

Roamer

160



41e jaargang nummer 3, december 2017

Riley Club Holland

Doelstelling:

De vereniging heeft ten doel het in oorspronkelijke en authentieke staat brengen van Riley's, zodat deze fraai gelijkende en waardevolle automobielen behouden blijven.

Zij tracht dit doel te bereiken door:

- hulp te verschaffen bij restauratie- en reparatiewerkzaamheden;
- 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 € 40,--
- 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

41e jaargang
nummer 3 , december 2017.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 CONTRIBUTIEBRIEF
- 6 VAN DE VOORZITTER
- 8 NIEUWJAARSMEEETING
- 9 OPROEP E-MAIL ADRESSEN
- 10 VAN DE REDACTIE
- 12 NAJAARSMEEETING
- 14 LEDENLIJST
- 16 DIRK VAN DER MARK
- 22 RILEY PATHFINDER
- 24 RMA EN RILEY 12/4
- 25 NOTULEN ALV 2017

Agenda 2017

Nieuwjaarsmeeting

14 januari 2018 Maarssen

Zie pagina 8

Voorjaarsmeeting

Oproep wie/waar???

Medio 25 maart- 8 april

Vierhouten

1, 2 en 3 juni 2018

Inleveren kopij:

Sluitdatum 4 maart 2018

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

Foto voorkant: Menno

Foto achterkant: Menno

Foto : Riley Special @ najaarsmeeting



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, V.W. Riley te Telford en Kees de Kock te Zonnemaire.

<u>Voorzitter</u>	: Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT, Almelo tel: 06-10518064, e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Ed Bens, De Meeren 54, 4761 SM Zevenbergen, tel. 0168-326183, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Postbankrekening</u>	: NL08 INGB 0004 7684 93 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 Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE, Streefkerk tel 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl
<u>Commissie lief&leed</u>	: Els Francke, 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>	: Derek Allnut Donington (RMA) Services 52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, NR16 1NA England. Tel/Fax: +44 (1953) 789014; Verder The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The Riley Register (alleen voor leden).
<u>Technische adviseurs</u>	: <i>Vooroorlogse Riley's:</i> Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030, e-mail: ewoutbezemer@cs.com <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
<u>Facebook</u>	: De Rileyclub Holland

Betreft: **contributie 2018**

Conform het Huishoudelijk Reglement, artikel 2, is ieder lid per 1 januari van elk jaar bij vooruitbetaling de contributie verschuldigd. Het bestuur heeft, na goedkeuring van de Algemene Leden Vergadering, de contributie voor het jaar **2018** vastgesteld op **€ 40,00**.

Het bestuur verzoekt u om de contributie, **voor 1 januari 2018**, over te maken op

Bankrekening NL08 INGB 0004768493 van Riley Club Holland.

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

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

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

Indien u wijzigingen wilt aanbrengen in uw gegevens van de ledenlijst kunt u dit via het e-mailadres e.bens@planet.nl doorgeven.

Namens het bestuur van de Riley Club Holland

Ed Bens (penningmeester)

December 2017

K. v. K. Tilburg dossier 40259757

Van de voorzitter: Sabine Juckenack

Dit stukje van de voorzitter wordt een vervolg op mijn vorige verhaal. Hier dan deel 2 'uitgelopen lagers'.

In de vorige Roamer heb ik verteld over onze thuiskomst met de RMC vanuit Vierhouten. Niet rijdend, maar achter op de trailer kwam de RMC terug in Petten. Het klopt, het is alweer een tijd terug, maar soms duurt het even voordat je tot een weloverwogen besluit komt. Na het bezoek van Harry in de zomer was duidelijk dat het euvel niet een, twee, drie opgelost is.

Wat gaan we doen? Laten we de motor reviseren? Zetten we de oorspronkelijke motor er weer in? Met we/wij bedoel ik natuurlijk Thibault, dat moge duidelijk zijn.

Bij de eerdere restauratie van de RMC heeft Thibault ervoor gekozen om een motor te gebruiken die hij in 1980 heeft laten reviseren bij Lundegaard en die nog altijd in de loods stond te wachten op een nieuw leven. Zie nota. Details zijn niet echt leesbaar, maar dit is wel de originele rekening. Blijkbaar leed het Koninkrijk onder papierschaarste.

De motor, die oorspronkelijk in de RMC heeft gezeten stond al die tijd op non-actief in de loods.



Invoice

VAT No 3696 47

77H

07 JUNE

1980

LUNDEGAARD (SPARES) CO.

From EASTINGTON TRADING ESTATE

STONEHOUSE, GLOS. ENGLAND

To TH. BIGDT

SINGEL 8, 1

1755, NT. PETTEN

HOLLAND

RILEY 2 1/2 LITRE ENGINE

① To re-conditioning ONE 2 1/2 LITRE engine as follows: Re-metal main + line base with 16 ground 1/2 inch. Clean carburettor - fit new plugs. Re-metal + hone rods (4). Fit new piston + rings. Fit new starter motor gear and timing chain. Check & re-new engine case plugs as necessary. fit new studs as required. Charge for all new parts (including 4 spark plugs) + polished Rocker cover.

596. 00

② To re-conditioning of under head - valves gear. To fitting and putting re-conditioned water pump + new wood pulley. Re-con distributor + contact belt etc.

123. 50

③ To clearing & re-conditioning and paint of brass 1st carburettor (making 2 good from 4.)

38. 50

TOTAL

758. 00

Revised by
LUNDEGAARD (SPARES) CO.
EASTINGTON TRADING ESTATE
STONEHOUSE, GLOS.

758. 00

Naar veel wikken en wegen en overleg met Mart (broer van Thibault) werd het project RMC gestart. Uiteindelijk is besloten om de oorspronkelijke motor terug te plaatsen. De Riley verhuisde naar de garage met brug bij Mart en de twee heren gingen met vereende krachten aan de gang om de motor weer draaiende te krijgen. De oude garagehouder uit het dorp heeft nog geassisteerd bij het stellen van de kleppen.

De motor draait weer, weliswaar staande op een pallet maar dat mag de pret niet drukken. De volgende klus was het terugplaatsen van de motor op zijn vertrouwde plek. Dat is inmiddels ook gebeurd.

Ondertussen zijn ook andere modificaties en onderhoudszaken aangepakt. Zo zijn alle vriespluggen vernieuwd en is de oliefilter naar voorbeeld van Aert van der Goes aangepast.

Op bijgaande foto zijn beide motoren in beeld. De "oude-nieuwe" op de voorgrond en de oude nog net rechts achter in de hoek zichtbaar (blauw).



