

Roamer

167



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;
- bemiddelen bij aankoop, verkoop en/of ruil van onderdelen tussen de leden.
- het verstrekken van technische informatie, adviezen, e.d.;
- het leggen van hechte onderlinge kontakten;
- het op gang brengen van een vlotte onderdelenvoorziening;
- het houden van een jaarlijkse "grote meeting";
- het houden van toerritten;
- het houden van regionale bijeenkomsten, enz.

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig €15,--
- contributie per jaar € 40,--
- donateurs minimaal € 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

43e jaargang
nummer 2, oktober 2019.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 8 VAN DE REDACTIE
- 11 RESTAURATIE RMF
- 16 THE WHITE RILEY
- 21 15 JAAR RILEY RMF
- 22 RILEY ARCHIVE NEWS
- 23 NATIONAL RALLY RMC UK
(UITNODIGING)

Agenda 2020

Nieuwjaarsmeeting
12 januari 2020

Voorjaarsmeeting
29 maart 2020

Vierhouten 2020
15-17 mei 2020 (onder voorbehoud)

Inleveren kopij:
sluiting 1 december 2019

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

Foto voorkant: Anneke Hofland
Foto achterkant: Pieter Bolhuis.



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.

- Voorzitter** : Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten
tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
- Secretaris/Ledenadm.** : Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT, Almelo
tel: 06-10518064, e-mail: info@rileyclub.nl
- Contactpersoon-buitenland** : wordt verzorgd door de redactie
- Penningmeester** : Ed Bens, De Meeren 54, 4761 SM Zevenbergen,
tel. 0168-326183, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
- Postbankrekening** : NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland
- Redactie** : Jan-Willem Nieuwenhuis, Ledderweg 62, 8161SR, 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 Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE, Streefkerk
tel 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl
- Commissie lief&leed** : Els Francke, e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
- Commissaris register/
documentatie** : Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288,e-mail: register@rileyclub.nl
- Onderdelenvoorziening** : 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).
- Technische adviseurs** : *Vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar,
tel. 070-5117030, e-mail: ewoutbezemer@cs.com
- Riley RM-typen:*
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
- Internet** : www.rileyclub.nl
Facebook : De Rileyclub Holland

Van de voorzitter

Het gebeurt me niet vaak, maar de oproep van de redactie om mijn stuk van de voorzitter in te leveren voor de Roamer 167 overviel me een beetje.

Ik had het natuurlijk kunnen weten. De deadline was begin september, maar ik heb er totaal niet bij stil gestaan dat de volgende Roamer al zo snel weer op de mat zou liggen.

Hoe dan ook, ik zit al een paar dagen te dubben wat ik ga schrijven. Het schiet niet op en de redactie zit natuurlijk te wachten op het stuk om de Roamer nog vóór de najaarsmeeting uit te laten komen.

Wat is er gebeurd sinds de vorige Roamer dat het waard is te vertellen?

Na de dessert rit over de dijk Enkhuizen – Lelystad was het volgende uitje met de Roadster de deelname aan de Oldtimerdag in Medemblik.

En evenement waar wij trouw elk jaar aan deelnemen, mits de Riley er zin in heeft.

Vroeger lag onze boot in de haven van Medemblik, dit jaar trokken wij als karavaan met camper en Roadster richting IJsselmeer.

Het is altijd leuk om terug te komen op een vertrouwde plek. De camperplaats is achter de haven, de havenmeester begroet je als een oude bekend, alleen de kiel is verruild voor 4 wielen.

Het was één van de vele erg warme weekends van dit jaar. De zaterdag avond liepen wij door de Nieuwstraat om een strategisch gunstig plekje uit te gaan zoeken. Waar komt de zon vandaan? Waar staan we zo lang mogelijk in de schaduw? Staan we niet te dicht bij de muziek? De volgende ochtend hebben wij de Roadster op tijd naar de Nieuwstraat gereden en geparkeerd onder de bomen. Op weg naar de aanmelding kwamen wij Janneke en Harry Tellinga en Maarten Jansen tegen die een stukje verderop met hun Rileys stonden.

De Oldtimerdag Medemblik is een gezellig en goed georganiseerd evenement en het is leuk dat wij met 3 Rileys uit de regio vertegenwoordigd waren.

En nu op naar de najaarsmeeting op 29 september in Vreeland.

We hopen dat het weer ons niet in de steek laat en nog een prachtige nazomerdag gaat produceren. Als dat zo is dan wordt de Roadster opgepoetst en volgetankt, zetten we een dikke muts op met oorkleppen en komen.

Later in het jaar is er zeker weer meer te vertellen over onze contacten met ander clubs.

Tot dan hou ik het even op deze korte opmaat voor de Roamer 167.

Een week later.

Helaas, de dikke muts heeft niet geholpen. Afgelopen zondag, de dag van de najaarsmeeting, zag het in Petten wit van het water. De voorspellingen voor de rest van de dag waren ook dusdanig dat wij besloten met modern blik te gaan. Andere leden van de club hebben zich gelukkig niet laten weerhouden en kwamen wel de Riley. Een volgende keer dan maar!



Van de Secretaris 23 september 2019

Alleen, samen of gezamenlijk?

Op de algemene ledenvergadering heeft ons bestuur aangegeven dat er in het kader van de vergrijzing en een langzaam dalend ledental in de afgelopen jaren diverse gesprekken zijn geweest met besturen van de Alvis Owner Club Nederland (AOCN) en het Austin Morris Riley Wolseley Register (AMRWR) met het doel te bezien of samenwerking mogelijk dan wel wenselijk zou kunnen zijn. Tevens heeft ondergetekende namens het bestuur van de RCH een uitnodiging neergelegd bij de Armstong-Siddeley Club: tot op heden geen nadere reactie, behalve bevestiging van de ontvangst van mijn verzoek om contact op te nemen.

Met een kleine club als de onze en slechts een beperkte kern van leden die bereid zijn om activiteiten te organiseren leek samenwerking de beste optie. Zo hadden we vorig jaar nog samen met de AMRWR een stand op 'British Cars & Lifestyle', reden Rileys mee in de Eagle Rally van de AOCN en Alvissen reden mee op onze Najaars-meeting.

Dit jaar was dat tot mijn grote spijt anders. Deels door niet goed op elkaar afgestemde agenda's, maar ook omdat de meningen binnen onze club verdeeld lijken te zijn op het punt van met wie we meer samenwerking zouden moeten ambiëren. Een eigen stand (succesvol overigens) op BC&L en geen ritten samen met andere clubs....



Zelf ben ik ook lid van de AMRWR en eind vorig jaar (weliswaar zonder 'owner' te zijn van een Alvis) lid geworden van de AOCN. Orly en mij bevallen de contacten met de diverse leden van die club uitstekend en we zijn uitermate plezierig en gastvrij ontvangen met onze RMD op zowel de Hare Drive op 14 april dit jaar rondom Helmond en op de Eagle Rally net over de grens bij Münster waar we vanwege andere verplichtingen alleen op de zondag 4

augustus mee reden. Prachtig weer, geoliede organisatie, prachtige locaties voor de stops en een erg leuk programma: bezichtiging van kasteel Nordkirchen (zie foto) en een erg mooi glasmuseum in Coesfeld-Lette.

