

TRIANGEL

Power with beauty



Speed with grace

AUGUSTUS 2016 **105**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND

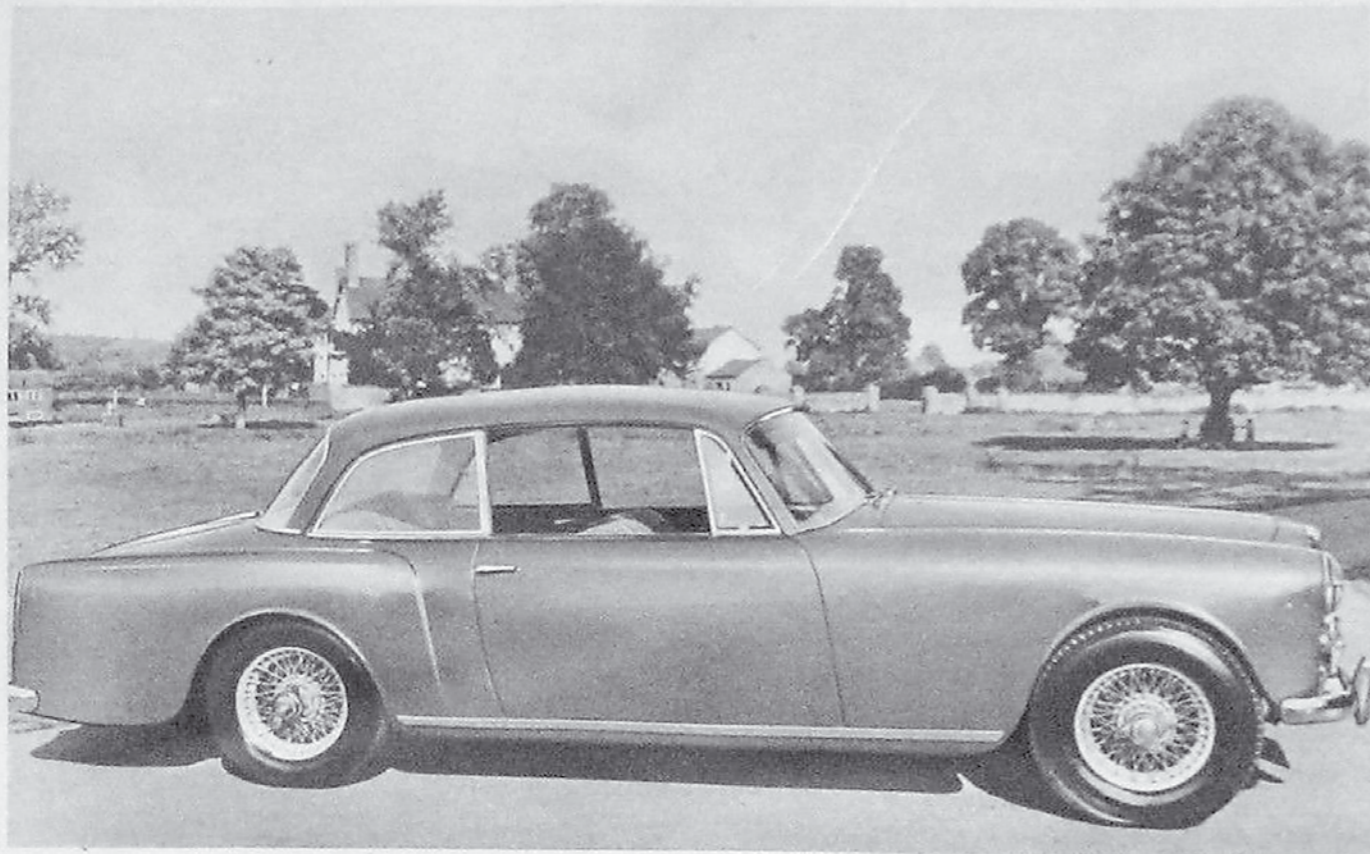
VERSLAG
HARE DRIVE ROTTERDAM

DE HERTZBERGER TROFEE 2016

COACHBUILT ALVIS deel II

VERSLAG FIRE FLIGHT - UTRECHT





ALVIS

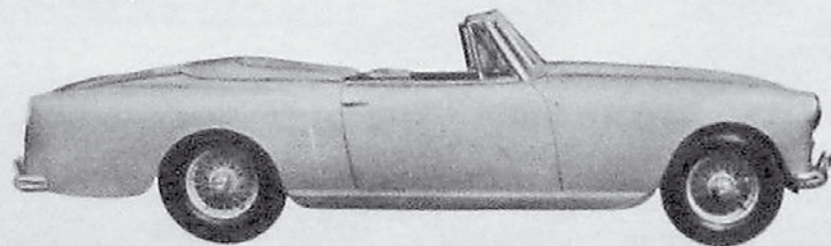
COACHWORK BY PARK WARD

Styled by Graber



THREE LITRE SALOON AND DROPHHEAD COUPE

Fitted with Lockheed Disc Brakes
as standard; Borg Warner Automatic
Transmission available as an extra.



Sole London Distributors: BROOKLANDS OF BOND STREET Tel: MAYfair 8351



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-bijlschrift.
Bewaar als .jpg file, grootte 300 dpi,
(± 1800 pixels hoog of breed).
Bij veel of grote foto's:
Via www.wetransfer.com sturen 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. 106
Uiterlijk 19 september 2016

4 **Chairman's Column**

5 **Van de redactie**

6 **Evenementenkalender**

7 **Alvis Taxatie - Den Dolder**

Hans van Tongeren

8 **Hare Drive Rotterdam**

Frederike van Tongeren



12 **De vrouw van een nieuw lid**

Agnes Hakkert

13 **De Hertzberger Trofee 2016**

Tom Gatsonides



16 **Coachbuilt deel II**

door Hans Noordhoek

18 **Terugblik op
het British Race Festival**

Rob Spierenburg

20 **Familieberichten** - Coen van der Weiden

21 **Fire Flight 2016
Utrecht**

verslag Anton Brouwers
vertaling Lutz Burchard



26 **Smeren van
een bladveer**

Hans Noordhoek



26 **FIVA berichten**

Coen van der Weiden

27 **Oh Oh wat zijn ze
gelukkig** - Rob van Tuijl



Voorplaat: **TC 21 van Rob van Tuijl
pontificaal bij de ingang van
drijvend hotel H2Otel voor de start
van de Hare Drive**



Chairman's Column

Auto of Vervoermiddel?

De laatste tijd verschijnen er steeds meer alarmerende berichten die voor mij een beeld schetsen van een nabije toekomst in een auto-loos land. Hoezo? Een paar koppen uit dagbladen: 'Na 2025 mogen er alleen nog maar elektrische auto's worden verkocht!' 'Noorwegen laat na 2024 alleen nog maar CO2 neutrale nieuwe auto's toe!' 'Het voorbeeld van Utrecht en Rotterdam wordt door andere gemeentes overgenomen: Milieu Zones.' Wat heb ik tegen CO2 neutrale nieuwe auto's? Helemaal niets.

Misschien dien ik eerst te verklaren wat voor mij een auto is. Als eerste is het een voertuig met een motor waarin een benzinelucht-mengsel wordt verbrand. Ten tweede, wanneer je de motorkap opent zie je daar een motor, een luchtfilter, bougiekabels, een benzinepomp, een luchtfilter en ga zo maar door. Storingen kun je detecteren zonder computer gewoon op gehoor, geur of kleur: 'hij pingelt' of 'staat wel erg rijk' of 'uitlaat heeft de juiste kleur'. Verder vertelt de auto mij wat hij van plan is, en dat alles zonder ABS, ESP, Traction Control en andere hulpmiddelen.

Nu zal de vraag wel komen: onder welke steen kom jij vandaan gekropen? Nu, die steen lag ergens in de eerste helft van de vorige eeuw. Ik ben opgegroeid, vergroeid en vertrouwd geraakt met auto's uit de jaren 40, 50 en 60. Het is niet zo dat ik de huidige vervoermiddelen (lees auto's) veracht! O nee, alle lof voor onze huidige koetsen die ons op de meest sublieme wijze ondersteunen bij het sturen, remmen, parkeren, schakelen enz., maar of ik dit nu auto's mag noemen. Dus, vandaar de woorden 'auto-loos land' in mijn eerste zin.

Ik hoop dat ik nog lang mag, met de nadruk op mag, blijven rijden in mijn 'Auto's'. Het mooiste is wanneer ik dit samen met jullie kan doen, in auto's met onder de motorkap, bougies, contactpunten etc.. Gelukkig hebben wij geen vervoermiddel maar een ALVIS.

Rest mij nog jullie een mooie, zonnige zomer toe te wensen met veel rijplezier. Wie weet zien we elkaar, met onze Auto's, op een van die fantastische evenementen van de Alvis Owners Club.

Met een vriendelijke groet van jullie voorzitter,
Anton Brouwers



Martin de Vries in het zonnetje

Via Hans van Tongeren ontvingen wij deze foto's van Martin de Vries, die geweldig blij is met de superbokaal die hij ontving van 21 deelnemende clubs aan de 25e British Cars & Lifestyle.



Met de bokaal en een aantrekkelijke reischeque danken de clubs organisator Martin voor zijn enorme inzet voor dit fantastische evenement en het plezier en het succes wat wij er aan hebben mogen beleven.