Er wordt met regelmaat, maar ook met regelmatige rustpauzes aan het herstel van de RMC gewerkt en wij hopen volgend jaar weer op de weg te zijn met vier wielen op de grond. Voor de rest is het wat Riley-activiteiten betreft vrij rustig. Er komt van alles binnen op de diverse mailboxen van de bestuursleden en natuurlijk onderzoeken wij of er leuke evenementen bij zijn voor de club. Maar dat is voor later. Het einde van het jaar nadert. In de Roamer kunt u meer lezen over de Nieuwjaarsmeeting op een voor de meeste vertrouwd adres. Maar eerst genieten wij van de Sinterklaas- en Kersttijd. De eerste koekjes zijn gebakken en de kerststol staat in de planning voor volgende week.

Ik wens jullie allen, ook namens Thibault fijne feestdagen en een gezonde, sprankelende start van het nieuwe jaar.



Nieuwjaarsmeeting 2018



Het bestuur van Riley Club Holland nodigt u uit voor de jaarlijkse Nieuwjaars meeting, welke gehouden zal worden op

Zondag 14 januari vanaf 11.00 uur in Geesberge Restaurant aan het Zandpad 23 te Maarssen . Telefoon 0346-561435.

Voor de meeste van u een bekende locatie. Het restaurant is enige tijd geleden in andere handen overgegaan. We gaan ervan uit dat we weer net zo gastvrij zullen worden ontvangen. Tot ziens in Maarssen.

Met vriendelijk groeten,
Bestuur Riley Club Holland.

Routebeschrijving

Vanaf de A2 afslag Maarssen/Utrecht Noord;
Dan afslag Maarssendorp/Zuilen;
Richting Maarssen en de weg blijven volgen;
Direct na het bruggetje ligt rechts Geesberge Restaurant.

Vanaf Breukelen de Vecht aan de oostzijde volgen richting Maarssen tot u aan uw linkerzijde het restaurant ziet.



OPROEP EMAIL COMMUNICATIE RILEY EMAIL INTERNET

Beste lezers,



Internet is een niet meer weg te denken onderdeel van de hedendaagse samenleving en het meest handige en betrouwbare communicatiemiddel is de email: persoonlijk, geen pottenkijkers (normaalgesproken ☺), snel, efficiënt en milieuvriendelijk.

Ik zou graag van al onze leden een emailadres in mijn bestand hebben. Uw adres wordt uitsluitend gebruikt voor mededelingen aangaande onze Rileyclub!

Dus..... ALSTUBLIEFT, geef uw EMAILADRES door aan info@rileyclub.nl of aan mijn eigen emailadres: almeloord@outlook.com

Uiteraard stel ik het ook zeer op prijs als u mij WIJZIGINGEN in uw gegevens zou willen doorgeven!

Ik zal u zeer dankbaar zijn en uiteindelijk zal het leiden tot een betere en snellere communicatie!

Uw secretaris, Menno von Brucken Fock

CLUBWINKEL

Misschien wist u het al maar

Het is mogelijk om een origineel Riley logo professioneel geborduurd te krijgen op één of meer kledingstukken van uw eigen keuze!!



In plaats van polo's of fleece truien te moeten aanschaffen kunt u uw liefde voor de Riley ook kenbaar maken door een **eigen** kledingstuk aan te bieden.

Ook als u suggesties hebt voor de shop of wat u eventueel mist, dan vernemen wij als bestuur dat heel graag!

Meer informatie bij Els Francke: elsfrancke@ziggo.nl

Van de Redactie

Het einde van het jaar nadert, 40 jaar Riley Club Holland en Roamer 160 leest u nu.

4 uitgaven per jaar, het aantal klopt precies! Alle redacteurs hebben keurig 4 uitgaven per jaar gemaakt. Een prestatie op zich!

Wanneer ik 40 jaar terug kijk was ik 14 jaar en zat op de MAVO. Een half jaar ervoor, mei 1977 was de eerste Riley meeting in Vierhouten waar ik met mijn vader en mijn opa aanwezig was. Echter zonder Riley want het uitlaatspruitstuk was ernstig lek. Een maand later heb ik er een ander spruitstuk opgezet wat van Aert van der Goes overgenomen was. Een jaar ervoor was de koppeling stuk, deze heb ik op toen op aanwijzingen van de buurman vervangen. Mijn opa en buurman zaten erbij met een borrel en sigaar, ik vergeet dit nooit. Buurman was een gepensioneerd automonteur en had zelf een A-Ford. Hij draaide van hout een prise-as voor mij om de koppelingsplaat te centreren welke ik nog steeds heb. 41 jaar oud en hangt aan mijn gereedschap bord naast een paar sleutels met inch maten. Erg zwart van de vette handen want is vaak gebruikt. Goed geconserveerd dus.



In 1978 waren wij wel met Riley RMA, met 4 man. Nu was ook mijn broer Wiebe mee. Naast de RMA van mijn Opa had mijn vader ook een Pathfinder aangeschaft, dat staat ook al in Roamer 158.

Om een beeld te krijgen, hierbij een foto uit deze tijd. Hans Sluymmer en Ewout Bezemer staan hier, Wie de andere twee zijn weet ik niet.



Ook ging ik met mijn ouders mee naar meetings georganiseerd door Bert Deuling bij theehuis Crailo (ome Toon). Dat staat mij nog helder bij. Daar was een heuse puzzelrit uitgezet. Op de foto hieronder navigeer ik Dick Mantel in zijn 6-cilinder Falcon. Ik was onder de indruk hoe goed dat reed. Als navigator zat ik ernaast. Een rijbewijs was nog niet in mijn bezit. Ik schat dat ik 17 jaar ben. De foto is uit 1980.

In 1982 had ik mijn rijbewijs en ben ik met de Riley RMA bij het theehuis geweest. In die tijd reed ik er veel mee, een andere auto had ik niet. Echter met vrienden stappen ging niet, dat vond mijn vader niet goed. Veel te gevaarlijk in het donker rijden met die kleine achterlichtjes, vond hij. In 1983 ging ik met de Riley op vakantie naar Luxemburg, tijdens deze rit viel de wagen zowat uit elkaar. Ineens sleepte de rechter treeplank over de weg en stond ik mij af te vragen waar dat nu aan vast hoorde te zitten.



Dat was ook de laatste rit. Het duurde tot 1994 om weer met de Riley op de weg te komen. Inmiddels is er veelvuldig gebruik van gemaakt. Afgelopen jaar heb ik er weinig meegereden. De Riley is niet meer de enige klassieker. Dit jaar heb ik veel met de TR6 gereden. Met mijn broer naar Malmö, een vakantie naar Engeland en in September met mijn moeder naar de Dolomieten. Dat gaat toch makkelijk dan met TR6 pi dan met een Riley 1½ liter. Andere snelheden en ja ook 20 jaar verder in de ontwikkeling. Alhoewel... de Riley motor is crossflow en twin cam. De TR6 niet. Wel rondom onafhankelijke wielophanging en injectie. Aston Martin en Jaguar maakten wel motoren welke afgeleid konden zijn van de Riley. Net een stap verder met bovenliggende nokkenassen.