In het weekend van 13-15 september hield de AOCN de 'Indian Run' in Friesland. Hier zouden we niet kunnen deelnemen vanwege werk op de vrijdag, een concert op de zaterdag en een door ons te organiseren Veterinaire Oldtimerrit op de zondag. Wegens omstandigheden werd deze rit echter uitgesteld en konden we toch nog aansluiten op de zondag. Wederom zonovergoten weer, heerlijke tocht in het rustieke Friese landschap, met een idyllisch pontje over het water en een mooie afgelegen lunchlocatie nabij Nunspeet. Ook hier hadden de organisatoren zich bijzonder ingespannen en met oog voor detail alles keurig geregeld met zelfs een zakje kleingeld voor het pontje!



Wat ik hiermee zeggen wil?

Alleen is maar alleen, samen staan we sterker: dat is de opvatting van Orly en mij. Ook in ons werkende leven delen we die opvatting alsmede privé. Mede daarom hopen wij op wereld-dierendag ons 40-jarig huwelijk te vieren. Wij zullen zeker de RCH trouw blijven maar we voelen ons bijzonder welkom en gewaardeerd bij de AOCN, een club met uitstraling en een hoge standaard in de door de leden van deze club georganiseerde activiteiten die veelal een heel weekend beslaan: zou zo'n voorbeeld doen volgen???

Menno von Brucken Fock

Van Uw Redacteur?

Even Voorstellen, Pieter Bolhuis Uw aanstaande redacteur van De Roamer.

Jan-Willem heeft een ruim een jaar geleden aangegeven te willen stoppen met de redactie van ons Clubblad. Naar mijn mening heeft hij geweldig werk verricht en een continu een kwaliteitsblad uit gegeven. Degenen die de artikelen aan hebben geleverd wil ik hier zeker niet vergeten.

Nadat Jan-Willem had aangegeven te willen stoppen bleef het akelig stil. Uiteindelijk heb ik me aangemeld, de website was ook al onder mijn beheer, dus dat zou te combineren zijn dacht ik.

We zijn nu een aantal uitgaven verder en samen komen we er altijd wel uit, alhoewel eea. nog steeds bij mij niet van een leien dakje gaat. Afgelopen maand was behoorlijk druk en kamp ik met een oog probleem waardoor achter de computer werken (hopelijk) even niet goed gaat. Het was de bedoeling dat deze Roamer voor het grootste deel door mij zou worden geredigeerd, maar Jan-Willem heeft het gat moeten vullen, waarvoor mijn dank.

Wat de Riley betreft, die rijdt, na een complete motorrevisie, weer en goed. Vierhouten is bezocht en we zijn 2x naar het Kamphuis gereden omdat ik 's avonds nog het eea moest doen. Ondanks de forse regenbui op de terugweg Zondag geen verkeerde slag gemaakt. Ook Lelystad is bezocht, alhoewel door een miscommunicatie niet in clubverband. De Riley moest daarom op het parkeerterrein wachten.

Geen probleem, Het Rileycontingent is wel bezocht en de stemming was goed. Zelfs toen het aan het



einde begon te regenen bleef men lachen. Het weer in Nederland is niet altijd Rileyvriendelijk.

Bockhorn in Noord Duitsland ging door omstandigheden voor mij niet door, jammer want het is altijd een leuke beurs, Drachten en Soestdijk zijn met de Mercedes SLC bezocht, 1973 dus oud, dat wel, maar geen Riley.

Nu zat het weer in beide gevallen wel mee, het was zelfs warm. Niet te warm voor de ex- Aert van de Goes RMB,



die ik trof op de parkeerplaats op Soestdijk. Die liep, na een motorrevisie, weer erg mooi.

De jongens waren er erg gelukkig mee zo werd me verteld

Ook mooi weer was het tijdens de Oldtimer 11 stedenrit in Friesland, waar ik in Franeker verscheidende Riley's ben tegen gekomen, waaronder de ex Hen Haak die nu door Enja Haak werd bereden.



Ik had het idee dat Enja en de dames het erg naar de zin hadden.



Daar was ik trouwens (niet als deelnemer) wel met de Riley en kon tussen de deelnemers parkeren. Franeker is altijd leuk en gezellig tijdens deze manifestatie.

In verband met het weer ben ik met “modern” vervoer naar de Herfst meeting gekomen, tot het laatst getwijfeld, maar heel blij dat ik niet 6 uur in de stromende regen met die kleine wissertjes heb moeten rijden. Nu gaan we de Riley klaar maken voor de winterstop. Er moet altijd wel iets gebeuren tijdens de winter, het stuur staat op het programma en de onderkant moet eens worden verzorgd.

Al met al een aardig verslag van mijn wederwaardigheden, maar dan zijn jullie weer even bij.

Hoop jullie allemaal in goede gezondheid bij de meetings te zien, tot dan.



THE LONG ROAD.... Hoe een bevestiging een nachtmerrie werd...

Door Menno von Brucken Fock

Het is 1986. Orly en Menno von Brucken Fock zijn van Steenberghe verhuisd naar Wouwe (West-Brabant) waar Menno mocht associëren in een tweemans maatschap voor zowel landbouwhuisdieren, paarden als gezelschapsdieren. De praktijk draaide voortreffelijk, we werkten beiden als een paard en financiële zorgen leken er niet te zijn. Zo kwam het dat wij in onze vakantie een bezoekje brachten aan een jaargenoot die zich daar gevestigd had, vlak bij Livarot (Normandië, Frankrijk). Bij een toertje in de omgeving zagen we bij een brocante een Citroën Traction Avant staan. Altijd al een hartenwens geweest om een oldtimer te bezitten dus gingen we even kijken. De communicatie liep door ons gebroken Frans niet geheel vlekkeloos, maar wij begrepen dat het een prima auto zou zijn en dat ie zelfs rijklaar was. Terug naar ons logeeraadres mijn collega, die vloeiend Frans sprak, opgetrommeld en wederom naar de zaak getogen. We besloten een proefrit te maken en de knoop werd diezelfde middag doorgehakt: deze Traction zouden wij naar Nederland rijden!



