

Roamer

142



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

37e jaargang nummer 1, juni 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,--
- 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

37e jaargang
nummer 1, Juni 2013.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS**
- 5 VAN DE REDACTIE**
- 6 VAN DE VOORZITTER**
- 7 VAN DE PENNINGMEESTER**
- 8 NAJAARSMEEETING**
- 9 6 CILINDER RILEY MOTOR**
- 13 J.STEYLING**
- 14 VERSLAG VIERHOUTEN**
- 15 VERSLAG VIERHOUTEN**
- 16 MILLE MIGLIA, 11STEDENTOCHT**
- 17 VERSLAG ALV 2013**
- 19 VERSLAG VOORJAARSMEEETING**
- 20 RILEY BROOKLANDS NINE**
"Het Automobiel", januari uitgave 1982, nr 22
www.hetautomobiel.nl

Agenda 2013

Najaarsmeeting 2013

22 september

ZIE PAGINA 8

Inleveren kopij:

vóór 9 september 2013

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

Fotovoormapagina:

Menno von Brucken Fock

Radio Kootwijk: bron internet



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.

- Voorzitter** : Rinus Boerstra, Stoepstraat 2b, 4184 CG Opijnen,
tel. 0418-651222, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
- Secretaris/Ledenadm.** : Harry Keizer, Westerparallelstraat 68, 9501GX,
Stadskanaal, tel. 0599-652470, 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
- Postbankrekening** : 4768493 t.n.v. Riley Club Holland
- Redactie** : 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
- Archivaris** : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
- Clubwinkel** : 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
- Commissie lief&leed** : Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
- Commissaris register/
documentatie** : Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl
- Onderdelenvoorziening** : 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
- Technische adviseurs** : *Vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, van Polanenpark 142,
2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030.
Riley RM-typen:
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
- Internet** : www.rileyclub.nl

van de redactie

Deze Roamer is wat aan late kant omdat ons weekend Vierhouten op 1-2 juni was dit jaar.

Ook moet ik zeggen dat juni een drukke maand is met veel activiteiten.

Het maken van het clubblad on-line begint te wennen. Het probleem is dat ik na 3 maand veel vergeten ben hoe iets moest. Nu hebben zij een goede "help" in het programma met filmpjes.

Deze Roamer heb ik voorzien van 2-koloms tekst. Uit de reacties op de vorige Roamer ik begrepen dat men dit wel prettig vindt.

In deze Roamer een stuk over een zelfbouw 6 cilinder motor! Kees stelde mij hiervan op de hoogte, ik had enkele stukken gelezen in het Engels. Vervolgens heeft Kees een en ander vertaald en toegelicht. Van dit soort verhalen ben ik erg onder de indruk. Erg knap als mensen dit bedenken en ook nog met succes weten uit te voeren. Kijk, zo'n foto nu van een doorgezaagd blok, dat spreekt toch wel tot de verbeelding!



Vorige week heb ik de opendag bezocht van Jansen carrosseriebouw in Wesepe. Zij bouwen vantage carrosserieën op bestaande chassis. Zij bouwen Bentley's, Alvis en Riley's.

Op het moment dat ik er was, waren er twee Riley's in aanbouw. Bas, de eigenaar vertelde mij dat hij nog 3 Riley's moest bouwen. Buiten stond een mooie groene Falcon die ook nog van een nieuwe carrosserie voorzien moest worden om als Special weer op de weg te komen. Foto toont nieuw schutbord.



Enkele weken geleden werd ik gebeld door een jongeman die wist dat ik een mooie auto had. Hij vroeg of ik hem daarmee naar het gala feest van zijn school zou willen brengen. Nadat hij de foto van de Riley had gezien was het meteen goed. Zo stond ik op vrijdagavond in een file voor zijn school waar de studenten door een stel verkleed als Willem Alexander en Maxima ontvangen werden. We reden achter een koets uit 1882 getrokken door 2 paarden en achter ons een nieuwe Aston-Martin.

Ik hoop dat u geniet van deze Roamer welke tot nu toe de meest ingezonden stukken heeft.

Mocht u iets leuks zien voor plaatsing in de Roamer, schroom niet, stuur het naar redactie@rileyclub.nl bij voorkeur voorzien van uw eigen tekst. Ook opmerking kunt u naar dit mail adres sturen.

Jan-Willem Nieuwenhuis



Van de voorzitter

Rinus Boerstra

Het Riley seizoen ligt momenteel goed op stoom. Voorjaarsmeeting is geweest, evenals Vierhouten en de voorbereidingen voor de najaarsmeeting lopen ook al weer. De voorjaarsmeeting bracht ons naar het Zeeuwse Serooskerke waar Dirk en Laura Sterkenburg een prima programma voor ons hadden. Dirk en Laura, vanaf deze plek nogmaals bedankt voor jullie inzet. Meer weten? Zie ook elders in deze Roamer voor wat meer couleur locale.

Inmiddels is ook Vierhouten alweer geschiedenis en hoewel de belangstelling dit jaar wat minder was dan het gemiddelde van de laatste jaren, was het toch weer een gezellig geheel. Ook hiervan een verslag in deze Roamer. Alle vrijwilligers die hebben bijgedragen aan het slagen van het weekend: bedankt. Zonder ieders inzet is het niet mogelijk om een dergelijke meeting goed te laten verlopen.

De zondagmiddag in Vierhouten stond natuurlijk weer in het teken van de ALV. Behalve de gebruikelijke onderwerpen was ook de discussienota die van mijn hand in de vorige Roamer had gestaan, onderwerp van gesprek. Het ging hier over een toch wel belangrijk onderwerp namelijk de toekomst van de RCH. Er zijn een aantal goede suggesties naar voren gekomen (ook te vinden in de notulen van de ALV) en het bestuur is nu aan zet om één en ander nader uit te werken en te vertalen naar mogelijke vervolgstappen. Overigens blijven suggesties vanuit de ledenkring uiteraard van harte welkom. Dus mocht iemand ideeën hebben, laat het me even weten!

Het eigen project. Uitlaat hangt eronder. Voorzien van elastische ophanging, diverse zelfgemaakte beugels en steunen (steugels dus eigenlijk), inclusief een door Aert en Kees aanbevolen extra steun tussen het voorste gedeelte en het carter. Dit om een te grote belasting op de dichtring tussen spruitstuk en uitlaat te voorkomen. Radiator geplaatst; niets over te mopperen. Is voorzien van een compleet nieuw koelblok met grotere capaciteit dan origineel dus moet goed komen. Nog wat klein spul tegen de bulkhead geschroefd (benzinepomp, junction box, regelaar) en dan de volgende grote klus: de voorramen.

Eerste topperij: de rubbers door de fris verchromde sponningen zien te trekken. Na veel geklooi met Dreft letterlijk schuimbekkend de spuitbus met siliconenspray gepakt. Nog niet van een leien dakje, maar het lukte. Drie dagen later nog spierpijn.

Toen de ramen nog even erin schroeven. Dacht ik. Eerst de oude schroefgaten uitboren en pluggen erin lijmen. Passen, hier een schroefje erin, daar een kier die niet meer weg wil. Tweede raam dat er niet meer naast kan, schroeven die in de lucht uitkomen, enz. enz. Zes handen nodig terwijl er maar twee aan mijn lijf zitten. Kortom nog meer getob. Hier en daar nog wat extra hout ingelijmd. Uiteindelijk heb ik een soort hulpconstructie gemaakt van hout aan de binnenkant, de ramen met ijzerdraad via de schroefbeugeltjes eraan verbonden en vervolgens het geheel onder spanning gezet door wiggen tussen het hout te tikken. Nu komt er model in, de boel blijft corrigeerbaar en de schroeven gaan er pas in als alles op de juiste plek zit. Wordt vervolgd.

afb. 6 cilinder Riley motoren zie pag.10



Van de secretaris,

Van mijn kant niet veel te melden over de Riley Club Holland.

Door familie omstandigheden kon ik niet naar Vierhouten komen.

Wel is de sportwagen weer op de weg en dus op 11 mei de elfstedentocht er weer mee gereden, tevens zoon David met de RMB en dochter Judith met de Willy's.

Het lijkt mij een leuk najaarsweekend te worden in Noord-Holland dus dat staat al in de planning op onze agenda.

Graag tot ziens op de volgende meeting.

Harry Keizer.



Willem Postel wisselbeker

Op woensdag 5 juni heeft Wim Arends de Willem Postel beker overhandigd aan Orly von Brucken Fock (zie verder punt 9a van het verslag Algemene Ledenvergadering op 2 juni 2013). De foto is gemaakt door Menno von Brucken Fock.





Najaarsmeeting, 22 september

Beste Riley vrienden.

Wij hebben een meeting in Noord Holland georganiseerd.

De meeting wordt gehouden op **zondag 22 september**.

Graag willen wij jullie met koffie en gebak ontvangen op het Mirror Paviljoen, te Monnickendam, tussen 10.30 en 11.00 uur. Daarna wordt de lunch gebruikt om ongeveer 12.00 uur. Na de lunch, 13.00 uur, wordt er een korte rit in de omgeving gereden. Na de rit gaan we de werkplaats van de stoomtram in Hoorn bezoeken en worden we rondgeleid door een van de gidsen.

Als we dit gedaan hebben dan vertrekken we naar een eetcafé waar we onder het genot van een drankje afscheid van elkaar kunnen nemen. Wij hopen dat het een leuke dag wordt en dat veel mensen er zin in hebben.

De kosten voor deze dag bedragen 18,00 euro per persoon en dat is inclusief de lunch, de toegang tot de werkplaats en de gids. Het drankje na afloop is voor eigen rekening. In verband met het reserveren van het een en ander verzoeken we jullie om je voor

1 september aan te melden.

Aanmelden kan per email: h.tellinga@quicknet.nl

Wanneer mocht blijken dat er niet voldoende deelname is op 1 september dan kan deze dag geen doorgang vinden. Wij zouden dit erg jammer vinden dus mensen geef je op.

Harry en Janneke Tellinga.

