

# TRIANGEL

april 2011 85



*Power with beauty,  
Speed with grace*

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND





### THREE LITRE SERIES III

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

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



## Colofon

**Website:** [www.alvisocn.nl](http://www.alvisocn.nl)

**Voorzitter:**  
A.C. Brouwers  
Oostende 28  
5702 NP Helmond  
tel.: 0492-552902  
[voorzitter@alvisocn.nl](mailto:voorzitter@alvisocn.nl)

**Secretaris:**  
A. Hillebrand  
Brouwersgracht 33  
1015 GB Amsterdam  
tel.: 020-6241692  
[alvisocn@hotmail.com](mailto:alvisocn@hotmail.com)

**Penningmeester:**  
J.M. ten Bos  
Prinses Marielaan 18  
2242 CL Wassenaar  
tel.: 070-3557928  
AOCN bankrekeningnr.:  
ABN AMRO 51.40.76.704  
ten name van AOCN,  
Den Haag, Nederland.  
IBAN: NL32ABNA0514076704  
BIC: ABNANL2A

**Evenementencommissaris**  
A.C. Brouwers  
tel.: 0492-552902  
[evenement@alvisocn.nl](mailto:evenement@alvisocn.nl)

**Redactie:**  
Herman Schipper  
Eijerdijk 76  
8051 MV Hattem  
tel.: 0384- 238528  
[nauticus@xs4all.nl](mailto:nauticus@xs4all.nl)

**Aanleveren van kopij en foto's:**  
Tekst in Word (.doc).  
Achter elkaar doortypen, harde returns  
alleen bij nieuwe alinea.  
Foto's: selectie maken met bijbehorend  
foto-onderschrift.  
Bewaar als .jpg file, grootte 200-300 dpi,  
(± 1600 pixels hoog of breed).  
Per e-mail sturen naar:  
[nauticus@xs4all.nl](mailto:nauticus@xs4all.nl)

Bij veel of grote foto's:  
Op CD branden en sturen naar:  
Paul van der Velde  
Amerongerwetering 46  
3962 RD Wijk bij duurstede

**Inleveren kopij en foto's voor de  
volgende Triangel no. 86**  
Uiterlijk 3 juli 2011

**Ontwerp en lay-out:**  
Paul van der Velde

**Druk:** RDS, Odijk

Bij de voorplaat: Zomer 2010, de Alvis 4.3 Tourer van Tom Gatsonides  
in Zweden

Bij de middenplaat: Een mooi rijtje Alvissen tijdens de lunchstop van de Fire Flight  
in mei 2010

# Inhoud

## Chairman's Column

### Evenementenkalender

### Van de redactie

### Crossing Borders 3

Lutz Burchard

### Alvis Owner Club op British Cars & Lifestyle

Hans van Tongeren

### Hare Drive, een dag in Brabant

Verslag van Anton Brouwers

### Uit d'oude doos

Opgediept door Coen van der Weiden

### Ardennen Tour 2011

Een verslag van Herman schipper

### Alvis Club Herinneringen

Een blik in de achteruitkijkspiegel  
door Herman Schipper

### Good Old England II

Herman Schipper

### De KNAC

Hans van Tongeren

### Techno Classica Essen

Herman was er en doet verslag

### Overschrijven of bloeden!

Pas op voor de RDW



## Chairman's Column



### Het besturen van een Alvis (club)

Wij, als bezitters van een Alvis-automobil (of meervoud) weten wat het betekent om een voertuig te besturen met een verleden. Een bejaard voertuig, zegt u? Bejaard? Volgens van Dale: **in jaren gevorderd, lang niet jong meer.**

Als extra accent en volgens schrijver en (achter)naamgenoot, Jeroen Brouwers: **'ik ben nooit jong geweest en nog bejaarder vóór mijn tijd hoef ik niet te worden'.**

Waar slaat de redenering van Brouwers op? Ik vertaal een en ander naar onze Alvissen. Ik ben nooit jong geweest? Alvis was, in de vooroorlogse periode, een jonge producent van automobielen. In 1885 waren al vernuftelingen (Benz) die voertuigen met een verbrandingsmotor produceerden. Wanneer we de bezetting van Polen als het einde van het interbellum (1919-1939) aanmerken, dan was Alvis op dat moment 20 jaar jong of oud, aan jullie de keus.

Een adolescent, een jongeling van 15 tot 20 jaar. Met mijn rekenkunst past dit nog precies en anders 'sjoemelen' we een beetje, het verhaal moet ook leesbaar blijven. Het eerste deel van de redenering van Brouwers kan ik, misschien, niet helemaal gebruiken. Want, Alvis is zeker jong geweest, innovatief en sportief, misschien behoudend maar toch zeker jong! Het tweede deel past beter bij onze auto's, ze worden nooit oud of bejaard. De jaren gaan tellen, maar oud, nee. Bejaard, nee. Wij rijden gewoon mee met het overige, 2011, verkeer. Wij hebben

niet meer storingen dan een modern, elektronisch gemanaged, voertuig! Nog veel belangrijker, wij passen zelfs nog in het straatbeeld. Vul zelf maar in en laat mij weten hoe jullie hierover denken. Conclusie: nog **bejaarder** worden ze (Alvissen) niet.

We gaan verder met het **tweede deel** van mijn aanhef, het **besturen** van een **Alvis-club.**

Zoals jullie weten drijft het Nederlandse clubgebeuren op de inzet en het enthousiasme van betrokken clubleden. Meestal vrijwilligers en goedwillende amateurs. De Alvis Owner Club Nederland vormt hierop geen uitzondering. Wij, André, Jan Maarten en Anton, het bestuur, vormen een heel hecht en goed op elkaar ingespeeld team. Vermeldenswaard is de steun die wij krijgen van onze partners. Ze geven ons de gelegenheid om tijd en vaak ook middelen in te zetten die nodig zijn om een club als de onze 'draaiend' te houden. Een woord van dank aan onze partners is hier zeker op zijn plaats.

Maar nu wij, de bestuurders. Wij hebben een grote tekortkoming, wij willen het iedereen naar de zin maken.

Fout, dom, denk toch na, kan niet! Nee, lukt niet. Wij hebben dit jaar een cruciale fout gemaakt. Wij hebben gebroken met de traditie van de ALV op zondag. Ik ga niet opnieuw uitleggen waarom dat is gebeurd. André, onze secretaris, heeft dit in zijn mailing al gedaan. Komt nog bij dat ik, jullie

voorzitter en evenementencommissaris, waarschijnlijk de redactie van Triangel van verkeerde informatie heb voorzien (datum), en zie daar, een algemeen gevoel van onbehagen bij sommige van onze leden. Ik trek het boetekleed aan. Ik zal volgende keer, tenminste wanneer ik daartoe de gelegenheid krijg, zorgvuldiger zijn in het vastleggen van datums en het informeren van onze leden. Omdat wij een team zijn moet ik eigenlijk schrijven: we zullen volgende keer, tenminste wanneer we daartoe de gelegenheid krijgen, zorgvuldiger zijn in het vastleggen van datums en het informeren van onze leden. Misschien moeten we eens aan jullie vragen wat de voorkeur geniet. Zoals, op welke dag houden we de ALV, en moeten we hier een museumbezoek of iets dergelijks aan koppelen?

Nog even iets wat mij van het hart moet. Zoals eerder is vermeld draait

onze club op vrijwilligers. Daarom aan het begin van een nieuw seizoen nog even een woord van dank aan mijn medebestuurders, André, en Jan Maarten en aan de redactie van de Triangel, Herman en Paul. Natuurlijk gaat mijn dank ook uit naar een ieder die zich, zonder functie, inzet bijvoorbeeld door het schrijven van een artikel, het uitzetten van een rit, het bijhouden van een archief, de voorbereiding van een beurs, het bemannen van de kascommissie en alle andere werkzaamheden die ik vergeet op te noemen. Maar nu genoeg over bestuur en besturen. 2011 wordt een 'gezellig' Alvis-jaar. Wij gaan sturen!

Met vriendelijke groeten,  
Jullie voorzitter  
Anton Brouwers

## Evenementenkalender 2011

**Fire Flight** - 13-14-15 mei  
Simon van Oostveen, Lex van Ginkel  
Driedaagse Tour naar de Eifel

**Eagle Rally** - 10 juli  
Organisatie: nog open

**Indian Run** - 18 september  
Organisatie: nog open

**Afterburner** - 16 oktober  
Organisatie: Wim van Ginhoven

**High Tea** - 20 november  
Organisatie: nog open

### Internationale Alvis evenementen:

**International Alvis Day** - 3-4-5 juni  
Informatie Coen van der Weiden

**Crossing Borders 4** - (28) 29-30-31 juli  
Organisatie: Manfred Fleischmann  
Locatie: Saarland - Luxemburg

## Van de redactie



U leest alweer het eerste nummer van 2011! Het zal de leeftijd wel zijn, maar ik vind wel dat de tijd te snel gaat. Als mijn Alvis maar niet te snel gaat voor mij, dan kunnen we nog wat jaartjes doorgaan.