Die reis verliep niet helemaal zonder kleerscheuren, de motor raakte oververhit maar uiteindelijk ging het goed totdat we bij de douane kwamen: of ik maar even de documenten wilde overhandigen. Documenten? Welke documenten? “Meneer u moet deze wagen importeren dus u moet eerst maar de juiste papieren gaan regelen”. Zonder de Traction verder dus en omdat die dan eerst in Nederland gekeurd moest worden kon deze pas weer op een trailer opgehaald worden nadat we alle bescheiden in orde hadden gemaakt, en de nodige centjes aan de belastingdienst hadden afgedragen. Tegenvaller nummer één. Onderweg hadden we al gemerkt dat enige revisie wel noodzakelijk zou zijn: tegenvaller

nummer twee. Via via kwamen we terecht bij een vriendelijke en ons zeer deskundig lijkende heer, die dat klusje wel even zou klaren, maar hij was erg druk dus dat zou wel een paar maanden duren voordat hij tijd had. Intussen de auto in een boerenschuur gestald en verder niet naar om gekeken, wisten wij veel!

De praktijk was inmiddels erg belastend omdat ook de spreekuren voor de gezelschapsdieren steeds drukker werden. Met om de dag avond- en nachtdienst en om het weekend dienst schoot er niet veel vrije tijd over in 'dikbil-gebied': dat wil zeggen dat er regelmatig 's nachts uitgereden moest worden om een keizersnede te doen bij één van zo'n 700-800 kg wegende koeien met vaak een kalf van 50 - 60+ kilo's dat er dan langs de zijkant uitgehaald moest worden...

Een jaar verstreek en uiteindelijk meldde de restaurateur in spé zich met de mededeling dat hij nu wel tijd had. Samen naar de schuur getogen en weliswaar droog maar onder een laag stof stond onze Traction. "U hebt toch wel regelmatig de motor laten lopen hè?" Nee, dat hadden we niet. "Dan hebt u toch wel olie toegevoegd en geslingerd?" Poeh, nee dat hadden we ook niet gedaan. Meewarig kijkend pakte de deskundige de slinger en constateerde tot ons afgrijzen dat de motor compleet 'vast' zat. "Nou meneer von Brucken Fock, dit ziet er niet best uit, ik ben bang dat dit een bekeken zaak is". Hij zag onze ontzetting en teleurstelling en voegde er troostend aan toe: "Ik heb misschien nog wel een adresje die 'm wil inruilen, want deze auto is weinig meer waard". Diep geschokt maar volledig vertrouwend op onze deskundige werd het 'Zo gezegd zo gedaan'. Wanhopig over deze miskleun onzerzijds hadden we onze laatste hoop op de wijze raad en contacten van onze deskundige gevestigd. Samen gingen we een aantal dagen later naar een handelaar die onze Traction bij de gratie van Onze Lieve Heer dan wel wilde overnemen. Tussen een hoop rommel stond een zwart gekleurd autobiel dat enigszins de vorm van onze Traction had, zonder bumper, wioldoppen en grille maar... de motor liep!! Wij voelden ons met de rug tegen de muur staan dus ja, dit automobiel, dat een Riley RMF bleek te zijn, met een forse bijbetaling dan maar meegenomen op de trailer van onze deskundige. Hij zou deze auto dan wel even verder restaureren. De incomplete Riley kostte ons in totaal 14.000 gulden.

Onze deskundige reed de trailer vlot in zijn garage naar binnen maar had de hoogte niet helemaal goed ingeschat: een forse voor in het dak en dit was ook gelijk aardig ingedeukt. "Ach sprak de man luchtig, dat regel ik wel, want dit dak moest qua bedekking toch vernieuwd worden, en dat deukje repareer ik uiteraard zonder kosten. We moesten alleen nog wel even voor de ontbrekende onderdelen zorgen. Dat bleek niet zo eenvoudig want zonder contacten is het lastig zoeken. Toch kwamen we op een goed moment een Amsterdamse jongeman op het spoor die een RME aan het opknappen was het chassis was compleet gereviseerd, tal van extra onderdelen en een nieuwe elektrische bedrading. De jongeman had intussen een Talbot ontdekt die hij eigenlijk veel interessanter vond dus voor 5000 florijnen mochten we alles meenemen. Enkele weken later vernamen wij dat onze deskundige geveld was door een hernia en voorlopig maanden lang absolute rust zou moeten houden. Via via kwamen de beide Rileys uiteindelijk in Oudenbosch terecht bij iemand die zou zorgen dat deze motoren niet vast zouden komen te zitten.

Inmiddels ging het in de praktijk in Wouw minder goed. Door een polsprobleem werd werken in de landbouwhuisdieren sector mij stellig ontraden dus op medisch advies moest ik mijn plek in Wouw opgeven. Een enorm hectische periode volgde want eind 1989 lagen de mogelijkheden om een praktijk over te nemen niet voor het opscheppen. Uiteindelijk viel de keuze op Almelo, alwaar wij een -zo bleek achteraf- volstrekt verlopen praktijk voor gezelschapsdieren zouden kunnen overnemen. Onder tijdsdruk werd er in Augustus 1990 met onze twee zonen verhuisd naar Almelo. De Riley's bleven achter in Oudenbosch. Door zeer zorgvuldige advisering inzake de overname en de verbouwing van de praktijk kwamen we al snel in financiële misère terecht en in die periode werd het geld uit de erfenis van Orly haar veel te vroeg overleden ouders gebruikt om de dagelijkse kosten te betalen. Het gezin van 4 werd wel nog met twee kereltjes uitgebreid. Pas dankzij de steun van mijn ouders kon in 1995 een andere praktijk in Almelo deels worden overgenomen zodat de financiële situatie iets rooskleuriger werd. We hadden inmiddels een nieuwe accountant die een Morgan bezat die hij in Westzaan had laten opknappen: volgens hem HET adres om onze Riley naar toe te brengen. Natuurlijk volgden we dit advies op en in 1996 begonnen de werkzaamheden aan onze RMF. Met als uitgangspunt dat de hele restauratie op dat adres plaats zou vinden en qua kosten niet boven de waarde van de gerestaureerde auto zou komen, werd tussen de bedrijven door in laag tempo maar gestaag aan onze RMF gewerkt. Er moest heel veel aan gebeuren zo bleek bij de demontage: tegenvaller drie. Omdat het werk over jaren werd uitgesmeerd was het voor ons financieel haalbaar maar enige controle vanuit Almelo vond nauwelijks plaats.



In 2000 waren de werkzaamheden aan chassis en carrosserie klaar en dachten we dat we nu het grootste deel hadden gehad. Niets bleek minder waar: de monteur die 'de rest' zou doen was inmiddels bij het plaatwerkbedrijf opgestapt dus het technische deel moest worden uitbesteed, dat betekende tegenvaller nummertje vier. De RMF werd overgebracht naar een

bedrijf aanbevolen door de plaatwerker. Telefonisch contact en diverse mails ten spijt hadden we een jaar verder nog niet eens een offerte van deze man, die bezig was om een 'Fins' huis te bouwen en het daar dus veel te druk mee had. Geklaagd bij de plaatwerker dat het zo niet opschoot: hij wist nog wel een ander adres, goed thuis in Engelse auto's, weliswaar wat prijziger maar wel erg goed. De auto werd overgebracht naar Zaandam, samen met de donorauto. Langzaam vorderde het werk en de rekeningen stapelden zich op. We zijn inmiddels in 2005 aangeland en we waren alles bij elkaar nu zo'n 40.000 euro kwijt aan dit project toen de techneut ons vertelde dat hij bijna klaar was. Wij meenden dat we de RMF op korte termijn zouden kunnen ophalen maar toen meldde hij dat de motor nog wel grondig gereviseerd moest worden. Hij wist een uitstekend bedrijf in Den Haag, kosten rond de 10.000 euro all-in en dat was echt wat er voor stond. In goed vertrouwen -aan een auto zonder motor heb je immers niet veel- knarsetandend toestemming geven voor deze motorrevisie: tegenvaller nummer vijf. Eindelijk, op 12 mei 2006, was het zover dat onze Riley aangeboden kon worden ter keuring bij de RDW.