Telefoon: 06 30168775

Adres en routebeschrijving:

Mirror Paviljoen

Waterlandse Zeedijk 1

1141 LC Monnickendam

tel. 0299653612

Routebeschrijving vanaf Amsterdam:

Beginpunt ring A10. Afslag S116 richting Volendam. Rechtsaf, afslag Monnickendam/Marken. Over de brug, 600 meter rechtdoor tot rotonde. Rtonde rechtdoor, na 250 meter linksaf (Hemmeland) tussen de dijk door. Daarna 2 x rechtsaf. U moet hier het bord Mirror Paviljoen volgen. Er is parkeerruimte bij het Paviljoen en anders op de grote parkeerplaats.

Vanuit het Noorden: De A7 volgen tot Purmerend en daar de afslag 6 naar Volendam nemen, dit is de N244. Aan het einde van de N244 ga je naar rechts de N247 op. Op de rotonde bij Motel Katwoude rechtdoor en dan bij Monnickendam de tweede afslag, Monnickendam/Marken. Over de brug, 600 meter rechtdoor tot rotonde. Rtonde rechtdoor, na 250 meter linksaf (Hemmeland) tussen de dijk door. Daarna 2 x rechtsaf. U moet hier het bord Mirror Paviljoen volgen. Er is parkeerruimte bij het Paviljoen en anders op de grote parkeerplaats.

Moederdagrit 12 mei 2013

“Beste Rootes, Jensen en Riley mensen” was de titel van de uitnodiging die wij halverwege april ontvingen. De Rootes club Nederland organiseerde op 12 mei een moederdagrit (twee aansluitende ritten) in Austerlitz. Het verzamelpunt was om 11:00 bij restaurant Bonaparte-Austerlitz. De rit die om 11:45 van start zou gaan door het prachtige gebied rond de pyramide van Austerlitz, die in 1804 in 27 dagen door de al daar gelegeerde Franse bataljons is opgetrokken en was geïnspireerd is op de pyramide van Gizeh. Dit alles onder leiding van de Franse generaal Auguste de Marmont, die dit toch wat vreemd ogende ding, een soort grote molshoop van aarde en graszoden liet bouwen. De Marmont had deze inspiratie opgedaan tijdens de Egyptische veldtocht onder leiding van Napoleon.

Gezien wij er al om kwart over tien waren, dus veel te vroeg vertrokken uit Nijmegen, en in het restaurant nog geen spoor van leven te ontdekken was, hebben we uitgebreid de geschiedenis van het gebied kunnen onderzoeken vanuit een restaurant gelegen aan de voet van de pyramide. Iets voor elf uur waren wij weer ter plaatse waar ook de eerste deelnemers gevolgd door een lichtblauwe rookwolk zich meldden.

Na een klein half uurtje stond er op de parkeerplaats tegenover het restaurant een bonte verzameling aan Engelse auto's. Waaronder een stuk of drie Riley's een prachtige witte Humber super spipe, een kleine Hillman imp convertible, een paar Jensens met onder de kap een grote Amerikaanse V8, een paar Sunbeams en een stuk of wat Triumph tr3 en 4 modellen. Verder waren er ook mensen die met het moderne blik de weg waren op gegaan. Twee uitzonderingen die voor een soort tussenoplossing hadden gekozen; een rode Volvo 240 en een gele Franse Matra 530 met een Ford V4 in de achterbak (waar wij onze gereedschapskist aan uit konden lenen na de eerste rit).

De eerste rit kon van start gaan na een korte uitleg over de route en de indeling van de dag, onder het genot van een kopje koffie. Het was een wat klein uitgeprinte kaart met daarop de route ingetekend zonder dat er straatnamen waren aangegeven. Gelukkig waren wij niet als eerste van start gegaan zodat we deze moeilijke puzzel nog even tot ons door konden laten dringen. Op deze manier kwamen wij achter in de rij van een sliert prachtige auto's te rijden. Wat wel opviel toen wij als één van de laatste vertrokken, waren de olieplasjes op het parkeerterrein zodat je

goed kon zien waar wat gestaan had. Maar in de meeste auto's zat nog olie genoeg, waar onze voorgangers gretig gebruik van maakten om bij het afremmen en optrekken een blauwe mistbank te creëren. Doordat de Riley niet hermetisch afgeloten kan worden was het onze voorgangers wel gelukt om het zuurstofgehalte flink te verlagen in de auto. Maar zo snel ben je niet van een oude Riley af. Door een wegomlegging werd het allemaal nog iets lastiger. Iedereen ging even zijn eigen weg en na ongeveer een kilometer kwamen de auto ons weer van alle kanten tegemoet. Wat de rit wat interessanter maakte, was dat er ook letters langs de kant waren geplaatst die je moest noteren, zodat gecontroleerd kon worden of de route naar behoren was gereden. Maar door de wegomlegging werd dat onderdeel van de rit enigszins bemoeilijkt. Zo bleven er op ons papiertje een hoop vakjes, die bedoeld waren voor de letters, leeg. De Riley heeft zich goed staande gehouden tussen de andere Engelse auto's, al waren er een paar snelle Triumph's bij. Maar door de samenwerking in de auto en de goede rolverdeling, waarbij mijn vader René Reijnen de “zwarte machine” bediende en mijn vriendin de route bestudeerde en ik voorin vooral “-Kom op: GÁS geven met dat ding” heb verkondigd, hebben wij toch de route zonder al te veel problemen uit kunnen rijden.

Bij terugkomst hebben de Engelse auto's hun eerder achtergelaten olieplasje weer opgesnuffeld en konden zij tussen de twee ritten hun welverdiende rust even pakken.

Bij het inleveren van de letterformulieren na de rit viel mij al snel op dat er mensen waren die een stuk meer letters op hun papiertje hadden staan dan wij. Er waren ook deelnemers die naast letters ook een hoop cijfers hadden gespot langs de weg, wat een verassende wending aan het spel gaf, vooral omdat deze cijfers niet bij de rit schenen te horen.

Na de middaglunch zijn wij op huis aan gegaan. De tweede rit hebben wij niet meer gereden aangezien we voor ons gevoel al bijna een dag in de auto hadden gezeten. Dat komt ervan als je zo vroeg van huis gaat. Door ons vroegtijdig vertrek hebben wij de uitslag van de eerste rit niet ontvangen, maar ik maak me daar ook niet zo druk om gezien de hoeveelheid gemiste letters. Al met al was het een goed georganiseerde rit in een mooie omgeving en zeker de moeite waard om nog eens aan te sluiten bij de Rootes-club! Verder wil in Emile Huijsman van de Rootes-club bedanken voor de organisatie.

Floris Reijnen

Riley 6 cilinder motoren

door: Kees de Kock

Zoals bekend verondersteld mag worden, ben ik nogal geïnteresseerd in de "prewar Rileys". Hetgeen niet zo verwonderlijk is, ik ben zelf ook "prewar", maar niet alleen om die reden. De belangrijkste ontwikkelingen, zeker waar het de motoren betreft, vond immers plaats zo ongeveer tussen 1926 en 1938. De na-oorlogse motoren zijn slechts verder ontwikkelde versies van de 16HP en de 12/4 die in die periode zijn ontstaan. Had men zich toen op deze twee typen geconcentreerd, dan was het wellicht beter afgelopen met het familiebedrijf, wie zal het zeggen. Verhalen over onenigheid in de familie over de te volgen modellen strategie staan in elk boek dat tot dusver is geschreven over Riley en wijzen op de veel te uitgebreide variaties op de eens zo succesvolle "Nine" series. Soms leverde dat merkwaardige dubblures op. Zo was de serie zescilinders met de 14/6 en de 12/6 ca '33 duidelijk aan vernieuwing toe en zou men niet verwachten dat er een totaal ander type motor te voorschijn kwam: de 12/4, een viercilinder dus, eigenlijk geen vervanger voor de "Nine", maar ook niet voor de zescilinders. Na de introductie van de 12/4, met zijn modernere constructie en, na grondige ontwikkeling, meer vermogen dan de verouderde zes cylinders, zou men verwachten dat een eventuele nieuwe zescil. zou worden geconstrueerd langs de lijnen van de 12/4. Het zou dan logisch zijn dat de nieuwe zes cilinder dezelfde boring en slag zou krijgen van de 12/4 met een slagvolume van 2244 cc.



Gewoon twee cilinders erbij plakken en dan de geld verslindende V8 en de Big Four/16 HP stoppen of ongedaan maken. Die nieuwe "18/6" bracht dan gemakkelijk evenveel vermogen als genoemde V8 en 16HP en Riley was dan plotseling concurrerend met merken als Armstrong-Siddeley, Rover 16, MG SA, etc.

Helaas besloot men om de 14/6 op te waarderen naar 15/6, op zich best een fijne motor (ik heb er jaren plezier van gehad!), maar met weinig of geen vermogens winst ten opzichte van de 12/4.

Vriend William Brereton, die mij had voorzien van de oude essen houten spanten, die bij de resauratie van zijn Lynx waren overgebleven, als template voor mijn nieuwe body frame voor de 8c. Lynx, schreef me een lange brief waarin hij boven genoemde anomalie nog eens aanhaalde. Met de zin: "Als Kees van twee Nine blokken een 8cyl. kan maken, dan kan ik ook wel een zescylinder van twee anderhalf liters maken!" kondigde hij aan dat hij met zo'n onderneming bezig was en stuurde alvast wat foto's van de onderdelen die hij al gemaakt had. Het "eraanplakken" van twee cilinders bleek een stuk moeilijker te zijn dan het lijkt. In het uiteindelijk ontstane blok moet dan wel een (liefst) bestaande krukas en twee nieuw te maken nokkenassen passen! Dat vergt een boel meet, pas en tekenwerk waardoor het simpelweg doorzagen van twee blokken toch iets anders werd als hij had gedacht. De eerste foto's tonen een samenstelling van een RMA motordeel, een 12/4 achterdeel met daar tussenin twee cilinders van nog een ander blok.

