

Roamer

155



Riley Club Holland

Doelstelling:

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

Zij tracht dit doel te bereiken door:

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

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig €15,--
- contributie per jaar € 38,--
- 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

40e jaargang
nummer 2, september 2016.

4 ALGEMENE GEGEVENS

5 VAN DE VOORZITTER

6 VAN DE REDACTIE

7 NAJAARSMEEETING

8 WEEK IN BREXITLAND

14 AMWR BETUWERIT

16 RILEY 12/6 KESTREL

(Kopie Great British Cars)

22 VERSLAG ALV 2016

24 AUTOVISIE 1967

26 TE KOOP

27 RILEY RMF

Agenda 2016

Najaarsmeeting

2 oktober 2016, Maarssen

Nieuwjaarsmeeting 2017

15 januari 2017 (nadere info volgt)

Voorjaarsmeeting 2017

Eind maart / april 2017 (Wie?)

Inleveren kopij:

vóór 4 december 2016

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

Foto voorkant: Edwin Rietveld

Foto achterkant: E. Bezemer

(welke modellen staan hier?)

Foto onder: JW Nieuwenhuis

(special AR-77-65)



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

Ereleden: J.W.C. Postel te Winterswijk Kotten en V.W. Riley te Telford.

<u>Voorzitter</u>	: Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Edwin Rietveld, Schuringsedijk 30, 3281 KP Numansdorp tel. 0186-655344, e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Ed Bens, De Meeren 54, 4761 SM Zevenbergen, tel. 0168-326183, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Postbankrekening</u>	: NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland
<u>Redactie</u>	: Jan-Willem Nieuwenhuis, Wildkansel 13, 8162KC Epe Tel: 06-20368513, e-mail: redactie@rileyclub.nl : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Archivaris</u>	: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Clubwinkel</u>	: Els v. Zaltbommel, Achterland 14, 2964 LA, Groot- Ammers, tel. 0184-601677, e-mail: shop@rileyclub.nl
<u>Comissie lief&leed</u>	: Els v. Zaltbommel e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
<u>Commissaris register/ documentatie</u>	: Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288,e-mail: register@rileyclub.nl
<u>Onderdelenvoorziening</u>	: Derek Allnut Donington (RMA) Services 52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, NR16 1NA England. Tel/Fax: +44 (1953) 789014; Verder The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The Riley Register (alleen voor leden).
<u>Technische adviseurs</u>	: <i>Vooroorlogse Riley's:</i> Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030. <i>Riley RM-typen:</i> Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
<u>Internet</u>	: www.rileyclub.nl
<u>Facebook</u>	: De Rileyclub Holland

De zon en het mooie weer lonken. De zomer weet niet van ophouden. Gelukkig maar!
Ik zit buiten onder de parasol in de tuin en schrijf mijn stuk van de voorzitter ouderwets met pen en papier. Heeft ook zijn charme!

Wij hebben net de RMC opgehaald bij de garage – de deuk in het achterscherf is gemaakt - en terug thuis direct een kamer gereserveerd voor ons weekend in Ommeren.

3 september organiseert de AMRWR (Het Austin Morris Riley Wolseley Register) een nazomerit in de buurt van Ommeren en Buren. Aangezien het knap weer blijft hebben wij besloten om er een weekend van te maken. Als alle Rileys die aangemeld zijn het houden (fingers crossed) dan is de RCH vertegenwoordigd met 4 auto's (van der Sman, de Kock, Steenweg en Bigot).

Na een gezellige eerste kennismaking tijdens de meeting in Vierhouten met de leden van de AMRWR brengt de RCH nu een tegenbezoek.

Zondag 4 september: wij zijn terug uit Ommeren. Iets eerder dan gepland. Zaterdag na afloop van de meeting hebben wij alsnog besloten om rechtstreeks naar huis te rijden. De weersvoorspellingen waren niet al te best: regen met veel wind en onweer op zondag. Nu zitten we bij een kop koffie na te genieten van een geslaagde dag samen met de AMRWR. En of het nu beleefdheid was van de leden van de AMRWR of niet, Paul van der Sman heeft met de NT-80-00 de prijs gewonnen voor de mooiste Riley en wij met de AL-88-48 voor de mooiste auto van het evenement. Op een andere plek in de Roamer vertelt Kees de Kock meer over de dag in Ommeren.

We zullen contact houden met de AMRWR en kijken hoe we de samenwerking in 2017 verder vorm kunnen geven.

Het bestuur van de RCH heeft in de nieuwe samenstelling. Met Edwin Rietveld als secretaris is voor de eerste keer vergaderd. Belangrijk agendapunt was natuurlijk de invulling van het lustrum in 2017. De RCH bestaat dan 40 jaar.

Het bestuur heeft ideeën en ook verschillende leden hebben suggesties aangereikt tijdens de ALV in Vierhouten en per mail, waarvoor dank.

Idee is nu om naast een 'gewone' meeting in Vierhouten een aparte lustrumbijeenkomst van één dag te organiseren in september op een nader te bepalen locatie in het land. Thema blijft natuurlijk auto, maar dan met een feestelijk tintje. Het bestuur is bezig de mogelijkheden te onderzoeken.

Maar natuurlijk zijn wij ook benieuwd naar de mening en wensen van leden die niet op de ledenvergadering aanwezig waren. Daarom..

1. VERZOEK:

Heeft een van jullie een spetterend idee, weet een boeiende activiteit, kent een schitterende locatie ...laat het weten. voorzitter@rileyclub.nl

De verschijningsdatum van de Roamer strookt niet altijd met de data van de verschillende evenementen. Daarom zijn wij soms genoodzaakt informatie en uitnodigingen tussentijds per mail te versturen. Wij willen graag alle leden, actief en minder actief goed informeren. Het is belangrijk dat wij over de juiste adresgegevens beschikken. Daarom..

2. VERZOEK

Check a.u.b. de ledenlijst in Roamer 152 en geef wijzigingen door aan de secretaris info@rileyclub.nl.

Verder heb ik geen verzoeken meer. Ja, dat het nog een tijdje mooi weer blijft; dat de najaarsmeeting op 2 oktober bij Johan en Anneke Hofland een daverend succes wordt en veel leden gehoor geven aan de uitnodiging; dat alle Riley's zonder pech en problemen de winter doorkomen, net als hun eigenaren :) en dat wij elkaar gezond en wel terugzien in 2017, het lustrumjaar van de Riley Club Holland.

Het seizoen begint al aardig te vorderen. Over het weer hebben niets te klagen, dat is prima. Het “concours d’elegance paleis het Loo” was dit jaar goed bezocht. Daar heb ik de Riley RMB van Aert gespot. De nieuwe eigenaar, Hans van Heemst, was hier aanwezig. Echter heb ik hem niet mogen ontmoeten. Wellicht is hij op de najaarsmeeting in Maarssen bij Johan en Anneke.



Nu mijn moeder, Alie Nieuwenhuis, gaat verhuizen naar een kleiner appartement moet er veel opgeruimd worden. Zo komen we nog steeds auto- bladen en boeken tegen. Een Autovisie van 1967 vertelt het aantal verkochte wagens van dat jaar, zie pag 24-25. Even voor de beeldvorming, in 2015 zijn er 415.237 nieuwe auto’s verkocht. Het totaal aantal auto’s zal wel enorm gestegen zijn in vergelijking met 1967. Want veel Riley’s zijn er nog.

