

TRIANGEL

Power with beauty



Speed with grace

juli 2015 101

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



Website: www.alvisocn.com
Voorzitter: A.C. Brouwers
 Oostende 28, 5702 NP Helmond
 tel.: 0492-552902
 voorzitter@alvisocn.com
Secretaris: A. Hillebrand
 Brouwersgracht 33, 1015 GB Amsterdam
 tel.: 020-6241692
 secretaris@alvisocn.com
Penningmeester: J.M. ten Bos
 Prinses Marielaan 18, 2242 CL Wassenaar
 tel.: 070-3557928
 AOCN bankrekeningnr.:
 ten name van AOCN,
 Den Haag, Nederland.
 IBAN: NL32ABNA0514076704
 BIC: ABNANL2A
Evenementencommissaris: A.C. Brouwers
 tel.: 0492-552902
 evenement@alvisocn.com
Registersecretaris: H. van der Meijden
 Schubertlaan 5, 3723 LM Bilthoven
 tel.: 030-2283593
 register@alvisocn.com
Redactie: Hans Noordhoek
 Schutsestraat 4, 4841 EE Prinsenbeek
 tel.: 076-541 36 77
 redactie@alvisocn.com
Aanleveren van kopij en foto's:
 Per e-mail naar: redactie@alvisocn.com
Tekst in Word (.doc of .docx).
 Achter elkaar doortypen, harde returns
 alleen bij nieuwe alinea.
Foto's: kleine selectie met foto-onderschrift.
 Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
 (± 1800 pixels hoog of breed).
 Bij veel of grote foto's:
 Via www.wetransfer.com naar:
redactie@alvisocn.com
 en naar paulvdvelde@artiv.nl
Ontwerp en lay-out: Paul van der Velde
Druk: RDS, Odijk

Inleveren kopij en foto's voor de
 volgende Triangel no. 102
 Uiterlijk 21 september 2015

- **Chairman's Column**
- **Evenementenkalender**
- **Van de redactie**
- **Help! Mijn man heeft een Alvis**
Yvonne Noordhoek
- **Hare Drive op zondag 19 april**
verslag door Jan Maarten ten Bos
- **Het verhaal van AXA 137**
restaurantverslag door Ivo Nijs
- **Herzberger Trofee 2015**
Tom en Rosalie Gatsonides
- **Fireflight juni 2015**
5-daags evenement verslagen door
André Hillebrand, Yvonne van Egmond,
Martin en Paul van der Velde
- **De Hoefslag rally 2015**
verslag door Tom Gatsonides
- **De vacuümmeter, ook voor leken**
Technotip door Hans Noordhoek
- **Fehac nieuws**

Voorplaat en middenplaat:
 De Hare Drive georganiseerd door Hans
 en Frederike van Tongeren leverde mooie
 plaatjes op.
 Hier de TD21 van Anton Brouwers.
 Op de middenplaat Martin en José
 Aaldering in actie in de Speed 25 Labro.

Triangel is een uitgave van de
 Alvis Owner Club Nederland



Chairman's Column

120 km p/u met kroontjespen, blauwe lippen en in korte broek!

Het is aan jullie om te beoordelen of de vlag de lading dekt, en dan bedoel ik of de titel van mijn column iets van de inhoud weergeeft! Er zijn momenten, als het weer tijd wordt voor een column in de Triangel, waarop ik diep na moet denken over het onderwerp wat ik dit keer uit mijn pen zal persen of uit mijn toetsen (ik wel) maar bijna alle tekst die je aangereikt krijgt is met behulp van een tekstverwerker en printer gemaakt. Ik maak ook gebruik van deze hulpmiddelen om mijn gedachten te ventileren maar bij het maken van aantekeningen op papier gebruik ik meestal een vulpen! Mijn voorkeur gaat dan uit naar een ouderwets groot model met een intern inktreservoir dat je met een zuiger of pompje moet vullen. Sinds wanneer heb ik die afwijking (ik ben jullie voor want het commentaar zal wel zijn: je hebt zoveel afwijkingen)? Sinds ik mij kan heugen, spreek lagere school (voor de jongere onder ons: basisschool!). Waarom? Geen idee. Misschien omdat op de lagere school met kroontjespen werd geschreven. In de schoolbank was een inktpotje ingebouwd waar je dan je pen in moest dopen, de pen voorzichtig van het inktpotje naar je schrift brengen, er voor zorgen dat je niet knoeide en dan kon je met het daadwerkelijke schrijven beginnen. Tot het verplichte gereedschap behoorde vloeipapier en inktlap. Vloeipapier om de tekst te

drogen en de inktlap om je pen schoon te maken. Ik kan mij nog herinneren dat in dat inktpotje allerlei troep dreef, stukjes vloeipapier, stof van de inktlap en een hoop andere niet te determineren objecten. Wanneer zo'n niet definieerbaar object aan je pen bleef hangen en je liet het op je schrift vallen mocht je opnieuw beginnen. Had je pas een paar regels geschreven dan was dat natuurlijk niet zo'n probleem maar bijna aan het einde van een aan twee kantjes vol gepend stuk papier was dat natuurlijk een ramp. Na verloop van tijd begon de pen door slijtage en oneigenlijk gebruik, zoals degene die voor je zat in zijn bil prikken, het laten vallen etc. te krassen en werden de hanenpoten nog slechter leesbaar. Volgens mijn grijze cellen kregen we 3 keer per jaar een nieuwe pen. Dat was zo'n mooi koperkleurig stukje metaal wat in een pennenhouder werd gestoken. Nadeel van een nieuwe pen was dat de inkt niet wilde hechten aan het nieuwe metaal, daarom moest je dan eerst aan de pen likken en met veel geluk bleef er dan een beetje inkt kleven. Wanneer je dan om twaalf uur naar huis mocht liep er en troep blauwlippige snotneuzen in korte broek door de straat. Jullie zullen je afvragen, wat heeft dit alles met onze fraaie voertuigen te maken? Heel veel, Ik ga verder. Op weg naar huis dus, in korte broek en

met blauwe lippen stonden er aan beide zijde van de straat auto's geparkeerd en voor ons was het een sport om in elke auto op de snelheidsmeter te kijken hoe snel hij wel kon rijden. Meestal bleven we ergens steken tussen 100 en 130 km (1955 - 1960). Het wagenpark bestond toen, naar mijn perceptie, vooral uit Fiat, Opel, Ford, Renault, Morris, Vauxhall etc. Met een beetje geluk stond er een vette Mercedes of dikke Amerikaan tussen waar je op de snelheidsmeter iets meer dan 130 km/h af kon lezen, ja, soms 200! Je probeerde dan het merk, type en snelheid te onthouden en thuis werd dan met potlood de vergaarde informatie in een schrift genoteerd. Mobieltjes om snel even een foto van het snelheidsmonster te maken waren er nog niet! Later werden daar plaatjes van het betreffende voertuig bij geplakt. Ik kan mij nog herinneren dat een sigarettenmerk met de naam Full Speed

in elk pakje een getekende afbeelding van een auto had. Mijn vader werd bijna gedwongen om Full Speed te gaan roken of hij wilde of niet.

Jammer, ik ben het schrift met die hanenpoten en Full Speed afbeeldingen kwijt. Ik heb wel iets van die tijd overgehouden, mijn passie voor auto's van toen. En verder... wanneer ik door een automuseum loop of wanneer ik mij op een festivalterrein begeef met auto's uit de jaren 50 heb ik steeds de neiging om naar mijn knieën te kijken of ik soms nog een korte broek aan heb en zoek ik een weinig nerveus naar een (auto) spiegel om te controleren of mijn lippen blauw zijn! Genoeg voor deze keer. Ik wens jullie een fijne zomer en hoop jullie spoedig weer bij een AOCN evenement te mogen ontmoeten.

met vriendelijke groeten, jullie voorzitter,
Anton Brouwers

Van de redactie



Vele leden zitten kennelijk achter hun brievenbus te wachten op de nieuwste Triangel. Ik krijg ten minste regelmatig opmerkingen over het niet op tijd verschijnen van ons blad. Deze keer is het zeker te laat. Mijn vakantie, die ik als echte pensionado geniet nog voor het hoogseizoen, maakte het onmogelijk om op 25 juni alle teksten en foto's naar Paul te sturen. Mijn excuus hier voor, maar geen garantie dat het volgende jaar niet weer gebeurt.

Ook nu weer een mooie collectie artikelen over reizen en belevenissen van onze leden. Genoeg om het blad goed te vullen. Toch ben ik er niet helemaal gerust op dat dat zo blijft. Voor het eerst, in mijn rol als redacteur, maak ik me wat zorgen over het volgende blad. De IJselmeerrit, waarvan een mooi verslag in dit blad staat, is slecht bezocht door

onze eigen leden.

