

Roamer

162



Riley Club Holland

Doelstelling:

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

Zij tracht dit doel te bereiken door:

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

Contributie:

- inschrijfgeld eenmalig €15,--
- contributie per jaar € 40,--
- donateurs minimaal € 8,-- per jaar

Advertentietarieven:

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

ATTENTIE : Publicatie van deze Roamer hoeft niet persé te betekenen, dat de Redactie en/of het bestuur het eens is met het gepubliceerde.

Inhoud

42e jaargang
nummer 1 , juni 2018.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE REDACTIE
- 7 VOORJAARSMEETING
- 11 ONDERDELENBEURS
- 12 VERSLAG VIERHOUTEN
- 20 RILEY EN ALVIS
- 23 EAGLE RALLY
- 24 JAPANS DESIGN
- 31 PORTUGAL - E.BEZEMER

Agenda 2018

Eagle rally

12 augustus Ellecom (uitnodiging RCH door Alvis Owner Club) zie pag.23

Nazomerrit over de Veluwe

*(AMRWR), 9 september, organisatie Hans Lubberding, 0575-433305,
e-mail: voorzitter@amrwr.nl*

Najaarsmeeting

30 sept, Najaarsrit, Almelo, organisatie Orly en Menno von Brucken Fock

Herfstrit Brabant (AMRWR), organisatie

*7 oktober Marijke Westrate & Albert-Jan Janssen, 06-46413208,
e-mail: almar4849@hotmail.com*

Inleveren kopij:

Sluitdatum 9 september 2018

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

Foto voorkant:	Menno
Foto achterkant:	Jan-Willem
Foto onder:	Menno



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

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

<u>Voorzitter</u>	: Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl
<u>Secretaris/Ledenadm.</u>	: Menno von Brucken Fock, Bornsestraat 102, 7607 KT, Almelo tel: 06-10518064, e-mail: info@rileyclub.nl
<u>Contactpersoon-buitenland</u>	: wordt verzorgd door de redactie
<u>Penningmeester</u>	: Ed Bens, De Meeren 54, 4761 SM Zevenbergen, tel. 0168-326183, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl
<u>Bankrekening</u>	: NL08 INGB 0004 7684 93 t.n.v. Riley Club Holland
<u>Redactie</u>	: Jan-Willem Nieuwenhuis, Ledderweg 62, 8161SR, Epe Tel: 06-20368513, e-mail: redactie@rileyclub.nl : Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Archivaris</u>	: Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./ fax 0111-401649, e-mail: archivaris@rileyclub.nl
<u>Clubwinkel</u>	: Els Francke, Zwanenvliet 52, 2959 CE, Streefkerk tel 06-10813758, e-mail: shop@rileyclub.nl
<u>Commissie lief&leed</u>	: Els Francke, e-mail: lief.leed@rileyclub.nl
<u>Commissaris register/ documentatie</u>	: Wim Arends , Kruzebrink 102, 8141 WG Heino, tel. 0572-393288,e-mail: register@rileyclub.nl
<u>Onderdelenvoorziening</u>	: Derek Allnut Donington (RMA) Services 52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, NR16 1NA England. Tel/Fax: +44 (1953) 789014; Verder The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The Riley Register (alleen voor leden).
<u>Technische adviseurs</u>	: <i>Vooroorlogse Riley's:</i> Ewout Bezemer, van Polanenpark 142, 2241 RV Wassenaar, tel. 070-5117030, e-mail: ewoutbezemer@cs.com <i>Riley RM-typen:</i> Kees de Kock, Zuidweg 13, 4316 AA Zonnemaire, tel./fax 0111-401649, e-mail: technischadvies@rileyclub.nl
<u>Internet</u>	: www.rileyclub.nl
<u>Facebook</u>	: De Rileyclub Holland

Op de valreep.... Alles staat klaar om op vakantie te gaan. Nog even een werkafspraak en dan gaan we rijden om hopelijk na veel zon en zonder natte voeten over drie weken weer terug te komen in Petten.

Het was nog even aanpotten de laatste tijd. Thibault was druk met de Roadster. Na veel pech en soms hopeloze momenten staat de Riley nu weer bij ons op de Singel.

Soms is hulp dichterbij dan je denkt. Op de Burgervlotbrug, kleine 3 km van Petten, zit iemand die veel verstand heeft van Engelse oldtimers. De carburateur is gereviseerd. Helaas was niet genoeg tijd om vooraf aan het Vierhouten weekend nog voldoende testritjes te maken om met de Riley naar Vierhouten te rijden. Maar goed, wij waren niet de enige die zonder Riley kwamen. De parkeerplaats achter het kamphuis was voller dan de plek voor het huis.

De waterpomp van 'the green lady' van Paul van der Sman heeft het voor de tweede keer begeven en Rinus heeft nog problemen met de carburateur. Enkel Jan-Willem die zonder Riley zou komen omdat er problemen waren met de remmen, heeft vrijdagavond doorgewerkt en kwam zoals het hoort met de Riley. Hij was gelukkig niet de enige. Uiteindelijk stonden zondag 6 RM's op een rij. Het verslag van het weekend komt deze keer van Clem van der Meer. Ik weet niet of het al in deze Roamer verschijnt of eentje later. Ik wil het gras niet voor de voeten van Clem wegmaaïen, maar wil wel kwijt dat we wederom een geslaagd en gezellig weekend met elkaar hebben beleefd.

Een klein zorgpuntje is de opkomst. Nog gaat het goed, maar als er elk jaar minder leden inschrijven voor Vierhouten komt op een dag het moment dat het financieel niet meer haalbaar is om het kamphuis te huren.

Dit is één aspect. Daarnaast hoorde ik van verschillende kanten de zorg dat niet alleen de auto's maar ook wijzelf steeds ouder worden (gelukkig wel!) en de vraag hoe we de volgende generatie meer bij de club kunnen betrekken. Dit zijn vragen die wij niet een, twee, drie hebben beantwoord, maar waar we ons als bestuur wel degelijk mee gaan bezig houden. En natuurlijk leggen we onze ideeën en plannen voor aan de leden, want uiteindelijk zullen we het met z'n allen moeten doen. De een actiever dan de ander, maar wel als geheel.

De tijd zal het leren.

We zien elkaar in Almelo op de herfstmeeting 30 september.

Wens jullie allen een mooie zomer en gezellig Riley-ritjes.



Van de Redactie,

Beste leden Riley Club Holland, u treft weer een goedgevulde Roamer aan.

Op moment van dit schrijven is het Concours d'Élégance in Apeldoorn bij paleis Het Loo net afgelopen. Er waren veel Riley's bij de sprint. Specials en slechts één originele, een Lynx!

Op de parkeerplaats was ik de enigste Riley. Op het moment dat ik voorbij het Loo reed op mijn broer en zwager op te halen, remde mijn Riley ineens af. Gas geven had geen invloed op mijn snelheid.

Stationair in 1,2, en 3 ben ik het kruispunt over gekomen. Wat bleek, gaskabel geknapt. Deze was precies bij de nippel van het pedaal afgebroken. Gelukkig ruimte genoeg aan de carburateur om de kabel iets terug te trekken en weer vast te zetten. Een gaskabel? Jaja, een links gestuurde Riley heeft een gaskabel.

Onderdelen beurs,

Op pagina 11 treft u een uitnodiging van de Triumph TR-club en Austin Healey Owners Club om deel te nemen aan de onderdelen beurs welke zij jaarlijks houden. Een leuk initiatief om het betaalbaar te houden. Uit ervaring weet dat er meerdere Engelse leveranciers staan waar ik de bouten en moeren kocht met BSF draad. Natuurlijk veel Triumph onderdelen maar ook veel universele onderdelen welke bruikbaar zijn voor de Riley.

Voorjaarsmeeting,

Anneke Hofland heeft een mooi stuk geschreven over de Voorjaarsmeeting, georganiseerd door Nick en Michiel met leuke foto's vanaf pagina 7.

Vierhouten 2018,

We kijken weer terug op een geslaagd weekend waarvan Clem van der Meer uitgebreid verslag doet vanaf pagina 12. En Clem heeft een verbazingwekkend goed gehoor. Hij hoort dat mijn Riley op één cilinder een slechte compressie heeft. En dat is ook zo. Dus werk aan de winkel!

Nieuwe leden.

Onno Maaskant heeft zijn zonen een lidmaatschap gegeven van de Riley Club Holland om ze enerzijds te enthousiasmeren voor het merk Riley en anderzijds om verjonging binnen de club te verkrijgen. Ondertussen is het bestuur aan het nadenken hoe om te gaan met "familie" leden.

De heer Huiting uit Drouwen heeft per 1 juli nog steeds niet betaald.