Deze keuring verliep gelukkig goed maar ondanks het nemen van deze hindernis waren de eerste ritten met de RMF zeer teleurstellend: een hoop geknal uit de uitlaat, gekraak van een niet lekker werkende koppeling, schudden van de auto alsof de banden niet goed uitgebalanceerd waren, in mijn beleving slecht werkende remmen, een verlichting die zeker niet op alle punten naar behoren bleek te functioneren. Achteraf gezien een wonder dat deze wagen door de keuring is gekomen. Nadere controles en pogingen de motor beter en zonder geknal te laten lopen bij onze vaste garage, waarvan de voormalige eigenaar helaas met pensioen gegaan was, leverden niets op: tegenvaller nummer zes. De ergernis om na een investering van al met al rond de 50.000 euro zo'n krakkemikkige oldtimer te hebben was voor ons een reden om er amper mee te rijden en we hebben serieus overwogen om er afstand van te doen.

Pas drie jaar later kwamen we de voormalige eigenaar van onze garage tegen die we ons trieste verhaal vertelden: “breng de auto maar eens bij mij” zei hij vaderlijk. ‘Bij mij’ bleek een luxueuze stalling te zijn met alles erop en eraan: bruggen, machines te over en er werkten diverse gepensioneerden die uit liefhebberij aan oldtimers wilden sleutelen. Het jaar erop, in 2011 reed onze Riley eindelijk naar behoren, nu alleen dat schudden nog.... Ik was al jaren lid van de club maar nooit naar een meeting gekomen omdat ik dacht dat dat niet gebruikelijk was als je niet met een Riley kon verschijnen. Op 12 maart 2012 trokken we de stoute schoenen aan en maakten voor het eerst onze opwachting bij de club: de voorjaarsmeeting bij Ron & Els in Groot-Ammers was onze vuurdoop. Geen problemen maar de thuisreis in het donker leverde nogal al veel lichtsignalen op: de achterlichtjes bleken erg zwak te zijn dus die moesten we nog laten vervangen: tegenvaller zeven. In Vierhouten (2013) troffen we wijlen Aert van der Goes die ons adviseerde om Dunlop taxibanden te gebruiken, want daarmee zou niet alleen rijgedrag gunstig worden beïnvloed maar ook het schudden zou waarschijnlijk verleden tijd zijn: tegenvaller nummer acht. Dat nam niet weg dat wij de Spic & Span Willem Postel beker kregen uitgereikt voor het toevoegen van een mooie RMF, origineel van binnen, prachtig opgeknapt van buiten. Inderdaad, toen die banden waren gemonteerd liep en reed de RMF zoals het hoorde en was de droom uit 1986, die in een nachtmerrie van dik 25 jaar was ontstaan, eindelijk afgelopen! Nu, 30 jaar later zijn we trots op onze RMF en blij dat de Traction een Riley is geworden....

