

Roamer

186



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

48e jaargang
nummer 1, mei 2024.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 VAN DE REDACTIE
- 8 LEDENVERGADERING
- 9 VERSLAG LEDENVERGADERING
- 12 ARTIKEL KEES DE KOCK
- 14 HEALY
- 22 UITN. NAJAARSMEEETING
- 23 NINE TE KOOP



14 september najaarsrit
December verrassing NNB

Bijeenkomsten met AMRWR

31 mei Kampweekend Rockanje
25 aug nazomerrit nnb
13 okt Najaarsrit nnb
20 okt British Car Club Houten
December verrassing NNB

Opgave bij de secretaris.

Inleveren kopij:

sluiting 15 augustus 2024

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

Foto voorkant: Pieter Bolhuis
Foto achterkant: Pieter Bolhuis

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. : Hans van der Grient, Schaapsweg 2, 6595 PD Ottersum,
Tel. 06-40723380, 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,

Commissie lief&leed : Els Francke,

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@rileyclub.nl

Internet : www.rileyclub.nl

Facebook : De Rileyclub Holland

Van de voorzitter

Beste leden en donateurs,

Weemoedig

Halverwege de jaren '70 ging ik samen met mijn ouders, zussen en broer voor het eerst kamperen met onze bungalowtent. Zo'n ontegenwoordig zware, katoenen tent met stalen stokken, door mijn ouders nieuw gekocht bij de PerrySport. Toen Maartje werd geboren, hebben Fenna en ik de tent overgenomen en werd het ons vakantieonderkomen voor vele jaren. Deze tenten zie je steeds minder en op de camping hadden wij daardoor vaak aanspraak, waarbij men in eerste instantie altijd dacht dat het een vouwwagen was. Ik had het nostalgische idee om de tent te gebruiken tot deze 50 jaar oud zou zijn, maar vorig jaar zomer kwam na ruim 47 jaar een einde aan het kamperen met deze tent. Ze was op en het katoen begon wel erg dun te worden op sommige plekken, en zelfs te scheuren als je verkeerd vastpakte. Met weemoed, maar toch beslist hebben wij de tent bij het 'Wertstoff station' in Lindau achtergelaten.



Bij het schrijven van dit stukje moest ik er opeens aan denken. Ook met een Riley heb je vaak aanspraak en wordt in eerste instantie vaak aan een ander merk gedacht. En ook de Riley Club Holland heeft 47 jaar lang voor velen als 'onderkomen' gediend.

De beslissing op de afgelopen ALV in Maarssen om aan het eind van het jaar de RCH te ontbinden zal door velen dan ook met weemoed zijn genomen. Maar zoals in afgelopen jaren binnen de club besproken, begonnen de jaren te tellen en het ledental steeds dunner te worden. Het doel van de vereniging om "het in oorspronkelijke en authentieke staat brengen en houden van Riley's, zodat deze fraai gelijkende en waardevolle automobielen behouden blijven", kwam daarmee onder druk te staan.

Ik vind het een compliment waard aan de aanwezige leden, hoe zij tijdens de ALV constructief meedachten over het beëindigen van de vereniging, hoe deze in goede banen te leiden en hoe te zorgen dat zoveel mogelijk leden zich aansluiten bij het AMRWR, de andere club in Nederland waarin Riley's zijn vertegenwoordigd. Uiteindelijk hebben alle aanwezige en door machtiging vertegenwoordigde leden vóór beëindiging van de RCH per 31 december 2024 gestemd met één onthouding. In het ALV verslag elders in het blad leest u meer. Anneke Hofland, Kees de Kock en Jan Stellingwerf van de integratiecommissie gaan aan de slag om de aansluiting met het AMRWR inhoudelijk verder vorm te geven.

Wim, Hans en ik zullen ons meer richten op de officiële/juridische afronding van het geheel. Op de ALV is (nogmaals) geopperd om een herinneringsboek aan het RCH te realiseren. Daar wordt nog een kartrekker voor gezocht!



Voor zover. Ik ga over paar dagen naar het kampeerweekend van het register, hoewel het waarschijnlijk met de Ford zal zijn. Die is toch een stuk waterdichter dan de Riley, wat best een dingetje is dezer dagen. 😊

Mooie zomer gewenst!

Nick Wessels

Van uw secretaris

Beste Riley liefhebbers,

Ja, wat moet ik zeggen.

In de ALV van 21 april is besloten dat de Rileyclub per 31 december 2024 wordt opgeheven. Triest, maar het kon niet anders. Het betekent echter niet dat de vriendenclub uit elkaar hoeft te vallen. Je kan elkaar blijven ontmoeten als je lid wordt van het AMRWR. Deze club biedt veel meer mogelijkheden, je kan je oude kontakten aanhouden, maar ook nieuwe kontakten maken met mensen die dezelfde interesse hebben als wij: namelijk het behoud van Engelse auto's, speciaal de merken Austin, Morris, Wolseley en **Riley**. Ook bieden ze meer ritten aan, ook in de regio waar u woont. Dus mensen, ik kan u van harte aanbevelen om lid te worden van het AMRWR.



Op 14 september staat er een rit gepland in het oosten van het land. Deze wordt georganiseerd door Menno von Brucken Fock. Ook deze bijeenkomst kan ik u van harte aanbevelen, het is de laatste rit onder de vlag van RCH en het belooft een mooie dagrit te worden.

Verder wens ik iedereen alvast een veilige en fijne vakantie toe eventueel met uw Riley veel rijplezier

Vriendelijk geronk,

Hans van der Grient



Van de Redactie.

Nummer 186 is weer gereed en gaat nu naar de drukker.

Ik heb wat probleempjes met de computer die we nu kunnen oplossen zonder dat de Roamer in gevaar komt.



Mijn Riley had ook wat probleempjes die zich openbaarden terwijl ik onderweg was naar de jaarlijkse controle en smeerbeurt. Halverwege begon ze ruw te lopen en wilde afslaan. Ze was met wat aandrang draaiende te houden en konden we dus in Stadskanaal komen bij Willem Keizer, de zoon van Menno, die de werkzaamheden daar min of meer heeft overgenomen. Geeft een geruststellend gevoel dat er iemand is die dit nog kan doen. Wel moet ik dan met de bus terug meer dat geeft straks een uitgelaten gevoel wanneer ik haar weer kan ophalen. Een verrotte ontsteking was de boosdoener en dat was goed te verhelpen.

Dus ik rijd weer.

Nu heb ik een oproep aan jullie allen. Ik heb voor de komende nummers kopij nodig. Dus eenieder die iets op papier kan zetten met wat foto's graag sturen aan de redactie. we hebben nog 2 uitgaven te vullen en we willen niet als een nachtkaaars uitgaan.