Ons lid Onno Maaskant vroeg mij wie er onderhoud zo kunnen doen aan zijn Riley RMF. Ik heb aangegeven dat ik dat wel zou kunnen. Zijn rechter portier sloot slecht. In de eerste instantie dachten we de scharnierpen te moeten vervangen. Echter bleek de B-stijl los te zitten. Na reparatie sluit de deur weer fantastisch, ook de deur naden zijn nu ineens erg mooi. Kritisch bij een Riley dus.



Ook heb ik de Citroen Wereldmeeting bezocht in Rheden. Daar zag ik deze cabriolet met caravan en zie hier toch veel overeenkomsten in met een Riley Roadster. Echter is de Citroen van voor de oorlog. Daar stond ook de special geparkeerd afgebeeld op pagina 3. Ik vermoed gebouwd door Bas Jansen uit Wesepe. Aan de matte lak te zien, want hij gebruikt dat veel. AR-77-65 is het kenteken.

Jan-Willem Nieuwenhuis

Wie zou RCH voorjaarsmeeting 2017 willen organiseren?

Mocht u belangstelling hebben, neem dan contact op met Sabine of Ed Bens.



Te koop gevraagd: Voor Riley RMF/RME **voorbumper**. Dit is een doorlopend ebumper.

Graag contact opnemen met onnomaaskant@gmail.com / 0637174944 of redactie@rileyclub.nl

Te Koop: een RMB hoofdremcilinder - compleet en netjes, maar niet gereviseerd. Prijs € 45.-

Ewout Bezemer
ewoutbezemer@cs.com

Najaarsmeeting 2 oktober in Maarssen

Het is al even geleden dat u bij ons te gast was, maar gelukkig heeft Nick Wessels de honneurs in Maarssen waargenomen en heeft u ruim een jaar geleden toch kunnen genieten van een mooie rit in onze streek, eindigend bij De Heeren van Maarssen.

Op 2 oktober is het dan weer zo ver en nodigen we u uit om bij ons thuis een gezellige (mid)dag door te brengen. Zo ongeveer vanaf 11 uur begroeten we u graag met een kopje koffie of thee, maar later mag ook als dat u beter uitkomt. Want ons huis blijft de thuisbasis, omdat velen al een lange reis erop hebben zitten en misschien weinig zin meer hebben in een rit. Voor degene die dat wel willen, zullen we een rit uitzetten in de omgeving. En ook liefhebbers van wandelen kunnen hun hart ophalen in de directe omgeving. Maar wanneer u lekker wilt blijven zitten of alleen even boven een motorkap wilt blijven bomen over alles wat daaronder zit, dan is dat ook goed.

We volgen het voorbeeld van Thibault en Sabine tijdens de voorjaarsmeeting en zorgen zelf voor een eenvoudige lunch met soep en broodjes. Om voldoende in huis te hebben, is het wel handig wanneer u uiterlijk op 30 september doorgeeft of en met hoeveel personen u denkt te komen.

Aan de overkant van de weg hebben we inmiddels een minicamping (alleen geschikt voor tenten) met goed sanitair, dus als u op vrijdag of zaterdag wilt komen en op of na zondag weer wilt vertrekken, dan bent u van harte welkom op onze camping (die voor deze gelegenheid gratis is voor leden RCH).

We zijn met vakantie van 12 t/m 26 september, dus mochten er vragen zijn, dan graag na 26 september, want vanuit Griekenland zullen we niet reageren.

Johan en Anneke Hofland
Maarsseveensevaart 90a
3601 CG Maarssen
Tel. 0346-571261
Mail: anneke@johanhofland.nl





Een week in Brexitland

(door: Ewout Bezemer)

Al een paar jaar had ik de belangrijkste bijeenkomst van mijn Riley Register in Engeland gemist. De '60th International Coventry Rally', traditioneel eind juni in de Midlands dicht bij de geboorteplaats van de vóóroorlogse Riley's, wilde ik deze keer niet overslaan.

Oude vrienden en hun nieuwe en bekende auto's zien, met een glas lauwwarm bier in de hand in het natte gras een berg roestige onderdelen doorspitten bij de car boot-sale. De liefhebber kan niet zonder. En dit jaar bovendien een afspraak met het team dat een monografie voorbereidt over de Brooklands Riley's, want er zijn daarvan enkele exemplaren met een (deels) Nederlandse geschiedenis. De trip voerde héén en terug via Duinkerken-Dover, handig want m'n verblijf begon in Zuid Engeland. Dit keer dus niet met de Gamecock via de oversteek Hoek-Harwich maar met de Volvo, waarin wat spullen voor de sale en met een fiets achterop. Ook in Engeland zijn er tegenwoordig steeds meer vrije fietsroutes over de jaagpaden van de oude kanalen en opgeheven spoorlijnen. "Sustrans" geeft er een gids van uit. Een uitgelezen kans de omgeving van Bath en Bristol en het intussen gerestaureerde Kennet & Avon Kanaal weer eens goed te bekijken. Dat kanaal, ontworpen eind 18de eeuw door John Rennie, één van de grote "universele ingenieurs" uit die periode, verbindt Bristol, belangrijke haven aan de westkust, via de Thames met London.

Ik vond vlak bij Caen Hill Locks, de beroemde "staircase" van 29 sluizen in het kanaal, bij het plaatsje Devizes zo'n wonderbaarlijk B&B van de soort waar Engelsen het patent op hebben. Een oude boerderij – deels 14de eeuws – met overal bijgebouwen en kleine trapjes, uitzicht vanaf een bankje op het golvende grasveld over de heuvels van de Cotswolds. Gedreven door een kolonel b.d. en zijn vrouw. Alles vol met oude zaken, militaria, boeken.. deels dik onder het stof, dineren bij kaarslicht en met



minstens zes dampende honden onder de tafel die we 's avonds tussen de velden uitlieten, want ze pasten ook op andermans honden en paarden als je het aardig vroeg. Hij was/streed in de hele wereld, z'n regiment vocht al tegen de Hollanders in de Engelse Oorlogen zoals hij tevreden constateerde...Afganistan, Afrika, US, Duitsland, Falklands en in Jordanië tijdens de Golfoorlog aan de grens met Israël "om te zorgen dat die niet via Jordanië mee zou gaan doen". We vergeten nog wel eens dat GB ècht een land met een militairetraditie is. Overal medailles, portretten, koningin-met-opdracht, want hij was ook twee jaar baas van het regiment dat voor de veiligheid van Hare Majesteit zorgt. Sappige verhalen dus. Vrienden een half dorp verder, bleken een klassiek 'motoring house' met een kleine maar perfecte collectie Vintage auto's te hebben; Twee open Bentley's, een 41/2 en en 3 liter, een vroege open Rolls-Bentley van de vrouw des huizes, en een beeld van een 'kleine' 11/2l. Aston Martin die nooit gerestaureerd was. In een hoekje stond nog een 70er jaren Aston Vantage, waarvoor niemand belangstelling had. Er werd net een tent opgebouwd in de tuin voor een paar honderd hondenliefhebbers. En de tuinman deed aan topiary – mooisnoeierij- voor gevorderden.