En net als iedereen, druk, druk, druk! Waarmee dan wel? Och, niet zozeer met de Triangel, dat is avondwerk, maar inmiddels is mijn Speed 25 Tourer terug van de spijter, en moet opgebouwd worden. Alle rubberprofieltjes moet ik zien te vinden, alle boutjes en moertjes, beugeltjes, stoelrails en ga maar door! Afgelopen week naar Essen geweest om al die profieltjes te zoeken, sommigen passen, andere net niet. Daar kan dan weer een artikeltje over worden geschreven, net als over die geweldige overdaad aan fraaie automobielen op die beurs. Niet geweest? Volgend jaar dan maar, want op zich is het indrukwekkend wat er allemaal staat.

En druk met andere zaken? Nou ja, er staat nog een TA 21 DHC, klaar omgespoten te worden, en natuurlijk mijn

Sp 25 Drophead vraagt ook wat onderhoud. Vooral als je de Ardennen in gaat, en er rijdt iemand achterop! De schade valt mee, de verzekering dekt het, maar het moet wel weer gebeuren. We reden met een groep vrienden vanuit Maastricht een weekend Ardennen, het was prachtig weer, en aangezien Elly uitstekend kan navigeren, hadden we een paar trouwe volgelingen, die ijverig hun best deden om vooral vlak achter ons te blijven. Bij het oprijden van een voorrangsweg kwam met hoge snelheid nog een Peugeotje aanscheuren, dus ik stopte maar weer, om niet vlak voor hem de weg op te rijden. De Citroen Chapron achter ons reed wel door, en krom met zijn snoekenneus op mijn bumper. Deuk in de klep, deuk naast de klep, bumper krom, achterlicht weg, en, mijn mooie Alvis clubbadge krom! Schande! Gelukkig is het hout onder het plaatwerk niet gebroken, want dat was erger geweest.

Afijn, het hoort erbij, een beetje schade, na de zomer laat ik het wel bijspuiten, en het achterlichtje zit er alweer op, en de bumper staat ook weer recht, wel met wat golvend oppervlak, maar om nou het hele ding nieuw te verchromen... misschien later. Verderop vindt u een verslagje van de Ardennentrip. En van de beurs in Essen. En als een van u erg zijn best heeft gedaan, misschien wel een verslag van de eerste rit van dit jaar, de Hare Drive op 17 april.

Tot ziens, en denk er om, als iets leuk was, opschrijven! En sturen naar [nautilus@xs4all.nl](mailto:nautilus@xs4all.nl).

Herman



# Crossing Borders 3

5 t/m 8 augustus 2010

Aanvulling op het verslag in de vorige Triangel, door Lutz Burchard

## De ondergang op Ossi straten

Er zijn nog steeds organisatoren, die hun Alvis-tour uitzetten op Google, en daardoor geen idee hebben, hoe de wegen en de omgeving er werkelijk uitzien. Zo werden wij op zaterdag door onze vriend Manfred getraakteerd op een rondje om Rügen met een korte routebeschrijving, met als toevoeging: "dit is een rally voor sportieve Alvis"... zodat vervolgens een groot deel van de deelnemers koos voor de "gemoedelijke" route.

De echte Alvis-rijders kozen natuurlijk voor de sportieve variant : 2 ned/belgische 4.3's, gevolgd door de duitse Speed 20's en 25's, waarbij ons lid Reinhard wel heel flink was met zijn Speed 20 saloon.

De duitse Wessi's hebben de afgelopen 20 jaar zeer veel wegen gefinancierd in Ossiland, maar toch hebben ze er een paar vergeten, die nog uit de vorige eeuw stammen. Keien en kinderkopjes, slecht gelegd, een bijna onneembare horde voor onze auto's! Op de foto's is te zien, hoe slecht de wegen waren, en wij hobbelden met 5 km/uur urenlang door, hier en daar rammelden wat bouten los, alles kraakte en piepte.

Serge zat zachtkens te vloeken, en wij vreesden 10 km lang het ergste voor onze trouwe lievelingen.

Er kwam geen einde aan, er was niet aan te ontkomen, niet door de velden, of door de berm..



Onze duitse vrienden stopten voor een korte opmonteringspauze.

De Rheinlanders staan natuurlijk bekend om hun humor, en dus haalde Rainer Gansen ("de Gekke Gans") uit zijn kofferruim een radio, wijn, jenever en glazen, en werd er midden op de landweg een party georganiseerd.

Helaas, na ongeveer een kwartier moesten we verder vanwege het aanzwellende Oost-verkeer, bestaande uit trekkers en

landbouwmachines, die er vanwege de blokkade niet langs konden.

Na nog eens 5 km kwamen we eindelijk weer op normale straten, en troffen daar de "gemoedelijke" groep, waarbij ik hopelijk alle commentaren niet hoeft te vermelden...

Lutz



# ALVIS OWNER CLUB op British Cars & Lifestyle

*Vorig jaar al werd op de jaarvergadering door de Gebroeders weer eens het idee aangeslingerd een Club Stand te maken op British Cars & Lifestyle op 19 en 20 maart 2011. Tijd genoeg dus om erover na te denken. Een paar vingers gingen omhoog van enthousiastelingen. Dus Martin en Paul van der Velde, André Hillebrand, Hans van der Meijden en later Frederike, voor de vrouwelijke inbreng, en ik gaan het doen.*

Het thema wordt POLO (een soort hockey op paard). Het idee ontstond bij Martin en Paul omdat er een aantal Alvis advertenties bestaan met Alvis in combinatie met paarden. En omdat zij iemand kennen die deze sport beoefent. Eind januari komt het organiserend team bij elkaar bij Hans van der Meijden en worden de plannen besproken en de taken verdeeld.

Alles wordt in eigen beheer gedaan i.v.m. de kosten. Een ieder krijgt een taak toebedeeld. André onderhandelt

met Martin de Vries (de organisator van dit evenement) en wij krijgen een ruime halve zaal in de Bentley Room boven op de galerij. Martin en Paul gaan borden



maken en de polospullen lenen, Hans van der Meijden haalt alle Alvis eigendommen weer te voorschijn en zal deze naar de beurs brengen. Alle werkzaamheden doen wij, de catering, het borduren van de poloshirts, er moeten etalage poppen komen, aankleding van de stand met bloemen, het vervoer van het paard en de borden van Wijk bij Duurstede naar Rosmalen, een zitje voor de gasten, wijnglazen en hapjes regelen kortom genoeg te doen ... maar leuk.



van Fred Veerman. Vooral de Utility past door zijn sportieve bij het paardengebeuren! Martin en Paul maken prachtige levensgrote affiches van oude advertenties met Alvis en paarden en een

doek van 3 meter bij 2,5 meter met een rode TE 21 als achtergrond, bedenken ophangsystemen en regelen kunstgras. De standbemanning wordt voorzien van zeer fraaie, door Frederike met het Alvis-logo er op geborduurde Poloshirts (overigens ook voor belangstellenden te koop voor € 29,75. Opgeven bij mij).

Er worden dus Polo kleren geleend bij de polo speler en allerlei andere attributen, er wordt een echt levensgroot zwartplastic paard versierd bij de paardensportwinkel vlakbij de gebroeders, tuigage lenen ze weer ergens anders, er worden auto's gezocht en gevonden.

Een gevarieerde mix van voor- en na-oorlogs, te weten, de Speed 20 saloon van André, de TD 21 Dhc van Allard Doctor en de TA 14 Utility





Donderdag 17 maart halen wij de paardetrailer op van de burens en na het schoonmaken ervan en controle van alle techniek, pakken wij vast in. Vrijdagmorgen rijden we om 9 uur naar Wijk bij Duurstede om alles bij de Gebroeders op te halen, ook het Paard.



had zijn auto er al staan. Alles moet naar boven met één lift, dus moet het in overleg en op elkaar wachten. De hele trailer hebben we naar boven gezeuld met gezamenlijke krachten en hulp van anderen.

Toen alles uitgeladen, er was reeds een planning gemaakt voor de indeling. Ook Allard Docter arriveerde met zijn auto en veel later ook Fred Veerman met de Utility. Het was toen al 19.00 uur om 21.00 uur moesten we klaar zijn met het opbouwen van de stand, daar de beurs dan sloot. We hebben wat gegeten en dan de

Maar dat paste niet in de trailer ... ! De oren waren net te hoog en het dier was weinig flexibel. Schuin er in mocht niet van de eigenaresse, maar met het technisch inzicht en een idee van Martin, paste het toch net. In Rosmalen aangekomen was het al een drukte van jewelste, André was er al en



finishing touch ..... en alles kwam op tijd klaar. Niet meer denken aan een paard dat niet paste in de trailer en de borduurmachine, die



het af liet weten met de eerste steek. De stand zag er geweldig uit en de organisatie kwam ook steeds even kijken en ons vergelijken met andere stands, ze vonden het prachtig geworden.



