

Roamer

175



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

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig €15,--
- contributie per jaar € 40,--
- donateurs minimaal € 10,-- per jaar

Advertentietarieven:

- 1/1 pagina : 1 x € 29,50, 4 x € 90,--
 - ½ pagina : 1 x € 16,--, 4 x € 45,--
 - kleintjes : € 8,-- (voor niet-leden)
- gratis voor leden, tenzij het handel is.

ATTENTIE : Publicatie van deze Roamer hoeft niet persé te betekenen, dat de

Redactie en/of het bestuur het eens is met het gepubliceerde.

Inhoud

45e jaargang
nummer 2, september 2021.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 MACHTIGINGSFORMULIER
- 8 STEMBILJET
- 9 VAN DE REDACTIE
- 10 AANPAK LYNX DEEL 5
- 14 RILEY PATHFINDER
- 19 JAARVERSLAG
- 20 UITNODIGING MEETING
- 21 AGENDA ALV
- 22 HERFSTMEETING 25 SEPT.

AGENDA 2021

***Herfstmeeting en AVL
Werkhoven. 25 sept.***
Opgave bij de secretaris

Inleveren kopij:
sluiting 1 december 2021

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis
Foto achterkant: Pieter Bolhuis



Nijverdal 2017

Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: te verkrijgen bij de secretaris

Ereleden: J.W.C. Postel te Winterswijk Kotten, V.W. Riley te Telford en Kees de Kock te Zonnemaire.

Voorzitter : Nick Wessels, Laan der Vrijheid 28, 2661 HK Bergschenhoek
tel. 010-2655344, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl

Secretaris/Ledenadm. : Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT Almelo
tel. 06-10518064, e-mail: info@rileyclub.nl

Contactpersoon-buitenland : wordt verzorgd door de redactie.

Penningmeester : Wim Arends, Kruzebrink 102, 8141 WG Heino
tel. 0572-393288, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl

Bankrekening : NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland

Redactie : Pieter Bolhuis, Paddepoelsterweg 17, 9747 AH Groningen,
tel. 050-5779150, e-mail: redactie@rileyclub.nl

Archivaris : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl

Clubwinkel : Els Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE Streefkerk.
tel. 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl

Commissie lief&leed : Els Francke, e-mail: lief.leed@rileyclub.nl

Commissaris register/
Documentatie : Wim Arends, Kruzebrink102, 8141 WG Heino,
tel. 0572-393288, e-mail: register@rileyclub.nl

Onderdelenvoorziening : Derek Allnut Donington (RMA) Services,
52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, RN16 1NA
England. Tel/Fax +44(1953)789014
Verder: The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The
Register (alleen voor leden)

Technische adviseurs : *vooroorlogse Riley's:*
Ewout Bezemer, Van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar.
tel. 070-5117030, e-mail: ewoutbezemer@cs.com

Riley RM-typen:
Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire,
tel/fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileclub.nl

Internet : www.rileyclub.nl

Facebook : De Rileyclub Holland

VAN DE VOORZITTER

Beste leden,

Op het moment dat ik dit schrijf ben ik krap een weekje terug van vakantie en hebben we net de tweede bestuursvergadering van dit jaar achter de rug, waarin wij de ALV van 25 september a.s. hebben voorbereid. Na bijna 2 jaar eindelijk weer een clubbijeenkomst waarin we elkaar daadwerkelijk mogen treffen, kunnen bijkletsen en over elkaars auto's kunnen buigen. Benieuwd wat iedereen wel of niet beleefd heeft met zijn Riley in coronatijd! Jullie komen toch ook?



Zelf zijn wij als gezin op kampeervakantie geweest, waarbij de Riley weer als trekauto fungeerde.

Inmiddels zijn we wel een beetje gewend aan de aandacht die je dan trekt/krijgt onderweg en op de camping. De RMB wordt daarbij regelmatig op de foto gezet en dus hebben de kinderen de Riley een bijnaam gegeven: 'Diva'. Zolang er maar geen Diva-achtige nukken en grillen optreden onderweg, vind ik dat een prima bijnaam.

Leuk was dat we in de vakantie op de pont bij Pannerden Christiaan Linford tegen kwamen met zijn Wolseley 1500. Later in de week ben ik daar nog op de thee gegaan om nader kennis te maken, een deel van zijn collectie te bekijken en over oude auto's te bomen. Daarnaast ook interessant om zijn ervaringen te horen als lid van het AMRWR en mede-redacteur van hun clubblad.

In de Roamer van juni gaf ik al aan dat er gewerkt wordt aan een discussiestuk aangaande de toekomst van de RCH. Dat is er inmiddels en heeft een ieder van jullie inmiddels samen met de overige ALV stukken per mail gekregen. Het is de tweede goede reden om op 25 september aanwezig te zijn, want uw mening en stem is belangrijk.

En de derde reden om te komen is natuurlijk dat wij welkom zijn op de woonboerderij van clublid Rob Heijmerink in Werkhoven, centraal gelegen in een schitterend gebied bij de (Oude) Kromme Rijn.

Elders in deze Roamer treft nogmaals de uitnodiging aan voor deze eerste RCH-bijeenkomst sinds lange tijd en ik hoop dan ook van harte dat alle leden in de gelegenheid zijn om van de uitnodiging gebruik te maken. Vergeet niet om uiterlijk 20 september aan te melden bij de secretaris i.v.m. de catering. En mocht je verhinderd zijn, breng dan alsnog je stem uit per post/mail of machtig een ander clublid. Maar liever dus: tot de 25^e!

Groet,
Nick

Van de Secretaris

Beste leden, familieleden en donateurs van de Riley Club Holland.