Zo snel je met al die goedwillende, aardige mensen op het platteland omgaat merk je het; minding your own business is hun stijl van leven, en Brexit daarvan de consequentie. Iedereen vroeg m'n mening over het komende referendum; na de uitleg hoe essentieel 't was dat het Verenigd Koninkrijk lid bleef, het vaste antwoord van Engelsen die beleefd duidelijk willen maken dat je onzin vertelt : "Yes, vèry intertesting, but...",

waarna weer de kromme Brusselse bananen het gesprek bepaalden. Maar ik was er dus voor het fietsen; 160 km (eigenlijk 2x80 km, want steeds heen en terug vanuit de auto) langs kanaal en oude spoorwegen bij Bristol en Bath, waarvan 4 km door tunnels met een king size exemplaar van 11/2 km. Je ziet daarin wat minder van het landschap, maar bijzonder en bijzonder koud is het. Behalve de sluizen zijn er de andere 'kunstwerken' zoals allerhande viaducten en prachtige stenen 18de eeuwse aquaducten ontworpen door Rennie, in de honingkleurige lokale zandsteen waaruit ook Bath is gebouwd. Eén regenachtige dag met de auto naar Bristol om te zien hoe goed het gaat met de SS Great Brittain, één van de meesterwerken van Brunel, grootste schip van z'n tijd (midden 19de eeuw), eerste grote ijzeren schip, eerste grote schroef-stoomschip enz. Als door een wonder is de romp bewaard gebleven op de Falklands (waar mon colonel ook was) en teruggebracht naar het dok in Bristol dat indertijd speciaal gemaakt werd door Brunel om het schip te kunnen bouwen. In Bristol zijn voor de liefhebber van Isambard Kingdom Brunel, gigant onder zijn collega's



die de industriële revolutie vorm gaven, verder de Clifton Suspension Bridge en het Bristol Temple Meads Station te bekijken. Het wordt bezoekers aan Bristol tegenwoordig heel makkelijk gemaakt. Parkeren bij de "Great Brittain", vanwaar een watertaxi je dwars door de stad vervoert.

En toen richting Coventry naar Wroxall Abbey, waar tegenwoordig tot ieders tevredenheid het Riley weekend

plaats vind. Een enorme victoriaanse "pile of red bricks" in een park met grasvelden alom waarop de Riley's, tenten met onderdelen, carboot sales etc. makkelijk een plekje vinden. Zaterdag meegelif in een Falcon 11/2l., gezien de stromende regen een verstandige keus, Coventry in naar het gerenoveerde 'Coventry

Transport Museum' waarin de geschiedenis van dit Silicon Valley van de vroege auto industrie voorbeeldig wordt verteld. Vanzelfsprekend is er ook aandacht voor de Riley familie. Verder een goede kans de beroemde herbouw van de St. Michael's Cathedral eens te bekijken. De uitgebombardeerde resten van de oude kathedraal vormen nu een ommuurd plein met de nog staande toren, het nieuwe moderne kerkgebouw is er als een zij-beuk haaks op gebouwd. Men voelt zich er verwant met Dresden, zelfde bombardements-schade, maar koos –net als Rotterdam- voor moderne herbouw in plaats van zoals het was te kopiëren.

Boeiende dagen vanzelfsprekend, met de maaltijden die soms wel erg lang duren, maar dan is er gelukkig weer de kans de altijd verbluffende variëteit aan auto's te bekijken. Dat begon 's ochtends al uit het raam van m'n kamer, met uitzicht op de parkeerplaats voor de ingang van het hotel.



Twee van de meest interessante nieuwkomers waren recente restoraties door het van ouds bekende “Blue Diamond Riley Services”. Ian Gladstone die tientallen jaren deze –met The Register Spares Company zelf – belangrijkste leverancier van pre-war onderdelen en restauraties leidde heeft zijn zaak verkocht aan John Lomas, die er met gestrekt been in is gegaan. Op een veiling werd een 1931 “WD tourer” gekocht en mechanisch geheel gerestaureerd. Deze WD tourers (voor War Department), afgeleid van de MkVI ‘9’ met een versterkt chassis en 21” wielen, waren oorspronkelijk bestemd voor het leger maar dat zag er weinig in. Voor sommige particuliere klanten was dit eenvoudige, stevige en relatief snelle model wel aantrekkelijk voor trials en ander zwaar werk. In 1932, ‘33 en ‘34 werd er succesvol de Monte Carlo Rally mee gereden, deels



door zware sneeuw. John Lomas besloot zijn verse WD tourer in te schrijven voor de eerste Rally Classique, georganiseerd met hulp van de Automobile Club van Monaco, van John O’ Groats naar Monte Carlo. Het werd wat met recht een epische rit mag worden genoemd, lees erover op de site van “Blue Diamond”. Het spreekt voor zich dat de auto tijdens de meeting veel aandacht kreeg. Dat gold evenzeer voor een tweederestauratie, nu voor een klant, door het nieuwe team. Een aller charmantste “woody” shooting brakeconversion van een Falcon. In de oorlog konden met zo’n quasi bestelauto eenvoudiger benzinebonnen



worden gekregen. Door het vele hout waren ze gevoelig voor de gevreesde houtworm en de meesten verdwenen al snel naar de sloop. Bij dit oorspronkelijk ook heel slechte exemplaar koos de eigenaar er gelukkig niet voor om er een grote-stappen-vlug-thuis imitatie TT Sprite-special van te maken. Een zorgvuldige restauratie maakte van deze zo bijzondere en historisch belangrijke vroege “special” één van de prijswinnende sterren van de meeting.

Het is altijd een plezier met Victor Riley bij te praten. Dat gebeurde nu omdat hij deel uitmaakt van het team dat een boek over de Riley Brooklands aan het samenstellen is. Bij ‘The Register’ zijn intussen een aantal van deze monografieën verschenen, onder meer over de MPH en de Imp. Belangrijk uit historisch oogpunt, maar ook omdat er zo inzicht kan komen in wat origineel en wat kopie is.

En al doende ook nog een set aluminium spatborden die ooit voor de Brooklands restauratie werden gemaakt maar bij nader inzien niet nodig zijn verkocht zodat de garage leger en de reis er uit is...ware het niet dat weer wel wat ditjes en datjes zijn aangeschaft.

Wat valt op na een aantal gemiste Coventry rally's? Veel is als van ouds, maar nu op een perfecte locatie. Toch lijkt het wat betreft de auto's of er wat minder zijn, en met name minder wat tegenwoordig “oily rag” (d.w.z. niet gerestaureerde) exemplaren worden genoemd. Ook minder open tweezitters, maar meer trailers. En inderdaad; waar je vroeger het rijk alleen had als je tussen de heggen op de kleine weggetjes door het golvende landschap reed, is het nu een en al drukte. Met een kruissnelheid van zeg 80 km/ uur en minder heuvel op van de kleinere Riley's, rijdt het dan niet plezierig meer. Een wat melancholiek makende, maar onvermijdelijke ontwikkeling.

