

TRIANGEL

Power with beauty,



Speed with grace

DECEMBER 2016 **107**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



DE INDIAN RUN

MERCEDES -BENZ ONTMOET ALVIS

BOOSDOENERSRIT

VERSLAG HIGH TEA / HIGH WINE

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-bijchrift.
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. 108
Uiterlijk 19 maart 2017

3 **Chairman's Column**

3 **Evenementenkalender**

4 **Van de redactie**

4 **Toen ze nog gemaakt werden**

bladeren in oude KNAC-
uitgaven door Hans Noordhoek



6 **The Motor Yearbook 1954**

Alvis 3-liter Grey lady

7 **De Indian Run**

verslag door
Jan Maarten ten Bos



12



**Mercedes-Benz
ontmoet Alvis**
met dank aan
de "Zilverster"

23

BoosdoenerRit
Hans Noordhoek



26



**High Tea /
High Wine**
verslag door
Agnes Hakkert

Voorplaat: een mooi rijtje sportieve Alvisen
opgesteld voor de sprint tijdens het
Concours d'Elegance op Paleis het Loo

Triangel is een uitgave van de Alvis Owner Club Nederland



Chairman's Column

Afscheid van?

Tegen het einde van het jaar kijk je meestal even over je schouder, wat is er allemaal gebeurd?
In 2016 hebben we afscheid moeten nemen van Ans van der Velde, die in januari is overleden.
Tijdens de High Tea hebben we Maria Visser de hand geschud, haar auto is verkocht en Maria heeft na meer dan 30 jaar haar lidmaatschap beëindigd.
Dit jaar nemen we ook afscheid van onze penningmeester Jan Maarten ten Bos. Na 8 jaar de financiën van de AOCN bestierd te hebben vond hij het tijd worden voor een 'jongere' penningmeester, die hebben we gevonden in de persoon van Rob van Tuijl.
Jan Maarten was niet alleen een accurate penningmeester maar ook een waardevol en kritisch lid in het bestuur van de AOCN en ik zal hem zeker missen als klankbord.
Hans Noordhoek heeft 3 jaar lang en met veel succes de functie van redacteur Triangel vervuld.
Bij zijn aantreden heeft Hans verklaard één jaar deze functie te willen/zullen uitoefenen, het zijn er drie geworden. De opvolger van Hans, Hans van Tongeren, staat in de startblokken om vanaf 1 januari 2017 de titel redacteur te gaan voeren.
We nemen ook afscheid van een AOCN jaar waarin de 4 ritten allen in aanmerking komen voor het predicaat 'FANTASTISCH'. De HARE DRIVE - Roel en Nel Bijl, FIRE FLIGHT - Rob en Yvonne van Tuijl,

EAGLE RALLY - Hans en Frederike van Tongeren en INDIAN RUN - Wim en Anneke van Ginhoven.
Verder was er nog een goed bezochte ALV en een gezellige High Tea met deelnemers die we niet vaak zien. Kortom we kunnen weer terugblikken op een mooi AOCN jaar en dit alles ook nog eens teruglezen in een Triangel nieuwe stijl op A4. Iedereen die zich dit jaar heeft ingezet om de 'AOCN' voor de leden aantrekkelijk te maken verdient een pluim en wordt zeer hartelijk bedankt. Ik wens Hans van Tongeren als redacteur en Rob van Tuijl als penningmeester veel succes in hun nieuwe functie. Moge de samenwerking net zo succesvol zijn als met Jan Maarten en Hans. Een afscheid dus van 2016. Een jubileumjaar staat voor de deur 2017. Wij vieren 35 jaar Alvis Owner Club Nederland, het jubileum weekend staat al in de steigers.
Tot slot, een ieder die dit leest wens ik een gezond en gelukkig 2017. Ook volgend jaar wil ik jullie graag weer ontmoeten en begroeten op een van de evenementen georganiseerd door en voor de leden van de Alvis Owner Club Nederland.

met vriendelijke groeten,
jullie voorzitter,

Anton



Evenementenkalender



Wat

Wanneer

Waar / Organisator(en)

AOCN evenementen:

Algemene Ledenvergadering

12 februari 2017 (?)

(datum staat nog niet vast, week daarna is Carnaval!)

Hare Drive

9 april (?) (erg vroeg)
of 16 april (?) Pasen

locatie nog niet bekend

JUBILEUM - 35 jaar AOCN

19-20-21 mei 2017

Teuteburgerwald, Duitsland

AOC evenementen:

International Alvis Weekend

16-18 juni 2017

Crewe, Cheshire

Overige evenementen:

Interclassics Maastricht

12-15 januari 2017

Maastricht www.ic-tm.nl

British Cars and Lifestyle

18-19 maart 2017

Rosmalen www.autotron.nl

Techno Classica Essen

5- 9 april 2017

Essen, Duitsland

Van de redactie



Beste Alvisten, U heeft het laatste nummer in uw hand, waarvan ik de redacteur ben. Na drie jaren, waarin ik deze taak met plezier heb uitgevoerd, geef ik het stuur over aan Hans van Tongeren. Ik zag in het blad ten slotte toch wat veel mijn eigen naam verschijnen. Mijn ervaringen met mijn TA 21 waren ook regelmatig onderwerp van een artikel. Binnen de club zijn er gelukkig veel meer types, laten we daar eens over schrijven. Ik voelde me als redacteur echt goed gesteund door een aantal vaste schrijvers. Het vol krijgen van het blad leverde dan ook zelden echte problemen op en had ik een bladzijde te weinig dan sprong Paul wel bij met een oude advertentie. Paul en ik hebben voor mijn gevoel altijd goed samengewerkt en we begrepen elkaars insteek prima. De overgang naar A4 met ook nog meer ruimte is daardoor naar wens verlopen. Bedankt Paul.

In dit nummer introduceer ik toch nog een mogelijk nieuwe artikelen reeks. Nadat "Help, mijn man heeft een Alvis" was stil gevallen, was het daar wel tijd voor.

Hans

Via een goede samenwerking met de Mercedes Club is er een artikel geschreven, waarin een Alvis met een soort gelijke Mercedes wordt vergeleken. Nou gaat zo'n vergelijking in onze ogen natuurlijk altijd mank, maar lees het artikel vooral tussen de regels door en vorm uw eigen mening. Het is geschreven voor de Zilverster, het blad van de Mercedes Club, door Dick Schornagel, een echte auto journalist. Echter wel onder de voorwaarde dat wij het ook mochten plaatsen. Hoewel de omvang voor ons aantal pagina's wat groot is, ben ik van mening, dat het toch in zijn geheel geplaatst moet worden om recht te doen aan de schrijver. De foto's zijn gemaakt door een goede vriend van me, tevens hoofdredacteur van de Zilverster. Mocht U zich afvragen waarom mijn Alvis in dit artikel is beschreven dan heeft U dus hier het antwoord.

door Hans Noordhoek

Toen ze nog gemaakt werden

Ik heb de KNAC jaarboekjes van 1963 t/m 1968, de laatste jaren van ons geliefde merk. Als je dat nu doorleest, kom je bij de jaarlijkse Alvis pagina allerlei merkwaardige zaken tegen.

Interessant is bijvoorbeeld de prijsontwikkeling in die periode, maar ook de opgave van het vermogen. Gek genoeg staat in alle jaargangen wel de zelfde foto afgebeeld, wat zeker onjuist is. Volgens mij is dat een TD 21 Series II uit 1963. Voor het boekje uit 1963 klopt dat dus, maar alleen daar.

De pagina over Alvis uit 1963 heb ik compleet weergegeven, zodat jullie een indruk krijgen hoe dat er uit zag. Van de volgende pagina's heb ik alleen de alinea's overgenomen met Motorgegevens, Snelheid en Prijzen.

ALVIS PAGINA UIT 1963

Volgens de officiële opgave van Alvis is het vermogen 115 pk



ALVIS - 3 ltr.

Type: Vijf-persoons, twee deurs coach.

Motor: Vier-takt; zes cilinder in lijn; watergekoeld; boring x slag 84 x 90 mm; cilinderinhoud 2993 cc; compressieverhouding 8,5 : 1; vermogen 135 PK bij 4750 t.p.m.; koppel 22,5 mkg bij 2500 t.p.m.; centrale onderliggende nokkenas; elektrische benzinepomp; 2 S.U. carburateurs.