Dan kom ik bij mijn 2^e verzoek. Voor de Herinneringsuitgave zou ik graag verhaaltjes, anekdotes, foto's en ander materiaal willen hebben zodat we een tastbare herinnering krijgen aan al de jaren van het bestaan van de RILEY CLUB HOLLAND. Hier zou ik vroeg mee willen beginnen, want het vroege materiaal ligt vaak in dozen in een kast of op zolder en moet "even" boven water worden gehaald. Het geeft ons tevens de tijd om het, indien nodig, te redigeren en te dateren. Dus graag voorzien van datum en eventueel de plaats en de personen. Foto's en zo graag gescand. Digitaal kan het naar de redactie waar nodig met WETransfer, anders naar Redactie Riley club, pa. Paddepoelsterweg17, 9747 AH Groningen. Je mag het me ook meegeven in Almelo op de 14 september.

We gaan hier, en van de rest van het jaar, iets leuks maken.

Groningen, 5 juni 2024.

Ledenvergadering 21 april 2024

Op zondag 21 april werd de algemene ledenvergadering van 2024 gehouden bij Anneke en Johan in Maarssen. Anneke had weliswaar een hand die ze niet goed kon gebruiken na een geïnfecteerde splinter maar had toch een stevige hand in de organisatie. De familie werd dan ook ingeschakeld en de verzorging van de ruimte was vriendelijk en uitnodigend. De ontvangst met gebak was drempelverlagend en de lunch voortreffelijk verzorgd mede dankzij de dochters van Anneke en Johan.

Even na half twaalf opende Nick Wessels als voorzitter de vergadering, waarbij de gebruikelijke stukken als notulen, jaarverslag, financieel verslag en kascommissie verslag razendsnel passeerden. Het draaide uiteindelijk om de beslissing of de RCH al dan niet opgeheven zal worden eind dit kalenderjaar. Er waren aanvullende vragen van leden over welke positie de Riley bezitters zouden krijgen in AMRWR (door velen de club met de lange naam genoemd), of er een aparte sectie in het clubblad van AMRWR zal komen voor de oud RCH leden en dergelijke. De officiële stemming over het opheffen van RCH in deze vergadering liet 3 stemmen tegen opheffing zien, 1 onthouding en de overige aanwezigen (ruime meerderheid inclusief meerder machtigen) waren voor. Omdat er geen 2/3 meerderheid van leden aanwezig waren en voor opheffing stemden, betekende dit dat er een tweede ledenvergadering nodig was.

Er werd dus eerst geluncht met heerlijke soepen, vele kroketten (voor meerdere mensen was er zelfs de mogelijkheid om een 2^e kroket te nemen), een korte wandeling over het mooie terrein van Anneke en Johan. Dit terrein is een trekkerscamping en wij mochten vergadering in het centrale gebouw hiervan. Johan liet met trots zijn nieuwe hefbrug zien, waardoor hij nu niet meer op zijn rug op de grond hoeft te liggen om aan de onderkant van zijn Rileys te sleutelen. Natuurlijk werden de nodige technische aspecten besproken door de leden onderling.

Even na twee uur werd de tweede ledenvergadering geopend met als enige agendapunten: de stemming over het opheffen van de RCH. Er waren diverse machtigen af gegeven van mensen die al weg moesten. Uit de stemming die nu werd gehouden kwam geen tegenstem tegen opheffing, een onthouding en de overige stemmen inclusief machtigen waren voor opheffing per 31 december 2024. Voor alle officiële handelingen die gedaan moeten worden voor de opheffing hebben de aanwezige leden het bestuur gemachtigd.

Om een zachte landing mogelijk te maken zal de integratie commissie van RCH verder overleggen met AMRWR namens het bestuur.

Aansluitend werd gediscussieerd wat te doen met de overblijvende financiën aan het eind van 2024. Nu is er nog ruim 4700 euro in kas, echter een aantal zaken moeten nog afgehandeld worden, zoals opzeggen van website, opzeggen van drukker van ons clubblad, onvoorziene kosten. Kortom hoeveel er precies overblijft is nog onduidelijk. De leden hebben het bestuur gemachtigd om hier een bestemming aan te geven die voor een ieder een goede herinnering geeft aan RCH.

De vergadering werd even na half drie afgesloten met een borrel verzorgd door Anneke en Johan, maar niet voordat de voorzitter Anneke en Johan bedankte en hun een voorjaarsbloembak overhandigde met het Riley logo erop en ook Maarten werd nog bedankt voor het organiseren de rit vorig jaar september. Door onvoorziene afwezigheid van de voorzitter toen was Maarten wel bedankt maar had nog een presentje gekregen wat hem nu nog overhandigd werd. Dat verdween snel in de rugzak van Maarten omdat meerdere aanwezigen wel aangaven met hem dit te willen aanbreken.

Met een zonnetje stapte iedereen weer in zijn auto's, al dan niet Rileys, en eindigde de waarschijnlijk laatste ledenvergadering van Riley Club Holland.



Verslag Algemene Ledenvergadering van de Riley Club Holland

Datum: **Zondag 21 april 2024**

Tijd: **11.30 uur**

Locatie : **Maarsseveensevaart 7-1A
Maarsssen**

Bestuur RCH 2023:

Voorzitter: Nick Wessels

Penningmeester: Wim Arends

Secretaris: Hans van der Grient

Bestuursleden: Anneke Hofland en Pieter Bolhuis

1. Opening & mededeling door de voorzitter en vaststellen agenda

Nick start om 11.37 uur de vergadering en heet iedereen van harte welkom. Speciaal dankt hij Anneke en Johan voor gastvrije ontvangst.

2. Notulen ALV 1 april 2023

De notulen van de ALV van 1 april 2023 worden zonder opmerkingen vastgesteld.

3. Ingekomen stukken en mededelingen

- afmelding bijwonen ALV van leden

Er zijn 22 aanwezige leden en 4 machtigingen

Afwezig met bericht:

Els Franken

Ab Gramsbergen

Clem en Petra van der Meer

Alain en Irene Deckers Florida)

J.L.Noomen

Rene Kruyt

4. Bestuursjaar 2023:

- a) jaarverslag secretaris

Geen opmerkingen

b) jaarverslag penningmeester

Eind 2023 was er een bedrag van €4765 als reserve

c) verslag Kascommissie

De leden van de Kascommissie hebben geen onrechtmatigheden in de boekhouding kunnen constateren en doen het voorstel om de penningmeester te dechargeren. Dit wordt door de vergadering overgenomen

d) decharge penningmeester en bestuur over 2023

Het bestuur wordt gedechargeerd

5. Opheffen Riley Club Holland per 31 december 2024

Opheffen Riley Club Holland per 31 december 2024

- Voorstel bestuur: overgang naar AMRWR plannen

Er wordt gevraagd of er iemand uit het huidige bestuur in het bestuur van AMRWR gaat zitten. Het zou kunnen, maar het huidige bestuur is hierover beraad.

De integratiecommissie zal zorg dragen voor “een zachte landing” binnen de AMRWR.

Voorstel is om Riley Club Holland per 31 december op te heffen.