September 2021 wordt een zeer belangrijke maand voor de RCH. Niet alleen hopen we na de nieuwjaarsreceptie van 12 januari 2020 elkaar eindelijk weer eens fysiek te kunnen ontmoeten, er moeten twee bestuursjaren worden afgesloten en op diezelfde komende Algemene Leden Vergadering (ALV) van 25 september a.s. zal een besluit kunnen, eigenlijk wel moeten, vallen over de toekomst van onze vereniging. Heeft de RCH na 45 jaar nog bestaansrecht of is samengaan met een andere club nodig om de doelstellingen van onze vereniging naar de toekomst te kunnen waarborgen? Dit belangrijke punt heeft de afgelopen jaren de bestuurlijke contacten en vergaderingen overheerst en het bestuur heeft na veel correspondentie, vergaderingen en contacten met bestuursleden van het Austin Morris Riley Wolseley Register (AMRWR) besloten om u als leden de keuze voor te leggen om ofwel samen te gaan met de AMRWR ofwel als zelfstandige vereniging voort te blijven bestaan maar met dien verstande dat er dan beduidend meer leden actief zullen moeten worden om het bestuur en de te formeren commissies te (blijven) bemensen.



Zoals gebruikelijk zijn alle leden van harte uitgenodigd om aanwezig te zijn op de komende ALV. Daarnaast kunnen leden een lid dat ter vergadering aanwezig zal zijn **MACHTIGEN** om namens hem een stem uit te brengen (zie elders in deze Roamer het **MACHTIGINGSFORMULIER**). Het bestuur heeft echter vanwege het belang van bovenstaande besloten om leden ook de mogelijkheid te bieden om schriftelijk hun stem uit te brengen. U vindt het **STEMFORMULIER** eveneens elders in de Roamer.

Mede omdat we na zo'n lange tijd elkaar weer eens kunnen zien en spreken willen we niet een hele dag besteden aan een Algemene Leden Vergadering, hoe essentieel deze ook is. U hebt allen inmiddels diverse stukken per mail of per post ontvangen waarvan wij hopen dat ieder lid van de inhoud van deze stukken kennis heeft genomen. Om een constructieve en vooral vlotte ALV mogelijk te maken is het essentieel dat u als lid in geval van vragen of onduidelijkheden v.w.b. de toegezonden stukken rechtstreeks contact opneemt met het verantwoordelijk bestuurslid. Indien alle leden dit 'huiswerk' zouden willen doen, kunnen we de meeste agendapunten op 25 september a.s. eenvoudig en snel afwerken.

Hoe het ook zij, in elk geval zal -behoudens Corona perikelen- komend jaar het 45-jarig bestaan van de RCH worden gevierd en daartoe zoekt het bestuur vrijwilligers om een **Lustrumcommissie** te vormen die het weekend van 21 en 22 mei 2022 zal gaan organiseren. Tevens zoekt het bestuur een lid of leden die de **Voorjaarsmeeting** (rond eind maart 2022) wil/willen organiseren. De British Cars & Lifestyle beurs is vanwege 'Corona' opnieuw uitgesteld naar 12 en 13 maart 2022. Ook daarvoor zoeken we leden die hun auto tentoon willen stellen en/of willen helpen de stand in te richten en te bemensen.

Ik hoop velen van u op 25 september te zien!

Wellicht ten overvloede mijn rechtstreekse emailadres: almeloord@outlook.com en mijn telefoon nummer 06-10518064.

Menno von Brucken Fock



VOLMACHT

Met dit formulier geef ik, lid van Riley Club Holland (en bij deze volmachtgever)

naam:

adres:

postcode, woonplaats:

een volmacht aan mede-Riley Club Holland lid (en bij deze gevolmachtigde)

naam:

adres:

postcode, woonplaats:

om voor en namens mij de ALV van 25 september 2021

bij te wonen, het woord te voeren en te stemmen.

☐ Dit is een algemene volmacht. De gevolmachtigde mag naar eigen inzicht voor mij stemmen.

☐ Dit is een doelvolmacht. De gevolmachtigde stemt voor mij over de volgende agendapunten:

De gevolmachtigde weet wat mijn mening is en zal mijn stem in overeenstemming daarmee uitbrengen.

Plaats:

Datum:

Handtekening:

STEMFORMULIER

Ondergetekende

Lid van de Riley Club Holland verklaart door ondertekening kennis te hebben genomen van stukken m.b.t. de toekomst van de Riley Club Holland, verzonden op september 2021 en wil middels dit stemformulier zijn stem uitbrengen .

☐

Ik stem **VOOR** het bestuursvoorstel om samen te gaan met het AMRWR (Austin Morris Riley Wolseley Register) en mandateer het bestuur om de noodzakelijke stappen te nemen teneinde deze overgang af te wikkelen volgens het toegezonden 'stappenplan'.

☐

Ik stem **TEGEN** het bestuursvoorstel om samen te gaan met het AMRWR (Austin Morris Riley Wolseley Register) en verklaar mij bereid om een actieve bijdrage te leveren door desgevraagd zitting te nemen in

Bestuur

Lustrumcommissie

Evenementencommissie

PR-commissie (o.a. social media)

☐

Ik stem **BLANCO**

Ondertekend op september 2021:

.....

(uw handtekening)

Stuur dit formulier **voor 20 september** naar RCH, p/a Bornsestraat 102, 7607 KT Almelo of een scan van uw stemformulier naar almeloord@outlook.com

Van de Redactie

We kunnen weer los, tenminste volgens de RIVD richtlijnen.

Na de Nieuwjaars meeting in 2020 hebben we elkaar niet meer kunnen ontmoeten, je raakt een beetje onthecht. Ik ben dan ook heel erg blij met de komende meeting op 25 september waar we weer eens kunnen bij kletsen.