Zaterdag waren wij er om 9 uur al en hebben de koffie en de catering voorbereid. Meteen om 10 uur met de opening waren er al mensen, zeer veel uit Duitsland en België.

We hadden een chocoladefontein opgesteld bij de ingang van de stand met spekjes, lange vingers en stukjes appel, waar iedereen graag gebruik van maakte. Ik smeerde iedereen zo'n lekkernij aan, met de mededeling, dat je er absoluut niet



dik van werd, maar mogelijk de kleren er wat van krompen. De extra hulp van Anton, met ook een poloshirt aan, en Ellie werd zeer gewaardeerd door ons. Zaterdagavond was er na de beurs een gezellig samenzijn met alle standhouders en er volgde een prijs uitreiking. Tot onze verbazing hadden wij van de 21 stands, de 3e prijs gewonnen!

Ook de Zondag was een enorm succes met veel bezoekers, familie, clubleden en bestuursleden en belangstellende



gasten (nieuwe leden) kwamen een glaasje wijn drinken.

Om 17.00 uur sloot de beurs en kwam er voor ons weer een drukke tijd, alles in omgekeerde volgorde inpakken, de auto's werden weer opgehaald, de trailer weer naar boven ... en wachten tot 21.00 uur tot we naar beneden konden om aan te haken en richting Wijk bij Duurstede en Eerbeek te gaan.

Het was een druk vermoeiend, maar enerverend Weekend geweest.

Toen we om ongeveer 24 uur in bed lagen, waren we moe, maar wel trots op onze 3e prijs! Dank aan Martin en Paul, André en Hans voor alle hulp, geweldig .....

Hans en Frederike uit Eerbeek

## Hare Drive, een dag in Brabant

17 april 2011, een verslag van Anton Brouwers

**De eerste rit van 2011 kon zich verheugen op prachtig weer, één van de ingrediënten die zo'n dag een succes laten worden. Roel Bijl en Hans Noordhoek hebben deze keer de organisatie voor hun rekening genomen.**

Ondanks een 'misstap' van Roel, een paar weken geleden, waardoor hij per ambulance moest worden afgevoerd naar het ziekenhuis en nu moet worden vervoerd in een rolstoel, is het de organisatoren toch gelukt om de Hare Drive voor ons allen tot een prachtige dag te maken.

De Fazanterie, in de bossen bij Ulvenhout, was gekozen als startplaats. Vanaf 10.00 uur druppelen langzaam de 12 deelnemers binnen.

Ook deze keer was het weer een internationaal gebeuren, met onze duitse leden, Manfred en Christa Fleischmann uit Altenstadt. Omdat we tijdens British Car en Lifestyle de 3e prijs met onze clubstand hebben behaald, heb ik de

gelegenheid te baat genomen om de organisatoren van de beurs even in het zonnetje te zetten, letterlijk en figuurlijk. Hans van der Meijden, Hans en Frederike van Tongeren en André Hillebrand werden bedankt voor hun inzet met een fles wijn en een certificaat.

Jammer genoeg waren Martin en Paul van der Velde niet aanwezig, ook zij hebben een belangrijke rol gespeeld bij het organiseren van de beurs en het behalen van de prijs. Dus Martin en Paul, jullie hebben ook nog wat te goed.

*Alvis meeting = people meeting.  
 Foto onder: Roel oogt wat minder mobiel dan het automobiel van Jan Maarten.*







ALVIS

Wat in het vat zit verzuurt niet!  
De jaarlijkse pechprijs is een wisseltrofee, dus na een jaar mag je dat kunstwerk weer aan een ander overdragen (hoop ik).

Voor Coen was het de "maiden trip" van zijn Alvis TE 21 met compleet gereviseerde motor. De stop met fotosessie van de KNAC bij het Oude Kerkje van Middelbeers was voor Coen en Sandra een onverwacht hoogtepunt. In die kerk hebben zij elkaar leren kennen tijdens een schilderijenexpositie van Coen's moeder Agnes. Anderhalf jaar later zijn ze er ook in getrouwd.



Wij hebben daarom als bestuur besloten om hier ook maar een certificaat aan te verbinden, zodat er toch iets tastbaar achterblijft. Coen van der Weiden heeft daarom op deze ochtend, naast de eerder gekregen pechprijs, het certificaat ontvangen. Roel en Hans geven een toelichting op het verloop van de dag en, wat zelden voorkomt, exact op tijd om 11.00 uur vertrekken wij. Het moet gezegd worden, goede aanwijzingen, een prachtige route,



perfecte wegen en een stralende zon!  
Wat wil je nog meer.  
Het culturele evenement is een bezoek aan (museum)bierbrouwerij 'de Roos' in Hilvarenbeek. De KNAC (Koninklijke Nederlandse Automobiellclub) wilde graag een artikel plaatsen in hun periodiek 'de Auto' met als onderwerp de Alvis Owner Club Nederland. Er is daarom een afspraak met een journalist en een fotograaf gemaakt om tijdens de Hare Drive een aantal deelnemers te interviewen en wat foto's te maken. Tijdens het bezoek aan het biermuseum en de lunch hebben enige leden met de KNAC afgevaardigde gesproken en heeft de fotograaf verschillende auto's gefotografeerd. De voortreffelijke lunch hebben we genoten bij St. Petrus op de Markt in Hilvarenbeek. De tijd gaat snel wanneer het gezellig is, maar er moet ook nog een groepsfoto worden gemaakt bij de kerk in Middelbeers, dus na drieën is het toch echt tijd om te vertrekken. Na de groepsfoto gaan we verder richting



eindpunt, Oosterwijk. Bij restaurant 'de Hermitage' hebben we een afscheidsborrel en maken verschillende deelnemers gebruik van de mogelijkheid om te blijven dineren. Onze maaltijd hebben we genuttigd op het terras! Ja, 17 april en om 21.00 uur zit je dan nog lekker buiten. Maar ja, aan alles komt een eind, dus ook aan deze dag en het wordt tijd om de eigen stal, lees garage, op te zoeken. We kunnen terugkijken op een geslaagde Hare Drive met prachtig weer. De thuisblijvers weten niet wat ze gemist hebben! Roel en Hans bedankt voor de uitstekende organisatie.

Anton Brouwers

## Uit d'oude doos...

Coen van der Weiden

Weten we het nog? AutoRevue in de 70-er jaren, uitgegeven door Nortier (Piet) en Harnsze? Om het geheugen op te frissen de advertentie hierbij.

Het artikel in dit nummer van 8 juni 1979 is geschreven door Willem Oude Weernink en dit is wel het meest enthousiaste artikel over Alvis dat ik van hem ken.



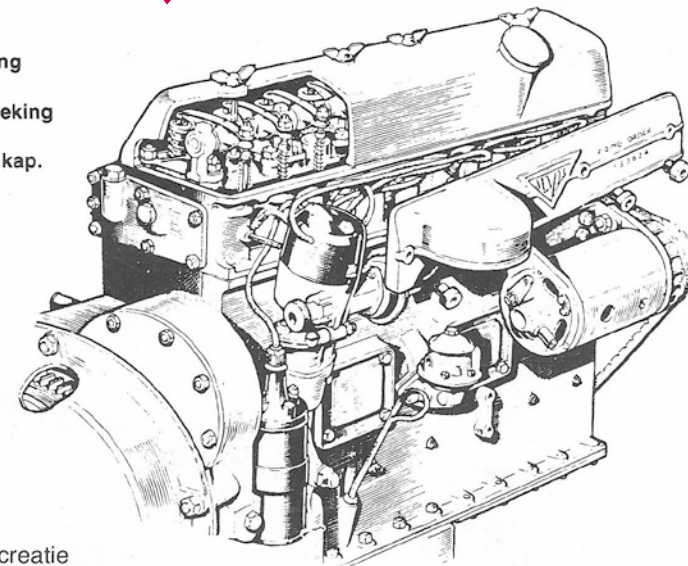
## Zomers toeren op z'n Brits

Wat is nu het summum van sportief autorijden? Snel van de ene naar de andere plaats jakkeren, of rustig de frisse lucht opsnuivend in een open wagen, die je gezien zijn afmetingen en uiterlijk als vanzelfsprekend automobiel noemt. Helaas, die open wagens zijn er haast niet meer, maar gelukkig liet met name de Britse auto-industrie ons heel fraaie meesterwerken na op het gebied van 'topless' vervoermiddelen, waarvan vele onsterfelijk mooie exemplaren. De Alvis TC 21 is zo'n voorbeeld; een elegante, zelfs een tikje oubollige tweedeurs vierzitter waarvan de motor nauwelijks enkele honderden toeren stationair loopt, en waarin je helemaal ontspannen kunt uitwaaien.