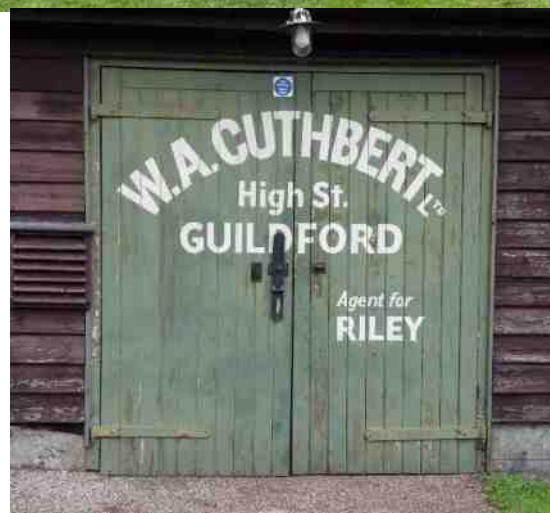


De terugweg naar Dover gaat ‘onderlangs’ London. Het oude Brooklands circuit bij Weybridge in Surrey, intussen na veel gedoe nu onder- deel van het Brooklands Museum’ ligt dan op de route. Ik was nog nooit geweest op dit oudste racecircuit ter wereld (1907). Geboorteplek van de Riley Brooklands in de werkplaatsen van Thomson & Taylor Ltd.. Het circuit was de natuurlijke kern van het Engelse motorsport gebeuren tussen de oorlogen en onder veel meer de plek waar de in WO2 zo belangrijke Vickers en Hawker vliegtuigfabrieken stonden. Er is nog vrij veel over, een klein deel van de betonnen track waarover ook mijn ‘Speed Model’ ruim 80 jaar geleden zijn rondjes draaide –ik kon het niet laten een paar verweerde brokjes ervan mee te nemen-, het clubhuis, veel van de loodsen waarin de specialisten zaten, een deel van de

Vickers fabriek... In deels gerestaureerde gebouwen een zich ontwikkelend museumgebouwen met veel oude race- en wereldsnelheidsrecord-auto's, heel evocatieve werkplaatsen, en in de oude Vickers-hallen van romantisch roestend golfplaat heel toepasselijk een vliegtuigmuseum. Hierin wordt onder meer een Vickers Wellington WO2 bommenwerper (van een superieure geodetische



constructie met linnen erover heen) gerestaureerd die uit Loch Ness is gevist. Hij werd daar héél diep onder water aangetroffen toen naar Het Monster Van .. werd gespeurd. Er wordt ook een Hawker Hurricane herbouwd die in Rusland werd teruggevonden. En sinds kort buiten een soort vliegtuig-kerkhof met als stralend middelpunt een Concorde. Toepasselijke afsluiting van mijn trip, die voerde van het meest geavanceerde stoomschip uit het midden van de 19de eeuw naar het eerste supersonische passagiersvliegtuig. En die hele ontwikkeling vond zijn beslag in 110 jaar... Het blijft een wonder.



AMRW Register meeting

Door: Kees de Kock

De bijeenkomst van de AMRWR vond deze keer plaats bij het streekmuseum "Baron van Brakell" en in navolging van de uitnodiging van de RCH om ons weekend in Vierhouten te bezoeken, waaraan een aantal AMRWR leden gevolg hebben gegeven, werden wij dit keer door hen uitgenodigd. Een doorsnede van de RCH: RMF, RMA, RMC en RMB gaven op 3 september acte de presence en werden onthaald op koffie met gebak (de inzittenden dan natuurlijk). Het oorspronkelijke landgoed van de baron, ligt nu aan beide zijden van de provinciale weg en tegen het bosperceel aan is het museum gevestigd. Aan de andere kant van de weg was eens het huis van de van Brakells, dat in de oorlog is verwoest en na '45 is er op die plaats een nieuw huis gebouwd waarin een arts en de rentmeester van het landgoed hebben gewoond. Wie er nu woont weet ik niet, maar mijn herinnering aan de betreffende arts Guepin, is nog spring levend en heeft me ,nadat ik zo ongeveer 69 jaar geleden door hem meegenomen



werd voor een proefrit in zijn Riley RMB, er toe gebracht om op de uitnodiging van de AMRWR met plezier in te schrijven . Tot zover het historisch perspectief.

De rit ,die ons naar het stadje Buren zou leiden, ging voor een groot deel door het voor mij zo bekende deel van de Betuwe . We slingerden door het dorp Lienden naar de Mars polder over de Rijn ban dijk langs de Waaien (dijkdoorbraken die er in het verleden nog al wat schade en verlies aan levens veroorzaakten en diepe poelen achterlieten waar dan de nieuwe gerepareerde dijk omheen gelegd werd.) verder langs en door het dorp Ingen, door Eck en Wiel, door Maurik, over het Amsterdam-Rijn kanaal, langs extreem smalle weggetjes naar Buren. Er was voldoende tijd gepland om een stads wandeling te maken en het Oranje museum te bezoeken en de ommuring te bekijken. Wij hadden dat op een vorige

RCH meeting al eens gedaan en kozen voor een tafeltje aan het water, onder aan de muur van Buren. De organisatie van de meeting had gezorgd voor prachtig weer en we hebben dan ook ten volle genoten van de rit - een soort mini rally ,maar dan zonder strafpunten- . De latere winnaar van





"de mooiste Riley op de meeting" van der Sman koos voor de route nummer vier en die kwam dan ook bijna als laatste aan in Buren. Zij kwamen nog al wat omleidingen, weg versperringen, wieler wedstrijden etc. tegen. Die hebben wij van de "makkelijke route" niet gezien.

Om vier uur werden wij verwacht terug te zijn in het museum en daar werden de eind stand van de verkiezing van de mooiste auto/origineelst uitgedoste inzittenden bekend gemaakt. Een volledig democratisch verloopend proces, alle aanwezigen mochten hun stem uitbrengen, waarbij nota bene de gasten van de RCH met de mooiste Riley en de mooiste auto : de Riley RMC van ons voorzitters duo in de prijzen vielen. Het is verbazend dat de AMRWR zoveel deelnemers bij elkaar kon brengen in Ommeren, maar jullie hebben dan ook veel meer leden :250? tegen 85(!) Wij, de leden van RCH aanwezig in Ommeren(zal wel aan de gemeentelijke herindeling liggen, maar ik heb altijd gedacht dat "de Eng" zoals het landgoed van de van brakells heet, in Lienden lag, maar ik ben bevooroordeeld, sorry) zijn de AMRWR dankbaar voor de uitnodiging en de organisatie van het gehele "event" en het spreekt vanzelf dat de uitnodiging voor het bijwonen van het volgend Vierhouten weekend van de RCH gedaan is, al weten we de exacte datum nog niet.







RILEY 12/6 KESTREL

SALOON-FÄHIG

Probeer er nog maar eens eentje te vinden: een vooroorlogse Riley saloon die níet tot racy Special is gebombardeerd. De ongerestaureerde Kestrel van de family Juncker, nota bene een demonstratiemodel met alle mogelijke opties, is er zo een.

TEKST JEROEN BOOIJ FOTOGRAFIE JIM LENSVELD

Vooroorlogse Rileys zijn in onze contreien schaars, en als je er al een treft is het vrijwel zeker een *Special*. Ooit waren ook dat saloons of tourers, maar omdat die auto's qua chassistechniek nagenoeg gelijk zijn aan de veel populairdere racers van het merk, hebben de meeste Falcons, Mentones, Lincocks, Marches, Lynxes en Gamecocks eraan moeten geloven. De zaag is in het oude koetswerk gezet, het chassis is aangepast, de motor opgefrist en wat gekieteld en een aluminium tweezits carrosserie met het typerende puntstaartje is er op gekomen. Aeroscreen ruitjes erbij en een dashboardje met gedraaid aluminium en ziedaar: een nieuwe racer is geboren, klaar voor ritjes voor het goede doel en heel af en toe een demonstratierondje over het circuit. En eigenlijk is dat bijzonder jammer, want zolang er niet serieus mee wordt ge-

raced, is zo'n *Special* eigenlijk niets beter dan het origineel. Want ook de familieauto's van Riley zijn – of waren – verdraaid leuke auto's. Maar gelukkig zijn er nog liefhebbers die er niet over peinzen om hun Saloon om te bouwen naar een *Special*. En de Riley 12/6 Kestrel van Nick Juncker is een prachtig voorbeeld.