De evenementenkalender voor de rest van het jaar is nog niet helemaal ingevuld bij gebrek aan organisatoren. De verslagen van onze fijne ritten zijn een wezenlijk deel van de inhoud van de Triangel en als we die niet rijden, waar blijft dan de vulling van ons blad? Natuurlijk kan ik een poging wagen het blad te vullen met veel technische artikelen, maar aangezien het ONS blad is, ga ik dat maar zeer beperkt doen. Het aantal bladzijden van de Triangel zal, zoals al eerder afgesproken, variëren met de hoeveelheid kopij die ik krijg toegestuurd. Kortom hier een verzoek om ook iets te schrijven, een eigen belevenis met je Alvis is welkom. We willen toch samen dat de volgende Triangel nog steeds 40 pagina's is?



Evenementenkalender



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
<u>Eagle Rally</u>	16 augustus	Omgeving Breda Roel en Nel Bijl
<u>Indian Run</u>	19-20 september	Omgeving Badhoevedorp Simon en Marijke van Oostveen
<u>High Tea</u>	22 november	Locatie volgt
AOC evenementen:		
<u>Int. Alvis Day</u>	21-23 augustus	Stratford upon Avon

“Dit kan er gebeuren als je een Alvis te lang in de tuin laat staan”



Foto: Tom Gatsonides

Help! Mijn man heeft een Alvis!

Hans en ik woonden nog maar net bij elkaar, het was 1980, of hij vond een prachtige TA 21 in Heeze.

Vriend Ad en Hans gingen haar keuren, de Alvis werd oké bevonden en gekocht. Apetrots kwam hij voorrijden: ze was grijs met bordeauxrood interieur en had een nog goede kap. Ik begreep al snel dat ik als vriendin concurrentie gekregen had en de enige oplossing was dat ik haar ook in mijn hart zou sluiten en zij voortaan deel uit zou maken van ons leven. Dat is gelukt en van harte.

Nynke en Bas, de kinderen uit Hans z'n eerste huwelijk, vonden het heerlijk om in de weekenden dat ze bij ons waren tochtjes te maken met de oude auto: naar de trimbaan en dan koffie drinken op vliegveld Seppe, naar het strand, picknicken, dierentuin, Kinderdijk, Alvisritten, van alles kwam voorbij. In 1981 zijn Hans en ik getrouwd en natuurlijk werd het bruidspaar in de Alvis rondgereden. Deze moest tiptop zijn en Hans heeft dan ook de bekleding eens goed in de rode schoensmeer gezet. Nou, die zag eruit als nieuw. Helaas geeft schoensmeer af en op het moment suprême moesten er dekens over de bekleding gelegd worden, want een rode plek op mijn trouwjurk leek mij niet echt een goed idee. Of een Alvis ook jaloers kan zijn, weet ik niet, maar ze was nogal nukkig



en begon onderweg te koken.... Hans had grenzeloos vertrouwen in de techniek en de staat van zijn auto en durfde alles aan. We gingen zelfs op vakantie met de Alvis met aanhangwagen: dwars door Frankrijk, over de Periferique, bergen en dalen, alsof het een moderne auto was.

En als iedereen op de camping zat te puffen van de hitte, vroegen de kinderen of we niet een stukje konden gaan rijden, want dat waaide zo lekker door....

Ik werd pas echt vriendinnetje van de Alvis toen Hans op een dag voor de auto stond en dacht: "Wat wordt mijn kruis toch heerlijk warm!" De radiator lekte en spoot warme vloeistof op zijn edele delen. Dat noem ik nog eens afgezekken worden!

Het jaar daarop deden we het avontuur nog eens over: in de Alvis, nu met vouwwagen, op weg naar Würzburg. Onderweg kregen we een geweldige hoosbui op ons dak. De meeste moderne auto's gingen stilstaan langs de kant van de weg, omdat rijden te gevaarlijk was,



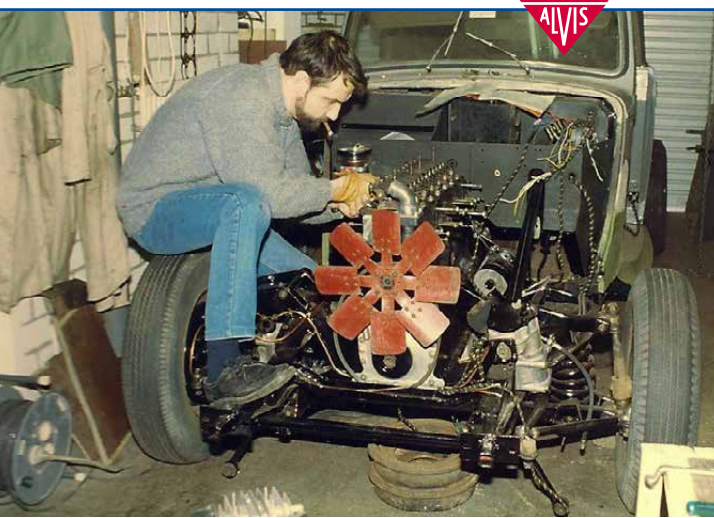
goed als ik dacht? Waren we niet wat overmoedig? Hans vond lelijke plekken in de carrosserie en ging die een beetje wegbikken. Na elk gat, kwam er weer een lelijke plek tevoorschijn.... En de motor moest eigenlijk ook gereviseerd worden...

En zo brak er een intensieve restauratie periode aan. Hans heeft bijna alles zelf gedaan. Elke bout en moer heeft hij gezien, al het plaatwerk zelf gemaakt, zelfs het houten dashboard is door hem opnieuw gefineerd.

maar Hans durfde niet te stoppen, bang dat de auto daarna niet meer zou starten. Alles lekte: Bas heeft een teiltje uit de bagageklep gevist, Nynke een sponsje en zo werd veel nattigheid opgevangen en opgedept. Ik keek waar de voorruit lekte en deed de zonneklep naar beneden. Daar kwam toen een hele plens water achter uit. Kletsnat, verkleumd en opgelucht dat we het gered hadden, hebben we toen maar een hotelletje genomen voor de nacht. Na deze vakantie moest er een nieuwe kap komen. En dan ga je nadenken. Goh, is deze auto wel zo

Hans vindt een sloop Alvis, erg nuttig vooral voor het links gestuurde chassis. Zoon Robbert nog zonder rijbewijs.





ons wonen en Robbert werd geboren: ik kreeg drie kinderen in een jaar. Robbert is dus van kleins af aan opgegroeid met een knutselende vader in de garage. Als tweejarige kende hij alle automerken van buiten en als driejarige stond



Het spuitwerk kon hij niet zelf, met de bordeauxrode kleuren ik nog steeds blij. Deze restauratie heeft wel zeven jaar geduurd! Een periode waarin ik Hans geen groter plezier kon doen dan zeggen dat we geen afspraken hadden, zodat hij zich weer terug kon trekken in de garage. Ach, het hield hem letterlijk van de straat.

Ik had in deze tijd mijn handjes ook vol, want Nynke en Bas kwamen bij



hij al met een schroevendraaier in zijn handen. Alles onder het wakend oog van papa.

Robbert, inmiddels 32 jaar, deelt de auto hobby helemaal met zijn vader. Hij heeft alleen meer belangstelling voor young-timers die veel harder gaan. U begrijpt waar de meeste gesprekken thuis over gaan. Hans heeft ook nog een ander chassis onder de Alvis gezet. Ik heb hem

Zoon Bas ook in de Alvis getrouwd.

staande op het onderstel door Prinsenbeek geslept. Remmen doe je dan steppend met je voeten, zoals bij een Flintstones auto.

Zoon Bas is ook in de Alvis getrouwd, met Robbert als chauffeur. L'histoire ce répète. Nu maken de kinderen graag met opa en oma een ritje in de oude auto.



weekendvullend programma met veel ruimte voor de innerlijke mens.

Ik heb iedereen ouder zien worden, inclusief ons zelf. Zo is de Alvis dus echt onze vriendin geworden en ik hoop dat ze nog lang in ons leven meerijdt.

Yvonne Noordhoek



De Alvis loopt dus als een (bordeaux)rode lijn door ons gezinsleven.

We hebben er veel plezier mee beleefd, mooie herinneringen opgebouwd en er leuke contacten aan overgehouden. Ik vind het iedere keer weer leuk om de Alvis mensen te ontmoeten en samen ritten uit te zetten en te rijden. Ik heb de ontwikkeling meegemaakt van dagtochten en picknicks, met soms een weekendje ertussen, naar bijna altijd een



Hare Drive op zondag 19 april

De openingsrit van het nieuwe seizoen werd georganiseerd door Frederike en Hans van Tongeren. De opkomst was redelijk: 20 deelnemers met 10 mooi gepoetste Alvisen. Een vrolijk gezelschap dat zich verheugde om elkaar weer te zien en om samen een mooie rit te maken.