Hij verzekerde me geen bestaande motoren te hebben gebruikt; Alle delen kwamen ofwel van bevroren blokken, danwel als bloempot dienende tuin versierselen. Grondig schoonmaken, van verfresten en roest ontdoen en dan de hele zaak dmv grondplaat en hoeklijnen zodanig opstellen, dat er een blok zal ontstaan met de juiste cilinder afstand en de vier hoofdlager plaatsen overeenkomend met de nieuwe krukas. De foto toont ook de krukas, uit een TR6 motor, die qua slag en drijfstang lager afstanden goed passend te maken was.

De keuze van vóór en achterblok werd ingegeven door de minder tolerantie gevoelige ketting distributie van de RMA en een bellhouse passend aan een A.S. pre-selector versnellings bak. Als je de foto zo ziet, dan lijkt het een hopeloze onderneming: om van de RMA een vooroorlogse motor ophanging te maken, moesten aan de voorzijde de bekende motorsteun naven ingelast worden, een nieuwe plek voor de peilstok, een aanpassing van de oliepompaandrijving, een anderhalf maal zo grote oliepompa gemaakt, etc etc.

De tweede foto toont het samen geschroefde blok vlak voordat het de zelf gemaakte "autoclaaf" ingeschoven wordt. Een grote propaanbrander aan de andere zijde warmt de boel op tot 500-550 graden celcius, vervolgens last hij (MIG) met een bronsdraad alle tevoren uitgeslepen naden. Het geheel gaat dan

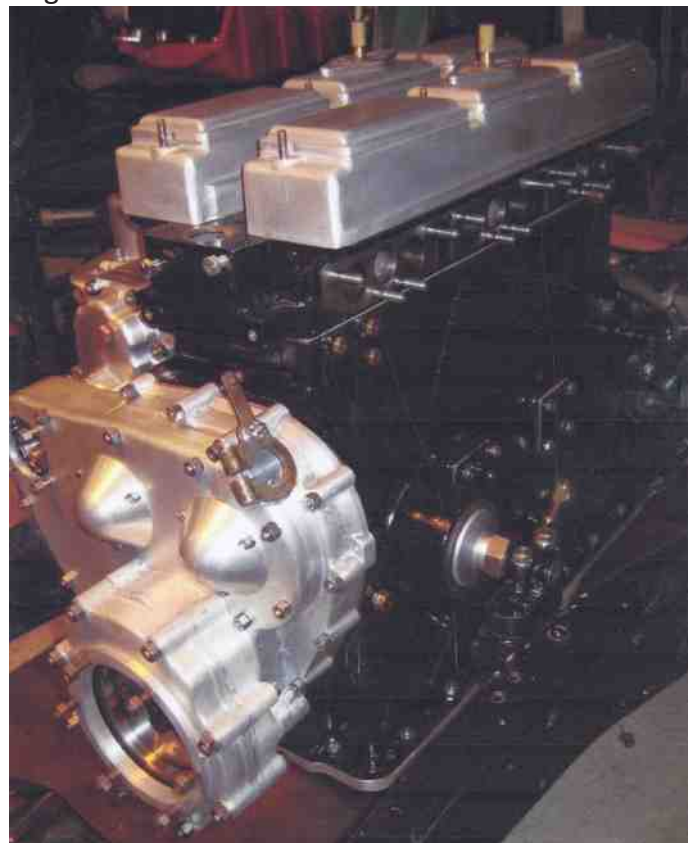


de autoclaaf weer in en wordt het blok verwarmd tot 450 C en langzaam afgekoeld.

William zegt dan ergens dat hij op een stoel in zijn werkplaats plaats neemt en wacht tot de gevreesde "ping" komt en het blok in stukken op de vloer komt te liggen!! Maar nee, er komt geen "Ping" of Pang; het blok blijkt heel te blijven en nu, zo zegt hij, heeft hij een probleem. Het experiment is zowaar gelukt en nu heeft hij een project dat afgemaakt dient te worden! Hij beschrijft dan al die werkzaamheden die volgden. Als het aanpassen van die krukas (klein beetje maar) het maken van nokkenassen, het aanpassen van het distributiedeksel (waarover later) Het maken van drie delen voor de kop, het laten gieten van kleppendeckels en het bewerken ervan (de 12/4 en RMA deksels zijn onbruikbaar) en dan een correctie van het slagverschil (100 mm van de blokken en 95,2 van de TR6 krukas). Hij kiest voor de montage van een Mini Cooper Roots blower, die zal worden aangedreven door een ketting in het distributiedeksel, waardoor de verdelers naar de linkerzijde moest worden verplaatst. Een aanpassing die de montage van de 15/6 krukasdemper mogelijk maakt. Waar mogelijk heeft hij voor bepaalde delen stukken van een RMB carter gebruikt met de bekende koelribben. Volgend een computer model kiest hij vervolgens de overbrenging naar de Roots blower en voorspelt hij ca 150 BHP bij 5000 toeren.

Het idee is om de motor in een 1934 Riley Lincock (tweedeurs coupe) te plaatsen met een achteras overbrenging van 3,25 en de eerder genoemde A.S. Preselector. Op dit moment is het verhaal van de motorbouw al weer een paar jaar oud en is hij met het chassis van die Lincock bezig en ik verwacht dat het project dit jaar klaar zal zijn.

Voorzijde, distributiedeksel, linksboven aandrijving Roots blower, rechts de verplaatste verdelers aansluiting.



Zij aanzicht met versnellingsbak.

In een Riley Register Bulletin van een paar maanden geleden heeft hij een en ander beschreven en tot op heden heb ik geen kritiek op zijn artikel gelezen, wellicht was het onderwerp niet interessant, hetgeen ik betwijfel, of het was juist te moeilijk om te beoordelen. Immers de meeste clubleden zullen zich niet aan een dergelijk immens project wagen. (en ik weet maar al te goed wat dat inhoudt)



taxatie op maat

door een VRT gecertificeerde register taxateur

Voor meer informatie of een afspraak:
www.oldtimertaxeren.nl
tel: +31 412 617187

- oldtimers
- youngtimers
- klassieke brommers
- klassieke motoren
- campers

www.euroexpertise.nl

www.campertaxeren.nl

www.oldtimertaxeren.nl

www.contraexpertise.nl

J.Steyling

Bijgaand stukje zond ik naar de webmaster van CONAM. Interessante site met o.a. een mooie 4/72.

Het stukje van Dick Appels over zijn Traction Avant Cabrio-Limousine inspireerde mij om een vraag te stellen over mijn Riley RMF 1953, die ik kocht in 1976 van de heer Ad Vriens, die net als ik enkele Riley's bezat.

Omdat zijn vaders schuur moest worden ontruimd kwam deze Riley te koop. Op de foto's is goed te zien in wat voor staat de Riley toen verkeerde. Niet te zien is, dat de motor vast zat.

Uiteindelijk kwam ik erachter wie de eerste eigenaar was: de Heer Moret uit Den Haag; zijn weduwe stuurde mij de 2 kleine foto's, genomen in 1953. Zij schreef mij dat de Riley in 1953 door een carrosseriebouwer in Den Haag is veranderd van een standaard gesloten carrosserie in een cabriolet. Zij wist niet meer welke carrossier dat was geweest. Destijds leverden mijn nasporingen hierover niets op. Het oorspronkelijk kenteken NX-16-86 is goed te zien. Helaas is RDW niet bereid het oorspronkelijke kenteken te herstellen. Mijn vraag is of er iemand weet welke carrossier deze Riley onder handen heeft gehad.

Vermeldenswaard is nog, dat deze Riley oorspronkelijk rechtsgestuurd is. De reden hiervan is dat de Heer Moret in Woll zijn rechterbeen had verloren en hij baat had bij een rechtsgestuurde auto om gemakkelijk uit te kunnen stappen op het trottoir. In die jaren was het verboden om aan de linkerkant van de straat te parkeren.

De heer Moret liet in 1947 een Riley RMA met (later) kenteken ND-37-90 door dezelfde carrossier ombouwen tot eenzelfde soort cabriolet.

Deze carrossievormen zijn voorzover ik weet ook bekend als transformable sedan en cabrio-coach.

Met vriendelijke groet,



Rileyclub meeting Vierhouten - zaterdag 1 juni 2013.

Bijna droog was het toen wij zaterdagmorgen 1 juni in onze RMF stapten om richting 'Radio Kootwijk' te rijden. Een voorspoedige rit volgde en terwijl we niet eens in de gaten hadden dat we langs het oorspronkelijke uitgebrande hotel reden, kwamen we dankzij de goede routebeschrijving in de Roamer keurig op tijd aan bij het eens zo drukke maar nu vrijwel verlaten radiostation.

We werden ontvangen in één van de bijgebouwtjes op loopafstand van het imposante betonnen monster dat de bijnaam "de kathedraal" had gekregen. Een heerlijk kopje koffie of thee met versnapering wachtte op ons terwijl we onze gastvrouw en gastheer begroetten en uiteraard ook de andere clubleden die langzaam binnen druppelden.

Starend naar de indrukwekkende foto's van allerlei dieren die de oplettende speurder in de directe omgeving zou kunnen waarnemen, stelde onze gids zich voor: Bernard Velthuis (goed.gesprek.bernard@gmail.com) uit Ugchelen, een vrijwilliger voor Staatsbosbeheer die ons vertelde waarom en hoe de Nederlandse overheid toebde met de afhankelijkheid van onze buurlanden qua communicatie en hoe Radio Kootwijk na de 1e wereldoorlog tot stand gekomen was. De hoge eisen waaraan het gebouw zou moeten voldoen te combineren met een stuk uitstraling was de uitdaging voor architect Julius Luthmann en hij is daar wonderwel in geslaagd want zowel voor wat betreft de immense betonnen muren als bij het interieur werd aandacht besteed aan detail. De uitbundig gebruikte Art Deco stijl is daarvan het bewijs.