Mijn eigen Riley is ook nauwelijks de deur uit geweest, maar dat lag ook aan een gescheurd spuitstuk dat uiteindelijk niet te lassen bleek. De onderdelen voorziening vanuit Engeland verliep door de verse Brexit maatregelen niet al te vlot en koste ook nog eens extra (import)belasting.

Echter; beter duur dan niet te krijgen en ze snort weer.

Ik ben dan ook heel erg benieuwd wat er met jullie Riley's is gebeurd de afgelopen periode.

Laat het weten en stuur een fotootje mee, wellicht komt het in de Roamer.



Ondertussen is er voldoende te doen in de vereniging dat er weer kopij vrij kwam om een Roamer te vullen. Het bestuur heeft wisselingen ondergaan en is erg druk bezig geweest met de voorbereidingen van de komende meeting. Die was dan wel al een paar keer uitgesteld maar er moest toch nog behoorlijk wat gebeuren. Dat is voor een redacteur goed nieuws, want nieuws kun je delen en vult anders lege pagina's.

Privé was het ook behoorlijk druk, het huis moest er aan geloven.

Nieuwe oprit (200 vierkante meter), de tuin en terras overhoop gegooid, nieuw glas en rondom geschilderd, binnen de bevingshade deels weggewerkt en ook hier alles nieuw geschilderd.

Het kwam op een wat lastig tijdstip, want de zaken zijn de laatste tijd niet zo druk geweest en als ZZP'er moet je er bij zijn als dat gebeurt. Maar het was niet zo dat we ergens naar toe konden, dus het is allemaal goed gekomen.

En daar staan we dan, het Riley jaar is al weer bijna om, maar er kan altijd nog een hoop gebeuren.

Laten we hopen dat we het allemaal gezond houden.

Pieter.



Riley Lynx weer op de weg krijgen, deel 5

Tekst en fotografie: Jon Noomen
Tegenstribbelen

De vorige aflevering eindigde bij de vakantie. Als we na de vakantie de draad weer willen oppakken blijkt dat mijn roofdier het daar helemaal niet mee eens is. Ze blijft stevig tegenstribbelen. Het is nog zeer de vraag of we haar in het gareel krijgen. In ieder geval blijkt veel geduld nodig.



Als de vakantie voorbij is hoop ik dat we de draad weer snel kunnen oppakken. Dat valt tegen, er gaat eerst wat tijd overheen voor ik iets van Imparts hoor. En dan krijg ik een alarmerend mailtje, of ik alsjeblieft langs wil komen voor overleg. Als ik daar kom, het is nu coronatijd dus mondkapjes en afstand, word ik meegenomen naar de werkplaats. De



1haarscheurtjes

gereviseerde cilinderkop ligt inmiddels op de plank maar er is een ander probleem ontstaan. Er blijken hele kleine haarscheurtjes te lopen vanaf de gaten van de tapeinden. Ze lopen niet door tot aan de cilinders, maar het is de vraag wat je daar mee aan moet. Ze zijn zo klein dat je ze bijna niet ziet. En omdat ze niet doorlopen naar een cilinder besluiten we dat we de gok maar nemen. Een nieuwe koppakking zal ze hopelijk - afsluiten.

Voor we daar mee verder gaan moeten we ook weten hoe het zit met zuiger 3. Om deze er uit te krijgen wordt de carterpan verwijderd. Dan kan de zuiger er uit. Er is niets bijzonders aan te zien. In ieder geval niet iets wat de achterblijvende compressie kan verklaren. Later zijn er wel vermoedens maar dat weten we nu nog niet. Wat we wel zien is dat de lagerschaal van de drijfstang naar de krukas bijna aan zijn



carter pan vol met troep.



lagerschaal aan zijn eind

eind is. Alle andere zuigers gaan er nu ook uit en ook hier worden de lagers gecontroleerd. Het lijkt verstandig ze nu te vervangen nu alles toch open ligt. De zuigers worden ontdaan van alle koolaanslag.



het blijkt dat ze nu een andere maat lagers gebruiken en ze hebben mijn maat niet meer. Ze zullen wel een koppakking opsturen. Terwijl we daar op wachten gaat Wilco op zoek naar passende lagerschalen. Uiteindelijk weet hij ze te vinden en te bestellen. De bestelde koppakking arriveert na enige tijd ook. Helaas blijkt deze niet te passen, hij zou wel voor dit type motor moeten zijn maar de gaten komen niet overal overeen met het blok. Daar kunnen we dus niks mee. Weer overleg met de Engelsen en ze zullen een andere sturen.

En de carterpan wordt goed schoongemaakt want die zit ook vol met troep. Ze maken zelf nieuwe pakkingen voor deze carterpan. In Engeland wordt een nieuwe koppakking besteld en er is overleg over nieuwe lagerschalen voor de drijfstangen. De Engelse firma heeft destijds mijn Lynx omgebouwd van ingegoten lagers naar lagerschalen. Maar



En terwijl de zuigers er nu uit liggen zijn bij het blok de tapeinden verwijderd om de bovenkant van het blok te controleren op vlakheid en om het oppervlak goed schoon te maken. Dan kunnen de schoongemaakte zuigers er weer in. Alle drijfstangen worden met de nieuwe lagerschalen aan de krukas gemonteerd. De schone carterpan kan er met zijn nieuwe pakkingen ook op. Dan is de onderkant weer klaar.

En dan begint het grote wachten. De Engelsen zeggen dat ze de nieuwe koppakking hebben opgestuurd, maar er komt niets. Weer overleg, ja hij is echt op de post gegaan. Weken gaan voorbij en er komt niets. Intussen lees ik in het krantje van de Engelse Riley club dat opsturen van onderdelen en andere artikelen uit hun webshop zeer lang kan duren door de traagheid van de British Mail. Het kan naar het buitenland wel 6 weken duren!