Maar eerst een toespraak door Hans die een originele verrassing had voor iedereen: een mooie

beige kleurige paraplu met opdruk – het kenteken van de auto van de eigenaar samen met het Alvis logo! (Geweldig gedaan Frederike!!).

Halverwege het diner kwam de volgende verrassing: Hans had drie charmante zangeressen gevraagd om voor ons een prive concertje te geven met Golden Oldies!

Wat werd het een leuke en bijzondere avond.

Er was de mogelijkheid om op de zaterdag alvast bij elkaar te komen in Hotel de Gouden Karper in Hummelo waar iedereen gebruik van maakte.

De Gouden Karper is een oud familiehotel daterend uit 1642, landelijk gelegen in een wel heel klein dorpje.

's Avonds een lekker diner in het fraaie restaurant waar we met zijn allen aan een lange tafel zaten – één grote familie, goedgemutst bij elkaar.



Zondagmorgen, na het ontbijt hebben we Reinhart Dortschy met vriend in zijn geweldige TVR verwelkomd. Met zonnig maar fris weer op weg door de Achterhoek en Zuid Twente. Mooie routes door fraaie landschappen, o.a. langs het kasteel Diepenheim, ooit bewoond door de moeder van prins Bernhard.



De ene verrassing na de andere tijdens het reuze gezellige diner in de Gouden Karper, mooie paraplu's en swingend zingende dames!





Vertrek bij De Gouden Karper

Een koffiepauze in het landhuis hotel Herikerberg in Markelo en een late afscheidslunch in de stralende zon op het terras van restaurant Fort Bronsbergen. Belangrijk: De hele route van 115 km hebben we gereden volgens een nieuw systeem. We bleven als groep bij elkaar, Hans met Frederike aan het



nog belangrijker: wat scheelt dit niet aan voorbereidend werk voor diegene die de rit uitzet!



Dit lijkt mij voor ons klein groepje actieve deelnemers de perfecte oplossing. Het gaat ons toch op de eerste plaats om het gezellige samenzijn en zo'n stoet Alvissen achter elkaar blijft een fantastisch gezicht! Maar zonder twijfel komt onze onvolprezen Ritmeester hier op terug. Dit is per slot van rekening zijn afdeling.

stuur in haar eigen Alvis voorop (zij weten de weg), de rest er achteraan en Anton en Ellie als bezemwagen. Maar nu komt het: de eerste auto achter Frederike stopt bij iedere afslag en sluit pas weer aan als de bezemwagen (Anton) er aan komt. Dit in verband met stoplichten en dergelijke. Hierna neemt de volgende auto achter Frederike het over, enzovoort. Een geweldig systeem: geen routeboekje meer. De bijrijdsters kunnen nu tenminste genieten van de omgeving, de rijders moeten i.v.m. alle wisselingen toch goed opletten. Geen echtelijke onenigheden meer over gemiste afslagen en

Hans en Frederike, het was het allemaal weer geweldig wat jullie georganiseerd hebben. Namens ons allen: DANK !

Jan Maarten ten Bos



Wat zaten wij heerlijk in het zonnetje op het terras van hotel Herikerberg



Het verhaal van AXA 137

Debuut op clubmeeting in 2003



In juni 2002 kregen wij via een bevriende dealer een bijzondere Alvis onder ogen. One of a kind. Ik dacht er nog bij: "zeker van een weduwe en nooit in de regen gereden". Nooit hadden we kunnen denken dat we pas in 2015 in deze Alvis Speed 20 SB AXA-137 zouden rijden.

In de U.K begrepen ze maar niet hoe een Belg deze auto gekocht had want in feite was hij niet te koop. Binnen Engelse Alvismiddens wisten ze dat blijkbaar wel. De nieuwe vriend van de voorlaatste eigenares, een weduwe, en de vastberadenheid van een Belgische dealer deden de auto dan toch in België belanden bij een autominnende familie.

Kleine stukjes van de originele blauwe kleur kwamen te voorschijn



The Earl of March car bleek inderdaad in Alvismiddens bekend. De lijst van acht gekende publicaties in verschillende tijdschriften en boeken gaat van 1933 tot 2001. Het wordt tijd dat de lijst langer wordt. Al op 22 september 1933 werd in The Autocar geadverteerd met deze auto. Rond die periode moet ook de foto gemaakt zijn aan Hyde Park, in de buurt van Grosvenor Square waar de garage van Charles Follet gelegen was. De auto ziet er nu net zo uit. Het car record, op een Alvis form 271



geeft naast het carnumber 15616, chassisnummer 10869 en enginenummer 11307 nog veel meer details prijs. Op het chassis is een body gebouwd door Arthur Mulliner van Northampton

naar een design van Kevill-Davis & March Ltd van Grosvenor Square in London.

March was Freddie March, de opa van de huidige Earl of March. Deze laatste bezit het domein van Goodwood. Freddie March liet in samenwerking met Charles Follet, een belangrijke autoverdelers in Londen wel meer kleine series maken met een eigen koetsontwerp. Meestal bleef de voorkant serie maar veranderden ze de achterkant. Dat is ook met AXA 137 gebeurd.

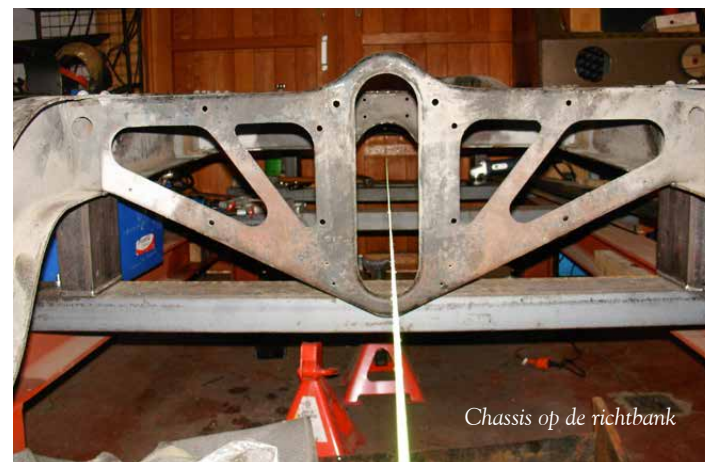


Het is door deze voorgeschiedenis dat AXA 137 bekend is als de "Earl of March car". Andere merken die een Earl of March toets hebben zijn Lancia, AC, Hillman, Riley...

Sedert 1933 tot nu zijn er 16 eigenaars geweest en er is geweten wanneer ze AXA 137 in hun bezit hadden. De ene is al bekender dan de andere en zelf zijn we nummer 16.

Aanvankelijk wilden we de auto in zijn jus laten, de patina droop ervan af.

Zo zijn we ook voor de enige keer verschenen op een Alvis bijeenkomst in 2003. Maar verder dan de kerk konden we er



Chassis op de richtbank





Er werd bewaard wat mogelijk was

auto gaan ontmantelen en kregen we verschillende verrassingen voor de ogen: onder de rode kleur kwam een bijzonder mooi donkerblauw tevoorschijn en onder het beige similileder vonden we zwart leder. Zou rood en beige niet de laatste ‘verbetering’ geweest zijn in de

niet mee rijden en sommige Alvisleden weten dat we vooral rijders zijn. Dat kon dus zo niet blijven.

We kochten de auto in een rode kleur met beige similileder. In feite was hij in een erbarmelijke staat. Langzaam zijn we de

jaren 50? In elk geval hebben we beslist naar de oorspronkelijke kleurzetting te gaan.

Nadat we het chassis op de richtbank gezet hadden en recht gemaakt wat krom was door opnieuw te klinknagelen zagen we ineens ook merkslagpunten verschijnen



vriend Ron Cryns gedaan. Hij heeft er ook voor gezorgd dat het aluminium in orde was voor er gespoten werd. Het donkerblauw staat AXA 137 prachtig. Ron heeft ook bijzonder mooi werk verricht aan

die dan ook nog net tegenover mekaar lagen. Het spreekt voor zich dat we alles zorgvuldig fotografisch gedocumenteerd hebben. Van het houtwerk en het aluminium hebben we bewaard wat kon maar alle slecht uitgevoerde herstellingen, en zo waren er redelijk wat, werden verwijderd en terug naar origineel gebracht.

Mechanisch werd de restauratie gedaan bij Chris Compton van Alvis Racing in Welshpool, Wales. We bleven zo kort mogelijk bij de oorspronkelijke setup.

Zoals het zo vaak gaat heeft dat in Wales nogal wat tijd gekost. Chris is een man waarbij je een handleiding nodig hebt. You like him or you don't.