**Alvis TC 21 Drophead Coupe**

Gedetailleerde verfijning uit de jaren vijftig: bougiekabels en ontsteking zijn weggewerkt achter een aluminium kap.



Dat ik niet over een recente creatie spreek zal u niet zijn ontgaan: de Alvis is bijna dertig jaar oud en mag dus gerekend worden tot de naoorlogse klassieke auto's. En die term maakt de wagen helemaal waar. Een statige radiator, een lange motorkap en twee zware naar achteren opzwaaiende portieren, die toegang geven tot een echt lederen interieur met notenhouten dashboard, zoiets wordt niet meer gemaakt.

Kort na de oorlog waren de ingrediënten echter de normaalste zaak van de wereld om in Engeland een auto te bouwen. Niettemin stak Alvis toch duidelijk boven de middelmaat uit: van voor de oorlog had men een technische erfenis, die van een vooruitstrevende conceptie met o.a. voorwielaandrijving. In Engeland, vóór de oorlog!

Toen de Duitsers in 1944 Coventry platgooiden bleef ook van de Alvis fabriek weinig overreind. Met o.a. de medewerking van ingenieur Parkes, de vader van de latere Ferrari coureur en technicus Michael Parkes – kwam de zaak weer tot leven, zij het met moeite. Iedere fabrikant moest in Engeland roeien met de riemen die men had, en er waren ontzettend veel autonamen op het eiland. Een geheel nieuw ontworpen zescilindermotor gaf

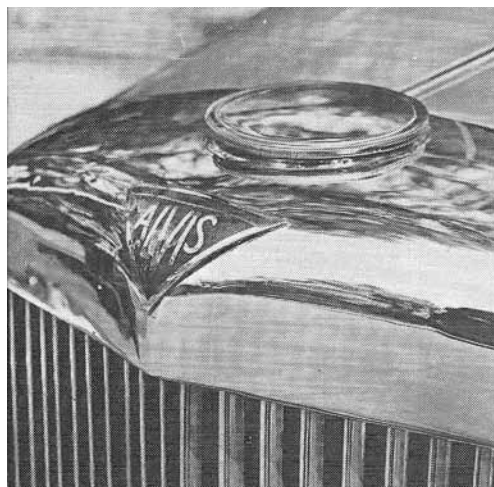
Alvis rond 1950 weer een stuk van haar oude identiteit terug. Want tijdens een periode waarin de zijklep-motor nog hoogtij vierde, ontwierp Alvis een hoog moderne kopklepper met naar Engelse begrippen een niet eens zo lange slag (84 x 90 mm). Uit de 2993 cm<sup>3</sup> kwamen 90 pk's. Dat is dus slechts 30 pk per liter aan specifiek vermogen, genoeg echter om de meer dan een ton wegende T-serie modellen ineens een heel aanzienlijk prestatieniveau te verschaffen. De vroegere TA 14 viercilinder kwam immers vermogen te kort. Gemontereerd in een nieuw chassis met onafhankelijke voorwielvering en hydraulische remmen leverde dat het model TA 21 op, de basis voor drie carrosserievarianten: een vierdeurs Saloon, een tweedeurs drophead coupé en een sports-roadster. Met twee SU carburateurs en 100 pk ontstond de TC 21, die in latere jaren zou worden opgevolgd door de TD, TE en TF, uitgerust met een door de Zwitserse carrossier Graber ontworpen cabriolet carrosserie. Tot zover dit beknopte historisch overzicht.



## Origineel Nederlands

Ik proefde het genoegen in de recente zomerse dagen zelf met een Alvis TA 21 te sturen, een prachtige drophead coupé van de Wassenaarse garagehouder Blankenspoor. Die is al jaren Anglofiel, en niet alleen omdat hij in het door grootvader opgerichte bedrijf sinds de oorlog alleen Britse auto's verkoopt. Terwijl anderen een biertje in de warmte drinken doet hij het met 'tea' en vertelt dan over zijn voorliefde voor Engeland en Alvis in het bijzonder. 'Het is bij toeval dat ik hem kocht, maar uiteindelijk sprak mij naast de Engelse karaktertrekken vooral de kwaliteit aan. Zeven jaar geleden kocht ik hem gedeeltelijk in gedemonteerde staat, maar zonder al te veel problemen kregen we de wagen weer op de weg. Alle bouten en moeren konden we gewoon losdraaien, niets zat vastgeroest, terwijl de carrosserie er toch niet zo goed aan toe was.'

Blankenspoor's Alvis is een originele Nederlandse wagen, waarvan hij de historie niet helemaal heeft kunnen nagaan. Dat interesseerde hem ook niet zo; echt sleutelen aan zijn Alvis boeide en boeit hem veel meer, met als resultaat dat de zilvergrijze wagen er perfect bij staat. De motor kreeg

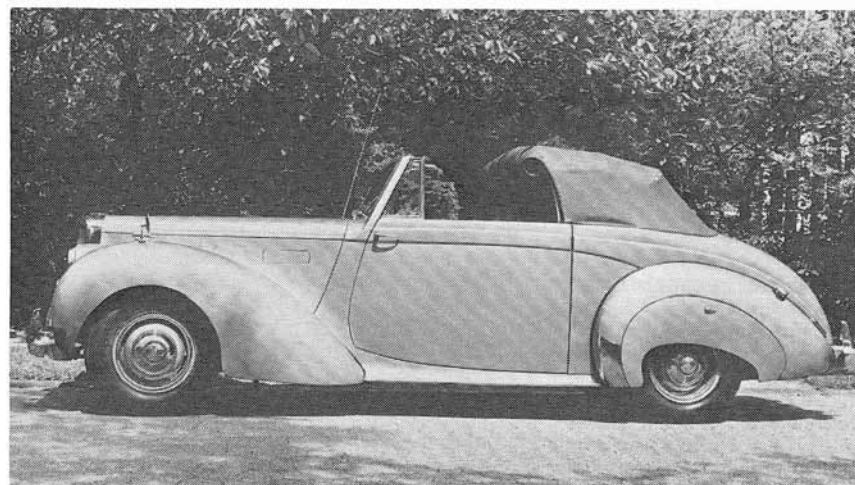
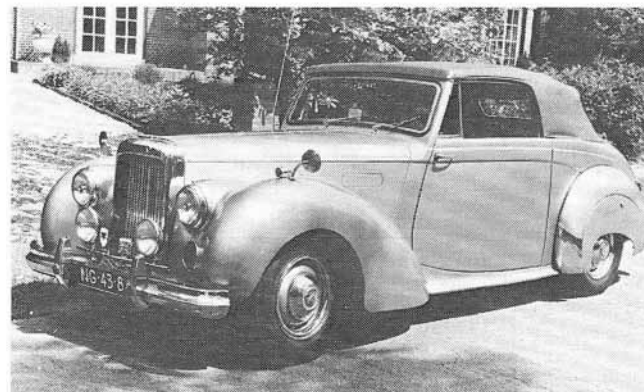


vorig jaar een algehele revisiebeurt en uit Engeland kwam zelfs een gloednieuwe krukas, die nadat Henk van Zalinge het ding even haarfijn balanceerde het hart van een kerngezonde nog niet ingelopen motor vormt. Is de motor warm, dan is een druk op de startknop voldoende om de zes cilinders heel beschaafd in actie te brengen. Enkele honderden toeren loopt de motor stationair, doch ronduit verrassend vond ik het toch toen bleek dat de TA 21 erg snel uit de voeten kon. Alleen in de eerste versnelling maakt de versnellingsbak een beetje lawaai, in de overige drie is hij verbazingwekkend stil. Het kleine pookje gaat uiterst exact en de koppeling vraagt om heel weinig pedaaldruk. De souplesse en het koppel maken dat je heden ten dage best kunt meekomen in het verkeer. Op slechte wegen verraden kleine rammeltjes dat je achter het stuur zit van een auto met separate carrosserie op een stevig chassis en het merkbare overhellen waarschuwt dat zelfs in hun tijd moderne auto's niet op een rijstijl van 1979 zijn ontworpen, ofschoon de lichte besturing van de Alvis opviel. Daartegenover staan dan die pure eigenschappen waarvan elk nostalgisch denkend mens warm wordt. Een car-



# HISTORIE

\*\*\*\*\*



rosserie van de beroemde vakmensen bij Tickford bijvoorbeeld, vervaardigd uit aluminium, met uitzondering van de motorkap en spatborden want die zijn van staal. Of een linnen kap die in twee standen kan worden geopend. Met de naar achteren openslaande portieren is de instap trouwens verbluffend goed. Het notenhout en leer noemden we al; het gedetailleerde vernuft dat in de vijftiger jaren hoogtij vierde blijkt onder de motorkap waar de ontsteking en bougiekabels heel netjes achter een aluminium deksel zitten verborgen, beschermd tegen vocht. Echt, zo'n Alvis

**De kap van de Alvis kan in twee standen worden geopend.**

is een auto waarop je meteen verliefd kan worden, zeker wanneer je er even van mag 'proeven' onder de meest gunstige omstandigheden: met zomers weer. Maar ja, als journalist blijf je toch een beetje nuchter ondanks een voorliefde voor alles wat met historisch automobilisme te maken heeft. Dus neem je afscheid van de Alvis en rijdt in een nokkelende Diesel huiswaarts, weer een nostalgische ervaring rijker.