Transmissie: Droge plaatkoppeling; vier versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh; schakel-arm centraal in de vloer; eventueel volautomatische transmissie; motor voorin, aandrijving op de achterwielen.

Onderstel en wielophanging: Balken-chassis; vering vóór onafhankelijk met schroefveren, achter starre as met langsliggende bladveren; schijfremmen op de voorwielen, trommelremmen op de achterwielen, handrem mechanisch op de achterwielen; telescoop schokbrekers rondom.

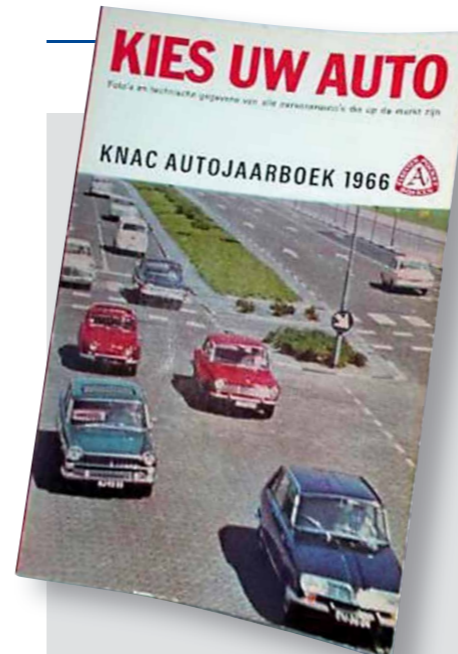
Carrosserie, maten, gewichten, etc.: Vijf zitplaatsen; twee portieren; lengte 480 cm; breedte 168 cm; hoogte 148 cm; wielbasis 283 cm; spoorbreedte vóór 142 cm, achter 138 cm; draaicirkel 12 mtr; gewicht 1475 kg; carterinhoud 6,7 liter; tankinhoud 60 liter. Elektrische installatie 12 Volt. Bandenmaat 6.40 - 15.

Snelheid en verbruik: Topsnelheid 165 km per uur; kruissnelheid 125 km per uur. Gemiddeld verbruik 12,5 liter per 100 km.

Prijzen en modellen: 3 Liter Coach (Saloon) f 35900,—; 3 Liter Coupé en cabriolet f 39300,—.

Fabrikant: Alvis Ltd., Holyhead Road, Coventry, England.

Importeur: H. C. L. Sieberg & Co. N.V., Stadhouderskade 93, Amsterdam.



GEGEVENS UIT 1964

Het vermogen is gek genoeg gezakt. Volgens de opgave van Alvis is dit 130 pk.

Motor: Vier-takt; zes cilinder in lijn; watergekoeld; boring x slag 84 x 90 mm; cilinderinhoud 2993 cc; compressieverhouding 8,5 : 1; vermogen 124 SAE-Pk bij 4000 t.p.m.; koppel 21 mkg bij 2500 t.p.m.; centrale onderliggende nokkenas; mechanische benzinepomp; 2 S.U. carburateurs.

Snelheid en verbruik: Topsnelheid 165 km per uur; kruissnelheid 125 km per uur. Gemiddeld verbruik 1 : 8,5.

Prijzen en modellen: 3 Liter Coach f 35 900,—. 3 Liter Coupé en cabriolet f 39 300,—.

Motor: Vier-takt; zes cilinder in lijn; watergekoeld; boring x slag 84 x 90 mm; cilinderinhoud 2993 cc; compressieverhouding 8,5 : 1; vermogen 130 DIN-PK bij 3000 t.p.m.; koppel 23,8 mkg bij 3250 t.p.m.; kopkleppen; onderliggende nokkenas; mechanische benzinepomp; 2 S.U. carburateurs.

Snelheid en verbruik: Topsnelheid 175 km per uur; kruissnelheid 135 km per uur. Gemiddeld verbruik: 1 : 8.

Prijzen en modellen: 3 Liter coach f 35 900,—. 3 Liter coupé en cabriolet f 39 300,—.

GEGEVENS UIT 1965

Motor: Vier-takt; zes cilinder in lijn; watergekoeld; boring x slag 84 x 90 mm; cilinderinhoud 2993 cc; compressieverhouding 8,5 : 1; vermogen 136 SAE-Pk bij 5000 t.p.m.; koppel 22,8 mkg bij 3250 t.p.m.; kopkleppen; onderliggende nokkenas; mechanische benzinepomp; 2 S.U. carburateurs.

Snelheid en verbruik: Topsnelheid 185 km per uur; kruissnelheid 135 km per uur; 0—80 km/h in 9,5 sec. Gemiddeld verbruik 1 : 8.

Prijzen en modellen: 3 Litre coach f 35 900,—; 3 Litre coupé en cabriolet f 39 300,—.

GEGEVENS UIT 1966

Volgens de opgave van Alvis is het vermogen 150 pk

Motor: Vier-takt; zes cilinder in lijn; watergekoeld; boring x slag 84 x 90 mm; cilinderinhoud 2993 cc; compressieverhouding 9,5 : 1; vermogen 150 SAE-Pk bij 4750 t.p.m.; koppel 25,5 mkg bij 3700 t.p.m.; kopkleppen; onderliggende nokkenas; mechanische benzinepomp; 3 S.U. carburateurs.

Snelheid en verbruik: Topsnelheid 193 km per uur; kruissnelheid 145 km per uur; 0—80 km/h in 9 sec. Gemiddeld verbruik 1 : 7.

Prijzen en modellen: Saloon f 50 000,—; Automatic f 52 000,—; Coupé f 55 000,—; Coupé Automatic f 57 000,—.

GEGEVENS UIT 1968

Motor: Vier-takt; zes cilinder in lijn; watergekoeld; boring x slag 84 x 90 mm; cilinderinhoud 2993 cc; compressieverhouding 9,5 : 1; vermogen 150 SAE-Pk bij 4750 t.p.m.; koppel 25,5 mkg bij 3700 t.p.m.; kopkleppen; onderliggende nokkenas; mechanische benzinepomp; 3 S.U. carburateurs.

Snelheid en verbruik: Topsnelheid 193 km per uur; kruissnelheid 145 km per uur; 0—80 km/h in 9 sec. Gemiddeld verbruik 1 : 7.

Prijzen en modellen: Saloon f 50 000,—; Automatic f 52 000,—; Coupé f 55 000,—; Coupé Automatic f 57 000,—.

GEGEVENS UIT 1967

Hier klopt de opgave van het vermogen wel

The Motor YEAR BOOK 1954

Bijzonder leuk zijn de oude jaarboeken waarin de nieuw verschenen modellen voor dat jaar in beschreven werden. Vooral de pagina met "Alvis" zoeken we dan snel op. Hierbij de tekst (vertaald door HN uit het Engels) over de

ALVIS 3-LITER GREY LADY

De gestaag stijgende prestaties van familieauto's, die in grote aantallen geproduceerd en verkocht worden voor een lage prijs heeft uiteraard een invloed op de duurdere auto's met een bijzondere uitstraling. Snelheden van 80-90 m.p.h. zijn vandaag nog net aanvaardbaar voor auto's van deze klasse, en een maximum snelheid met drie cijfers wordt steeds meer de minimumnorm. Als reactie op deze situatie heeft Alvis in 1953 een nieuwe versie geïntroduceerd van hun bekende 3-liter auto, genaamd de Grey Lady.

De wijzigingen bestaan uit een toename van de compressieverhouding van de standaard waarde van 7.1 naar 8:1 en het verhogen van de achteras ratio, die een overbrenging van 3,77: 1 in plaats van 4.09 heeft. Het nieuwe model kan uiterlijk worden onderscheiden door de extra ventilatieopeningen in de motorkap, zodat meer lucht door de motorruimte en de spaakwielen van het Rudge Whitworth model met knock-off naven kan stromen.

Er is ook nog een aantal aanvullende wijzigingen voor het nieuwe krachtiger model 1954 doorgevoerd, die gelden voor zowel het standaard TC 21 chassis voor de normale saloon even als voor de drophead coupé en voor het TC 21-100 chassis. Het radiator koelblok is 2 inch hoger geworden om verbeterde koeling te realiseren. Een andere wijziging aan de voorkant van de auto is het monteren van uitstekende vulopeningen, die het oliën van hete stuurhuis en het hulpstuurhuis vergemakkelijken.