Mooie techniek is de regelbare schokdemping, de ingebouwde krik en de volledig gesynchroniseerde versnellingsbak. Het frame voor het dak zinkt volledig weg achter de voorzetels en daardoor is er een zeer elegante lijn van het koetswerk achter de zetels. Het stokpaardje van Follet en March. Alleen is er een probleem als het begint te regenen: tegen de tijd dat het dak erop zit is de regenbui gegarandeerd voorbij. Veel te ingewikkeld maar wel mooi...

De kleuranalyse van de body op die paar kleine stukjes blauw die we her en der vonden werd door mijn zeer goede



de voorste spatborden. Het zijn “quick release” spatborden zodat de voorste spatborden snel kunnen verwijderd worden als je naar een trackday wilt en de auto lichter en dus sneller wilt maken.

Maar ook dit is mooi en te ingewikkeld. We kunnen tot nu toe niet bewijzen dat hij op Brooklands gekoerst zou hebben. AXA 137 participeerde wel in de RAC rally van 1934.

AXA-137 is in zijn huidige staat geen racer maar een leuke auto om vlot te rijden. De motor hangt redelijk aan het gas, het comfort is bovenmatig en de uitstraling onweerstaanbaar. Zou dat in 1933 ook niet de bedoeling geweest zijn? Het was in elk geval de bedoeling om met de restauratie 1933 terug te brengen.

Ivo, Liliane en William NIJS

Herzberger Trofee 2015

Van 28 tot en met 30 mei vond voor de tweede maal dit evenement plaats. Ook nu weer kon op invitatie worden deelgenomen maar natuurlijk alleen met vooroorlogse auto's. Een feestje dus voor deze categorie auto's en hun "eigenaren".

Meestal waren dat echtparen die al veel hebben meegemaakt in het leven. Maar heus niet alleen maar GEPENSIONEERDE lui die de geraniums trachten te ontvluchten. Nee, de kleine helft der deelnemers zijn nog echt actief in het bedrijfsleven. Zo'n divers gezelschap geeft dus altijd voldoende gelegenheid voor veel gezelligheid en gesprekstof.

Helaas waren de weergoden ons niet zo gunstig gestemd dit jaar. Het aanrijden

naar de start locatie Kasteel Oldenhof te Vollenhove ging met diverse buien gepaard. Onwaardig voor onze uit 1923 stammende Bentley Le Mans Tourer. Ja, we hadden de Alvis thuis gelaten, mede omdat ons merk al ruim vertegenwoordigd zou zijn tijdens deze rit. Vier stuks en eigenlijk allemaal leden van onze club.

De net fraai gerestaureerde Speed 25 van Ruud Muller (na zijn Tulpenrally ongelukje) werd gereden door Jan en Tineke Altena.

Jan had ruim een jaar aan deze restauratie gewerkt, maar het resultaat is prachtig, en ook het rijden gaf hem veel plezier met deze nu weer fijne auto. Fantastisch dat toch veel technische mensen plezier hebben in het goed herstellen van zulke vooroorlogse auto's. Aldus



gaat het vakmanschap niet verloren, alhoewel het steeds moeilijker wordt om de jonge onervaren beginnende technici hiervoor te interesseren. Overdracht van kennis was dan ook een item wat we bij de garage van Altena tijdens een lunch stop konden ervaren. Hier troffen we nog een speciale speed 25 aan van de familie Tilmans die ook voor het rally werk werd geprepareerd.

Een lust voor het oog hoe men daar met zo'n project omgaat.

Martin en Jose reden in hun "nieuwe" grijze LaBro Alvis speed 25. Heerlijk te zien hoe zij van hun fantastische auto-creatie genieten. Ook met deze regen-achtige omstandigheden bleef hun humeur "onrealistisch" zonnig. Dat moet aan die geweldige fraaie auto liggen want hoe kan je anders zo veel plezier hebben?

Herman en Elly met hun goed "snorrende" groene speed 25 waren er gelukkig weer bij, echte diehards





van de Nederlandse ritten-
sport en Alvis kenner en
“vertegenwoordiger” bij
uitstek.

Willem en Ellen Vermeulen
reden met hun zeer sportieve,
licht blauwe Speed 25.

Zij hadden 14 dagen ervoor
het ruigere werk gedaan door
een Schotse rally te rijden
over tamelijk slechte wegen

waar Willem en Ellen verdienstelijk
scoorden door als beste buitenlander te
worden en 10e overall!

En uiteraard “BESTE ALVIS RIJDER “
Waarlijk een top prestatie.

Nu voor hun dan de ontspannende
Herzberger waar toch wel kaartlees
technisch heel interessante problemen
door de uitzetster Hansje van de Broek in
waren geconstrueerd.

In elk geval voor de meeste deelnemers
zeer motiverend en er werd dan ook
heftig gediscussieerd over de te volgen
ideale route!

Het is duidelijk – hier reden mensen die



van kaartlezen houden en zich steeds
afvragen; Wat is de juiste route?
Aankomen op de gewenste locatie
kwamen we allemaal, maar hoe had je
precies gereden. Linksom of toch rechts
van dat dorp? En begrijp je die bijzondere
“constructie” van die pijl die je niet
tegengesteld mocht rijden?

Ach gewoon gezellig en leuk al die
details. En natuurlijk helemaal geen
“treintje” rijden, nee zelf de juiste route
zien te vinden en als dat dan niet 100 %
lukt, blijft het toch elke keer weer een
mooie uitdaging om het zo goed mogelijk
te doen. Een strijd tussen uitzetster en
deelnemer.

Zeker was dat we over
buitengewone fraaie
en rustige wegen reden
in een geweldig mooi
“achterhoekse” Nederlandse
landschap.

Na zo'n 3 uurtjes toeren was
er dan weer gelegenheid
om ergens van een lunch of
koffie stop te genieten.
Eén zo'n lunchstop was
bij het eerder genoemde
bedrijf van Jan Altena te
Gramsbergen.

Hier zagen we oa. twee
Alvissen die onder handen
waren genomen.



Eén om een volgende rit te
voltooien en de andere klaar
voor de verkoop.

Heerlijk om in een keuken
van zo'n “old timer” garage
te mogen kijken. Men zag en
herkende de liefde voor 't vak
en aldus werden weer mooie
oude details van diverse auto's
hersteld.



Dat deze prijsuitreiking in een
prachtige omgeving plaats
vond moge duidelijk zijn.
Mede daardoor waren al die
onaangename regenmomenten
vergeten en dit doet ons allen
hoopvol uitkijken naar volgend
jaar.

Zo is deze tweede versie van de
Herzberger
rally heel goed verlopen en
kijken we reikhalzend uit naar
de 2016 tocht.

Wat zal deze ons weer brengen?

Na anderhalve dag en totaal zo'n ca 500

kilometer rijden naderde het
evenement zijn einde en konden
we ons “opmaken” voor het slot
diner met prijsuitreiking.

Wie schets onze verbazing . . .
Een lid van onze club ging er
met deze hoofdprijs vandoor.

Het zijn Herman en Vera de
Jong. Weliswaar reden ze nu in
een Bentley Derby van 1935,
maar zij hadden alle “kaartlees
hindernissen” het beste geïnter-
preteerd en dus kwamen ze als
overwinnaar uit de bus . . .

En zij mochten de eerste prijs
zijnde een fraai dames horloge
mee naar huis nemen.

Tom en Rosalie



Fireflight juni 2015

André Hillebrand

Het is weer voorbij, de Fireflight 2015, een blik terug hoe alles is gegaan. Er zijn twee Nederlanders lid van een Schotse Oldtimerclub, de SWTVC, één daarvan ben ik.