Menno von Brucken Fock





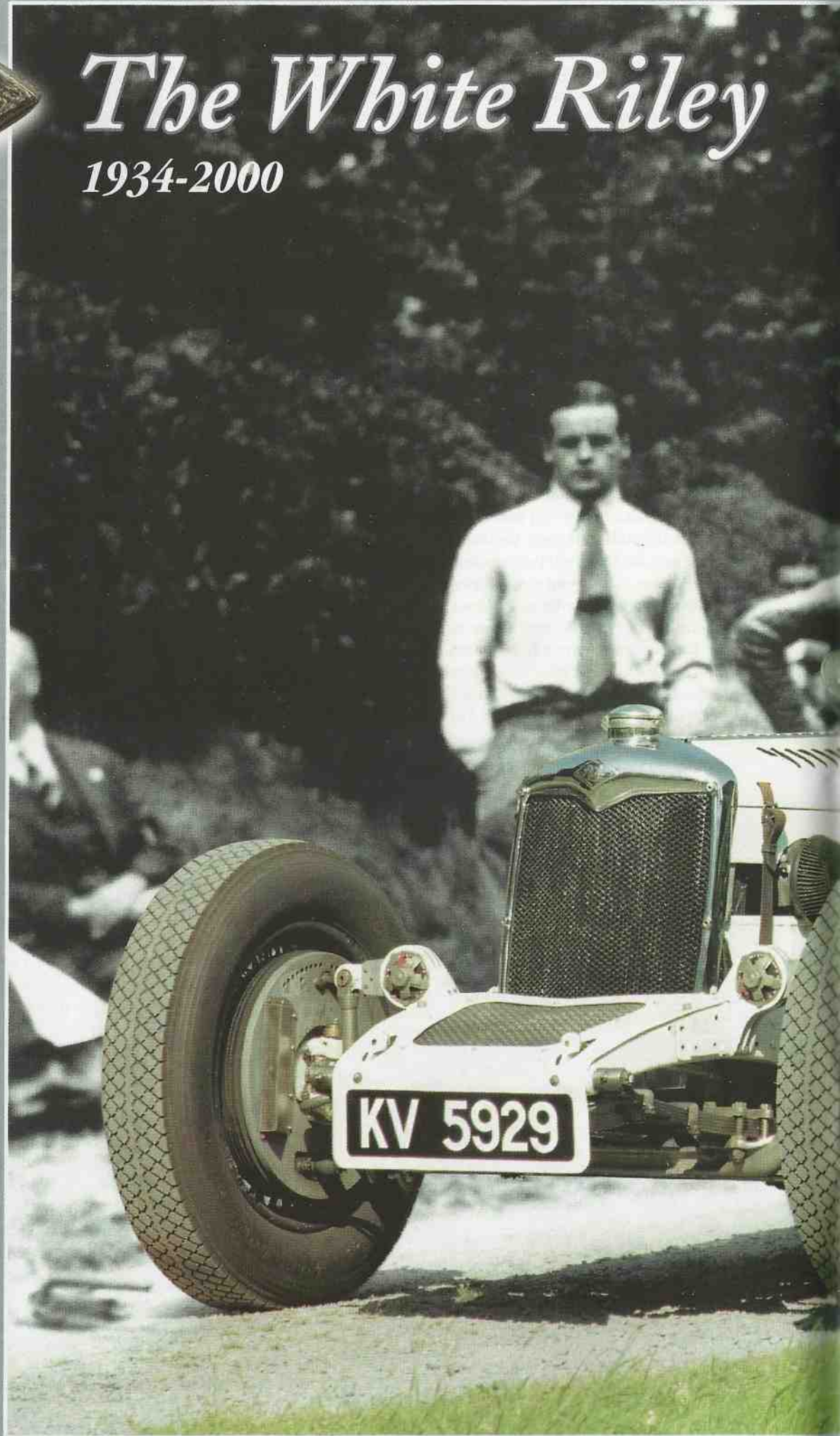
The White Riley

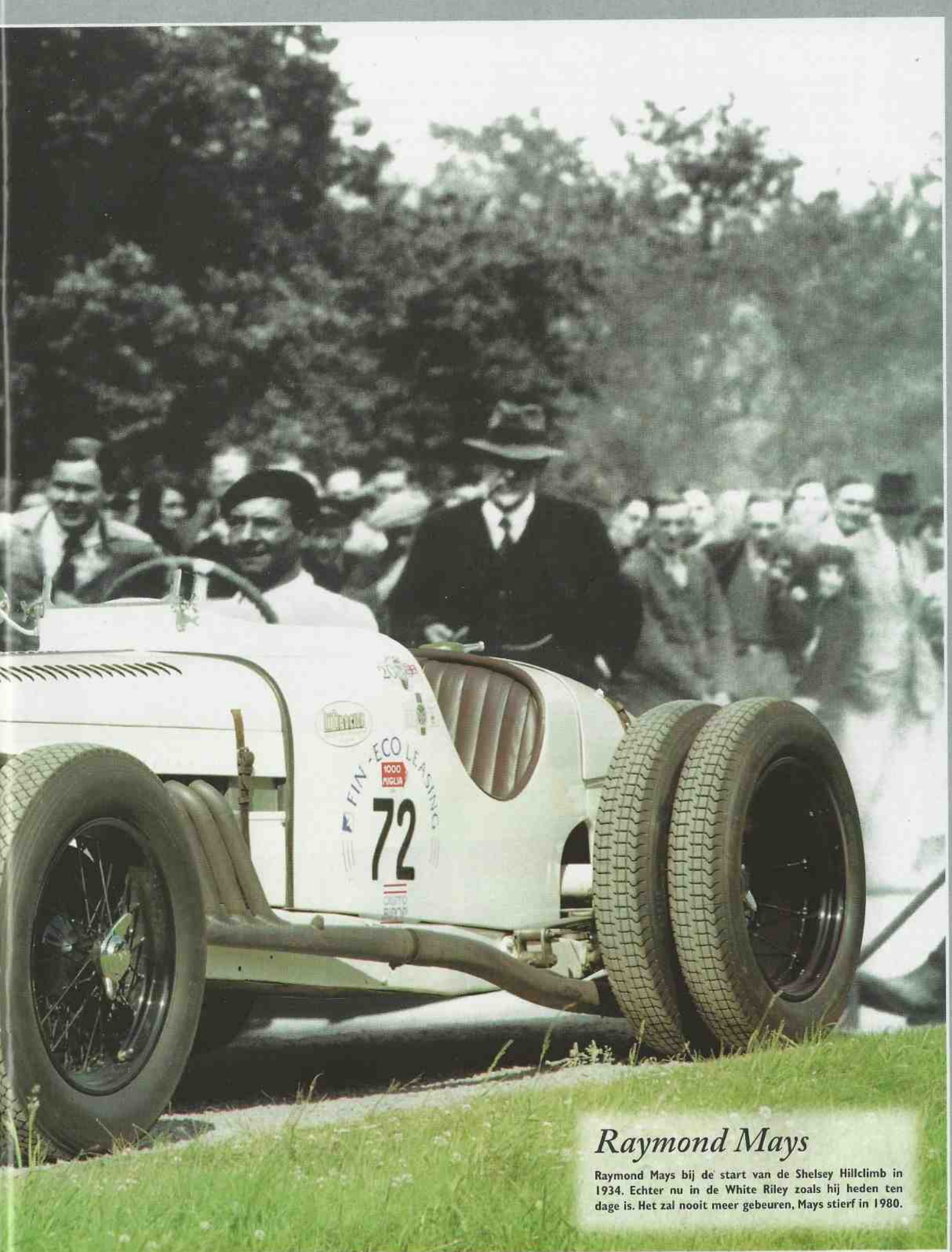
1934-2000

Cosmas Cloosterman

VOORVADER VAN ERA EN BRM

Raymond Mays, de voornaamste drijvende kracht achter het tot stand komen van deze unieke historische racewagen, die bekend werd onder de naam 'White Riley', stelde ooit eens vast dat deze Riley een mooi voorbeeld is van een auto die bij iedereen direct tot de verbeelding spreekt. Dat de actieve carrière van de White Riley eigenlijk maar zeer kort is geweest heeft geen negatieve invloed op dit effect. Evenmin houdt het actieve bestaan verband met de historische betekenis van de auto. Vanuit dat perspectief vormde de White Riley namelijk een keerpunt in niet alleen de Britse, maar ook de internationale autosport. Met de White Riley werd de basis gelegd voor een onderneming met de naam ERA (English Racing Automobiles) en later ook voor BRM (British Racing Motors).