Volgens onze statuten zijn er te weinig leden aanwezig. Er moet $\frac{2}{3}$ deel van de leden aanwezig zijn om hierover te mogen stemmen. Indien dit quorum niet gehaald wordt, moet er binnen 4 weken een 2e ALV zijn en daarbij moet $\frac{2}{3}$ van de aanwezige leden (incl machtigingen) voor het voorstel akkoord gaan. De 2e ALV is gepland op 21 april 2024 om 14.00 uur

Een proforma stemming geeft aan dat het RCH opgeheven kan worden

Voor 24

Tegen 1

onthouding 1

- Geld wat overblijft gebruiken voor contributie 2025 van AMRWR 2025 alleen voor leden die reeds lid waren voor 01 januari 2024

Geld wat overblijft na opheffing RCH komt toe aan de leden die 1 januari 2024 lid waren.

Het kan aan een ieder worden uitbetaald of de contributie voor de AMRWR kan voor een jaar betaald worden. Hiervoor moeten leden wel expliciet toestemming geven i.v.m. privacy wetgeving.

De penningmeester moet ervoor zorgen dat 31 december 2024 geen financiële verplichtingen meer zijn.

6. Mutaties bestuur

Maarten Janssen en Jaap Steyling hebben zich aangemeld voor de kascommissie

7. Rondvraag

Harrie, wordt opheffen in pers bekend gemaakt in zowel binnen- als buitenland

Het bestuur zal zorgen dat de opheffing van de RCH bekend wordt in zowel binnen- als buitenland.

Het archief zal via de integratiecommissie aan het AMRWR worden overgedragen.

8. Sluiting.

De voorzitter sluit de vergadering om 12.35 uur en nodigt iedereen uit voor de lunch en de volgende ALV om 14.00 uur

Verslag extra Algemene Ledenvergadering van de Riley Club Holland

Datum: Datum: **Zondag 21 april 2024**

Tijd: **14.00 uur**

Locatie : **Maarsseveensevaart 7-1A
Maarsssen**



1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om 14.05 uur

Er zijn 18 leden aanwezig en 6 machtigingen

2. Opheffen Riley Club Holland per 31 december 2024

- Voorstel bestuur: Het opheffen van Riley Club Holland per 31 december 2024 en daarbij het bestuur machtigen om alle handelingen te verrichten om tot opheffing over te gaan
Er zijn 24 stemgerechtigde incl machtigingen
voor 23
tegen
onthouding 1
machtiging van ALV om handeling te verrichten. Unaniem
Dit betekent dat de Riley Club Holland per 31 december 2024 wordt opgeheven en dat het bestuur wordt gemachtigd om alle handelingen hiervoor te verrichten
- Geld wat overblijft gebruiken voor contributie 2025 van AMRWR alleen voor leden die reeds lid waren voor 01 januari 2024. Alternatief is om overgebleven geld aan leden terug te betalen. Laatste optie voorkom je eventuele problemen met wet AGV
Bestuur wordt gemachtigd door ALV om geldzaken af te handelen.
Zijn er leden die willen meewerken aan jubileumboek

4. Sluiting.

Riley Club Holland

Bij de oprichting was nog sprake van een Hollandse Riley RM Club omdat bij de toekomstige leden de naoorlogse Riley RM serie veruit in de meerderheid was. Sommigen waren al jaren lid van de Engelse RM Club.

Hier en daar bestond er een wens om een Nederlandse Riley club op te richten. Door Hans Compter en Bert Deuling werden actief adressen en gegevens (ook bij de Historische Automobiel Vereniging) verzameld. Deze adressen werden aangeschreven met een uitnodiging voor een bijeenkomst in Vierhouten midden op de Veluwe. "De Lijsterbes" was de naam van het zomerhuisje van de ouders van Willem Postel, een van de enthousiasten van het eerste uur.

Op 22 mei 1977 zag men de toekomstige clubleden een voor een in de tuin van "De Lijsterbes" arriveren met voornamelijk RM Rileys. De daarop volgende kennismaking ging gepaard met inspectie van de meegebrachte voertuigen en de daarbij behorende enthousiaste verhalen. De leden kwamen uit allerlei sectoren van de maatschappij en beroepen van een hartchirurg tot een gepensioneerde KLM steward (Jaap Steyling en Bert Deuling).

Een jaar later bij de volgende bijeenkomst, weer in "De Lijsterbes", werd de clubnaam omgedoopt in: Riley Club Holland om alle typen en jaargangen Rileys te kunnen onderbrengen.



Er werd een toast uitgebracht op de RCH op een voorspoedige en lange levensduur, hetgeen nu achteraf helaas te voorbarig blijkt te zijn.



Het stemt mij bedroefd om op beide ALV 's leden te horen kiezen om tot opheffing van de club over te gaan en ons collectief aan te melden bij het Register van Austin, Morris, Wolseley en Riley. Het Register zal ons vriendelijk en met open armen ontvangen en een hoekje in hun veel grotere club reserveren, daarvan ben ik overtuigd. Niettemin, als alles achter de rug is en alle formaliteiten zijn vervuld, zullen we onze RCH familie gaan missen!

Kees de Kock





Najaarsrit RCH

Zaterdag 14 september 2024

Beste leden van de Riley Club Holland en van het AMRWR,

Op 14 september 2024 organiseren wij, Orly en Menno von Brucken Fock, de jaarlijkse "najaarsrit", één van de laatste evenementen die onder de zelfstandige vlag van de Riley Club Holland georganiseerd wordt. Uiteraard zijn hierbij ook de leden van het AMRWR van harte uitgenodigd.



De meeting begint in Almelo, waar je tussen 09.00 en 10.15 uur wordt ontvangen ten huize van de familie Von Brucken Fock met koffie/thee en gebak. Daarna wordt een tourrit gemaakt, eindigend bij een museum, alwaar de lunch genuttigd gaat worden. Rond 15.00 uur volgt een korte toerit naar een bedrijf dat (vooral Engelse) oldtimers restaureert en verkoopt, waar de dag om +/- 17.00 uur afgesloten wordt.

Voor mensen die er een heel weekend van willen maken, of de vrijdag al willen komen, zijn er diverse B&B's en hotels in (de buurt van) Almelo o.a.:

Huis van Bewaring	Marktstraat 7, 7607 HC Almelo	T: 0546 852 206
Theaterhotel Almelo	Schouwburgplein 1, 7607 AE Almelo	T: 0546 803 000
B&B Retour de Provence	Apollolaan 20, 7604 EJ Almelo	T: 06 47173308
Hotel Jachtlust	Weerselosestraat 306, 7626 LJ Hertme	T: 074 266 1665

We hopen dat een groot aantal leden van de gelegenheid gebruik maakt om deze laatste RCH-najaarsrit tot een succes te maken.

Dus noteer 14 september 2024 alvast in de agenda!



De definitieve uitnodiging met nadere info volgt half juli, maar ter voorbereiding voor ons kun je je reeds opgeven onder vermelding van:

- naam
- aantal personen
- evt. interesse in een gezamenlijke avondmaaltijd op zaterdagavond
- evt. interesse in een aanvullend programma op de zondag 15 september
- en (als het even kan) type auto.