Dit jaar kwam uit Schotland de vraag of er een rit gemaakt kon worden rond het IJsselmeer. In de AOCN planning was al opgenomen dat Jan Maarten en ik een rit zouden uitzetten rondom het IJsselmeer, een combinatie lag dus voor de hand. Het programma werd globaal opgezet, een tour van 5 dagen, want de kosten van een overtocht worden pas lonend als er een wat langer verblijf aan verbonden is. De uitnodigingen gingen in Schotland en Nederland de deur uit, of liever gezegd de e-mailbox uit, en al snel kwamen de eerste reacties binnen. Echter in Nederland waren dit allemaal afzeggingen, met de mededeling "wat jammer, een mooi aantrekkelijk programma". De aanmeldingen bleven beperkt tot 1 lid die later weer af moest zeggen vanwege omstandigheden. Uit Schotland bereikten



ons een beetje dezelfde berichten, een deelnemer met een Alvis Front Wheel Drive moest afzeggen vanwege een ernstige operatie van zijn vrouw. In Schotland werd een oproep geplaatst in het bulletin van het Alvis register. Dit resulteerde in de aanmelding van een Alvis 12/50, en de deelname van een hun bevriend stel met een Rover. In Nederland hadden Ab en Yvonne van Egmond zich inmiddels ook aangemeld voor twee dagen, en werd via Anton door mij een noodoproep per e-mail rondgestuurd met als resultaat de deelname van Jaap Elzas, Paul en Martin van der Velde, en ook Anton Brouwers ging twee dagen. Met ook de deelname van het andere Nederlandse lid van de Schotse club hadden we in ieder geval een aantal auto's waar we de Schotten en inmiddels ook Engelsen mee konden opwachten. De Schotse deelnemers kwamen met een

Alvis 12/50 uit 1927 bemand door Bill en vriend John, en een Silver Eagle uit 1930 bemand door Donald. De Engelsen kwamen met een Alvis 12/50 bemand door twee zwagers Peter en Peter, en de reeds genoemde Rover 12 hp uit 1947 bemand of liever gezegd bevrouwd door Linda en Brenda haar vriendin. Via de vriendenclub uit Zwanenburg werden ook nog een paar mensen gevonden die als bijrijder voor Donald wilden deelnemen, en nog een die een dag met zijn Triumph Roadster 6 cil. mee wilde rijden.



Peter & Peter in de 12/50, hiernaast vriendinnen Linda en Brenda in de Rover 12hp.

Uiteindelijk zag het deelnemersveld er als volgt uit: voor de volle 5 dagen de vier deelnemers uit Schotland en Engeland, met de reeds genoemde auto's, het Nederlandse lid Gerard met de eerste dag een Riley brooklands special uit 1936 en daarna met een Austin Healey Sprite, en André Hillebrand met Riet in de Alvis Speed 20 1936. Jaap Elzas melde op het laatste moment dat zijn hotelboeking niet door ging, maar wel met twee Alvissen (4,3 liter en Speed 25 met 3 liter motor) present zou zijn om de Schotten van de Ferry af te halen. Anton Brouwers was met zijn Mercedes present bij het Louwmanmuseum, en deed de volgende dag tot de middag met de tour mee.



Ab en Yvonne deden vrijdag en zaterdag mee met de Speed 25, Paul en Martin van der Velde sloten aan voor zaterdag, zondag en maandag. Jan Maarten was donderdag s'morgens vroeg present in Hoek van Holland om de deelnemers uit Engeland op te vangen. Jan Maarten kreeg direct met een pech geval te maken, de Rover van het dames equipé gaf na 150 meter de geest, Ab van Egmond werd gebeld, en hij was bereid om de dames met Rover op een auto ambulance naar het Louwman museum en de Rover naar zijn garage in



Zwanenburg te brengen. Na het bezoek aan het Cruquius stoommuseum kon de Rover gerepareerd weer bij Ab worden opgehaald. De rit begon wat chaotisch doordat we de eerste dag de Schotten en Engelsen een paar keer kwijtraakten, maar na een aanpassing in het regime en door kleine teams van twee auto's samen te stellen, en de gewenning aan het bolletje pijltje systeem verliep alles redelijk goed en is iedereen s'avonds ook weer in de





Vrijdag 26 juni.
Zaanse Schans/Stoommachinemuseum
 Verslag vrijdag en zaterdag door
 Yvonne van Egmond

Vrijdag en zaterdag gaan wij meerijden met de buitenlandse gasten, "de overzeese" door het Noord Hollandse landschap. Vanmorgen, vrijdag, op naar Hotel Marquette met de Alvis SP25, waar de rit start en het verblijf van de gasten is. Kennis gemaakt en de auto's bekeken. Wat bijzonder is: één vrouwelijk equipe. Het is tijd om te vertrekken en we gaan als één van de eersten, dat doen wij vaker. Dit heeft als voordeel dat je af en toe even gas kan geven. Wij hebben van André al vernomen over het langzaam op gang komen van de anderen. Gewoon blijven lachen en af en toe manen tot "Hurry" om toch een beetje op tijd te komen voor de bezichtiging van de molen.

Op weg naar de Zaanse Schans, hier gaan we een houtzaagmolen bekijken. Over dijken en door het polderland arriveren wij als eerste. Als iedereen is aangekomen, is er koffie met gebak en dan begint de rondleiding. Er wordt een film gestart met de informatie en historie en alle wel en wee van deze molen genaamd "Het Jonge Schaap". Tussen 2005 en 2007 zijn de bouwers bezig geweest met het bouwen van de (replica) molen. Na 2x een breuk van de krukas, de eerste in 2008 en de tweede in 2009, werd door een andere krukas te

diverse hotels aan de diners verschenen. Op de laatste avond in kasteel hotel de Essenburg sloten Wim en Anneke van Ginhoven ook nog aan bij het diner. Na het afscheid op maandag in het Muiderslot gingen Riet en ik met een voldaan gevoel de Alvis weer naar zijn



stal in Zwanenbrug brengen. De volgende dag kwamen de mailtjes uit Schotland en Engeland met lovende teksten en foto's. Rest mij als laatste Riet te complimenteren om wekenlang met mij de ritten na te rijden, geduldig te wachten tot ik na een dag aan de computer weer een rit had uitgezet of gecontroleerd, zonder Riet was het voor mij niet mogelijk geweest om ritten voor 5 dagen, hotels, koffiestops, lunches, musea etc. te organiseren.

André



plaatsen in 2010 het probleem verholpen, sindsdien is de molen volop in bedrijf. Wij gaan, na bedankt te hebben voor de rondleiding en uitleg op weg naar het Stoommachinemuseum in Medemblik. De rit gaat door het boerenland vaak met een flinke vleug gier, ja de odeur van de boer en boerin. Als iedereen is gearriveerd, één missend equipe arriveerde maar 20 minuten later (het viel mee), krijgen we ook hier een rondleiding en uitleg. Het museum is gevestigd in een voormalig stoomgemaal genaamd "Vier Noorder Koggen". Het gemaal is +/- 150 jaar oud en werkt nog steeds. Als de ketel is opgestookt, en de machines draaien kunnen de pompen iedere minuut 400 kubieke meter water uit de polder weg pompen. Er staan verschillende maten stoommachines te pronken, grote bonken ijzer, grote aandrijvingen. Jammer genoeg staat er niets onder stoom. Mijn verbeelding spreekt voor zich, bewegende zuigers, tikkende kleppen, geur van olie, een machinist die hier en daar een spuitje olie geeft om te zorgen dat de boel niet vast loopt. Na het museum en de uitleg gaan we weer over dijken en door de



polders, eerst op weg naar Zwanenburg, om Joep(de hond) uit te laten en eten te geven om daarna richting hotel te gaan en samen te gaan dineren en deze dag met de anderen door te nemen onder het genot van een goed glas wijn. Na een goed diner in het Kasteel, en een afzacker in de bar richting huis om morgen deel te nemen aan de tweede dag.

Zaterdag 27 juni. Zuiderzeemuseum.
 Op weg naar Heemskerk om richting Zuiderzeemuseum te gaan, met Joep op de achterbank van vandaag de TA14 dhc, en een gevulde tas met nog intact zijnde diverse zepen, nog in de originele verpakking, bestemd voor het museum. Na iedereen begroet te hebben vertrekken we, door de dorpen Graft, Groot Schermer, wat meer in de richting waar ik geboren ben. Langs Ursem door naar Rustenburg waar de koffiestop is in de Gouden Karper.

Het duurt nu toch een aardige tijd voor de anderen er zijn. Ook hier een lekkere kop koffie en net als vrijdag met nu een nog grotere punt appelgebak inclusief slagroom. Na de koffie op weg om door dorpen te rijden, waar ik met vrienden, toen ik een stuk jonger was, vaak geweest



Koffiestop de Gouden karper met héle grote appelpunten!

ben. Er speelden in die polder heel veel bandjes, die later grote naam kregen (ja vroeger). Aangekomen in het Zuiderzeemuseum, een plek zoeken in de schaduw en het dak erop om Joep te beschermen.



"onderdeurtjes". Lekker slenterend door de straatjes en bij huisjes naar binnen gluren. Tijd om een "vette bek" te halen, een paling vers gerookt. In het dorp op het dorpsplein werden oud Hollandse spelen gespeeld, en wordt er een poging gedaan om op een vliegende Hollander vooruit te komen. Equipe Peter & Peter kwamen aan toen Ab en ik weer vertrokken, heel relaxed ging dat er aan toe, "no problem". Wij weer op weg voor de rit terug, langs het IJsselmeer, door Edam, altijd een leuk dorp om doorheen te rijden, in de polders kijkend naar de vele molens die er her en der verspreid staan. Het zijn er toch nog aardig wat. Joep thuis brengen, verkleden en terug naar het hotel in Heemskerk. Praten over dat het moeilijk is om de kudde bij elkaar te houden en dat dat niet helemaal is gelukt. Wij hebben daar niets van meegekregen.