De afgelopen 2 jaar ben ik bezig een Ford Escort op te knappen, een 1300GT uit 1974. Toen ik 11 jaar was leerde mijn vader mij auto rijden in een gelijke auto. We houden van de auto's uit onze jeugd, nietwaar? Echter moet deze Escort voorzien worden van een Twin cam motor. Dit wordt dan een moderne uit een Focus of Mondeo. Maar goed zover ben ik nog niet. Op facebook kan men de voortgang volgen, zo nu en dan plaats ik daar iets over.

De komende tijd krijg ik wat andere bezigheden, we hebben een woning gekocht in het buitengebied van Epe, Zuuk genaamd. Een vrijstaand woonhuis met veel grond. Hier wil ik dan een ruimte bij maken waar ik sleutelen aan de auto's. Maar ook om huis zal altijd genoeg te doen zijn aangezien het 3200m² grond betreft. Dit heeft mij ook tot besluit gebracht om vast aan te geven dat dit mijn laatste termijn zal zijn als redacteur. Nog twee jaar heb ik te gaan een opvolger te zoeken. Nog 9 Roamers te gaan ☺

Ik wens u fijne feestdagen en een voorspoedig 2018.

Jan-Willem Nieuwenhuis



*A Happy Christmas and a very Happy 1987
to All Riley RIT Club-members*



Najaarsmeeting Nijverdal, 8 oktober 2017

De Najaarsmeeting was dit keer in Oost-Nederland en niet zoals men zou verwachten in het hoge noorden, waar organisator van deze dag Harry Keizer woont. Geen Stadskanaal en Drenthe dus, maar Overijssel en de Sallandse heuvelrug. Voor de schrijver dezes een 'thuiswedstrijd'. Reden genoeg om vergezeld van Els Francke en Carolyn van der Goes met twee Rileys naar Nijverdal te rijden. We hadden echt geluk met het weer want deze zondag was de enige droge en zelfs mooie dag in een periode van wisselvallig regenachtig weer. Een heerlijke start van de dag dus en keurig op tijd, nog voor de klok van elf uur, aanwezig om Harry en overige vroegkomers te begroeten. Plaats van samenkomst was het nog niet zo oude Oorlogs- en Vredesmuseum 'Memory', aan de Grotestraat 13 te Nijverdal. Het plaatsje waar vroeger een grote textielfabriek stond en nu de thuishaven is van diverse afdelingen van Koninklijke Ten Cate. Doordat er uiteindelijk 'maar' vier Rileys en één special waren kon er pontificaal voor het museum worden geparkeerd. Onze blikvangers vond men bij het museum maar wat leuk!



Zodra de meeste deelnemers aanwezig waren werden we door Harry uitgenodigd om naar 'het terras' te gaan. Geen openlucht terras, maar een iets hoger gelegen ruimte in de



uiterste zijkant van het gebouw alwaar we konden genieten van een kopje koffie of thee met appelgebak. Tegen het middaguur werd het gezelschap op sleeptouw genomen door een geëngageerde gids die honderduit vertelde over de frustraties bij de Duitsers over het verlies van de eerste wereldoorlog en de herkomst van Adolf Hitler. Zij vertelde hoe hij aan de macht kwam en door handig met publiciteit om te gaan en keihard af te rekenen met tegenstanders uiteindelijk een dictator werd waar vrijwel alle Duitsers hun leven voor zouden willen geven. Uiteraard kwam de Jodenvervolging aan de orde mede door de permanente Anne Frank tentoonstelling. Ze beschreef de bittere ellende in deze oorlog, het verzet, de risico's van onderduikers herbergen en hoe uiteindelijk 9 miljoen andersdenkenden, voornamelijk Joden, de dood vonden in de concentratiekampen. D-day werd uitgebeeld middels een korte film met



effecten en tot slot werd de lange weg naar de bevrijding toegelicht. Het museum werd zo met een aantal 'highlights' in vogelvlucht bezocht maar zeker voor de jongere generatie kan niet voldoende worden benadrukt hoe belangrijk de vele duizenden gevallen soldaten zijn geweest om ons een vrij Nederland te geven. Indrukwekkend!

Een kleine 40 km sturen door het landschap van de Sallandse heuvelrug, prachtig zo in het zonnetje met al die fraaie boerderijen, molens en waterweggetjes, bracht ons in de bossen bij



restaurant 'De Uitkijk'. Deze uitvalsbasis annex pleisterplaats voor duizenden wandelaars op jaarbasis, bleek een uitstekende keus voor de lunch. Uit een minikeuzemenuutje kon iedereen wel iets van zijn of haar gading vinden. Tegen 3 uur 's middags was het voorzitter Sabine Juckenack die Harry heel hartelijk bedankte voor het feit dat hij deze dag mogelijk had gemaakt. Een heerlijk doosje bonbons en een klaterend applaus waren zijn deel. Het

bestuur ging aansluitend vergaderen, sommigen maakten van de gelegenheid gebruik om de bosrijke omgeving te verkennen maar de meesten gingen weer opgewekt huiswaarts niet zelden met nog een pittige rit voor de boeg.

Geweldig dat onze ereleden Willem en Kees (ondanks de grote afstand!) er met echtgenoten ook bij waren!

Heeft één van onze leden zin om een meeting te organiseren in 2018:

bel uw secretaris: 06-10518064 of een mailtje naar almeloord@outlook.com !!

Menno von Brucken Fock



K.N.A.C. CONCOURS

van KOETSWERKEN - SCHEVENINGEN

Een 1ste prijs voor de **WOLSELEY 6/90** in Afd. II, klasse G bij zijn eerste verschijning in Nederland.

Eveneens een 1ste prijs voor de **RILEY PATHFINDER** in Afd. II, klasse I en een

3de prijs voor de **WOLSELEY 4/44** in Afd. II, klasse I.



Importeur: C.V. Dirk van der Mark,

Gilles van Ledenberchstraat 110, Telefoon 124656, Amsterdam.

Agenten:

Den Haag : Marel's Automobielbedrijf N.V., „Den Deyl“, Wassenaar.

Rotterdam : Breeman, Oostzeedijk.

Breda : Zarychta, Teteringsedijk.

Eindhoven : Van Laarhoven, Gagelstraat.

Hoensbroek : F. Klijn, Kastanjelaan.

Enschede : Ten Hofte & Belmer, Lage Bothofstraat.

Groningen : Huizinga, A. Kerkhof.

Haarlem : Garage Slot, Parklaan.

Hilversum : Joh. de Heus, Spiegellaan.

Den Helder : Garage 't Centrum (H. D. Dijkstra), Spuistraat 5.