Het uitlaatsysteem is ook veranderd. De uitlaatpijpen zijn nu gekoppeld aan een nieuw tweedelig uitlaatspruitstuk met conische koppeling, waarmee, in tegenstelling tot een koperen pakking, een bepaalde beweging mogelijk is, wanneer de motor op zijn flexibele steunen heen en weer beweegt. We mogen niet vergeten, dat de pijp vervolgens meteen in twee delen gesplitst wordt en de uitlaatgassen

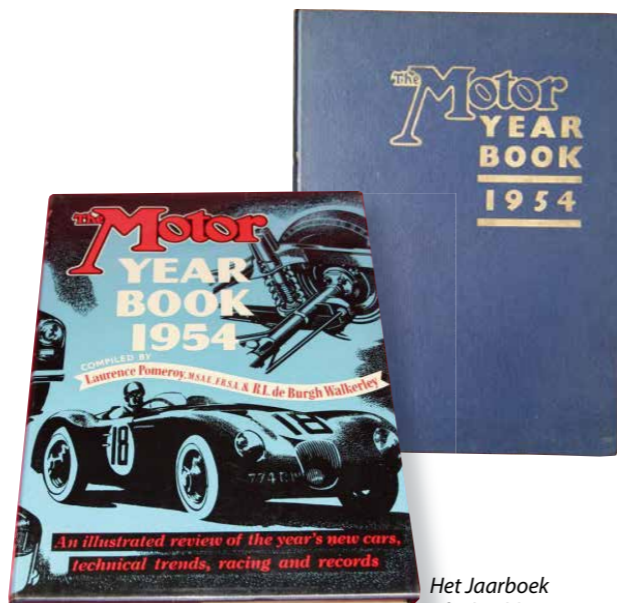


dan afvoert in twee dempers met uitlaatpijpen aan weerszijden van het chassis. Tot nu toe werden die dubbele pijpen omhoog geleid over de chassisdwarsverstijving, die ter ondersteuning van de

versnellingsbak dient. Deze dwarsbalk is nu veranderd in doorsnede zodat de uitlaten eronder door passen. Hier door vergroot tijdens het rijden de stroom van koude lucht tussen de buizen en de vloerplanken en wordt het onderhoud eenvoudiger bij het verwijderen van het uitlaatsysteem.

Aan de achterzijde van de auto is de vorm van de benzinetank gewijzigd, want bij de brede ondiepe tank die eerder was gemonteerd werd ervaren dat de brandstof weg liep van het laagste punt, wanneer de auto heftig afremde of accelereerde. De nieuwe tank is daarom dieper en compacter. Deze wijziging van de vorm van de benzinetank heeft ook geresulteerd in kleine wijzigingen van de reservewielbak. Een ronde vulpijp van grotere diameter dan de vorige elliptische pijp is gekozen om de snelheid te verhogen waarmee de tank gevuld kan worden.

De carrosserie van de saloons zijn ook verbeterd in een aantal details. Kleine raampjes achterin zijn toegevoegd ter verbetering van het uitzicht van de achterste zitplaatsen en alle deurramen zijn nu voorzien van chromen randen, wat heeft geresulteerd in een afslanking van de raamlijsten. Verborgene scharnieren voor de deuren zijn ook ingebouwd. De deursloten zijn nu van het type druk op de knop en de opbergvakken zijn vergroot. Het dashboard is uit één stuk hout in plaats van een opbouw in secties. Het is ook netter geworden door het verwijderen van de asbakjes door deze in de deuren te monteren, waardoor ze ook nog uit de tocht zitten.



Het Jaarboek afgebeeld mét en zonder stofomslag

De Indian Run 25 september 2016

Georganiseerd door Wim en Anneke van Ginhoven.

De laatste rit van dit Alvis-jaar begon bij restaurant "Boshuis Drie" in Ermelo. Het weer was stralend en ons hele gezelschap verzamelde zich in alle vroegte buiten op het terras in de zon. Natuurlijk met koffie en de gebruikelijke appeltaart. De uitbater had er kennelijk ook zin in. De appelpunten wogen zeker meer dan een pond per stuk!

Hans en Frederike van Tongeren kwamen ieder met hun eigen Alvis en zij brachten als bijrijders Hans zijn zoon, schoondochter en kleinzoon mee. Voordat de rit begon werden natuurlijk eerst weer alle auto's uitvoerig bekeken. Herman en Ellie Schipper brachten hun mooie Speed mee maar Anneke van Ginhoven overtrof toch naar mijn smaak ons allemaal met de Jaguar Mark II – tweedeurs drophead. Wat een schitterende auto – de laatste van de serie die Wim heeft gebouwd en die hij als liefhebbende echtgenoot Anneke cadeau heeft gedaan.

De ochtendrit was prachtig. Heerlijk toeren langs mooie binnenwegen in het noorden van de Veluwe. Welbekend gebied maar je blijft je als westerling toch verbazen hoe mooi Nederland in grote delen nog is: bossen,



heidevelden, de dijk langs de IJssel en weilanden zonder horizonvervuiling. De lunchstop was het vliegveld Teuge waar Wim en Anneke gelukkig tafels hadden gereserveerd buiten op het terras want mede door het fraaie weer was er geen stoeltje meer vrij.





Sportvliegtuigjes vlogen af en aan en mensen stonden in de rij voor het parachutespringen – dat was jammer anders hadden we beslist mee gesprongen! Maar het was erg leuk om naar al die vlieghousters te kijken.

*Genieten met volle Teuge ...
Herman en Elly ready for Take Off na de vliegveld-lunch
Hieronder aankomst bij ons eindpunt Villa Vennendal.*



hield weer zijn bekende dankwoord met oorkonde voor Wim en Anneke.

Helaas komt aan alles een einde, zo ook aan deze heerlijke dag. Wim en Anneke, veel dank en volgend jaar weer? (De Kop van Overijssel?).

Tot Slot:

Als kleine club mogen we tevreden zijn dat er ieder jaar nog voldoende actieve leden zijn die de zaak draaiende willen houden. Daarom is het fijn dat we nog steeds nieuwe leden krijgen die enthousiast meedoen.

Allereerst natuurlijk onze Frederike van Tongeren met haar eigen Alvis. Een van de meest actieve leden die samen met Hans natuurlijk, steeds weer nieuwe evenementen wil organiseren. Bravo! Maar ook recenter, Rob en Yvonne van Tuijl en Joran en Agnes van Nimwegen die bijna geen rit overslaan.

Rob bood spontaan aan het penningmeesterschap van mij te willen overnemen per 1 januari aanstaande.

Het is een leuke job – bij de ritten koffie en taart te kunnen uitdelen alsof je dat uit eigen zak betaalt! Ik heb het acht jaar met veel plezier gedaan maar nu mag Rob als jonge vent het gaan doen!

Jan Maarten ten Bos,
uw penningmeester tot 1 januari.



Gezellige afsluiting bij Hotel Vennendal met dankwoord en oorkonde voor Wim en Anneke. Anneke's unieke Jaguar Mark II drophead, door Wim gebouwd, is een lust voor het oog.



Duitse degelijkheid versus Britse kwaliteit in de jaren vijftig

Mercedes-Benz 220 ontmoet Alvis TA 21



Alvis en Mercedes. Een Engelsman en een Duitser liggen doorgaans zó ver uit elkaar dat je moet oppassen bij vergelijkingen niet in zogenaamd grappige clichés te vervallen. En dat geldt ook voor hun auto's, zelfs wanneer zoals hier twee kwalitatief zeer hoogstaande merken tegen het licht worden gehouden. In de volgende regels zal ik de voor de hand liggende clichévorming dan ook zoveel mogelijk trachten te vermijden



Pure klasse in Groot-Ammers

Het chique en zeer Britse automerk Alvis is op het continent nooit een grote bekende geworden. In het naoorlogse Nederland werden de auto's geïmporteerd door de firma Sieberg in Amsterdam die verder vooral Rover deed, maar ze waren duur en je kwam er dan ook heel zelden een tegen. En zag je er ooit een, dan was je de Engelse afkomst meteen overduidelijk. Stijlvoller en Britser had je ze niet, toen niet, daarvoor niet en tot de laatst gebouwde auto die in augustus 1967 de fabriek verliet al evenmin. Alvis was vele decennia het vervoermiddel van de beter gesitueerde Brit. De auto bij uitstek voor de gentleman met geld die een chique en toch sportieve auto zocht. Hij moest

comfortabel en stijlvol zijn en mocht ook best een beetje duur uitvallen. Maar bij voorkeur niet poenig.