*P.S. Deze auto is nog steeds binnen de club. Andere eigenaar, andere kleur.*

# Ardennen Tour 2011

**Net als in voorgaande jaren hebben Elly en ik weer met een stel Maastrichtse vrienden een mooie rit door de Ardennen gemaakt. Dit jaar twee Alvisen, want ook Bart en Jolyn Rietbergen waren mee.**

Een fraai gezelschap grand tourers, waaronder twee Lancia Lambda's, een 3 litre Bentley, twee Talbots, een Lagonda, twee Alvisen, Lancia Aurelia, Bugatti 43, maar ook een Citroen Chapron (u weet wel, van de Gaulle), en een leuke Landrover Soft Top.

Zaterdag 8 uur ontbijten aan de Maas, en op weg! Langs Luik, Spa, richting Luxemburg, met prachtig weer, maar het was nog wel koud! Maar het viel mee, er lag dit jaar geen sneeuw, en de route van de eerste dag was prachtig en

klopte prima. Ergens onderweg stond de organisatie ons op te wachten met wat alcoholische hartversterking, en daarna weer op weg naar de lunch. Evenals voorgaande jaren wordt daar veel werk van gemaakt, in een met sterretjes bekroond lokaal genoten we van zeer verse op de huid gebakken forel, met fraaie wijnen voor de liefhebbers erbij. Daarna een rondrit van ca 100 km door prachtige streken, om 's avonds weer in een ander bekroonde gelegenheid te dineren en te slapen. Men fluisterde dat de Belgische koning en Berlusconi hier regelmatig verpoosden. Blijkbaar is Berlusconi niet alleen gecharmeerd van vrouwlijk schoon, maar ook van goede maaltijden. Want dat kun je ze daar

*De Eagle achtervolgt een Lagonda 3 litre Sports uit 1934.*



*De ex-Prick Bugatti T 43 bij de borrelstop.*

wel toevertrouwen, het was een waar feestmaal. Zondagochtend na het ontbijt eerst de auto's ijsvrij gemaakt, want het had stevig gevoren. Eenmaal in de zon werd het bijna 16 graden, dus alle daken waren open. Fantastisch.

De Chapron maakte het zich makkelijk wat de route betreft, ze volgden ons waar we ook gingen. Zelfs toen we moesten stoppen voor een voorrangsweg volgden ze ons, echter zonder te stoppen. De Citroen krom via de achterbumper op de Alvis, en bleef daar vast zitten. We moesten een beetje tillen om hem er weer af te krijgen, maar de schade viel mee, wat deuken in en naast de klep, een kromme bumper, en mijn achterlichtje kapot. Hoort erbij, zullen we maar zeggen, maar het blijft zonde.

*Even uitrusten bij een restaurantje langs de route.*

In Rochelle was er weer een mooie lunch, de auto's stonden voor het restaurant, net naast het enorme plein met honderden toeristen, meest motorrijders, en vanzelf hadden we daar veel bekijks.

Het laatste deel van de route ging via Luik terug naar Maastricht, waar een



borrel in de zon het weekend afsloot.

Wij waren vrijdag gewoon over de weg heen gereden, waren te gast bij vrienden in Lanaken, waar we ook weer zondagavond konden overnachten. Maandag 11 uur vertrokken we om de 240 km naar Hattem te rijden, om half twee waren we thuis, de Alvis heeft geen misse slag gemaakt, en honderdtien op de snelweg bevat hem prima.

En het leuke was, gemiddeld benzine verbruik deze keer 1:8. Niet te geloven toch!?

Herman



*Prachtige weggetjes, alleen inhalen gaat niet, maar zo'n mooie Lancia voor je is ook een genot om naar te kijken.*

*En wie waren er weer het eerst aan het eindpunt? Natuurlijk de twee Alvisen!*



## Alvis Club herinneringen

Herman Schipper

***Ik was bezig wat te schrijven voor de Triangel, toen ik me opeens realiseerde dat ik ergens in 1988 lid was geworden van de club, dus al bijna 23 jaar!***

Natuurlijk was de club toen veel kleiner, ongeveer 40 leden, en er waren dus ook veel minder auto's. Ik had kort daarvoor een TA 14 saloon gekocht, en verheugde mij al op alle mooie tochten die we zouden maken. Dat viel wat tegen, er moest nogal wat gebeuren voordat de auto betrouwbaar was.

Maar goed, toen dat was geregeld, reden we mee met de clubritten.

Ik weet niet meer precies, wat mijn eerste rit was, maar ik herinner me nog goed de door Melle en Maria georganiseerde Friesland-tour in mei 1989.

Een stuk of tien Alvisen, waaronder de prachtige Speed 25 tourer van Henk en Agnes van der Weiden. Oh, wat vond ik dat een prachtige auto! En ook nog een Duitse Speed 25 Special van Hermann

*En in 1989 hadden we de HOOFPRIJS met onze clubstand op het Jacobs HistoCar evenement in de RAI. Henk en Agnes voor in de prachtige Speed 25.*

Hausmann (Herman the German voor ons!). Een prachtig figuur met een wilde auto, in Duitsland bekend als pianist van het beroemde James Last orkest.

En met een houten been! Hoe hij in zijn auto klom was al een aparte bezigheid, want het been wilde niet erg buigen. Bovendien ging het verhaal, dat hij eens op het circuit crashte met zijn 'Rote Blutlaus' (Austin Seven Ulster) tegen de vangrail. Hij zat vast in de Blutlaus en de omstanders riepen "ein Artz, holt ein Artz!". Waarop hij riep, "Nein, holt ein Zimmermann!" zwaaiend met zijn inmiddels afgespepte been. Consternatie alom!

De rit door Friesland was geweldig, en wij voelden ons direkt thuis bij de club.

Maar toen besloot ik al, dat er bij mij ooit ook een Speed moest komen. Henk was een echte voorzitter, hield



Met het hele gezelschap op de Friese meren tijdens de Friesland-tour . Onvergetelijk!



mooie toespraken, en leidde de club als een generaal. Dat leidde ook wel eens tot kleine strubbelingen, maar die wist hij toch altijd weer op te lossen.



Een jaarvergadering op het Eindhovense "Hofke" was ook elk jaar heel apart, maar toen de club groeide, en Henk en Agnes ouder werden, moest uitgekeken worden naar andere gelegenheden. Zo werd een van de volgende vergaderingen gehouden in de werkplaats van mijn bedrijf. Dat was ook de keer, dat de secretaris aftrad, en zo kreeg ik die functie erbij! Jarelang heeft mijn secretaresse keurig alle mailings verzorgd, en zo heb ik het laatste



Boven:  
Omstreeks 1989.  
Lutz ontvangt ietwat bedrukt de pechprijs tijdens de ALV.

Deelnemers aan het Jubileum in Friesland. Misschien herkent u er nog een paar.

ALVIS



Henk houdt zijn toespraak tijdens het eerste Lustrum.  
Foto onder: v.l.n.r. Agnes, onbekend, Henk en Melle Visser.

Prachtig weer, behalve de dag dat we een vrij hoge pas moesten rijden, of alternatief de Klausenpas. Lutz en Christo deden dat laatste, en kwamen laat in het hotel aan, met dikke verhalen over slippartijen in de sneeuw en zo. Als we hen moesten geloven, hadden ze het er maar net levend afgebracht!

Maar toch, de Swiss Tour was absoluut een hoogtpunt!

In Nederland reden we trouw alle ritten mee, Zeeland, Muiden, Noord-Holland, Ronde om de Zuiderzee, Veluwerit, Tweede Frieslandrit, Gatsorit, ik weet ze niet allemaal meer.

Wat wel opviel, was dat bijna nooit auto's met pech uitvielen. Alvissen zijn gewoon superbetrouwbaar! Vooral als je de gebroeders van der Velde in de gaten hield! Ze waren altijd wat aan de late kant, want meestal moest er nog een

bestuursjaar van Henk meegemaakt, totdat Paul Heymans het stokje overnam. Het eerste lustrum vierden we in Scherpenzeel, met twee Belgische deelnemers, in de "Witte Holevoet". Samen met Dick van Dijk had ik de rit uitgezet, waarbij we drie verschillende routes hadden die alledrie gereden moesten worden. Het leuke daarbij was, dat de deelnemers op de verschillende routes elkaar tegenkwamen, zonder dat ze dat tevoren wisten. Twijfel alom, of ze wel op de goede route zaten! In 1995 reden we met vijf Nederlandse equipes mee met de door de Engelse club georganiseerde Swiss Tour. Een geweldig leuk evenement, waar ik met mijn net aangeschafte Speed 25 saloon meereed.