E: almeloord@outlook.com of app naar 06-10518064 (Menno von Brucken Fock)

motoren in de collectie



de Riley Motor



Het Healey Museum beschikt over een complete collectie motoren die in de Healeys vanaf 1948 zijn gebruikt.

We belichten deze stuk voor stuk.

Dit keer de motor van de Riley

motoren in de collectie de Riley motor

Toen Donald Healey in 1946 een start maakte met het bouwen van auto's onder eigen naam, koos hij voor motoren van collega autobouwer Riley.

Riley was een gevestigde naam en bestond al sinds 1890, toen ze fietsen begonnen te produceren.

Het bedrijf begon als de Bonnick Cycle Company uit Coventry, Engeland.

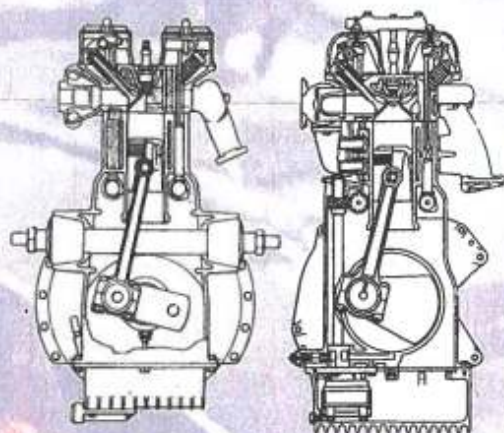
In 1890, tijdens de fietsgekte die Groot-Brittannië aan het eind van de 19e eeuw overspoelde, kocht William Riley Jr., die belangen had in de textielindustrie, het bedrijf en richtte in 1896 een bedrijf op dat eigenaar werd, genaamd The Riley Cycle Company Limited.

Later werd de fabrikant van fietsuitrusting Sturmey Archer aan de portefeuille toegevoegd.

William Riley had 5 zoons: Victor, Percy, Allan, Stanley en Cecil. Percy begon al snel met auto's te spelen. Hij bouwde zijn eerste auto op 16-jarige leeftijd, in 1898, in het geheim, omdat zijn vader het niet goedkeurde. Het bevatte de eerste mechanisch bediende inlaatklep. In 1899 stapte Percy over van de productie van motorfietsen naar zijn eerste prototype van een automobiel. Er is weinig bekend over de eerste "auto" van Percy Riley. Er is echter goed aangetoond dat de motor mechanisch bediende cilinderkleppen had in een tijd waarin andere motoren "automatische" inlaatkleppen hadden en afhankelijk waren van het vacuümeffect van de dalende zuiger om de inlaatklep open te zuigen. Die inlaatkleppen hebben een zeer lichte zuigerveer, maar de vullingsgraad is slecht omdat

de klep later opengaat en eerder sluit dan een klep die wordt opgeduwd door een nokkenas. Dat Percy eerder was dan wie dan ook, werd enkele jaren later aangetoond toen Benz een mechanisch bediend inlaatklepproces ontwikkelde en patenteerde, maar geen royalty's op hun systeem kon innen van Britse bedrijven; de rechtbanken waren ervan overtuigd dat het systeem dat door de Britse autofabrikanten werd gebruikt, gebaseerd was op het systeem dat door Percy werd ontwikkeld, dat het gemak op gelijkwaardige ontwikkelingen in Duitsland had geanticipeerd. In 1900 verkocht Riley een driewielige auto. Onderwijl wijdde zijn oudere broer Victor zijn energie aan de kernactiviteiten op het gebied van fietsen. Hij steunde de net startende Percy echter wel.





De 1926 Riley 9 motor links met de latere 1.5 liter versie rechts

De Riley 9 motor 1926



William Riley bleef resoluut gekant tegen het besteden van de financiële middelen van zijn fietsenbedrijf aan auto's, maar hij stond daarin alleen. In 1902 bundelden drie van zijn zoons, Victor, Percy en Allan, hun krachten, leenden een bedrag van hun moeder en richtten in 1903 een de afzonderlijke Riley Engine Company op, ook in Coventry. Een paar jaar later voegden Stanley en Cecil zich bij hun oudere broers in het bedrijf. Aanvankelijk leverde de Riley Engine Company alleen motoren voor Riley-motorfietsen en aan Singer, een startende motorfietsfabrikant. De Riley Engine Company begon zich al snel te concentreren op auto's. Hun V-Twin Tourer-prototype, geproduceerd in 1905, kan worden beschouwd als de eerste echte Riley-auto. William Riley

liet zijn vroegere verzet tegen gemotoriseerde voertuigen vallen. De Riley Cycle Company stopte de productie van motorfietsen in 1907 om zich op auto's te concentreren. In 1912 veranderde de Riley Cycle Company haar naam in Riley (Coventry) Limited toen William Riley zich concentreerde op draadspaakwielen voor de snelgroeïende auto-industrie. Het afneembare wiel was uitgevonden (en gepatenteerd) door zijn zoon Percy en werd gedistribueerd naar meer dan 180 autofabrikanten. William stopte tegen 1912 met de productie van auto's en fietsen en zette alle capaciteit en middelen in voor de productie van autowielen.

Percy richtte zich samen Victor, Stanley en Allan op de productie van complete auto's. Het eerste nieuwe model werd dat jaar geïntroduceerd op de London Motor Show. Kort daarna richtte Stanley Riley nog een ander bedrijf op, de Nero Engine Company, om zijn eigen 4-cilinder te produceren. In 1918, na de oorlog, werden de Riley-bedrijven geherstructureerd. Nero sloot zich aan bij Riley (Coventry) als de enige autoproducent. Riley Motor Manufacturing onder leiding van Allan Riley werd Midland Motor Bodies, een carrosseriebouwer voor Riley. Riley Engine Company ging onder leiding van