De grondgedachte waar Luthmann van uitging was de vorm van een sfinx maar uiteindelijk leek het bouwwerk inderdaad meer op een kathedraal. Op 28 februari 1928 was er voor het eerst verbinding met 'Nederlandsch Indië' en klonken de legendarische woorden "Hallo Bandoeng, hier Den Haag".

Vervolgens een korte wandeling naar 'de kathedraal' ofwel gebouw A, langs de 'vijver' die de koeling placht te verzorgen voor de tonnen wegende machines, die bij elkaar de temperatuur in het gebouw regelmatig tot ver boven de 40° deden komen. Het voorportaal, de vergaderruimten en de grote zalen werden bezichtigd en uiteraard werd ook een kijkje buiten genomen op de hoogste verdieping. De middelste verdieping was deel ingericht als expositie met foto's voorzien

van een toelichting van hoe destijds het terrein klaar gemaakt was voor bebouwing en hoe het station in gebruik genomen was. De welgestelde mens van weleer kon voor de niet onaanzienlijke somma f 33.- per 3 minuten van Nederland naar West Java telefoneren. (Het weekloon van een geschoolde arbeider bedroeg f 20.- tot f 25.-)

Nadat we allemaal onze Rileys hadden geparkeerd voor 'de kathedraal' en diverse leden wat foto's hadden gemaakt reden we terug naar het gebouw dat eens garage was, nu café-restaurant. Voordat dat we aan de 'koffie met' of lunch konden beginnen nam Bernard ons tot slot nog mee om een kijkje te nemen in één van de pomphuisjes. Alhoewel de kwaliteit van de versnaperingen uitstekend was, deed de bediening voorkomen alsof er ruim 100 mensen tegelijk te bedienen waren en dus was de wachttijd soms wel erg lang, mede door onnodige vergissingen.

Een toeristisch ritje voerde de diverse Rileys naar Vierhouten, alwaar we verzamelden op de bekende plek. Hier kregen de clubleden de gelegenheid om nader kennis te maken met elkaar of oude bekenden weer een update te geven over de laatste stand van zaken. De zon begon te schijnen en de barbecue werd aangestoken terwijl Els nog wat uit de clubwinkel aan de man probeerde te brengen. Bladerend in alle tijdschriften die Gon Akkermans had meegenomen vloog de tijd om en kon iedereen genieten van een haardvuurtje en een haast overdadige bbq, verrijkt met salades, stokbrood, heerlijke drankjes en zelfs een toetje.

Geheel verzadigd en onder de indruk van hetgeen we die dag hadden geleerd en gezien, togen wij tegen half acht weer huiswaarts.

Groot was de verrassing toen we naderhand hoorden dat het clubbestuur ons bedacht had met de wisselbokaal die inmiddels verrijkt is met een gravure met onze naam er op :)

Een uitstekend programma en een dito verzorging betekent een dikke pluim voor de organisatoren die wij langs deze weg graag willen bedanken voor hun inzet. Hopelijk op de najaarsmeeting nog meer mooie Rileys!

Orly en Menno von Brucken Fock, Almelo

Vierhouten 2013

De jaarlijkse Vierhouten meeting viel dit jaar op 1 en 2 juni, een beetje later dan gewoonlijk met daarbij de achterliggende hoop op goed weer en mogelijk een Algemene Leden Vergadering al fresco. Voor een deel kwam dat ook uit, zondag was het zonnig en konden we inderdaad buiten vergaderen.

Op zaterdag meldden zich een zestal Riley's op het terrein van Radio Kootwijk voor een rondleiding en bezichtigen van het vroegere radio zendstation dat vanaf 1923 draadloos telegrafie verkeer met toenmalig Nederlands Indië verzorgde. Het imposante betonnen bouwwerk dat een interpretatie van een Egyptische Sfinx moet voorstellen, werd van af 1920 gerealiseerd op een relatief hoog gedeelte van de Veluwe tesamen met een aantal woningen voor de werknemers van de PTT, onder wiens verantwoordelijkheid de gehele installatie viel. Het werd dus min of meer een nieuw dorp, waarvan de woningen nog steeds als zodanig gebruikt worden.

Wij werden ontvangen door een rondleider, die begon met een verhaal over de ontstaans geschiedenis van Radio Kootwijk met behulp van een video. Dit onder het genot van koffie met gebak voor de deelnemers van dit bezoek.



Het gebouw vanwaar de signalen de wereld over gestuurd werden, is van bijzonder architectonisch belang en wordt in de volksmond ook wel "de Kathedraal" genoemd. Niet ten onrechte, zo konden wij constateren. De ruimte waar eens de apparatuur was opgesteld die voor het enorme electrisch vermogen, dat voor het zenden nodig was, moest zorgen, was reeds lang verdwenen. De enorme hal met mozaiek tegelvloer, maakt meer de indruk van een enorme balzaal. Hij wordt dan ook tegenwoordig voor culturele evenementen gebruikt, zoals Opera, Theater voorstellingen, etc.

Wij beklommen de vele trappen naar het hoogste

bordes in de toren en hadden een prachtig uitzicht over dit mooie deel van de Veluwe, ontstaan door zand verstuivingen en bij de bouw van het station bruikbaar gemaakt voor de geplande activiteiten. De oorspronkelijke lange golf zender werd later vervangen door de korte golf waardoor het mogelijk werd voor een ieder die dat kon betalen (niet goedkoop!) een echt telefoongesprek te voeren met familieleden in Indië via het ontvang station in Bandoeng. Voor de scheepvaart is nog vele jaren radio Scheveningen vanuit dit gebouw uitgezonden, een verbinding van het allergrootste belang voor de Nederlandse schepen over de gehele wereld.

De grote zendmasten die het hoofdgebouw omringden, zijn reeds lang verdwenen en na een nare periode waarin de gebouwen door krakers werden "gebruikt", heeft Staats Bosbeheer het geheel overgenomen en zoveel mogelijk gerestaureerd.

Na vertrek uit het dorp Radio Kootwijk, nam Hennie ons "op sleeptouw" richting Vierhouten via een mooie route over het bosrijke deel van de Veluwe. Achterblijvers op het kamphuis hadden intussen de barbecue aangestoken en konden we gezellig in het kamphuis genieten van vleesgerichten, salades en drankjes. Toen daarna de haard ook nog werd aangestoken, werd het helemaal aangenaam vertoeven. Buiten werd het inmiddels koud, maar binnen kwamen de verhalen los.

Zondag begon direct met mooi weer en alle 25 deelnemers hadden hun stoeltjes buiten gezet en de aangekondigde "bootsale" trok veel aandacht. De verkopers deden goede zaken, al werd niet alles verkocht. De kopers vonden hier en daar interessante onderdelen, instructie boekjes, lapelbadges, bandenpompjes, etc. Gon vertelde me dat zij haar hotel kosten er uit had, René Reinen moet ook min of meer tevreden zijn geweest met zijn resultaat.

Zoals gezegd, de ALV vond plaats in de open lucht, onder de boom, waarvan de schaduw soms welkom was, als het tenminste niet waaide. De agenda werd afgehandeld en een levendige discussie werd gevoerd over de toekomst van de club, het gebrek aan belangstelling van jongeren voor ons merk en mogelijke maatregelen om daarin verbetering te brengen.

Bij algemene instemming werd besloten om de Willem Postelbeker uit te reiken aan de fam. Von Brucken Fock die op zaterdag aanwezig was met een mooie, twee kleurige, RMF. De beker zal door Wim Arends persoonlijk aan hen overhandigd worden.

De opkomst was deze keer 10 Riley's en 25 leden, hetgeen zo ongeveer gelijk was aan vorig jaar. Door

verschillende leden werd naar voren gebracht, dat het goed zou zijn als ieder lid zou proberen bij niet of nooit aanwezige club leden te informeren naar de reden (en) om niet te komen, wellicht daarbij te stimuleren om toch eens op een meeting te komen.

Over het geheel gezien, was het een geslaagd weekend waarop het woord "gezellig" zeker van toepassing is.

C.de Kock

Elfstedentocht 2013

Enkele foto's van de oldtimer 11steden tocht zaterdag 11 mei '13 .

Het was erg nat, maar de Riley's gingen dapper door. De plaats is Dokkum.

De RMA is van dhr. Smit uit Finsterwolde, oorspronkelijk een auto uit Nieuw Zeeland door een Hollander mee terug genomen.

De kap was door Koning in Veendam erop gezet, zag er erg mooi uit.

(Heb Harry Keizer en familie in een RMC en een RMB ook nog voorbij zien flitsen.)

Groet,
Pieter Bolhuis



Mille Miglia 2013

Onze clubleden Luc Brandts en Herman Arentsen hebben de Mille Miglia met goed gevolg uitgereden en zijn ergens in de midden groep (van de 400 deelnemers) geëindigd.

Luc met zijn wonderschone MPH, Herman met zijn Lagonda ,aangezien de Riley Kestrel nog wat problemen met de carburatie had.

Luc: "het was een geweldige ervaring, nog nooit zoveel bijzondere auto's bij elkaar gezien en in zo'n bijzonder prettige sfeer!"

Desgevraagd zegt hij dat hij het morgen gelijk weer zou doen. Hij belooft tzt zelf een verslag van zijn ervaringen voor de Roamer te maken.



Verslag Algemene Ledenvergadering Riley Club Holland

Zondag 1 juni 2013 te Vierhouten

Voorzitter: Rinus Boerstra

Secretaris: Harry Keizer (afwezig)

Penningmeester: Wim Arends

Bestuurslid: Jan-Willem Nieuwenhuis

Bestuurslid: Els van Zaltbommel

Overige aanwezigen(in alfabetische volgorde):Gon Akkermans-Hendriks, Myrna Arends, Ewout Bezemer, Thibault en Sabine Bigot, Pieter Bolhuis, Anneke en Johan Hofland, Kees en Ria de Kock, Clem en Petra van der Meer, Willem en Ineke Postel, Henny en Herman Rouwhorst, Harry en Janneke Tellinga en Bob de Wit.

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen hartelijk welkom.