VEILING

Juncker kocht de Kestrel nota bene ongezien op een veiling. Een risico, zeker gezien het feit dat de auto niet liep, de remmen vastzaten, niet veel van de historie bekend was en hij zijn originele kleur niet meer had. Tsja. Maar toen de vierdeurs Riley eenmaal voor de deur in Somerset werd afgeladen, bleek het voor de Junckers de koop van hun leven. Op de grijze lak na – die overigens ook al tientallen jaren eerder was aangebracht – bleek de auto in een zeldzaam originele staat. Uiteraard



had hij de nodige gebruikssporen opgelopen in de afgelopen decennia, maar het werd onmiddellijk duidelijk dat hij nooit gerestaureerd was. Nick Juncker: "Gerestaureerde auto's zijn misschien in een mooiere staat, maar er gaat niets boven het karakter van zo'n ongerestaureerde en in een goede conditie verkerende klassieker."

En bij het nalopen van de remmen en de motor kwamen meer verrassingen aan het licht. Nick kwam er achter dat zijn Kestrel in 1934 was afgeleverd door een dealer in Bristol en vond uit dat het een demonstratiemodel was, uitgerust met alle mogelijke opties! In die tijd was het al gebruikelijk om tal van opties aan te bieden om een basismodel wat meer aan te kunnen

kleden en om dat te demonstreren vormde een complete auto het allerbeste voorbeeld. De Riley dealer in Bristol schafte deze auto aan om die klanten te kunnen overhalen om hun exemplaar van zoveel mogelijk toeters en bellen te voorzien – en alles wat de firma dus kon leveren is op deze auto terug te vinden. Op de eerste plaats kwam er een Special Series-versie van de motor. Het blok beschikte in die uitvoering over een hogere compressie (5.8:1), terwijl een ander inlaatspruitstuk de plaatsing van drie SU-carburateurs mogelijk maakte. In deze uitvoering werd er ook nog een sportieve Scintilla-magneetontsteking gemonteerd. Naast deze voorloper van het sportpakket bood Riley ook nog een Wilson preselector versnellingsbak



aan in plaats van de standaard 'crash' vierbak, die dan gecombineerd was met een automatische koppeling in plaats van een conventionele met voetbediening. Even wennen in het begin maar daarna is razendsnel accelereren vanuit stilstand kinderspel, aldus Nick Juncker.



Dankzij dit royale optiepakket werd deze Kestrel een kostbare aanschaf. In standaarduitvoering kostte de auto in 1934 al 358 pond en daarmee was het al een redelijk dure auto. De Special Series-krachtbron moest 60 pond extra opleveren, terwijl de preselector-bak ook nog eens 27 pond extra in het laatje moest brengen. Daar bovenop was er dan nog een waslijst aan andere accessoires leverbaar, die eigenlijk nooit op een en dezelfde Riley zijn te vinden. Maar wel op deze: dubbele verchroomde claxons voor de radiator, verchroomde koplampen, verchroomde deurscharnieren, speciale kleine stadslichten in plaats van de standaard 3" exemplaren, een stenvanger voor de radiator, een metalen

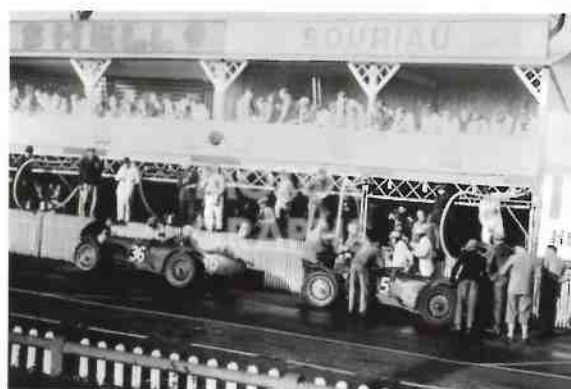




deksel voor het reservewiel, een aparte houder voor reservelampjes, asbakken en een zwart leren interieur, houten portierpanelen die zwart zijn afgelakt. Het allermooiste accessoire is wellicht de schakelaar op de versnellingspook, waarmee het achteruitrijlicht kan worden ingeschakeld. Helaas is de meerprijs voor al die snufjes niet bekend, maar feit is dat het er een heel best aangeklede auto mee werd.

CARROSSERIELIJN

Maar ook de standaard fabriekscarrosserie van de hand van Stanley Riley mag er op zichzelf al zijn. De Kestrel verscheen voor het eerst in 1932, met een car-



Riley's racers

Dat zoveel moegestreden Riley saloons en tourers worden omgebouwd tot racer is niet zo verwonderlijk als je weet dat Riley in de jaren dertig tot de verbeelding sprekende successen boekte op de circuits. Fabrieksracers werden ingezet voor Le Mans in 1934, en zeker niet onverdienstelijk. Zowel de vier- als de zes cilinders wonnen dat jaar hun klasse en Rileys eindigden op de plaatsen twee, drie, vijf, zes, twaalf en dertien overall. Daarmee wonnen ze tevens de Rudge Whitworth Cup, de Team Prize en the Ladies' Prize omdat er een aantal vrouwelijke coureurs meereed. Even later werden de vier viercilinder racers - inmiddels aangeduid als 'Racing Imps' - ingeschreven voor de Ierse Tourist Trophy, beter bekend als de Ulster TT. En ook hier bleken de kleine Rileys uiterst succesvol; hier schreven ze zelfs de eerste vier plaatsen op naam. Ook Mike Hawthorn maakte in '34 zijn debuut in een Riley toen hij zijn klasse tijdens de Brighton Speed Trials op zijn naam schreef.

rosserievorm die gebaseerd was op de beginnende inzichten in de aerodynamica. Riley gebruikte voor het model een chassis met een lage radiator, wat er voor zorgde dat de gehele carrosserielijn voor de begrippen van die tijd erg laag gehouden kon worden. Hoe kleiner dat frontale oppervlak; hoe geringer de luchtweerstand, was de logische redenatie. Maar de vormgeving van de auto was eigenlijk nog meer onderhevig aan de heersende mode dan aan de wens van die geringe luchtweerstand. Die geringe frontale hoogte was het voornaamste winstpunt en droeg waarschijnlijk meer bij aan de verlaging van de luchtweerstand dan de vloeiende lijnen, vooral duidelijk tot uiting komend in



de rond uitgesneden deuren. De Kestrel van 1934 was trouwens alweer verder verfijnd dan die van 1932 en was ranker van lijn dan zijn voorganger, ondermeer dankzij een verder gestrekt gevormde kofferbak.