‘Twee auto's voor de beter gesitueerden’

Mercedes-Benz is een geheel ander merk. Niet alleen is het Duits, maar ook bestaat het veel langer, was Mercedes vele malen groter dan Alvis en het programma heel wat uitgebreider. Ook al waren er in de vroege jaren vijftig, want daar hebben we het nu over,

ook bij Mercedes nog niet zoveel modelseries leverbaar. Mercedes was ook traditioneel het merk voor de doorgaans beter betaalde medemens en wie daarvoor het geld (over) had, kon vijftig jaar geleden al heel aardig een auto met een cabriolet-carrosserie uitzoeken. Bij Alvis heette zoets in die jaren een *Drophead Coupé*, en overigens niet alleen bij Alvis. De mannen bij Mercedes-Benz spraken in zo'n geval gewoon van een *Cabriolet*. Deze twee haast onnavolgbare schoonheden, beide uit de jaren vijftig, vertellen hun eigen verhaal, maar ze zijn in een groot aantal gevallen goed aan elkaar gewaagd.

Schotland

Het verhaal van Alvis begon eigenlijk in 1915 bij Geoffrey de Freville die in Engeland een bedrijf had waarin hij onder de naam Alvis onder meer aluminium zuigers fabriceerde. Waarom de naam Alvis? Onbekend. En waarom zit er die triangel om het woord Alvis? Er bestaan diverse theorieën over, maar niemand weet er het fijne van. Feit is dat een andere industrieel, Thomas George John omstreeks diezelfde tijd, in 1919 en ook in de Engelse stad Coventry, een bedrijf opzette onder de naam T.G. John Ltd. John fabriceerde al enkele jaren industriële technische producten. Maar hij had daarnaast ook nog plannen: bij een ontmoeting met Geoffrey de Freville kocht hij diens tekeningen en materiaalspecificaties voor het fabriceren van een automotor, want die kant wilde John eigenlijk al langer op. Hij adopteerde tevens de naam Alvis en in 1920 rolde onder die naam zijn eerste eigen auto uit de fabriek. Het was de Alvis 10/30 HP Light Car waarmee hij op de Schotse Motor Show in 1920 publieke aandacht hoopte te trekken. De tweezits Alvis had een viercilinder-zijklepmotor van 1.498 cm³ die volgens de fabrikant 10,7 pk leverde. Britse pk's wel te verstaan (BHP) die anders werden vastgesteld dan de DIN-pk's waarmee werd gerekend op het continent. Het waren belasting-pk's want het werkelijke vermogen werd op 30 pk geschat. De auto beschikte over een vierversnellingsbak en een Smith-startmotor, de aandrijving verliep via de achterwielen. Alvis produceerde overigens lang niet alles zelf: de chassis kwamen uit Schotland, de tweezits cabrioletcarrosserieën werden in Londen geproduceerd door Messrs. Morgan (nee, niet die van de driewieler!); ze bestonden uit aluminium plaatdelen op een stalen buizenframe.

‘Goede materialen waren schaars’

Door diverse problemen en nogal wat gedoe met de kwaliteit van de eerste exemplaren, was de aanloopproductie niet groter dan twee auto's per week. Geen wonder, want het was in die jaren na WO 1 in Engeland niet eenvoudig om aan goede materialen te komen. Toch wist T.G. John met zijn Alvis diverse prijzen te behalen met rally's en prestatieritten, waaronder enkele prestigieuze zoals een mooie plaatsing in de 200-mijls-race op Brooklands. Kijk, zo krijg je een nieuw product op de markt en trek je de aandacht van het (grote) publiek. Alvis begon inderdaad aardig te verkopen en terwijl de productie van het eerste model aanliep, had Alvis' directeur/eigenaar John intussen een nieuw fabriekspand gekocht aan de Holyhead Road in Coventry. Hier zou Alvis tot het laatst aan toe in 1967 auto's blijven produceren.

Briljante technicus

De grotere bekendheid kwam voor Alvis pas in 1923 met de introductie van een nieuw model, de 12/50 HP. T.G. John had met Captain G.T. Smith-Clarke enige tijd daarvoor een briljante technicus in dienst genomen; hij was ervoor verantwoordelijk dat Alvis in de 27 jaren die hij bij het bedrijf werkzaam was, met zeer aansprekende en technisch mooie modellen op de markt kwam. De nieuwe auto, opnieuw een tweezitter, was voorzien van een nieuwe viercilindermotor, deze keer met kopkleppen. Alvis nam intussen steeds vaker deel aan sportieve evenementen en had daarbij te maken met concurrenten als Aston Martin en Bentley. Alvis won vaak en dus liepen de verkopen goed. De Alvis 12/50 HP was de basis van vele latere modellen en zó succesvol



DE ZILVERSTER

TRIANGEL



Ook met de kap dicht fraaie lijnen

dat hij nog jarenlang in productie zou blijven. Maar Alvis bleef niet alleen sportwagens bouwen. Ook grote, luxueuze saloons rolden uit de inmiddels behoorlijk gegroeide autofabriek aan de Holyhead Road. Een van de meest succesvolle was in de jaren dertig de *Silver Eagle*, maar ook dure modellen als de *Crested Eagle* uit de vooroorlogse jaren droegen bij aan de chique naam van Alvis. Ze droegen echter niet bij aan een hogere productie, want ook Alvis had last van de Grote Depressie van 1929 en het merk richtte zich later, in 1936, op de productie van pantserwagens en vliegtuigmotoren waarmee in die jaren wél goed geld kon worden verdiend. Bij de autoproduktie werd het modellengamma aanzienlijk verkleind.

Vliegtuigmotoren

Na de Tweede Wereldoorlog kwam Alvis qua autoproduktie in 1946 heel voorzichtig terug met de TA 14. Deze was, zoals bij zovele autofabrikanten het geval, technisch op een vooroorlogs model gebaseerd, de 12/70. Er waren twee koetswerken leverbaar: een vierdeurs saloon van Mulliner en een drophead coupé van Tickford. Voor de aandrijving zorgde een 1,9-liter-viercilindermotor. Deze voorname maar dure auto werd tot 1950 gebouwd, waarna een splinternieuwe zescilindermotor beschikbaar kwam. Deze werd dan ook gebruikt in de onderhavige TA 21 DHC, de eerste vertegenwoordiger van de 21-serie. De motor was van een dermate goed ontwerp dat Alvis hem tot en met de TF 21 heeft gebruikt, op het laatst zelfs met drie carburateurs en een vermogen van 150 pk.



Stellingmolen 'De Liefde' in Streefkerk



Lekdijk in Streefkerk

'Alvis bouwde niet alleen auto's'

Terwijl de productie van vliegtuigmotoren en legervoertuigen doorliep, want hiermee verdiende Alvis Ltd. immers het grote geld, verlaagde de fabriek in 1954/55 tijdelijk de (kleine) autoproduktie. Om die in 1958 weer te hervatten met een tweedeurs saloon naar een ontwerp van het Zwitserse carrosseriebedrijf Graber. Deze tijdloos elegante Engelse auto was van een buitengewoon geslaagd ontwerp en voorzien van een drieliter-zescilinder-lijnmotor en, zoals voorheen, weer leverbaar als tweedeurs saloon of als drophead coupé. De auto met zijn smalle en zeer traditionele Alvis-grille werd in kleine series gebouwd, eerst in Zwitserland door Graber en later bij Park Ward in Londen. Aan de Holyhead Road in Coventry bleef de winstgevende productie van Scorpion- en Scimitar-tanks doorgaan. In 1965 werd de autoproduktie van Alvis nog aan Rover verkocht, maar op 20 augustus 1967 rolde helaas de laatste auto, een TF 21 de fabriek uit. Alvis was nimmer een grote autoproducent, het Britse merk bouwde in totaal slechts zo'n 21.000 auto's, waarvan circa 14.000 vóór de oorlog en iets meer dan 7.000 na WO II. De meest gebouwde series waren de 12/50 met 3.705 eenheden en de naoorlogse TA 14 waarvan er 3.311 zijn gemaakt.

Three position

De Alvis TA 21, bouwjaar 1952, van Hans Noordhoek is de eerste nieuwe naoorlogse auto van Alvis; hij heeft een drieliter-zescilinder-

der-lijnmotor. De TA 21 werd in maart 1950 op de autosalon van Genève geïntroduceerd, maar de productie begon pas een jaar later. Eén van de technische noviteiten van de TA 21 is de onafhankelijke voorwielophanging, in die dagen nog niet zo'n vanzelfsprekende constructie. De auto heeft een stevig separaat chassis en is voorzien van een elegante Drophead Coupé-carrosserie van Tickford. Het bijzondere van deze cabrioletkap is de zogenaamde 'Three Position'. Dat wil zeggen dat het dak, naast het gesloten zijn, in twee standen kan worden geopend. Door een ingenieuze constructie, 'Coupé de Ville' zoals Alvis die noemt, kun je het eerste deel boven de voorzittingen openrollen, maar wil je helemaal open rijden, dan vouw je vrij eenvoudig de rest van het dak op. Dat verdwijnt dan vrijwel in zijn geheel achter de rugleuning van de achterbank. Bij de stemmig-grijze Mercedes-Benz 220 Cabriolet B die naast de rode Alvis staat, gaat dat op een heel andere manier. Daar ligt de kap opgevouwen onder een strakke hoek op de rugleuning van de achterbank.

Gemoderniseerd

We zijn bij de Mercedes aangekomen. In een blad als De Zilverster hoef je niet uit te leggen hoe Mercedes-Benz tot stand kwam en welke modellen er zijn geweest. Voor dat laatste heb je overigens aan een hele jaargang van De Zilverster nog lang niet genoeg. Dus dat hoofdstuk slaan we over en we houden het bij de modellen die in de vroege jaren vijftig bij Mercedes-Benz in de showroom stonden. Na WO II bracht Mercedes-Benz eerst nog de vooroorlogse 170-modellen uit, in een iets gemoderniseerde vorm en in 1949 aangevuld met een luxueuze 170 S. In april 1951 liet



Vlnr: Traction, Carel de Kragt, Hans Noordhoek en Dick Schornagel



170 wacht op restauratie



Multifunctionele claxonring in de 220



Linksgestuurde Alvis

Mercedes op de Autosalon van Frankfurt een sterk verbeterde 220-versie zien, de W 187. Deze zescilinders (sedan, cabriolet en coupé) kregen een geheel nieuwe zescilindermotor, maar er werd verder nog flink op de 170 voortgeborduurd. De carrosserie was enigszins gemoderniseerd en vooral de ingebouwde koplampen vielen op, evenals de nieuwe achterschermen en de stads- en knipperlichten op de voorschermen.

‘Vooral de ingebouwde koplampen vielen op’

Van een pontonmodel was echter nog geen sprake, de 220 had zelfs nog rudimentaire treeplanken en de (voor)portieren scharnierden aan de B-stijl. De sedans bleven tot 1954 in productie, de cabriolet A (tweezits) en B (vierzits) en de Coupé (tweezits) waarvan er in totaal niet meer dan 2.360 zijn gebouwd, nog een jaar langer. Daarna was bij Daimler-Benz alles ponton wat de klok sloeg en kregen de auto's allemaal een zelfdragende carrosserie. De 2,2-liter-zescilinder-lijnmotor van de eerste 220 was in constructief opzicht werkelijk een plaatje met zijn korte slag, een compressieverhouding van 6,5 : 1, de hangende kleppen en de door een ketting aangedreven bovenliggende nokkenas. Als motorvermogen gaf de fabriek 80 pk aan en de Solex-valstroomcarburateur zorgde voor een verbruik van 14,5 liter op 100 km. De 220 was 4,5 meter lang, als Cabriolet B woog hij rijklaar 1.440 kg. Andere modellen bij Mercedes-Benz naast de 170- en de 220-series tot 1954/'55 waren de voorname 300 Limousine en de adembenemend mooie 300 S Coupé en Cabriolet die in 1951 verschenen. De wereldberoemde 300 SL was er vanaf 1954 en de zeldzaam elegante 190 SL vanaf 1955. In 1953 verschenen al de eerste 180-benzin modellen (W 120) met daarnaast de 180 D in 1954.

Engelse ziekte

Hans Noordhoek doet helemaal niet moeilijk over zijn werkelijk schitterende, donkerrode Alvis TA 21. Hij nodigt mij direct uit om achter het stuur te gaan zitten. Maar voordat we gaan rijden, heb ik eerst wel tien keer rond deze auto gelopen. Wát een schitterend exemplaar! Een klassieke voorkant met een nobele grille zoals

alleen Britten die kunnen bedenken, semi-lasse voorschermen, een lange, relatief smalle neus en een korte, schuin aflopende achterzijde. Mooie stalen wielen in de kleur van de auto en deels afgedekt met nette, verchromde wiel doppen. Met de kap open of met de kap dicht, in beide gevallen is deze auto een schoonheid. De tweedeurs, vierzits aluminium carrosserie is van Tickford, de zescilindermotor voorin een eigen constructie. De statige stoffen kap is in enkele minuten opgevouwen of weer terug in gesloten positie te brengen. Je kunt er ook voor kiezen om alleen het voorste deel open te rollen, het eerder genoemde 'Coupé de Ville' en dat staat wel geinig. En heel erg Brits. Vroeger hadden wel meer Britse cabrio's zo'n constructie, waaronder de Ford Zephyr en de Sunbeam. Tegenwoordig heeft alleen de Mini Cabrio nog iets vergelijkbaars. Het portier opent aan de voorkant, de scharnieren zijn in de B-stijl gemonteerd. Het interieur is één en al prachtig leer en stijlvol hout, je kunt zien dat het rode leer nieuw is maar een eigen patina is alweer onderweg.



De auto van Hans is een zeldzaam exemplaar want van deze TA 21 Drophead Coupé zijn er maar 299 gebouwd. Zijn Alvis is van 1952. Hij kocht de auto in 1978 bij een handelaar in Heeze. Hij was al enige tijd op zoek naar een stijlvolle, klassieke cabriolet en vond deze erg mooi, al zag hij wel dat er wat werk aan zat. En dat laatste viel ietwat tegen, want hij is er zeven jaar mee bezig geweest. Vanwege zijn 'Engelse ziekte' zocht hij doelbewust een Britse auto en inderdaad, veel Britser dan zo'n Alvis kom je ze niet vaak tegen. Overigens is zijn dagelijkse auto een Audi A4 en zijn 'andere hobby-auto' een BMW E30. Toch opmerkelijk! Hans Noordhoek was zo'n grote klus als deze restauratie niet gewend, maar al doende leer je, zegt hij. "En op deze manier heb ik elke schroef en moer van de auto minstens één keer in mijn handen gehad. En dat schept een band", aldus de eigenaar, die het spuiten en het bekleden juist weer wél liever aan specialisten overliet. Hij doet alle reparaties en het onderhoud zelf en bovendien heeft hij nog een complete Alvis in onderdelen in de garage staan. Altijd handig om te hebben!

Voldoende koppel

We gaan rijden en ik verbaas me over het stuur aan de linkerkant van de auto, maar Alvis leverde zowel rechts- als linksgestuurd. Tijdens de restauratie heeft Hans er ook enkele extra metertjes zoals een toerenteller bij ingebouwd, ze zitten keurig discreet weggewerkt in een paneel boven de linker knie. Middenin het dashboard prijkt de grote ronde snelheidsmeter die tot 105 mijl gaat, met links daarvan een ampèremeter en een koelvloeistof-temperatuurmeter en rechts de kleine ronde meters voor oliedruk en brandstofvoorraad. Daaronder zijn mooie rijen witte schakelaars gemonteerd, fraai afgewerkt en elk met een letter die de functie aangeeft.

‘Hans’ Alvis is linksgestuurd’

Het grote, dunne stuurwiel heeft verende spaken en de clignoteurhendel (er zitten ook nog echte pijlen in deze Alvis) is middenop de claxonknop gemonteerd. Zó Engels! Wat mij bij het rijden direct opvalt, is het mooie, kernachtige motorgeluid. En als we dan toch bij de motor zijn: die is mede dankzij de twee SU-carburateurs zodanig krachtig met ruim voldoende koppel, dat schakelen met de korte, dunne pook eigenlijk maar zo af en toe nodig is. Door de stad met het verkeer mee, alles gaat in de derde versnelling, schok- en trillingvrij, doodsimpel eigenlijk. Wát een motor! Overigens is het schakelen helemaal geen opgave, integendeel, het is met de gesynchroniseerde tweede, derde en vierde versnelling juist erg leuk. Het sturen gaat mooi precies en ook opvallend direct zodat de Alvis en ik, ook in dat opzicht, al heel snel vrienden zijn. Op mijn vraag hoe vaak hij de auto gebruikt, hoor ik dat hij er hooguit 2.000 km per jaar mee rijdt. Veel te weinig dus voor zo'n fijne auto. Wél is hij er langer geleden een keer met het gezin mee naar Zwitserland geweest. "En dat ging uitstekend", laat hij me weten. Na zo'n dertig kilometer Alvis-rijden geloof ik dat met een. Wat een fijne auto, zo'n vijftig jaar jonge Alvis!

Opgevouwen kap

Uiteraard verheug ik me zeer op de rit met de Mercedes-Benz 220 Cabriolet B, net als met de Alvis voor mij de eerste keer met dit model. Dit zo te zien goudeerlijke exemplaar is eigendom van



Daimler Benz AG 09849/52



Primeur: koplampen in de voorschermen



Tickford body 201155, Car number 24785



De nobele grille van de Alvis

Carel de Knecht. Carel heeft geen Engelse ziekte, maar absoluut wél iets met Mercedes-Benz. Dat zal wel zijn gekomen doordat zijn vader al Mercedes reed, zo wordt mij tijdens het rijden toevertrouwd. De muiskgrijze 220 Cabriolet B met het rode leer is overigens beslist een lust voor het oog. De Duitse cabriolet heeft simpele, bijna adellijke lijnen en net als bij de Alvis komt de auto in alle opzichten even mooi op het netvlies over, om het even of de kap nou open is of dicht. Deze kap laat zich overigens gemakkelijker openen en sluiten dan die van de Alvis, het plaatsen van de enorme afdekhoes (persenning) neemt wel weer relatief veel tijd in beslag. Toch maar even gevraagd: nee, die mooie, verchromde spanners hebben geen enkele functie en zijn dus nep, maar ze staan wel leuk! De geopende kap ligt hoog op de carrosserie, heel erg Duits is dat. De Kever Cabrio had dat ook. En die had ook, net

als de Mercedes, dat omhoog draaibare binnenspiegeltje wat je wel degelijk nodig hebt om over die opgevouwen kap heen te kijken. Vroeger had je nog bijna geen zijspiegels, vandaar. De Mercedes lijkt hoger dan de Alvis en daardoor komt-ie wat korter en gedrongener over en dat klopt ook wel want de iets lager gebouwde Alvis is twaalf cm langer dan de Mercedes. De heerlijk smalle en hoge grille wordt bekroond door de fiere ster, de lange, smalle motorkap opent in één geheel, in tegenstelling tot die van de Brit die in twee aparte vleugels openklapt. De Mercedes-carrosserie heeft ook zijruiten voor de passagiers op de achterbank, in de Alvis moeten die het zonder stellen. Het roodleren interieur wordt door een combinatie van hout en strak, glad metaal in de tint zwart gecombineerd. De instrumenten zijn in groepen ondergebracht en omvatten rechts een grote, ronde

snelheidsmeter en links een ronde klok. In het midden, recht voor de bestuurder zitten de meters voor brandstofvoorraad, oliedruk en motortemperatuur bij elkaar in een rechthoekig chromen randje. De Becker Mexico-radio in het midden (lampenradio!) is in een houten paneel gemonteerd. De Mercedes heeft een groot, dun stuur met een claxonring die een dubbelfunctie als clignoteurhendel heeft. Erg handig, Mercedes heeft die claxonring nog vele jaren zo gemonteerd. De vierversnellingsbak wordt door een hendel aan de stuurkolom bediend.

Niet eenkennig

Carel de Knecht kocht zijn Mercedes-Benz 220 Cabriolet B in 2001 in de staat zoals hij nu is: mooi en zorgzaam gerestaureerd. Van de historie is hem weinig anders bekend dan dat de auto in 1992 uit de Verenigde Staten is gekomen en dat pas enige tijd later de restauratie heeft plaatsgevonden. Ook werd omstreeks die tijd de motor gereviseerd. Carel is dan wel een Mercedesliefhebber, maar hij is bepaald niet eenkennig, want in een ruime loods bij zijn huis kwam ik behalve een schitterende Harley Davidson ook een Amphicar en twee leuke, antieke legervoertuigen tegen: een Dodge Command Car en een 1,5-tons Chevrolet. Verder onder meer ook nog een glanzende Citroën 11 Sport, een Traction Avant van 1951. Maar

uit Stuttgart bezit hij naast de 220 B ook nog een in restauratie zijnde 220 Cabriolet A en in zijn autoverleden zijn onder meer een 170, een Heckflosse en twee Coupés (220 S en 280 SE) in zijn bezit geweest. Carel de Knecht is met een gezond stel handen gezegend, want hij restaureert zijn auto's bij voorkeur zelf en ook kleine reparaties en onderhoud geeft hij niet snel uit handen. Zijn dagelijks vervoer wordt verzorgd door een vrij recente Mercedes-Benz E-Klasse.

‘Carels 220 wordt te weinig gebruikt’

Hij doet helaas niet al te veel met zijn 220 Cabriolet, de auto wordt gewoon te weinig gebruikt. “We zijn er eens mee naar Friesland geweest en dat was wel zo'n beetje de langste trip”, bedenkt Carel zich die, terwijl we met de 220 onderweg zijn, desgevraagd laat weten dat hij met zijn auto geen speciale band heeft en dat deze eventueel ook wel te koop zou kunnen zijn. Dat ligt dus wel even anders dan bij Hans Noordhoek die daar niet aan moet denken!



Carels 220 in Wijngaarden



De Alvis-motorkap scharniert in twee delen in de lengte



De krachtbron van de Benz



Twee verschillende manieren om de kap op te bergen

Bejaarde Duitser

Net als de iets grotere Alvismotor loopt de 80 pk sterke zescilinder-Mercedesmotor werkelijk als een zonnetje. Hij klinkt mooi en is ook soepel, al moet je wel iets meer schakelen om al te lage toeren te voorkomen. Dat schakelen gaat overigens erg leuk met die hendel aan de stuurkolom. Met korte, duidelijk herkenbare bewegingen werk je de bak moeiteloos door de vier versnellingen heen; de hoogste versnelling is een *prise-directe*. Sturen doet deze Mercedes zwaarder dan de Alvis, maar ook deze auto laat zich opvallend direct over de weg leiden, en vaag is deze bejaarde Duitser in dat opzicht allerminst. Alleen moet je met de ouderwetse trommelremmen even uitkijken, ze werken wel goed, maar natuurlijk niet zo krachtig en progressief als moderne, bekrachtigde schijven. Een klassiekerrijder weet dat gewoon: een kwestie van afstand houden en misschien ook wel iets eerder op het middelste pedaal drukken. Dan houd je de zaak heel. En dat is bij deze beide klassiekers uit de vroege jaren vijftig een absolute aanrader. Het zijn tenslotte allebei prachtige en unieke auto's uit een tijd die nooit meer terugkomt. Bovendien zijn ze allebei nogal veel waard, met een enorme uitschieter naar boven voor de Mercedes 220 Cabriolet B, ondanks het feit dat de Alvis TA 21 toch wel de zeldzaamste van dit zeer edele tweetal is.

Kijken en vergelijken

Wat mij bij de vergelijking tussen deze twee auto's zo is opgefallen, is dat er ondanks de nogal verschillende achtergrond toch nog opvallend veel overeenkomsten zijn aan te wijzen. Naast elkaar gezet vallen deze direct op. Beide hebben een lange neus en een korte, aflopende achterkant. Ook hebben de Brit en de Duitser half-lasse spatschermen en stevige chromen bumpers. En we zijn er nog niet, want verder hebben ze beide nog treeplanken, hoe rudimentair deze ook zijn en opent bij beide auto's het portier nog aan de voorzijde. In die jaren hadden veel auto's dat nog, tegenwoordig zie je ze soms weer en heten ze *suicide doors*. Opvallend verschil is dat bij de Mercedes de koplampen in de schermen zijn geïntegreerd terwijl die bij de Alvis, iets traditioneler, nog tussen de schermen en de grille zitten. En, ik zou het bijna vergeten, wat dacht je van die grille? Die van de Mercedes

is wereldberoemd en herkenbaar, die van de Alvis minder bekend maar zó Engels! Met nog een verschil: de beroemde ster van Mercedes en alleen een radiatorcap bij de Alvis.

'Beide auto's hebben suicide doors'

Dan gaan we nog even verder met de details. Het cabriodak van de Mercedes kent twee standen: open of dicht, bij de Alvis heb je nog één extra smaak en die heet 'Coupé de Ville'. In die stand zit je alleen voorin met de blote hemel boven je hoofd en achterin nog steeds lekker beschermt. De chromen 'spanners' bij de Mercedes zijn nog een overblijfsel uit een ver Duits verleden en dienen geen enkel doel. Handig is weer wél dat de achterbankpassagiers een eigen zijruitje hebben waar die in de Alvis tegen de zijkant van de kap moeten aankijken. Leren bekleding? Hebben ze beide. En hout? Nou ja, de Mercedes heeft wel wát hout in het interieur, maar zo veel en ook zo mooi als in de Alvis niet, daarvoor moet je toch echt een Britse auto hebben. Qua instrumenten ontlopen de twee auto's elkaar niet zo veel, ze hebben geen van beide een toeren-teller maar allebei wel een oliedrukmeter. Heel belangrijk in die dagen. Bij de Alvis wordt de vierbak bediend door een vloerpook terwijl de Mercedes met een in die tijd veel modernere stuurschakeling komt. En dan zijn we bij de techniek aanbeland. Beide auto's zijn voorzien van een separaat chassis en onder de lange motorkap vinden we ook in beide auto's een zescilinder-lijnmotor. Een 2,2-liter bij de Mercedes, technisch heel mooi met een bovenliggende nokkenas en hangende kleppen. En de ademhaling van deze 80 pk-motor wordt verzorgd door een Solex-valstroomcarburetor. Ook de zescilinder-lijnmotor van de Alvis is van een geheel nieuw ontwerp. Deze meet bijna drie liter en is voorzien van een zijdelings gemonteerde nokkenas. Ook deze wordt door een ketting aangedreven en de Engelse motor wordt door twee SU-H4-carburateurs gevoed. Hij leverde in het begin 91 pk en dat liep in de jaren zestig in de laatste Alvis op tot 150 pk.

Zo op het eerste gezicht toch een merkwaardige titel, maar met een logische achtergrond.

Vorig jaar hebben Anton en Elly, niet in club verband, een rit georganiseerd in de buurt van de Moezel. Ons hotel stond in het plaatsje Boos en al rap noemden wij ons zelf daarom de Boosdoeners. Ook



30e september in het hotel "de Coelse Hoeve" te Nuënen. De sfeer werd al snel heel Nederlands en dus gericht op Oranje maar wel met Aperol. Na deze grondige voorbereiding was er ook nog een goed diner georganiseerd, waarbij de tafelindeling in drie groepen goed beviel. Zeker voor dove mensen als ik kun je dan ten minste horen wat er gezegd wordt en werd genoeg gezegd, we hebben samen veel gelachen. Zaterdagmorgen zijn we via veel leuke en smalle weggetjes door de Brabantse Kempen gereden naar de Achelse Kluis, een oud klooster net in België voor een kopje koffie. Daarna verder naar Thorn het witte stadje aan de Maas.

Een gezellige mix van "Fun Drivers" met verschillende "other makes".

Hier stond de lunch klaar in het Kapelhuis, een mooie oude boerderij met annex een kapel. Na een leuke wandeling door Thorn weer op weg naar het hotel met een route door Limburgse en Brabantse Peel. Wat hebben wij toch veel mooie landschappen in Nederland. Het weer was prima en de kappen bleven omlaag.

's Avonds een herhaling van zetten, maar nu met een viergangen diner. Eten prima, sfeer goed. Reinhart Dortschy werd door Anton nog even goed bij de neus genomen. Hij had in een vorige rit de zeldzame tankdop van zijn Jensen ergens laten liggen, die



dit jaar hebben Anton en Elly een vergelijkbaar initiatief getoond. Het leek ze leuk om een aantal Alvisrijders en een aantal leden van de Duitse club "Fun Drivers", waar ze ook lid van zijn, bij elkaar te brengen in een weekend. De Fun Drivers is een club enthousiastelingen waar elke klassieker wordt toegelaten en iedereen samen plezier wil beleven aan het rijden daarmee. Een aantal leden van deze club is ook lid van onze AOCN en mede daarom was het ijs snel gebroken.

We waren tenslotte met 7 Duitse en 7 Nederlandse equipes.

We hebben wel veel Duits gesproken, maar daar waren ze dan ook diep van onder de indruk en sommigen geneerden zich een beetje, dat zij geen Nederlands spraken. We verzamelden vrijdagmiddag de





Aan het eind van de regenboog staat toch een pot goudstukken?

was door Hans van Tongeren opgehaald en zou vanavond teruggegeven worden. Anton gaf hem echter een verkeerde dop mooi ingepakt om Reinhart te verrassen bij het uitpakken. Zijn blik op de foto zegt genoeg. De goede dop heeft hij gelukkig ook nog gekregen. Zondagmorgen zijn we weer op pad gegaan, nu echter jammer genoeg met donkere wolken boven ons. De kappen bleven 's morgens bijna allemaal dicht. Na een kort bezoek aan Kasteel Croy voor een fotostop gingen we verder. De omgeving was weer overweldigend en je blijft je



verbazen hoe Anton en Elly iedere keer weer zulke leuke weggetjes weten te vinden. Het was ondanks de weerberichten de hele morgen droog en ook nog een beetje zonnig gebleven dus na de lunch gingen Yvonne en ik toch maar in de Coupé de Ville stand verder. Aan het eind van de rit reden we natuurlijk ook nog even door Brandevoort, de nieuwe, maar in oud Amsterdamse stijl opgebouwde wijk van Helmond. Ja, en toen ging het mis. Je zag de hoosbui aankomen. Wazig beeld in de verte en dat kwam snel dichterbij.

Lichte paniek in de rij oude auto's. Stoppen was moeilijk door de hoge betonnen rand langs de weg en doorrijden betekende nat worden. Hans en Ingeborg hadden snel een oplossing, open verder, maar onder een paraplu. Wij zijn toch maar de berm in gereden en hebben het voordeel van de Coupé de Ville optie ervaren. Snel de steunen naar voren klappen, dak uitrollen boven je hoofd en de rest van de handelingen konden we droog uitvoeren.



diner weer naar Prinsenbeek gereden. Een nachtelijke rit met veel regen en dan nog na een diner zag ik niet zo zitten. We hebben van horen zeggen, dat ook dit diner weer heel goed en gezellig was.

Het was een prachtig weekend. Waarbij zo samen rijden met andere merken toch ook wel wat toevoegt. Door het systeem van telkens wisselen wie voorop rijdt,

Peace of cake. We zijn de auto niet eens uit geweest. Jammer genoeg is bij deze beweging ook de flexibiliteit van onze Alvis getest en ik moet zeggen, die is enorm. Door met het rechter voorwiel die verhoging op te rijden heeft het chassis dermate elastisch bewogen, dat bij het er

krijg je steeds alle deelnemers goed te zien en ja, er zijn meer mooie auto's dan alleen een Alvis. Hoewel, als je het artikel overgenomen uit de Zilverster goed leest zou je daar aan kunnen gaan twijfelen.