De Geschiedenis van de Riley automobiel import in Nederland door Dirk van der Mark



Dirk van der Mark sr (1910)



Dirk van der Mark jr

Dirk van der Mark

Hoewel al in 1932 in beperkte mate de verkoop gestart was, werd pas in 1933 weer officieel een nieuwe Wolseley-importeur aangesteld, namelijk Dirk van der Mark(Sr).

Over de levensgeschiedenis van deze persoon welk geboren is op 19 mei 1877 te Amsterdam is iets meer bekend.

In 1893 begint de jonge Dirk op 16-jarige leeftijd te werken als jongste bediende bij de Technische Handels Onderneming J.L. Lang, die handelt in fietsen, fietsonderdelen en onderhoudsmiddelen.

(Leonard Lang was een ook autopionier van het eerste uur, en zal later bekend worden als voorzitter van de R.I.(RAI), en het jarenlange importeurschap van Fiat automobielen.)

Leonard Lang was erg ingenomen met zijn nieuwe hulpje, die zes dagen per week op de zaak keihard werkte, en op zijn vrije zondag als vrijwilliger op de fietsschool les gaf, of achter de kassa te vinden was van de wielersportbaan.

Ook deze twee inrichtingen waren opgericht door Leonard Lang.

De wielersportbaan werd opgezet in 1893 en bevond zich vanaf 1895 in het Paleis voor Volksvlijt, nog op geen 150 meter van de zaak van Lang.

Samen met zijn zes jaar oudere broer Sam van der Mark weet Dirk ook op menig renfiets evenement succes te halen in de tandemklasse.

Als de oudere broer Sam in het begin van het jaar 1896 een Burgers fietsen filiaal opent in Den Haag, neemt Dirk ontslag bij Leonard Lang en gaat hij mee met hem naar Den Haag.

Doch een korte tijd later gaat Dirk van der Mark voor de fietsenzaak van Kievenaar in Den Haag werken, om vervolgens twee jaar later (in 1898) weer terug te keren naar Amsterdam.

(Het lijkt erop dat Dirk in onmin met broer Sam was geraakt, doch ook deze keert later terug naar Amsterdam.

Sam opent zonder enige vorm van medewerking Dirk van der Mark een motorfietsenzaak in de Banstraat om vervolgens later ook in de automobielen branche een bestaan te vinden.)

Na de Den Haag periode gaat Dirk als zelfstandig filiaalhouder werken voor de firma Augustinus & Witteveen te Haarlem.

Het filiaal was gevestigd aan de hoek van de Vijzelstraat met de Keizersgracht.

In 1901 opent de firma een grotere en zelfstandige vestiging in de hoofdstad, waarbij men voor Dirk in de nieuwe situatie meer een plaatsje achter een bureau in gedachte had, dan in de werkplaats .

Dirk ziet dit niet zo zitten, en omdat hij het niet eens kan worden wordt hij weer een gewone werknemer in de zaak van de heer Hulzen in de Reguliersbreestraat.

Dit was een handelshuis in fietsen, motorfietsen, auto's en grammofoons.

Dirk van der Mark is het meest betrokken met de handel van fietsen en motorfietsen van het merk F.N.

In 1902 verhuist Lang van de Nicolaas Witsenkade 38 t/m 45 naar de overkant van de Singelgracht, naar het voormalige pand van de gebroeders Spijker aan de Stadhouderskade, om zich vervolgens na een overgangs periode alleen op de verkoop van auto's en autobanden te concentreren.

Leonard Lang helpt Dirk van der Mark letterlijk en figuurlijk als zelfstandige ondernemer in het zadel door hem de fiets verkoop en onderdelen, alsmede een deel van het oude pand (huisnummer 38, op de hoek met de Pieter Pauwstraat) tegen gunstige voorwaarden aan hem te gunnen.

Behalve rijwielen van FN, Osmond en James, kan men er al snel FN-en Clement motorfietsen kopen, dankzij de opgedane contacten en ervaringen bij zijn vorige functies.

Het agentschap van Harley-Davidson laat niet lang op zich wachten.



Af en toe werden ook drie- en vierwielige voertuigen welk nauwelijks nog auto's konden worden genoemd ingeruild en gerepareerd.

In 1912 krap tien jaar nadat Dirk voor zichzelf begonnen is, vond hij de tijd rijp om zich serieus op de automarkt te gaan begeven.

Na een advertentie in het Handelsblad waarin een agent voor Holland wordt gevraagd, verwerft hij in het Amstel Hotel na een lang gesprek met een Amerikaanse afgezant de general-manager der Hupmobile automobielen het importeurschap van het merk van geheel Nederland.

Wel was als voorwaarde verbonden dat onmiddellijk 6 voertuigen besteld moesten worden en de demonstratiewagen welk voor het Hotel stond aan te kopen tegen een aanbetaling van fl 17.000

Omdat Dirk het geld niet bezat, en op zeer korte termijn nodig had leende hij het van een goede vriend.

(Hoewel niet met naam genoemd, is het niet onwaarschijnlijk dat Leonard Lang opnieuw de helpende hand heeft geboden)

De automobielen worden gehuisvest om de hoek aan de Pieter Pauwstraat in een loodsje, maar deze ruimte wordt al spoedig te klein.

In 1913 verhuist men naar een groter pand aan de Keizersgracht 635, maar de Eerste Wereldoorlog doorkruist de grootse uitbreidingsplannen.

Het gewenste herstel na de oorlog verloopt uiterst moeizaam, terwijl de lasten toenemen.



Uiteindelijk kan men in 1921 naar groter pand met zelfs lagere lasten verhuizen, namelijk een voormalig kaasfabriekje aan de toenmalige rand van de stad in de Gillis van Ledenberghstraat 108.



Langzaam gaan de zaken gaan weer voorspoedig en het importeur schap van Gray en Marmon komt erbij. De Gray was een sober uitgevoerde Amerikaanse auto welk concurrerend probeerde te wezen in het Ford segment. Doch de verkoop beperkte zich tot een groep mensen die bewust niet met een Ford gezien wouden worden, en hier iets meer voor over hadden.

De Marmon daarentegen was zeer exclusief en voor de betere kapitaalkrachtigen bedoeld. De garage lag echter toch voor die tijd iets te veel in een afgelegen gedeelte van Amsterdam. In de reclames en bedrijf-stempels stond ter oriëntatie steevast dat het pand dicht bij het Hugo de Groot plein lag.

In 1926 werd voor het bevorderen van de verkoop een extra showroom ingericht op de Amsteldijk 25 - een belangrijke verkeersader van het Gooi en Utrecht naar het centrum van Amsterdam.



De heer Dirk van der Mark, de bekende importeur van de Hupmobiles, heeft aan den Amsteldijk een nieuw, zeer voorname showroom gesticht, waarvan wij hierboven een foto brengen. Wij verwachten den heer van der Mark veel succes in zijn nieuwe „boom“.