En dat klopt aardig, want na 6 weken wachten komt de pakking eindelijk aan. Hij past ook weer niet helemaal maar deze is wel iets aan te passen zodat nu uiteindelijk de cilinderkop gemonteerd kan gaan worden. Dat wordt weer een tijdje wachten, er zijn natuurlijk ook andere klussen bij Imparts, maar dan hoor ik toch dat het gaat gebeuren. Helaas, zo makkelijk kom ik er niet van af. Bij het – voorzichtig – aantrekken van de kopbouten gaat het mis. De Riley club adviseert al om de bouten niet tot de volle aangegeven kracht aan te trekken.



bij het voorzichtig aandraaien van de bouten gaat het al mis

Maar hier komen ze al bij halve kracht uit het blok omhoog. De schroefdraad wordt gewoon kapot getrokken. We weten dat er vroeger al problemen moeten zijn geweest, want een paar tapeinden zijn al van een dikkere maat. Dus opgeboord en opnieuw getapt. Ik heb er nog een paar extra bij de auto gekregen van de vorige eigenaar. Wilco probeert een nieuwe schroefdraad te maken met Helicoils. Dat helpt ook niet, ook dan komen de tapeinden gewoon omhoog. Het materiaal is oud en te zacht geworden. Bovendien zit bij minstens één tapeind het schroefgat pal boven een waterkanaal. Het tapeind moet dit afsluiten. Maar het blijkt maar een halve centimeter materiaal te zijn. Veel te dun om iets mee te doen. Opboren en opnieuw tappen gaat niet, daar is het te dun voor. Inmiddels is het waarschijnlijk nu wel verklaarbaar waarom cilinder 3 achterbleef. Ik vermoed dat de kop daar al niet helemaal goed vast heeft gezeten.

Ja, en daar zitten we dan. Lassen van zo'n gietijzeren blok gaat waarschijnlijk niet lukken, zeker niet waar dat wandje zo dun is. Waarschijnlijk zorgen de haarscheurtjes er voor dat je geen kracht op de schroefdraad kunt zetten, ze buigen dan gewoon iets uit. We leggen het project maar voorlopig stil om te bedenken hoe het nu verder moet. Een andere motor is geen optie. In de eerste plaats zijn ze niet zomaar te vinden. Maar bovendien kampen andere blokken waarschijnlijk met de zelfde problemen. Die zijn tenslotte even oud. Dat blijkt wel uit de raad om de kop niet te vast aan te trekken. Dus die kant moeten we niet op. Maar wat dan wel?

En dan zie ik ineens in het clubblad van de Engelse club een advertentie van 'onze' Engelse firma dat ze bezig zijn om nieuwe onderblokken voor dit type Riley motor te laten maken. Als je interesse hebt moet je je melden. Ik overleg met Wilco en we besluiten om deze weg maar te gaan. Wilco meldt onze interesse. Ze geven als antwoord dat het zeker 4 maanden kan gaan duren voor er iets beschikbaar komt. Hen kennende wordt dat zeker langer. Maar ze blijken inmiddels wel nieuwe cilinderkoppen te hebben ontwikkeld en te laten maken die nu op de markt gaan komen. Dus ze kunnen het wel.

Ik moet dus maar geduld gaan hebben. Het kan wel eens heel lang gaan duren. En over de kosten durf ik niet eens meer na te denken....



Riley Pathfinder.

Een kopie van een verhaal door

Kees de Kock

Gepubliceerd in

British Car, maart 2002.



Toen de Riley typen RMA (1-liter) en de RMB (2-liter) zo'n vier jaar in productie waren, ging men bij de Riley ontwikkelingsstaf denken over een waardige opvolger voor de wat ouderwets aandoende lopende series. Beide viercilinders stamden in wezen af van de vooroorlogse typen 12/4 en de 16/4, de laatste ook wel de "Big Four" genoemd. De motoren waren zwaar en duur in de productie en de wijze waarop de carrosserie werd vervaardigd stamde uit de tijd van de individuele koetsenbouwers, metalen panelen-over-houten frames met een kunstleren dak, als overblijfsel van de z.g. Weyman body constructie. Hoewel in het algemeen robuust en betrouwbaar, waren de A en de B niet ongevoelig voor mechanische problemen. Als we ons in het kader van de Pathfinder beperken tot de 2-liter, dan moet helaas worden vastgesteld dat bij de constructie van bv. de achterassen een voor die tijd kenmerkende fout werd gemaakt, waardoor menig enthousiast gebruiker van het ongewoon grote motor koppel, plotsklaps verrast werd met het totaal stilvallen van het voertuig door een brekende steekas. De remmen, die voor die tijd nogal groot waren uitgevoerd, bleken ook niet altijd voldoende te passen bij de massa van de wagen en de snelheid die de B kon halen. In gunstige omstandigheden was dat minstens 155 km/h, en dat was verhoudingsgewijs

snel voor 1946! Toch waren de rij-eigenschappen bijzonder, niet in de laatste plaats door de onafhankelijke voorvering met torsiesta-ven en niet te vergeten de tandheugel besturing en rondom telescopische dempers. Een hoog gemiddelde over de Engelse binnenwegen was daardoor mogelijk met zo'n 100 pk en 135 Lb.ft koppel uit de typische lange slag motor. Voor de gelukkige bezitter van de RMB in die jaren, moet het een waar genot zijn geweest om deze sport saloon dagelijks te gebruiken.