Rinus meldt, dat de secretaris afwezig is wegen familieomstandigheden. Afgelopen woensdag is zijn moeder op 96 jarige leeftijd overleden. Wim Arends neemt vandaag zijn taak over.

Verder deelt hij mee, dat na punt 9 van de agenda de Willem Postel beker wordt uitgereikt.

2. Notulen ALV 1 april 2012

De notulen van de vorige ALV op 1 april 2012 te Ottoland worden goedgekeurd.

3. Ingekomen stukken mededelingen

Er zijn geen Ingekomen stukken en geen mededelingen.

4. Jaarverslag secretaris

De (waarnemend) secretaris leest het door de secretaris opgestelde beknopte versie van het jaarverslag 2012 voor:

Algemeen

Het jaar 2012 stond in het teken van het 35 jarig bestaan van de Riley Club Holland.

Dit hebben wij gevierd tijdens ons Vierhouten weekend.

Bestuur

Het bestuur is in 2012 drie keer bijeen geweest voor de reguliere vergaderingen.

Ledenbestand

Op 31-12-2012 was het ledenbestand 79 leden 2 ereleden en 1 donateur.

Een afname van 3 leden.

Activiteiten

In het verenigingsjaar vonden de volgende activiteiten plaats:

Nieuwjaarsmeeting

Op 15 januari weer in restaurant Geesberge te Maarssen. Het was gezellig en een goede opkomst met meer dan 30 personen en wel 7 Riley's.

Voorjaarsmeeting

Op 1 april was de voorjaarsmeeting in de Alblasserwaard. Hartelijke ontvangst bij Ron en Els thuis met veel mensen en veel Riley's. Een mooie rit door de Alblasserwaard om in Ottoland uit te komen. Daar hebben wij bij de Schaapskooi de lunch gebruikt en een rondleiding gekregen. Tevens hebben wij er onze ALV gehouden, in de skybox.

Lustrum

Ons 7e Lustrum hebben wij gevierd in Vierhouten van 11 t/m 13 mei. Aankomst op vrijdagmiddag en 's avonds met 19 personen uit eten in het dorp. Op zaterdag Oude Ambachten en Speelgoed Museum in Terschuur bezocht. Aan het eind van de middag mochten wij aanschuiven aan een heerlijk diner bereid door Thibault en Sabine. Op zondag een geslaagde puzzelrit in de omgeving van Vierhouten. Daarna een uitgebreide lunch verzorgd door Thibault en Sabine. De Willem Postel beker was dit jaar voor de indrukwekkende Lynx van Kees de Kock. Na deze mooie dagen volgde de afsluiting.

Najaarsmeeting

De najaarsmeeting werd gehouden in Lelystad, bij het luchtvaartmuseum Aviodome. De opkomst was goed en er was veel moois te zien.

Roamer

De Roamer verscheen weer elke 3 maanden. De redactie heeft hiermee goed werk geleverd. Bij de laatste

Roamer van 2012 was ook weer de nieuwe ledenlijst.

Zo was 2012 een mooi Riley jaar met vooral onze Lustrum viering.

5. Jaarverslag penningmeester

Het jaar 2012 is afgesloten met een negatief resultaat van € 305. Het vermogen per 31 december 2012 bedroeg € 1.397. Hierbij dient te worden aangetekend, dat de kosten voor het Lustrum 2012 ten laste van de Stichting Evenementen Riley Club Holland zijn gekomen.

Het bestuur stelt op basis van de begroting 2014 voor de contributie te verhogen met € 2,50 tot € 37,50. De leden kunnen zich hier in vinden, maar stellen wel voor om de contributie met ingang van 2014 vast te stellen op € 38 per jaar. Aldus besloten.

De penningmeester meldt dat er op dit moment 2 leden hun contributie 2013 nog niet hebben voldaan, dit ondanks 3 herinneringen. Enkele leden zullen hun contacten aanwenden om eventueel royement te voorkomen. Zoals eerder gememoreerd zijn de kosten voor het Lustrum 2012 (€ 1.305) ten laste gekomen van de Stichting Evenementen Riley Club Holland. Het totale negatieve resultaat 2012 van € 1.339 is ten laste van het vermogen gebracht. Per 31 december 2012 bedraagt het vermogen € 3.557.

Verkiezing nieuw lid commissie rekening en verantwoording (Johan Hofland aftredend en niet herkiesbaar, Bob de Wit gaat tweede en laatste termijn in). Nieuw lid wordt Ewout Bezemer.

6. Verslag van de commissie rekening en verantwoording

Het verslag van de commissie rekening en verantwoording, bestaande uit Johan Hofland en Bob de Wit wordt voorgelezen waarin wordt vastgesteld dat de penningmeester op adequate wijze zijn taak heeft uitgevoerd. Tevens wordt voorgesteld om de penningmeester decharge te verlenen voor het gevoerde beleid. Hieraan wordt door de vergadering algemeen gehoor gegeven.

7. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2012

De vergadering verleent met algemene instemming het bestuur decharge voor het gevoerde beleid in 2012.

8. Bestuursmutaties

Els van Zaltbommel aftredend en herkiesbaar.

Harry Keizer aftredend en herkiesbaar.

Met algemene instemming beide bestuursleden herkozen.

Omdat Els verantwoordelijk is voor de winkel wil ze even reageren op een opmerking in de laatste Roamer als zou de winkel een 'kostenpost' zijn. De laatste paar jaar zijn de verkopen lager uitgevallen, mede doordat er geen meetings met buitenlandse gasten zijn georganiseerd. Vooruit lopend op het organiseren van een 'internationaal' Lustrum (waarvan later is afgestapt) heeft het bestuur een voorraad stoffen emblemen ingekocht. Deze staan voor een belangrijk deel nog op de balans. De afgelopen 10 jaar heeft de winkel netto € 2.000 in de kas gebracht. De bestaande voorraad wordt tegen korting verkocht. Verder wordt de voorraad geleidelijk afgewaardeerd. Wel kan er nog vermeld worden dat we in de winkel Riley kaarten uit Engeland hebben aangeschaft en dat een setje van 10 kaarten maar € 11,-- kost. De verkoop gaat hiervan goed, we hebben nog 2 setjes te koop.

9. Roamer en website

Jan-Willem Nieuwenhuis meldt, dat de Roamer dit jaar gedrukt wordt door een nieuwe drukker tegen de helft van de prijs. De nieuwe werkwijze is wel even wennen. Het lettertype was kleiner dan gebruikelijker. Verder was de adressering niet volledig. Bij het volgende nummer wordt dit hopelijk opgelost. Op een vraag van Kees de Kock wordt gemeld, dat de buitenlandse clubs alleen de digitale versie van de Roamer ontvangen. Kees maakt ook de complimenten voor het blad. Er is ook weer een nieuwe adverteerder gevonden voor € 45 per jaar. Kees schrijft het stukje over Vierhouten. Aanlevering copy is 22 juni a.s. De meeste nummers van de Roamer staan tegenwoordig op de website (dank aan webmaster André Sendatzki). Henny Rouwhorst vraagt of het mogelijk is om stukken uit oude Roamers opnieuw te plaatsen ('Uit de oude doos')? Wordt meegenomen. Tot slot meldt Kees dat er een website met Riley Specials bestaat (www.riley-prewar-special.com). Hij vraagt om een link te plaatsen op de website.

9a. Uitreiking Willem Postelbeker

De Willem Postel beker wordt toegekend aan de RMF '53 van Menno en Orly von Brucken Fock. Aangezien ze vandaag niet aanwezig zijn zal Wim Arends zorgen voor de overhandiging. Een foto zal in de Roamer worden geplaatst.



10. Discussie nota toekomstvisie Riley Club Holland

Rinus heeft naar aanleiding van het stuk vier reacties ontvangen.

1. *Henny Rouwhorst. Pleit voor meer kosten individueel en minder uit de kas om zodoende de begroting sluitend te houden. Verder een klein bestuur en daarnaast individuele inbreng van leden. Als derde contributieverhoging.*
2. *Kees de Kock. Samenwerking met andere kleinere Engelse clubs.*
3. *Robert van der Meulen. Fusie met kleinere andere clubs.*
4. *Hennie Kuiper. Uitgebreide reactie. Samengevat: aantal suggesties voor nieuwe activiteiten, Nieuwjaarsmeeting roulerend door Nederland, Vierhouten niet altijd in Vierhouten houden, contributieverhoging, samenwerken met andere clubs.*

Ook in de vergadering worden suggesties gedaan. Een korte opsomming:

- *Naamsbekendheid vergroten door aanwezig te zijn bij evenementen. Punt is wel bemensing en kosten standje. Het bestuur zal voortaan alle ontvangen uitnodigingen voor evenementen ter kennisname doorsturen aan de leden.*
- *Om jongere mensen enthousiast te maken voor Riley is het voorstel om als proef een gezinslidmaatschap in te stellen.*
- *Riley meetings opnemen in agenda's van autobladen en lokale/regionale pers.*
- *Samenwerking met Engelse autoclub. Op moederdag waren 4 leden op de meeting van Rootes. Was een goede basis voor verdere contacten.*
- *Er is een lief en leed pot ingesteld, maar er is weinig of helemaal geen contact meer met leden die vroeger wel actief waren, maar nu wat uit beeld zijn geraakt. Clem heeft hiermee een goede ervaring gehad.*
- *Alle leden die geen meetings bezoeken telefonisch benaderen. In het verleden wel eens gedaan, maar daar zijn slechte ervaring mee.*
- *Wij kunnen blijven doorgaan zoals we nu doen. We hebben vroeger al meer tijden gehad met een lager ledenaantal. Gememoreerd werd dat de club is begonnen met maar 7 leden.*

Rinus bedankt voor de inbreng van de leden. Het bestuur gaat de suggesties uitwerken en komt daarna terug bij de leden voor definitieve besluitvorming.

11. Rondvraag

Bij het vorige punt waren blijkbaar alle vragen al gesteld. Vandaar geen verdere vragen.

Rond 16.00 uur sluit de voorzitter de vergadering.