Omdat ik nog niet al te veel vertrouwen in de auto had, reden Wim en Anneke van Ginhoven mee als back-up in mijn TC 21. Dat kwam goed uit, want vanwege mijn hartkwaaltje was ik niet helemaal fit, en reed Wim mijn auto, terwijl Elly de TC bestuurde.





*De Swiss Tour in 1995. Lutz in zijn jonge jaren.*

*Mooie auto's, fijne terrasjes. Gruyere tijdens de Swiss Tour.*

bandje opgepompt worden of zo. Dan ging de achterklep open, en na wat gerommel kwam er een klein elektrisch pompje tevoorschijn, die dan die grote Alvisband weer op spanning moest brengen.

Met irritant geratel was dat na een minuut of tien geregeld, alles werd weer ingepakt en ze konden weer rijden. De rest bijna niet, want die stonden allemaal bijna te koken door het wachten. Maar ja, het hoorde er gewoon bij! En Paul en Martin kwamen eigenlijk altijd aan de finish, was het niet met "Dropy", dan was het wel met "Sally".

Ook bezoek aan International Alvis Day was een soort clubrit, we zijn een keer met bijna tien auto's naar Swindon geweest. De Engelsen vonden dat kennelijk zo gewoon, dat we niet eens apart verwelkomd werden, dus heeft Paul Heymans dat in perfect engels maar gedaan.

Ook de Schotland-tour, een paar jaar geleden, was toch wel heel leuk, vooral omdat we tevoren International Alvis Day



konden bezoeken in Noord Engeland. Zo nu en dan een hoogtepunt heeft de club nodig, wellicht moeten we maar eens weer met een groep naar International! Het is overigens wel een teken van hoge leeftijd, als je herinneringen gaat ophalen, maar ik dacht, dat het wellicht aardig was voor de nieuwe leden om wat historie op te doen. En zo oud ben ik nou ook weer niet, ik heb net een volgende Speed terug van de spuit, die is binnenkort klaar, en dan kunnen we weer een aantal jaren mee!

## Good Old England II



Herman Schipper

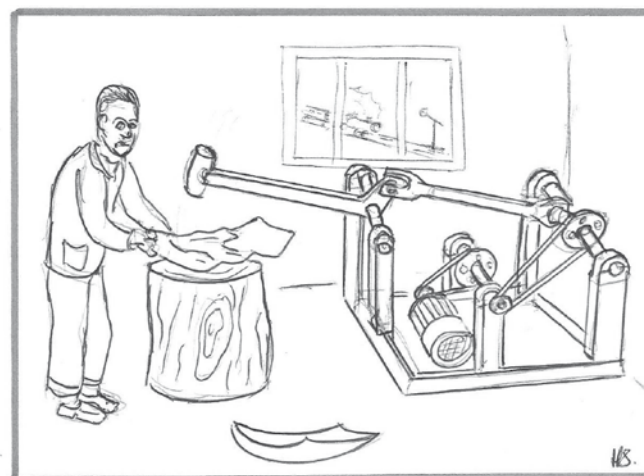
**Tijdens mijn regelmatige bezoeken aan Engeland in de negentiger jaren kwam ik bij de meest bijzondere handelaren, restauratie werkplaatsen en onderdelenleveranciers. Soms gewoon knoeiwerk, maar ook wel heel bijzonder vakmanschap.**

Met Wim kwam ik eens bij een carrosseriebouwer, gespecialiseerd in Jaguar XK's. De werkplaats was een oud seinhuis aan een niet meer gebruikte spoorlijn, in the middle of nowhere, ergens in Midden Engeland.

Eerst maar eens aan het huis geklopt, en daar verscheen Ian. Hij nodigde ons binnen in de keuken, en bood thee aan. De kopjes werden afgeveegd met een niet geheel schone theedoek, de thee was vies, en daarna gingen we de werkplaats in. Aan de wand hingen honderden plaatwerkmallen, er stond een Eckold krimp-en strekmachine, een English

wheel, plaatscharen, afijn, alles was er. En ook een vreemd bouwsel, met een dikke hamer aan een stang, die uit een kennelijk zelfgebouwd machien kwam. Onder de hamer stond een halve meter boomstronk, van boven hol gemaakt. De stangen in de machine kwamen zo te zien uit het seinhuis, waar kennelijk ook de wissels bediend werden, want het waren oude gevallen met een draaipunt aan het korte haakse deel. Een oude wasmachinemotor en een aantal snaren complementeerden het geheel. Ian wilde ons even laten zien, hoe ervaren hij was, pakte een stuk aluminium, een bolle houten hamer, en sloeg vervolgens het hele stuk aluminium in de kreukels! Op het hakblok. En niet een beetje gekreukeld, nee, geheel verfrommeld. En toen kwam het wonder: hij startte het machien, wat kreunend op gang kwam, terwijl het licht aan en uit flikkerde. De zware hamer aan het uiteinde van de wisselhandle begon op en neer te slaan,

en Ian sleepte de halve boom onder de hamer, die daar tevreden op begon te knallen. Ian schoof het verfrommelde aluminium onder de hamer, heen en weer, en na niet meer dan twee minuten had het een prachtige bolle vorm. Daarna door de wheeling-machine en in een paar minuten was het een strak gevormd stuk spatbord! Hij pakte een mal van de muur, hield die bij zijn werkstuk, nog een minuut door de wheelingmachine, en





de mal paste zuigend op het werkstuk. Nou wilde het geval, dat Ian vroeger instrukteur was op de plaatwerkafdeling bij Jaguar, en dat was te zien! Ik heb nog nooit iemand zo snel en zo perfect iets dergelijks zien maken, laat staan dat ik het zelf zou kunnen. Ik zou zeker een dag nodig hebben om iets te maken wat er

op leek, maar passen zou het zeker niet! Overigens bouwt Ian complete koetsen voor XK's, absoluut perfect, en dat voor een prijs waarvoor je een wrak niet kunt restaureren. Ze zijn er nog wel in Engeland, de absolute vakmensen, maar je moet er wel naar zoeken!



Ook voor eigenaren van Alvis automobielen

## KNAC:

### Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

*Op de jaarvergadering heb ik even gepraat over de KNAC, de oudste automobielclub van Nederland.... en de voordelen van het Lidmaatschap van deze club. Het bestuur heeft mij gevraagd, dit eens op papier te zetten in het clubblad, zodat meer mensen er nota van kunnen nemen.*

De KNAC, die inmiddels al 113 jaar autominnend Nederland samenbrengt, heeft nauwelijks nog introductie. De club heeft een sterke naam die u wellicht kent van het KNAC Magazine "de Auto", of via de KNAC Breakdown Service of als medeoprichter van de FIA, de Internationale Automobiel Federatie. Kort samengevat is de KNAC dé club voor mensen met liefde voor de automobiel. Mensen die het reizen per auto nog steeds als een belevenis ervaren. Als autoliefhebber ben je beter af bij de KNAC, het is niet nodig een apart abonnement af te sluiten voor pechhulp, bij schade wordt de auto altijd thuis gebracht, waar die zich ook bevindt, de verzekeringen zijn zeer voordelig en

geen gezeur met schade's. De lidmaatschapkaart geeft je korting op veel zaken en aankopen. Ze hebben een leuk blad met veel leesplezier, de Jaarvergadering is altijd een gezellige bijeenkomst met een thema (dit jaar in het Louwman museum) en ook diverse te rijden tourritten.

#### Hulp, service en verzekeringen

Voor automobilisten, die zowel in normale als in bijzondere auto's rijden, zoals die van het legendarische Britse merk Alvis, biedt de KNAC specifieke en voordelige verzekeringen, maar ook (pech)hulp- en dienstverlening. De youngtimer- en de klassieker verzekering zijn voorbeelden van die specifieke verzekeringen. Op de website [www.knac.nl](http://www.knac.nl) is daar meer over te lezen, samen met actueel autonieuws en informatie over alle activiteiten en diensten van de club. De KNAC geeft ook een periodiek magazine uit met informatie over auto's, autotests, klassiekers en reizen. Dit magazine is een must voor degenen die graag lezen over

bijvoorbeeld de nieuwste ontwikkelingen in autoland en de zaken waar de KNAC voor staat. De KNAC Breakdownservice biedt uitstekende en op de wensen van de leden toegespitste hulp als leden in of buiten Nederland met de dagelijkse auto of de hobbyauto pech hebben.