Amsteldijk 25 hoek tweede Jan v/d Heidestraat
opname 1926

Amsteldijk 11 hoek Govert Flincksraat opname rond 1947

De volgende tegenslagen meldden zich al snel in de vorm van de 'crisis jaren'.

Ondanks de inspanningen en vele advertenties om de achteruit lopende verkoop Hupmobile te herstellen, valt het besluit bij Hupmobile om per 1 juli 1927 een andere importeur aan te stellen.

De overige twee merken die Dirk van der Mark nu nog voert wil de verkoop niet erg meer lukken.

Om het verlies op te vangen ging men op zoek naar een merk dat behalve exclusief ook economisch aantekkelijk was.

De auto die aan deze eisen voldeed, was de net nieuw uitgekomen sportieve Wolseley Hornet, waarvan zoals eerder aangegeven de eerste(n) eind 1932 werd verkocht.

In begin 1933 verkrijgt men de begeerde status van officiële importeur.

De verkoop van de Hornet en later de Wasp liep zeer voorspoedig.

Dirk van der Mark senior welk altijd herkenbaar met zijn onafscheidelijke rokende pijp in de rechtermondhoek overlijdt plotseling op 5 april 1934 op 57 jarige leeftijd.

Hij wordt opgevolgd door de 13 april 1909 geboren en dus 25 jarige Dirk van der Mark junior hierin in het begin bijgestaan door zijn jongere broer Joop van der Mark .

Deze moet ook tevens zijn aandacht richten op de door Dirk van der Mark Sr opgerichte autobenodigdheden winkel met zoals poetsmiddelen, onderdelen en accessoires, welk eerst onder verantwoording van zijn broer Piet werd gedreven en later met zoon Joop aan de leiding de start zou vormen van het bedrijf Transmark.



De goedlopende verkopen Wolseley trekt de aandacht van de Morris-autofabriek te Delft. Deze Morris activiteiten liep niet zo goed als verwacht en men wou na het overlijden Dirk van der Mark(Sr) het importeurschap van Wolseley wel naar zich toe trekken.

Dit lukte maar ten dele, want Dirk van der Mark (jr) weet te bereiken bij de hoofdkwartier in Engeland dat hij het importeurschap voor Noord-Holland en Utrecht kan behouden.

En juist in dit gebied had men de grootste concentratie Wolseley-rijders/eigenaars opgebouwd.

Ruim een jaar later besluit de moederorganisatie (Nuffield-group) in Engeland, dat de Nederlandse vestiging van de Morris-fabriek moet worden gesloten, en dat het importeurschap van Morris en MG moet worden overgenomen door Molenaar in Amersfoort.

Dirk van der Mark krijgt het volledige importeurschap van Wolseley voor geheel Nederland terug met daarbij het agentschap van de Morris en MG

Tevens wordt Dirk van der Mark(jr) het importeurschap van Riley gegund dat kort ervoor door de Nuffield-organisatie is opgekocht.

Voor deze overname werden de Riley's op zeer beperkte schaal geïmporteerd door Gatsonides, de bekende rallyrijder, fabrikant van Gatso-automobielen en heden ten dage beter bekend als fabrikant van de gevreesde Gatso-meter die snelheids en roodlicht overtredingen registreert en fotografeert.



De showroom voor de verkoop van Morris en MG komt in het pand op de Weteringschans 109-111 welk gehuurd wordt van het de gebroeders Willink welk hun autobedrijf activiteit verruild hadden voor boten en bootmotoren.

Deze showroom is echter geen lang leven beschoren, want weldra breekt opnieuw donkere tijden aan.

Al snel nadat de tweede wereldoorlog is uitgebroken, wordt het onmogelijk om nog auto's uit Engeland te importeren zodat de inkomsten alleen nog maar uit reparaties komen.

Als de omstandigheden nog meer verslechteren, valt het besluit om het personeel te ontslaan en de zaak te sluiten in afwachting van betere tijden. De betere tijden breken pas aan als de bevrijding een feit is. Hoewel er dan wel nog enkele auto's te voorschijn komen die achter een muur waren weg gemetseld, bestaat nog steeds het merendeel van de inkomsten uit reparaties aan voertuigen, die aan het oog van de Duitsers ontsnapt waren.

In de eerste helft van het jaar 1946 worden de eerste Wolseleys en Rileys weer geïmporteerd.



Omdat de vraag na de oorlog naar auto's zeer groot is en waardoor de zaken weer goed gaan, wordt rond 1948 een tweede garage geopend in de Derde Schinkelstraat 35 t/m 47. Deze lag strategisch nabij de Amstelveense weg het toenmalige verkeersader vanuit Rotterdam, Den Haag en Schiphol welk via Overtoom naar het centrum van Amsterdam.

De showroom aan de Amsteldijk werd opgeheven, hiervoor in de plaats wordt showroom aan de Amstelveenseweg geopend.



De panden Schinkelsstraat hoek Schinkelkade 35 t/m 47 en de showroom op de Amstelveenseweg

B.M.C.

Na de fusie van Nuffield met Austin in 1952 tot B.M.C.(British Motor Corporation), beginnen eerst de Riley's en Wolseley's steeds meer op elkaar te lijken. Vervolgens gaan deze merken later op de andere producten van B.M.C.lijken zoals b.v. de Austin en de Morris.



De eens zo trotse merknamen worden door de rationaliteitspolitiek van B.M.C. teruggebracht tot een verkapt type-aanduiding.

In 1969 stopt de fabricage en dus ook het importeurschap van Riley's, nadat B.M.C. is overgegaan in British Leyland.

British Leyland (B.L.)

Een volgende stap in de reorganisatie vanuit Engeland aangestuurd in 1970, is de oprichting van B.L. Nederland b.v. in Gouda, met het voorstel alle importeurs te degraderen tot dealers.

Voor Austin importeur Stokvis kwam dit als een zeer grote slag, omdat men net daarvoor had geïnvesteerd in een nieuwe gebouwencomplex te Roosendaal.

Van hieruit zou de distributie voor de gehele Benelux plaatsvinden.

Ook Molenaar de importeur in Amersfoort van Morris en MG, alsmede Sieberg de Amsterdamse Rover importeur en de Triumph importeur in Aalsmeer waren deze plotselinge actie "not amused".

Deze bedrijven zouden zich zakelijk van zeer moeizaam tot niet herstellen van deze klap.

Het nieuwe B.L. management besluit gelijk formeel geen Wolseleys meer naar Nederland te laten importeren.

In Engeland valt uiteindelijk het doek voor het merk in september 1975.

Dit bericht maakt Dirk van der Mark jr. nog net mee, want hij overlijdt niet lang hierna.

Intussen begint B.L. een synoniem te worden voor lage productiviteit, eindeloze stakingen en auto's van vaak zeer slechte kwaliteit.