12. Sluiting

Met dank aan de leden voor hun aanwezigheid en de inbreng, sluit de voorzitter de vergadering.

Voorjaarsmeeting 2013

Serooskerke

Irma en Rinus Boerstra

Er wordt wel gezegd dat het in Zeeland altijd mooi weer is en dat blijkt nog te kloppen ook! Ondanks het bar slechte voorjaar bleek 14 april toch een dag te zijn waarop het prima toeven was in en rond Serooskerke waar Dirk en Laura Sterkenburg voor de organisatie van de voorjaarsmeeting hadden gezorgd. Hoewel Serooskerke voor de meesten nu niet bepaald naast de deur ligt en er ook nog de mogelijkheid bestond om naar het verkeerde Serooskerke te rijden (Walcheren in plaats van Schouwen Duivendijk), was er toch een goede opkomst van ruim 30 mensen.

Na een hartelijke ontvangst door de familie Sterkenburg met koffie en een tweetal Zeeuwse lekkernijen, door Dirk betiteld als 'Zeeuwse zaligheid', en het bekijken van hun Bed and Breakfast appartement (een aanrader), werd er gestart voor een prachtige rondrit door de omgeving. Schouwen Duivendijk is een zeer afwisselend landschap met duin en strand gedeeltes, dijken en uitgestrekte landerijen. Via wat heet de 'Kop van Schouwen' kwamen we bij pannenkoekenmolen 'De Lelie' terecht voor de lunch. De molen draaide zodat meel voor het brood verzekerd leek, maar de uitbaters hadden waarschijnlijk niet op zo'n grote groep tegelijk gerekend of moesten nog even warmdraaien voor het komende zomerseizoen, want voor een aantal van ons duurde het 'even' voordat de bestelling uiteindelijk geserveerd werd. Maar los daarvan, de kwaliteit van het brood was prima zoals viel te proeven in de tosti's of belegde broodjes. Zelf hebben we van de gelegenheid gebruik gemaakt om in het aanwezige winkeltje een zak meel in te slaan voor eigen gebruik. Daar werden ook diverse streekproducten verkocht.

Vanuit de molen ging de rit verder naar streek- en



landbouwmuseum 'Goemanszorg' te Dreischor, het mooiste ringdorp van Zeeland. Omdat door de vertraging bij de molen het gezelschap wat uit elkaar gerukt was bleken de eersten al weer vertrokken toen de laatsten pas arriveerden. Maar dat maakte niet uit want de toegang ging gewoon individueel. Het museum was zeker de moeite waard met zowel een binnen- als buitenexpositie. Buiten waren het voornamelijk oude landbouwwerktuigen die te zien waren, nog uit de tijd dat er paarden voor gespannen moesten worden. Het binnengedeelte besloeg zowel een ingericht boerenhuis alsook een overzicht van de verschillende activiteiten van de agrarische bedrijfsvoering uit vroeger jaren. Zadelmakerij, slachterij, wielenmakerij, het was er allemaal. Geeft toch weer even een goede kijk op het feit dat er in een relatief korte tijd toch erg veel is veranderd op dit gebied. Het woonhuis was prachtig ingericht met oud meubilair, huisraad en alles wat er zoal meer komt kijken bij het runnen van een boerderij in die tijd. Het museum beschikte ook nog over een prima terras, waar eindelijk voor het eerst dit jaar een beetje van de zon genoten kon worden.

Sommige deelnemers namen bij het museum al afscheid van de groep om de thuistocht te aanvaarden, maar Dirk had nog een korte nazit gepland op het terras van Hotel Restaurant 'De Schelphoek' in Serooskerke. Daar nog even nagepraat onder het genot van een drankje, Dirk en Laura bedankt en in de bloemetjes gezet en toen ook naar huis.

Een prima dag gehad! Dirk, Laura en overige familie die hebben bijgedragen, van harte bedankt namens alle aanwezigen, het was uitstekend.

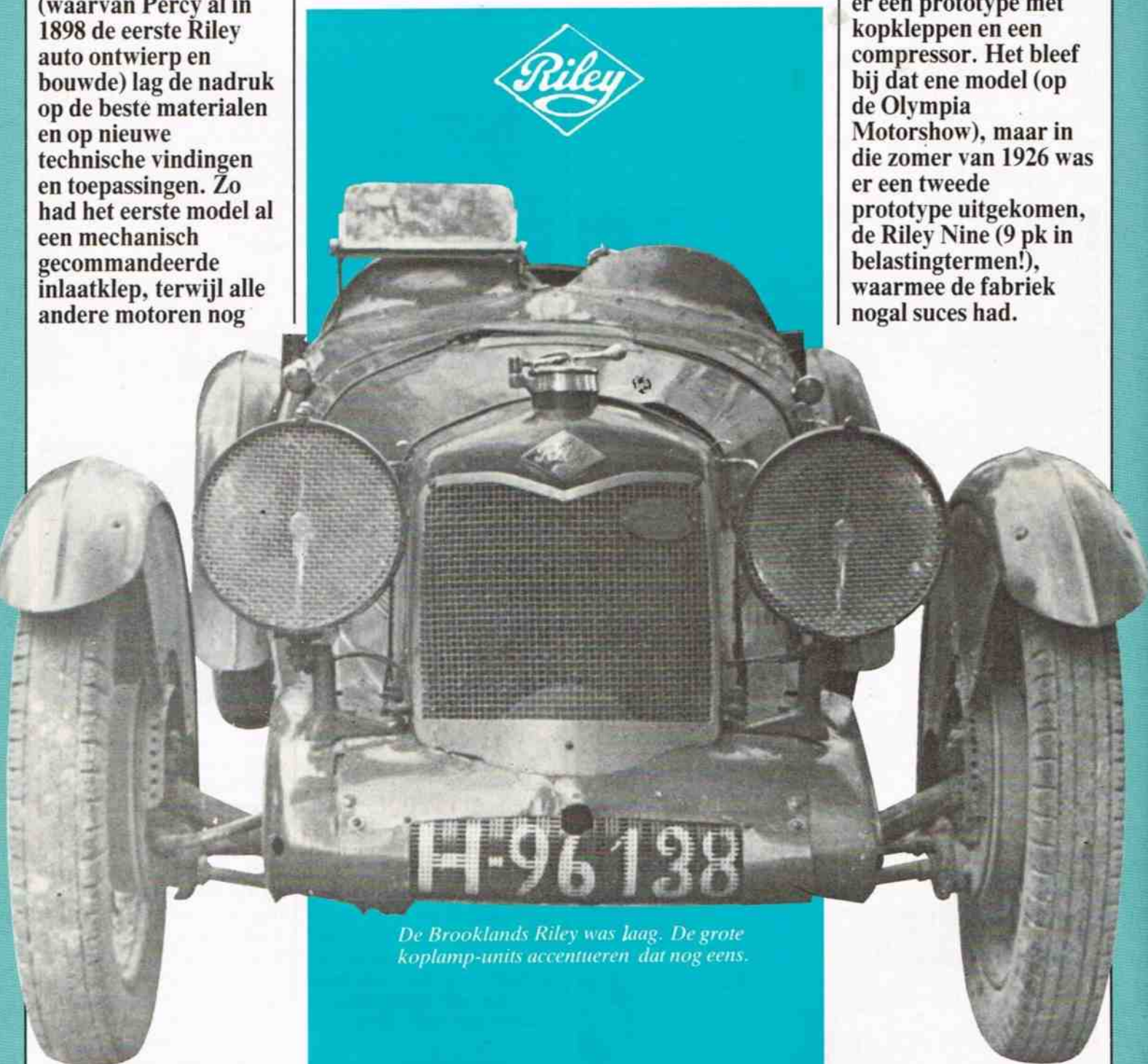


Riley was van oudsher een eerbiedwaardig kwaliteitsmerk. Vanaf het ogenblik, in 1896, toen William Riley The Riley Cycle Company oprichtte en die in de daarop volgende jaren aan zijn zoons Victor, Allan, Stanley, Percy en Cecil overliet (waarvan Percy al in 1898 de eerste Riley auto ontwierp en bouwde) lag de nadruk op de beste materialen en op nieuwe technische vindingen en toepassingen. Zo had het eerste model al een mechanisch gecommandeerde inlaatklep, terwijl alle andere motoren nog

inlaatkleppen hadden die tegen de druk van een lichte veer in opengezogen werden als de zuiger naar beneden ging. Riley was ook de eerste die afneembare wielen toepaste en, nog veel belangrijker, de eerste die overlappende

klep-openingstijden gebruikte, hetgeen een veel betere koeling en vulling gaf. Na de oorlog 1914-1918 kwamen er mooie en sterke toerwagens op de markt, echter pas in 1922 werden ook twee- en vierzits sportwagens gemaakt, nu met

draadspaakwielen, rode spatborden en gepolijste aluminium carrosserieën, die de naam Redwing kregen. Al in 1924 racete Victor Gillow met zo'n wagen op Brooklands. Die was nog voorzien van een zijklep-motor, maar in 1926 verscheen er een prototype met kopkleppen en een compressor. Het bleef bij dat ene model (op de Olympia Motorshow), maar in die zomer van 1926 was er een tweede prototype uitgekomen, de Riley Nine (9 pk in belastingtermen!), waarmee de fabriek nogal succes had.



De Brooklands Riley was laag. De grote koplamp-units accentueren dat nog eens.