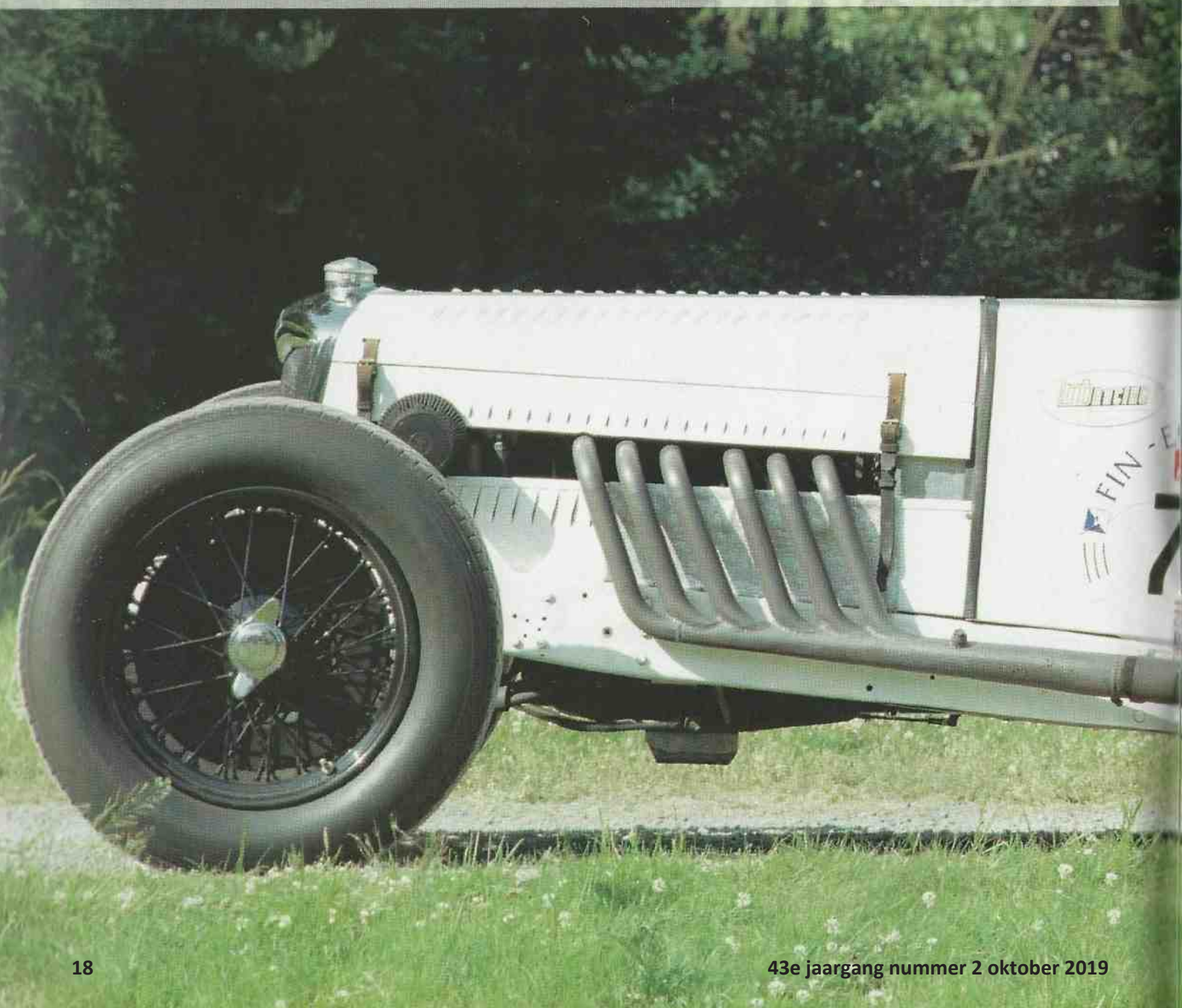
Raymond Mays

Raymond Mays bij de start van de Shelsley Hillclimb in 1934. Echter nu in de White Riley zoals hij heden ten dage is. Het zal nooit meer gebeuren, Mays stierf in 1980.

Het meest bijzondere van de White Riley is eigenlijk de filosofie die achter de bouw ervan schuilt. Die was namelijk zeer vernieuwend. Raymond Mays zocht aan het begin van de jaren dertig naar mogelijkheden om met een lichte auto (in de 1100-1500cc klasse) tot prestaties te komen die vergelijkbaar waren met die uit de op dat moment superieure drieliter klasse. Mays had op dat moment al internationaal naam gemaakt in de autosport door zijn sportieve prestaties met ondermeer Bugatti's. Maar eigenlijk was zijn overstap naar merken die buiten het Verenigd Koninkrijk werden gebouwd uit nood geboren. Mays wilde niets liever dan racen, maar had helaas onvoldoende middelen om dat zelf te kunnen bekostigen. In de loop der jaren wist Mays een aantal bedrijven te interesseren voor zijn stuurcapaciteiten; bedrijven die hem in natura en/of financieel terzijde wilden staan. Toen hij nog voor

Ettore reed leverde dat ondermeer een leuke collectie wijnen op, maar naderhand zag bijvoorbeeld ook het ooit bekende merk Lodge er wel brood in als er iets van Mays' faam afstraalde op hun bougies. Een verschijnsel dat tegenwoordig onder de noemer sponsoring heel gebruikelijk is, maar toen (zeker) in Engeland een nieuwe ontwikkeling was. Raymond was erg gecharmeerd van de betrouwbaarheid en prestaties van de Riley die hij voor zijn dagelijks vervoer gebruikte. Motorisch leek die auto ook over veel meer mogelijkheden te beschikken dan waar op dat moment gebruik van gemaakt werd. Hij zocht contact met Riley (Coventry) Limited om te polsen of zij iets zagen in een sportwagen voor heuvelklimwedstrijden, voortgestuwd door een Riley 1486cc blok die de heersende drieliter klasse naar de kroon kon steken. Afgezien van de degelijke reputatie had Riley met de nodige successen in races en rally's op dat moment

ook in sportief opzicht aantrekkelijke eigenschappen voor Mays. Mays was bovendien vastbesloten om als Brit ooit nog eens met een Britse wedstrijdwagen internationaal furore te maken. In die entourage benaderden Raymond Mays, recordhouder op Shelsey Walsh, en Peter Berthon eind 1932 Victor Riley met hun idee voor wat later de White Riley zou gaan heten. Het voorstel aan Riley om met fabriekssteun een winnende 1500cc heuvelklimauto te bouwen werd positief ontvangen. Het streven was om de auto op Shelsey Walsh binnen 43 seconden boven te krijgen. Auto's in die klasse waren al jarenlang kansloos, dus het idee leek in eerste instantie onhaalbaar. Maar toen Berthon er eens wat langer over nadacht, zag hij toch goede mogelijkheden met de Riley zescilinder. Het enthousiasme en de eerste schetsen die uit het overleg voortkwamen overtuigden blijkbaar voldoende om Victor en Percy Riley over te halen.