Van de redactie

Normaal gesproken krijg ik na het verschijnen van een nieuwe Triangel weinig reacties. Een terugkoppeling of Paul en ik als redactie op de goede weg zijn komt er zelden. We gingen er daarom maar van uit dat we op de goede weg waren.

Na de laatste Triangel was dat op eens anders. Het is velen opgevallen, dat er iets veranderd was. Het blad verscheen in een ander formaat en ook nog in een andere opmaak. Diverse leden hebben erg positief gereageerd op deze aanpassingen en daar zijn wij erg blij mee.

Als je dan ook nog bedenkt dat de hele operatie eigenlijk van uit een zoeken naar besparingen is gestart, dan is de combinatie van het realiseren van die besparing en het maken van een mooier clubblad toch meer dan je mag verwachten.

Het eerste blad in A4, Triangel 104, was zelfs 28 pagina's. Paul en ik wilden bij de eerste A4 uitvoering natuurlijk alles uit de kast halen om een goede indruk te maken. Vergelijk je dit met Triangel 103 in A5 met 40 pagina's dan kan je uitrekenen, dat dit qua blad-oppervlak veel meer is. 2 x A5 is 1 x A4. Kort om, met een knipoog naar Paul, want die denkt daar anders over, hebben we ook nu 28 pagina's gevuld in plaats van 20. Op het allerlaatste

moment kwamen er nog zo veel artikelen binnen, dat we zelfs hebben moeten korten op de normaal aanwezige advertenties, die we graag gebruiken om het blad op te vullen.

Ik kan als redacteur niet garanderen, dat dit vol te houden is. Tenzij, net als deze keer, natuurlijk die grote stroom artikelen van schrijvers, die zelden de pen pakken, plotseling binnen stroomt. Als je je toetsenbord pakt i.p.v. een pen lukt het velen overigens ook.

Hebben jullie vroeger ook die autoplaatjes gespaard, die bij diverse producten werden geleverd? Voor ons was dat zeker zo spannend als tegenwoordig de acties van Albert Heijn.

Het Full Speed album is zeker bij velen bekend, maar er waren ook vele kleinere boekjes. Kijk maar naar de afbeeldingen van een boekje dat ik in Rosmalen vond. Het jaar op de kaft kan m.i. niet kloppen, de Alvis van het plaatje is toch duidelijk nieuwer.

Het opgegeven benzine gebruik stelt mij wel gerust. 1:7,4. Dat loopt de mijne ook. Hij zal dus wel in orde zijn.

Hans Noordhoek



ALVIS

No. 2 — ALVIS
Voor de auto-encyclopedie voor de jeugd DEEL 3:
„WAT IS DAT VOOR EEN AUTO?“
Type: TC 108/G; bouwjaar: 1956; 6 cyl.; pk.: 104/4000;
4 versnellingen; cyl. inhoud: 2.99 l.; benzineverbruik:
13,5 l. per 100 km.; topsnelheid: 165 km./uur; land
v. fabricage: Engeland.
Nadruk verboden. Auteurswet 1912.
Ruil dubbele
plaatjes weer zoveel mogelijk met je vriendjes.



BESCHUIT, ONTBIJTKOEK
VAN HUS DEN HAAG
WORDT STEEDS MEER GEVRAAGD



Evenementenkalender



Wat	Wanneer	Waar / Organisator(en)
AOCN evenementen:		
Eagle Rally	21 augustus	Eerbeek / Hans en Frederike van Tongeren
Indian Run	25 september	Veluwe / Wim en Anneke van ginhoven
High Tea	20 november	Eerbeek / Hans en Frederike van Tongeren
Overige evenementen:		
Historic Grand prix	2-4 september	Circuit park zandvoort
British Race festival	1 en 2 oktober	Circuit park zandvoort
Noteer alvast in je agenda:		
Jubileum - 35 jaar AOCN	19-20-21 mei 2017	Teuteburgerwald, Duitsland



FEHAC *tiviteiten*



Nieuwsbrief 18 juli 2016

Oldtimers toestaan in milieuzones: het kan dus wel

Belgische evenknie FEHAC meldt succes in strijd tegen milieuzones voor oldtimers.

Op 2 juni 2016 werd bekend dat Brussel vanaf 2018 een Lage Emissie Zone zal invoeren. Dat is in België de aanduiding voor een milieuzone.

De BFOV, de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen, de Belgische zusterorganisatie van FEHAC, heeft over de instelling van deze Lage Emissie Zone overlegd met de Brusselse Minister voor Leefmilieu Fremault.

Onze collega's van de BFOV hebben Minister Fremault

geconfronteerd met dezelfde argumenten die wij als FEHAC hier in Nederland gebruiken en konden op 12 juli vernemen dat er een uitzondering voorzien is in het voorontwerp van de wetteksten voor klassieke auto's vanaf 30 jaar.

FEHAC feliciteert de BFOV met het behaalde succes. Na Duitsland en Frankrijk is dus nu ook in België een uitzondering voor klassieke voertuigen gemaakt. Nederlandse gemeentes lijken zich met hun halsstarrige weigering om rekening te houden met klassieke voertuigen meer en meer internationaal te isoleren.

Bron: vroom.be



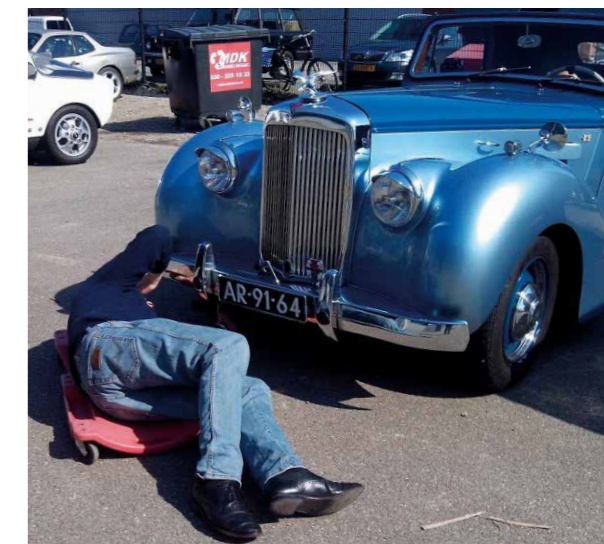
ALVIS Taxatiedag den Dolder

door Hans van Tongeren

Maandagmorgen 11 April stonden er vijf oldtimers, waaronder drie van het merk ALVIS, bij Hans van der Meijden voor de deur van zijn bedrijfspand in den Dolder.

Wat er aan vooraf ging ...

Enige tijd terug had Hans alle Alvis leden een mailtje gestuurd met de mededeling, dat hij zijn auto wilde laten keuren voor de verzekering door Theun Dommershuizen, ook lid van de AOCN en beëdigd taxateur. Theun wilde, als Hans minimaal vijf auto's bij elkaar kreeg, ook wel aan huis komen keuren voor een speciale prijs. Rob van Tuijl met de TC 21 Saloon 1954, Frederike met haar "Old Blue Lady" de TA 21 DHC 1952, Erik Jan van Tongeren (mijn zoon) met zijn net gerestaureerde



En zo gebeurde dit dus 5x achterelkaar, maar..... er is ook gezellig buiten koffie gedronken en hebben we tijdens de lunch, die perfect verzorgd was door iedereen (zelf

brood mee). Ook natuurlijk bijgepraat over het nieuwe project van Hans (de rode Alvis van Wim). Het weer was deze dag prachtig en we hebben met zijn allen een hele leuke leerzame dag gehad. Onze taxateur heeft veel verteld en was ook zeer tevreden over de staat van de voertuigen, die hem



SAAB Sonnet 1968, Hans zelf met de Volvo 544 Sport 1965 en zijn Alvis TF 21 DHC 1966 hebben toen samen afgesproken het keuren bij Hans te doen. Dus werden er 5 auto's gekeurd, een hele klus voor Theun, die maar meteen begon met de auto van Rob. Heel zorgvuldig, nauwkeurig, met veel ervaring en grote vaardigheid werd de TC gekeurd, zowel technisch, als op uiterlijk, met veel oog voor details, alles gefotografeerd en er werd ook even gepraat met de eigenaars en met de auto's gereden.



waren aangeboden. Hij had zich ook goed voorbereid op de keuring en van alle auto's op voorhand de gegevens nagetrokken of alles klopte. Theun heeft later iedereen een goed verzorgd rapport, zowel op papier als digitaal gestuurd voor de verzekering. Wij zijn allen heel tevreden, dus Theun bedankt voor het werk en Hans bedankt voor de gastvrijheid deze dag.

Hare Drive Rotterdam

door Frederike van Tongeren

23, 24 en 25 april georganiseerd door Roel en Nel Bijl

Na een voortvarende reis naar Rotterdam, worden we in het drijvende H2otel ontvangen door Roel Bijl, die bij de receptie al op alle Alvisten staat te wachten. De auto parkeren we in de zeer nabij gelegen parkeergarage.