DE BROOKLANDS RILEY NINE

een Brooklands Riley, waarvan er niet meer dan zo'n honderd exemplaren zijn gemaakt, een uiterst begerlijk bezit. Het is dus duidelijk dat, toen ik hoorde van een lid van de NARC, ir. H. D. Huet die in Engeland bij een sportwagengarage zo'n Brooklands had gekocht, (in 1935 of '36) ik al droomde van een aankoop. Huet had gehoord dat er door een eerste eigenaar en een tweede van wie ik later nog enige brieven over deze auto kreeg, was geraced, op Brooklands en ook op Donington. Hoe het ook zij, de Riley kwam van Huet in het bezit van Dries van der Lof en toen ik zelf in 1938 een Austin Ulster had (reeds beschreven in nr. 2 van ons blad) ontmoetten we elkaar op de TT in Assen waar de twee wagens broederlijk naast elkaar achter de pits stonden. Hij was toen donkerblauw maar naar later bleek was hij ook groen en zwart geweest. Dries had al eens moeilijkheden gehad met de tweemaal gelagerde krukas die bij het vliegwiel afbrak. Maar de wagen was nog altijd snel en we spraken af dat ik hem later zou overnemen toen Dries een echte MG in handen kreeg. Maar doordat een oorlog onze autoplannen danig in de war stuurde kwam dat moment pas veel later, te weten in maart 1942 toen ik me eindelijk eigenaar kon noemen en Dries op een ééndagsrijvergunning de Riley achter zijn MG naar Utrecht sleepte samen met zijn trouwe helper Joop Sieverink.

Bij mijn studentenkamer werd hij afgeleverd en dat was een echt hoogtepunt. In de garage van een vriend dook hij voorlopig onder, maar al gauw wist ik weer zo'n eendagsvergunning los te branden bij de Rijksverkeersdienst en op 30 maart 1942 scheurde de Riley op eigen kracht naar het buiten Nieuw Amelisweerd van mijn vriend Henry Bosch van Drakesteyn, onderweg verwarring zaaiend bij een groepje exerceerende Duitsers die zeker dachten dat die vent in een witte overall

en een racekapje op, een soort parachutist was. Met veel gas liet ik ze snel achter en daar ze bij de algemene uitdeling van hersens waarschijnlijk niet op de voorste rij hadden gestaan, gebeurde er verder niets.

Op Amelisweerd werd de Riley in een grote schuur ondergebracht waar hij verdween onder een laag appelenkistjes. Gelukkig was de bouw zo laag dat de in het landgoed ingekwartierde SS nooit maar kon vermoeden dat er onder dat lage sta-

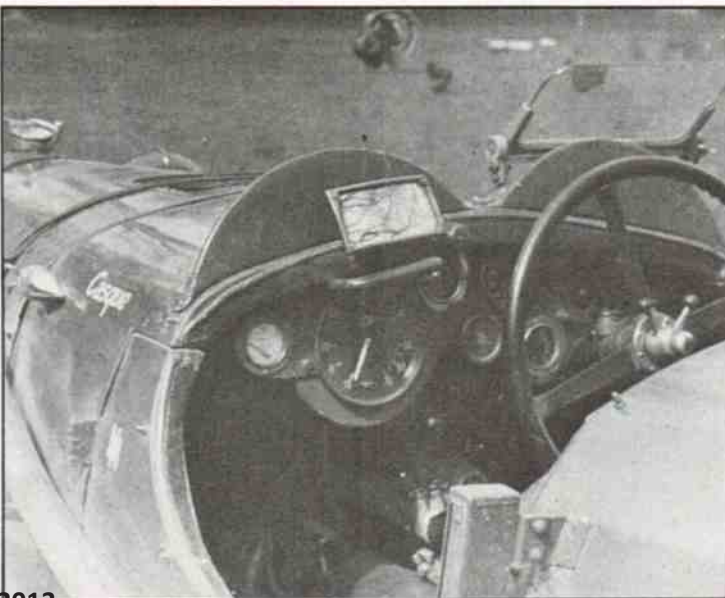
peltje houten kratjes een echte auto kon schuilen. Hij was met neergeklapt race-ruitje dan ook maar 96 cm hoog en achter het stuur zittend kon je over het laag uitgesneden portier je vlakke hand op het wegdek leggen! En zo kwam de Brooklands Riley onbeschadigd door de oorlog. Zo gauw als maar mogelijk was werd hij weer tevoorschijn gehaald en na die 15 oorlogskilometers uit maart 1942 staan er in mijn logboek de volgende kilometrages vermeld: 850 in

1945, 14138 in 1946, 8148 in 1947 (het jaar dat de wagen zijn enige race op het vliegveld Leeuwarden reed) en maar 85 in 1948 toen ik hem jammer genoeg verkocht, in het begin van dat jaar. De wagen ging door de handen van vele eigenaars maar werd daar niet beter op. Coureur Jaap Luyendijk heeft er nog mee op Zandvoort geraced maar tenslotte kwam hij bij een garagehouder in Amsterdam terecht. Gelukkig zijn het chassis en enkele resten terecht gekomen bij een ras-sechte Riley-liefhebber, ir. Bezemer die aan een restauratie begonnen is.



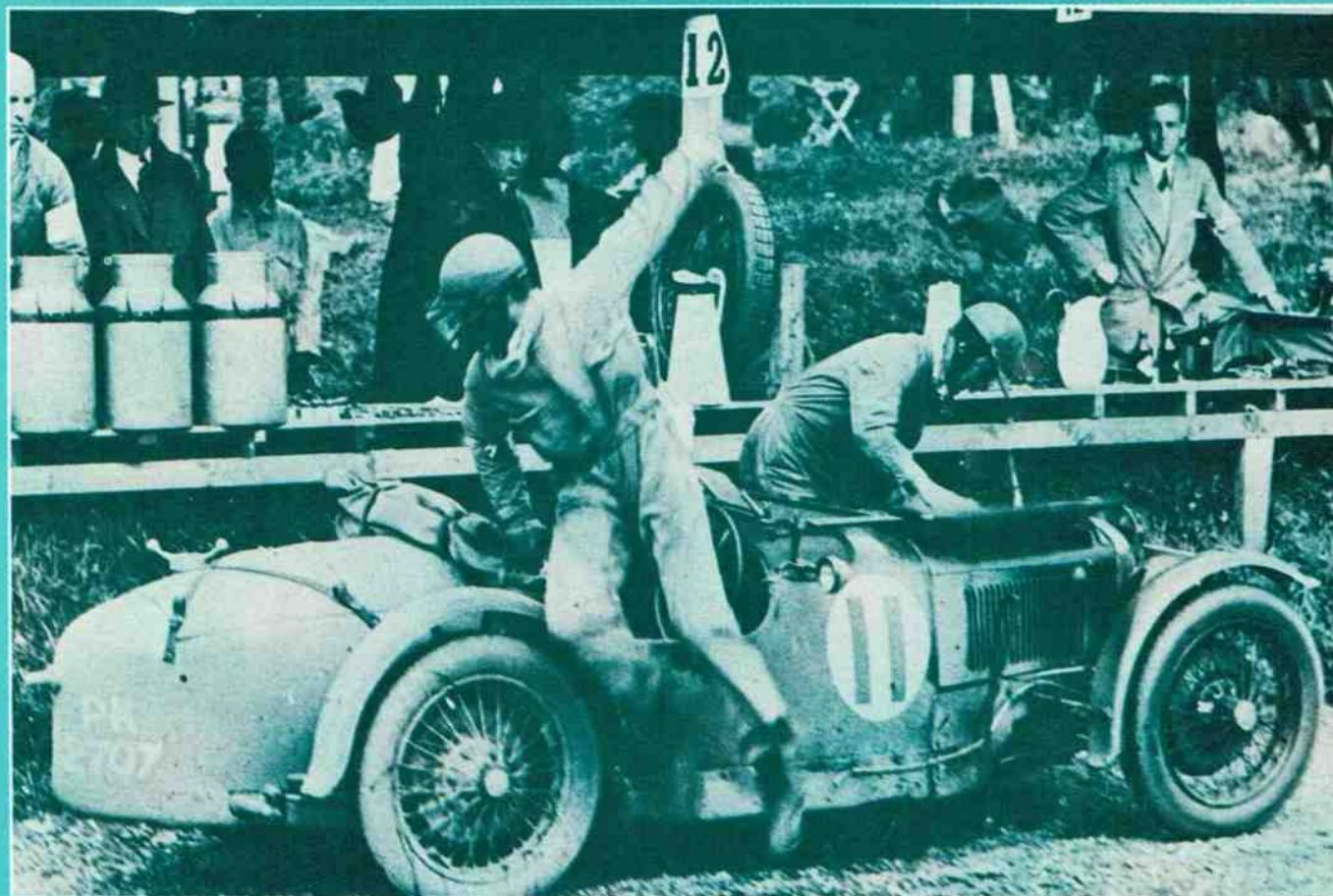
Nog een momentopname van Brooklands in 1932. Nummer 42 is de Riley van Billy Wisdom.

Het 'racy' dashboard. Prachtig gestyled.



Wedergeboorte

Het was in die na-oorlogse jaren toen er op alle fronten werd gewerkt aan de totstandkoming van een echt auto-circuit en toen we weer vrij konden rijden wel de vervulling van een droom dat dit kon met een Brooklands Riley en in najaar 1946 werd het stuur dan ook gericht op Frankrijk om Parijs en Monthléry te bezoeken. Over de oude route (auto-routes bestonden toen nog niet) ging het via Mons, Maubeuge, Laon en Soissons naar de lichtstad. Ergens in Noord-Frankrijk gaf een onbewaakte overweg na een lange en snelle afdaling zo'n klap dat van de met de voorwielen meedraaien-



de spatborden enige steunen afknappen. Maar een echte dorpsmid in een klein plaatsje wist ze binnen een half uur zeer knap vast te lassen! Tussen enorme oorlogsvoorraden die daar nog lagen opgeslagen door kwam ik na Laon een dump van zo'n 900.000 houthouwitsergranaten tegen. Aan de andere kant lagen circa 100.000 volle jerrycans met benzine opgeslagen en overall stonden bordjes met doodskoppen en de aanmaning snel door te rijden. Boven op een stapel granaten zat een enorme zwarte Franse soldaat een vonkensproeiende sigaret te roken terwijl hij met zijn klompen van laarzen gezellig zat te bonken tegen de stapel granaten waar hij bovenop zat. Reden genoeg om plankgas te geven en weg te wezen.