Toen er dan ook een nieuwe Riley werd aangekondigd die de toen bestaande series zou gaan vervangen, waren de verwachtingen hoog gespannen. Te hoog, zoals later bleek. Doordat de verkoopcijfers van de 1953 versie van de 2 snel terugliepen, werd de nieuwe wagen te snel op de markt gebracht en had men bij de fabriek de handen vol aan het uitvoeren van de nodige aanpassingen in 1954. En er waren nog een paar andere factoren die er toe bijdroegen dat direct succes uitbleef. Onder de nieuwe directie van Nuffield was besloten de fabriek van Coventry te verplaatsen naar Abingdon; inderdaad, naar de MG fabriek, bij de vroegere concurrent "op circuit en in de showroom" dus! De ontwerp- en ontwikkelingsstaf werd overgeplaatst naar de



Morrisfabriek in Cowley en de vroegere directeur en lid van de oorspronkelijke familie, Victor Riley, werd uit de raad van commissarissen gezet. Een deel van de loyale staf wenste niet te verhuizen en bleef hardnekkig heen en weer reizen tussen Coventry en Cowley en Abingdon. Een van hen was hoofd-ingenieur Harry Rush, de vader onder meer van de RM series. Hij verongelukte tragisch tijdens een van de ritten tussen Coventry en Abingdon in 1949 en de



general manager van Riley tot dan toe werd vervangen door een Nuffield functionaris. Goed beschouwd had de zelfstandige firma Riley opgehouden te bestaan eind 1949. Het zou nog tot 1969 duren tot het merk met de "blue diamond" geheel zou verdwijnen, maar dat is een ander verhaal!

Rileys zouden in het vervolg uit Abingdon komen, niet meer uit Coventry. De Riley fabrieksgebouwen kun je nog steeds terugvinden in Foleshill, Coventry. Maar de laatste keer dat ik ze zag, bleken ze verkocht aan een fabrikant van uitlaatsystemen. Niets herinnert nog aan de glorieuze tijd van de Riley "Nine" toen er zo'n 10000 per jaar van de band rolden.

De gecentraliseerde ontwerpstaf in Cowley kreeg in 1949 de taak om voor de merken Morris, Wolseley, MG en Riley de nieuwe ontwerpen te maken en daarvoor werd een vroegere medewerker van Morris aangetrokken die toevallig zonder werk was komen te zitten en graag terug wilde naar Cowley. Hij, Gerald Palmer, had van zich doen spreken door de gedaanteverwisseling die hij teweeg bracht bij Jowett in Bradford. De Jowett Javelin en Jupiter waren van zijn hand en werden in de pers geroemd om hun vooruitstrevendheid, hetgeen ver uitstak boven het gemiddelde Engelse produkt. Nu gaan vooruitstrevendheid en commercieel succes niet altijd samen, en Jowett moest helaas in het stof bijten en had geen geld meer om nog verder te ontwikkelen. Dus greep



De fraaie lijnen van de Pathfinder doen niet onder voor een Jaguar Mk II.

Gerald Palmer de gelegenheid met beide handen aan en zette zich achter de tekentafel om voor Riley een opvolger voor de RM's te vinden waarin het karakter van de RMB/F terug te vinden zou zijn. Hij kreeg echter de opdracht zoveel mogelijk Morris componenten te gebruiken met uitzondering van de

motor en de radiatorgrille. De naam Pathfinder was nog door Victor Riley zelf in 1947 geregistreerd in nagedachte-nis aan, of ter ere van de Pathfinder squadrons die in WO II zo'n belangrijke rol hadden gespeeld. Verder zou het een vijfpersoons auto moeten worden met een flinke bagageruimte.

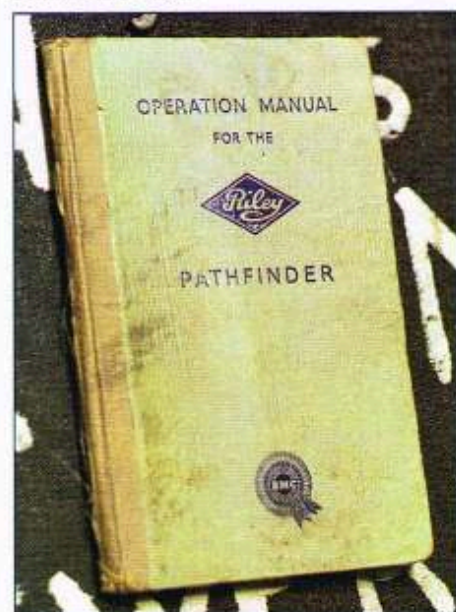
Voor het uiterlijk van het model werd Palmer geïnspireerd door enerzijds de nieuwe lijn in de V.S. zoals uitgedragen door Kaiser-Frazer, en anderzijds door de Pinin Farina lijn van de Lancia Aurelia. Of hij daarin geslaagd is kan men na 50



Boven: Het mooi uit een stuk gevormde houten dashboard. Rechts: De bijzondere plaats van de versnellingspook met uitsnede van de stoel.



De radiateurdop is nep, maar heeft toch een functie: hij dient nu als bedieningsknop voor de motorkapvanger.



jaar niet precies beoordelen. Zeker is dat het resultaat nu erg "klassiek" aandoet. De uitstekende stuurinrichting van de RMB/F werd helaas het slachtoffer van de "rationalisering". De torsievering werd sterk vereenvoudigd en de versnellingsbak en achteras werden overgenomen van andere Morris typen. De zo karakteristieke "torque tube" verviel daardoor, met als enig voordeel dat de brekende steekassen tot het verleden gingen behoren. De eerste versie van de Pathfinder had bovendien schroefveren achter met telescoop dempers die waren voorzien van koelribben. De achteras werd vervolgens op z'n plaats gehouden door een Panhard stang en langsarmen.