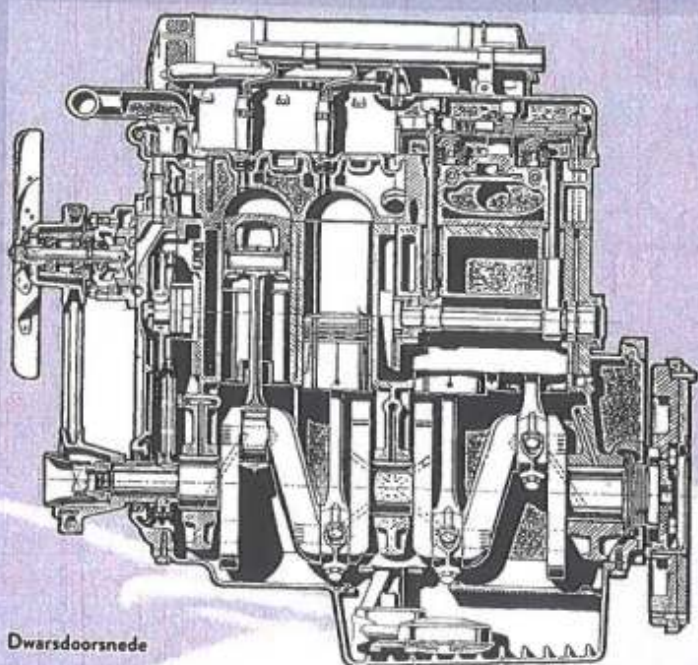
48e jaargang, nummer 1, mei 2024

Percy verder als motorleverancier

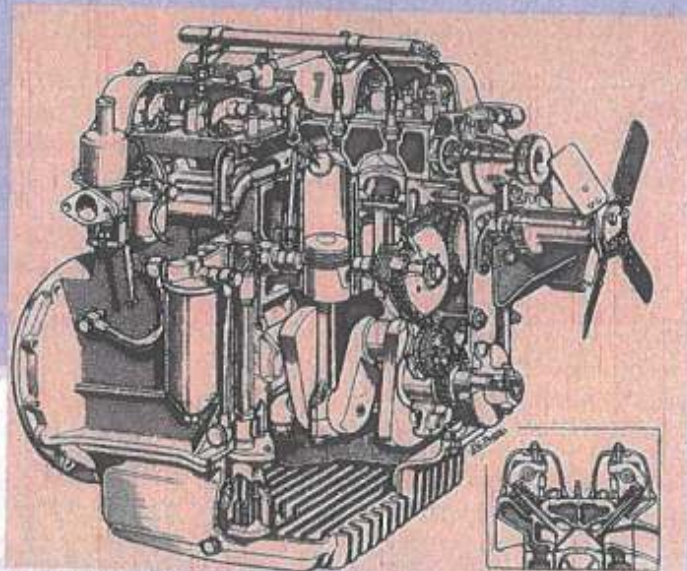
De Riley Engine Company introduceerde in 1926 de baanbrekende Riley 9-motor, een hoogtoerige motor van 1096 cc slagvolume. De motor was in veel opzichten zijn tijd ver vooruit. Met halfronde verbrandingskamers ("hemi"), schuingeplaatste kopkleppen en de inlaat aan de ene zijde en uitlaat aan de andere zijde ("crossflow") was het een zeer geavanceerd ontwerp. Veel producenten pasten zijklepmotoren toe die qua concept nog uit de begintijd van de automobielen dateerde. Deze motor wordt daarom tot de belangrijkste motorontwikkeling van de jaren twintig gerekend. De

kleppen werden via korte stoterstangen en tuimelaars bediend door twee hoogliggende nokkenassen links en rechts in het cilinderblok. De compacte motor had een krukas met slechts 2 hoofdagers. Dit alles leidde tot een sterke en efficiënte motor zonder de onderhoudscomplexiteit van motoren met bovenliggende nokkenassen in de cilinderkop. Door de twee klepdeksels lijkt het trouwens of de motor dubbele bovenliggende nokkenassen heeft, maar dat is dus niet zo. Het waren betrouwbare en krachtige motoren en ze trokken al snel de aandacht van tuners en bouwers van 'specials' bedoeld voor sportieve doeleinden zoals de "Riley Brooklands". Ook was er een 6-cilinder uitvoering van 1,5 liter met een compressor, bekend geworden in ERA race-auto'd zoals de "White Riley". Deze motor draaide maximaal 8.000 tpm en had een piekvermogen van 147 pk. Het waren zeer succesvolle ontwerpen van Percy.

Op dezelfde leest geschoeid, was vanaf 1936 een belangrijke motor de Riley 4-cilinder 1½-liter met één of twee Zenith carburateurs. De motor was gebaseerd op de Riley 9-motor, maar met enkele belangrijke veranderingen, waaronder



Dwarsdoorsnede



Exploded view 2.4 motor

het cilinderblok en het carter dat als één geheel werd gegoten. Riley ontwikkelde vanuit hetzelfde concept motoren met 4, 6 en zelfs 8 cilinders en met diverse slagvolumes. De 8-cilinder met 2200 cc was in feite opgebouwd uit twee Riley 9 4-cilinders. Ook werd de ontwikkeling van een nieuwe 2,5 liter motor gestart. In juli 1936 lagen de eerste tekeningen voor de "Big Four" op tafel. Met 600cc per cilinder was het voor Riley begrepen inderdaad "big". Riley had zich voor de boring van 80,5 mm en een superlange slag van 120mm laten inspireren door de Bentley 3 liter met een boring en slag van 80 respectievelijk 140mm. Het cilinderblok was uit één stuk gegoten met sterke ribben om de hoofdagers te ondersteunen. De motor kreeg een gesmede, 3 keer gelagerde krukas met grote (65mm diameter en 50 tot 70 mm lengte) bronzen lagerschalen met dikke Babbitt voeringen. De drijfstenen hadden -voor die tijd gebruikelijk- direct in de drijfstenen gegoten Babbitt lagers. In tegenstelling tot eerder Riley-motoren geen tandwiel aandrijving maar kettingen die de nokkassen aandreven. De krukas was uit één stuk gesmeed en werd ondersteund door drie hoofdagers van royale afmetingen. De druksmering werd verzorgd door een tandwielpompe in het carter en de olie werd gefilterd. Er werden twee prototypen gemaakt. Riley miktte op 100 pk, maar de eerste versies leverden 84pk. De presentatie vond plaats in september 1937 op de Motor Show.

De ontwikkeling van motoren liep goed, maar met de firma Riley ging het niet de goede kant op. Van lieverlee was een grote diversiteit aan modellen ontstaan, waarvan sommige zeer slecht verkochten. Riley werd als bedrijf steeds minder rendabel en kwam in 1936 in zwaar weer. Na vergeefse pogingen om de zaak te redden, kocht Lord Nuffield

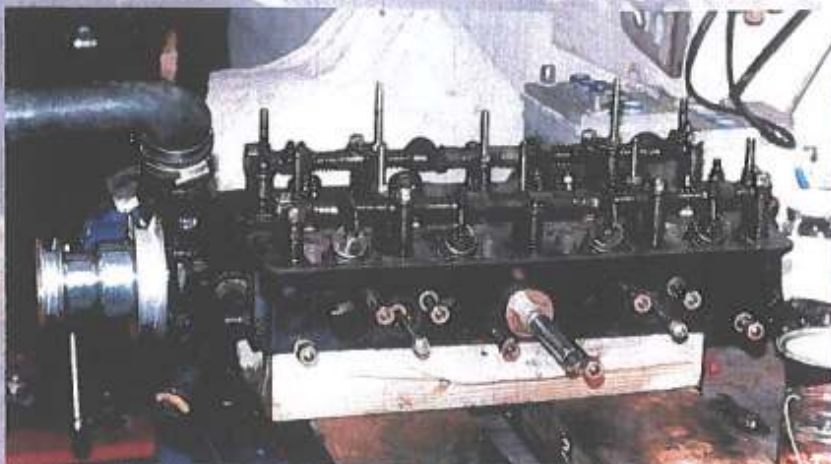
in 1938 Riley op. Lord Nuffield, oftewel William Morris was de oprichter van Morris en MG en vormde later het Nuffield-concern, dat nog weer later BMC werd. Tot aan het faillissement van Riley in februari 1938 had Riley slechts 220 auto's met de 2,5 liter motor geproduceerd. Lord Nuffield saneerde Riley effectief. Riley moest zich uitsluitend op de 4-cilindermarkt concentreren. De 4-cilinders zijn goedkoper te produceren dan 6 en 8-cilinders, ze zijn ook efficiënter doordat ze minder inwendige wrijving hebben. Het nadeel is dat ze van nature meer last hebben van trillingen, maar dat kan met een goede ophanging van de motor aardig worden geneutraliseerd. Gelukkig hadden ze met de 1,5 en 2,5 liter dus 2 goede ontwerpen om aan dit nieuwe beleid inhoud te kunnen geven. Maar toen brak de Tweede