In het jaar daarop zou de eerste autorace in Nederland plaatsvinden en wel op het vliegveld Leeuwarden en de Riley ging helemaal uit elkaar om met hulp van Cor Vaartjes, oud-monteur van

Eric Verkade, weer opgebouwd te worden. De wat gladde banden kregen een nieuw loopvlak bij Tyresoles en op 18 juli 1947 werd er op Leeuwarden getraind en geraced. In die 1100 klasse waren zo'n zeven of acht deelnemers en volop uitlevend kon ik over vier van de vijf ronden een derde plaats vasthouden met op kop Wim Visser in de MGL-type Magna van Rein Meyer die de klasse won en een kleine open Fiat van Kruyt. Helaas liep in het laatste stuk van de vijfde ronde de achterste zuiger vast en ging een mooie plaats verloren. Maar de Riley haalde hier en daar toch een top van 130 kilometer en voor de verreweg oudste wagen van het veld was dat bepaald niet

slecht. Ook de wegligging was fantastisch zoals ook altijd bleek op de kronkelige dijken van mijn dorp aan de Lek. Vandaar dat hoge gemiddelden konden worden gehaald. Na deze race werd de wagen opnieuw gespoten, in felrood met zilveren spaakwielen.

Vooraf in regenweer was het rijden met de Riley die alleen maar een klein race-ruitje had, een zaak van veel gas geven, want dán woeien de meeste druppels er wel overheen. Maar een natte rechterarm kreeg je altijd wel door het laag uitgesneden portier. Links was de deur dicht want daar liep de rechte uitlaatpijp hoog opzij langs. Een knaldemper was iets waarover je je in die heerlijke jaren niet druk be-

Sammy Davis springt uit zijn wagen tijdens een pitstop in de Ulster TT in 1929.

hoefde te maken. Een gezond geluid, met zo gering mogelijke tegendruk was de hoofdzaak en hoorde bij een sportwagen. Omdat ik in die tijd een Piper Cub vloog die op Ypenburg stond tankte ik daar ook vliegtuigbenzine met een wat hoger octaangetal dat de wagen goed bekwaam

De rijpositie was ouderwets, met een heel lage zit op een dun leren kussentje, waarvan de onderzijde maar 24 centimeter van het wegdek kwam. Het grote verende Brooklands-stuur stond vrijwel verticaal en stuurde zeer direct.

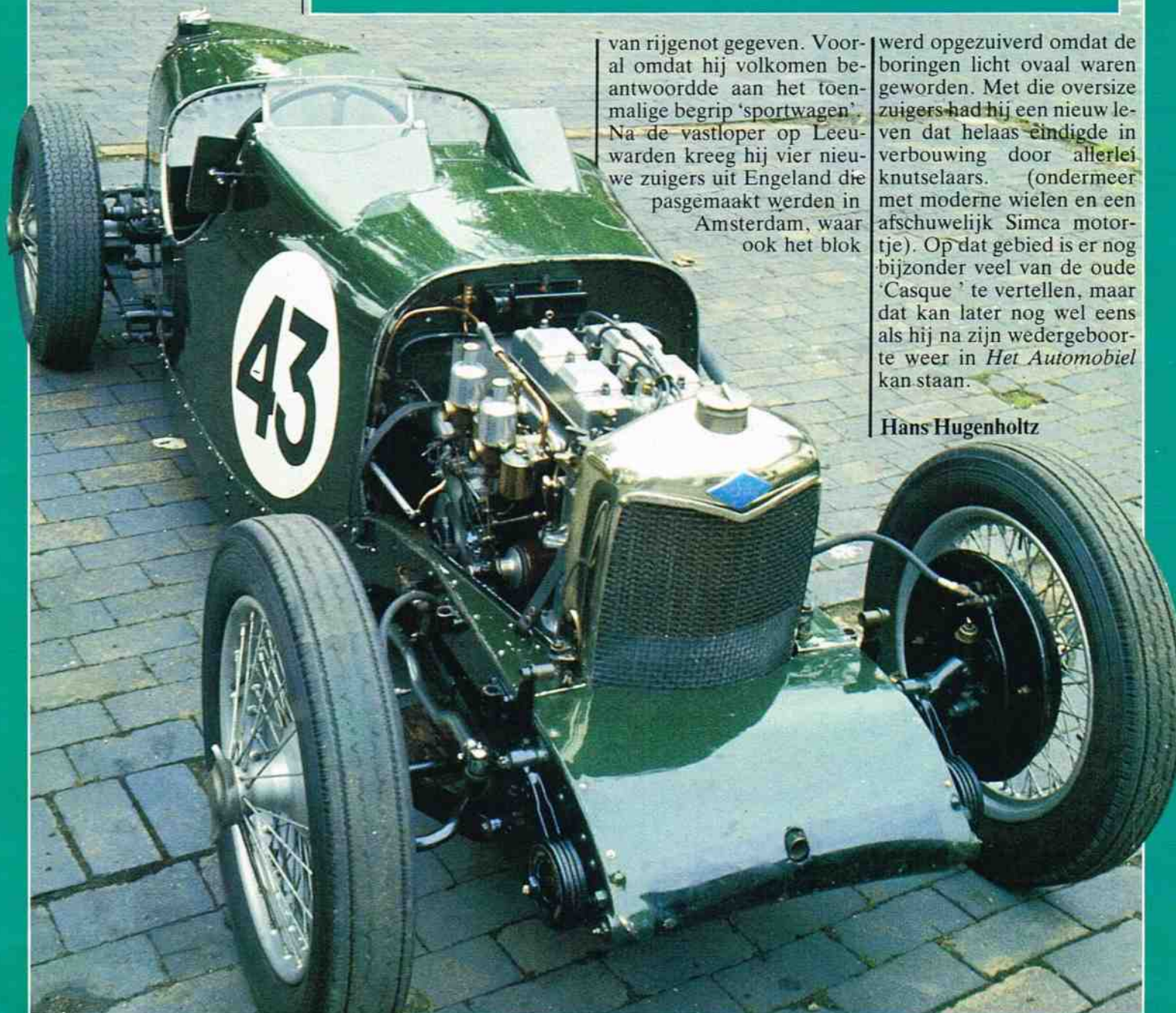
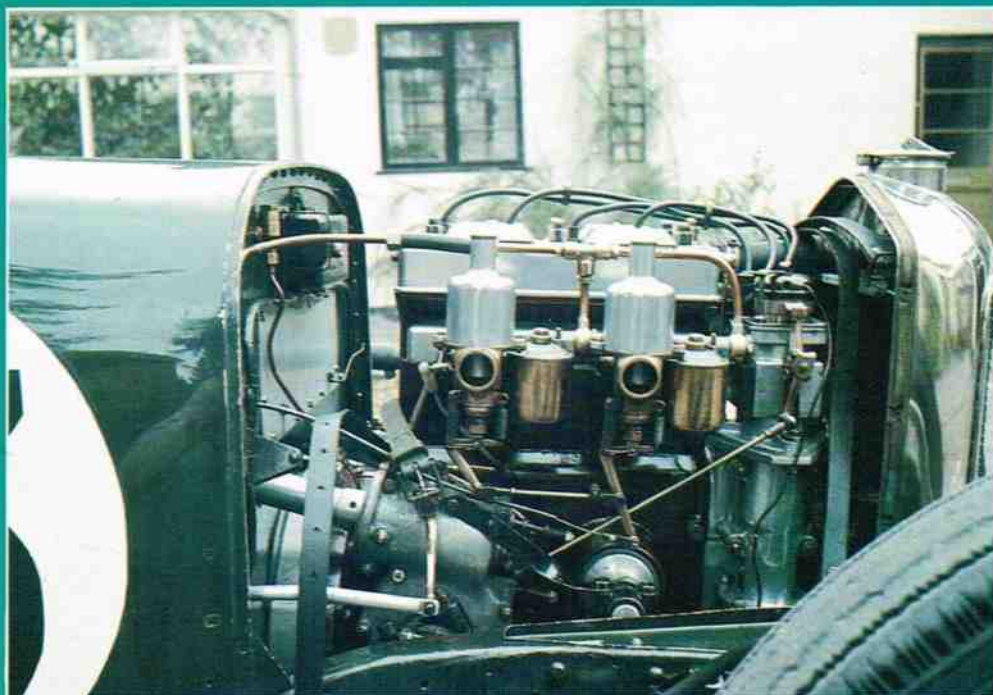
Gestart werd na het met een Ki-gass pomp injecteren van wat benzine in de inlaatleiding en in het dashboard zat een grote start-druknop. Op het stuur kon de ontsteking worden vermeld en van de instrumenten was



een reusachtige toerenteller de voornaamste. Die zat helemaal links.

Omdat goede wagens eigen namen hebben werd op 10 juli 1946 een doopplechtigheid gehouden in Den Haag. De beroemde coureur Sammy Davis (Winnaar Le Mans 1927) was op bezoek en hij onthulde de op de zijkant geschilderde naam 'Casque'; het pseudoniem waaronder hij in de 'Autocar' elke week zijn sportverslagen schreef. Dertig jaar later schilderde hij voor mij de Riley naar een racefoto uit Leeuwarden en die heeft een ereplaats in mijn werkkamer.

Met ruim 23.000 heerlijke kilometers heeft de Brooklands Riley 'Casque' mij in die jaren wel een summum



van rijgenot gegeven. Vooral omdat hij volkomen beantwoordde aan het toenmalige begrip 'sportwagen'. Na de vastloper op Leeuwarden kreeg hij vier nieuwe zuigers uit Engeland die pasgemaakt werden in Amsterdam, waar ook het blok

werd opgezuiverd omdat de boringen licht ovaal waren geworden. Met die oversize zuigers had hij een nieuw leven dat helaas eindigde in verbouwing door allerlei knutselaars. (ondermeer met moderne wielen en een afschuwelijk Simca motor-tje). Op dat gebied is er nog bijzonder veel van de oude 'Casque' te vertellen, maar dat kan later nog wel eens als hij na zijn wedergeboorte weer in *Het Automobiel* kan staan.

Hans Hugenholtz

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