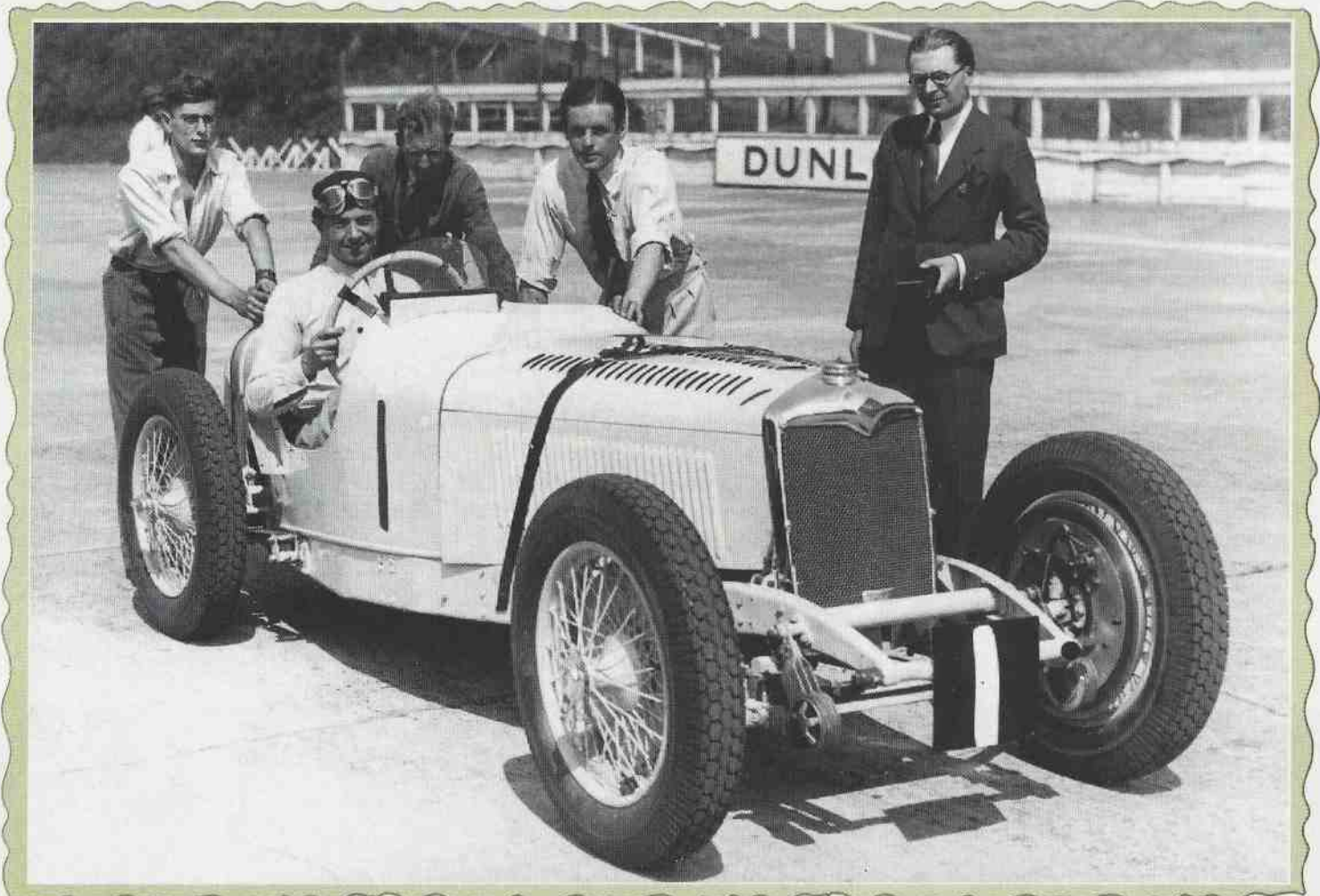


De fabriek zou zorg gaan dragen voor de technische middelen en financiële ondersteuning van het project. Enkele belangrijke voorwaarden die Riley aan Mays stelde, waren dat er zoveel mogelijk gebruik gemaakt diende te worden van standaard componenten, en auto en motorblok hun Riley-identiteit dienden te behouden. Die voorwaarden waren uiteraard ook in ver-kooptechnisch opzicht interessant, maar kwamen in eerste instantie vooral voort uit de wens om naast de geblazen White Riley ook een tweetal ongeblazen exemplaren door de heren Mays, Berthon en Jamieson te laten bouwen, die nadien de basis moesten vormen voor een nieuwe sportieve Riley productievariant. Zover is het uiteindelijk nooit gekomen. Tijd(en geld-)gebrek zorgde ervoor dat alleen de geblazen versie het levenslicht zag. De ontwikkeling van een ongeblazen auto bleef steken in het ontwikkelingsstadium met motorische problemen die voortkwa-

men uit de extreem hoge compressie van ongeveer 14:1. Als basis voor de te bouwen Riley special werd één van de vijf 6 cilinder Works Rileys (sportieve afgeleide van de Riley 12/6) beschikbaar gesteld. Deze raceauto had al de nodige races achter de rug en was op dat moment eigenlijk in voorbereiding voor de Ards TT. Het chassis bleef vrijwel ongewijzigd en net als bij de andere Works Rileys was de achterzijde onder de achteras gemonteerd. Het standaard remsysteem van Riley was naar de maatstaven van de vroege jaren dertig zo goed dat het ongewijzigd overgenomen werd op deze one-off Riley. De aanpassingen op motorisch gebied waren zeer groot, de cilinderkop werd geheel opnieuw ontworpen, kreeg grotere kleppen en (vierkante)poorten aangemeten en werd in aluminium uitgevoerd. Het aantal van 14 tapeinden werd uitgebreid tot maar liefst 37 om de kop onder zware omstandigheden op zijn plaats te houden. Dit had ook

gevolgen voor het cilinderblok want dat moest hierdoor aan de bovenkant versterkt worden. Wel behield de motor de standaard inhoud van 1486cc. Inwendig werd het blok voorzien van talloze (kostbare) aanpassingen; zuigers, drijfstangen, nokkenassen, kleppen en bijbehorend bedieningsmechaniek werden allemaal opnieuw ontworpen en/of verbeterd waardoor er tijdens wedstrijden zelfs rond de 8000 toeren per minuut gedraaid konden worden. In dat geval stond de bestuurder 160 bhp ter beschikking. Om het extra motorvermogen te kunnen weerstaan werden de tandwielen in de versnellingsbak van zo breed mogelijke tanden voorzien. Iedere hobbyist die zelf wel eens motorische problemen onder handen heeft genomen kent de opmerking uit de handboeken om eerst de ontsteking na te kijken. Dat diezelfde hobbyist het niettemin vaak eerst ergens anders zoekt, is een verschijnsel dat zelfs professionals overkomt.





Raymond Mays en 'The White Riley' vlak voor de eerste actie van de auto op het Brookland circuit. Let op de voorste dempers die hier nog in de langsricting geplaatst zijn.

Mays en Berthon constateerden bij de eerste try-outs dat de motor tot hun verbazing onvoldoende op toeren kwam. Ze haalden vervolgens alles overhoop, behalve de ontsteking. Totdat die tenslotte toch als enige bron van ellende overbleef. Een reservemagneet bracht vervolgens met gemak de berekende toerentallen binnen bereik. Indien u dat ooit ook al eens overkwam weet u nu dat u in goed gezelschap bent. Het eerste officiële uitstapje voor deze special was de August Bank Holiday Meeting op Brooklands in 1933. Dat was

vooralnog een matig optreden, dat hij tijdens de B.A.R.C. wedstrijd van dat najaar echter al verbeterde. Maar de Brooklands Autumn Meeting van 1934 bracht Mays al het 1500cc Mountain Lap record. Shelsley Walsh kende in dat jaar een verhitte strijd voor de overall zege tussen Raymond Mays met de White Riley (categorie 3 voor 1100-1500cc) en Withney Straight met een achtcilinder, 3 liter, Maserati, die een baken in de Britse racehistorie werd. Mays zette toen de tot dan snelste tijd van de dag neer, waarna Straight daar op zijn

beurt nog enkele seconden afsnoeptte met een tijd van 41.2 seconden. Op zich niet zo bijzonder, ware het niet dat het seizoen daarvoor in september ook al volgens dit scenario was verlopen. Toen had Mays met de White Riley bovendien het record scherper gezet op 42.2 seconden, waarna Straight met dezelfde Maserati de kersverse topscore al verbeterde naar een tijd van 41.2 seconden. Voor Mays was het toen nog belangrijker dat het oude record, dat met 42.8 seconden 3 jaar op naam van Hans Stuck met zijn Austro Daimler stond,

'The White Riley' en haar opvolgers tijdens de ERA reunie op Silverstone ter gelegenheid van de honderste geboortejaar van Raymond Mays in 1999





2004 – 2019 15-jaar Riley RMF.