In de jaren dertig werden alle Riley-modellen jaarlijks herzien en het design van het motorblok bleef in dit verband de rode draad. Dit model uit 1934 was leverbaar met drie motortypes: een viercilinder 'Nine' motor, en twee zescilinders in 'Twelve' of 'Fourteen' uitvoering. Hiervan was dan naar keuze een Standard Series of een Special Series te leveren. Deze zescilindermotor was direct afgeleid van die toen al beroemde Nine, met een gelijke boring en slag maar met twee extra cilinders en een inhoud van 1.458 cc. Sinds de introductie van de Nine in 1926 kregen alle Rileys motoren ingebouwd die deze – achteraf gezien uiterst vooruitstrevende – motorconstructie volgden. Dit principe werd in de loop der jaren zelfs een handelsmerk van Riley en

zou drie decennia lang meegaan. Een motorblok met twee hoog in het blok geplaatste nokkenassen, die via korte stoterstangen en tuimelaars de in- en uitlaatkleppen bedienen die weer zijn ondergebracht in een cilinderkop met zes aparte in- en zes aparte uitlaatpoorten, en bovendien al is voorzien van efficiënte half bolvormige verbrandingskamers, was zijn tijd dan ook tientallen jaren vooruit. Het rechtvaardigt in ieder geval de slogan 'Riley – as old as the industry, as modern as the hour'. 

RILEY 12/6 KESTREL

MOTOR	Zescilinder in lijn
BORING X SLAG	57 x 95.2 mm
INHOUD	1.458 cc
VERSNELLINGSBAK	vier versnellingen; Wilson-preselector
VERMOGEN	+/- 70 pk
GEWICHT	1170 kilogram
TOPSNELHEID	+/- 120 km/u
NIEUWPRIJS	£358 (1934; standaarduitvoering)

Verslag Algemene Ledenvergadering Riley Club Holland

Verslag Algemene Ledenvergadering Riley Club Holland
Zaterdag 28-05-2016 te Vierhouten

Voorzitter: Sabine Juckenack
Secretaris: Harry Keizer
Penningmeester: Ed Bens
Bestuurslid: Els van Zaltbommel
Bestuurslid: Jan-Willem Nieuwenhuis

Overige aanwezigen (in alfabetische volgorde) Gon Akkermans-Hendriks, Wim en Myrna Arends, Ed en Anneke Bens, Rinus en Irma Boerstra, Orly von Brucken Fock en Carla Rossi, Kees en Ria de Kock, Alie Nieuwenhuis, Clem en Petra van der Meer en Anouk en Jyra, Willem en Irene Postel, en Herman en Henny Rouwhorst.

Opening: De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Notulen: De notulen van de vorige ALV, 07-06-2015 te Vierhouten worden goedgekeurd.

Ingekomen stukken: Wel een uitgaand stuk in oktober met betrekking tot de opzegging van de FEHAC.

Jaarverslag secretaris: Bestuur:

Het bestuur is 2 maal bijeen geweest om te vergaderen.

Ledenbestand:

Het aantal leden op 31-12-2015 is 80, waaronder 2 ereleden.

Een toename van 2 leden.

Activiteiten:

Nieuwjaarsmeeting.

De nieuwjaarsmeeting was op 11 januari in Groot-Ammers bij Ron en Els van Zaltbommel in hun verbouwde zolder tot cursus ruimte.

Voorjaarsmeeting:

De voorjaarsmeeting werd op 22 maart georganiseerd door Michiel Brillenburg-Wurth.

De meeting begon in Brasserie Waalhaven op Rotterdam Airport voor koffie en lunch.

Tevens rit naar landgoed De Tempel met wandeling door tuinen en vervolgens naar Museum Overschie voor bezichtiging en afsluiting.

Vierhouten meeting:

5-6 en 7 juni was het bekende Kamphuis weer beschikbaar voor de leden.

Met op zaterdag bezoek aan de Botterwerf in Elburg.

S'Avonds een heerlijk diner van Thibault en Sabine.

Op zondag o.a. de Algemene Leden Vergadering.

Najaarsmeeting:

De najaarsmeeting werd georganiseerd door Jan –Willem Nieuwenhuis.

Aankomst bij Kasteel Rosendaal in Rosendaal bij Velp.

Rondleiding door kasteeltuin.

Na mooie heuvelrit lunchen en afsluiting in Paviljoen De Posbank.

De opkomst van de meetings waren goed in 2015.

5. Jaarverslag van de penningmeester:

De penningmeester meldt de vergadering dat het jaar is afgesloten met een positief resultaat van €160. In 2015 zijn 3 nieuwe leden ingeschreven met inschrijfgeld. De contributieopbrengsten bedroegen €2.938. In 2015 is het kantoormateriaal afgeboekt tot nihil. Voor de laatste maal is de FEHAC contributie betaald in 2015. De kosten van de Roamer en de meetings zijn in 2015 €246 lager uitgekomen dan in 2014. Het resultaat is toegevoegd aan de reserves. Deze bedragen per 31-12-2015 € 1.629.

Met betrekking tot de Stichting Evenementen RCH zijn in 2015 geen activiteiten uitgevoerd, behalve zijn bankkosten afgeschreven en is rente ontvangen van de spaarrekening. Zie ook agendapunt 10.

6. Verslag van commissie rekening en verantwoording:

Willem Postel doet verslag van de controle, die hij samen met Pieter Bolhuis heeft verricht.

Er zijn geen onvolkomenheden naar voren gekomen en geeft hun schriftelijke verklaring af aan de voorzitter.

7. Decharge van het bestuur voor het bestuursjaar 2015:

De vergadering verleent met algemene instemming het bestuur decharge voor bestuursjaar 2015.

8. Benoeming nieuw lid kascommissie:

Aftredend is Willem Postel, nieuw lid is Clem van der Meer.

9. Bestuursmutaties:

Els van Zaltbommel aftredend maar stelt zich herkiesbaar.

De vergadering is blij dat Els zich weer beschikbaar stelt voor het bestuur en de winkel.

Harry keizer aftredend en niet herkiesbaar.

Het bestuur had een oproep gedaan voor een nieuwe secretaris, daarop heeft Edwin Rietveld zich kandidaat gesteld.

Met 8 stemmen voor en 1 onthouding is Edwin gekozen tot nieuwe secretaris.

Harry wordt bedankt voor de bewezen diensten in de afgelopen periode en krijgt leuke aandenkingen mee naar huis.

10. Voorstel tot opheffing van Stichting Evenementen Riley Club Holland.

De stichting is in 2005 opgericht maar de laatste jaren niet meer actief.

Om de jaarlijkse bankkosten te beperken wordt besloten om de Stichting op te heffen en het saldo van de Stichting Evenementen rekening over te hevelen naar de algemene rekening van de Riley Club Holland.

11. Roamer:

Jan-Willem wil graag Kopy ontvangen, het mag aangeleverd worden via mail: redactie@rileyclub.nl

12. Website:

Onze webmaster Pieter Bolhuis kon niet op de vergadering aanwezig zijn, dus verder niet besproken.

13. Clubwinkel:

De vraag naar clubartikelen is niet groot, daarom is het moeilijk om nieuwe producten in aantallen aan te schaffen.

Er wordt wel naar petjes gevraagd. Els gaat er mee aan de slag.

14. Lustrum:

Volgend jaar bestaat de Riley Club Holland 40 jaar.

Er wordt aan de vergadering gevraagd met ideeën te komen om wat extra's te doen.