Conform huishoudelijk reglement/statuten is hij per 1 juli 2018 geroyeerd.



Voorjaarsmeeting Van water naar water

door Anneke Hofland

Voor de zoveelste keer was het raak en krijgen we een uitnodiging voor een Rileymeeting in precies datzelfde weekend als waarin ik bugel moet spelen voor een concert van de fanfare.. We geven ons dus voor de meeting van 8 april met het voorbehoud dat we misschien wel later zullen aansluiten. Maar ondanks dat we na een fantastische avond pas rond 2 uur naar bed gingen, zijn we die zondag al bijtijds weer wakker. Na een stevig ontbijt stappen we in de Adelphi, die zaterdagmiddag door Johan al rijklaar was gemaakt. Het is voor ons nog een beetje spannend of Johan de rit vol kan houden met zijn rechterbeen. Want al vanaf januari mocht en kon hij na zijn ongeluk al weer rijden in ons moderne blik, maar een Riley van 1936 is toch wel een iets ander verhaal. Spannend! Dankzij een heerlijk voorjaarszonnetje gaan we



vol goede moed op pad. Eerst naar Paviljoen Reeuwijkse Hout aan een van de mooie Reeuwijkse Plassen, waar we met ruim 30 leden genieten van koffie met overheerlijk gebak. Er is ruim de tijd voor een praatje, een wandeling langs het water of gewoon even lekker boven een Rileymotor hangen. Daarna doet Sabine haar praatje als voorzitter en wordt er door Nick en Michiel uitleg gegeven over de route en de tussenstop. Hierna nemen we afscheid van René en Lieke, die met hun RME weer richting Nijmegen gaan en gaan we met 8 Riley's en nog wat ander blik op weg naar Oudewater.



Het is eerst even zoeken om op de juiste route te komen, maar na een paar kleine omzwervingen blijken we toch op de juiste weg te rijden.

De route naar Hekendorp loopt via ontzettend smalle dijkjes met weinig berm en veel water



naast het asfalt. Aangezien sommige tegenliggers niet willen wachten bij de wat bredere plekken, is het soms lastig om langs de tegenliggers te komen. De weg naar Oudewater is wat breder. Blijkbaar zijn we niet de enige die aan het dwalen waren geweest, want op Thibault en Sabine na is er nog niemand aanwezig in het Touwmuseum. Met zijn vieren laten we ons door middel van films en informatie van de gastvrouw, voorlichten over de hennep teelt en de touwnijverheid. Vooral een kinderfilmpje over de historie is erg leuk en maakt veel duidelijk over hoe touw vroeger gemaakt werd van de hennepplant, die uit mannetjes als vrouwtjes bestond. Net als bij ons blijkt ook de vrouwelijke hennepplant te multitasken, want naast datgene waar de mannetjesplanten voor dienen, zorgen zij ook nog voor het nageslacht. Ook leren wij

waarom de inwoners van Oudewater bekend waren onder de naam “geelbuiken”.

Van alle touwslagers in Oudewater



er is er nog slechts één fabriek over, touwfabriek van der Lee, opgericht in 1545. De touwfabriek Van der Lee is [op Google Maps](#) goed te herkennen aan de lange overdekte

lijnbaan van 350 meter. Touwfabriek Van der Lee draaide vroeger op hennep om touwen voor de scheepvaart, landbouw, bedrijven, etc. te produceren. Maar rond 1880 werd overgestapt op sisal en manilla. In de jaren rond de eeuwwisseling is naast de stoomtouwslagerij ook een machinale spinnerij opgezet. In 1960 ontwierp Wim van der Lee samen met zijn bedrijfsleider grote vlechtmachines voor de vervaardiging van zware trossen voor de scheepvaart en de offshore-industrie. De strengen voor deze zware trossen werden op hun beurt vaak op de oude lijnbaan gedraaid. Zo combineerde men oude en nieuwe technieken bij de productie van touw. Het jaar 1965 betekende voor de touwindustrie een belangrijk omslagpunt. In dit jaar kwamen de eerste synthetische garens op de markt.



De nieuwe grondstof had een driemaal zo grote breekkracht als [manilla](#) en was bovendien ongevoelig voor vocht. De ontwikkelingen in de kunststoffenindustrie volgden elkaar in snel tempo op. Besloten werd deze garens in te gaan kopen en niet langer zelf te produceren. Dit betekende het einde van de spinnerij. De gastvrouw vertelde dat er een enkele keer een open dag is op deze fabriek, die over de hele wereld de zwaarste scheepstrossen levert, dus mocht u geïnteresseerd zijn in een bezoek, houd dan de website van fabriek Van der Lee goed in de gaten.



Op zoek naar het Touwmuseum hadden we al een ijssalon gespot vlakbij de Heksenwaag en dus vinden wij het nu eerst tijd voor een ijsje. Het verbaast ons niet wanneer we niet als enige op die gedachte komen en we praten op een bankje in het zonnetje nog even lekker bij met Michiel. Nadat ik eerst nog even 2 kinderen help hun rubberboot te verplaatsen, gaat de rit weer verder via het pontje bij Schoonhoven naar Kinderdijk. Het zal u niet verbazen dat we heel wat molens zien onderweg en vooral ook op onze eindbestemming. Ook hier is het even zoeken voordat alle Riley's en ander blik een parkeerplaatsje hebben gevonden, maar uiteindelijk zitten we met een behoorlijk clubje heerlijk op het terras van Grand Café Buena Vista

aan een drankje. En nog steeds volop zon, dus genieten, praten, lachen en nog even wat eten. Rond zes uur zit het er dan toch echt op en keren we weer huiswaarts. Het was een lange dag, maar wel eentje om met veel voldoening op terug te kijken. Met het rechterbeen van Johan komt het wel goed; hij heeft het de hele rit volgehouden. Sabine had Michiel en Nick al bedankt tijdens de koffie, maar vanaf deze plaats nogmaals dank aan de organisatie. Voor de goede locaties en de mooie route, maar het allermeest voor het regelen van de aldoor aanwezige zon rondom “Groot Rotterdam”.



Uitnodiging aan alle clubs van Engelse Oldtimers.

De Austin Healey Club (AHO CN) en de Triumph Club Holland (TRCH) hebben vorig jaar samen de onderdelendag georganiseerd. Het evenement was een groot succes met een bezoekersaantal van bijna 600 en werd gehouden op een prachtige locatie in Amersfoort.

Door deze grote opkomst denken wij dat ons evenement nog groeimogelijkheden heeft en willen wij proberen om nog meer geïnteresseerde Engelse Oldtimer clubs te vragen om deel te nemen. De 'onderdelendag' is gepland op 4 november 2018 in de Evenementenhal te Gorinchem. Deze locatie is gelegen op het industrieterrein direct bij afslag 28 van de A15.

De opzet is als volgt:

- Iedere club benadert de eigen leden met een uitnodiging
- Ieder geïnteresseerd lid krijgt een tafel voor de verkoop van zijn onderdelen, daarvoor is ruimschoots plaats
- Een groot aantal commerciële bedrijven zullen door ons benaderd worden om deel te nemen
- Er is entertainment in de vorm van muziek en een race simulator
- Er is ruimte voor stands voor kleding, kunst, hobby's enz.
- De catering wordt centraal geregeld en de consumpties hebben schappelijke prijzen
- De entree en het parkeren is gratis

De kosten worden gedekt door de verhuur van stands en tafels ten behoeve van de commerciële verkoop. Het financiële risico zal daardoor heel beperkt zijn. De leden van de Oldtimer clubs kunnen tegen een geringe vergoeding over een tafel beschikken, dat maakt de drempel voor deelname heel laag.

Wij willen u van harte uitnodigen om ook deel te nemen aan dit evenement. Het geeft de mogelijkheid voor contact tussen de leden en de uitwisseling van ideeën tussen de clubs onderling.

Natuurlijk zijn wij graag bereid om onze plannen verder toe te lichten en vragen u vriendelijk om op deze brief te reageren.

Met vriendelijke groet,



AHO CN
Leo Dorjee



TR Club Holland
Chris Veltman
Jan van Asperen

1,2 en 3 juni, daar hadden we (Clem, Petra, Anouk met een vriendin Yara en Mariska) al lang naar uitgekeken. Petra beschouwt de ALV RCH als een minivakantie in een prachtomgeving uniek in Nederland en ik vind het heerlijk om met gelijkgestemde liefhebbers van de unieke RM's de geur van de mixture van benzine en leer op te snuiven. Voor de toekomstige generaties zal er niet veel meer te snuiven vallen, want PVC stinkt, en elektronen kan je niet ruiken.