De hotelkamers zijn al klaar en we kunnen dus meteen inchecken en onze bagage kwijt op de kamer. Wij hebben aan dek een nette kamer met een half rond dak, sommige kamers (suites) in het hotel hebben artistieke muurschilderingen en gouden ledikanten. Rond twee uur 's middags is bijna iedereen binnen. Net na drieën gaat het grootste gedeelte van de aanwezigen met Nel mee voor een korte wandeling naar de overdekte markt aan de Blaak. Een veel kleinere groep gaat, ook wandelend, met Roel mee naar het Maritiem open-luchtmuseum. De markthal is overweldigend; de voor en achterzijden van deze nieuwe markthal zijn van glas, waardoor je prachtig naar buiten kan kijken om de Rotterdamse kubus-woningen en de mooie blauwe lucht te zien. De beiden zijwanden vormen een koepel en zijn werkelijk prachtig beschilderd door Arno Coenen en Iris Roskam en heet de Hoorn des Overvloeds. Het lijkt alsof je heel klein bent en vanuit het gras omhoog kijkt naar de lucht. In de wanden zijn woningen verwerkt, je kan

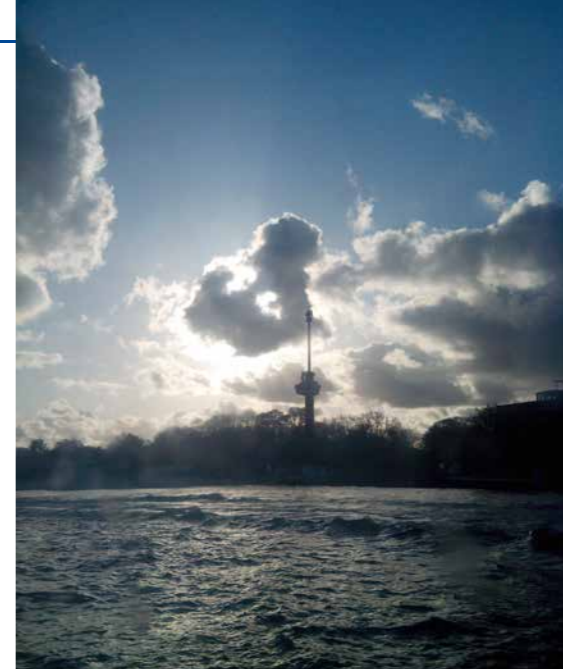


de ramen zien zitten. Ook de markt zelf is erg indrukwekkend, er zijn vooral etenswaren van over de hele wereld te koop en te eten; specerijen, kruidenmengsels, noten, vruchten (sommige zo exotisch dat we niet weten wat het zijn) chocolade, kazen, worsten en er is zelfs een complete

exotische supermarkt! Maar ook bloemen en kunst is er te koop. We kijken onze ogen uit, niet alleen naar de koepel, maar ook naar de marktwaar en de bezoekers, want het is er razend druk. We (Nel, Yvonne en ik) ontdekken een terrasje bovenop één van de kramen en trakteren onszelf op een hapje en een drankje en genieten ondertussen van het prachtige overzicht en uitzicht dat we van hier uit hebben. Rond vijf uur voegen ook de anderen zich bij ons. Daarna terug naar het H2otel, waar we in de bar nog wat drinken samen met de Maritiem-gangers, die zich ook erg vermaakt hebben. Rond tien voor zeven 's avonds vertrekken we met de hele



ploeg naar de watertaxi's die ons naar het restaurant zullen brengen. Het water is erg wild en de speedboten varen hard, alsof ze een wedstrijd houden. Het in en uitstappen gaat erg moeilijk (zeker voor Christine, die het toch maar doet, zo moedig!) en we varen overal rond, zelfs onder de boeg van de SS Rotterdam door. We krijgen een heerlijk 3-gangen menu geserveerd bij restaurant "Prachtig" met uitzicht op de Maas en de Erasmus-brug! Prachtig dus.



Prachtig uitzicht vanuit de watertaxi ...

Zondagochtend rond negen uur zit iedereen aan het zeer complete ontbijtbuffet. Ook Paul arriveert en rond tien vertrekken we vanuit de Wijnhaven voor een kleine 50 km lange rit naar de Maasvlakte 2. Langs de Botlek met enorme bouwsels met een wirwar van pijpleidingen. Het weer blijft steeds heel erg goed, soms is er wel een regenbui, maar dan zijn we net ergens binnen of in de bus. Nadat we allemaal aangekomen zijn in "Futureland",

het bezoekerscentrum op de Maasvlakte en na de koffie, krijgen we een zeer uitgebreide bustoer met gids over de Maasvlakte. Weer zeer interessant, eerst rijden we over Maasvlakte 1 en later op het nieuwste stuk van Nederland, Maasvlakte 2. Ik heb dingen gezien waarvan ik het bestaan niet wist, een enorm schip wat speciaal gebouwd is om in één keer een olieboorplatform te ontmantelen en mee te nemen naar de haven. En dan die enorme containerschepen, het grootste ter wereld lag er nu, 400 meter lang en 53 meter breed, het kan 19.000 containers vervoeren! Als je die ziet liggen in de haven, is dat bijna onbegrijpelijk, want één container is al zo'n groot ding, als je er naast staat. De chauffeur brengt ons via een speciale poort, waar we allemaal ons identiteitsbewijs moeten laten zien, vlak bij de kranen die de containers eraf en erop plaatsen, alles wordt op afstand via camera's bediend. En dan die



Op weg naar Maasvlakte 2. Anton was er niet bij, ... maar hoe komt die bus daar dan ??





Op weg naar een heerlijke lunch.



Spookachtige beelden op de Maasvlakte. Reusachtige schepen, enorme installaties, containertrucks rijden af en aan, en geen mens te zien! Alles op afstand bediend. Stroom genoeg aanwezig uit de nieuwe kolencentrale.

elektrische AGV's (Automatisch Geleide Voertuigen) die zelfstandig de containers precies daar brengen waar ze heen moeten, het is allemaal zo futuristisch om te zien, maar gebeurt hier gewoon dagelijks! Zo indrukwekkend.

Terug bij Futureland krijgen we met uitstekende uitleg van onze gids, doormiddel van een film te zien hoe de beide Maasvlaktes gemaakt zijn; iets waar Nederland groot in is!

Rond tweeën gaan we naar Paviljoen "Stormvogel" in Oostvoorne, waar we, in de door de zon opgewarmde grote serre, genieten van een overdadige lunch met soep en veel broodjes. Na de lunch lekker terug naar het hotel en nog even Rotterdam in!

Om ongeveer 19.00 uur staat iedereen weer helemaal klaar in de receptie van het hotel om, weer al wandelend, naar restaurant "Mooii" te gaan. Hier worden we niet alleen zeer hartelijk ontvangen maar krijgen we ook een voortreffelijk 3 gangen diner gepresenteerd. Mooi dus!

Op maandagochtend 25 april gaan we na het ontbijt en het uitchecken, naar het HCC, het regelende hart van de Rotterdamse haven, het Haven Coördinatie Centrum. Waar we, zo zegt de jongeman, die ons mee naar boven neemt, een rondleiding krijgen van een klein kwartiertje

De beveiliging is aanzienlijk, we mogen geen foto's maken. Iedereen moet zich melden en legitimeren. Eenmaal boven op de 19 verdieping stelt Rob Altena zich voor en legt uit wat hij doet; hij is hoofd crisis-beheersing en legt ons meteen uit dat er op dit moment een oefening gaande is waardoor het bezoek van ons bijna geen doorgang had gekregen. Als ik hem vraag of ik toch wat foto's mag maken, voor de Triangel en dan zo, dat er alleen Alvisleden opstaan en geen andere zaken, vind hij dat goed!



Na dit uitermate interessante bezoek gaan we aan de overkant bij restaurant "Ketelbinkie" (hoe Rotterdams wil je het hebben) nog lekker lunchen, waarna we afscheid nemen en toen we uit Rotterdam vertrokken.....vertrokken wij uit Rotterdam.....

Roel en Nel Bijl, we willen jullie heel hartelijk bedanken voor de perfecte organisatie van dit zeer geslaagde, gezellige en toch eens heel anders ingerichte Alvisweekend.

Frederike



Dreigende situaties in het centrum ivm wedstrijd FC-Utrecht tegen Feenoord. Marijke, Riet en Simon voelen zich veilig ...

Hij neemt ons mee naar het controle centrum en vertelt ons alles wat er te zien is en wat er gebeurt. Hij geeft antwoord op al onze vragen en vertelt zeer uitvoerig alles wat we willen weten, kortom de rondleiding duurt anderhalf uur! Hetgeen we te zien krijgen is vreselijk interessant, niet alleen de bewegingen van de vaartuigen in de Rotterdamse haven word hier gecontroleerd, maar ook nog veel dieper het land in, helemaal tot aan Dordrecht. Rob legt ons uit wat de havenmeesters doen, en de loodsen en hoe op de beeldschermen alle bewegingen in de haven gecontroleerd worden. Wat er gebeurt bij calamiteiten en met oefeningen zoals vandaag. En als kers op de taart mag ik nog even alleen met Rob mee naar boven om enige foto's te maken van de skyline van Rotterdam en van de Erasmusbrug, maar dan van bovenaf!





Help, mijn man heeft een Alvis!



Mijn naam is Agnes Hakkert, geboren en getogen in Assen en ik ben 46 jaar. Joran en ik zijn, bijna 4 jaar een happy koppel. Nee, nog niet getrouwd, maar wat niet is kan nog komen.... Door Joran ben ik in de wereld van "speciale en/of oude auto's gerold.

In de familie van Joran zijn meer fanaten als het om oude auto's gaat. Ze mogen graag naar allerlei filmpjes op YouTube kijken over oude auto's/oude autoraces etc. Deze filmpjes heb ik intussen ook leren waarderen. Dat er zoveel oude auto's zijn, en dus zoveel verschillen merken en types....., je moet me nog steeds niet naar merken en types vragen hoor, want dat blijft maar niet bij me hangen.