Dit alles leverde een goed comfort bij een redelijke wegligging. Op de wegligging had de pers nogal wat aanmerkingen. Door de zware Riley viercilinder zo ver naar voren in het chassis was het voorspelbaar dat het gedrag op de weg kortweg kon worden gekarakteriseerd als heftig onderstuur. Voor sommigen onder de roadtesters was de benaming Pathfinder te vriendelijk. Zij hadden het in het vervolg over de "Ditchfinder". Zeker is dat Palmer zelf in het geheel niet tevreden was met het resultaat en veel meer ontwikkelingstijd nodig achtte voordat de presentatie aan de pers zou plaats vinden. Hij heeft dat nog eens gezegd in een recent interview met een van de Engelse bladen als Classic Car. Hij wist bovendien al snel dat de Big Four z'n langste tijd had gehad en dat de motor uit de Wolseley versie van de wagen waarschijnlijk de vervanger zou worden. Het was duidelijk dat zoiets de nekslag voor de Riley zou zijn en dus bedachten hij en John Thornley (de MG manager in Abingdon) dat er voor Riley een speciale versie van die Wolseley motor zou moeten komen op basis van de net in ontwerp stadium zijnde MGA twin cam motor. Welnu, ze hebben er een gebouwd en in een Pathfinder prototype gezet, in het geheim natuurlijk. Cowley mocht het niet weten en toen ze het toch te weten kwamen, werd er meteen een streep gehaald door de plannen van de heren in Abingdon. Don Hayter van MG, die het allemaal heeft meegemaakt, zei laatst in een interview dat hij die twin cam Riley 6 cilinder uitvoering had uit-

geprobeerd en dat hij er zo van onder de indruk was dat hij een viercilinder versie ervan wilde bouwen voor de MGB.

De historie van de Britse autoindustrie zit vol van die anekdotes, sommige geloofwaardiger dan andere. Hier staat echter vast dat de motor heeft bestaan, dat hij in een Pathfinder heeft gezeten en vervolgens is vernietigd. Wellicht mede als gevolg daarvan werd Gerald Palmer door de BMC baas Len Lord de laan uit gestuurd. Om meerdere redenen wordt de naam Lord bij de werkers uit Abingdon met afschuw genoemd. Hem wordt niet alleen de ondergang van Riley, maar ook van MG verweten. Hoe het ook zij, de Pathfinder werd onder



ongelukkig gesternte geboren en moet dat helaas nog altijd bezuren. Voldoet de wagen dan niet aan de door het management opgestelde eisen? Wel degelijk. Hoewel hij groter lijkt dan z'n voorgangers, is hij in werkelijkheid 7 cm korter en 8 cm breder. Deze breedte komt vooral de binnenruimte ten goede; men had zelfs voorzien dat de voorstoelen één bank moest worden, in navolging van de voertuigen van de andere kant van de oceaan.

Met stuurversnelling had men bij Riley geen prettige ervaringen opgedaan. De Roadsters die naar de U.S. werden verkocht hadden zo'n bediening en werd in het algemeen slecht beoordeeld. Nu had de versnellingsbak van Morris die Palmer verplicht was te gebruiken, de bedienings hefboomen aan de rechter zijkant waardoor het idee werd geboren om de bedienings pook op zij naast de bestuurdersstoel te plaatsen. Een beetje zoals de Rolls-Royce en Bentley MK 6, en daarmee in een chique gezelschap verkerend. Dat was dus een

leuk idee voor de rechtsgestuurde versies, maar hoe moet dat met de linksgestuurde? In het midden kon dus niet meer, en men koos voor dezelfde opstelling in spiegelbeeld. Dat vergde nog heel wat omleidingen van het bedieningsmechanisme. Hoe dan ook, een centrale pook direct op de bak verdient natuurlijk de voorkeur, daar is iedereen aan gewend, hoewel je natuurlijk ook aan de Pathfinder opstelling kunt wennen.

Bij ons bezoek aan het bedrijf van Hans Bezemer in Alphen a/d Rijn waarvan we wisten dat daar een van de mooiste RMH's – de officiële benaming in het Riley jargon – in Nederland te vinden moest zijn, vonden we in eerste instantie



alleen maar een verbazingwekkende hoeveelheid Rolls-Royces, die gezien de staat waarin ze verkeerden, duidelijk in gebruik waren voor trouwerijen etc. Zelden hadden we zoveel van een of twee typen Rolls zoveel exemplaren bijeen gezien, wellicht komen we daar nog eens op terug. Ons doel was de Pathfinder en die hebben we gevonden zoals in bijgaande foto's is te zien. Van de drie of vier Pathfinders in Nederland moet dit wel de mooiste zijn, in ieder geval is het een bijzonder exemplaar. Hans Bezemer kocht deze Riley van de eerste eigenaar in Winterswijk, die op zijn beurt de wagen kocht toen hij op de RAI stond op de stand van Dirk van der Mark in 1956. Het is dus een linksgestuurde RMH en die zijn tegenwoordig erg zeldzaam. Daar zijn er in 1956 maar 83 van gemaakt en het merendeel is daarvan in de U.S. en in Zwitserland terecht gekomen. Hoeveel er daar nog van over zijn, is niet na te gaan, maar het is vrijwel zeker de enige in zijn soort in Nederland. Hans gebruikt de wagen nog regelmatig voor trouwerijen enz. en de wagen maakt geen slechte beurt tussen al die veel groter ogende Rolls.

De twee kleuren waarin de wagen nu te

zien is, zijn de kleuren waarin hij is afgeleverd. De vorige eigenaar heeft de wagen slechts één keer laten overspuiten bij de firma Huiskamp in Winterswijk, en Hans heeft werken aan de carrosserie beperkt tot het inzetten van een paar stukjes plaatwerk onder de koplampen. Gezien de reputatie van de Pathfinder als "roest-gevoelig" is dit opmerkelijk goed. Wellicht een gevolg van het feit dat Hans pas de tweede eigenaar is.