Het bedrijf dankt zijn bestaan alleen nog aan de miljarden ponden die de Engelse regering als hulp geeft.

Door deze reputatie zakt de verkoop enorm en vele B.L. dealers schakelen snel over op de opkomende merken van Japanse origine.

Bij Dirk van der Mark b.v. blijft men alle B.L.-modellen als een van laatste overgebleven zaken van de regio verkopen en nog belangrijker het repareren ervan.

Men realiseert zich te laat dat het niet meer goed zal komen met B.L. en in het begin van 1980 worden alle panden verlaten, waaronder ook in de jaren zestig gevestigde servicestation en showroom inrichting aan de Plantage Middenlaan.



Vestiging Plantage Middenlaan

Vanaf dat moment worden alle zaken geregeld vanuit een gehuurde voormalige Ford garage aan het eind van de Amstelveenseweg, dicht bij het Olympisch Stadion.

Achteraf is gebleken dat dit al een zogenaamde sterfhuiskonstructie was.

Nog voor 1980 ten einde is, wordt de firma failliet verklaard en blijkt er voor de schuldeisers weinig te halen te zijn.

Hiermee komt in het British Leyland tijdperk een einde van de geschiedenis van zowel Wolseley als haar jarenlange importeur.

bronnen: Revue der Sporten, 1927;

Hr Iepenburg (interview met ex-magazijnmeester bij Dirk van der Mark)

Ons Amsterdam, en andere oude periodieken.

Riley Pathfinder (te koop)

Onlangs ben ik met Dick Sterkenburg gaan kijken naar een stel oude auto's, Daimlers, Armstrong-Siddeley's en een Riley Pathfinder. Dick's interesse ging uit naar de Armstrong's, mijn interesse naar de Pathfinder. En nee, ik heb hem niet gekocht omdat het een restauratie object bleek te zijn waar ik niet naar op zoek ben op dit moment. Vraag is dan natuurlijk, waarom ben je er dan naar toe geweest. Welnu, ik had al geïnformeerd naar de conditie en de eventuele prijs en dat zag er niet slecht uit en het was niet al te ver in België dus het kon geen kwaad eens te gaan kijken.

Onderaan deze tekst staat de advertentie van de wagen zodat U het zelf kunt beoordelen en met name het feit dat het een links gestuurde versie betreft prikkelde de beschrijving mij voldoende om te gaan zien of ik er enthousiast voor kon worden. Bij de meeste niet meer bestaande merken is het zo dat als je het beste, meest ontwikkelde model van dat merk wil hebben, je voor het laatst geproduceerde moet kiezen. Zo is de RMF de betere RMB en de Blue Streak Kestrel de betere pre-war Riley, wellicht op de Autovia na maar dat hangt af van wie je er naar vraagt natuurlijk. De laatste Pathfinder(RMH) met de 2,443 liter "echte" Riley motor waarin nog de oorsprong van Percy Riley kan worden terug gevonden, werd in 1957 af geleverd . De "Belgische" Pathfinder was een van de allerlaatste , één van de laatste 8 met linkse besturing en een van de laatste 250 met de blad geveerde achteras die van de Wolseley 6/90 afstamde. Dat laatste hoeft geen belemmering te zijn, in tegendeel, theoretisch minder comfortabel maar door de extra torsie van de bladveren in "Rol" geeft het wat meer rolstijfheid



waarmee het beruchte onderstuur karakter wat getemperd wordt. Zo iets kan het beste gevoeld worden als je ermee gaat rijden, hetgeen met de bewuste Belgische nu net niet kon helaas! Ik moet me dus beperken in mijn oordeel over de Pathfinder tot de proefrit ooit gemaakt met de LHD Pathfinder van Bezemer uit Alphen a/d Rijn die wellicht allang ergens verkocht is. Bij mijn voorbereiding op het bezoek in België had ik al contact opgenomen met de RM-Club specialist op dit gebied die mij op de verschillende punten heeft gewezen waarop in dit specifieke geval goed op gelet diende te worden. Verder nog maar eens goed in het werkplaats handboek gestudeerd om goed beslagen "ten ijs" te komen.



De reputatie van de Pathfinder die de verkoop van het model meest negatief heeft beïnvloed is duidelijk unfair en is door de verschillende persorganen nagepraat en zeker niet objectief. Als je de beschikbare gegevens zorgvuldiger bekijkt, dan blijkt bij voorbeeld het veercomfort moet worden ingedeeld bij de beste van zijn tijd. In de beladingstoestand met alléén een bestuurder ligt de body frequentie op 1.22 Hz vóór en 1.37 Hz achter(met de bladveren: 1.33Hz) hetgeen als buitengewoon soepel geveerd mag worden beschouwd.(De "eigenfrequentie" van een veersysteem geeft een vergelijkingswaarde waarin de massa en de veerstijfheid zijn verwerkt). Bekijken we daarna de dempings waarden (allemaal in het werkplaats handboek te vinden) dan blijkt dat de voordempers een dempings factor van 0.34 uitwaarts en 0.26 inwaarts te hebben en 0.58 uit- en 0,44 in- aan de achteras. Deze waarden zullen dalen zodra de belading toeneemt (naast de bestuurder nog 3 personen en brandstof plus wat bagage) De frequenties dalen naar 1,17 en 1,34 Hz en dempings factoren naar 0.49/0.31 vooras en 0.31/0.24 aan de achteras. (de dempingsfactor vermenigvuldigt de maximale "kritische"damping tot de werkelijke damping aan het voertuig gemeten. Bij de kritische damping zal de body na in veren niet verder terug veren dan de uitgangpositie + de terugveerweg is dezelfde als de in veerweg) In het geheel kan worden geconstateerd dat de wagen comfortabel geveerd en "onderkritsch" gedempt is hetgeen bevestigt dat de Pathfinder is ontworpen als een meer dan gemiddeld op comfort ingestelde sedan (saloon) Hoe zou hiermee het weggedrag kunnen worden voorspeld? Daarvoor moeten we nogmaals in de theorie duiken. Een van de belangrijkste parameters daarvoor is de rolstijfheid van de koets. Die rolt om zijn



"rol-as" welke denkbeeldig kan worden voorgesteld door een lijn die de Rol centra van vooras en achteras verbindt. De Rol Centra worden aangegeven als een afstand tot het weg oppervlak. Bij opmeting blijkt de voor as een Rc te hebben van ca 5 cm en de achteras ca 35cm. de meeste vergelijkbare wagens hebben een zwaartepunt hoogte van 50cm hetgeen samen met de veerstijfheid aan het wiel gemeten, een rol koppel oplevert. Neem een niet denkbeeldige bochtsnelheid en bochtstraal dan is een centrifugale versnelling van een half G mogelijk. Die grijpt aan op het zwaartepunt en vormt daarmee het Rolkoppel. Nu blijkt dat het rol koppel ongelijk verdeeld is over voor- en achteras. De vooras met zijn relatief soepele vering zal véél meer willen "rollen" om zijn rol-as dan de achteras. Dat kan natuurlijk niet, dat wordt verhinderd door de stijfheid van body en chassis! Resultaat is dat de body zal bewegen naar het buitenste voorwiel in een rol en duikbeweging. Dat arme voorwiel moet nu een groot gedeelte extra dragen waarbij de bandkarakteristiek dicteert dat de sliphoeck van dat voorwiel flink zal toenemen.