#### Hart voor auto's

Ook het organiseren van evenementen voor leden is een van de activiteiten van de KNAC. De club organiseert jaarlijks een toerit voor leden, draagt zijn steentje bij aan de benefietrally van het Rode Kruis en presenteert zich tijdens het Concours d'Élégance Het Loo, een grootschalig evenement voor klassiekerliefhebbers. Hoe dan ook, mensen met een hart voor auto's zijn

van harte welkom bij de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club. Denk er eens over deze club weer groter te maken door lid te worden, ook hier slaat de vergrijzing toe en wordt de gemiddelde leeftijd van de leden steeds maar hoger, gelukkig heeft ook de jongere garde de weg naar de KNAC ontdekt.

#### Meer weten?

Aarzel niet contact op te nemen met de KNAC voor vragen en/of meer informatie. U kunt de club bereiken op (070) 383 16 12 en via [ledenservice@knac.nl](mailto:ledenservice@knac.nl). Meer informatie over de KNAC is ook te vinden op de site van de club: [www.knac.nl](http://www.knac.nl).

Hans van Tongeren Eerbeek

## 'Man *passie* voor de wereld van auto's ...

*U zult nooit meer iets anders voor uw auto of motor willen gebruiken als de diepwerkende schoonmaakdoeken van Optidee, gemaakt van speciale microvezels.*

*Voor alle toepassingsgebieden rondom uw auto en motor.*

*Werkt moeiteloos en snel voor streeploos schone ramen, spiegels, lakwerk, vitrines etc.*

*Een topproduct waarmee u jarenlang geniet van het poetsen van uw geliefde voertuig.*



Optidee®  
Nederland

**Voordeelsset € 39,75 (voordeel 15 euro)**

*5-delig, inclusief ramenset*

- 1) Powerblitz doek - voor hardnekkig vuil
- 2) Ramen/sopdoek - snel en effectief
- 3) Merlin polijstdoek - streeploos en snel drogen van ramen etc.
- 4) Dunne polijstdoek - voor het glanzen van chroom, rvs, etc.
- 5) Allround schoonmaakdoek

**Ramenset € 17,40**

*2-delig, bestaat uit:*

- 1 ramen/sopdoek en 1 Merlin polijstdoek

Magda Steigenga - Zeist - T 030-6930999 - M 06-54943834 - [www.magda-steigenga.optidee.net](http://www.magda-steigenga.optidee.net)



## Techno Classica Essen

*Het is echt de grootste klassieke autobeurs ter wereld! En het lijkt wel of het elk jaar groter wordt.*

Twaalf hallen zijn er, en bijna allemaal vol, en dan ook nog de binnenterreinen waarop honderden auto's worden aangeboden. Maar je kunt ook wel delen overslaan, als je bijvoorbeeld minder geïnteresseerd bent in Mercedes, kun je nagenoeg een hele hal overslaan! Een hele hal Mercedes! Alle jaargangen, alle typen, alles perfect gerestaureerd, eerlijk gezegd, dat was op zich wel indrukwekkend. Dit jaar heb ik Red Triangle niet gezien, en ook de juffrouw van de info-balie wist ze niet te vinden, dus zullen ze wel niet geweest zijn. Terwijl ze juist nu reclame zouden moeten maken voor hun nieuw gebouwde 4.3! Anders worden ze nooit zo groot als Mercedes!



*Een leuke Alvis Silver Eagle, forse prijs, maar wel een echte Engelse vooroorlogse tourer.*

Wat was er anders dan voorgaande jaren? Ik had de indruk, dat er meer Amerikanen stonden, en steeds meer vooroorlogs Duits spul. Horch 8 cylinders en zo, Mercedes SSK, BMW 328, 327 Cabrio, veel, zeer veel na-oorlogse Mercedes, veel, veel Ferrari, dit jaar wat minder Bentleys, wel weer vrij veel oude Rollsens, en dan natuurlijk Volkswagens in alle kleuren en uitvoeringen. En zo nu en dan een verrassing: Ein bischen Blech, ein bischen Lack, und fertig ist der Hanomag! De aandoenlijke kleine een-cylindertjes, meer basic is er niet! Toch loer ik er al jaren op, maar dat gaat niet meer lukken, want inmiddels vragen ze twintigduizend euro voor zo'n klein ding!

Heel leuk vond ik ook de Tempo driewieler, met transportbakje en dan zo'n knetterende tweetact bovenop het voorwiel, meedraaiend in de bochten. Onze groenteboer had er vroeger een, en hij hoefde nooit te bellen als hij kwam, wij hoorden hem al van verre. En er stond een Lloyd Kleinbus, voor 6 kleine luiden, 600cc voorin, spijltje in de ruit, met zo'n triest gezichtje.



*De Hanomag Kommisbrot, een 1-cylinder in de koffer, de koffer er boven op.. simpel maar leuk.*

Twee stonden er zelfs. En, stonden er veel Alvissen? Nee, drie. Tenminste, ik heb er niet meer gezien, oh ja vier, waarvan twee na-oorlogse Specials. Dat is de nieuwste rage: men neme een TA 14 chassis, bakt daarin een 3 liter uit een TD/TE, maakt een puntkontje van aluminium, en klaar is Kees. Wel post-war, you know!

De andere Alvissen waren twee Silver Eagles, met de 6-cylinder erin, twee zeer originele auto's, tegen forse prijzen, beide ruim boven de ton. Over origineel gesproken, je moet wel heel goed opletten tegenwoordig, want

*De Lloyd Kleinbuss, een 600 cc tweepittertje voorin, met warempel bovenliggende nokkenas, 19 pk, en als ik me goed herinner, voorwielaandrijving.*

zowat alles wordt na-gebouwd! Natuurlijk de Bugatti's en Alfa's uit Argentinië, Mercedes SSK uit hetzelfde land, maar ook Lancia Stratos uit Engeland, AC Cobra's uit Engeland, Porsche 356, Porsche 555 Bergspider, Ferrari's GTO, Super America overall vandaan, en straks wellicht Alvis 4.3 Short Chassis





*Wel een heel bijzonder iets, een compleet nieuw gebouwde fantasiekoets op een Mercedes 500, met sterke gelijkenis met de beroemde Talbot "teardrop" van Saoutchik. Een Frans ontwerp op een Duitse auto???*

Tourer uit Engeland. Pas op hoor! De tijd van een fiberglass body op een Volkswagen onderstel is voorbij, je bouwt een hele auto na! Niet alleen het chassis en de koets, nee, ook de hele motor, de wielophanging, het dashboard, de instrumenten, alles, behalve de versnellingsbak, die komt uit een oude Ford Sierra, of uit een Opel Commodore of een oude BMW 530 diesel.

In Frankrijk zit in de buurt van Bordeaux een bedrijf, die je nagelnieuwe Bugatti "oud" maakt. Met de brander wordt de onderkant van de motorkap verhit, zodat boven de carburateurs wat brandplekken komen en de lak wat barst. Hier en daar met de zandstraler wat schilderen, oude motorolie sprayen, een steenslagje hier en daar, en u kent hem niet meer terug. Een omgekeerde Botox-behandeling. Dans

son jus, zoals de Fransen zo mooi zeggen. En ja, ik kon me niet aan de indruk onttrekken, dat er heel wat van dat soort auto's in Essen stonden. Zo ook de nieuwste Bentley (nou ja) 8 cylinder, een model wat nooit heeft bestaan voor de oorlog, een Rolls motor met Bentley kleppendecksels, alles nagelnieuw van de firma Green, maar het ziet er uit als een echte Speed Six of 8 litre. Toevallig heb ik kort geleden in zo'n ding gereden, en eerlijk gezegd, het lijkt net echt. Honderdvijftig op de snelweg, geen probleem, maar toch, het is hem net niet. Voor ons Alvisliefhebbers was er niet zo veel te doen, weinig Engelse stands met echt oud spul, daarvoor moet je toch naar Engeland.

Herman

## Overschrijven of bloeden!

***Pas op voor de RDW!  
Als U uw auto verkoopt, moet het kenteken worden overgeschreven, zoals iedereen wel weet!  
Maar wat er kan gebeuren als je niet het noodzakelijke overschrijvingsbewijs hebt, lees en huiver!!!***

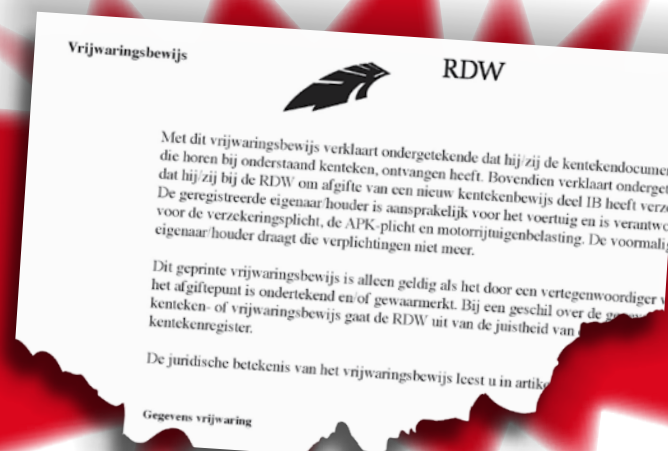
In 2002 verkocht ik een Alvis Speed 20 Tourer, zonder garantie, aan iemand die ik kende van de vele rally's die ik die tijd reed. De auto kwam uit de Engelse verzameling, die ik in 1999 gekocht had, was rijdend, zag er goed uit, maar de motor was niet gereviseerd. De koper was een welgesteld man, met een vrij groot aantal auto's, en had het plan de Alvis bij zijn buitenhuis in Frankrijk te zetten. Afsproken was, dat hij de betaling zou doen, en daarna de auto zou ophalen. Op zekere dag belde hij of het mogelijk was, dat ik de auto zou brengen,

want ja, druk, druk druk, weet je wel.... Ik laadde de Alvis op de kar en bracht hem naar zijn huis.