Op weg om de tas met zeep spullen af te geven en het museumdorp in. Er staan een aantal woningen "aangekleed", inclusief bedstee, prachtig om te zien hoe het er vroeger aan toe ging. Met hele lage deurdoorgangen, de mensen waren toen echt kleine



André, voor ons waren het twee perfecte dagen. Met weer een geslaagd diner in het kasteel en weer een afzacker in de bar, deze dag weer voldaan afgesloten.

Yvonne van Egmond

In Hoorn werd even gestopt. Hier waren we John, bijrijder van Donald, kwijt in de pitoreske straatjes.



Chateau Marquette



De dagprijs was voor Bill en John voor een combinatie van "best behaviour" en gemis van vrouw aan boord. Een schilderij gemaakt door Yvonne.

Le Tour d'André

Verslag Martin van der Velde

Als er iemand een gele of bolletjes trui verdient (maar dan met rode driehoekjes), dan is het wel onze club secretaris. Naast het 'normale' clubwerk zag deze kans een evenement van internationale allure op poten te zetten.

Dat er naast de Britten maar weinig Nederlandse leden aan deelnemen mocht de pret niet drukken. 'Small is beautiful'. Gezellig was het zeker, de routes waren minutieus uitgewerkt in bolletje/pijlte, de locaties voor de tussenstops en de kasteelhotels geweldig en de diners copieus. Kortom, een zeer geslaagd gebeuren.

Voor Paul en mij begon dit weekend op de zaterdagmorgen. De wekker liep wel héél vroeg af voor een pensionado, maar we moeten toch een keer van dat imago af van altijd de laatsten te zijn. Dus we waren ruim op tijd bij het Marquette Hotel in Heemskerk, konden nog op ons gemak kennis maken met de overige deelnemers en, niet onbelangrijk, de nodige cafeïne achterover slaan... Ab en Ivonne hadden hun kalf (van een hond) meegebracht en waren daardoor met de TA14 Drophead die immers een achterbank heeft. Leuk deze weer eens te zien (de TA14), het wakkert de heimwee aan naar mijn arme Droppie, die al 19 jaar op wederopstanding

wacht. Wij waren dus met Paul's TB21. Ivonne schreef al over de zaterdag en het Zuiderzeemuseum, een full scale weergave van 'de goeie ouwe tijd' compleet met mensen uit die tijd, zeer de moeite waard. Ook vermeldenswaardig was het diner op het Chateau Marquette bij het hotel in een prachtige zaal met z'n allen aan één enorme tafel en geheime deuren aan alle kanten. Later met Riet en André nog een rondleiding gehad door de rest van het kasteel. Zoals gebruikelijk eindigden wij in de bar waar de rest van het gezelschap al een rondje vóór liep. De nachtrust zou weer te kort gaan zijn.

Zondag werd de oversteek gemaakt over de oude Zuiderzee, dat moest vroeger bijvoorbeeld met een vliegtuig met Alvis motoren of de eerste Hoovercraft met Alvismotor, tegenwoordig ligt daar de imposante dijk van Enkhuizen naar Lelystad en kunnen we dus per Alvis automobiel droog de overkant bereiken. Vooropgesteld dat de kap waterdicht is, het weer was een beetje twijfelachtig deze dag, bewolkt en een harde wind, vooral op de dijk. André had ons per twee auto's gekoppeld om bij elkaar te blijven, wij hadden de twee Peters in de 12/50 op figuurlijk sleeptouw, het valt dan niet



mee om een 3-liter zo in te houden op best een lange rit zonder koffiestop. We bereikten de Bataviawerf in Lelystad, en reisleider André wist het niet zo flexibele personeel te overtuigen van onze behoefte aan koffie vóór de film over de bouw van de Batavia werd gestart. De lunch volgde, met de bij de Britten inmiddels vermaarde Hollandse kroketten. De gids voor de rondleiding bleek een wandelende encyclopedie van de 17e eeuw te zijn.

Verwonderd bekeken wij het enorme geraamte van vele decimeters dikke eiken balken van het op stapel staande schip, en de met hitte gebogen huidplanken van 10 cm dik eiken. Al dat werk voor een schip dat indertijd maar 10 of 12 jaar meeging. Maar ja, nog niet zo heel lang geleden gingen auto's ook niet

veel langer mee (Alvissen uitgezonderd natuurlijk). Dan was de carrosserie doorgeroest of de motor totaal versleten en reparatie niet rendabel. Zo'n zeilschip had geen motor maar een veelkoppige bemanning die het zwaar had, en vaak twee jaar van huis was op een VOC reis naar het Verre Oosten. Het schip de Batavia is een prachtig stuk vakmanschap, jammer genoeg niet meer zeewaardig, maar het geeft een fascinerende blik op de



Hollandse zeevarende natie van vroeger. Terug in het hoofgebouw moesten we even treuzelen tot André ver genoeg weg was om een kado voor hem te kunnen kopen namens alle deelnemers. De tijd drong, want op het programma stond nog een bezoek aan Calley Cars in Elburg, waar we ontvangen werden met koffie door

Wim en Anneke van Ginhoven. Wim heeft inmiddels opvolging voor de zaak maar is er nog vaak om aan zijn eigen auto's te hobby-en. De Britten waren vooral gefascineerd door de enorme Mercedes SSK replica in vergevorderde staat en de TA14/3-liter special van Dave Pascoe.

Het laatste stukje rit bracht ons naar het kasteelhotel de Essenburg, bekend van een eerdere clubmeeting. Eveneens een prachtig kasteeltje met stijlvolle kamers. Na het inchecken wat nogal duurde, hadden wij geen tijd meer voor een borrel dus kwamen we direct in een mooi kasteelzaaltje voor het diner. Wim en Anneke waren er ook voor deze avond. Er was wat geregeld vooraf met een ober die 'het kado' voor André op een dienblad had klaargezet met een servet er over, zodat het op het moment supreme overhandigd kon worden. Het was een replica van een 17e eeuwse glazen wijnkan met bijpassende glazen, zoals op de VOC schepen werd gebruikt, en een bootsmans fluitje (om de Alviscluppers in het gareel te houden!) Donald hield namens de Britten een dankwoord en Paul namens de Nederlanders. André moest wel even



aangemoedigd worden op het fluitje te blazen, bescheiden als hij is... De avond werd besloten in de kasteelkelders waar (hoe anders) de bar was gevestigd. Reuze gezellig, ons werd eindelijk eens haarfijn uitgelegd door de beide Peters wat het verschil is tussen 'beer' en 'ale'. Weer een leuke afsluiting van een geslaagde dag.

Martin van der Velde



Maandag 29 juni

Heerlijk geslapen in het kasteel. Het uitzicht vanuit het raam van de kasteel-slaapkamer was fantastisch. Enkele vroege tourgenoten wandelden al door de



tuinen. De zon scheen volop en het zou een prachtige dag te worden. Na het ontbijt werden de auto's voor het kasteel opgesteld om het schouwspel vast te leggen voor navolgende generaties. Camera's van de deelnemers en overige hotelgasten knipten er op los. De groep was niet al te groot en we zouden proberen bij elkaar te blijven. We vormden weer koppels van twee auto's, die elkaar goed in de gaten moesten houden voor het geval de groep toch uit elkaar zou vallen. Met André en Riet voorop en de rest volgend ging het eigenlijk de hele route goed zonder elkaar kwijt te raken.

De route was schitterend en voerde ons met bolletje pijltje door afwisselend landschap, de Veluwe, langs Ermelo, dan door een wonderbaarlijk stil en rustig landschap tussen Putten en het Veluwemeer, over smalle verlaten weggetjes waar niemand schijnt te komen, richting Nijkerk. Het ging de Zeedijk op en zo kronkelde het door

Bunschoten/Spakenburg en weer verder de dijk op via Eemdijk en Eemnes. Hier werd halt gehouden bij een theehuis want we waren al een behoorlijke tijd aan het sturen en vooral

de 12/50 rijders wilden de armen wel even stil houden. Jammer, maandag, dus het theehuis was dicht. In ieder geval een gelegenheid om benen te strekken en voor enkele heren om wat theewater te lozen in nabijgelegen bosjes. Wij kwamen nu in het Gooi en het landschap werd bossig en de boerderijen werden villa's. Wij rolden in colonne de vestingstad Naarden binnen, waar op de terrasjes menige nekspier verdraaid werden. Doel was Het Arsenaal voor een koffiestop, maar na kort beraad werd besloten om



door te rijden naar de lunchstop, het Slot Muiden. Dit was niet ver meer en dit was het punt waar de groep zou opsplitsen om ieder zijns weegs te gaan. De lunch was uitstekend, evenals de sfeer onder de deelnemers die allen erg genoten hadden van de afgelopen dagen. Op eigen gelegenheid konden we het slot bekijken, dus er werd een tijd afgesproken op de binnenplaats om afscheid van elkaar te nemen. Hier splitste de groep zich op. Peter & Peter met hun 12/50 vertrokken samen met het ladies team Linda en Brenda met de Rover 12 tourer naar Hoek van Holland om de ferry te halen, André en Riet vertrokken met Donald met zijn Silver Eagle tourer en passagier John, samen met Bill en John in hun 12/50 naar Zwanenburg, om daar nog wat tijd door te brengen bij Ab van Egmond, voordat zij naar IJmuiden zouden gaan voor de ferry naar Schotland.