Ik heb intussen wel zo mijn ideeën over wat ik wel of geen mooie auto vind en dit is echt NIET alleen gebaseerd op de kleur van de auto hoor (men zegt toch dat vrouwen over het algemeen alleen op basis van kleur beoordelen of ze een auto mooi vinden). De vormen van de auto's zijn zeker zo belangrijk voor mij bij de vraag of ik de auto mooi vind.

Joran en zijn broer zaten me in het begin wel eens aan te kijken als ik een in hun ogen fantastische auto afkraakte (en daar zaten ook wel hele dure bij). Maar ja, over smaak valt niet te twisten.

Onze eerste twee jaar samen hebben we met heel veel plezier in de Aston Martin van Joran getoerd. Wat een genot om hierin te rijden, nee zeg maar gerust zoeven over de weg. Ik vind dit echt een geweldige auto.

Toen Joran begon over een tweede auto, dacht ik waarom? Hij had toch al een mooie auto. Maar dat zag ik volgens Joran verkeerd.

En toen begon hij ook nog over een Alvis. Ik zei "wat voor een ding? Een Walvis?" Ik had nog nooit van dit merk gehoord. Sindsdien heb ik het over onze Walvis als het over onze Alvis gaat. Joran en zijn broer waren heel erg enthousiast over deze auto. Ik begreep maar niet waarom. Toen er uiteindelijk een kijkafspraak werd gemaakt bij Job Classic ben ik maar meegegaan. De Alvis kon mij toen niet echt bekoren, er moest ook nog wel het een en ander aan gebeuren. Ik viel er niet als een blok voor, maar de beide broers waren echter laaiend enthousiast. Op de terugreis heb ik nog geprobeerd hun enthousiasme wat te temperen door alle nadelen op te noemen. Maar dat mocht niet meer baten. De Alvis werd uiteindelijk toch gekocht.

Joran heeft veel aan de Alvis gedaan, zowel binnen- en buitenkant, als motorisch. Zelfs de mottenballen en de vriezer moesten er aan te pas komen om de motten te verdrijven uit de bekleding. Langzaam aan ben ik naar de Walvis toegegroeid. Ik heb respect voor deze auto met stijl gekregen en ik moet zeggen hij rijdt geweldig. Het heeft wel wat lang geduurd voor we dit mochten ervaren, maar nu is het dan zo ver. Zit veel pit in hoor! Maar ik durf er niet in te rijden. Ten eerste zit het stuur "aan de verkeerde kant" en verder is het een groot slagschip. Misschien gaan we wel een keertje oefenen op een hele grote parkeerplaats. Het was al een hele ervaring om als bijrijder aan de "verkeerde kant" te zitten. Ik durfde eerst ook niet in de Aston Martin te rijden, maar ook hierin heb ik intussen een rondje mogen/durven rijden. Ook dit is een echt powerbeest.

Agnes Hakkert



De Hertzberger trofee 2016



Ook dit jaar keken we weer verlangend uit naar een Nederlandse toertocht die alleen met vooroorlogse auto's gereden kan worden, nl. de Hertzberger trofee 2016.



door Tom Gatsonides

Even wat informatie omtrent de bij de meeste historische auto"kenners" vrij onbekende maar toch zeer succesvolle autoliefhebber Eddie Hertzberger. Zijn prestaties reed hij in de periode van rond 1925 tot ca 1940 en zijn erelijst zag er o.a. als volgt uit:

- Deelname in diverse Mille Miglia races
- De 24 uur van Le Mans, op de circuits van Spa en Brooklands...
- De wereldsnelheidsrecords die hij in zijn MG K3 vestigde op Monthléry...
- Zijn twee Grand Prix-overwinningen – geen Nederlandse coureur heeft hem dat ooit nagedaan (Tot deze zomer onze Max op de circuits schitterde!).

Ongekend succesvol, een grote naam in de autosport, nationaal en internationaal, Eddie Hertzberger (1904-1993).



De editie van de Hertzberger 2016 vond plaats in Friesland. Een prachtige route die met diverse kaartsystemen was uitgezet door een professionele organisatie. We reden langs vele bezienswaardigheden en dronken gezamenlijk thee of koffie op mooie locaties. Niet te lang achter elkaar achter het stuur, maar net goed genoeg om weer veel gesprekstof te hebben bij de volgende bezienswaardigheid. Genieten van landschap en cultuur was dan ook een perfect uitgangspunt.

Met enkele Alvis club leden hadden we afgesproken om een dag eerder op de start locatie te Lauswolt te





ceren. De eerste evenementdag kwamen er nog diverse vooroorlogse broertjes en zusjes bij in de morgen. Dit leverde fantastisch foto's op. Prachtig dat dat allemaal mogelijk is anno 2016. Uiteindelijk zouden er zeven, ja echt 7, Alvissen meerijden. Van de totaal 44 deelnemers was dit toch wel "het" merk dat het meest vertegenwoordigd was. Ja, een ware erkenning voor ons merk. De vele vooroorlogse auto rijders begrijpen nu echt pas de fijne rijcapaciteiten van Alvis. In de uitslag, die eigenlijk volledig onbelangrijk is, maar toch.... daar kwam Alvis wel heel prominent naar voren. Zowel de toer- als de sportklassen werden gewonnen door een Alvis!

Dag twee bezochten we Makkum, waar we een lunchstop kregen aangeboden op de werf van Feadship. Deze super de luxe jachtenbouwer bezit daar een loods met droogdok van ca 120 meter lengte. Momenteel werkt men met ca 300 man aan de afbouw van een 94 meter jacht. Wij kregen een korte rondleiding. Persoonlijk was ik diep onder de indruk van de diverse vakmanschappen waar men mee te maken krijgt bij zo een project. Kortom indrukwekkend zulke superjachten, waar alleen

verzamelen. Heerlijk om op het gras met als achtergrond de Golfbaan, zo die drie Alvissen van Herman/Vera en Martin/Jose en onze te zien pronken. Wij zaten bij het eten alvast bij te praten, hoe we het winter seizoen waren doorgekomen. Op onze "uitval basis" het Bilderberg hotel te Lauswolt konden we onder een bewoond ooievaars nest (met jong!) onze auto's op het gras parkeren. Het evenement bestaat uit twee rijdagen met overnachtingen. Een goede balans om als geniet-vakantie te classifi-



Wij hebben genoten van deze dagen en zien met plezier, dat de waardering voor het merk Alvis onder de kenners zo hoog stijgt. Dit wordt mede veroorzaakt omdat er enkele liefhebbers een behoorlijk budget voor overhebben om hun voertuig optimaal te prepareren. Dit levert know how op bij de diverse toeleveranciers en rijgenot bij de eigenaren. We doen er ons voordeel mee!

Tom Gatsonides

de grootste geldbezitters van onze aarde aan kunnen denken. Kosten zijn ca 1 miljoen euro per strekkende meter. Maar naast de bouwkosten heb je later ook de "vaste" vaarkosten. Per dag met een crew van ca 35 man en diesilverbruik van 5000 kg is dat meer dan een modaal jaarsalaris. Dan is het maar relativeren, als wij met onze één op vijf rijdende auto's de dag doorbrengen en zij niet eens even 1 minuutje kunnen spelevaren voor zo'n bedrag.

Het zal jullie duidelijk zijn dat op zo'n overnachtingslocatie en met zulk een gezelschap het buitengewoon prettig vertoeven is. Onder het diner werd dan ook aangenaam gekletst over verschillende onderwerpen. Bij de mannen gelukkig wel vaak auto gerelateerd, en bij de vrouwen gewoon makkelijk divers. Vrouwen zijn wat dat betreft heel all round.



Coachbuilt

door Hans Noordhoek

DEEL II

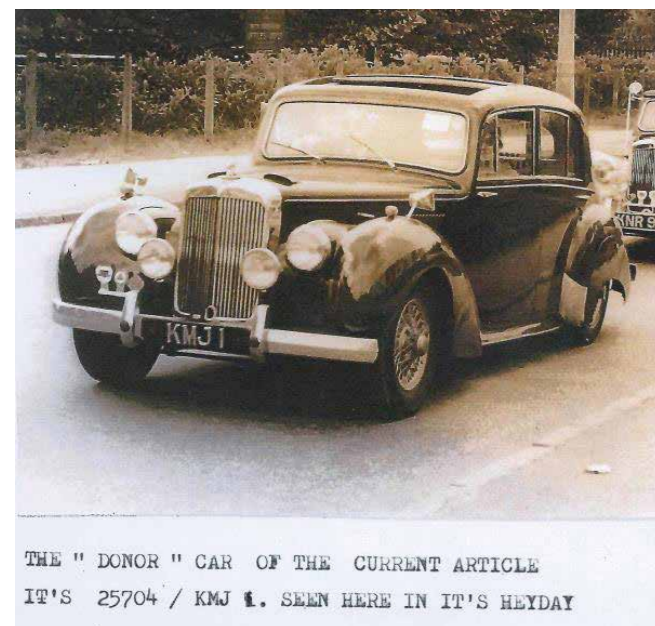
In Triangel 104 heb ik een artikel geschreven over de diverse werkwijzen bij een coachbuilt constructie. Als vervolg hierop heb ik dit artikel vertaald en bewerkt. Hier wordt de constructie beschreven gebaseerd op aluminium profielen bekleed met aluminium of stalen plaat. In de beschreven werkwijze is zelfs ook nog de combinatie met hout te vinden.