Alhoewel we er slechts door Alphen mee gereden hebben, is opvallend hoe fijn de wagen aanvoelt. Je zou niet zeggen dat de Riley al 50 jaar oud is, op de typische Riley Big Four manier trekt de wagen zelfs in z'n vierde versnelling soepeltjes op van 40 à 50 km/h.

Met vriendelijke dank aan Hans Bezemer voor het mogelijk maken van deze reportage.

Technische gegevens:

Motor	: Vierzylinder met halfbolvormige verbrandings kamers, 2 hoog in het blok liggende nokkenassen, 2 kleppen per cilinder onder 45 graden en centrale bougie.
Slag	: 120 mm (de langste slag voor een personenwagenmotor in 1946)
Boring	: 80,5 mm
Slagvolume	: 2443 cc
Vermogen	: 102 pk @ 4400 t/m
Compr. verh.	: 7,25:1
Koppel	: 134 lb.ft. @ 3000 t/m Vier versnellingsbak Overdrive als optie
Max. snelheid	: 100 mph+
Verbruik	: 19,5 mpg
Gewicht	: 1380 kg



Club:
Riley Club Holland
Nic. Maeslaan 4
1399 GB Muiderberg
Telefoon: 0294 - 26 22 91





Secretariaat: Menno von Brucken Fock
Bornsestraat 102
7607 KT Almelo
06-10518064
info@rileyclub.nl

JAARVERSLAG SECRETARIS over 2020

Mijn derde jaar als secretaris was zoals voor velen een vreemd, haast absurd jaar. Tal van activiteiten, zowel intern als extern, moesten vanwege de Covid-19 pandemie worden uitgesteld en v.w.b. de interne activiteiten zelfs worden afgesteld. Veel moeite tevergeefs en helaas vooral druk met afmelden van evenementen in plaats van er aan deel te nemen!

Op 12 januari was de eerste en zoals later zou blijken enige RCH meeting van het jaar 2020. Deze Nieuwjaarsreceptie te Maarssen werd ondanks het zeer matige weer uitstekend bezocht met in totaal rond de 40 bezoekers.

Op de eerste bestuursvergadering na afloop van deze receptie werd gesproken over de financiën van 2019, de toekomst van de RCH en vormen van samenwerking met andere clubs, de gevolgen van de 'AVG' voor de club, de consequenties daarvan voor de website en de plannen v.w.b. de redactie en de website voor komend jaar.

Een tweede bestuursvergadering op 29 februari 2020 te Eemnes stond vooral in het teken van de begroting, de voorgenomen deelname aan de BC&L beurs, de overige meetings van de club en het realiseren van een besloten deel op onze website met voor ieder lid een eigen inlogcode. Tevens werden door ondergetekende nieuwe badges geregeld, ook hiervoor viel de animo tegen.

En toen kwam de pandemie over ons heen en moesten de Voorjaarsmeeting, het Clubweekend en ook de Najaarsmeeting worden afgelast. Om dezelfde reden werden onder anderen de Nationale Oldtimerdag in Lelystad en de British Car Parts Day afgelast. Bestuurlijk overleg vond in de periode van de lockdown vooral plaats via mail en app. Rekening houdend met Corona-regels vond op 22 augustus 2020 een derde vergadering plaats in Eemnes. De BC&L beurs moest worden afgemeld vanwege het ontbreken van menskracht, gelukkig werd de gehele beurs enkele weken later afgelast. Wederom stond de toekomst van de RCH op de agenda en grote zorgen werden geuit of het voortbestaan onder de huidige omstandigheden realistisch zou zijn. Met welwillende medewerking van Rob & Annemarie Heijmerink werd een Najaarsmeeting annex ALV gepland die evenwel vanwege 'Corona' opnieuw moest worden afgelast. De Nieuwjaarsreceptie 2021 werd gepland maar moest worden gecancelld.

Mede vanwege de zeer beperkte contacten heeft uw secretaris naast de bijdragen aan de Roamer middels 'de mail' enkele malen de leden geïnformeerd over de actuele stand van zaken. De Riley app-groep werd opgericht maar ondanks oproepen en de nodige moeite is slechts rond de 10% van onze leden lid van deze groep, waarmee de doelstelling om naast de mail over een effectief medium te beschikken om een snel contact tussen bestuur en leden alsook leden onderling mogelijk te maken niet bereikt, tot grote teleurstelling van de initiatiefnemer.

Menno von Brucken Fock, 28 augustus 2021

Uitnodiging ALV Riley Club Holland - 25 september 2021

Beste leden van de Riley Club Holland (RCH),

Na 1½ jaar kan en mag het eindelijk weer, als club bijeenkomen om elkaar weer in levende lijve te treffen en bij te praten!

Daarom nodigen wij je graag uit voor de Algemene Ledenvergadering (ALV) van de Riley Club Holland (RCH) op zaterdag 25 september 2021, welke zal plaatsvinden in combinatie met de eerder geannuleerde clubmeeting bij ons clublid Rob Heijmerink (adres Leemkolkweg 17, 3985 SL te Werkhoven).

Een bijzondere ALV ditmaal, omdat de laatste ALV alweer 2 jaar geleden was en er dus nog wat in te halen valt. In de bijlage tref je de agenda voor de ALV en de meeting aan.

Naast de reguliere verenigingszaken moet er natuurlijk nog verantwoording over de verenigingsjaren 2019 en 2020 aan de leden worden afgelegd. Daarnaast hebben er in de afgelopen 2 jaar ook enkele bestuurswisselingen plaatsgevonden, die formeel echter nog bekrachtigd moeten worden door de ALV.