Kopje koffie, even praten, en toen nog het kenteken overschrijven.

Postkantoor dicht, net te laat. Doe ik morgen, beloofde hij, en dan gaat gelijk de betaling er uit. Betrouwbare vent, goed voor zijn geld, dus o.k., geen probleem. De volgende dag belde hij, dat de auto bij een proefrit op de snelweg aan de kook was geraakt, en was het wel een goede auto? Ik vertelde, dat bij mij tijdens proefritten geen enkel probleem was opgetreden, en dat ik de betaling nog niet had ontvangen. Dat zou hij vandaag wel regelen, maar hoe moest dat nu met de temperatuur?

Afijn, na vele telefoontjes kwam na een maand de betaling binnen, na een stevig dreigement mijnerzijds dat de



deurwaarder al bijna onderweg was. Ik hoorde niets meer van hem, maar kreeg ook het overschrijvingsbewijs niet. Ook niet meer aan gedacht eigenlijk. Dat was in 2002.

Inmiddels is het 2011 geworden, ik kwam de man nog wel eens tegen bij diverse rally's, en hij vertelde me dat hij de auto had ingeruild op een Lagonda. Eind februari ontving ik een brief van de RDW, dat ik de Alvis met kenteken AH-zoveel nu direct moest verzekeren, anders een zware boete van € 390,- Ik belde de RDW, om te melden dat de auto in 2002 verkocht was. Niets mee te maken, hij staat op uw naam, dus u moet hem verzekeren. Maar wierp ik tegen, ik heb niets meer van die auto, geen gegevens, alleen de naam van de koper.

Niets mee te maken, verzekeren, en anders een boete. Maar ja, je kunt geen foto van gisteren maken, dus wat nu? Ik vond na enig speuren het telefoonnummer van de koper, maar die wist ook niet meer aan wie de auto was verkocht, alleen dat het via een veiling in Duitsland was gegaan van Coys. Het kenteken? Geen idee!

Aangezien het kenteken dus op mijn naam stond, en ik geen idee had waar dat was gebleven, (nou ja, bij de auto natuurlijk) heb ik bij de RDW via internet aangifte van vermissing gedaan. Na betaling van € 31,- kreeg ik na twee dagen een vervangend kenteken. Naar de RDW, kenteken weer inleveren, met de melding dat de auto geexporteerd was. Stempeltje, stempeltje, groen

formuliertje, *Justitie* alles in orde. Dacht ik. Eind maart viel de boete op de mat, €390,- te betalen, of als je het er niet mee eens was, niet betalen, maar voor de rechter.



Weer bellen, auto op 6 april 2003 verkocht door Coys naar Singapore, kenteken ingeleverd, auto uit bestand. Niets mee te maken, boete wegens onverzekerd in bezit hebben van een motorvoertuig. Sinds 2009!?? Want nu blijkt bovendien, dat de auto tot 2009 op een verzamelpolis per ongeluk is blijven staan, terwijl die al lang in Singapore was.

En kenners van deze gruwelsituatie weten te melden, dat als ik de boete betaald heb, dat alleen over 2009 gaat, dus hetzelfde staat mij te wachten over 2010, en daarna wellicht over de eerste drie maanden van 2011?? En als je niet betaald, 3 of 6 maanden ontzegging rijbevoegdheid, en als dan nog niet betaald, vervangende hechtenis van

3 maanden (is enkelbandje).

En dit alles wegens een administratief verzuim uit 2002!

Dus pas op met overschrijven, want je kunt het achteraf niet meer corrigeren, en de RDW verwijst je naar het CJIB, die op hun beurt de RDW aanwijzen.

Om gek van te worden! Of zijn we dat allemaal al, dat we dit soort toestanden laten bestaan?

HS



## The luxury car which appeals to sporting people

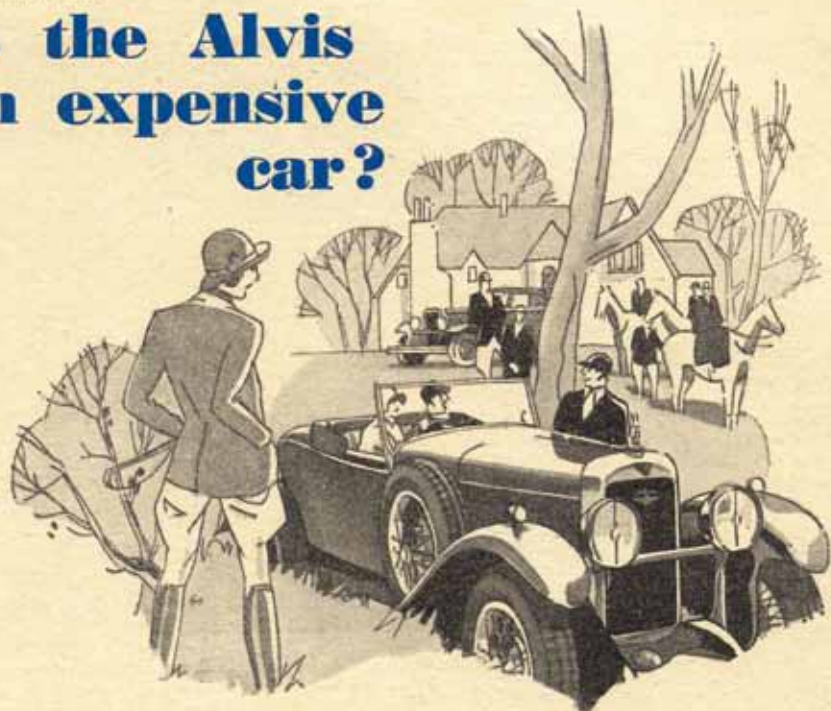
For those who demand the best, either in horse-flesh or horse-power, there is only one car—the ALVIS. Its speed, perfect manners and instant response to every mood make it particularly attractive to sporting people. For this most discriminating clientele, ALVIS build only thoroughbred cars. 1937 Models from £545.

# ALVIS

ALVIS LTD., COVENTRY. 'Phone 5501  
and BYRON HOUSE, ST. JAMES'S STREET,  
LONDON, S.W.1. 'Phone: WHIttehall 8506

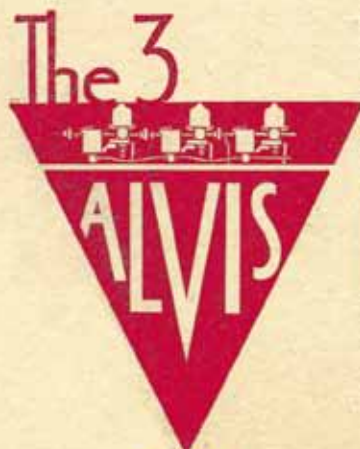
February 4, 1930.

# Is the Alvis an expensive car?



Can you readily bring to mind any other car which has a guaranteed speed of 85 m.p.h., that costs less than £600? Can you readily call to mind any other car of like price which will do so much, and is so well built that its makers have the confidence to guarantee it for three years? Can you readily call to mind any other car that performs so well, and costs so little to run; has so small a tax, so light an Insurance and such an amazing economy in petrol and oil? Can you readily call to mind any other car, irrespective of price, that better maintains its tune? You cannot.

Right! . . . Then we have proved our point. *Two and Four Seater, £595. Saloon, £675.*



## HENLYS

*England's Leading Motor Agents*

HENLY HOUSE, 385/7 EUSTON ROAD, N.W.1

Opposite Gt. Portland Street Station.

Phone: Museum 7214/9

DEVONSHIRE HOUSE, 4, 3 & 5, PETER STREET, 52, NORTH STREET,

BICCADILLY, W.1. MANCHESTER. LEEDS.

Phone: Grosvenor 2271 Phone: Central 1750 Phone: Leeds 20671

The Cater Motor Co., CHELTENHAM ROAD, BRISTOL.

Office, Works & Sales: Glasgow Terrace, Grosvenor Road, S.W.

Phone: Victoria 2281.

Soon AT BOURNEMOUTH.

85 M.P.H.

GUARANTEED.