Mulliner en aluminium door Dave Culshaw

Aluminium, een van de ruim beschikbare metalen op onze planeet en bekend bij autobezitters in de vorm van gietstukken voor motorblokken, koppen, waterpompen en voor de bekleding van coachbuilt carrosserieën. Maar een geheel van aluminium gebouwde carrosserie of auto? Nou, dat is een zeldzaamheid.

Een van de eerste pogingen om een voornamelijk van aluminium gemaakte auto te produceren is door de Engelse ingenieur Pomeroy gedaan. Er zijn er ongeveer zeven van geproduceerd rond 1920-1924.

Aan het eind van de tweede wereldoorlog, nu zonder de militaire vraag, was er nogal een overvloed van het glimmende spul. Bij Mulliners van Birmingham hadden de directeurs Louis Antweiler en Harry Joyce, plus designer James Wignall het idee om bewezen technieken bij vliegtuigen, zoals gegoten aluminium romp



THE "DONOR" CAR OF THE CURRENT ARTICLE
IT'S 25704 / KMJ 1. SEEN HERE IN IT'S HEYDAY

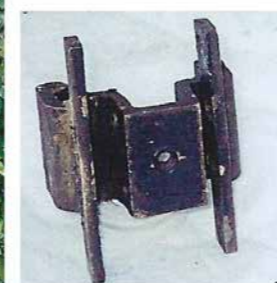
componenten toe te gaan toepassen voor producten, die tot op dat moment in hout werden gemaakt. Met dit productieconcept was echter ook al net iets eerder in twee vormen geëxperimenteerd - een vier-light razor-edge SS Jaguar saloon gebouwd voor Standard en een prototype 1940 Alvis Silver Crest (chassis 16201 / EVC 732) Een enkel TA14 prototype werd ook bij Alvis al gebouwd met behulp van de gegoten frame techniek, maar er werd niet overgegaan tot serie productie, de kosten waren te hoog. Het was eigenlijk Daimler, die het eerste was bij het toepassen van dit Mulliners concept, met de DB18 en later de Consort. Het zou tot 1950 duren voordat Alvis volgde met de TA21 saloon.

Deze Alvis-carrosserieën zijn vrij gemakkelijk te herkennen, ze zijn genummerd M 2001 tot M3150.

Na het bouwen en leveren van deze carrosserieën is het gereedschap is veranderd en aangepast om verborgen scharnieren bij de middenkolom mogelijk te maken en tevens chroom frames toe te passen voor de zijruitjes, plus drukknop handgrepen voor de deuren. De carrosserieën zijn vanaf dat mo-



L. H. POMEROY.



Concealed door hinges closed (above) and open (below)



The TC21/100 B Post (left)

ment genummerd M3151 om M3599 en worden toegepast in de TC 21 en TC 21/100-serie.

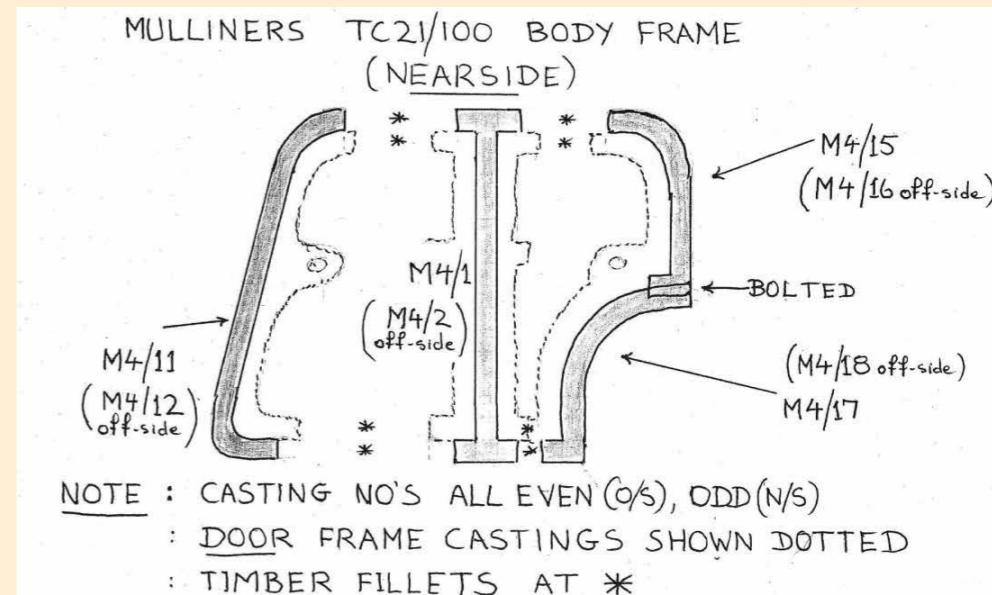
Een jaar of twee geleden kwam er een exemplaar van het laatstgenoemde type in mijn werkplaats en wel de ex-Dunham 25704 / KMJ 1, maar tegen die tijd was het "15 HYY" geworden. De auto, hoewel mechanisch gezond had schade als gevolg van een ongeval aan de linkerzijde van de body, dat resulteerde in een gekraakte A-Post. Een restauratie zou te duur geworden zijn. De kans is daarom gegrepen om de body zorgvuldig te ontmantelen en daarmee deze tot nu toe weinig bekende foto's van Mulliners interessante constructie te maken.

Het valt op bij deze foto's en schema's, dat het, door het gebruik van spatiëring door houten delen, de vormgeving kan worden toegepast op soortgelijke auto's van verschillende wielbasislengten (namelijk: DB18 10 ft, TA21 9ft 3in), waarbij het bovenste deel van de deelbare C-Post te vervangen is om op deze wijze de zes-light van de Triumph en Daimler mogelijk te maken.



Door Frames TA21

Het hele ontwerp is een waar meesterwerk van het modelen maken en giettechnieken, met het mee gieten van details, zoals venster geleiding, deurslot opening en de sleuf voor de richtingaanwijzers. Een enige grote probleem doet zich voor wanneer re-trimmen nodig is. Stalen schroeven en bouten zijn onverenigbaar met aluminium en zijn door spanningscorrosie bijna niet meer te demonteren.



Terugblik op ...

het British Race Festival

Circuit Park
Zandvoort

Door: Rob Spierenburg.

Foto's: Rob Spierenburg en Joan Reinder Folmer

Breaking news: Alvis is alive!



In heel wat Engelse televisieseries waarin een politie-inspecteur de hoofdrol speelt, wordt stiekem de schijnwerper gezet op de ooit vermaarde Britse automobielenindustrie. Zo was inspecteur Morse onlosmakelijk verbonden met zijn kastanjebruine Jaguar Mark II uit 1966.

Bergerac reed in een prachtige Triumph Roadster uit 1947. Inspecteur Linley verplaatste zich in een zeldzame Bristol 410. Van het niet alledaagse model werden slechts 82 exemplaren gebouwd. In 2009 werden de kijkers van de advocatenserie Kingdom getraakteerd op een ander mooi voorbeeld van vergane Engelse glorie: de Alvis TE 21. De prachtige sedan voorzag aan het einde van de jaren zestig van de vorige eeuw de Engelse wegen van klasse. De TE 21 doet sterk denken aan de legendarische Franse Facel Vega HK 500.

Dat Alvis bij de verzamelaars nog altijd leeft, bleek op het British Race Festival dat vorig jaar oktober op Circuitpark

Zandvoort plaatsvond. De Dutch Vintage Sports Car Club had zijn megagarage van tentdoek opgeslagen op het binnenterrein van de Tarzanbocht. Het water dat uit de monden liep van de mensen die het moois bekeken, won het qua liters met gemak van de olie die de 'incontinente' schitterende vierwielers op het asfalt morsten. Alle eigenaren van de diverse Alvisen die zich op Zandvoort hadden verzameld, waren het over één ding eens: het illustere merk is ten onder gegaan aan het bieden van teveel kwaliteit voor een te lage prijs. De autodivisie van het merk dat in 1965 werd verkocht aan Rover, heeft vanaf de start in 1920 uitsluitend met verlies gedraaid. Dat Alvis hoogwaardige automobielen produceerde is ook in 2015 zonneklaar. De degelijkheid van de oldtimers die op het circuit van Zandvoort in actie kwamen droop er vanaf.

„Alvis is ten onder gegaan aan zijn eigen perfectie”, zegt Tim Willems uit Schijndel. Zijn bloedrode 4.3 Special stamt uit 1937. Dat wil zeggen; de motor, het mechaniek en het chassis. De carrosserie werd in de jaren vijftig vervaardigd door een gepassioneerd liefhebber van het merk. Vanaf het moment dat de Brit klaar was met zijn megaklus is hij met de zes cilinder 4.3 Special gaan racen. In 2000 kwam Willems (51) in het bezit van de bijzondere Alvis. De antieke vierwieler wordt tijdens wedstrijden niet bepaald gespaard door de Brabander. „Als ik in historische races uitkom, ga ik altijd voluit.” Zonder gordels en zonder rolkooi blijkt dat een riskante bezigheid. „Ik heb in de loop der jaren al heel wat collega's verloren”, erkent Willems. „Als je na een aanrijding of een slip gaat rollen, ben je de pineut.” De vriendin van Willems heeft zich lang geleden neergelegd bij de bloedlinke passie van haar wederhelft.