Dus het onderstuur karakter is geboren!!

Voor echte Riley Fans die gewend waren aan het gedrag van de RMA,B,F,E was dat even wennen, van een sportieve handling naar een "luxe wagen handling"

Dat was schrikken en niet zelden belandde de Pathfinder in een greppel hetgeen hem de naam "Ditchfinder" opleverde. In de pers verschenen foto's van Pathfinders in een sloot of met extreem rokende banden in een gevaarlijk ogende pose op een circuit. Een beetje unfair was dat wel en het heeft dus zijn bedoelde verkoopssucces flink in de weg gestaan.



De lezer met voldoende tijd en enig vakmanschap in het restaureren kan ik de "Belgische" Pathfinder niettemin van harte aanbevelen. Denk er wel aan dat een restauratie van interieur, stoelen, dashboard je een tijdje zal bezig houden, maar het resultaat zal een fijne wagen opleveren, dat zeker!

Kees de Kock

Gegevens: Riley Pathfinder

Bouwjaar 1957, Chassis nr 5587, Huidige kleur wit

Originele kleurcode MAF33 (beige)

Links gestuurd, Bladvering achteraan

Nieuw verkocht in Antwerpen (factuur is erbij) voor 157 000 BFr

Vervangen:

Ontsteking compleet: plugcables, plugs, onderbreker, condensator, plug caps

rechter standlicht: rubber, bedrading, lampsocket

koplamp rechts: bedrading, lampsocket

rubber radiator bovenaan, radiatordop

cylinderskop heeft revisie gehad en klepzittingen vervangen

achterste bumper nieuw verchromd

erbij: oliefilter, ruitenwissers: armen en bladen

4 nieuwe wioldoppen

Uitlaat: voorbocht, demper voor en achter

Users manual, Werkplaatshandboek

Vraagprijs is 4500 euro.



P.S.

Voor een andere Pathfinder liefhebber heb ik nog een achterste demper liggen van een ouder model (NOS) zeer zware uitvoering

Tussenpijp voor een Pathfinder met spiraalvering nieuw verkeerd geleverd.

Contact gegevens:

Theo en Gerda Hendrickx,

Ramselsesteenweg 29

Westmeerbeek

België

Tel. 0032476555937

e-mail: theo.hendrickx@skynet.be

Nee, het is niet wat het lijkt. Thibault is niet bezig met de restauratie van een RMA. Op de foto staat de RMA uit 1948 van Jo op het Broek.

Begin november waren wij een weekend in Roermond en hebben een bezoek gebracht aan Jo die bezig is met de restauratie.

Jo is een ervaren restaurateur.

In het verleden heeft hij een Dodge 1946 Special de Luxe gerestaureerd. Hij heeft er 3 jaar over gedaan, in totaal 6000 uur. Wij hebben de Dodge gezien bij ons bezoek aan Buggenem. Als de RMA net zo mooi wordt als de Dodge kunnen wij binnenkort een mooie, erg fraaie RMA bewonderen in de club.

De RMA komt uit De Lier. De auto had geen dak en Jo kreeg diverse dozen en kisten mee met onderdelen. Een leuke klus om de puzzel in elkaar te zetten als je niet eerder een Riley gerestaureerd hebt.

Na onze oproep in de vorige Roamer om te helpen ons Riley-onderdelen magazijn op te ruimen heeft Jo contact gezocht. Hij is verschillende keren in Petten geweest om onderdelen op te halen en natuurlijk om bij te praten hoe die auto nou in elkaar zit en om te horen welk stukje hout waar hoort.

Op de foto is de RMA alweer voorzien van een nieuw dak dat afkomstig is van een door Thibault gesloopte Riley. Gelukkig belandt niet alles in het oud ijzer.

De restauratie vordert gestaag en als het zo doorgaat rijdt er in de loop van 2018 een nieuwe oude Riley RMA op de Hollandse wegen.



Te Koop: Riley 12 HP saloon van 2-6-1939.

Origineel Engels kenteken KMP 310 is aanwezig. Heeft DL-69-31 als Nederlands kenteken.

De Body is geheel gerestaureerd en gespoten in de kleur Jaguar Dark Blue. De stoelen zijn voorzien van nieuwe bekleding. Er is een geheel nieuwe kabelboom geplaatst.

Er rest een laatste stuk afbouwwerk. Veel documentatie en handboeken aanwezig.



We vragen een redelijk bod.
Voor meer informatie: Herman Rouw-
horst tel. (0031)332538193



(zo kan het worden)

Notulen Algemene Ledenvergadering Riley Club Holland

zondag 21 mei 2017 te Vierhouten om 14.00 uur.

Voorzitter: Sabine Juckenack
Penningmeester: Ed Bens
Bestuursleden: Els van Zaltbommel en Jan Willem Nieuwenhuis
Secretaris a.i.: Menno Brucken Fock afwezig (i.v.m. geplande vakantie)

Er zijn 29 aanwezigen.

1.Opening door de voorzitter

De voorzitter opent de vergadering en heet een ieder van harte welkom.

2.Notulen 28 mei ALV 2016

De notulen lagen ter inzage vanaf vrijdag 19 mei tot 21 mei in Vierhouten. De notulen konden eveneens op verzoek toegezonden worden. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

De notulen van 28 mei 2016 worden met algemene stemmen goedgekeurd.

3.Ingekomen stukken en mededelingen

- afmelding bijwonen ALV van lid van Amelrooij;
- afmelding bijwonen ALV van lid Menno Brucken Fock;
- Een overlijdensbericht is binnengekomen van Henk Haak. Dit bericht zal in de Roamer 158 worden afgedrukt.

4.Jaarverslag secretaris

In verband met de afwezigheid van de secretaris doet de voorzitter verslag van de gebeurtenissen in het afgelopen jaar.

Activiteiten:

- Voorjaarsmeeting op 3 april 2016 in Petten georganiseerd door Thibault en Sabine Bigot;
- Vierhoutenmeeting en ALV op 27 mei t/m 29 mei 2016 met bezoek van de AMRW register;
- Najaarsmeeting op 22 september 2016 in Maarssen bij en georganiseerd door Anneke en Johan Hofland;
- Nieuwjaarsreceptie op 15 januari 2017 te Uddel;
- British Car en Lifestyle deelname op 18 maart 2017 tezamen met AMRW register;
- Voorjaarsmeeting op 9 april 2017 in de Bommelerwaard georganiseerd door Irma en Rinus Boerstra;
- De opkomst van alle meetings waren zeer bevredigend. De diverse verslagen zijn te vinden in de Roamers van de afgelopen periode.