Zo zal elke Vierhoutenliefhebber zich op zijn eigen manier verheugd hebben op dit oergezellige samenzijn. En dan maar hopen dat het goed weer zou zijn, nu dat werd het.

Vrijdag

We vertrokken vrijdagavond en het was een geruststellend idee dat er al vanaf vier uur kwartiermakers in het kamphuis aanwezig zouden zijn dus we konden er altijd in. Nou niet dus, alles verlaten en op slot. Het was toch wel dit weekend, we hadden er eigenlijk ook niets van een programma in de Roamer kunnen vinden.

Voor de zekerheid toch maar even de tenten vast opgezet vóór het helemaal donker werd. Petra ging maar een beetje rondbellen om wat meer zekerheid te krijgen omtrent onze weloverwogen aanwezigheid hier.

En ja wat bleek, er zat al een delegatie zwaargewichten onder deskundige leiding van onze aspergespecialisten het culinaire avondleven van Vierhouten te evalueren! Maar uiteindelijk kregen we toch toegang tot het kamphuis en stonden voor de keuze slapen in het 't huis, of in de tent. Na een gezellig uurtje met Thibault en Sabine plus een pilsje en een wijntje kropen we in onze mandjes op de kamphuiszolder!

Zaterdag

De geplande ontmoeting met de leden van de Alvis Owner Club kon helaas door omstandigheden niet doorgaan.

Dat was jammer, want het is altijd boeiend en gezellig om met andere autoliefhebbers over voor ons minder bekende automobielen te praten en kennis op te doen en Alvis is wel zo óntzettend Brits, daar krijg je als Riley-fan ook zeker een warm hart van. Er is een zeer grote verscheidenheid in modellen omdat Alvis zich bediende van veel verschillende carrosseriebouwers. Dit nadat ze alleen de chassis leverde ja mét motor etc. Ja en er bestaan nog zo'n kleine 4000 Alvissen, heel spijtig dat de Alvis Owner Clubleden ernstig verhinderd waren. We hopen natuurlijk op een volgende gelegenheid.

De koffie met gebak gingen gelukkig wel gewoon door, en we hoefden nu natuurlijk niet op een stuk gebak te kijken!

12 uur was een rit gepland door de omgeving en die rit was uitgezet door Jan Willem. Nou perfect wat was dat een leuke gezellige rit over kleine weggetjes en langs veel boeiende panorama's. Geweldig dat JW ondanks alle drukte van baanverandering en ook nog even een complete verhuizing, de kans heeft gezien om een perfecte rit uit te zetten. Niet eens zo'n slap rondrijd kunstje maar echt een mooie rit en op de (k)meter nauwkeurig uitgezet. Daar was tijd aan besteed.

Maar wat was er dan zo boeiend aan deze JW-rit? Ikzelf zat eerste rang, bij JW in z'n Riley en kreeg dus veel extra info (volgende keer moet JW maar een bus huren, waar het hele gezelschap in kan. Dan kan iedereen kennis nemen van de wetenswaardigheden van de ritten die JW uitzet en van commentaar voorziet).

We hadden al snel door dat de rit zich afspeelde in de directe omgeving van de IJssel. Nu is de IJssel een heel interessante rivier waar zich in het verleden veel heeft afgespeeld, handel en industrie, er zat het nodige ijzer in de grond.

De ouderen onder ons, en dat zijn er nogal wat, die zullen zich ongetwijfeld de mooie Verkadealbums herinneren, van Verkade & comp. Zaandam. Verkade bracht in het jaar 1916 een compleet album uit onder de naam "De IJssel" door Jac.P.Thijssen. Het album moest dan volgespaard worden met prachtige plaatjes.

De plaatjes waren allen naar aquarellen van L. Wenckebach en van een voortreffelijke kwaliteit (voor de liefhebbers, ik bezit een inlijstexemplaar van dit IJsselalbum, maar dit

terzijde).

De uitgestrekte Uiterwaarden, welke vroeger veelvuldig onder water stonden, fungeren momenteel als reserveruimten, om bij hoogwaterstand het water tijdelijk gecontroleerd op te vangen.

Ons klimaat kent momenteel veel extreme regenbuien.

Het unieke programma van Rijkswaterstaat en Waterschappen "Ruimte voor de rivier" moet er voor zorgen dat de rivieren op meer dan 30 plaatsen in Nederland meer ruimte krijgen om overstromingen te voorkomen. Momenteel loopt er een Hoogwater beschermingsprogramma (2017 – 2022) dat er zorg voor draagt dat er geen overstromingen in Nederland kunnen plaatsvinden.

We reden dan ook over hoog gelegen wegen en konden rondom ons de lager gelegen weiden mooi zien. Halverwege de tocht was er een lunchpauze ingelast in het restaurant De IJselhoeve te Veessen.

Het hoofdgebouw dateerde uit 16^e eeuw, de etenswaren waren gelukkig van latere datum.



We konden hier aan gezellige tafels, welke ogenblikkelijk werden voorzien van verse bloemen, plaatsnemen en er was uit een ruime menukaart een heerlijke lunch samen te stellen

Tot onze verassing werden we uiteindelijk door de club



getrakteerd, wat jammer nou voor al diegene die zich niet hadden aangemeld voor deze jaarlijkse RCH

happening.

Na deze oergezellige (als vanouds) Rileyrit met prachtig weer kwamen alle deelnemers uiterst voldaan en met waardering voor JW op tijd terug in het kamphuis, voor het volgende programmapunt, dat behoorlijk in de belangstelling stond, De wijnproeverij door Wouter Kunkeler.

Hij had een heel scala aan wijnen mee genomen, en wist er alles van, logisch want Wouter was op verzoek van onze culinaire experts uit Petten gekomen om ons te laten proeven. Door de afwezigheid van de AOC leden was er ruim wijn voorhanden om ons

Rileygezelschap tevreden te stellen. En de proeverij werd zodoende een groot succes!

Wouter had de volgende Wijnen voor ons gezelschap geselecteerd :

- Allegrini Palazzo della Torre (Venetië)
- Allegrini Valpolicella Superiore (Venetië)
- Le Pupille Pelofino (Toscana Italië)
- il Pumo Negroamaro (Puglia Italië)
- Domaine Gournier Rose Cevennes France)
- Il Pumo Rosato (Puglia Italië)
- Panamero Chardonnay (Californië)
- Il Pumo Chardonnay (Puglia Italië)
- I tratturi Malvasia Sauvignon (Puglia Italië)



Er werd driftig geproefd, en Wouter vond, hoorde ik achteraf, het zelf ook super leuk met ons als enthousiast publiek (ja logisch met drie mooie dorstige meiden op de eerste rij!). Eindelijk eens een wijnproeverij zonder hoogdravend gemijmer over volle aroma's gerijpt op een eiken vat, geuren en afdrank en weet ik al wat niet meer.

Maar meer een proeverij van: ja die is lekker, maar die is nog lekkerder nee dan moet je deze nog proberen. Hartstikke gezellig. En als je dan echt iets precies wilde weten, dan was de kennis uiteraard aanwezig bij Wouter.

Volgens Wouter werden de wijnen uit Californië en Zuid Italië zeer enthousiast beoordeeld (Vanwege de nieuwe wet durf ik zijn emailadres niet te vermelden.)



Langzamerhand werd het tijd om onze aandacht te richten op onze traditionele gemeenschappelijke avondmaaltijd en deze werd verzorgd door een prima cateringbedrijf uit de omgeving. Chinees Indisch of Indisch Chinees daar heb ik niet zoveel verstand van, maar ik weet wel dat kwaliteit voortreffelijk was, en dat ik gerechten heb geproefd, waar ik het bestaan niet van wist, en ik nu dus ook nog niet weet wat het was. Kijk dat is boeiend en niet altijd maar wel vaak

lekker.

Door het prachtige weer konden we binnen, maar ook lekker buiten zitten. Een heel gezellige eindfase van een prachtige RCH-dag.

Zondag

De zondagochtend verliep zoals dat op zondag hoort rustig. Langzaam kwamen er wat Rileymensen binnendruppelen, en gingen hun neus achterna op de koffie (of thee) geur af. Er was zoals gebruikelijk voor goed gebak gezorgd. En langzaam werd het weer gezellig. Er waren slingers opgehangen, want het was uitgelekt dat Anouk van der Meer jarig was. Dat was zaterdagavond in bescheiden kring al een beetje gevierd natuurlijk en Yara had diverse cadeautjes bij zich, maar zondag ging dat niet ongemerkt voorbij. Ze werd door een compleet Rileykoor luid toegezongen en kreeg zelfs ook nog cadeautjes.

Plotseling kwam haar zus met een speciaal voor haar gemaakte taart op de proppen, vervaardigd door een van de beste bakkers van het westelijk halfrond uit Amstelveen (de vader van Anouks vriend). De taart was kunstzinnig versierd, en vermeldde heel duidelijk



haar leeftijd, dus dat weten we ook weer. Maar het meest impact veroorzakend cadeau kwam van Harry Keizer. Harry had de euvele moed, om Anouk een rit aan te bieden in zijn perfect staat verkerende, smetteloos in twee kleuren gespoten



rechtsgestuurde RMB. Maar dat was nog niet het ergste, maar met Anouk achter het stuur! Daar was de pappa van Anouk, ook een RMB bezitter, natuurlijk maar gematigd blij mee. Toen Anouk even later alleen in



de auto van Harry het terrein op kwam sturen had de RMB gelukkig nog zijn oorspronkelijke lengte. Maar Harry, heel erg bedankt voor deze coole actie. Er was ons een lunch in het vooruitzicht gesteld, verzorgd door Thibault en Sabine, vakkundig bijgestaan door Mariska en Anouk dus dat kon wel eens druk worden. Zoals te verwachten was. Twee heerlijke soepen vooraf, waarvan ik de eerste zo lekker vond, dat ik bij een tweede portie de tweede wilde proberen, maar toch wéér de eerste koos en ik aan de tweede niet toe ben gekomen.



Er was heerlijk veel keus, en iedereen kon volop genieten.

En natuurlijk was er de verjaardagstaart van Anouk! Die gretig aftrek vond en erg goed smaakte. Weer RCHgezellig. Met welgemeende dank aan Thibault en Sabine voor de veelzijdige lunch.

Het laatste programmapunt was natuurlijk de vergadering waar het eigenlijk om draaide: De Algemene Leden Vergadering. Ook altijd gezellig in een kring onder de boom. Els deed nog even goede zaken Ik hoef eigenlijk niet veel meer te melden,

want ik heb gezien dat onze secretaris zó intensief heeft zitten notuleren, dat het voor mij onmogelijk is om iets te vermelden dat hij niet heeft genotuleerd.



Wel wil ik even de aandacht vestigen op het vele werk dat ons bestuur achter de schermen heeft verricht om deze ALV tot zo'n succes te maken. Zo

heeft Ed vast menig uurtje gepuzzeld hoe hij de cijferbrij voor normale stervelingen begrijpbaar op een rij moest krijgen. En Anneke heeft hem natuurlijk echt bijgestaan in deze eenzame uren terwijl de rest van de club zich nergens zorgen over zat te maken en nog maar een glaasje inschonk!



De kascontrole had een makkie want Ed had zo'n waterdicht overzicht geproduceerd, daar was geen speld tussen te krijgen dat heeft de controlecommissie dan ook verder niet geprobeerd. Maar het bestaansrecht van onze club is in de cijfers heel duidelijk zichtbaar en maakte ons allemaal blij! We zien de toekomst ondanks een beetje vergrijzing toch optimistisch op ons afkomen, en hopelijk niet zonder Vierhouten! Trouwens die vergrijzing, daar wordt hard aan gewerkt, ons zeer gewaardeerde clublid Onno Maaskant heeft zwaar geschut in stelling gebracht, en twee zoons als clublid aangemeld, alleen de zoons kennen nog niet alle details die wij weten, dus het is nu aan ons om beide heren met open armen te ontvangen en te zorgen dat zij een duurzame verbintenis aan zullen gaan met RCH.



Niks vergrijzing dus! O ja de Willem Postelbeker, die werd uitgereikt aan Pieter Bolhuis, maar ik weet alleen niet precies waarom, de wind stond net even verkeerd voor mijn hoarding"

Vanaf het in-het-slot-steken van de

sleutel in het kamphuis op vrijdag tot en met de laatste afwas en veegbeurt op zondag, was het een Topper! Het enige wat we gemist hebben dat was de prachtige RMC van Thibault en Sabine die vorig jaar helaas op een ambulance



huiswaarts keerde vanaf hier. Inmiddels is de blauwe schoonheid weer operationeel, maar er moet wel nog even een testprogramma worden afgewerkt.

Verder was helaas niet te bewonderen de geniale creatie van Kees de Kock. De Lynx

Special MKII. Vermoedelijk moet er wel weer een en ander geredesigned worden om de creatie nog weer beter aan de Kockspecificaties te laten voldoen, maar ik ben bang dat de lat erg hoog ligt. Toch hoop ik dat we binnen afzienbare tijd het zoevende zuigergeluid van de acht-op-rij kunnen horen, en kunnen zien dat ze de Lynx onvermoeibaar over 's Heren wegen sleuren! (met Kees en Ria erin natuurlijk).



ALV 2018 verleden tijd maar we denken er denk ik wel met veel genoegen aan terug, want het was oergezellig!

Beste leden Rileyclub,
Toen mijn man nog leefde waren wij lid van de Rileyclub daar wij enige Riley's hadden. Nu na mijn verhuizing vond ik 2 ingelijste prenten uit oude tijdschriften of boeken. Wellicht is hier iemand geïnteresseerd in? 30 euro voor de 2.

Met vriendelijke groet,
Eva van Velsen - van de Wall
Burg. Posweg 6
5306 GD Brakel
0654346661 of 0418-841664
[mailto: info@het-paradijs.nl](mailto:info@het-paradijs.nl)



In augustus 2017 waren Els en Orly en Menno als vertegenwoordigers van de Riley Club Holland (RCH) te gast bij de Eagle Rally, georganiseerd door de huidige penningmeester van de Alvis Owner Club Nederland (AOCN), Rob van Tuijl. Daarvoor was er al enig mailverkeer tussen de voorzitter van de AOCN en secretaris Menno von Brucken Fock. Deze kennismaking resulteerde in een uitnodiging van het AOCN bestuur om eens met elkaar te gaan praten. Deze ontmoeting vond plaats op 10 februari j.l. ten huize van de familie van Tuijl te IJsselstein.

Het gehele AOCN bestuur was aanwezig, bestaande uit voorzitter Anton Brouwers, secretaris André Hillebrand en penningmeester Rob van Tuijl en vanuit het RCH bestuur waren aanwezig voorzitter Sabine Juckenack, bestuurslid Els Francke en secretaris Menno von Brucken Fock.



Onder het genot van een heerlijk kopje koffie met gebak volgde een kennismakingsronde: De AOCN is opgericht in 1982. Anton Brouwers is lid van de AOCN sinds 2000 en is sinds 2010 voorzitter van de club. André Hillebrand behoort bij de leden van het eerste uur en is dus nu al 35 jaar lid en sinds 10 jaar secretaris van de club. Rob van Tuijl is thans voor het tweede jaar penningmeester. Volgens zijn zeggen bemoeit hij zich alleen met de centjes maar hij organiseerde wel de Eagle Rally op 13 augustus vorig jaar. Sabine Juckenack is al heel lang bij de Rileyclub betrokken mede omdat haar man Thibault al heel lang met Rileys bezig is geweest. Omdat het buitengewoon moeilijk bleek een voorzitter te vinden heeft zij die taak opnieuw op zich genomen, zij hanteerde de voorzittershamer immers al eerder. Els Francke (voorheen van Zaltbommel-Francke) was met haar ex-man al lid sinds 1985. Kort daarna organiseerden zij een internationale meeting die erg druk werd bezocht. Haar ex-man was lange tijd 'contactpersoon' voor het buitenland. Ze zijn destijds ook frequent in de UK geweest met hun RMD, die thans in bezit is van Orly en Menno von Brucken Fock. Zij bestiert het 'winkeltje' en is met al haar ervaring en haar contacten een vaste waarde in het Rileybestuur. Ondanks haar recente scheiding is zij lid gebleven van het bestuur alsmede lid van de club ook al heeft zij geen Riley meer in bezit. Er zijn in al die jaren veel vriendschappen opgebouwd. Menno von Brucken Fock is ook al heel lang lid maar pas sinds een jaar of 6 ontwaakt uit zijn 'winterslaap'. Reden: geen Riley waarmee gereden kon worden en dat vond hij een voorwaarde voordat hij voor een eerste kennismaking zijn opwachting wilde maken. Omdat hij vindt dat elk lid wat behoort bij te dragen heeft hij zich beschikbaar gesteld om de functie van secretaris op zich te nemen sinds vorig jaar. Hij is initiatiefnemer voor het contact met de AOCN en draagt samenwerking met andere clubs waar mogelijk een warm hart toe.

Karakteristieken van beide clubs:

AOCN: rond de 80 leden, waarvan 20 in het buitenland. Ongeveer 25 leden laten zich regelmatig zien en de activiteiten worden in het algemeen georganiseerd door slechts een tiental leden. Enkele leden van de AOCN zijn tevens lid van de Engelse AOC, maar de contacten met de Engelse club staan op een laag pitje. Er is wel frequent contact met Belgische en Duitse Alvis-rijders. Veel leden hebben meer dan één Alvis. De waarde van de auto's varieert van 15.000 tot > 300.000 euro. Een poging tot samenwerking met de Rover Club in het verleden heeft niet tot succes geleid.

Het bestuur van AOCN bestaat uit slechts 3 mensen, de voorzitter is tevens evenementencommissaris en webmaster, er zo kan er heel snel geschakeld en gehandeld worden, hetgeen als zeer plezierig wordt ervaren. Het bestuur is hecht en doet zijn werk in uitstekende harmonie.

De AOCN kent een aantal vaste activiteiten:

- Februari: algemene ledenvergadering, veelal combi met bijvoorbeeld een museumbezoek. In verband met blessureleed van André is de ALV dit jaar iets later gepland, namelijk op 4 maart.
- Hare drive, jaarlijkse voorjaarsrit, dit keer op 8 april
- Fire Flight weekend, het clubweekend, meestal in de maand mei
- Eagle Rally, de jaarlijkse nazomerit in augustus
- Indian Run, de jaarlijkse najaarsrit in september
- High Tea ook een jaarlijkse activiteit, in november

De gezelligheid staat absoluut voorop en het actieve deel van de club is een vriendenkring waarvan de individuele personen elkaar ook opzoeken buiten de vereniging om. De leden houden van een lekker glas en een goede maaltijd en maken van een dag-evenement toch vaak een weekend.

De AOCN laat zich gemiddeld elke 2 jaar zien op de British Cars & Lifestyle beurs. Dit keer echter 3 jaar, want evenals vorig jaar zal de AOCN in 2018 niet vertegenwoordigd zijn. Wel staat de club dit jaar in Lelystad zijn op de Nationale Oldtimer Dag.

De vergrijzing binnen de club is een feit maar wordt niet als een bedreiging gezien.

De RCH heeft ook rond de 80-85 leden maar heeft weinig buitenlandse leden. Ook bij de RCH zijn het vaak dezelfde 10-15 leden die actief zijn om dingen te organiseren. Qua deelnemers wisselt 't wel maar er lijkt een positieve ontwikkeling te zijn ondanks de vergrijzing. Gelukkig gaat één van de jongere leden nu de voorjaarsrit organiseren. De auto's zijn in het algemeen wat minder kostbaar dan de gemiddelde Alvis: tussen de 8000 en 65.000. De club kent wat minder jaarlijkse evenementen:

- Nieuwjaarsreceptie (rond half januari)
- Voorjaarsrit, dit jaar op 8 april
- Clubweekend Vierhouten, waar de club 40 jaar geleden opgericht is, begin juni
- Najaarsrit (september/oktober)

De RCH heeft op initiatief van de AMRWR vorig jaar mee gedaan met de British Cars & Lifestyle beurs en -zij het in sobere vorm dankzij een dubbele agenda bij Menno- zal dat ook dit jaar gebeuren. Ook bij de RCH is de gezelligheid prioriteit en ook hier zijn binnen de club tal van vriendschappen ontstaan. De intentie is om samen met andere clubs (de AOCN als belangrijkste gegadigde) aan meer evenementen deel te nemen, dit om de naamsbekendheid van het merk te vergroten vooral bij jongere generaties. Veel RCH leden zijn ook lid van de Engelse club, mede i.v.m. het kunnen verkrijgen van onderdelen. De band met vooral de RM club is uitstekend.

Al pratend wordt na een heerlijke lunch (met dank aan de familie van Tuijl) uiteindelijk het volgende vastgesteld:

- 1) Er is geen noodzaak om samen te gaan werken maar een vorm van samenwerking wordt door beide besturen wel wenselijk geacht.

- 2) We gaan de respectievelijke bladen digitaal uitwisselen via een link op de respectievelijke websites
- 3) We gaan proberen of één of meer evenementen voor leden van de andere club open te stellen, waarschijnlijk de Eagle Rally van de AOCN (augustus) voor leden van de RCH en de najaarsrit (eind september/begin oktober) van de RCH voor leden van de AOCN. Als dit positief door de leden wordt ontvangen zal worden beoordeeld of samenwerking tussen beide clubs een draagvlak heeft bij de leden.
- 4) We gaan proberen gezamenlijk te 'staan' op de Nationale Oldtimer dag in Lelystad op 17 juni a.s..
- 5) In principe opteren we voor een gezamenlijke stand op de BC&L voor 2019
- 6) De kalenders zullen indien mogelijk op elkaar worden afgestemd v.w.b. open te stellen rit(ten).
- 7) In zowel de Triangel en in de Roamer zal een verslag van deze meeting worden gepubliceerd
- 8) De suggestie van André om ook andere 'kleine merken' (bijvoorbeeld Bristol en Armstrong Siddeley) in een samenwerkingsverband te betrekken wordt ondersteund maar eerst nadat een samenwerking tussen AOCN en RCH succesvol gebleken zal zijn.

Het bestuur van onze RCH, in vergadering bijeen op 17 februari heeft besloten de zaterdag van ons clubweekend (2 juni, overdag) open te stellen voor leden van de AOCN, zo ook de Najaarsrit die georganiseerd wordt door Orly en Menno von Brucken Fock. Inmiddels zijn er al vier Rileys aangemeld voor Lelystad (17 juni). Hopelijk volgen er nog meer!

Menno von Brucken Fock



ALVIS

EAGLE RALLY

augustus 2018

Uitgave nr 14

Fred design

HANS EN FREDERIKE:
VAN TONGEREN
 Loenenseweg 87
 6961 CP Eerbeek
 TELEFOON
 06 53 96 71 92
 TELEFOON
 0313 4164 92

VOORAANKONDIGING VAN DE EAGLE RALLY OP 12 AUGUSTUS 2018

Om te kijken of het mogelijk is om enkele keren per jaar sámen een rit te organiseren is de Riley Club Holland ook van harte uitgenodigd om deel te nemen aan deze rit

VOOR EEN GOEDE ORGANISATIE IS HET BELANGRIJK DAT WIJ OP TIJD WETEN WIE ER DEELNEMEN, REAGEER DUS ZO SNEL MOGELIJK

HIERONDER IS AANGEGEVEN WELKE KEUZE MOGELIJKHEDEN ER ZIJN:

OPTIE A

Zaterdagmiddag 11 augustus aankomst in het landgoed hotel Avegoor in Ellecom voor een gezamenlijk 3-gangen diner en een overnachting. Zondagmorgen een ontbijt in het hotel, een rit door de omgeving met halverwege een lunch en als afsluiting een gezamenlijk diner op een andere locatie. Reageer snel er zijn slechts 10 kamers beschikbaar

OPTIE B

Zondag 12 augustus ontvangst in het hotel met koffie/thee en wat lekkers en daarna een rit door de omgeving met halverwege een lunch en als afsluiting een gezamenlijk diner op een andere locatie.

AANMELDEN/INFO

jvantongeren@kpnplanet.nl



1930 Alvis Silver Eagle Sportsman Saloon 20hp



Riley RM



Alvis Eagle mascotte

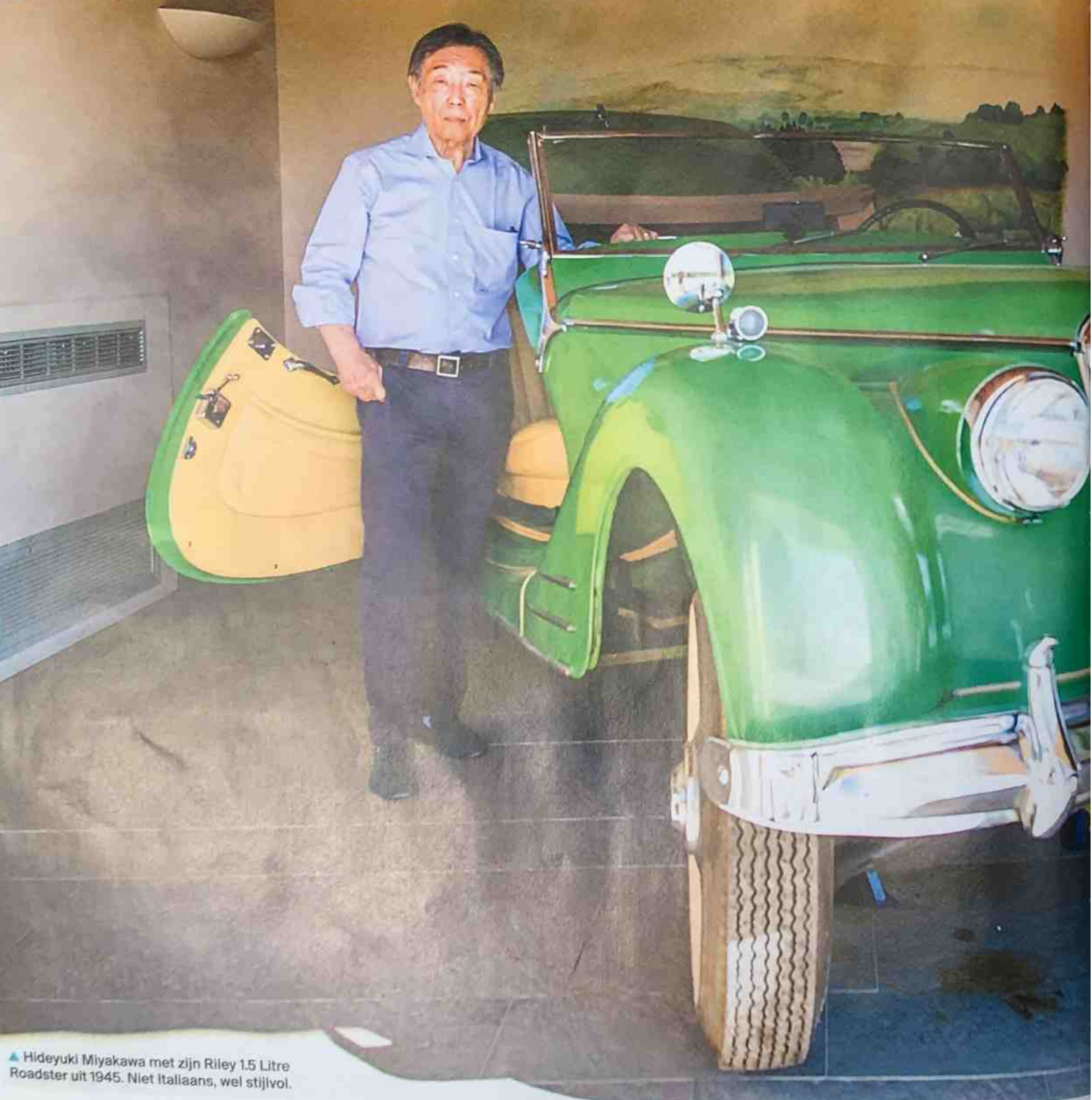


Riley Club Holland doet ook mee met deze rit, erg leuk om elkaar beter te leren kennen





JAPANS DESIGN **UIT**



▲ Hideyuki Miyakawa met zijn Riley 1.5 Litre Roadster uit 1945. Niet Italiaans, wel stijlvol.



JAPANESE TOPPERS VAN TOEN |
HIDEYUKI MIYAKAWA | DEEL 4 VAN 4

ITALIË



In de jaren 60 maakte het Japanse autodesign een enorme verandering door, van ingetogen vormen naar sierlijke schoonheid. Hideyuki Miyakawa had een groot aandeel in deze koerswijziging.

Het is riskant om vreemd te gaan; dat geldt ook voor auto-ontwerpers. Een dergelijke misstap is in de autowereld na dertig jaar echter wel verjaard. Daarom kan de nu 77-jarige Hideyuki Miyakawa een intrigerend verhaal uit de jaren 80 uit de doeken doen: de wereldwijde succesnummers Nissan Micra en Toyota Starlet zijn niet in Japan ontworpen. Miyakawa schakelde namelijk op bijzonder discrete wijze meesterontwerper Giorgetto Giugiaro in.

Dat is decennialang een goed bewaard geheim gebleven. "Giugiaro was op dat moment ook bezig met het design van de Uno. Van Fiat-directeur Vittorio Ghidella mocht hij geen ontwerpen maken voor de concurrentie", zegt Miyakawa. Zijn werkzaamheden voor de Japanse merken werden zodoende onder de pet gehouden. Giugiaro kreeg echter wel last van een



▲ Door de inspanningen van Hideyuki Miyakawa kwamen onder meer de kaskrakers Nissan Micra en Toyota Starlet tot stand. Dat Giugiaro verantwoordelijk was voor het design van beide modellen, is decennialang onder de pet gehouden.

slecht geweten. "Toen de kleine Japanners aan de wereld werden voorgesteld, voelde ik me echt een bedrieger", gaf de Italiaan later toe. Als er iemand is die weet hoe de samenwerking tussen de Japanse autofabrikanten en de Italiaanse designers tot stand is gekomen, is het wel Hideyuki Miyakawa. Hij legde hoogstpersoonlijk het fundament voor deze samenwerking. Hij was de initiator van circa 100 Japans-Italiaanse samenwerkingsverbanden. "Ik was een soort tussenpersoon, het was mijn taak om ervoor te zorgen dat de Japanse ingenieurs en de Italiaanse designers optimaal samenwerkten. Ook moest ik zekerstellen dat niemand gezichtsverlies leed", aldus Miyakawa. De uitgangspositie was goed. "De Italianen waren enorm creatief en de Japanners betaalden altijd keurig op tijd."

GELUKSTREFFER

Het begint allemaal met een bizar plan, dat daadwerkelijk wordt uitgevoerd. In de zomer van 1960 rijdt Miyakawa met een vriend ieder op een motorfiets in twee maanden tijd van Japan naar Rome, om daar aanwezig te zijn bij de Olympische Spelen. Op de terugweg bezoekt het tweetal de autosalon van Turijn. Bij een model van het Japanse merk Prince staat een Italiaanse hostess, die Miyakawa aanspreekt in het Japans. Ze worden op slag verliefd, terwijl hij op dat moment de achtergrond van deze dame nog helemaal niet kent. Het blijkt Marisa Bassano te zijn, de dochter van een Lancia-directeur die leiding geeft aan de vrachtwagenfabriek van het deftige merk in Bozen. De gelukstreffer wordt gevolgd door een tweede. Om de Japanse taal onder de knie te krijgen, verhuist Marisa naar Hiroshima, waar ze op de universiteit leden van de Matsuda-familie leert kennen. De familie is eigenaar van tal van bedrijven,



▲ Giorgetto Giugiaro (links) met Nuccio Bertone (midden) en Miyakawa.

◀ In de loop der jaren werd de band tussen Miyakawa en de familie Giugiaro steeds hechter. Hier staat de Japanner naast Giorgetto, met vrouw, dochter en zoon Fabrizio (tweede van rechts), die later leiding zou gaan geven aan ItalDesign.



▲ Een foto die Miyakawa het liefst onder zijn kussen zou bewaren: in het restaurant met Enzo Ferrari, wiens biografie hij in het Japans vertaalde.



▲ Miyakawa's latere vrouw Marisa in kimono op de stand van Mazda tijdens de Tokyo Motor Show van 1962. Marisa bracht Miyakawa in contact met de familie Matsuda, eigenaars van Mazda-producent Toyo Kogyo.



▲ De eerste Italo-Mazda: de door Bertone ontworpen 1000 Luce. Bertone-ontwerper Giugiaro is verantwoordelijk voor het ingetogen lijnenspel van de sedan, die echter nooit in productie gaat.



▲ Marisa en Hideyuki Miyakawa (links) legden het contact tussen Isuzu en Giugiaro (rechts), met de 117 Coupé als fraai resultaat. Giugiaro was toen hoofdontwerper bij Ghia, Tom Tjaarda tekende de auto.



▲ Twee werelden ontmoeten elkaar: Giugiaro schetst, zijn baas Nuccio Bertone kijkt toe. Miyakawa treedt op als tolk voor de aanwezige Mazda-ingenieur.

► Privé reed Miyakawa in een Lancia Aurelia B24 Spideramerica.



waaronder Toyo Kogyo. Deze autofabrikant zou later onder de naam Mazda Motor Corporation de wereldmarkten gaan veroveren. Marisa vangt op dat de Matsuda-familie graag in contact wil komen met Italiaanse designers. Dit vertelt ze aan haar kersverse man Hideyuki Miyakawa. Hij werkt dan inmiddels als Italië-correspondent voor het Japanse autotijdschrift Car Graphic. Miyakawa neemt direct contact op met Bertone. Er ontstaat een vruchtbare samenwerking die leidt tot de Mazda 1000 Luce, die in 1963 het levenslicht ziet. Op dat moment is Giorgetto Giugiaro, die dan 25 is, hoofdontwerper bij Bertone. Miyakawa bouwt een band met hem op die in de daaropvolgende jaren alleen maar hechter wordt. Ook als Giugiaro later bij Bertone vertrekt en aan de slag gaat als hoofd-ontwerper bij Ghia, blijft de samenwerking voortduren. Niet alleen Giugiaro, maar ook Ghia-baas Giacomo Gaspardo Moro wordt een goede vriend van Miyakawa.

SUCCESVOL BEMIDDELINGSWERK

Al snel brengt Miyakawa weer een deal tot stand. Ditmaal klopt Isuzu bij hem aan. Het merk is op zoek naar een deftig design voor zijn middenklasser. Dat leidt tot de oogverblindend mooie Isuzu 117, waarvoor de Japanners diverse designprijzen in ontvangst nemen. Met meer dan 86.000 verkochte exemplaren is de 117 bovendien een verkoophit. Daarnaast blijft Miyakawa werkzaam als journalist en vertaler. Zo vertaalt hij onder meer de biografie van Enzo Ferrari in het Japans. Dat doet hij met veel passie, want hij houdt van de sportwagens uit Maranello. Dankzij zijn succesvolle bemiddelingswerk kan hij zichzelf als eerste Japanner een 400 Superamerica cadeau doen. Daarnaast was hij ook eigenaar van een 250 GTE, een Lancia Aurelia B24 Spi-



▲ Hideyuki Miyakawa was de eerste Japanner die een Ferrari 400 Superamerica kocht. Later had hij een 250 GTE in de garage staan.



▲ Dit Giugiaro-ontwerp voor een kleine MPV stamt uit 1968. De uiteindelijke productieversie was het zeer kleine minibusje dat luisterde naar de naam Suzuki Carry. De cilinderinhoud was bescheiden: 360 cc.



▲ In september 1971 werd de baby-coupé Suzuki Fronte Coupé aan de wereld voorgesteld. Het design is onmiskenbaar afkomstig van Giugiaro. Het model wordt later opgevolgd door de SC100.



▲ Miyakawa staand bij Mitsubishi-project '1901'. Als Chrysler mede-eigenaar wordt van het merk, verdwijnt het productierijpe model alsnog van het toneel. Giugiaro ontvangt 80 procent van zijn honorarium.

deramerica en een Lancia Flaminia. Tot de dag van vandaag heeft hij een Riley 1.5 Litre Roadster uit 1945 in de garage staan (zie openingsfoto) en twee Jaguars: een XK120 en een Mark V.

Eind jaren 60 wordt de band met Giorgetto Giugiaro steeds hechter. Miyakawa helpt hem zelfs bij het opzetten van een eigen designstudio. Als Giugiaro vertrekt bij Ghia en in 1968 ItalDesign opricht, koopt Miyakawa tien procent van de aandelen. Twee jaar later doet hij zijn aandelen weer van de hand, maar blijft als adviseur betrokken bij het bedrijf. Daarnaast wordt hij verantwoordelijk voor de import van Suzuki-motorfietsen in Italië. Toyota benadert hem met de vraag of hij ook de Italiaanse Toyota-import op zich wil nemen, maar hij besluit dat niet te doen. "Ik wilde geen ondernemer worden, ik wilde mijn vrijheid behouden."

WIJS BESLUIT

Dat blijkt een wijs besluit te zijn, want de rol als bemiddelaar is hem op het lijf geschreven. Onder de codenaam '1901' heeft Giugiaro een nieuw middenklassemodel voor Mitsubishi ontwikkeld, maar dat komt nooit in de showroom. Als Mitsubishi in 1971 een samenwerkingsverband aangaat met Chrysler en 15 procent van het Japanse merk in handen komt van de Amerikanen, worden alle plannen veranderd en projecten stopgezet. "Mitsubishi loste het netjes op; het betaalde 80 procent van het bedrag", herinnert Miyakawa zich. Zijn adviseurshonorarium wordt een stuk hoger wanneer de Koreaanse merken hem benaderen. Via de Italiaanse ambassade neemt Hyundai contact met hem op, waarna Miyakawa voor de Koreanen een rondleiding langs twintig verschillende carrosseriebouwers organiseert. Uiteindelijk kiest

'Het was mijn taak om ervoor te zorgen dat de Japanse ingenieurs en de Italiaanse designers optimaal samenwerkten en dat niemand gezichtsverlies leed'



▲ Stijlvol vervoermiddel: Marisa Miyakawa met zoon en babysitter bij de Lancia Flaminia waarin het gezin zich verplaatste.



▲ In de jaren 70 adviseert Miyakawa Hyundai hoofd-ontwerper John Juwa (midden) met Miyakawa (links) en Giugiaro (rechts) bij de Hyundai Pony, de eerste exporttopper van het Koreaanse merk.



▲ De Stellar was Hyundais poging om het succesvolle Giugiaro-concept te vertalen naar het hogere segment. Een enorm succes werd de grote sedan niet.



▲ Miyakawa reed privé Audi Quattro, waaraan zijn vrouw een hekel had ('te snel', 'te gevaarlijk'). De Audi inspireerde Miyakawa tot een ambitieus project, de Aztec.



▼ Marisa Miyakawa (onder met geisha in Hiroshima) had uitstekende contacten met de familie die eigenaar was van Mazda (hierboven) en de familie Toyota (bovenaan).



▲ Miyakawa bestelde 50 Audi Quattro-motoren voor de realisatie van zijn grote droom: een eigen sportwagen, de Aztec. Het project mislukte jammerlijk.

Hyundai voor Giugiaro, ze nodigen de Italianen uit om de Hyundai-fabriek in Ulsan te bezoeken. "Giugiaro was in het begin sceptisch, hij hoorde dat er maar twintig auto's per dag werden gebouwd", aldus Miyakawa. Giugiaro verandert echter van gedachten als hij de volgende dag de Hyundai-scheepswerf bezoekt, waar meerdere 230.000 ton-tankers in het droogdok liggen. Miyakawa lacht: "Toen zag hij dat hij met een serieus bedrijf van doen had." Het samenwerkingsverband dat vervolgens wordt aangegaan, leidt tot de Pony, een model dat een bestseller wordt. De auto brengt zoveel geld in het laatje dat Hyundai jaren later zelfs Kia kan overnemen. Na zoveel successen is het tijd voor een avontuurlijk project: de Aztec met Audi Quattro-motor. De Japanner wil in eigen beheer 50 exemplaren van de extravagante tweezitter bouwen. De aerodynamisch gelijnde sportwagen is getekend door Giugiaro, die ook contact opneemt met de toenmalige Audi-baas Ferdinand Piëch. De dappere Miyakawa bestelt er vijftig Quattro-motoren. De deal komt tot stand na een mondelinge toezegging door het Japanse bouwbedrijf Susumo: elke project-ontwikkelaar die door Susumo een flat laat bouwen, krijgt een Aztec. Er worden uiteindelijk slechts twaalf exemplaren van de Aztec gebouwd. Twee jaar later spat de Japanse huizenbubbel uiteen, waarbij Susumo wordt meegesleept in de val. Miyakawa heeft veel geld verloren, maar hij weet genoeg achter de hand te houden om een 15 hectare grote wijngaard te kunnen opzetten, waar hij met zijn vrouw Marisa gaat wonen. Na zijn belangrijke werk voor de Japanse en Koreaanse auto-industrie, kan hij in zijn geliefde Italië van het leven gaan genieten. **M**



◀ Hideyuki Miyakawa heeft nog altijd het stuur in handen. Vandaag de dag is Hideyuki Miyakawa eigenaar van een wijngaard in de Maremma-streek in Toscane.



LEVENSLIJP

1960 Hideyuki Miyakawa rijdt met de motor naar Rome om de Olympische Zomerspelen live te kunnen bijwonen. Hij brengt een bezoek aan de autosalon van Turijn en ontmoet daar zijn toekomstige vrouw Marisa.

1962 Miyakawa brengt de eerste deal tussen een Japans automerk en een Italiaanse designer tot stand: Mazda gaat samenwerken met Studio Bertone. Daar leert hij Giugiaro kennen, waarmee hij meer dan honderd projecten zal realiseren.

1968 Als Giugiaro ItalDesign opricht, koopt Miyakawa tien procent van de aandelen. Twee jaar later doet de Japanner de aandelen weer van de hand, maar blijft als adviseur verbonden aan de designstudio.

1974 Miyakawa's grootste bemiddelingsucces komt op de markt: de door Giugiaro ontworpen Pony van de Koreaanse fabrikant Hyundai. Tot 1986 worden er meer dan een miljoen exemplaren van het model gebouwd.

1999 Na de flop met zijn eigen beheer ontwikkelde sportwagen Aztec, laat Miyakawa de auto-industrie achter zich en wordt eigenaar van de wijngaard Bulichella in de Maremma-streek in Toscane. Zijn vrouw Marisa overlijdt in 2003.

Mogelijk interessant voor iedereen die nog met een dynamo in zijn boordspanning voorziet. De jongens met een alternator kunnen dit dus gewoon overslaan maar het is wel interessant om te weten. In 2015 heb ik zonder probleem de koplampen van mijn RMF vervangen door BPF halogeenlampen van Holden en de aansluitcontacten weer wat betrouwbaarder gekregen met een vijl en contact spray.

Het is een 1:1 vervanging met P36D fitting. Ze dimmen naar links, maar omdat groot licht bijna nooit wordt gebruikt heb ik de reflectors in dimstand uitgericht op rijden aan de continentale kant van de weg.

<https://www.holden.co.uk/displayproduct.asp?pCode=010.564>

Holden is de enige leverancier die ik kon vinden met kwaliteit halogeen bulbs in BPF uitvoering.

Ik heb nu veel meer licht uit 35W, dan de gloeiende spijkers die er voorheen in zaten en zelfs 40W vroegen. Er zijn ondertussen ook mooie BPF Led oplossingen voor oldtimer koplampen en verstralers, van Dynamo & Regulator Conversions, daarover hieronder meer.

Mijn originele Butler verstralers zijn nog wel uitgerust met normale lampjes omdat ik die toch nooit gebruik. Ik heb deze units voor een schijntje door prima replica's (reflector met glas) vervangen van de RM club UK. (er staat zelfs Butler in het glas).

Helaas levert de RM club ze niet meer omdat de voorraad op is en David Marsden, die voorheen de spares secretaris was, niet meer kon achterhalen waar ze ooit waren gekocht.

De linker Butler reflector was van een Citroen met halogeen dus ze kijken me nu ook weer recht aan. Verder heb ik de side lights door LED units met dubbele werking (oranje/wit) vervangen.

Bij mij zijn dat tevens de richtingaanwijzers.

Hetzelfde gedaan met de achterlichten/remlicht/nummerplaatverlichting.

Daar is een prima 1:1 LED vervanger voor en het scheelt véél opgenomen vermogen.

Kijk hier maar eens

<http://www.dynamoregulatorconversions.com/online-shop-for-led-bulbsand-light-boards-etc.php>

Alle LED lampen zijn ook in positive ground uitvoering leverbaar.

Het is een gepuzzel met zoeken maar als je er niet uitkomt stuur je gewoon een mailtje en heb je meestal binnen 2 dagen antwoord. Ik ben over de kwaliteit te spreken en ontving bij de eerste order een lamp met één dode LED die meteen werd vervangen, dat was zichtbaar een soldeerfoutje. (we're awfully sorry)



ook ca. 15-20 W gebruiken; dat is ruim 1A bijtelling. Al met al: Je dynamo zal er blij mee zijn, het geeft hem meer zelfvertrouwen en een oude kabelboom wordt en niet warm of koud van.

Vriendelijke groet

Paul van der Sman



achterlicht/remlicht en nummerplaatverlichting in één LED vervanger voor groot en dimlicht.

Al met al scheelt het op deze manier vervangen van je lampen flink wat aan opgenomen vermogen wanneer je 's avonds laat na een Riley meeting met de verlichting aan rijdt. Tel al die wattages maar eens op en deel door 12. Met achterlichten en stadlicht aan zit je al snel op 100W tegen een paar Watt nu.

Ik denk dat ik nog 6 led lampjes koop voor de instrumentverlichting van het dashboard.

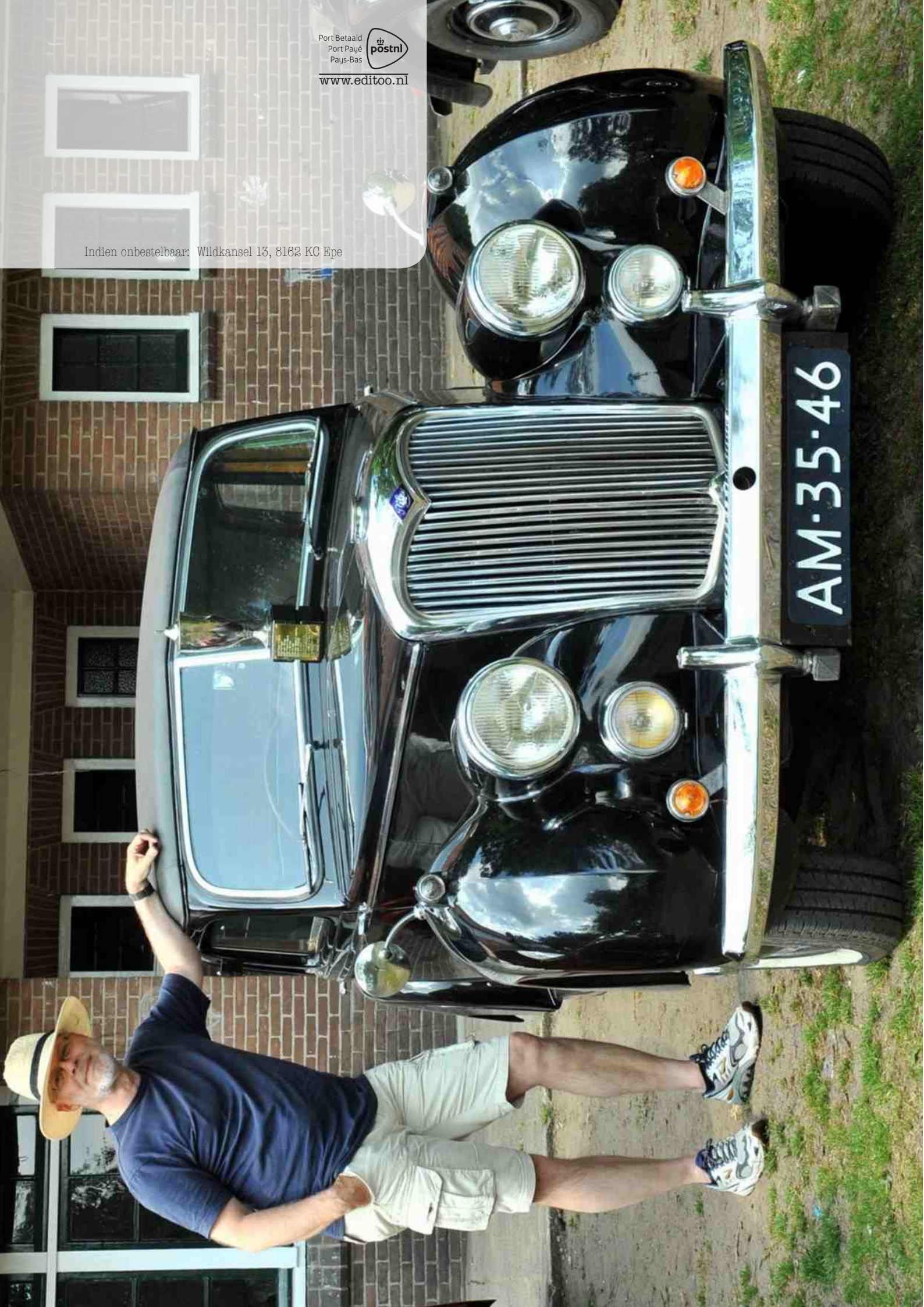
Je staat er niet bij stil dat die 6 lampjes samen toch

Door: Ewout Bezemer,

We zijn net terug uit midden Portugal, waar we goede dagen hadden vanuit een appartement in de heuvels boven Coimbra. Tot m'n plezierige verrassing bleek onze vakantiebestemming vlak bij het mooie huis van RCH-lid Alan en Teresa Teeder te liggen. Ik reed er een middag heen, het was een prima gelegenheid oude herinneringen op te halen, bij te praten en de 12/8 V-twin uit 1911 waarmee we bijna een halve eeuw geleden door Coventry reden, uit de garage annex werkplaats te halen. Ook de Adelphi waarmee de toen nog ongetrouwde Alan uit Engeland naar onze meetings kwam staat er, wat hielp om het huis te vinden. Als nog wachtend project is er een Kestrel verspreid in vele onderdelen over werkplaats en bijgebouwen. Alan maakt er eigen wijn en honing. De mega bosbranden die vorig jaar

een groot deel van de gigantische eucaliptus-bossen troffen, stopten nèt naast hun huis, de over de muren groeiende druivenstokken werden deels verbrand...
Bijgaand enkele foto's van de gelegenheid,





Indien onbestelbaar: Wildkansel 13, 8162 KC Epe