„Wel heeft zij mij verboden ooit nog te racen op het stratencircuit van Angoulême in Frankrijk. Dat is eerlijk gezegd ook wel een beetje te link.” Dan stuurt Willems zijn rode Alvis het Zandvoortse asfalt op. Het betreft een demo, dus gevaarlijke rondjes zullen er niet van komen. Al weet je het natuurlijk nooit met een brok techniek van bijna 80 jaar oud.

Het is niet louter Engels dat onder de tentdoeken parkeergarage staat opgesteld. Bugatti's, Lagonda's en Alfa Romeo's lonken er ongeremd op los. Notoire autoverzamelaars die tussen het moois door schuifelen voelen hun portefeuilles branden in hun zakken. Een enkele auto toont zijn klasse ingetogen. Zoals de Franse Salmson GS8 Grand Prix van Siebo Brinkerink. Ook achter dit merk dat in 1954 ophield te bestaan, gaat een geweldige historie schuil. Richtten vele autofabrikanten zich in de oorlogsjaren op de productie van vliegtuigmotoren; bij Salmson deden ze het omgekeerde. Na de eerste wereldoorlog paste de Franse firma hun vliegtuigmotorentechnologie toe in hun eerste krachtbronnen voor het nieuwe project: de automobiel. „Welbeschouwd is deze 1100 cc motor uit 1928 een kwart gedeelte van een Salmson vliegtuigmotor”, zegt Heerhugowaarder Brinkerink. Dat Salmson in het interbellum de krachten mat met landgenoten Amilcar en Bugatti is duidelijk te zien. Van beide legendarische merken heeft de Salmson wel wat weg. Het exemplaar uit 1928 is nagenoeg origineel. Zelfs het zwarte linnen waarmee de puntige kont van de racer is bekleed, komt uit het jaar waarin de GS8 werd gebouwd. Voor het essenhouten frame geldt hetzelfde. De spatborden rond de ranke wielen zijn nieuw en hoogstpersoonlijk ontworpen door eigenaar Brinkerink.

„Zonder spatborden en richtingaanwijzers mag ik er in Nederland niet mee op de openbare weg. Ik heb ze in Engeland laten maken. Door een vakman. Dus met het handje.”

Net als Tim Willems zou Chris de Groot graag in een Alvis aan historische races deelnemen. Vandaar dat hij een zoektocht startte naar een goed chassis. Mits mechanisch oké zou de aankoop worden voorzien van een mooie carrosserie en planken met dat ding. Een kleine advertentie deed hem in Engeland belanden. Iemand bood een Alvis Silver Eagle SG Saloon te koop aan. Die iemand bleek een 82 jaar oude man. Wat volgde was geen verkooppraatje van het heerschap maar een puur sollicitatiegesprek. „Het hemd werd van mijn lijf gevraagd”, lacht De Groot over zijn uitstapje naar de overkant van het Kanaal. „Of ik getrouwd was. Hoe ik in de regel met een auto omging.” Al tijdens het gesprek besliste de Utrechter





dat deze Alvis onmogelijk kon worden omgebouwd tot racer. Daar was het verhaal van de statige zwarte gemotoriseerde koets te indrukwekkend voor.

De Silver Eagle werd in 1936 aangeschaft door een directrice van een kostschool. Deze mevrouw Parker telde 598 Engelse ponden neer voor de nagelnieuwe Alvis. Ze heeft er zich tot 1963 in laten rijden. Na een tienjarig verblijf in de Verenigde Staten kwam de wagen in handen van de Engelsman die hem 42 jaar later te koop zette. Nadat Chris de Groot ongeschonden door het sollicitatiegesprek was gekomen, mocht hij zich eigenaar noemen

van het 1500 kilogram wegende Engelse kunstwerk op wielen. De paar butsen in een spatbord en in een portier nam hij niet alleen voor lief; hij koestert de oneffenheden. Dit is een auto die heeft geleefd.” Vanwege het enorme respect dat Chris de Groot voelt voor zijn statige zwarte Alvis, is zijn oude probleem nog altijd niet opgelost: hij wil historisch racen in een Alvis. Zijn zoektocht naar een geschikt chassis zet hij dan ook onverminderd voort.

Het British Race Festival 2016 vindt plaats op 1 en 2 oktober, Circuit Park Zandvoort.

Familieberichten

Alvis-vrienden,

Laatst werd ik gebeld door Henk Thole uit Groningen die me vertelde dat hij zijn Alvis verkocht heeft aan een Engelsman.

Deze Engelsman heeft een paar Morgans, maar vindt het nu tijd worden voor een genuine English classic car. Hij heeft de Alvis aanbetaald en deze wordt binnenkort opgehaald. Back to the homeland.

Deze Alvis was oorspronkelijk een Saloon, in de 80-er jaren knap omgebouwd in Engeland met een originele Park Ward kap.

Samen met het vertrek van de Friese TB 14 betekent dit een flinke vermindering van het Alvis-bestand in onze noordelijke provincies Groningen en Friesland ...

Coen



Fire Flight 2016 – Utrecht –

Verslag door: Anton Brouwers

Vertaling in Duits: Lutz Burchard

Tijdens overleg met onze toekomstige penningmeester Rob van Tuijl is ook het vullen van het rittenschema ter sprake gekomen. Rob bood spontaan aan een rit te organiseren en ik heb hem toen de Fire Flight in zijn maag gespist!

Niet helemaal eerlijk om iemand die voor de eerste keer voor de AOCN een rit organiseert meteen met een weekend op te zadelen.

Rob gaf echter aan hier geen probleem mee te hebben en ik heb direct aangeboden om hem, indien gewenst ter zijde te staan. Ondersteuning is niet nodig geweest en Rob en Yvonne hebben zonder hulp van oudgediende een fantastisch weekend georganiseerd.

De van Tuijls hebben als locatie Utrecht gekozen met op zaterdag een bezoek aan paleis Soestdijk en op zondag een trip naar het Nationaal Legermuseum te Soesterberg. Als uitgangpunt diende Hotel Midland te Utrecht.

Wij zijn op vrijdag naar Utrecht afgereisd en troffen daar Rob en Yvonne en Hans en Frederike. Rob had voor ons op vrijdagavond een restaurant aan de Oude Gracht geregeld en aangezien het prachtig weer was hebben we buiten heerlijk kunnen eten.

Bij terugkomst in het hotel stond er op de parkeerplaats een voor ons (bijna) vreemde Alvis TA 14 DHC Tickford! André en Riet, die inmiddels ook waren gearriveerd konden ons ook niet vertellen van wie de auto was. Bij binnenkomst in de hal troffen we Hans en Ricky Jung waarmee het raadsel van de vreemde TA was opgelost. Op zaterdagochtend kwamen de andere deelnemers binnendruppelen: Roel en Nel, Hans en Yvonne, Joran en Agnes en Martin. Het had 's nachts geregend en ook na ons vertrek in de richting Soestdijk hebben we het niet

Wie wir schon berichteten, hat sich Rob van Tuijl bereit erklärt, in der nächsten Periode den Schatzmeisterposten zu übernehmen und daher habe Ich ihn direkt vertraut gemacht mit den laufenden Clubproblemen – u.a. die Übernahme der jährlich geplanten AOCN – Touren. Zufällig war der Fire Flight noch unausgefüllt und so hat



sich Rob spontan als Ausrichter hierfür aufgegeben – das war natürlich besonders bemerkenswert, da dieser Fire Flight mit einem Wochenendprogramm verbunden war! Natürlich habe Ich ihm alle Unterstützung zugesagt! Aber das war nicht nötig: Yvonne und Rob haben ohne meine Hilfe ein fantastisches Wochenende organisiert mit Standort Hotel Midland in Utrecht. Am Samstag Besuch an Palast

helemaal droog kunnen houden. Het waren echter maar een paar druppels en via een mooie route bereikten wij de parkeerplaats bij Soestdijk, Inmiddels met zon en een aangename temperatuur.

Hier stond een lunch voor ons klaar en daarna moesten we ons verzamelen voor een rondleiding.

Het eerste wat dan opvalt is dat het paleis veel kleiner is dan verwacht. Het beeld wat ik voor ogen had was gevormd (of misvormd) door TV uitzendingen van onder andere de defilés tijdens koningendag.

Iedereen was natuurlijk erg benieuwd naar de (niet bestaande) rododendrons uit de conference van Wim Sonneveld waarachter misschien nog wel krentenmikken of andere goed bedoelde rotzooi te vinden zou zijn. Helaas, geen rododendrons en geen krentenmikken!



Soestdijk und am Sonntag das Nationale Armeemuseum. Wir sind Freitag abgereist und trafen dort Yvonne und Rob, Hans und Frederike. Rob hatte ein nettes Restaurant an der „Oude Gracht“ in Utrecht reserviert, dort konnten wir herrlich bei gutem Wetter dinieren. Bei unserer Ankunft im Hotel stand dort ein uns unbekannter ALVIS TA 4 DHC Tickford vor der Tür. Auch André und Riet, die inzwischen angekommen waren, wussten nicht, wem dieser ALVIS gehörte. Aber im Hotel trafen wir auf Ricky und Hans Jung und damit war das Rätsel gelöst.