Bestuur:

Het bestuur is tweemaal in vergadering bijeen geweest op 13 augustus 2016 en 18 februari 2017. Daarnaast wordt regelmatig email en telefonisch contact onderhouden tussen de bestuursleden inzake actuele onderwerpen. Besluitvorming vindt vervolgens plaats in een eerstkomende vergadering. Met ingang van 1 november 2016 is Edwin Rietveld formeel als secretaris teruggetreden. In een apart bericht van 24 december 2016 zijn alle leden hiervan op de hoogte gesteld. De bedoeling was dit in Roamer 156 op te nemen, wat echter tot onze spijt niet is gelukt. Tot 1 januari 2017 was de functie vacant. Menno Brucken Fock is bereid gevonden om de taken als secretaris op zich te nemen. In de Roamer 157 heeft hij zich aan eenieder geïntroduceerd. Zie ook punt 9 van de agenda.

Ledenbestand:

Het aantal leden op 31 december 2016 is 81, waaronder 2 ereleden

5. Jaarverslag penningmeester

Zoals in de Roamer 157 al gememoreerd is het financieel jaarverslag 2016 thans definitief opgesteld. Het jaar is afgesloten met een positief resultaat van € 396. In 2016 zijn 7 nieuwe leden ingeschreven met inschrijfgeld. De contributieopbrengst bedroeg € 3.108 (in 2015 € 2.938). De clubwinkel had een resultaat van € 80. De kosten bedroegen in totaal € 2.919 (in 2015 € 2.877). De bijdragen en contributie zijn alleen nog beperkt tot de kosten voor de website. Het Fehac lidmaatschap is in 2015 beëindigd. Zoals reeds gemeld in de Roamer is de Stichting evenementen Riley Club Holland opgeheven. Het positief saldo van € 3.429 is toegevoegd aan de reserves van de vereniging. De reserves per 31 december 2016 bedragen € 5.454. De uitkomsten zijn vrijwel conform de begroting over het jaar 2016. De volledige cijfers lagen ter inzage en in kopie tijdens de ALV ;Er zijn 3 exemplaren door leden meegenomen.

6. Verslag van de commissie rekening en verantwoording (Pieter Bolhuis en Clem van der Meer)

Pieter Bolhuis doet verslag van de controle, die hij samen met Clem van der Meer heeft verricht. Het financieel verslag en de bijbehorende bescheiden geven een getrouw beeld van de financiële positie van de vereniging per 31 december 2016 en de afwikkeling/opheffing van de Stichting Evenementen Riley Club Holland. De Commissie stelt de vergadering voor de penningmeester decharge te verlenen. De Algemene vergadering gaat hier mee unaniem akkoord.

De Commissie voor het komende financiële jaar zal bestaan uit Clem van der Meer en Willem Postel, aftredend Pieter Bolhuis.

7. Voorstel contributie vaststelling 2018 op € 40 per jaar

De afgelopen 5 jaar is de contributie op € 38 gehouden. Het bestuur stelt voor de contributie voor het jaar 2018 vast te stellen op € 40 per jaar, enerzijds gelet op stijgende kosten en anderzijds om wat meer “armslag” te verkrijgen in het organiseren van meetings. De bedoeling hierbij is om bij het organiseren van meetings de financiële bijdrage van de RCH te verhogen in relatie met de eigen bijdragen van deelnemers.

8. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2016

De vergadering verleent met algemene instemming en applaus het bestuur decharge voor het bestuursjaar 2016.

9. Bestuursmutatie;

Het bestuur stelt voor Menno Brucken Fock met terugwerkende kracht vanaf 15 januari 2017 te benoemen tot secretaris van de vereniging. (Zie ook elders de introductie in de Roamer). De vergadering gaat akkoord met de benoeming van Menno Brucken Fock en wenst hem succes toe met het werk als secretaris voor de vereniging.

10. Roamer

Jan Willem wil graag kopij ontvangen; via mail; redactie@rileyclub.nl. Ook wordt kopij verzameld uit clubbladen van andere verenigingen. Houd u gaarne aan de deadline voor inlevering kopij, welke in de Roamer wordt aangehouden. Geattendeerd wordt ook op Facebook en EBay.

11. Website

De vraag wordt gesteld of aan de website iets veranderd moet worden of niet. Men is van mening dat dit niet het geval is. Wel up to date houden. Wat betreft de inhoud wordt het opnemen van een evenementenkalender genoemd, aangedragen door leden. Ook wordt genoemd de agenda op te nemen van AMWR register of een verwijzing naar de link van AMWR register. Dit zou ook gelden voor het Alvis Register waar recent contacten zijn gelegd.

12. Clubwinkel

De clubwinkel blijft actief, echter door omstandigheden een periode op een laag pitje. Wel wordt er nagedacht over nieuwe impuls met betrekking tot het assortiment, oplagen e.d.

13. Uitreiking Spic & Span Willem Postel beker

Na het overslaan van uitreiking in mei 2016 is thans de beker ,op voordracht van de voorzitter van commissie ter beoordeling Rinus Boerstra ,toegekend aan de Monaco Nine 1932, thans in bezit van Menno Keizer (voorheen Henk Haak). De beker is met trots in ontvangst genomen door Harry Keizer.

14. Benoeming erelid

Het bestuur heeft het genoeg om de vergadering voor te stellen om Kees de Kock te benoemen tot erelid van de vereniging Riley Club Holland. Vanwege zijn grote verdiensten voor de vereniging, sedert de oprichting in 1977, als bestuurslid in diverse functies, zijn grote kennis als vraagbaak en technisch adviseur, zijn artikelen in diverse autobladen en in de Roamer en ter gelegenheid van het 40 jarig bestaan is dit erelidmaatschap een terechte waardering. Met groot applaus en instemming wordt hiermee ingestemd door de vergadering. Kees is het derde erelid van de vereniging geworden, naast Willem Postel en Victor Riley.

15. Rondvraag

- wijziging toezending RM clubblad; adreswijziging in orde maken;
- Het bestuur wordt gecomplimenteerd met het 8^e lustrum;
- mededeling van de najaarsmeeting in Nijverdal e.o. (zie ook Roamer);
- Aan Sabine (en Thibault) wordt een attentie uitgereikt wegens het weer op voortreffelijke wijze verzorgen van de innerlijke mens tijdens de Vierhoutenmeeting.

16. Sluiting.

De voorzitter sluit de vergadering onder vermelding van een woord van dank aan eenieder voor het bijwonen van dit lustrumweekend.

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