Er gaan stemmen op voor een toerrit of iets met driving test.

Het bestuur gaat er mee aan de slag.

15. Willem Postel Spic en Span beker:

De Spic en Span beker wordt dit jaar niet uitgereikt omdat de aanwezige Riley's hem al eerder ontvangen hebben.

16. Rondvraag:

Rinus Boerstra merkt op dat hij nog steeds het RM clubblad ontvangt uit Engeland terwijl hij geen deel meer uitmaakt van het bestuur.

Ook Wim Arends ontvangt nog het Register clubblad.

Gaat het bestuur regelen.

Orly von Brucken Fock vraagt zich af of de drukkosten voor de Roamer niet goedkoper kunnen.

Volgens het bestuur zijn de kosten ongeveer gehalveerd vergeleken met 4-5 jaar geleden.

Dus er is fors bespaard de laatste jaren.

De voorzitter bedankt de aanwezigen en sluit de vergadering.

In 1967 kwamen er 263.000 nieuwe auto's bij

De verkoop van nieuwe personen- en combinatiewagens in ons land heeft blijkens de door de RAI bijgehouden statistiek van de afgegeven kentekenbewijzen in 1967 een aantal van 263.588 stuks bereikt.

Dit is rond 50.000 meer dan in 1966 (213.389) en 40.000 minder dan in 1965 (303.789).

Deze twee jaren zijn echter geen goede vergelijkingsjaren omdat velen eind december '65 nog gauw een auto aanschafte, daar ze in januari '66 door belastingverhoging aanmerkelijk duurder werden.

Een reëler beeld krijgt men dunkt ons dan ook door het gemiddelde van deze beide jaren te nemen, derhalve 258.589.

Over de laatste vijf jaren zijn de cijfers dan als volgt:

'63: 181.853;
'64: 226.091;
'65: 258.589 x);
'66: 258.589 x);
'67: 263.588.

x) = gemiddelde van de jaren '65 en '66

De grote groei sinds het jaar 1959, toen de cijfers tot 1964 jaarlijks op liepen met 20.000 tot 45.000, is er dus wel uit.

De RAI verwacht ook in 1968 een lichte stijging t.a.v. vorig jaar.

Deze verwachting is mede gebaseerd op het feit, dat thans nog slechts één op de zeven Nederlanders een auto heeft (in Zweden en Frankrijk 1 op 4; in Duitsland, Engeland, Denemarken en België 1 op 5).

Van de gestegen verkopen hebben vrijwel alle merken geprofiteerd.

Een uitzondering vormen Ford-Dld, Vauxhall, Trabant en Skoda, om bij de merken te blijven die een totale verkoop van 1000 of meer hadden.

Als van ouds prijkt Volkswagen nog steeds aan de kop, thans echter niet meer gevolgd door Opel, want deze „eeuwige" tweede heeft het veld moeten ruimen voor Fiat. Het Italiaanse merk is van 1959 geleidelijk opgeklommen van de zevende plaats

naar de op één na hoogste plaats. Thans met een totaal van 33.000 (in '66 25.000). Met eveneens 8000 meer (van 12.000 tot 20.000) steeg DAF van de zevende naar de vierde plaats, een opmerkelijke positieverbetering voor onze nationale producent.

Renault, die in 1966 van de vijfde naar de zesde plaats was afgezakt, kon thans op royale wijze de vijfde plaats hernemen.

Met Ford-Dld gaat het minder flou-rissant. Van de derde plaats in 1965 daalde zij via de vierde in 1966 af naar de zesde plaats.

Ford-Engeland deed het, dank zij vooral de Cortina, heel wat beter met een van 9200 tot 16.700 gestegen verkoop. Ze moest echter genoegen nemen met de achtste positie, die ze sinds 1965 inneemt. Simca hernam de zevende plaats (na in 1966 vijfde te zijn geweest) en Citroën is sinds 1964 geabonneerd op de negende plaats.

De gedetailleerde verkoopcijfers over de jaren 1965, 1966 en 1967 luiden als volgt:

	1965	1966	1967		1965	1966	1967
Volkswagen	44.364	35.033	40.153	Triumph	1.994	1.351	1.424
Fiat	31.358	25.318	33.466	Toyota	919	818	1.229
Opel	38.220	27.484	29.038	Skoda	2.797	1.226	1.000
DAF	17.631	12.542	20.214	Scaldia	827	1.162	941
Renault	17.976	13.101	20.038	Wartburg	1.085	830	938
Ford-Dld.	35.245	21.177	18.879	Chevrolet	1.705	843	899
Simca	16.136	14.126	16.771	Glas	1.808	938	843
Ford-Eng.	15.584	9.179	16.688	Autobianchi	524	903	768
Citroën	13.011	8.813	11.692	Sunbeam	81	94	596
Peugeot	6.520	5.691	8.488	Yalta	—	95	505
NSU	8.982	6.551	7.012	Saab	674	321	456
BMW	5.346	3.345	4.358	Datsun	—	99	383
Mercedes-Benz	5.728	3.308	4.265	Plymouth/Valiant	834	428	379
Vauxhall	7.005	3.826	3.776	Ford-USA	861	371	344
Austin	6.297	2.711	3.506	Dodge	493	232	306
Neckar	1.072	2.264	3.124	Alfa Romeo	177	208	250
Volvo	2.384	1.632	2.784	Rover	461	189	185
Morris	3.482	1.601	2.268	Lancia	295	148	178
Auto Union/DKW	3.489	1.137	2.057	Honda	1	4	164
Trabant	4.155	2.296	1.447	Buick	287	127	149

	1965	1966	1967		1965	1966	1967
Hino	7	144	140	Daimler	13	3	8
M.G.	363	149	129	Volga	20	3	8
Oldsmobile	236	114	127	Cadillac	23	8	7
Wolseley	210	111	124	Iso Rivolta	3	6	6
Pontiac	180	85	117	Amphicar	8	6	5
Jaguar	171	61	111	Lotus	2	6	5
Reliant	—	76	97	Lincoln	10	1	4
Rambler-Renault	402	178	82	Daihatsu	—	—	3
Porsche	168	67	78	Panhard	50	2	3
Nissan	—	56	75	Scimlar	—	—	3
PMC	—	8	73	Sovam	—	—	3
Hillman	983	361	64	Commer	6	4	2
Chrysler	88	49	51	Maserati	7	5	2
Mazda	—	—	48	Rolls Royce	1	4	2
Landrover	55	68	41	Sabra	—	—	2
Goggomobil	214	18	39	Aston Martin	1	2	1
Mercury	131	55	36	Bentley	1	2	1
Rambler	31	3	22	Ferrari	2	—	1
Riley	44	26	18	Messerschmitt	8	2	1
Vander Plas-Princess	32	10	16	Singer	51	20	1
Isuzu	262	55	15	Studebaker	38	11	1
Matra	4	11	14	Bond	5	1	—
Hanomag	—	7	13	Morgan	6	1	—
Barkas	54	27	11	Overige	15	15	6
Humber	76	26	11				
					303.789	213.389	263.588

