendeerd. Deze Engelsman ging naar de kijkdagen toe om voor zichzelf naar een auto te kijken en om te zien in welke staat Hermans "Big Four" was. Diezelfde avond belde hij Herman thuis op met een treurige mededeling "The car is withdrawn", oftewel teruggetrokken. Dit was 27 juni 2005. Toch liet Herman zich niet uit het veld slaan en besloot om naar Essex af te reizen om daar de veiling mee te maken.

Eenmaal op de veiling aangekomen bleek inderdaad dat de auto er niet meer stond. Hij

stond achterop het terrein achter een aantal hekken verscholen. Na afloop van de veiling zocht Herman contact met de familie Sharpe en die vertelde dat de auto in beslag genomen was. Op dat moment konden ze er weinig over vrijgeven, hun advocaat was met de zaak bezig. Herman werd beloofd, dat hij de auto mocht kopen als de auto weer vrijgegeven was.

KAPERS

Maandelijks had Herman contact met de familie Sharpe over de Riley. Helaas telkens tot de conclusie komend dat beide partijen nog niet verder waren betreffende de Riley Kestrel. Totdat een jaar later op een vrijdagavond om 22.00 uur één van de gebroeders Sharpe naar Nederland belde. Eén van de eerste mededelingen was "The car is yours". Herman reageerde enthousiast en gaf aan dat ze het nog niet over de prijs hadden gehad. Hierop antwoorde Sharpe dat ze daar wel uitkwamen tijdens het ophalen van de Riley.

Arentsen had de toezegging nog niet gekregen dat hij de auto mocht hebben of er verschenen meer kapers op de kust. Er waren meerdere partijen die een bod wilden doen op de "Big Four". Herman kreeg echter voorrang wanneer hij de toezegging deed de auto in de originele staat te behouden en er geen special van te maken. Sharpe hechtte er erg veel waarde aan dat de auto in originele staat werd hersteld. Herman deed de toezegging de auto in originele staat te behouden en te laten zien als de restauratie klaar was. Helaas heeft dit nooit kunnen gebeuren, want Sharpe overleed drie maanden voor voltooiing.

NIUWSGIERIG

Eenmaal begonnen aan de restauratie bleef Herman altijd nieuwsgierig naar het ware verhaal achter zijn Riley Kestrel. Hij besloot een artikel te plaatsen in het Engelse

Motor	4 cilinder in lijn 2443 cc
Boring x slag	80,5 x 120 mm
Compressie verhouding	6,1:1
Vermogen	83,5 pk bij 4300 rpm
Topsnelheid	140 km/h
Acceleratie 0-80 km/h	14,9 seconden
L x B	451 x 158 cm
Gewicht	1473 kg
Wielbasis	293 cm
Jaar van productie	1937-1939
Productieaantal	350
Nieuwprijs	415 pound

TECHNISCHE
GEGEVENS

maandblad "The Automobile". Daar werd vrijwel direct op gereageerd via een geheimzinnige brief. Daarin beweerde een persoon alle informatie over de Kestrel te hebben en de complete historie te weten. Herman reageerde hierop en hoorde drie maanden niks. Hij besloot voorzichtig een tweede brief te sturen, waar hij wederom niks op hoorde.

Herman trok de stoute schoenen aan toen hij dat jaar samen met zijn vrouw een bezoek aan Engeland bracht. Hij reed naar het adres waar de geheimzinnige brief vandaan kwam. Het bracht hun naar een armoedig dorpje in Noord-Engeland. Arentsen belde aan en trof daar een vrouw aan. Nadat hij aangegeven had dat hij haar man wilde spreken over de Riley Kestrel antwoordde ze meteen "You mean the stolen Riley?" Als antwoord hierop gaf hij aan dat hij de historie van de auto niet kende, waarop de vrouw zei dat haar man over een uur thuis zou zijn.

Een uur later belde Herman wederom aan en werd ontvangen door een man. Deze man was inderdaad de schrijver van de geheimzinnige brief. Hij vertelde dat zijn vader de Riley had gekocht eind jaren vijftig toen hij in Noord-London een bedrijf had. Herman versprak zich toen hij zei dat hij wist dat de vader van de Engelsman houthandelaar was geweest. De Engelsman reageerde verbaasd, maar Arentsen legde uit dat hij briefjes in de auto had gevonden waaruit dat bleek. Hij vertelde maar niet dat er een oude jas in de auto lag met verschillende onbetaalde rekeningen en aanmaningen op naam van de vader van de Engelsman.

De zoon van de eigenaar vertelde dat het op een gegeven moment slecht ging met de houthandel van zijn vader en dat ze toen besloten om de auto op te slaan in een garagebox in Noord-London. De auto zou daar gestolen zijn, waarna de familie hem nooit meer terugzag. De Engelsman zei, dat hij door een vriend attent was gemaakt op de Sharpeveiling waar de Riley geveild werd. Hij had direct door de politie beslag laten leggen, want volgens hem bracht een Riley Kestrel in 2005 een vermogen op. Herman probeerde voorzichtig aan te geven dat de staat van de auto niet al te best was en dat de waarde dus niet denderend was. De man reageerde hier wat nors op en gaf aan dat er grote emotionele waarde aan de auto hing voor hem. Herhaaldelijk zei hij tegen Herman "I don't blame you", maar hij was toch terneergeslagen. Herman bood hem naderhand aan om de auto eventueel te laten zien als hij gerestaureerd was, maar de Engelsman had hier geen oren naar. Ook wilde hij geen oude foto's van de auto gaan zoeken.

De uitspraak van de rechter in 2005 was duidelijk geweest: een Riley Kestrel Saloon was



Britse luxe uit de jaren dertig



De viercilindermotor is weer in zijn volle glorie hersteld

in 1960 amper 100 pond waard en na vijftig jaar mag er aangenomen worden dat dit verjaard is. Dit was natuurlijk voor de Engelsman een tegenvaller, omdat de kosten van de advocaat en de rechtbank ook nog betaald moesten worden.

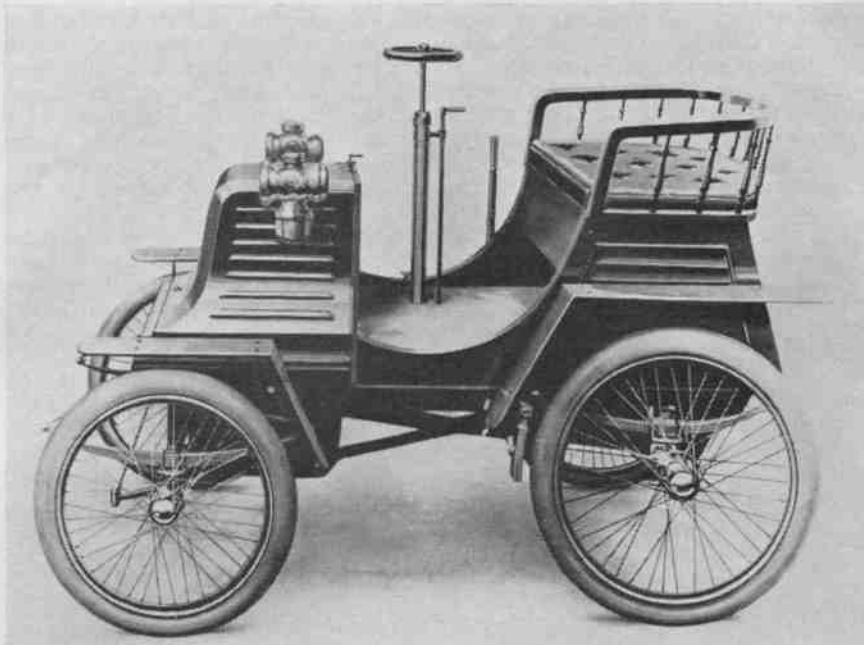
Na het gesprek met de Engelsman besloot Herman om weer contact op te nemen met de familie Sharpe om hun kant van het verhaal te horen. De familie Sharpe gaf aan dat de Riley bij hen was gekomen wegens een gebroken aandrijfjas. De Riley Kestrel werd naar de werkplaats van Sharpe gebracht om daar de aandrijfjas te laten repareren. De reparatie is daar verricht, maar de betaling van de reparatie heeft nooit plaatsgevonden waardoor de gebroeders Sharpe de auto niet meegegeven hebben en de auto voor de komende 45 jaar in een schuur werd opgeslagen.

Herman kocht de auto in de zomer van 2006. Hij heeft toen getwijfeld om de auto wel te restaureren. De aanblik van de echte "barn find" was naar zijn mening prachtig, maar toch besloot hij om de auto te restaureren. Dat had hij immers ook de familie Sharpe beloofd.

De restauratie van de Kestrel heeft Arentsen bijna volledig zelf uitgevoerd op het spuiten van de carrosserie en de motorrevisie na. Er werd ruim 2000 uur aan de restauratie besteed. Dit is werkelijk een monnikenwerk geweest en het resultaat mag er dan ook wezen. De auto is niet van nieuw te onderscheiden en straalt werkelijke Engelse luxe van de jaren dertig uit.

De perfecte restauratie van Herman werd in 2010 beloond. Op het concours d'Élégance van Paleis het Loo in 2010 ontving de Riley Kestrel de tweede prijs in de categorie "Pre-war Saloons".

De "Big Four" van Herman Arentsen is werkelijk een auto van klasse met een grandioze historie. Een historie die wellicht apart is, maar de auto een waar karakter meegeeft. Dit verhaal geeft weer eens aan hoe ver mensen gaan om de auto van hun dromen te kunnen bemachtigen. Velen hadden het al lang opgegeven, maar Herman Arentsen zette door, wetende dat de auto nooit zou kunnen opbrengen wat hij er aan kosten en uren had ingestoken.



De eerste 4,5 pk Riley, in ontwerp en fabricage waarvan de broer van William Victor, Percy Riley een zeer groot aandeel heeft gehad.

William Victor Riley werd op 5 januari 1876 te Coventry geboren. Hij overleed in Oxford op 9 februari 1958 en werd dus 82 jaren oud. Een rijk leven werd op die negende februari afgesloten, want tussen beide data lag voor William Victor Riley een wereld vol durf, doorzettingsvermogen en genialiteit waaraan hij, door de hier genoemde, voor hem tekenende karaktereigenschappen, een grote glans verleende.

„V.R.“, zoals hij door zijn vele vrienden in de wandeling werd genoemd, kreeg een niet al te langdurige schoolopleiding in Coventry, waar hij de King Henry

...U komt zijn naam niet dikwijls tegen...

WILLIAM VICTOR RILEY



Wij willen onze artikelen-reeks:

„U komt zijn naam zo dikwijls tegen!“, besluiten met de naam

van een autofabrikant uit de pionierstijd, waarop U zeer zeker niet dagelijks stuit.

Maar komt er

een auto U onderweg tegemoet, waarvan deze naam

in het merk verankerd ligt,

dan is dat een wagen die onmiddellijk de aandacht trekt,

een sierlijke en toch robuuste auto, krachtig en toch elegant.

Tien tegen één dat U dan zegt:

„Kijk een Riley“

en in het achteruitkijkspiegeltje zult U er nog even een blik op werpen,

om de wagen na te staren

als deze zich snel achter U verwijderd.

VIII school afliep. Op 14-jarige leeftijd slaagde hij voor het eindexamen en onmiddellijk legde zijn vader beslag op zijn zoon, door hem op te nemen als leerling in zijn bedrijf.

Vader Riley had een goed lopende rijwielzaak en daarnaast fabriceerde hij zijn eigen twee- en driewielers, die onder de naam Riley in de handel werden gebracht.

William Victor had zich gauw met de fabricage vertrouwd gemaakt. Maar een fiets alleen, een trapfiets, dat interesseerde hem al gauw niet meer. Zo'n fiets moest worden gemotoriseerd, dan had je er pas wat aan. Hij wist zijn broers Percy en Alan warm te maken voor zijn plannen om een motorfiets te ontwerpen en lang duurde het niet of het bedrijf kwam door deze motorfietsen tot groter bloei.

William Victor Riley was echter geen jongen, die het toen wel geloofde. Zijn rusteloze geest, zijn zoeken naar „steeds beter”, zijn nauwkeurig volgen van de evoluties op vervoergebied die zich in die dagen snel voltrokken en zijn wil om de zaak daarmee gelijke tred te doen houden, het waren alle eigenschappen, die er toe leidden dat de plannen ter tafel kwamen tot het bouwen van een automobiel: een Riley.

In de jaren 1903 en 1904 werd hard getekend en gerekend, werd hard ontworpen en weer van voren af aan begonnen om ten slotte te komen tot de eerste, watergekoelde viercilinder Riley, die een motorvermogen van 4,5 pk kon opbrengen. De eerste auto was over de dam. Duizenden zouden volgen. William sr. kon trots zijn op zijn zoons, die intussen de Riley Engine Co. hadden gesticht. Na de 4,5 pk verscheen de 6 pk tweezitter en daarna de 9 pk met een vier-versnellingsbak, een wagen die zijn tijd ver vooruit was.

William Victor had de technische leiding van de onderneming. In 1907 kwam de fabriek voor het eerst uit met afneembare draadspaakwielen die als standaard op de Rileys werden geleverd. Bestellingen uit geheel de wereld kwamen op deze wielen binnen, waarvan de Riley Engine Co. gedurende lange jaren de grootste fabrikant was.

Toen in 1914 de oorlog uitbrak, wilden Victor, Percy en Allan Riley zich opgeven voor de militaire dienst. De autoriteiten weigerden echter hun verzoek, op grond van het feit, dat naar hun oordeel de gebroeders zich verdienstelijker voor het land konden maken, als zij hun fabriek bleven leiden.

Na de oorlog werd de onderneming, waarvan William Victor de leidinggevende directeur geworden was, op een andere basis gevestigd en herdoopt in Riley (Coventry) Limited. In het midden van de twintiger jaren kwam de maatschappij uit met de Riley 9 „Monaco”, een voltreffer die het concern tot nog succesrijker ontwikkeling bracht. Gedurende een tiental jaren werden de Rileys, waar deze in races of in welke andere autosportevenementen ook werden inge-

zet, steeds als bijzonder gevaarlijke tegenstanders erkend. In Le Mans en op de Brooklandsbaan verschenen de Rileys bij herhaling, maar ook bij allerlei trials en rallies deden de wagens van zich spreken. De fabriek floreerde en wist in die jaren de controle te verwerven over de Midland Motor Body Company en British Press Panels, twee belangrijke fabrieken die eveneens in Coventry waren gevestigd.

In 1925 werd de Riley Motor Club gesticht en het lag voor de hand dat William Victor tot voorzitter werd gekozen. Zelden heeft een club zulk een enthousiaste president gehad. Bij zo goed als alle door deze club georganiseerde evenementen — en dat waren er vele — was hij aanwezig, al die jaren door. William Victor heeft deze functie tot zijn dood toe bekleed. In zijn jonge jaren heeft

in de jaren daarna, tot 1935, vice-president van de Society of Motor Manufacturers and Traders.

Ook op het sociale vlak was William Victor Riley een vooraanstaande figuur. Tal van verenigingen, waarvan de arbeid op dit terrein lag, werden door Riley met raad niet alleen, maar bovenal met daad, terzijde gestaan.

In 1938 ging lord Nuffield een belangengemeenschap aan met Riley, waarbij Riley (Coventry) Limited in diens machtige concern werd opgenomen. Riley werd lid van de raad van bestuur van de Nuffield Organization en bleef dit tot 1948. Een goed vriend van William Victor Riley zei eens — en dat was kenmerkend voor het karakter van deze schier onverwoestbare pionier-autofabrikant: „Degenen die „V.R.” persoonlijk kennen en zij die het voorrecht genieten om



William Victor Riley ook dikwijls zelf actief aan autosportgebeurtenissen meegedaan. In 1909 won hij, in zijn beroemde V-Twin, de beruchte Shelsley Walsh trial.

Tal van officiële functies heeft Riley vervuld. Zo is hij in 1932 en 1933 voorzitter geweest van de Motor Industry en

met hem of voor hem te werken, voelen als bij intuïtie te staan tegenover een hoogstaande persoonlijkheid, een gentleman tot in zijn vingertoppen aan wie men nooit tevergeefs om raad zal vragen. Hulpverlening en aimabiliteit zijn twee eigenschappen die door deze grote mens gesymboliseerd worden.”

Boven: Victor Riley aan het stuur van een uit 1907 daterende Riley, waarmee hij de eerste na wereldoorlog II, op 17 november 1946 gehouden Veteran Car Run van Londen naar Brighton, succesvol beëindigde.

PASSIE VOOR AUTO'S



... BIJ DE KNAC VANZELFSPREKEND

- DÉ CLUB VOOR AUTOLIEFHEBBERS, AL SINDS 1898
- DE KNAC BIEDT – AFHANKELIJK VAN HET GEKOZEN PAKKET – HULP BIJ PECH IN BINNEN- EN BUITENLAND, VOOR ZOWEL DE DAGELIJKSE AUTO ALS DE KLASSIEKER
- UITSTEKENDE VERZEKERINGEN VOOR DE KLASSIEKER EN DE MODERNE AUTO
- MAXIMAAL KLASSIEKERPLEZIER DOOR TOERRITTEN, TAXATIES, TECHNISCHE INFORMATIE EN EEN PRACHTIG CLUBBLAD MET VEEL WETENSWAARDIGHEDEN

WIJ DELEN UW PASSIE. DAAROM IS DE KNAC DE CLUB WAAR AUTOLIEFHEBBERS ZICH THUIS VOELEN.

KNAC, VANZELFSPREKEND VOOR AUTOLIEFHEBBERS

WWW.KNAC.NL 070 383 16 12