Samstagsmorgen kamen die restlichen Teilnehmer an: Nel und Roel, Yvonne und Hans, Joran und Agnes und Martin. Es hatte nachts geregnet und so konnten wir nicht trockenen Reifens Soestdijk erreichen – aber inzwischen schien die Sonne wieder bei angenehmer Temperatur und wir genossen die herrliche Landschaft. Hier stand ein



Het paleis maakt een verlaten en ‘leeg geroofde’ indruk. Onze gids kon dit alles verklaren en aan de hand van aanwezige foto's tonen hoe het er in bewoonde toestand had uitgezien. Ook hier, in het paleis, valt op hoe klein de kamers en zalen zijn. Na de rondleiding hebben we nog een wandeling door de tuin gemaakt en daarna op het terras van de Oranjerie, het was nog steeds prachtig weer, nog wat gedronken. Na afscheid genomen te hebben van Han en Ricky Jung zijn we weer richting hotel vertrokken.

Het gezelschap werd 's avonds gecompliceerd door de komst van Paul van der Velde.



Tijdens het diner moest nog (verlaat door mijn afwezigheid tijdens de Hare Drive) het certificaat aan Roel en Nel worden overhandigd als dank voor het organiseren van een zeer succesvolle Hare Drive. Natuurlijk werden Rob en Yvonne ook in het zonnetje gezet voor het organiseren van de Fire Flight.

We hebben kunnen genieten van een heerlijk diner en na afsluiting vertrokken Martin en Paul naar huis.



Prins Bernhard was een groot liefhebber van sportieve automobielen. Helaas waren er geen auto's te zien.

Prinz Bernhard war ein großer Liebhaber sportlicher Automobile. Leider gab es keine Autos zu sehen.

Lunch für uns bereit und danach versammelten wir uns für eine Rundleitung des Palastes.

Was uns auffiel war, dass der Palast viel kleiner war, als wir erwartet hatten – das Bild war uns durch Reportagen in Zeitschriften und TV geformt, die regelmäßig über das dort lebende Königspaar berichteten.

Auffallend war auch, dass die Räume des Palastes relative klein waren – jetzt war alles leergeräumt und machte einen verlassenen Eindruck – aber unser Führer zeigte uns anhand von Fotos, wie die Originaleinrichtung ausgesehen hatte.

Wir gingen noch in die Gartenanlage und haben dann auf der Terrasse der Orangerie etwas getrunken, haben von Ricky und Hans Abschied genommen und sind zurück ins Hotel gefahren. Abends gesellte sich noch unser Clubfotograf und Stylist Paul v.d. Velde zu uns und wir versammelten uns zum Abendessen, hier wurden



Zondagmorgen kwam onze penningmeester Jan Maarten ons gezelschap houden tijdens deze laatste dag van de Fire Flight. Een bezoek aan het Nationale Legermuseum te Soesterberg stond op het programma.

Op de weg naar het museum werd eerst nog een koffiestop ingelast waarna het op museum werd aangestuurd.

Het museum, voor ons mannen indrukwekkend! De geschiedenis van de Nederlandse krijgsmacht met alles wat daarbij hoort, zoals tanks, vliegtuigen, pantserwagens, lange en korte vuurwapens, kanonnen, kortom te veel om op te noemen.

Rob en Yvonne hadden een rondleiding voor onze groep geregeld en tijdens een wandeling van meer dan een uur toonde onze gids ons de meest interessante objecten van het museum aangevuld met een deskundige uitleg.

Interessant was het intussen ook buiten het museum geworden, de regen viel met bakken uit de hemel! Voor ons naderde het einde van een indrukwekkend en vooral gezellig weekend. In de hal van het museum hebben we afscheid genomen en daarna, in de regen, onze auto's opgezocht.

Rob en Yvonne jullie hebben ons een prachtig weekend bezorgd, heel hartelijk bedankt namens alle deelnemers. En om het geheel af te ronden, ik heb jullie in mijn lijst van potentiële organisatoren van komende ritten opgenomen. De vraag is natuurlijk of jullie daar blij mee zijn?

Bedankt.
Anton Brouwers

Nel und Roel geehrt für die vortreffliche und interessante Organisation des "Hare Drive" in Rotterdam. Leider war Mr. President dort nicht vertreten und musste dies daher nachholen.

Auch wurden Yvonne und Rob durch ein besonderes Zertifikat geehrt für die Organisation dieses "Fire Flight's". Wir haben herrliche gegessen und getrunken, und später sind Martin und Paul nach Hause gefahren.

Sonntagmorgen erschien unerwartet unser Schatzmeister Jan Maarten und leistete uns Gesellschaft.

Wir verließen das Hotel in Richtung Soesterberg zum Nationalen Armeemuseum, aber – wie bei uns Niederländer üblich – musste erst noch eine Kaffee-Pause eingelegt werden.

Ja, für uns ALVIS-Männer ist das Museum eindruckwekkend! Die Geschichte der Niederländischen Kriegsmacht war umfassend dargestellt, mit allem was dazugehört wie Panzer, Kanonen, Flugzeugen und kurzen und langen Feuerwaffen. Rob hatte für uns eine Rundleitung organisiert und wir konnten mehr als eine Stunde mit unserer Führung alle Ausstellungsstücke bewundern.

Aber auch außerhalb des Museums war es inzwischen interessant geworden – es regnete aus Eimern vom Himmel! Leider mussten wir Abschied nehmen und eilten im Regen zu unseren Autos.

Yvonne und Rob – Ihr habt uns ein fantastisches Wochenende mit herrlichen Touren organisiert – herzlichen Dank von mir und von allen Teilnehmern! Naja, und da Ihr das so gut gemacht habt, habe ich Euch in meine Liste der Tourorganisatoren aufgenommen!! Die Frage ist nur, ob Ihr damit glücklich sein könnt!

Anton / Lutz

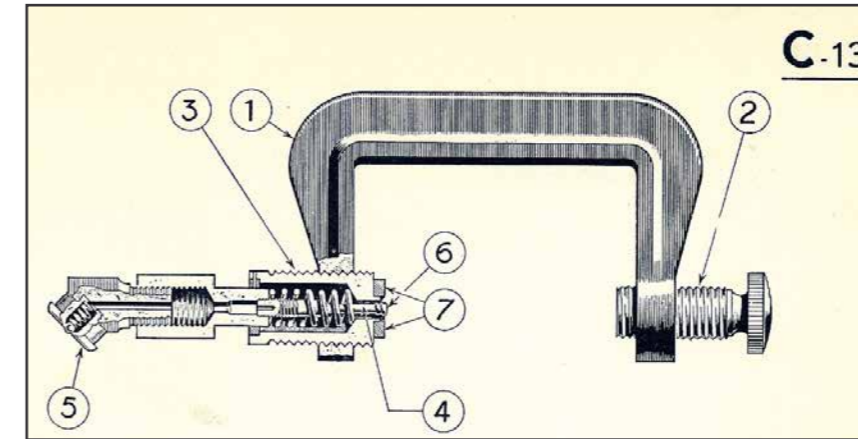


NATIONAAL MILITAIR MUSEUM

Smeren van een bladveer



Nog een technisch verhaal uit het Shell-handboek uit 1955



Op de afbeelding is zo'n veerhoeskleem afgebeeld.

De beugel 1 wordt met schroef 2 om de veerhoes vast gezet. De veerbelaste pen 6 drukt een klein gaatje in de hoes en door op de vetnippel 5 een vetspuit te schuiven kan de veerhoes gevuld worden.

Heeft iemand ooit zo'n ding gezien?

Onze Alvissen zijn voorzien van bladveren, bij allemaal op de achteras en bij velen ook op de vooras. In deze veren schuiven de bladen door het in- en uitveren continue langs elkaar en je kan ze dus ook echt verslijten.

Voor de levensduur is een goede smering veel beter, maar bij een matige demping is het soms een voordeel, dat de beweging juist iets minder soepel gaat.

Tegenwoordig zijn nog weinig van onze Alvissen voorzien van veerhoezen. Ik zelf heb ze ook niet en ik zet regelmatig een schroevendraaier tussen de bladen en spuit er ketting-vet, zoals gebruikt voor motorfietsen, tussen. Het geeft een prima resultaat. Vroeger waren hoezen heel gewoon en ze zorgden voor een betere smering en minder vervuiling. Om deze veerhoezen te vullen had je zelfs speciaal gereedschap.



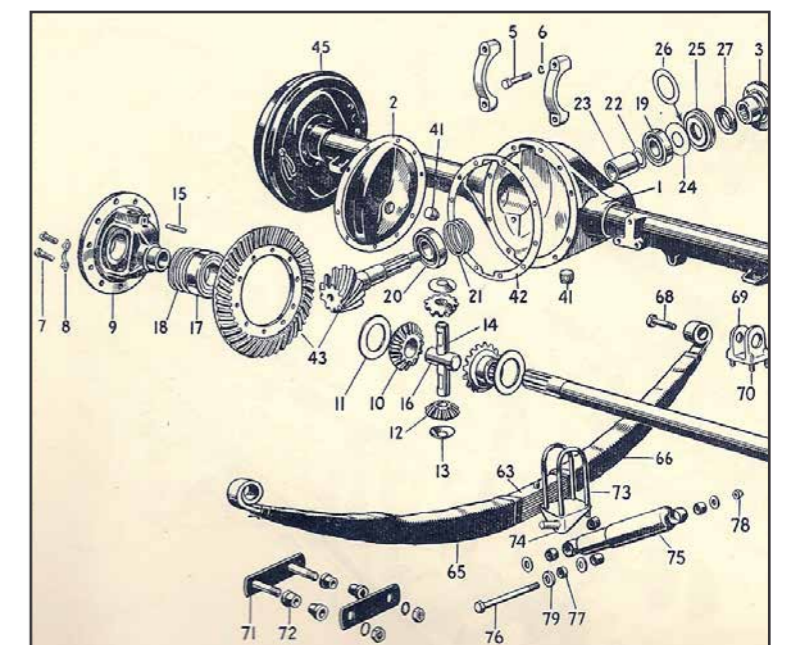
DUCO
Grease-Retaining GAITERS

These neatly-fitting casings with their grease-retaining pockets, automatically feed the leaves of the springs with a constant supply of grease, keeping them supple and resilient, preventing rust and corrosion, and ensuring joltless and comfortable riding under the worst of road conditions.