Rangorde tien beste van '59-'67

	'59	'60	'61	'62	'63	'64	'65	'66	'67
Volkswagen	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Fiat	7	8	4	4	3	4	4	3	2
Opel	2	2	2	2	2	2	2	2	3
DAF	8	6	6	5	7	6	6	7	4
Renault	3	3	3	3	4	5	5	6	5
Ford-Dld.	6	7	7	7	5	3	3	4	6
Simca	11	10	10	9	9	8	7	5	7
Ford-Eng.	5	5	8	6	6	7	8	8	8
Citroën	4	4	5	8	8	9	9	9	9
Peugeot	9	9	9	10	10	12	12	11	10

Verkopen per maand

Volgens de afgegeven kentekenbewijzen bedroegen de verkopen van nieuwe personen- en combinatieauto's per maand:

	1965	1966	1967
januari	18.187	11.137	18.479
februari	19.090	9.252	17.466
maart	31.766	19.618	31.155
april	31.335	20.343	22.908
mei	26.080	24.343	30.083
juni	25.605	24.996	26.843
juli	21.318	20.310	20.452
augustus	15.118	16.862	20.827
september	17.585	16.450	18.437
oktober	26.210	20.165	20.352
november	29.384	16.486	21.999
december	42.111	13.433	14.587
jaartotaal	303.789	213.389	263.588
Bron: R.A.I.			

Te Koop:

Riley 12 HP saloon van 2-6-1939. Origineel Engels kenteken KMP 310 is aanwezig. Heeft DL-69-31 als Nederlands kenteken.

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

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

We vragen een redelijk bod.

Voor meer informatie: Herman Rouwhorst tel. (0031)332538193



Voorbeeld: Zoals kan het worden.



Opruiming

Automobiel van 1984 – 2002

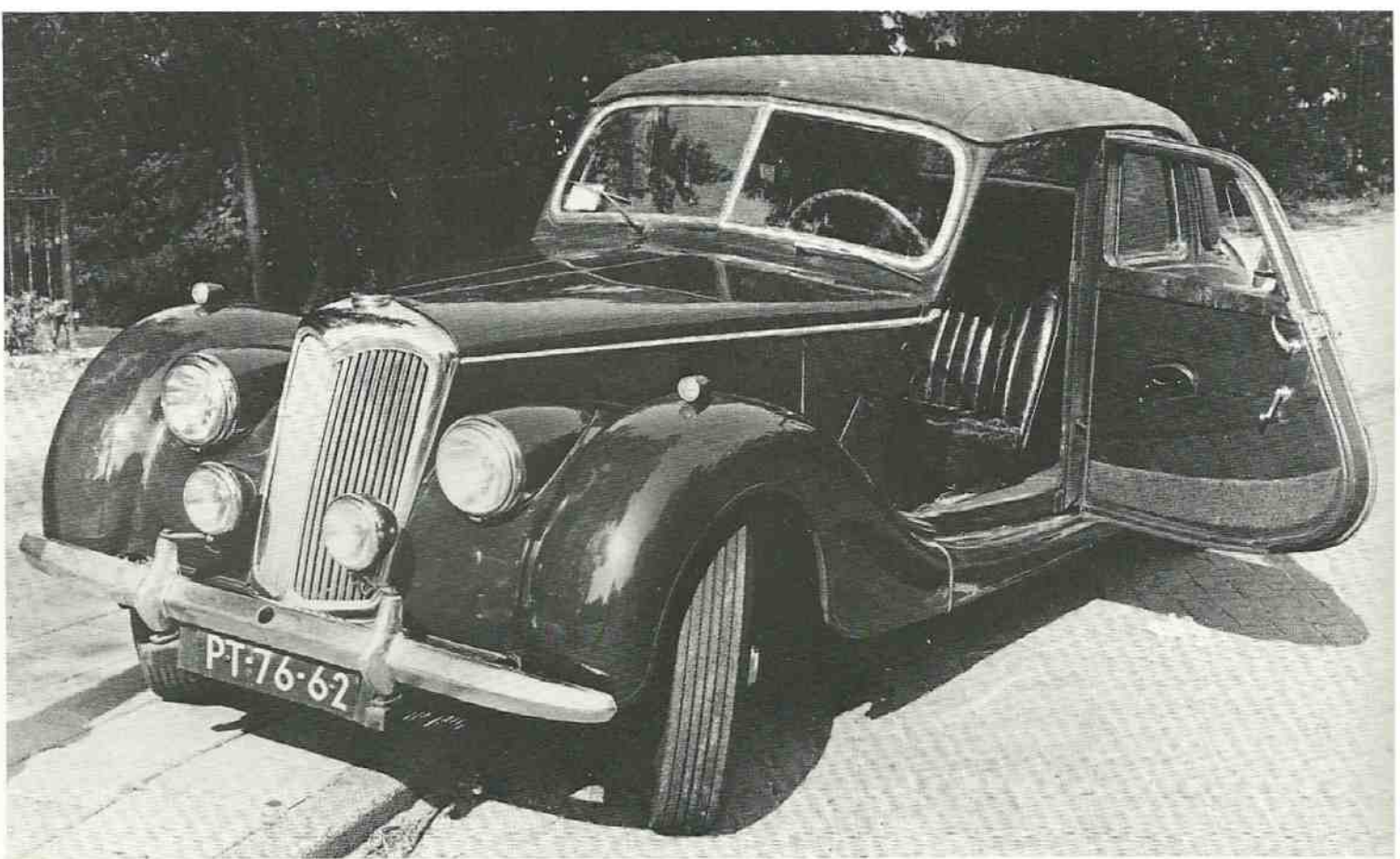
British Car van 1003 - 2006

Belanstelling?

Info: Henny Rouwhorst

Hennyrouwhorst@hooglanderveen.net





'All British' in voorkomen en afwerking was de **Riley 1,5 of 2,5 liter Saloon** zoals dit 1952 exemplaar. De door Riley toegepaste halfbolvormige verbrandingskamers (met grote schuin hangende kleppen die door tuimelaars en lichtstangen via de nokkenassen in het carter werden bediend) leverde een aandrijfbron met uitstekende prestaties. Chrysler had overigens in 1952 ook een V8 met hemisferische verbrandingsruimten die men daar de Hemi Head noemde. 100 pk bij 4500 toeren leverde het 2443 cc kopklep aggregaat waarmee de Riley op ruim 150 km/u kwam. Met een vierbak synchromesh op de vloer via een schakelpook was deze Riley prettig te bedienen. In de Saloon uitvoering moest hij f 13.900,— opbrengen. Dubbele nokkenassen, twee SU carburateurs en een compressie verhouding van 6,8:1 maakten van de 2,5 Liter Riley een rappe verschijning. Met een wielbasis van 3,02 m, een draaicirkel van 11 m en een eigen gewicht van 1422 kilo plus hydraulische Girling remmen was de Riley een royale toerwagen. De bekleding was uiteraard van leer en het exclusieve dashboard was in notenhout uitgevoerd.

Met het opruimen van alle autoboeke welke mijn vader verzameld heeft kwam ik deze afbeelding tegen. Een RMF zoals ik kan zien, links gestuurd en met een origineel NL kenteken. Volgens het RDW register bestaat deze nog. Of beter gezegd is deze geregistreerd. Eerste toelating 14 april 1954 en laatste tenaamstelling 21 augustus 2008.

In onze ledenlijst komt deze niet voor. Wellicht kan Wim Arends meer vertellen over deze RMF

Jan-Willem Nieuwenhuis



Hot Rod pick-up V8

Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe

