

Roamer

169



43e jaargang nummer 4, maart 2020

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

Contributie:

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

Advertentietarieven:

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

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

Inhoud

43e jaargang
nummer 4, maart 2020.

- 4 ALGEMENE GEGEVENS
- 5 VAN DE VOORZITTER
- 6 VAN DE SECRETARIS
- 7 VAN DE REDACTIE
- 8 VOORJAARSMEEETING ZUUK
- 9 NIEUWJAARSMEEETING 2020
- 10 VOORJAARSMEEETING
- 11 BRITISH AUTOJUMBLE 2020
- 12 VIERHOUTEN 2020
- 15 VIERHOUTEN 2021 EN VERDER
- 16 2 VARIANTEN OP EEN THEMA
- 24 EEN DAG BIJ DE KEURING
- 26 VOORBLAD MOTOR 1939

Agenda 2020

Voorjaarsmeeting

29 maart 2020 , Zuuk

British Car & Lifestyle

14- 15 maart Rosmalen

Vierhouten 2020

15-17 mei 2020

Autojumble

21 juni 2020 Waalwijk

Najaarsmeeting

20 september 2020

Inleveren kopij:

sluiting 1 juni 2020

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

Foto voorkant:

E. Bezemer

Foto achterkant:

Klassiek en Techniek



Riley Club Holland

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

Statuten en huishoudelijk reglement: verkrijgbaar bij de secretaris.

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

Voorzitter

: Sabine Juckenack, Singel 8, 1755 NT Petten
tel. 0226-381695, e-mail: voorzitter@rileyclub.nl

Secretaris/Ledenadm.

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

Contactpersoon-buitenland

: wordt verzorgd door de redactie

Penningmeester

: Ed Bens, De Meeren 54, 4761 SM Zevenbergen,
tel. 0168-326183, e-mail: penningmeester@rileyclub.nl

Bankrekening

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

Redactie

: Pieter Bolhuis, Paddepoelsterweg 17, 9747AH, Groningen,
tel. 050-5779150, e-mail: redactie@rileyclub.nl
: Jan-Willem Nieuwenhuis, Ledderweg 62, 8161SR, Epe
Tel: 06-20368513, e-mail: riley50.nl@hotmail.com

Archivaris

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

Clubwinkel

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

Commissie lief&leed

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

Commissaris register/ documentatie

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

Onderdelenvoorziening

: Derek Allnut Donington (RMA) Services
52 The Street, Bunwell, Norwich, Norfolk, NR16 1NA
England. Tel/Fax: +44 (1953) 789014;
Verder The Riley RM Club, The Riley Motor Club en The Riley
Register (alleen voor leden).

Technische adviseurs

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

Riley RM-typen:

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

Internet

Facebook

: www.rileyclub.nl
: De Rileyclub Holland

Van de Voorzitter

De laatste weken was het echt nog geen weer om de RMC onder de dekens vandaan te halen. Wij zijn op dit moment nog met andere projecten bezig.

Van de week zijn zonnepanelen op het dak geplaatst en net vóór de regenperiode begon heeft Thibault de apenboom een grote hulst in de voortuin gekapt en met wortel en al uitgegraven. Wij willen de tuin onderhoudsvriendelijk maken zodat we de komende jaren gerust een paar weken op reis kunnen zonder dat we bij terugkomst terecht komen in een wildernis.

Ach, zo blijf je bezig.

De afgelopen weken hebben we dus i.v.m. het weer meer tijd binnenshuis doorgebracht. Hebben ook wel eens over de Riley Club gesproken en een beetje gemijmerd over onze tijd in de club. Heeft het te maken met het jaar 2020, een rond getal dat je als het ware uitnodigt om terug te kijken? Of heeft het te maken met onze opruimwoede waardoor een aantal oude jaargangen Memoranda in de papierbak zijn beland. Nee, de Roamer nog niet, die ligt nog per jaargang gebundeld op de plank. Konden we nog niet over ons hart verkrijgen. Of heeft het te maken met het feit dat ook in het bestuur weer een tijdperk afgesloten wordt? Ed stopt als penningmeester, Jan-Willem heeft de redactie overgedragen aan Pieter Bolhuis.

Of heeft het te maken met gewoon ouder worden? Nou, liever niet.

Hoe dan ook, wij zijn bezig een aantal zaken op een rijtje te zetten. Voor mij betekent het dat ik na Vierhouten 2020 aan mijn laatste jaar als voorzitter begin. En het is zeker mijn laatste jaar.

Er komt geen volgende periode.

Wij komen tot de conclusie dat wij in verschillende functies meer dan 35 jaar actief zijn in de RCH. Thibault als penningmeester, ik als voorzitter. Daarnaast heeft Thibault jaren het drukwerk en de verzending van de Roamer verzorgd. Beide waren wij (mede-)organisatoren van diverse meetings, waaronder een internationale meeting en hebben wij samen met het bestuur en andere enthousiaste leden het programma en de catering van het jaarlijkse weekend in Vierhouten verzorgd.

Zo gaat dat in een kleine club. Er is een kern van actieve clubleden en soms wordt de groep uitgebreid en dat is fijn en soms krimpt de groep verder in.

Er zijn natuurlijk meer leden die op een vergelijkbaar lange actieve 'carrière' in de club terug kunnen kijken. Gelukkig maar, want anders hadden we niet zo veel mooie evenementen kunnen organiseren. Het is positief dat ook nieuwe leden de meetings bezoeken en bereid zijn de club te versterken en de organisatie van een voor- of najaarsmeeting op zich te nemen. Dus, dat komt wel goed!

Ach, je moet ook niet te sentimenteel worden. Wij emigreren niet. Wij blijven gewoon lekker in Petten wonen, met de RMC aan de ene kant van het huis in de garage en de camper aan de andere kant op de oprit.

Er is nog een jaar te gaan in het bestuur, er komen nog weer mooie meetings aan en ook Vierhouten staat weer gepland. Met elkaar zullen we bepalen welke kant het op kant, welke koers de Riley Club Holland de komende jaren gaat inslaan, maar dan met Thibault en mij als 'gast'!



Van de Secretaris – een onverwacht cadeautje.

In mijn contacten met de Alvis Owner Club Nederland had ik het genoegen om onder anderen kennis te maken met Jan Maarten ten Bos, al zeer lang lid van de AOCN, schrijver van vele artikelen en tevens een lid dat een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan het tot stand komen van het jubileumboek “Alvis – geschiedenis van een markant automerk 1919-1967”.

Zijn prachtige Alvis TC21 is ook te bewonderen geweest op de indrukwekkende “Alvis 100 jaar” tentoonstelling in het Louwman museum.

Bij een van onze ontmoetingen vertelde Jan Maarten me dat hij in zijn archief nog een bijzondere foto had aangetroffen waarvan hij vond dat die eerder bij onze club thuis hoorde dan in zijn eigen fotoarchief. Ik was die toezegging eigenlijk al een beetje vergeten, toen ik op een goed moment een keurige enveloppe in onze brievenbus vond met daarop een vlekkeloze spelling van mijn toch niet alledaagse naam, met als inhoud een in sierlijk handschrift geschreven begeleidend briefje en tevens de aangekondigde foto.

Het bleek te gaan om een foto van Pat Moss (de zuster van Stirling Moss, maar zelf ook een begenadigd autocoureur) bij haar Riley 1,5 waarin zij de Tour de Mediterranean reed in 1958. Onderaan de foto (inmiddels wat minder duidelijk zichtbaar geworden, de handgeschreven tekst “With best wishes Pat Moss”.

Een uniek plaatje uit de gloriejaren van Riley en zeker een aanwinst voor ons archief want zoveel van dit type originele foto's heeft onze club niet in bezit!

Dus, Jan Maarten, de hoogste tijd om jou namens de Riley Club Holland te bedanken voor deze alleraardigste geste!



Van de redactie:

Pieter Bolhuis.

“En dan nu mijn eerste Roamer als redacteur, hoop dat jullie het met plezier gaan lezen.”

Dit zou mijn openingszin worden voor dit stukje.

Maar alles loopt altijd anders dan dat je verwacht.



Door een aanrijding draaide ik even een poosje op halve kracht.

Jan-Willen, ook op halve kracht maar dan thuis met buiten de regen, heeft een groot deel van de invulling van dit nummer voor zijn rekening genomen.

Jan-Willem, hiervoor mijn grote dank.

Ik moet zeggen dat ik er meer mee bezig ben geweest dan ik had verwacht.

Dat “ding” moest wel worden gevuld, komt er wel voldoende kopij.

En dan is het spannend wat voor kopij er wordt ingeleverd en hoe dat allemaal moet worden ingepast.

Half februari begon ik nerveus te worden, er was nog maar 1 verhaal binnen en de sluitingsdatum moest worden vervroegd omdat Menno op de stand van British Cars and Lifestyle graag een aantal exemplaren wilde hebben om bezoekers te laten zien wat voor club we nu eigenlijk zijn.

Er was al wel een hele mooie toezegging van ons nieuwe clublid Jon Noomen die ik bij de Nieuwjaarmeting aanschoot met de vraag of hij niet een stukje wilde schrijven. Als nieuw lid kon hij immers heel mooi een eerste impressie geven over de club.

Verrassend was dat Jon redacteur bij Klassiek en Techniek is, de rubriek waar gebeurd.

En na een heel leuk gesprek kreeg ik tevens de toezegging dat hij wilde kijken of we een aantal artikelen over zijn Riley in Klassiek en Techniek ook mochten gebruiken voor de Roamer, als er ook iets tegenover mocht staan. Als redacteur grijp je natuurlijk zo’n kans.



Na een oproep via de secretaris is er van verschillende kanten kopij aangeleverd waarvoor ik ze hartelijk wil bedanken. Zo komt er dan toch een goed gevulde Roamer.



(Wijziging) Voorjaarsmeeting Zuuk

Onno Maaskant, Jan-Willem Nieuwenhuis en Gea Koopman heten Riley Club Holland leden van harte welkom voor de Voorjaarsmeeting op **29 maart 2020**. De bijeenkomst vangt aan in Zuuk (Epe). Het is een landelijke omgeving. Een wandeling achter ons is mogelijk over het schouwpad van Rijkswaterstaat. Zuuk is doormidden gekliefd door de A50. (Er is een hek, honden kunnen niet op de A50 komen). De lunch locatie is door Onno Maaskant geregeld.

Programma: 29 maart 2020

11:00 uur welkom aan de Ledderweg 62, 8161SR, Zuuk.
Koffie, koeken, bijpraten, wandelen en verkennen.

13:00-13:30

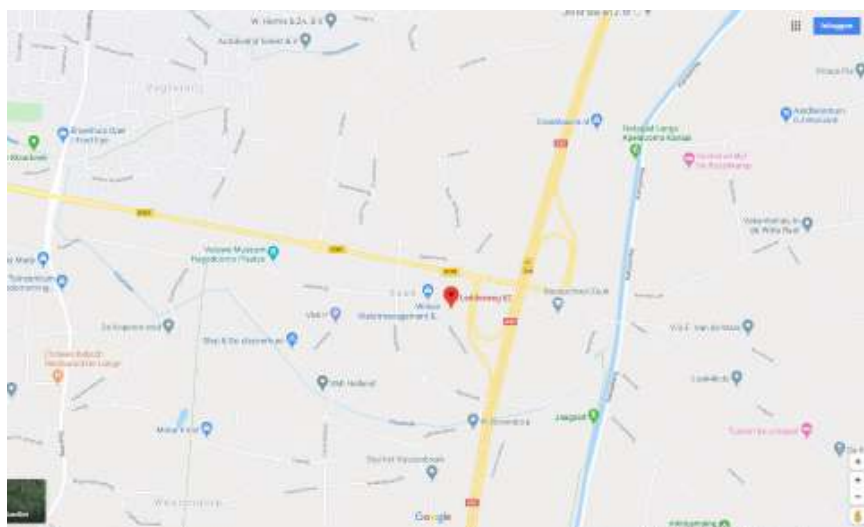
Korte rit door de omgeving naar een unieke lunch locatie aan de IJssel.

Hoe bereikt u Zuuk? Vanuit:

Noorden, vanaf A50 afslag Epe, Nunspeet.

Oosten en Zuiden A1 – A50 afslag Vaassen. Rechtsaf ri. Vaassen, bij Rotonde rechtsaf langs het kanaal. 3^e brug links, Zuukerend. Over de A50, 1^e rechts. Eind rechts.

Westen, A28 afslag Epe. N309 volgen, Rechtsaf bij stoplichten ri. Emst Vaassen en direct links Brakerweg, (VMI) gaat over in Ledderweg. Eind rechts.



Parkeren kan op het grasveld welke u hierboven op de foto ziet. Riley's vooraan en modern blik op de achtergrond.

Wij kijken uit om u allen te mogen ontvangen!

Onno Maaskant (0637174944), Jan-Willem Nieuwenhuis (06 20368513) en Gea Koopman.

Nieuwjaarsmeeting op 12 januari 2020 in Geesberge Restaurant

Wat doe je als kersvers lid sinds twee weken als je een uitnodiging krijgt voor een nieuwjaarsmeeting van de Riley Club Holland? Juist, je gaat er heen, een goede gelegenheid om eens kennis te maken met een aantal mede clubleden en te zien hoe het er op zo'n meeting aan toegaat. Dus gaan we op zondag 12 januari op pad naar Maarssen.

Aan deze meeting gaat nog wel wat vooraf. We gaan eerst even terug in de tijd. Een paar jaar geleden kocht ik mijn eerste Riley, een Victor uit 1938. Als kind werd ik enthousiast voor het merk door de blije verhalen van mijn vader over zijn Kestrel die hij vlak voor de oorlog reed toen mijn ouders een tijdje in Engeland verbleven. Die verhalen maakten indruk en dat is blijven hangen. Helaas heb ik maar één foto van die auto, maar die is ook angstvallig bewaard. Toch kwam het er niet van, Rileys waren al redelijk zeldzaam in mijn jeugd en daarna als ze er al waren, tamelijk onbetaalbaar. En gezin, huis en tuin, en een beperkt budget en ruimte deden de rest.

Nu was het dus zo ver. Terwijl de auto nog niet op kenteken stond, hij kwam via een lange omzwerving uit Duitsland, nodigde een vriend me uit om naar de Riley bijeenkomst in Vierhouten te gaan, hij kende daar een paar mensen. Ik nam een paar foto's van de Victor mee en raakte in gesprek met wat mensen. De eerste raad die ik kreeg was om in ieder geval lid te worden van het Engelse Riley Register. Die richten zicht vooral op de vooroorlogse Rileys en hebben informatie en onderdelen. En natuurlijk zou het leuk zijn als ik daarna ook lid zou worden van de Riley Club Holland. Het eerste gebeurde, maar het tweede liet nog op zich wachten. Tot...ik twee maanden geleden een Riley Lynx kocht van een Engelsman, een medelid van het Register. Toen was het wel tijd om ook lid te worden van de RCH, en wel per 1 januari 2020.

En zo is het dus dat we op pad gaan naar het Geesberge Restaurant in Maarssen. Gelukkig is er de Tomtom, want je moet blijkbaar door een heel woongebied van Maarssen, maar we vinden het uiteindelijk en het restaurant ziet er uit als op het plaatje, hier moeten we zijn. Geen Riley te zien, nee natuurlijk niet, zo in de winter, doen wij toch ook niet?

Het is even kijken waar de ingang is, maar dan zien we binnen een aantal mensen zitten aan tafeltjes. Zou dit de Riley Club zijn? Ja, we herkennen iemand van toen in Vierhouten. En dan worden we 'doorgegeven' aan Menno. Daar had ik al wat mail contact mee gehad, dus die wilden we ook live ontmoeten en vervolgens raken we aan de praat met Sabine onze voorzitter.



Terwijl we zo staan te praten komt er al iemand met koffie en taart en dat wordt keurig voor ons neergezet op een twee persoons tafeltje. Prima verzorging.

We gaan er eerst maar eens van genieten en om ons heen kijken. Het nadeel van een apart tafeltje is wel dat je ook niet makkelijk in contact komt met anderen. Die zitten bijna allemaal in gesloten kringetjes met elkaar te praten. Maar dat geeft niet, zo kunnen we ook even rustig kijken hoe het allemaal gaat. Intussen komen er meer leden binnen en iedereen krijgt een hand en goede nieuwjaarswensen. Ai, dat hebben wij niet gedaan, dat is blijkbaar wel de gewoonte. Nou ja, dat komt dan straks misschien nog wel.



Intussen houdt Sabine een welkomst praatje en vertelt ook dat er wat nieuwe leden bij zijn gekomen, en wijst vervolgens naar ons. Mooi, zo weet ieder meteen dat wij 'nieuw' zijn.

Even later komt Kees naar ons toe. Hem kende ik ook nog uit Vierhouten en hij had me daar heel goede raad gegeven over een probleem met mijn Victor.

En hij wist dat nog en kwam even informeren of het gelukt was. En ik mag zijn prachtige boek over zijn Lynx bewonderen. Geweldig boek, al komt er weinig van het bekijken want vervolgens schuift er iemand aan tafel die zich introduceert als Pieter. Makkelijke prater, ook heel informatief, en we hebben het heel gezellig zo met elkaar. Ondertussen eten we allemaal wat en dan ineens komt het konijn uit de hoed: het zou wel mooi zijn als ik een stukje zou willen schrijven voor het clubblad over onze eerste bijeenkomst. Ja hoor, prima; dus vandaar...

En dan gaan we maar eens wat rondlopen, we schuiven aan bij een andere tafel en raken daar ook heel gezellig aan de praat. Iedereen is heel hartelijk en dat geeft een heel prettig gevoel. Uiteindelijk gaat de tijd toch snel en gaan mensen weer op weg naar huis. En wij doen dat dan ook maar.



We nemen afscheid van de mensen die we inmiddels hebben leren kennen, zwaaien de anderen toe en gaan ook op pad.

Het was een prettige bijeenkomst, met dank aan de organisatie voor de vriendelijke ontvangst, de goede verzorging en de gezellige sfeer. We zien elkaar weer bij een volgende bijeenkomst!

Jon Noomen.

BRITISH AUTOJUMBLE, Lido Park, Vijverlaan, 5143 te Waalwijk,

21 juni 10-17 uur

Deze AutoJumble, geboren uit een initiatief van de MG Carclub., is een GRATIS toegankelijk evenement dat zich vorig jaar zich mocht verheugen over de aanzienlijke belangstelling zowel van clubs als bezoekers.

Wat kunt u deze dag verwachten?

Een keur van meer dan 1000 Engelse klassieke automobielen en veel gezelligheid. Leden van alle mogelijke Engelse autoclubs komen hier bijeen om hun mooie auto te showen en eventueel ook hun overvloedige onderdelen aan te bieden en dit alles tegen een aantrekkelijke prijs. Daarnaast zijn er ook veel handelaren die hun auto gerelateerde producten zullen presenteren. Ook aan vertier zal het niet ontbreken. Zoals al vele jaren zal de Mardigrassjazzband ons plezieren met hun geweldige dixiemuziek en is er volop de gelegenheid een hapje en een drankje te gebruiken op het horecaplein.

Al met al een dag waar gezelligheid, weerzien en herkenning de hoofdmoot vormen en dat tezamen met de meer dan 2000 bezoekers die het Lido terrein vorige Jumble's hebben bezocht.

De MGCarclub is verantwoordelijk voor de organisatie en de uitvoering is in handen van het British Autojumble Team. Dit nieuwe team zal er alles aan doen dit mooie evenement ook in 2020 tot een groot succes te maken.

Meer informatie voor zowel standhouders, verkopers en bezoekers:

<https://www.britishautojumble.nl/>

Helaas valt de Jumble dit jaar samen met de Nationale Oldtimerdag te Lelystad.

Leden die liever daarheen gaan, zorg dat je bij elkaar komt te staan en laat zien dat je daar mede namens de **RCH** staat!!

Dit jaar heeft de **Riley Club Holland** voor het eerst **een eigen stand** op de British AutoJumble!

Leden die op de een of andere wijze een bijdrage willen leveren om de stand te bemensen of hun auto te exposeren: graag contact opnemen met de secretaris (almeloord@outlook.com, 06-10518064).

Menno von Brucken Fock



Weekend meeting Riley Club Holland , Vierhouten 2020

De jaarlijkse meeting in Vierhouten staat dit jaar gepland voor het weekend van **vrijdag 15 mei tot en met zondag 17 mei 2020.**

Vanaf vrijdagmiddag **16.00 uur** zijn we aanwezig op de bekende locatie Het Kamphuis in Vierhouten, ingang naast het restaurant "De Mallejan".



Foto: Riley Club Holland

Accommodatie:

Voor de nieuwkomers willen wij gaarne attenderen op de overnachtingsmogelijkheden in het kamphuis, de omliggende hotels en campings. Overnachten in of bij het Kamphuis kan als je alles zelf meeneemt (luchtbed, tent, camper of caravan). In de omgeving zijn voldoende campings, hotels en B&B's.

Graag zelf regelen.

Neem een tuinstoel mee als je lekker buiten in de zon wilt gaan zitten.

Adres Kamphuis: Nunspeterweg, Vierhouten. Inrit naast Hotel 'De Mallejan' (Nunspeterweg 70) via de onverharde weg.

Foto: Riley Club Holland



Het programma voor dit weekend ziet er als volgt uit:

Vrijdag 15 mei 2020

Voor wie wil begint het weekend vandaag.

Zoals elk jaar is er vanaf 16.00 uur echter geen programma, maar de leden die er zijn weten elkaar uiteraard te vinden.

De avondmaaltijd wordt eventueel gezamenlijk genoten in de omgeving of in het kamphuis.



Foto: Riley Club Holland

Zaterdag 16 mei 2020

Vandaag starten we bij het Nationaal Militair Museum in Soest, Verlengde Paltzerweg 1, postcode 3768 MX te Soest, telefoon 085-003 6000, info@nmm.nl, op het terrein van het voormalig vliegveld Soesterberg.



Foto: Nationaal Militair Museum

Een ieder is welkom **vanaf 10.30 uur** om het museum te bezoeken. "Ontdek de wereld van de krijgsmacht". Wij verzoeken u, als u met de Riley komt, te parkeren op **P2 parkeerterrein** en voor de moderne auto's op het openbare parkeerterrein. **Indien we in de gelegenheid zijn om de Riley's op de startbaan naast de glazen wand van het museum te parkeren zult u daar naar toe worden geleid.**

Bij de ingang wordt u opgevangen.

Wilt u zo vriendelijke zijn, indien u in het bezit bent van een museumkaart, deze mee te nemen en te tonen bij de ingang.

We zullen verzamelen in de Esspressobar met 'koffie +' op de eerste verdieping.



Foto's : Nationaal Militair Museum

Afhankelijk van het aantal deelnemers is er eventueel gelegenheid voor een groepsrondleiding door het museum. In het museum is er gelegenheid om te lunchen (voor eigen rekening).

Tevens kunt u terecht bij het Kenniscentrum van het museum voor het raadplegen van een grote verscheidenheid aan boek- en beeldmateriaal.

Vanaf ca. **15.00 uur** vertrekken we vanaf het museum naar Vierhouten.

Een eventuele alternatieve route is door Menno Brucken Fock uitgezocht en voert ons langs bekende en onbekende plekjes op de Veluwe. Om **ca. 16.00 uur** zullen we arriveren in Vierhouten om samen met de overige leden alle wetenswaardigheden te delen omtrent onze hobby en anderszins. Voorafgaand aan de avondmaaltijd zal een happy hour een sfeervolle omlijsting zijn van een gezellige avond.

Vanaf **ca. 18.00 uur** zal er een passende avondmaaltijd worden verzorgd door het bestuur.

Zondag 17 mei 2020

De zondag willen we de ochtend en de voormiddag bij het kamphuis en omgeving een ieder de gelegenheid geven om onder het genot van koffie, drankje en iets lekkers en een verzorgde lunch rond het middaguur, met elkaar van gedachten te wisselen. Tevens vragen wij van u om de agenda van de Algemene Ledenvergadering, met name over de locatie en de toekomst van de RCH te bediscussiëren.

Om **ca. 14.00 uur** willen we starten met deze **Algemene Ledenvergadering** waarvoor alle leden zijn uitgenodigd in of rond het kamphuis. De agenda en het verslag van de vorige ALV van 2019 vindt u in de Roamers van de afgelopen periode.

Geprinte exemplaren zijn op het clubweekend beschikbaar, alsmede die van de financiële resultaten van het afgelopen jaar. Deze stukken zijn tevens te vinden in het besloten deel op onze website.

We hopen dat we daarna om **ca. 15.30 uur** een beroep op u mogen doen om het kamphuis weer schoon op te leveren om daarna afscheid van elkaar te kunnen nemen.

Aanmelden:

Inschrijven bij voorkeur per mail bij de secretaris van de RCH, Menno von Brucken Fock:

almeloord@outlook.com

Inschrijven graag vóór 1 mei 2020 onder vermelding van het aantal personen en de dagen of dagdelen van het weekend die u aanwezig zult zijn.

Kosten voor het weekend (per persoon)(ongewijzigd):

Deelname gehele zaterdag	€ 30
Deelname zaterdag vanaf 16.00 uur :	€ 20
Deelname zondag :	€ 10

VIERHOUTEN: 2021 en verder....

Beste (familie)leden van de Riley Club Holland,

Tradities zijn er om in ere te houden maar dit moet niet een vanzelfsprekendheid zijn als er gegronde redenen zijn om een andere keuze te maken.

Binnen ons bestuur is uitgebreid gesproken over het al dan niet handhaven van ons clubweekend in Vierhouten.

Het bestuur van de RCH wil u als (familie)leden in overweging geven het jaarlijkse clubweekend met ingang van 2021 niet langer op de bekende locatie in Vierhouten te laten plaatsvinden omdat:

- kostentechnisch Vierhouten erg duur is geworden: de prijs van het kampterrein voor een weekend is per 1 januari 2020 met 50% gestegen namelijk; € 750,-
- het aantal leden dat blijft overnachten op het terrein/in het kamphuis nagenoeg 0 is
- mogelijkheden voor nieuwe activiteiten in de directe omgeving steeds beperkter worden
- er niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om zelf te koken in het kamphuis
- het steeds lastiger wordt uit eigen gelederen de catering te verzorgen

Voor dit jaar (2020) zijn de totale geschatte kosten voor het Vierhouten weekend ca. € 2.200, exclusief bijdragen van de leden en de overnachting(en) elders, door de leden zelf te bekostigen.

Als in de toekomst alles uitbesteed zou worden, zullen deze kosten hoger gaan liggen maar daar tegenover staat dat er van locatie gewisseld kan worden, dus ook andere delen van Nederland komen zo aan de beurt en we hoeven niets klaar te zetten of zelf op te ruimen.

Uit de vele varianten die denkbaar zijn, stelt het bestuur het volgende voor:

De algemene ledenvergadering zal niet langer plaats vinden tijdens het clubweekend maar worden ingebed in de Voorjaarsontmoeting die eind maart, begin april wordt gehouden. De algemene ledenvergadering zal dan voorafgaande aan de te organiseren activiteit/tourrit plaats hebben. Voor komend jaar (2021) stelt het bestuur voor deze dag in de buurt van Vierhouten te (laten) organiseren.

Per 2021 zal het clubweekend (zaterdag/zondag en bij gebleken belangstelling ook vrijdagavond) in de periode tussen half mei/half juni georganiseerd moeten worden. Dit clubweekend zou dan rouserend door heel Nederland gehouden kunnen worden. Bij het kiezen van de locatie voor de Najaarsontmoeting dient dan uiteraard rekening gehouden te worden met de locatie van het clubweekend in dat jaar.

U als (familie)lid kunt hier schriftelijk op reageren per mail of per brief gericht aan de secretaris, door telefonisch contact op te nemen (06-10518064) of u kunt uw mening kenbaar maken op komende ALV op 17 mei 2020.

Het bestuur

Twée varianten op



De jaren '30 brachten ons – ondanks de crisisjaren – exorbitante auto's, maar ook auto's voor de minder gefortuneerden. De Fransen presenteerden in 1938 hun 202 voor het gezin en aan de andere zijde van het kanaal was er Riley, die twee jaren eerder de 12/4 voor de sportieve familie op de markt bracht. Twee varianten op hetzelfde thema. Hoe verschillend zijn ze en hoe rijden ze?

Op een van de warme nazomeravonden tref ik Jon Noomen en Mark Snoek op de Veluwe met hun vierwielers. Jon – geen onbekende voor lezers van *Klassiek & Techniek* – is eigenaar van een zeldzame Riley 12/4 Victor Saloon. Zeldzaam omdat er slechts 270 in deze gesloten uitvoering zijn geproduceerd. Mark is aan komen

rijden in een op het eerste gezicht minder zeldzaam voertuig: Peugeot 202. Echter, dit is een 'Utilitaire' in de carrosserie-uitvoering 'Commerciale Familiale' en eveneens een niet gebruikelijke verschijning op klassiekerevenementen; slechts circa 70 zijn er gebouwd. Peugeot startte met de productie van de 202 in 1938. Een jaar ervoor nog had men

een thema



onder bezoekers van de autosalon in Parijs geïnformeerd, wat men verwachtte van een kleine familieauto. Erg kort dag en je kunt je afvragen, in hoeverre die informatie nog verwerkt is in het uiteindelijke ontwerp. Kenmerkend bij de 202 zijn de koplampen achter de grille, net zoals bij de 302 en de 402. Toen de productie eenmaal goed op gang was, brak de Tweede Wereldoorlog uit en stopte men de productie lijn in 1942, om die drie jaar later weer af te stoffen. In totaal reden er 104.126 202's van de band toen deze in 1948 werd stilgezet. De 202 werd geleverd als sedan ('berline') en als tweedeurs cabriolet





Jon's vader reed ooit Riley, een Kestrel.
"Daarover vertelde hij altijd zulke mooie verhalen. Zo een merk moest ik ook hebben."



('decapotable'). Die laatste was voor de welgestelden, want er moesten 30% meer Franse Franken vanonder het matras worden gehaald ten opzichte van de sedan. Er was ook nog een 'berline découvrable' met een dakconstructie die erg doet denken aan een 2CV. Van 1947 tot 1949 werden er dik 3.000 'Canadiennes' gebouwd. Hiervan zijn de deuren van hout en alles wat tussen het dak en de vloerplaat zit eveneens. Eigenlijk een 'woody'. Deze kostte de helft meer dan de 'berline'. De *Utilitaire* tenslotte is een soort stationcar met een extra zitrij door middel van klapstoeltjes tussen de voor- en achterbank. Iets wat later een *Familiale* zou heten.

De techniek is zo simpel als die van een paard en wagen. Opvallend is hierbij de plaatsing van de accu, die laag vóór de radiator is geplaatst. De voorwaartse beweging wordt in gang gezet door een watergekoelde viercilinder motor met 1.133 cc inhoud. 30 pk peurt het eruit wat je met flink wat geduld naar krap 100 km/u duwt, nadat je de derde en hoogste versnelling hebt ingelegd. Bijzonder voor zijn tijd zijn de kopkleppen, terwijl concurrent Juvaquatre van Renault nog zijkleppen had. Het contact met de weg wordt onderhouden door onafhankelijke voorwielophanging, die de 202 overnam van zijn voorganger 201.

De Riley is een volkomen andere interpretatie van het thema 'familie-wagen'. Dit model zag in 1935 het levenslicht om al na drie jaar de deur achter zich dicht te trekken. Aanvankelijk als 12/4 geïntroduceerd, kreeg het in 1936 de typeaanduiding 1½-litre. De watergekoelde viercilindermotor is met 1.496 cc en 52 pk duidelijk veel krachtiger dan zijn Franse tijdgenoot. Een enkele of zelfs dubbele Zenith- of SU-carburateur en dubbele nokkenassen onderschrijven het sportieve karakter. Het motorblok is gebaseerd op dat van de Riley Nine, met als kenmerk een cilinderblok en een krukashuis, dat als één unit is gegoten. Een

- 1 Spaakwielen op de Riley.
- 2 De 1,5 liter motor in de Riley is van twee kanten toegankelijk.
- 3 De Simms Vortex 'air cleaner' die stofdeeltjes uit de lucht haalt, alvorens het de carburateur in wordt gezogen.
- 4 Lucas. Nee, geen grappen.



DE EIGENAAR JON

Jon's vader reed ooit Riley, een Kestrel. "Daarover vertelde hij altijd zulke mooie verhalen. Zo een merk moest ik ook hebben", begint Jon zijn relaas. "Bovendien is het een van de weinige Britse auto's waar ik goed in pas en ik wilde een Britse auto. MG's, Singers en andere oude sportwagens geprobeerd, maar telkens paste ik er niet in." Jon is van het formaat basketbalspeler *premier league*. Hij kocht zijn Riley in 2017. "Via de Identity Card blijkt dat mijn Riley in 1938 eerst een half jaar door de fabriek is gebruikt en toen stond ie nog niet op kenteken. Hierna is de wagen naar Rhodesië verhuisd en vervolgens naar Zuid-Afrika. Iemand heeft de wagen daar gerestaureerd. Ik heb een briefje gevonden, dat vertelt dat ene Apie Venter de leren bekleding heeft gemaakt. Vanuit Zuid-Afrika is de wagen begin deze eeuw gekocht door een Engelsman, die de Riley weer naar zijn geboortegrond haalde. Dat kostte een kapitaal. De Engelsman investeerde in de techniek, zoals nieuwe stuurskogels. Het leuke is, dat de wagen, nadat ie is ingevoerd, een modern kenteken kreeg. Maar de eigenaar wilde het eerste, Britse kenteken weer terug. In een dik Riley-boek staan alle kentekens met chassissnummers erbij." Jon bezit een stapel correspondentie tussen de Engelsman en de Britse RDW. Eerst krijgt de eigenaar geen antwoord. Vervolgens wordt de man nijdig en blijft doorzetten bij de RDW. Uiteindelijk krijgt hij het kenteken, maar dan ontvangt hij het kenteken van de opvolgende auto met ook het chassissnummer van die auto. Dus niet de combinatie kenteken-chassisnummer die de Engelsman zo graag wilde hebben! Hij rijdt dan maar met een verkeerd kenteken rond. Een Duitse klassieke autohandelaar – Kranz – koopt de auto van de Engelsman, voor zijn vrouw. Zij reden er verschillende rally's mee. Jon: "Ik kwam Kranz tegen op beurzen en toonde mijn interesse in zijn Riley. De ene keer wilde hij hem verkopen, maar de volgende keer toen ik hem zag, weer niet. Wil je hem nu verkopen, of niet? Nou ja, ja, zei Herr Kranz, OK dan maar. Toen stuurde Herr Kranz een koopcontract met het Britse kenteken en zo kwam ik erachter dat het niet klopte. Ik voorzag al problemen bij de invoer. Vervolgens kreeg ik de Duitse papieren met de juiste kenteken-chassisnummer combinatie. De invoer gaf daarna geen problemen"

populair 'blokje' dat tot in 1955 in verschillende Rileys onder de motor-kap floreerde. Een bijzonder onderdeel onder de motorkap bij Jon is de Simms Vortex centrifugale 'air cleaner' die stofdeeltjes uit de lucht haalt, alvorens het de carburateur in gaat. Deze is niet origineel maar is indertijd ingebouwd omdat hij minder weerstand zou hebben. Het chassis bestaat uit starre assen met half-elliptische bladveren vóór en achter en de overbrenging geschiedt op de achterwielen, net als bij de 'Peus'. Bijzonderheid hier is de preselector vierversnellingsbak.

De 12/4 kon geleverd worden in drie verschillende wielbases en twee verschillende spoorbreedtes. Duidelijk ten behoeve van klanten die door carrosseriebouwers een unieke opbouw lieten maken. Bij de introductie kon je bij de fabriek drie varianten bestellen: de Kestrel 4 'light fastback saloon', de Falcon 'saloon' en de Lynx 'open tourer'. In 1936 werd de Kestrel een 'six light' en de Falcon werd al vervangen door de Adelphi 'six light saloon'. Tevens werd de Continental 'touring saloon' geïntroduceerd. De Victor is het laatste model dat gemaakt werd voor Riley werd overgenomen door de Nuffield-groep. Bijzonder is de geheel stalen Briggs-body, terwijl voorgaande modellen vooral voorzien waren van Rileys eigen Midland body's die gemaakt waren van hout en aluminium.

Voordat de zon op deze zwoele avond achter de einder verdwijnt, moeten wij snel op pad voor de reportage. Ik stap eerst af op de Peugeot 202 van Mark, die bijna lieflijk aandoet met zijn ronde vormen. Ik kan werkelijk geen enkele rechte lijn ontdekken. De designer van dit koetswerk heeft geen liniaal beetgehad. Hij streefde de perfecte stroomlijn na. Dat is duidelijk met de koplampen achter de grille en de afkapping over de achterwielen met daarop de aerodynamische leeuwenkop, die



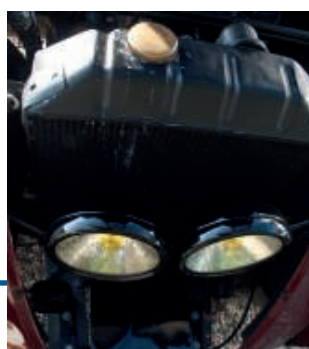
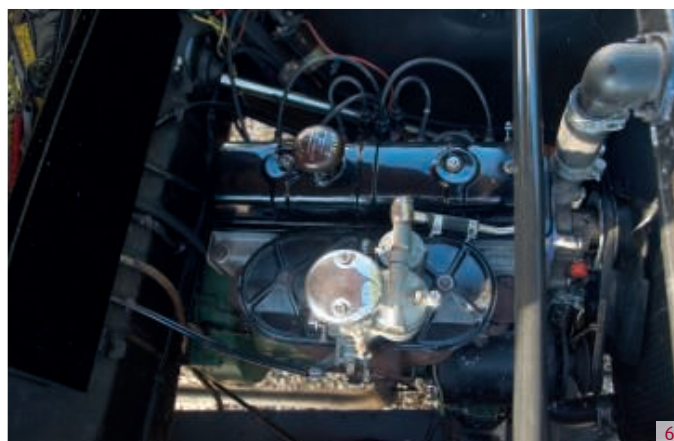
5 Wioldoppen op de Peugeot.
6 Het overzichtelijke viercilindertje van de Peugeot.

DE EIGENAAR MARK

Mark heeft een Peugeot 202 U, wat staat voor 'Utilitaire'. Hij heeft ook nog een UH, waarbij de 'H' staat voor hydrauliek, dat is gerelateerd aan de hydraulische remmen die na de Tweede Wereldoorlog werden ingebouwd. De 202 op deze pagina's wordt nog geremd, net als een fiets: met kabels. Mark kocht de wagen in 2000. "Ik was met een 202 Canadienne begonnen en schreef erover in het Peugeot-clubblad. Naar aanleiding hiervan meldde zich iemand die een 202 had en er vanaf moest. Hij vertelde dat hij exact dezelfde auto had, maar dan met een metalen opbouw. 'Dus misschien kun je die van mij wel voor onderdelen gebruiken', zei hij. Ik ging kijken en zag tot mijn verbazing dat de wagen helemaal in stukken was gezaagd. Over de lengte had hij hem doorgezaagd, het schutbord losgezaagd, de twee zijanten en het dak eraf. He-le-maal in stukken! Dat had hij gedaan omdat hij geen garage had. Toch maar gekocht voor de onderdelen. Toen lag het daar in mijn garage en dacht ik 'wat moet ik ermee?'. Ik ben mij er in gaan verdiepen en zag foto's met het woord erbij 'rare'. Tja, rare..., maar dat Franse woord betekent 'bijzonder' in het Nederlands. Een uniek type dus. Zijn er bar weinig van gebouwd. Ik dacht 'wat zal ik doen'? Er zat geen vloer meer in, geen dorpels meer aan. Alles weggerot. De achterschermen ontbraken. Uiteindelijk toch de uitdaging aangegaan en gestart met de restauratie. Met mijn kennis uit de scheepvaart, pakte ik het aan net zoals een schip wordt gebouwd; in secties. Dat ging toch anders, want door het vele lassen trok het geheel alle kanten op, dat kwam niet goed. Dus weer los gemaakt. Ik heb de vloer uit de Canadienne gehaald om als mal te dienen. De watergootjes nieuw laten maken. Langzaam aan opgebouwd en laten stralen. Vervolgens in de epoxyprimer gezet. De deuren proberen er in te zetten, maar dat paste natuurlijk weer niet. Deurstijlen aanpassen en opnieuw proberen. Net zo lang zitten freubelen, totdat het wel goed was. Ik heb mij aardig verteld aan deze klus! Ik ben in 2000 begonnen. Maar tussendoor heb ik nog de Trabant van mijn dochter helemaal gerestaureerd en ook nog een Peugeot brommertje. De auto stond toen in een hoek. In 2013 heb ik hem daar uitgetrokken en ben weer begonnen. Motor laten reviseren, spuitsel gezocht en nu is ie klaar. Wat heb je met het model? "Ik ben Peugeotliefhebber van huis uit en mijn vrouw vindt hem ook leuk. Een 202 BH in vier jaar klaargemaakt, toen de Canadienne en hierna deze 202 U."



30 pk peurt het eruit wat je met flink wat geduld naar krap 100 km/u duwt, nadat je de derde en hoogste versnelling hebt ingelegd.



MARK OVER DE RILEY

Mark vindt de Riley duidelijk anders schakelen en het geluid is donkerder, als het ware. "Over de heuvel stuurt mijn Peugeot strakker. Maar eerlijk is eerlijk, de Riley is comfortabeler en luxer. Als je de versnellingsbak in mijn Peugeot onder controle hebt, kun je vanaf 20, 25 km/u al in zijn '3' rijden en dat is toch wel makkelijk."

JON OVER DE PEUGEOT

Jon vindt de Peugeot heel makkelijk rijden. "Het voelt zachter aan. Het sturen gaat stukken lichter dan bij mijn Riley. Ook wel indirecter en vager. Ik moet even wennen aan het schakelen, met grote slagen. De hele beleving is zachter, aaibaarder. De stoelen bij de Peugeot zitten beter. Bij de Riley mis ik steun onderin de rug."



ook de motorkap siert. De portieren gaan naar elkaar toe open. Binnenin zitplaatsen voor de gehele familie. Het moet dan niet een familie zijn bestaande uit forse, Scandinavische Vikingen, maar een Franse boerenfamilie van het formaatje Charles Aznavour, zeg maar. Voorin passen dan vader en moeder. Daarachter twee kinderen en op de derde zitrij 'bonne maman' en 'bon papa', die tussen zich in de peuter nog in bedwang kunnen houden. Op naar de markt! De koopwaar kan via ruime achterkleppen naar binnen geschoven worden. Kleppen inderdaad, want een helft scharniert omhoog en een andere naar beneden. Als je de onderste helft open laat, kun je nog een Solex meenemen ook! Peugeot had dus met de 202U een hele praktische familieauto. Een voorloper van hun hedendaagse MPV's.

Tussen de voorstoelen staan de handrem en de schakelhendel. Het stuurwiel van maagdelijk wit kunststof harmonieert met de ivoorwitte enkele klok en dito gekleurde schakelaars op het dashboard. Omdat de auto natuurlijk stuurbevestiging ontbeert, is het formaat van 'de hoepel' aanzienlijk om niet al te veel kracht te hoeven zetten.

De startprocedure gaat als volgt. Eerst links in het voetencompartiment een sleutel omdraaien, de nulonderbreker. Hiermee zet je als het ware het contact aan. Dan op het dashboard, links onder van de klok, een knop indrukken, waarmee de spanning gegenereerd wordt. De brandstofmeter slaat meteen uit als bewijs. Vervolgens de chokeknop uittrekken, rechts midden van de klok, welke twee standen kent. Hierna de vervroeger middels een draaiknop rechts boven naast de klok helemaal terugdraaien. De laatste handeling is het uittrekken van de startknop links midden naast de klok. En warempel! De Fransoos roffelt meteen gewillig. Het is duidelijk dat deze procedure tevens als

Het is duidelijk dat deze procedure tevens als een antidiefstalinstallatie kan functioneren. Want welk modern mens vindt dit uit?

een antidiefstalinstallatie kan functioneren. Want welk modern mens vindt dit uit? Verder nog knopjes op het dashboard voor de ruitenwissers, die overigens ook met een hendel achter het stuurwiel met de hand te bedienen zijn. Overigens geen hendels aan het stuurwiel, want de richtingaanwijzers bedien je met een schakelaar op het dashboard en de verlichting met een draaiknop in de naaf van het stuurwiel, die tevens als claxon dient. De interieurverlichting wordt bediend met een schakelaar vóór de passagier. Helemaal links zit een schakelaar voor de verlichting onder de motorkap. Tja, zo'n zeventig jaren geleden was het heel gebruikelijk om regelmatig onder de kap te moeten zijn.

Na dit ritueel dat Mark keurig uitlegde, ben ik benieuwd naar de schakelaars en knopjes van Jon's Riley. Kan de Brit de Fransoos overtreffen? Wat meteen zichtbaar is in het interieur van de Riley, is dat er meer klokjes en metertjes zijn. Laten wij beginnen met het stuurwiel. Op de naaf zit onderin een schakelaar voor de richtingaanwijzer. Oorspronkelijk hoort ie bovenin de naaf te zitten, maar de vorige eigenaar heeft deze 180 graden gedraaid en tevens een schakelaar onderaan het dashboard gemonteerd die de functie van richting aanwijzen heeft overgenomen. Verder op de stuurwielnaaf een drukknop voor de claxon en een schakelaar voor het dimlicht. Je moet dan wel eerst links van de klokken de verlichtingsschakelaar hebben aanstaan. Middels een trekknop tussen de klokken worden de ruitenwissers geactiveerd met ernaast een knop voor de dashboardverlichting. Verder nog een trekknop voor de choke. Rechts van de klokken draai je met een sleutel het contact aan, om vervolgens ernaast op een knopje te drukken en 'vroemmmmm'... de motor draait. Dit ritueel is dus een stuk conventioneel dan bij de Fransoos. Wat verder opvalt, is de grotere hoeveelheid van klokjes en metertjes, die voorzien zijn van een sierlijk chromen randje en dat het gehele dashboard uit statig gepolijst hout bestaat. Een 'gentleman' gaat niet voor minder!

Het uiterlijk van de Riley is minder revolutionair dan dat van de Peugeot. Eveneens naar elkaar toe openslaande portieren, maar nog een ouderwetse motorkap; links en rechts van de wagen



SPECIFICATIES

RILEY 12/4 1½ LITER VICTOR (1938)

Motor	watergek. 4-cilinder in lijn
Cilinderinhoud	1.496 cc
Boring x slag	69 x 100 mm
Brandst. voorz.	enkele Zenith-carburateur
Vermogen	52 pk/4500 tpm
Wieloph. v./a.	starre as/ bladveren
Remmen v./a.	trommels, mechanisch bediend met stangen
Gewicht	1200 kg
Banden	17 x 550
Topsnelheid	115 km/u, kruissn. 100 km/u
Nieuw prijs	325 pond (1938, Engeland)
Waarde nu	€ 35.000,-



SPECIFICATIES PEUGEOT 202 (1939)

Motor	watergek. 4-cilinder in lijn
Cilinderinhoud	1.133 cc
Boring x slag	68 x 78 mm
Compr.verh.	7 : 1
Brandst. voorz.	enkele Solex-carburateur
Vermogen	30 pk/3.500 tpm
Transmissie	handgesch., 3 versnellingen
Wieloph. v.	onafh. met dwarse bladveer en schokbrekers
Wieloph. a.	bladveren en schokbrekers
Remmen v./a.	trommels met kabels
Gewicht	1.180 kg
Banden	17 x 400
Topsnelheid	???? km/u
0-100 km/u	ha ha ha!
Waarde nu	?????





scharniert een klep omhoog. Met geopende kofferklep kun je geen Solex vervoeren, hooguit een golftas, die er met gesloten klep niet in past. De stemmige 'two tone' kleurencombinatie 'royal blue' met 'ivory white' en de spaakwielen geven de Riley een klassieke, sportieve uitstraling. Op het meubilair passen de ouders met twee kinderen, maar 'grandma' en 'granddad' moeten achter de geraniums thuis blijven zitten.

'Let's go for a ride!' De handrem tussen de voorstoel naar beneden, de motor starten en schakelen. Dat gaat met een hendel rechts aan het stuurwiel met een subtiel houten knopje erop. Het is een preselectorbak, oftewel, je positioneert de hendel in de gewenste versnelling (of achteruit of neutraal), maar de overbrenging wordt pas tot stand gebracht wanneer je het koppelpedaal intrapt. Soort halfautomaat. Dit vereist wel wat anti-

cipatie in het verkeer. Met vier versnellingen ben je op landwegen lekker bezig. Het heeft z'n charme, zullen wij maar zeggen, maar geef mij maar een conventionele bak.

De leren stoelen hebben voor mij een te lange zitting en ik zak voortdurend onderuit. Meer steun onderin de rug zou welkom zijn. Jon verklaart dat de stoelen origineel wellicht een verenpakket in zich hadden dat later is vervangen door schuimrubber, wat dit tot gevolg heeft. Ondertussen roffelt de viercilinder gewillig en onderstreept het sportieve karakter van de Riley, die veelvuldig vertegenwoordigd was in races en rally's. De wagen stuurt relatief strak en zoekt niet voortdurend naar het juiste spoor.

De Peugeot mag dan wel uit dezelfde periode komen als de Riley en ook bedoeld zijn als familiewagen, maar de uitwerking van dit concept is totaal anders. Ruimte en functionaliteit



staan bij de Fransen voorop. Geen poespas. Eén klok die de snelheid aangeeft met daarin de ampèremeter, brandstofvoorraadmeter en kilometerteller. *C'est ça!* De stoelen zitten comfortabel. Het schakelen gaat met de lange pook door de ongesynchroniseerde bak zo soepel als een mes door een zacht kaasje. Als je aangekomen bent in het derde verzet, ben je al bij het einde. Dit derde verzet staat je wel toe haakse bochten te nemen, want de motor pakt het vanaf lage toeren gemakkelijk op. Remmen is een ervaring, die menig verwerende, moderne burger zal doen huiveren bij de eerste aanraking van het pedaal. In deze 'Utilitaire'-versie geen remleidingen waar doorheen vloeistof verplaatst wordt. Neen, slechts simpele kabels zoals op je fiets! De Peugeot is met zijn bejaarde techniek en 30 pk een *voiture* waarvan je voornamelijk rustig toerend over provinciale en B-wegen zult

genieten. Familie mee, mandje brood, kazen, worst en wijn. *Vive la France!*

En dan de vraag 'welke zou ik meenemen naar huis'...? Het is leuk om te zien hoe in de twee landen het thema 'lichte familieauto' verschillend ingevuld wordt. De Peugeot is duidelijk gericht op nuttig gebruik met een uitvoering die de Rileys helemaal niet kennen. Een echte familieauto dus. De Riley is traditioneler, ook technisch in een aantal opzichten, maar wel luxer uitgevoerd en net iets sportiever. Dat laatste spreekt mij wel aan, daarom ga ik met de Riley naar huis. Dan wel met andere voorstoelen. |



Op het meubilair passen de ouders met twee kinderen, maar 'grandma' en 'granddad' moeten achter de geraniums thuis blijven zitten.

Een dag bij de keuring.

Alweer een half jaar geleden moest het er maar eens van komen, het keuren van de inmiddels min of meer afgebouwde Brooklands.

Het was de lang van tevoren besproken dag waarop ik verwacht werd bij RDW Nieuwegein 'kode oranje', stevige storm en stromende regen. Gelukkig had ik kort ervoor nog een tonneau-cover voor de kuip gemaakt zodat de auto op de trailer kon zonder vol te lopen. Regenwater is voor een Engelse

auto een occupational hazard, zijn baasje had daar minder plezier in.



Als laatste actie voor de keuring had ik nog een tijdelijke maar nette 'legale' drager voor de nummerplaat gemaakt, de normale plaats ervan plat op de puntstaart leek me vragen om gezeur. Verder waren onder enkele notoire lekplekken, zoals tussen motor en versnellingsbak, keurige bakjes gemonteerd die uiteindelijk nauwelijks nodig bleken.

Meeste zorg had een stevige lekkage vóór

gegeven. Tussen motor en radiator is -anders dan bij de gemiddelde Riley 9- vrijwel geen ruimte, waarin bovendien de koelvloeistof-buis tussen blok en waterpomp z'n plaats vindt. Het verwijderen en weer terugplaatsen van de dynamo die -het zal bekend zijn- vóór op de krukas is gemonteerd en daar tevens voor de afdichting van het voorste krukas-lager zorgt, neemt dan ook een uur ipv 10 minuten, met onvermijdelijk geschaafde knokkels.

Olielekkage via het voorste hoofdlager is zeer gebruikelijk bij de '9' motor, oplossing is dan dmv een modern lagertje met afdichtringen achter in de dynamo en een min of meer olie-dichte montage van de dynamo voor op het distributie-huis het lekken te beperken.

Met het aanpassen van de dynamo -er is geen passend 'modern' lager, dus terug naar de draaibank- en proef monteren en demonteren vliegt de tijd voorbij... En na al die noeste arbeid lekte er nog steeds fors olie. Uiteindelijk bleek dat uit een opengesprongen gietgal in het voorste uitlaatkukkenas-lager te komen... Voor alles is een eerste keer.

De keuring zelf duurde een uur of vier. Essentieel bleek de uitgebreide provenancedocumentatie. De geschiedenis van de auto is al vastgelegd in z'n Engelse tijd waarin ermee op Brooklands en Donnington werd geraced, via de aanschaf in Nederland midden 30er jaren door Huet, toen naar de nog jonge Dries vd Lof en vervolgens in de oorlog Hans Hugenholtz. Daarna verbouwd tot 'special' in de 50er jaren en uiteindelijk mijn lange, lange restauratie waarbij de missende originele onderdelen weer bij



elkaar moesten worden gezocht. Het vinden in Engeland van een versleten maar complete originele en inmiddels zeldzame touring-body van een zusje dat in dezelfde maand in the competition department van de Riley fabriek is gebouwd, was daarbij een hoogtepunt.



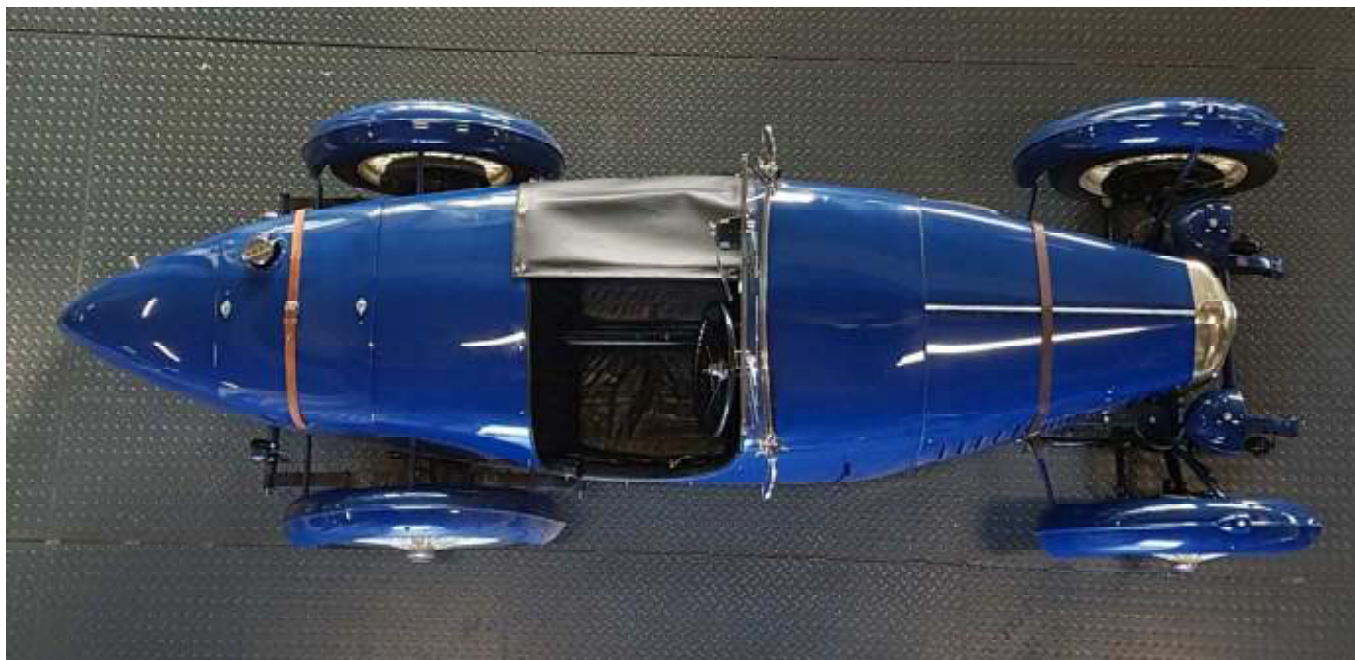
Omdat er nog veel historisch geraced wordt met Brooklandses worden speciale onderdelen, zoals de waterpomp, met enige regelmaat weer nieuw gemaakt wat zeker helpt.

Uiteindelijk, de keurmeester zocht zelfs op in de Engelse registratie of de inmiddels van een nieuwe 'race' body voorziene donor Brooklands van mijn 'touring' carrosserie echt bestond, goedgekeurd als Brooklands 8023. Met als kers op de taart behoud van het 50er jaren kenteken uit de 'special' tijd. Ongebruikelijk wanneer ongeveer alles verschilt tussen oud- en nieuw kenteken, maar wel heel handig.

De keurmeester was er al druk doende wél in geslaagd het lege gewicht van de auto te bepalen met mij erin, zodat dat 820kg ipv de echte 740 kg werd bleek me later en de keurings-papieren raakten zoek tussen Volendam en Nieuwegein wat 2 maanden en vele telefoontjes en mails kostte, maar intussen staan de eerste legale 400 mijl dan op de teller,

beginnen de kinderziekten te verdwijnen en wen ik aan de geheel andere rijeigenschappen ten opzichte van de vertrouwde, en o zo comfortabele, Gamecock.

Ewout Bezemer



MOTOR

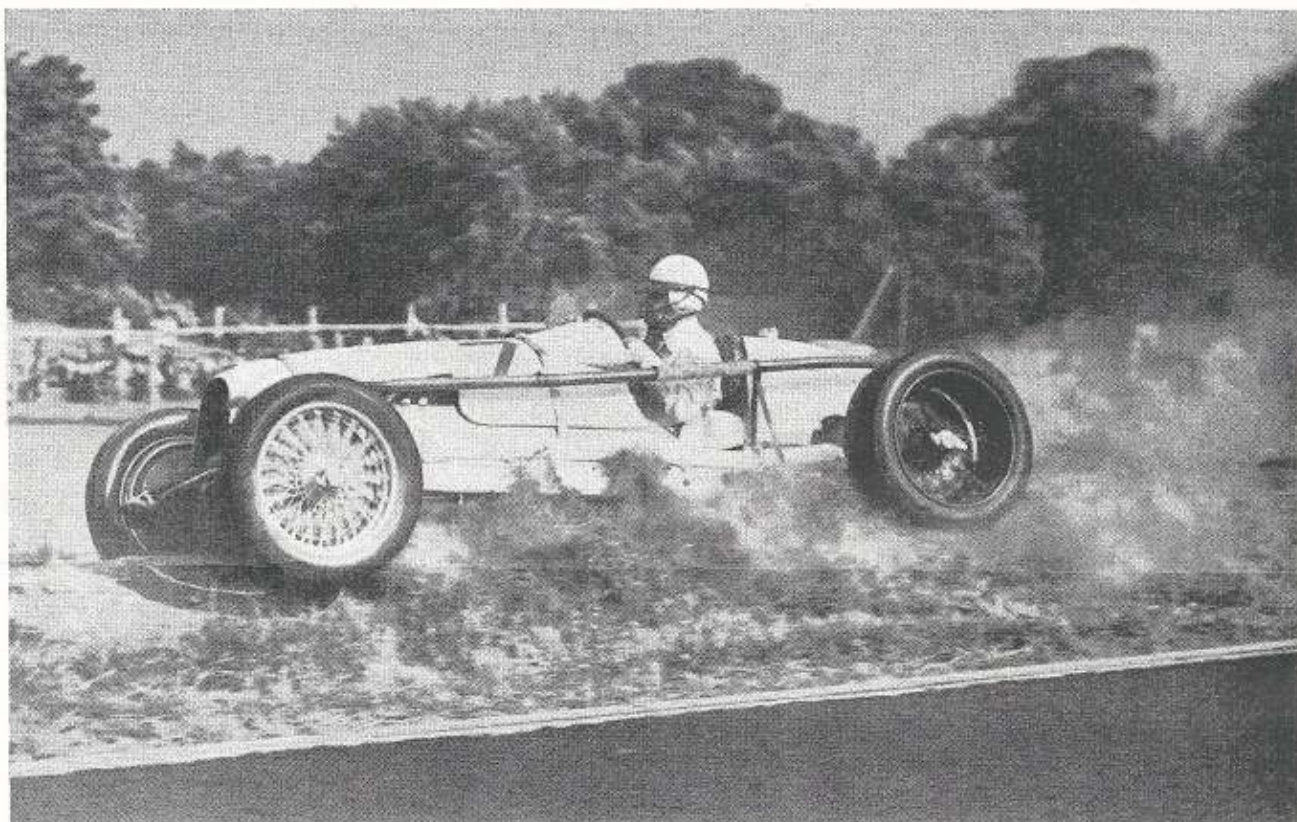
OPLAAG 10.000
EXEMPLAREN

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE K.N.M.V.

27ste Jaargang

No. 31

4 Augustus 1939



HOE HET BESLIST NIET MOET !

De Engelsche Riley-rijder Whitmarsh toonde in een der laatste races op het Crystal Palace Circuit hoe het beslist niet moet. Hij kwam er goed af, doch moest toch uitvallen. Mogen onze Zandvoortsche motorrenners eraan denken, dat de weg waarlijk breed genoeg is en dat een bezoek aan den berm voor hen minder onschuldig afloopt dan met Mr. Whitmarsh het geval was !

N.V. Uitgevers- en Drukkersbedrijf J. A. BOOM, Gedempte Oudegracht 144, Haarlem.

Leider der Redactie:
P. J. NORTIER,
Spotvogellaan 38, Den Haag.
Telef. 339148.

Rechtskundig adviseur:
Mr. F. S. M. RITS,
Wouwermanstr. 42, Tel. 96909, A'dam.

Vertegenwoordiger:
A. L. M. HEEREN,
Van Imhoffplein 4, Den Haag.
Telef. 770003.

Abonnementsprijs bij vooruitbetaling:

voor het binnenland,	
per kwartaal	f 1.—
per jaar	f 4.—
voor Indië, per jaar	f 4.—
voor België, per jaar	f 4.75
voor het buitenland, per jaar	f 5.50
Luxe editie, voor het binnenland, per kwartaal	f 1.80
Losse nummers	f 0.10

Advertentiën volgens tarief.

VERBODEN NA TE DRUKKEN

Zoekt u een dierenarts in de buurt van Almelo? Dan is **Dierenkliniek Almeloord** uw voor de hand liggende keuze!



Dierenarts Menno von Brucken Fock en zijn team staan voor u klaar: zie onze website

www.almeloord.nl

of kijk op onze facebook pagina:

<https://www.facebook.com/dierenkliniekalmeloord/>

Dierenkliniek Almeloord sponsort de

Riley Club Holland:

- met een stand op **British Cars & Lifestyle**
- met de fonkelnieuwe **Clubbadges**

 **Sandd**
Port betaald
Port payé

Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine

Indien onbestelbaar: Ledderweg 62, 8161SR Epe

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



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

Abonnees hebben bij Klassiek & Techniek een streepje voor.

Ons online archief omvat alle artikelen van nummer 1 t/m 200.

Een jaar abonnee zijn kost slechts € 50!

Vind antwoord op al uw sleutel-vragen!

12 KEER PER JAAR IN DE BRIEVENBUS, ONBEPERKT ONLINE!

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