In 2004 kocht ik mijn '53 RMF RHD van Michael Staples uit South Yorkshire. Carolyn & Aert van der Goes zijn op inspectie geweest tijdens hun bezoek aan GB. Carolyn en Aert deden vanuit GB uitgebreid verslag, waarna ik de koop met de eigenaar kon afmaken.

Brenda & John Kirby brachten de RMF op 8 mei 2004 naar Numansdorp. Het is een erg fijne auto gebleken. Ze is nog steeds in erg goed conditie. Zoals elke Riley een eyecatcher en een genot om mee te rijden. Hierbij wat foto's van het bijna afgelopen jaar 2019. Edwin Rietveld 13 oktober 2019.





RAP Communication Newsletter

Introduction:

This is the second communication newsletter about the current status of the Riley Archive Project (RAP). The first was published in November 2014. A series of newsletters will follow in the future that will update members of Riley based car clubs in the UK and around the world on the progress of the project.

Riley Cars Heritage Trust (RCHT):

In 2013 the Association of Riley Clubs (ARC) transferred the assets of the original Haviland and Morris Museum Trust that was established in 1973 into the newly formed Riley Cars Heritage Trust (RCHT) with the idea to promote the Riley name and heritage.

The RCHT focussed its efforts on a specific project to recreate Percy Riley's original 1898 car. This has been very successful and it is now a static display with on-going work to build and install a running engine and transmission.

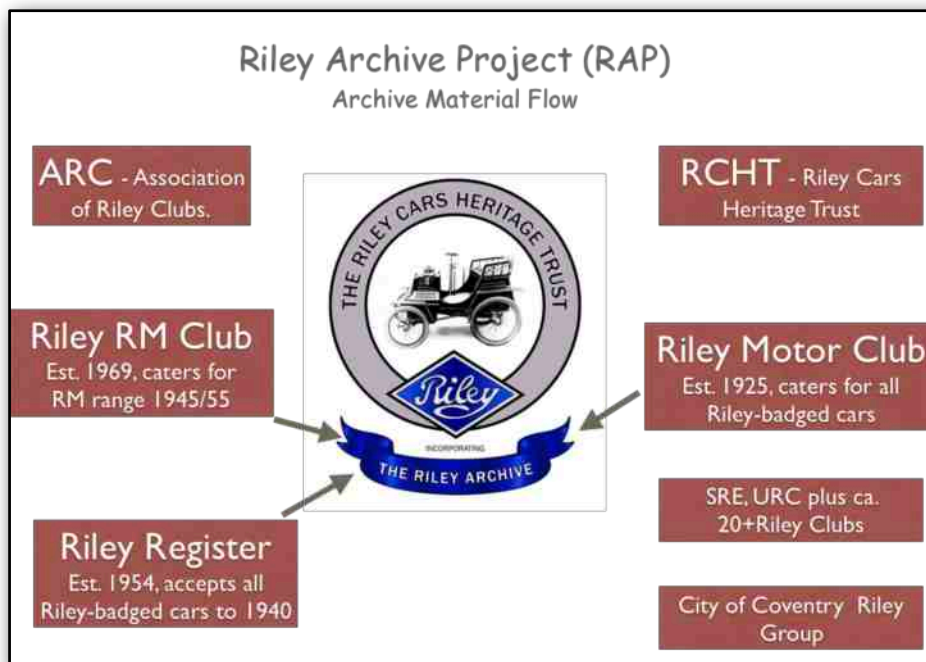


The Riley Archive Project (RAP):

The RAP was set up in 2014 with a Steering Group of enthusiasts from across the Riley world to preserve artefacts and ephemera of all Riley cars from Tri-Cars to Elves.

The patron is Victor Riley who has been a driving force behind the project. A web site has been created and is still under development - <http://www.rileyarchives.com>

The relationship between the RCHT and RAP can best be illustrated by the chart shown below. The arrows signify the archive material flow from the three main Riley clubs in the UK but of course, involvement and archive material from any other club would be most welcome.



Vision of the Project:

The project vision statement has been agreed by the original Steering Group of the RAP as follows:

A permanent establishment for the preservation and projection of the Riley heritage in Coventry from weaving to motor cars and for all successor Riley products in the wider world, and to be a centre for education and research for all who have an interest in the place of Riley within the history of UK manufacturing.

Where we are so far:

There was an initial project launch lunch held in March 2018 in the Lord Mayor's Hospitality Suite in Coventry.

In 2018 the project was presented at Riley Coventry Rally, the NEC (on the Riley Motor Club stand), VSCC Prescott (on Riley Register stand) and at the Riley Register AGM in September. Several items of print have been designed to highlight the project's progress together with two "pop-up" RAP displays, which were displayed at NEC in March 2019 for the first time along with the 1903 Riley bike.

On 28th June 2019 a second inaugural lunch was held at the medieval Guildhall in Coventry to highlight the progress so far and provide some much needed funds for the project. A draft Business Plan has been developed and this will provide a model for moving forward with the project. On 19th June 2019 the Riley Archive Project formally took over the keys to Unit 8, Coventry Canal Basin, CV1 4BY on a 5-year lease basis with RCHT as the leaseholders; thus providing a permanent base to move the project forward. The unit is now in the process of being painted and equipped with tables and chairs, etc.

Our immediate next steps:

With the lease secured until 2024 the decision was made to formally constitute a Management Group formed of members from all three clubs - Riley Motor Club, Riley Register and Riley RM Club; thus ensuring there is good representation from all Riley enthusiasts irrespective of the club/s they belong to. This is an "across the board" project, not run by any specific club.

The inaugural meeting of the Riley Archive Management Group (RAPMG) was held on 16th July 2019 with representation from RAPMG members, RCHT Trustees, Riley Register Coventry & Works members and City of Coventry Culture.

The meeting focussed on achieving an improved level of understanding amongst the attendees, allocated people to key roles and agreed some action points. The next meeting of the RAPMG is being held on 15th August where we will be focussing on identifying key action points for the short to medium term as well as determining the type and extent of the archival storage and database requirements.

In addition to the "in-house" work, a visit is being planned to the Bristol Owners Heritage Trust archives to see how this organisation went about their own archival and storage arrangements.

City of Coventry 2021:

Coventry is the City of Culture for 2021 and there is a lot of activity and excitement within Coventry City Council regarding this prestigious year of events.

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