Once fitted, they need never be removed, and only a very occasional replenishment of grease through the grease-cap is necessary to maintain your Springs at the highest state of efficiency. They can be obtained at all Garages from 9/6 each.

Wholesale only.
BROWN BROTHERS, LIMITED
(with which is amalgamated THOMSON & BROWN BROTHERS LTD.),
Great Eastern St., E.C. 2,
and 15, Newman St., W. 1
Branches—Manchester, Cardiff, etc.

Write for illustrated Booklet and Measurement Chart. Free upon Request.



“Historische auto's zijn niet alleen ‘oude’ auto's” zegt FIVA



Naarmate het aantal ‘milieuzones’ in heel Europa blijft toenemen betoogt FIVA (de Internationale Federatie voor historische voertuigen) dat er een duidelijk onderscheid bestaat tussen ‘oude’ en ‘historisch’ voertuigen, en dat er een consistent, Europa-breed beleid moet komen voor vrijstelling van historische voertuigen.

FIVA begrijpt de noodzaak van milieuzones, omdat steden moeten voldoen aan de doelen gesteld in de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit en dat steden willen voldoen aan de zorgen over de gezondheid geuit door WHO (World Health Organisation). ‘Het is begrijpelijk dat waar ‘oude’ voertuigen de naam hebben meer te vervuilen dan modernere voertuigen, milieuzones meestal gericht zijn op het weren van ‘oude’ voertuigen. Daarbij pleit FIVA er voor dat de fundamentele verschillen in gebruik tussen ‘oude’ en ‘historische’ voertuigen ook bij het inrichten van milieuzones moeten worden erkend.’

FIVA-president Patrick Rollet legt uit: “Met ‘historisch voertuig’, bedoelen we een mechanisch aangedreven wegvoertuig van ten minste 30 jaar oud, bewaard en onderhouden in een historisch correcte toestand en dat niet gebruikt wordt als dagelijkse transportmiddel. Deze voertuigen zijn onderdeel van ons technisch en cultureel erfgoed en mogen bij het beschouwen van problemen van stedelijke luchtvervuiling door dagelijks vervoer naar onze mening niet op één hoop worden gegooid met oude, slecht onderhouden voertuigen.”

FIVA stelt dat er vele goede redenen waarom de bijdrage van historische voertuigen aan de luchtverontreiniging in de steden verwaarloosbaar is.

1. Historische voertuigen - of het nu auto's, motoren of utilitaire voertuigen zijn - maken slechts een onbeduidend klein deel uit van het aantal wegvoertuigen en een nog kleiner deel van het wegverkeer. Daarom is hun bijdrage aan de luchtvervuiling verhoudingsgewijs te verwaarlozen. Omdat ze over het algemeen uitsluitend worden gebruikt voor plezierritjes worden ze zelden gebruikt in stedelijke gebieden tijdens de pickuren. De emissies van deze cultureel belangrijke voertuigen zijn daarom statistisch gezien niet relevant.



2. Historische voertuigen zijn goed onderhouden, waardoor hun impact op het milieu ook om die reden minder is. Eigenaren besteden gemiddeld enkele duizenden euro's per jaar aan herstel, aankoop van onderdelen en accessoires, en aan onderhoud en reparaties.
3. Historische voertuigen worden zorgvuldig behandeld, zoals blijkt uit hun zeer lage verzekeringspremies.
4. Er zijn heel weinig historische voertuigen met een dieselmotor (een van de belangrijkste doelgroepen van de vele milieuzones).
5. Patrick Rollet vervolgt: “Eigenaren van historische voertuig eigenaren koesteren het rijdend erfgoed en bieden het publiek een gratis museum van onze mobiele geschiedenis en cultuur door het gebruik van hun voertuigen op de openbare weg.”

“Het zou een grote schande zijn als dit belangrijke deel van ons cultureel erfgoed verloren zou gaan. Daarnaast zou een verbod of beperking van het gebruik van historische voertuigen niet alleen onbillijk voor eigenaren zijn, maar zal ook gevolgen hebben voor de duizenden kleine bedrijven die afhankelijk zijn van het rijdbaar houden van historische voertuigen.

“Veel landen in de EU hebben al besloten dat historische voertuigen moeten zijn vrijgesteld van beperkingen van milieuzones, zoals Duitsland, Italië, Hongarije, Tsjechië, Denemarken, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Helaas verschillen niet alleen de regels tussen lidstaten van de Europese Unie, maar in sommige gevallen verschillen de regels zelfs bij het reizen van stad naar stad in hetzelfde land. Dit is uiterst verwarrend voor eigenaars van historische voertuigen.

“Kortom, we proberen de EU-politici van drie dingen te overtuigen. In de eerste plaats hoort er een duidelijke definitie te zijn van ‘historische voertuigen, om duidelijk te maken wat het verschil is met gewone ‘oude’ auto's. In de tweede plaats moeten historische voertuigen worden vrijgesteld van beperkingen in milieuzones. En ten derde moeten uitzonderingsmaatregelen consequent worden toegepast, niet alleen in elk land, maar in de EU als geheel.

Oh Oh wat zijn ze gelukkig

Eindelijk was het zover. Na een lange voorbereiding van zo'n 8 maanden gingen ze dan eindelijk op 20 mei 2016 trouwen. Wie, onze zoon Michel met zijn Rianne en dit zou en moest gebeuren in onze Alvis en het jawoord aan elkaar geven in het historische stadhuis te IJsselstein.

Dit betekende poetsen van buiten, schoonmaken van binnen en controleren van olie en waterpeil. Tevens moesten er kleine reparaties worden verricht zoals de dashboard verlichting laten branden en het vastzetten van de achterschermen. Het scheelde wel, dat ze geen overdreven versieringen en bloemen aan de auto wilden hebben. Afijn, de Alvis zag er tip top uit voor de grote dag. Het was wel spannend, want de hele week regende het, maar gelukkig, op de trouwdag DROOG.

's-Morgens om 8 uur de Alvis uit de garage en op weg naar Blaricum, wat probleemloos verliep.

De auto stond op de oprit te stralen en soms was er zelfs een kleine toeloop om de auto te bezichtigen en waren de complimenten niet van de lucht. Je raak er aan gewent. Om half twaalf moesten we de bruid op gaan halen om foto's te maken in IJsselstein. Zo gezegd zo gedaan. Om half twaalf stond de bruidegom met de Alvis en chauffeur (ikke) bij de bruid voor de deur in Huizen.

Tot zover ging alles goed maar niet helemaal, Michel, waar is het bruidsboeket? Oeps, ligt nog thuis.

Daar ging mama als een dolle in haar auto naar zijn huis om het bruidsboeket op te halen, hilariteit alom.



Met een half uurtje vertraging konden we op weg voor de foto's. De bruid en bruidegom zaten vorstelijk achterin en konden de hele weg als een koninklijk paar blijven zwaaien naar de mensen in de auto's die ons in haalden, en dat waren er een paar.

Nu was het zo dat er een back-up auto achter ons aan zou rijden, je weet maar nooit of de Alvis blijft rijden, maar die bleek later voor ons te rijden. Dat schiet lekker op zo. Bij aankomst in IJsselstein werden de foto's gemaakt met de Alvis, bij de molen (Wind otter) bij de stadsmuur en in de speeltuin. En dan, om half twee voorrijden bij het stadhuis alwaar de plechtigheid ging plaatsvinden.

Nu, ik kan jullie vertellen dat de Alvis bijna net zoveel publiek trok als het bruidspaar. Nadat het jawoord dolgelukkig aan elkaar was gegeven gingen we op weg naar de feestzaal in Utrecht waar gegeten en gefeest ging worden. Na aankomst bij de feestzaal heb ik toch maar na 2 uurtjes de Alvis naar huis gebracht.

Moe maar voldaan en probleemloos ging de Alvis rustig staan op zijn plekje en gaf geen kikk meer, welterusten.

Rob van Tuijl

5 JUNE 1959

The Autocar

1/-

FOUNDED 1895

LARGEST CIRCULATION



TAILOR-MADE BRAKING FOR THE TAILOR-MADE ALVIS

One look at the latest Alvis and the word 'individuality' instantly springs to mind. You trace it in the elegant bodyline . . . and you notice it in the choice of Lockheed Disc Brakes, which are now available. These brakes have all the individuality of the Alvis itself. Suiting the exact requirements of the car, they provide an extra fund of safety at the surging speeds of which this brilliant 3-litre thoroughbred is capable.

A DISC BRAKING SYSTEM BY **LOCKHEED**

REGD. TRADE MARK



One of the
Automotive
Products
Group

LOCKHEED HYDRAULIC BRAKE CO. LTD · LEAMINGTON SPA · WARWICKSHIRE