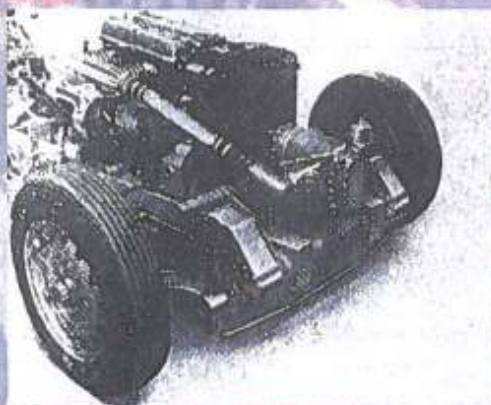
Krukas



Distributie

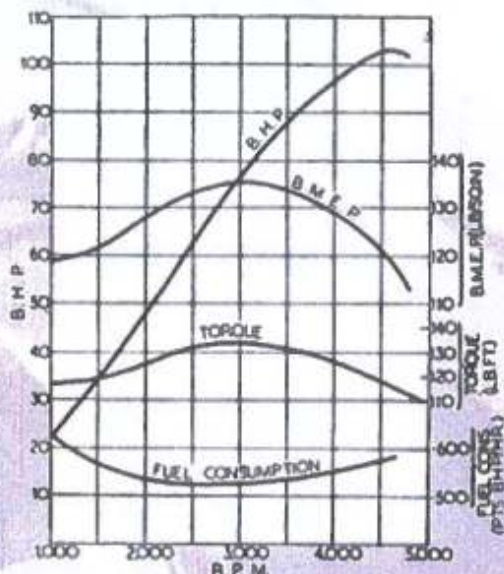
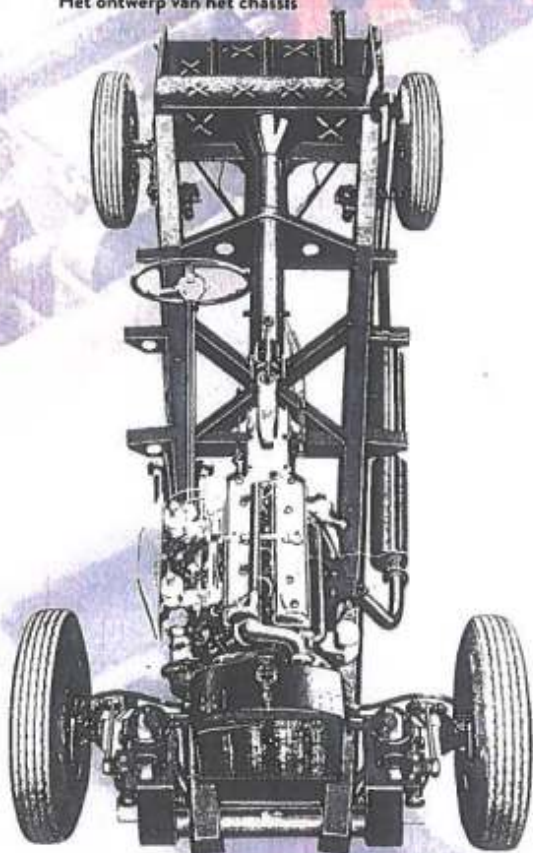


Cilinderkop



Healey Silverstone met compressor

Het ontwerp van het chassis



Vermogen en koppel van de Healey 2.4

Wereldoorlog uit en werd alle Britse productiecapaciteit aangewend voor militair materieel.

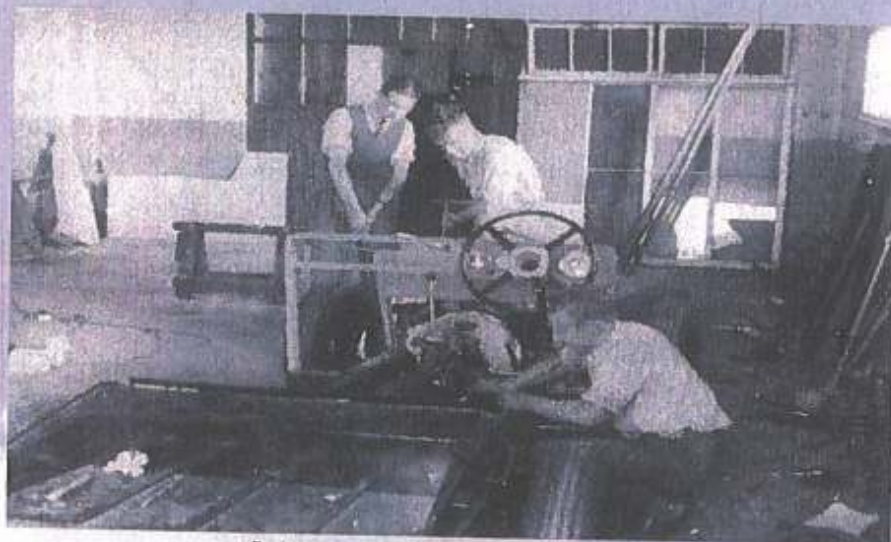
Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog plande Riley de productie van complete auto's met de Riley RMA met de 1,5 liter viercilinder en de RMB met de 2,5 liter. De 1,5 liter motor was vrijwel identiek aan de motor uit 1939. De 2,5 liter motor (eigenlijk 2443 cc) bleef ook vrijwel ongewijzigd, maar leverde met een nieuw ontworpen inlaatspruitstuk en 2 SU's H4 104 pk.