Tankdop Jensen ???



weer afrijden de rechter deur van Yvonne spontaan open ging. Dit effect verbaasde mij zeer, aangezien het slot toch een dubbele pal heeft. Het chassis heeft gelukkig zijn oorspronkelijke vorm weer aangenomen, maar de grote spaties tussen de carrosseriedelen zijn er dus niet voor niets. Gelukkig is Yvonne blijven zitten en ze kon de deur weer in het slot trekken daar we nog heel langzaam reden. Na de thee in de Brandenburgse Hoeve zijn wij voor het



High Tea / High Wine

Op een stormachtige zondag, 20 november 2016, reden Joran en ik naar Eerbeek waar de High Tea/High Wine zou plaatsvinden in het Grand Café De Korenmolen.

Hier aangekomen werden we hartelijk ontvangen door Frederike en Hans van Tongeren, de organisatoren van deze middag en begroetten we de reeds aanwezige Alvis-leden en degenen die na ons binnenkwamen. Iedereen kon een potje thee ophalen en we kregen daarbij een speciale zandloper mee voor de tijd die de thee nodig had om te trekken, zodat je de perfecte thee zou kunnen drinken. Het speciale aan deze zandloper was dat het wel de vorm had van een zandloper, maar dat er geen zand in zat dat naar beneden viel, er zat nl. een vloeistof in die omhoog ging.

Tijdens het nuttigen van de thee liet ik de omgeving even op me inwerken. Het was een mooie ruimte dat warmte en huiselijkheid uitstraalde, de ideale plek dus voor een club met warme mensen/leden om elkaar te ontmoeten. Toen iedereen binnen was nam Anton onze voorzitter het woord en heette iedereen welkom. Anton deelde mede dat dit de laatste keer was dat Maria Visser deelnam aan een Alvisdag omdat ze haar lidmaatschap heeft



opgezegd. Verder deed Anton een oproep aan de leden die volgend jaar misschien een rit of weekend willen organiseren om zich bij hem te melden. Anton overhandigde Frederike en Hans een van een kroontje voorziene oorkonde voor het organiseren van de High Tea, om toe te voegen aan de verzameling oorkondes die al bij hen thuis hangt.

Hierna kregen we van Frederike twee bonbons met daarop het Alvis logo. Deze waren met de hand gemaakt in de plaatselijke patisserie van Eerbeek. Deze bonbons hadden verschillende smaken (karamel/zeezout en Limoncello) en waren speciaal voor de Alvis Club gemaakt. Nou, Joran en ik hebben ze intussen soldaat gemaakt.. Mmmmmm, heerlijk hoor. We gaven de Limoncello een 10 met een griffel.

Na de uitleg van Frederike over de High Tea hebben we onze smaakpapillen aan het werk gezet. Eerst zoetigheid, daarna als overgang naar de volgende stap een heerlijke mosterdsoep. Toen nog heerlijke champignonragout en sandwiches in verschillende smaken. Het was een gezellig weerzien van leden en partners die wij, als nieuw lid, dit jaar tijdens ritten hebben ontmoet en we hebben kennis-



In de storm wapperde het uithangbord ons vrolijk naar binnen



gemaakt met (voor ons nieuwe) leden die dit jaar niet bij evenementen en/of ritten aanwezig waren. Misschien dat we deze leden volgend jaar ook tijdens de ritten weer

nog niet eerder hadden meegemaakt, met Johan meegegaan. Hier heb ik geleerd dat er vroeger olie uit beukenootjes werd geslagen, maar omdat er tijdens dit proces



een giftige stof vrij kwam, werd dit verboden en dat er tegenwoordig alleen nog olie wordt geslagen uit lijnzaad. Met passie vertelde Johan over zijn inzet om weer water bij de molen te krijgen om deze weer te laten draaien en daardoor olie uit lijnzaad te kunnen slaan. Er is nu nog niet genoeg water om de molen op volle sterkte te laten draaien, maar er zijn plannen voor de toekomst om voldoende water te genereren. Aan de hand van een miniatuur liet Johan ons het proces van olie uit het lijnzaad slaan zien.

Groetjes, Agnes Hakkert

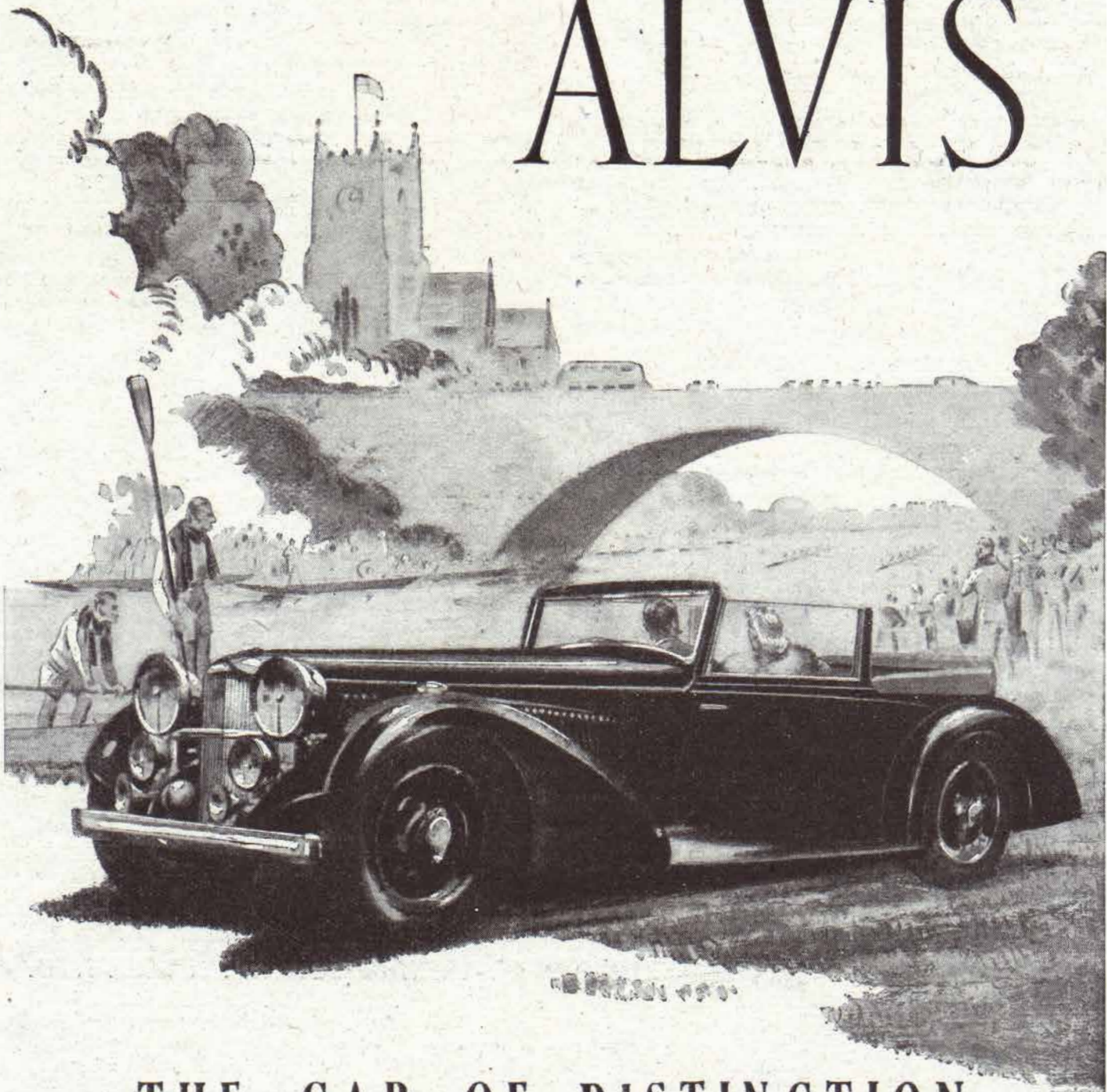
mogen begroeten? (Psst..... Ik hoorde trouwens aan de theetafel dat Frederike al even het hotel heeft getest in het Teutoburgerwald waar in mei 2017 het jubileumweekend van de Alvisclub zal plaatsvinden en dat het wat haar betreft is goedgekeurd. Ik verheug me nu al op dit weekend.)

Aan het eind van de middag (18.00 uur) konden we nog mee met Johan, eigenaar van De Korenmolen, voor een rondleiding in de oliemolen, de enige nog werkende bovenslag watermolen van Nederland. Wij zijn, samen met degene die dit



When Individuality Returns...

ALVIS



THE CAR OF DISTINCTION