Maar het belangrijkste agendapunt betreft de toekomst en het voortbestaan van de RCH, waarover je je als lid mag en moet uitspreken op deze ALV. Een keuze tussen zelfstandig doorgaan als RCH (waarbij leden zich committeren aan commissies en het leveren van actieve bijdragen) of samen gaan met het Austin Morris Riley Wolseley Register – AMRWR (waarin Riley reeds vertegenwoordigd is, een bredere doelgroep aanwezig is en waarbij een grotere mate van continuïteit naar de toekomst kan worden gewaarborgd). Tijdens de ALV zal hier hoofdelijk over gestemd worden.

Als Bestuur beseffen wij terdege dat dit een gevoelig onderwerp is en het voor sommigen ook een moeilijke keuze zal zijn. Dit neemt niet weg, dat nu wel het moment is om hierover een principebesluit te nemen. Met name omdat voorgaande Besturen herhaalde malen hebben getracht leden te activeren om mede richting aan de toekomst te geven. Helaas met zeer gering succes.

Bijgaand tref je de overwegingen en consequenties aan betreffende de 2 voornoemde opties, waarbij het voorstel/advies van het Bestuur is om te kiezen voor de optie tot samen gaan met het AMRWR.

Naast de verschillende agendastukken, tref je in de bijlagen tevens een stemformulier en een machtigingsformulier aan omtrent deze toekomstkeuze. Indien je verhinderd bent om op de ALV aanwezig te zijn, dan kan je middels het stemformulier aangeven welke optie jouw voorkeur heeft en deze uiterlijk 20 september 2021 retourneren naar het emailadres of postadres op het formulier. Als alternatief kan je ook iemand machtigen om jouw stem op de ALV zelf uit te brengen. Vul dan het machtigingsformulier in en geef dit mee aan de gemachtigde die naar de ALV komt.

I.v.m. de huidige coronarichtlijnen, is aanmelding voor deelname vooraf gewenst. Geef dus uiterlijk 20 september door aan de secretaris of je komt en met hoeveel personen (secretaris@rileyclub.nl). Omdat het RCH de afgelopen 1½ jaar geen activiteit heeft kunnen organiseren, heeft het Bestuur besloten om voor deze meeting geen eigen bijdrage te vragen, maar vanuit de clubkas deze dag mogelijk te maken.

Wij hopen jullie allen weer te zien op 25 september!

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur,

Nick Wessels
voorzitter Riley Club Holland



1. Opening & mededeling door de voorzitter en vaststellen agenda
2. Notulen ALV 19 mei 2019
3. Ingekomen stukken en mededelingen
 - afmelding bijwonen ALV van leden:
 - veel van de geplande evenementen en meetings zijn door Covid-19 afgelast of uitgesteld.
 - jaarverslagen en financiële stukken staan op besloten deel RCH-website en liggen ter inzage tijdens de vergadering
4. Verenigingsjaar 2019:
 - a) jaarverslag secretaris;
 - b) jaarverslag penningmeester;
 - c) verslag kascommissie (Willem Postel & Pieter Bolhuis);
 - d) decharge penningmeester en bestuur over 2019;
 - e) bestuursmutaties:
 - Aftredend en niet herkiesbaar: Ed Bens. Het bestuur stelt voor om als zijn opvolger Wim Arends te benoemen.
 - Tevens aftredend: redacteur Jan Willem Nieuwenhuis. Het bestuur stelt voor in zijn plaats Pieter Bolhuis te benoemen.
5. Verenigingsjaar 2020:
 - a) jaarverslag secretaris;
 - b) jaarverslag penningmeester;
 - c) verslag kascommissie (Pieter Bolhuis & Michiel Brillenburg Wurth);
 - d) decharge penningmeester en bestuur over 2020;
 - e) bestuursmutaties:
 - Aftredend en niet herkiesbaar: Sabine Juckenack. Het bestuur stelt voor om Nick Wessels als haar opvolger te benoemen
6. Toekomst Riley Club Holland.
Stukken zijn per mail (of post) toegezonden.
 - Bestuursvoorstel is om samen te gaan met het AMRWR en de RCH per 1-1-'23 te liquideren
 - Het bestuur vraagt mandaat om invulling te geven aan het stappenplan zoals voorgesteld.
 - Datum vaststellen voor volgende ALV.
7. RCH Lustrum (45 jaar) 21-22 mei 2022; benoemen Lustrum commissie
8. Bedanken scheidende bestuursleden en organisatie van deze meeting
9. Rondvraag
10. Sluiting.

Clubmeeting Riley Club Holland



Datum Zaterdag 25 september 2021

Locatie Rob en Annemerie Heijmerink
Leemkolkweg 17
3985 SL WERKHOVEN

10:30	-	11.00 uur	Aankomst
11.00	-	14.30 uur	Meeting inclusief lunch en activiteit
14.30	-	16.00 uur	Algemene Ledenvergadering RCH (agenda separaat aan leden verzonden)
		16.30 uur	Einde meeting

Routebeschrijving Leemkolkweg 17, Werkhoven



Klassiek & Techniek

De geurt van olie en benzine

**VOOR AUTOLIEFHEBBERS DIE GENIETEN VAN
RIJDEN, RESTAUREREN, REPAREREN EN ONDERHOUDEN**



**WORD ABONNEE EN MAAK
GRATIS GEBRUIK VAN ONS
UNIEKE ONLINE ARCHIEF OP DE WEBSITE!**

Abonnees hebben bij Klassiek & Techniek een streepje voor.
Ons online archief omvat alle artikelen van nummer 1 t/m 200.
Een jaar abonnee zijn kost slechts € 50!

Vind antwoord op al uw sleutel-vragen!

12 KEER PER JAAR IN DE BRIEVENBUS, ONBEPERKT ONLINE!

Kijk voor meer info op www.klassiek-techniek.nl

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