Donald Healey was in die tijd bezig om zijn plannen te smeden voor de productie van een sportwagen. Na gedachtewisselingen met mensen van Humber en een poging om de auto te laten bouwen door Triumph, koos hij uiteindelijk voor het stichten van een eigen bedrijf: de Donald Healey Motor Company. Door de schaarste aan materialen, die door de overheid -het Ministry of Supply- alleen werden toegewezen aan gevestigde autoproducenten, was dat niet de makkelijkste route. Voor het verkrijgen van materiaal waren goede contacten en creativiteit nodig. Eén van die contacten was Victor Riley. Donald kende de Riley familie al vanaf 1923. Toen werd hij bij Riley geïntroduceerd omdat hij als coureur een meer competitieve auto zocht. Dat werd de Riley Redwinger, die helaas op weg naar de start van zijn eerste wedstrijd, de Lands' End Trial, al na 15km in vlammen opging. Riley monteerde de benzinetank in de motorruimte boven de magneetontsteking.... De kennismaking was dus niet zo goed, maar Donald en de Riley broers kwamen elkaar in de 20 jaar daarna regelmatig tegen. Victor, die na het faillissement en opname in het Nuffield concern aan de leiding was gebleven van Riley, was bereid om te helpen. Tien dagen na afloop van de Tweede Wereldoorlog

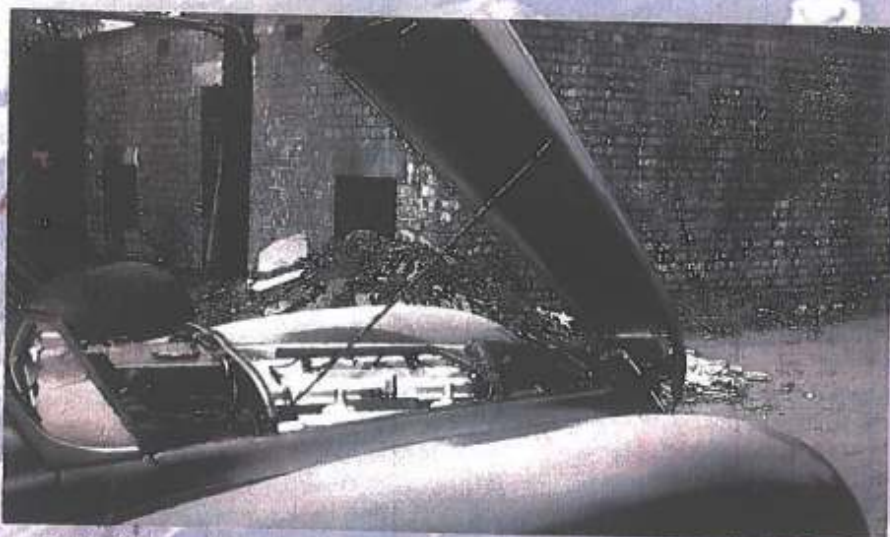
schreef Donald aan Victor een brief met het formele verzoek om een offerte. Per kerende post kwam het aanbod voor de gratis levering van twee complete aandrijflijnen (van motor t/m achteras) voor een roadster en een saloon en een aanbod voor levering van deze zaken voor de serieproductie met gunstige betalingscondities. An offer you cannot resist! Riley had op dat moment nog geen autoproductie op gang en hun 2443 cc motor werd dus niet als eerste gebruikt in de Riley RMB, maar in de eerste Healey: de Healey 2.4 litre.

Het chassis voor het prototype van de Healey 2.4 litre werd gebouwd door Healey in een bedrijfsruimte van de firma Benfords in The Cape, Warwick. Benfords was een producent van cementmixers en de gereedschappen hiervoor werden ook gebruikt om de eerste Healey te bouwen.... Zo kort na de oorlog waren ook nog geen carrosseriebouwers beschikbaar en de carrosserie voor het prototype van de de Roadster werd grotendeels gebouwd door Riley. Donald vond een firma die in de oorlog vliegtuigen bouwde en zeer geïnteresseerd was om in de autoproductie te stappen: The Westland Motor Company and Aero Parts Engineering in Hereford. De Roadster carrosserie werd afgemaakt door Westland, die daarna ook de serieproductie deed. De naam werd de Healey Westland Roadster. De body voor de saloon, met een Birmabright aluminium-magnesium legering plaatwerk op een essenhouten frame, werd vanaf het eerste prototype gebouwd door Samuel Elliott and Sons in Reading en werd de Healey Elliot Saloon.

Met de relaties die Geoffrey Healey had bij de Luchtmacht, kregen ze de beschikking over een vliegveld van de RAF in Honiley voor het testen van de eerste Healey die als bijnaam "Horror" had. Bij de testen kwamen de nodige tekortkomingen aan het licht, waaronder een probleem met de olietoevoer. Door het platte brede carter hing de olie in snelle bochten tegen een zijde van het carter en zoog de oliepomp lucht aan. De Riley motor werd daarom voorzien van een ander carter met schotten. De Roadster werd op 6 januari 1946 gepresenteerd aan de pers. Niet slecht als je je realiseert dat al het werk werd gedaan tussen het eind van de oorlog in mei 1945 en 20 januari 1946. Met de 104 pk Riley motor