Niets dan lof voor André en Riet, die voor deze 5-daagse (!) Fireflight bergen werk verzet hebben, prachtige routes hebben



uitgezet over weggetjes zo mooi en zo hollands en ook nog eens met zo weinig verkeer, fantastische locaties gevonden voor overnachtingen en diners, boeiende bezoeken hebben geregeld bij interessante musea e.d., het kon niet op. Zonder twijfel zijn er weer een paar Engelsen en Schotten fan van Nederland geworden en zijn er een aantal Nederlanders nog meer van hun land gaan houden. Het is jammer dat zo weinig van onze clubleden van deze tour konden genieten. Misschien nog eens over doen?

Paul van der Velde





De Hoefslag rally 2015 Verslag door Tom Gatsomides

Onmiddellijk na de Hertzberger-rally was er een bijzonder ééndaags evenement - De Hoefslag rally.

Het bekende 1 sterren restaurant de Hoefslag te Bosch en Duin liet zich van zijn sociale kant zien door een liefdadigheidsrally te organiseren.

De meeste van de ca 75 deelnemers kwamen met moderne "super" auto's als Italiaanse Ferrari-Lancia of Alfa Romeo's. Ook het bekende Duitse merk Porsche en Audi was ruimschoots vertegenwoordigd. En in iets mindere maten de bijzondere Engelse sportwagens zoals Jaguar - Bentley of zelfs een Morgan. Er was sprake van een duidelijke upgrade van het gemiddelde Nederlandse auto park. Ter compensatie had de organisatie

speciaal enkele vooroorlogse auto's uitgenodigd. Wij waren er uiteindelijk met 4 Alvissen en een BMW 328. Het is een mooie kaartleest rit geworden, uitgezet door "professionele" studenten die hun sporen in dit metier ruimschoots verdiend hebben.

Over kleine stille wegen door het polderland en omgeving Overijssel werd er gereden. Het kaartmateriaal was super mooi en zelfs op stafkaarten waar 1 cm 500 meter vertegenwoordigt, had men mooie en soms zeer moeilijke kaart constructies gecreëerd.

Het bijzondere aan dit evenement is dat alle inschrijfgelden rechtstreeks naar de Linda Foundation gaan.

Deze organisatie zet zich in voor de onderkant van in Nederland wonende kinderen (altijd nog 1 op de 9!). Zij schenken deze gezinnen bonnen en verwachten hiermee enkele onbezorgde momenten voor hun te creëren.

Deze bonnen worden door grote bedrijven zoals AH-Hema-C&A en b.v. Intertoys nog met een 20 of 30 % verhoogd - Geweldig! En de overheadkosten worden door Linda de Mol zelf of haar uitgeverij voor hun rekening genomen. Aldus wordt het ingezamelde



bedrag zeer efficiënt uitgekeerd en kunnen er ca 2500 tot 3000 gezinnen in 2015 van profiteren.

Een zeer gewaardeerd initiatief zo'n rally, waar iedereen belangeloos aan mee werkt en het restaurant uiteindelijk met een goed "lopend" diner - aan statafels genieten van diverse heerlijke gerechten - het op een prachtige manier afsluit. Iedereen tevreden!

En ook goed te melden dat de uiteindelijke winnaars gelukkig weer uit onze club komen - namelijk Willem en Ellen Vermeulen - hadden het beste alle problemen opgelost en met weliswaar gering verschil dit mooie evenement gewonnen.

Zeker een aanrader voor iedereen om volgend jaar eens mee te doen.



De vacuümmeter, ook voor leken

Ik kan me bij velen van jullie de vraag voorstellen, wat is dat nu weer voor technisch ding en wat moet ik daar mee?

Geloof me, zelfs voor niet technici is dit een zinvol instrument. De tekst is bewust zo geschreven, dat ook zij die met enige fantasie kunnen volgen.

De vacuümmeter wordt ook vaak verbruiksmeter genoemd en is in BMW's een heel bekend instrument. Deze meter gaat bij lopende motor en een bepaalde belasting een waarde

angeven die de onderdruk weergeeft in het inlaatspruitstuk. Heb je eenmaal voor jouw auto die waarde in een specifieke situatie bepaald, dan hoef je alleen maar te controleren of die waarde gemeten wordt in dezelfde situatie.

Zo ja, alles o.k., zo nee dan weet je dat er mogelijk een probleem is.

Laat aan de technici over om te bepalen, wat dat probleem dan is. Geloof me het werkt onderweg erg geruststellend als je bij twijfels de goede waarde afleest. Voorwaarde is natuurlijk wel, dat je de eerste keer bij het meten zeker weet, dat je motor goed in orde is.

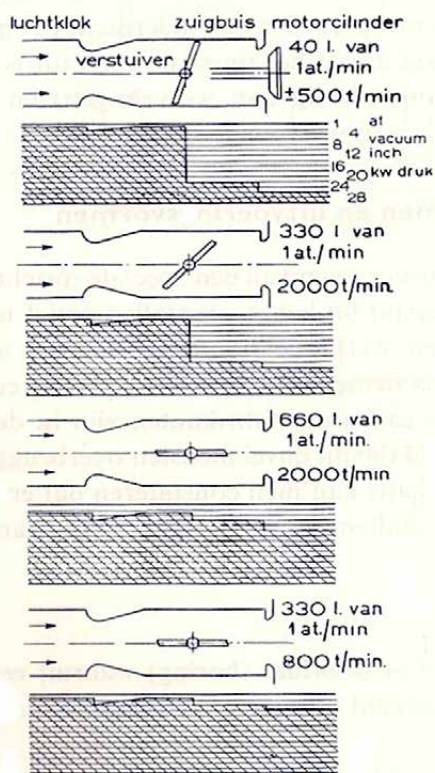


Fig. 7-6

gaat hij open. Deze gasklep werkt als een weerstand, bij weinig gas is de weerstand voor de lucht hoog en bij veel gas geven is hij laag. Kortom bij veel gas kan de lucht er makkelijker door en er gaat dan ook meer door. Draait de motor heel langzaam dan zuigt hij weinig, draait hij snel dan zuigt hij veel lucht aan. De onderdruk in het inlaatspruitstuk is afhankelijk van de combinatie van deze factoren.

In de praktijk blijkt, dat iedere motor voor elke belastingstoestand een eigen waarde van dit vacuüm of onderdruk heeft en daar gaat het om. Als je deze waarde, bij een perfect draaiende motor, goed hebt vastgelegd, dan kan je er iedere keer, dat als deze motor in deze situatie draait en deze waarde gemeten wordt, er van uit gaan dat de motor in orde is. Zelfs een leek kan op deze wijze de toestand van een motor bepalen. Niet wat er fout is, maar wel dat er iets fout is of liever nog, dat alles o.k. is. Bij mijn TA 21 meet ik dit met een passende echt antieke Engelse waarde en wel in inches kwik, aangegeven als "/Hg.

Eerst even wat motortechniek.

De motor werkt bij het draaien als een pomp. Hij zuigt lucht aan via de carburateurs en blaast deze uit via de uitlaat. We blijven nu aan de carburateurzijde. In de carburateur zit een gasklep. Deze gasklep wordt bediend door het gaspedaal en regelt de aangezogen hoeveelheid lucht (eigenlijk "mengsel"). Bij gas los is deze gesloten, bij gas geven



Hierbij is 30 "/Hg het absolute vacuüm en globaal gelijk aan 1 bar of 1 atm onderdruk.

Als we deze gegevens koppelen zien we drie specifieke situaties, die je in de praktijk veel tegenkomt:

1. Gasklep dicht, langzaam draaiende warme motor en stationair lopen betekent weinig vermogen. De motor probeer de lucht aan te zuigen, maar de dichte gasklep maakt dat moeilijk. Er ontstaat daarom een relatief hoge onderdruk (vacuüm) in het inlaatspruitstuk. Mijn meter geeft dan 18 "/Hg aan.