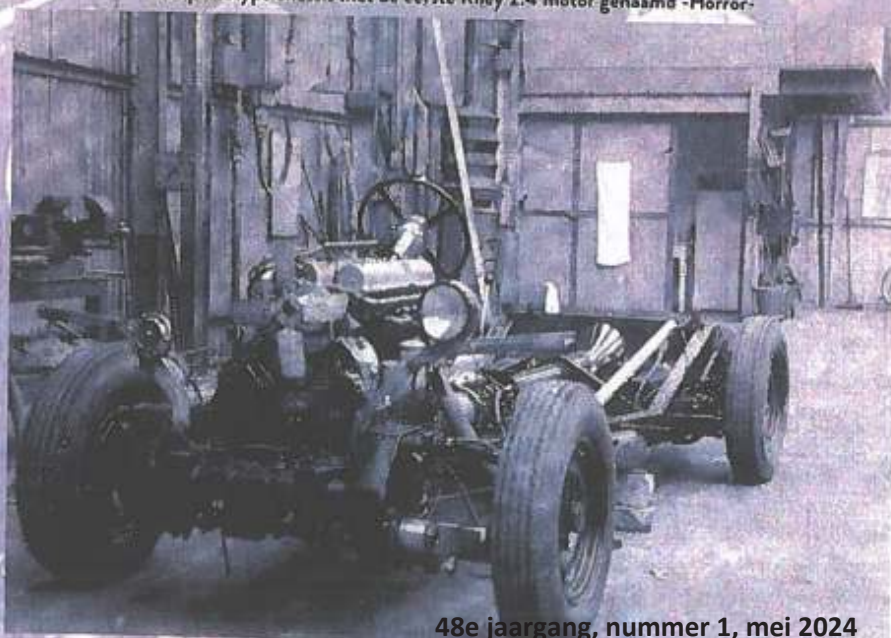


De bouw van het prototype chassis in The Cape

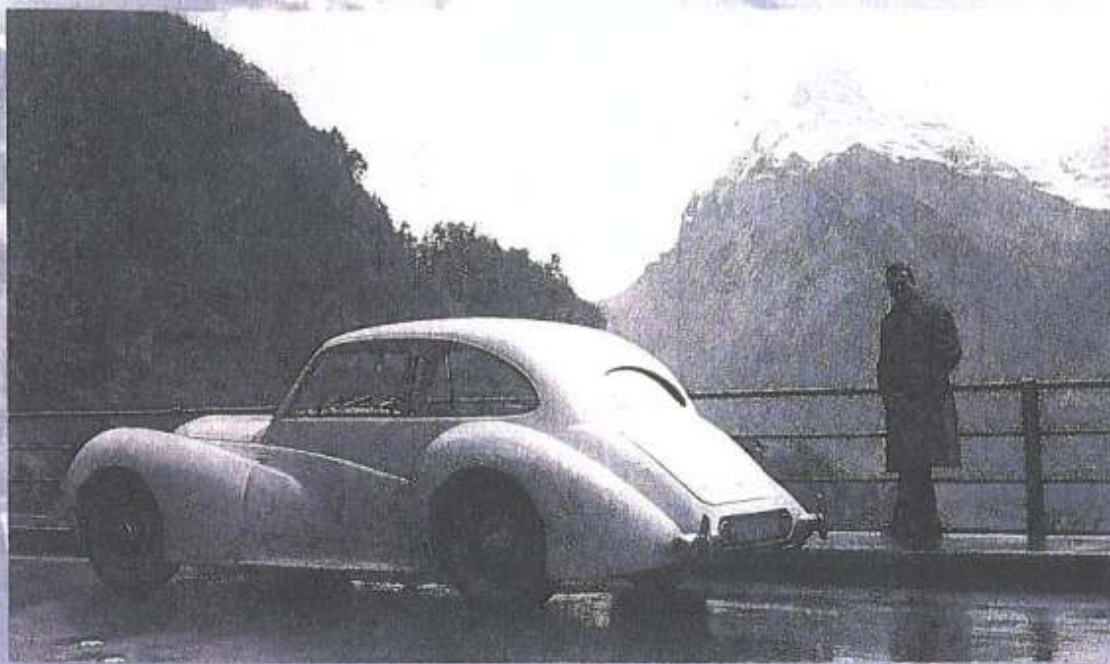


De Riley 2.4 motor in het eerste chassis met een indruk van de productiefaciliteit in The Cape

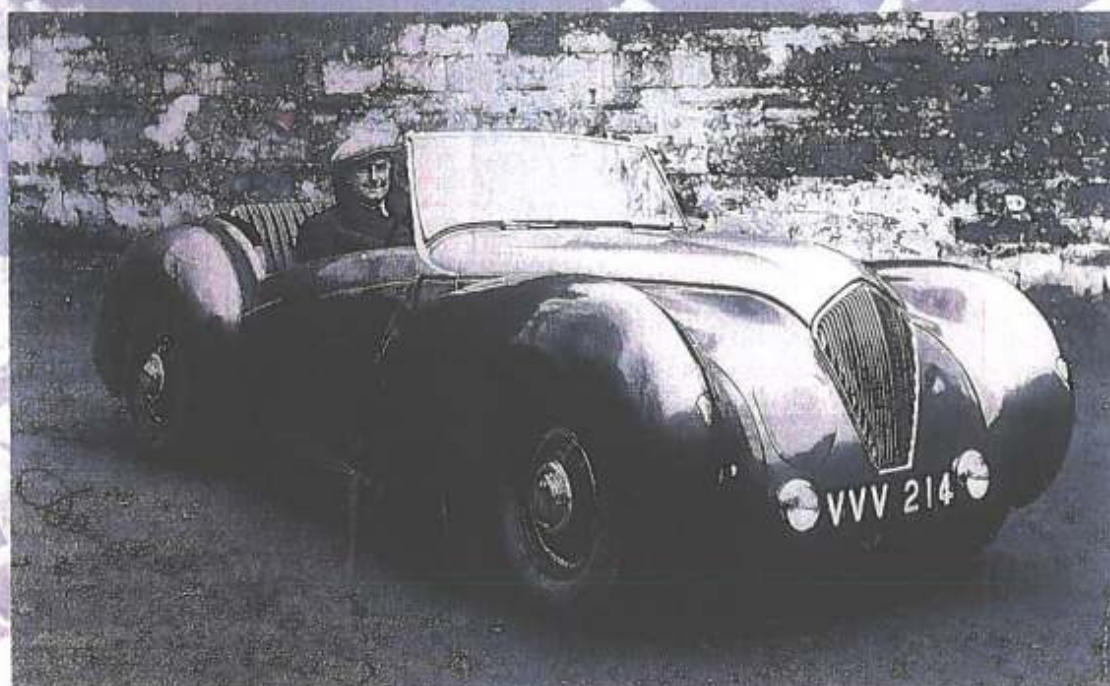
Het prototype chassis met de eerste Riley 2.4 motor genaamd -Horror-



De eerste Elliot saloon



Het prototype van de Roadster



was de Elliot tot de komst van de Jaguar XK in 1948 de snelste productie-saloon ter wereld. De motor liet zich goed opvoeren en dat leverde de nodige successen op, m.n. met de Silverstone. De Silverstone kon zelfs (af fabriek?) worden voorzien van een Rootsblower die voor op de motor werd gemonteerd (net als bij de blower Bentleys), waarmee het vermogen 25% steeg. V.z.v. bekend is dat echter beperkt gebleven tot één exemplaar.

De Riley motor werd door de Donald Healey Motor Company gebruikt in de '46-'50 Westland Roadster, '46-'50 Elliott Saloon, '48-'50 Sportsmobile, '49-'50 Silverstone, '50-'54 Tickford Saloon en '50-'54 Abbott Drophead Coupe.

Een mooi exemplaar van de Riley motor en enkele Healey modellen die ermee zijn uitgerust, staan in het Healey Museum. De motor werd in zeer slechte staat gevonden in Lisse en werd geruild tegen een E-bike. De motor is gedemonteerd, waarbij ondermeer kurken vriesdoppen werden gevonden. Vervolgens ontvet, met soda gestraald en daarna geglaspareld. Er moesten diverse onderdelen bij worden gezocht, maar nu is hij helemaal compleet.

En heb je nog vragen? Er loopt daar iemand rond die er nog veel meer over kan vertellen....

Healey MUSEUM



In deze staat is de complete Riley auto en de motor door het Healey Museum aangeschaft



en zo staat de motor nu tentoongesteld in het Healey Museum





Hallo Allemaal.

Wij hebben een Riley Nine halverwege restauratie.

Chassis en aandrijving zijn 15 jaar geleden aangepakt, koetswerk moet nog.

Het is een rijdende auto, met papieren.

Weet u iemand in de club die dit project over zou willen nemen?

Dit vanwege het door ziekte niet meer kunnen afmaken van dit project.



Meer foto's op aanvraag
Alvast dank

Met vriendelijke groeten,

Joost van den Brandt
vd Brandt automatisering

T:0297-256669
M:0620594902

Nijverheidsweg 17J
3641 RP Mijdrecht

www.bibliotheekautomatisering.nl
www.vdbrandtautomatisering.nl

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