2. Gasklep open en snel draaiende motor. De motor krijgt via de geopende gasklep al het mengsel, dat hij wil, gaat sneller lopen en vermogen leveren.

Er ontstaat weinig onderdruk in het inlaat spruitstuk, omdat de lucht makkelijk door de carburateur stroomt.

Bij wederom een goed afgestelde en goedlopende motor is op vlakke weg, bij windstil weer en een snelheid van 105 echte km/hr op de navigatie de gemeten waarde 12 "/Hg bij mijn TA 21.

3. Gasklep dicht en remmen op de motor. De motor loopt snel en zuigt dus veel lucht aan. Door de dichte gasklep kan er geen lucht worden toegevoerd. Het vacuüm wordt maximaal. Nu wordt de motor aangedreven door de snelheid van de auto. Bij mijn TA 21 geeft de meter dan 23 "/Hg aan.

Geloof me, is er een technische afwijking dan wijkt de afgelezen waarde al gauw veel af. Voor mij was dat bijvoorbeeld bij de Crossing Borders vorig jaar.

Bij de mooie lange afdalingen in de

Ardennen viel mij op, dat het gemeten vacuüm niet de voor mij normale 23 "/Hg was, maar 21 "/Hg.

Bij aankomst in het hotel toch maar even onder de motorkap gekeken en gevonden, dat de carburateurs aan het lostrillen waren.

De simpelste toepassing gebruik ik bij veel tegenwind of helling op rijden.

Nu kan ik zien hoeveel extra belasting dat is. Je schrikt er van. Door de normale waarde bij snel rijden te gebruiken, bij mij 12 "/Hg, en te kijken hoe hard hij dan loopt kan je voorkomen dat je de motor overbelast.



Een vacuümmeter sluit je het beste aan op het inlaatspruitstuk tussen de carburateurs en de cilinders.

Bij mijn TA 21 is dat vrij eenvoudig, zie foto. Op de tule zit een slang naar de meter.

In het dashboard was er in de ruimte voor de originele radio nog een mooi plekje voor de vacuümmeter. Het dashboard is dus nog onbeschadigd.

Dit artikel is te kort om alle praktijkgegevens met jullie te delen, maar wil je meer weten bel dan gewoon even op.

Hans Noordhoek



Een uittreksel van diverse Fehac-brieven aan onze club.

A. Ministerie I&M neemt FEHAC voorstel over: APK vrijstelling voertuigen ouder dan 50 jaar

Het Ministerie voor I&M neemt het door de RDW gecoördineerde voorstel voor de implementatie EU APK-richtlijn (2014/45/EU) over, inclusief het FEHAC voorstel voor de APK vrijstelling van voertuigen ouder dan 50 jaar.

Op aandringen van de FEHAC blijft het huidige 2-jaars regime voor voertuigen ouder dan 30 jaar in stand, dit voldoet in de praktijk prima.

Voor uitvoerige informatie van het ministerie van I&M verwijzen we u graag naar <http://fehac.nl/min-im-neemt-fehac-voorstel-over-apk-vrijstelling-voertuigen-ouder-dan-50-jaar/>

B. De klassieke voertuigen erkend als erfgoed?

De FEHAC spant zich in om de overheid ervan te overtuigen dat onze klassieke voertuigen niet alleen een prachtige hobby zijn, maar dat we met z'n allen ook een belangrijk stuk Nederlands [mobiel] erfgoed in stand houden.

In dit kader is het van belang te weten dat de FIVA al een aantal jaren geleden de erfgoedkant van de voertuigen heeft onderkend en dit heeft vastgelegd in het Charter van Turijn. (zie : <http://www.fiva.org/site/en/publications/category/2-charta-of-turin>)

Eind vorig jaar hebben wij een reactie ingediend op het concept Erfgoedwet die voor het zomerreces naar de Tweede Kamer gaat.

Daar in stellen wij dat het mobiele erfgoed [weg, lucht, water en rail] in de nieuwe wet genoemd moet worden als zijnde een essentieel onderdeel van het totale erfgoed dat beschermd en behouden moet blijven.

Zo'n wettelijke erkenning is voor de FEHAC een extra steun in de rug bij onze gesprekken met de diverse overheden.

De erfgoedwet gaat eigenlijk alleen over gebouwen, en dan uitsluitend de gebouwen die eigendom van het Rijk zijn. Wanneer dus het mobiel erfgoed deze keer in de Memorie van Toelichting wordt genoemd (zoals de verwachting is) is dat al een grote stap in de goede richting.

Het is van essentieel belang voor het verkrijgen van de wettelijke status van mobiel erfgoed dat de achterban van de FEHAC zich weer op indrukwekkende wijze presenteert.

FEHAC App gaat live

In december 2014 is de komst van de FEHAC App al aangekondigd en nu is het zover: iedereen bij de FEHAC kan de FEHAC App gratis downloaden. We werken continu aan de verbetering van de FEHAC app en daarom zien we uw opmerkingen en/of suggesties ook graag tegemoet!

De FEHAC App is exclusief en gratis

voor leden bij de FEHAC aangesloten verenigingen.

Registreren om FEHAC App te krijgen

Om exclusief gebruik te kunnen maken van alle voordelen die de FEHAC App biedt, moet aanstaande gebruiker zich wel eerst bij de FEHAC registreren.

Bij de aanmelding moeten de volgende gegevens worden ingevoerd: naam, e-mailadres, van welke club men lid is en het lidmaatschapsnummer bij de club. De FEHAC gebruikt deze gegevens alleen om te controleren of de aanvrager wel recht heeft om deze app te downloaden, verder helemaal nergens voor.

De clubleden moeten zich dus zelf aanmelden om de FEHAC App te kunnen verkrijgen. De FEHAC vraagt de aangesloten clubs daarom om het aanmelden voor deze app onder de aandacht van hun eigen leden te brengen.

Voor Apple en Android

De FEHAC App wordt via een eigen, beveiligde verbinding gedownload; dus niet via een webshop.

U kunt de FEHAC App downloaden via de volgende link:

<http://www.fehac.nl/app>

U komt dan op een pagina waar in het kort wordt uitgelegd hoe u de FEHAC App op uw apparaat kunt installeren. U kunt op de knop 'Aanvraag van de App' (voor Android en Apple zijn er verschillende versies) klikken om deze gegevens in te voeren. Na deze registratie krijgt u op het opgegeven e-mailadres de link om de App te downloaden en een handleiding hoe de App geïnstalleerd moet worden op uw smartphone of tablet. Er zijn een tweetal verschillende links, één voor Apple (iPad en iPhone) en één voor Android toestellen. De FEHAC-App werkt niet op andere platforms.

C. Einde regeling 'slopen in eigen beheer' is ramp voor mobiel erfgoed.

Alle media hebben het inmiddels gepubliceerd: de regeling 'slopen in eigen beheer' van personenauto's is met ingang van 1 april ingetrokken. Het milieu zou hierbij gebaat zijn en de intrekkingen zou ook goed zijn in de strijd tegen criminaliteit.

Als FEHAC erkennen wij natuurlijk dat er aan de regeling een aantal nadelen kleefden, maar voor het behoud van het mobiel erfgoed was de regeling onmisbaar. Want een kenmerk van de historische voertuigen, is dat zij niet meer in productie zijn. En de meeste voertuigfabrikanten stoppen tien jaar nadat het voertuig uit productie is met het leveren van onderdelen.

Natuurlijk zijn er uitzonderingen, maar voor het rijdend houden van veel van de klassieke voertuigen is men vooral afhankelijk van onderdelen van voertuigen die gesloopt worden. En de autodemontagebedrijven, zoals autosloperijen tegenwoordig worden aangeduid, zijn niet van plan om de bruikbare onderdelen voor klassieke voertuigen te bewaren, zo is ons gebleken toen we enkele jaren geleden die vraag stelden in het kader van een toen geldende sloopregeling.

Met het intrekken van de regeling sloop in eigen beheer slaat onze overheid ten aanzien van het erfgoed van de weg, de plank volkomen mis. Maar het is nog niet te laat: graag bieden wij als FEHAC onze diensten aan aan het Ministerie van I&M voor het vinden van een werkelijk duurzame oplossing. Waarin en passant ook het misbruik wordt tegengegaan....



THREE LITRE SERIES III

The Alvis Series III Sports Saloon, with its Graber-styled body and Mulliner Park Ward coachwork, is the last word in 4-5 seater luxury. Capable of over 110 miles per hour, it has superb road holding, and corners with speed and safety. The five-speed, all-synchromesh gearbox is a standard fitting with automatic transmission available as an extra.

SERIES III SALOON • £2,773 · 13 · 9 inc. P.T.
SERIES III DROPHEAD COUPE £3,015 · 7 · 1 inc. P.T.

