

# TRIANGEL

augustus 2011 86

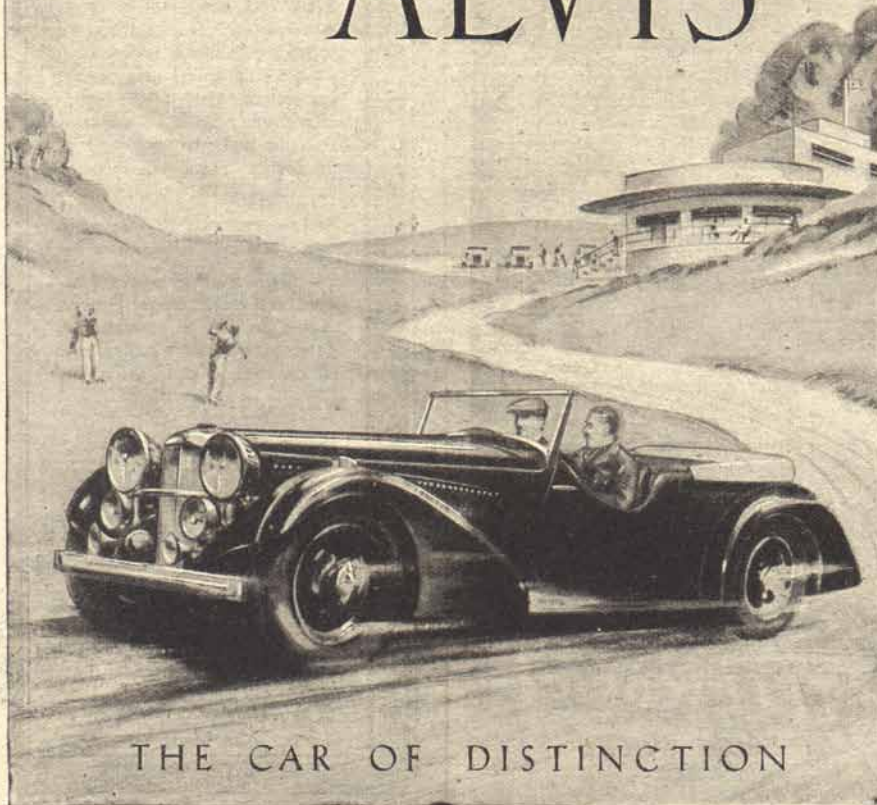


*Power with beauty,  
Speed with grace*



When  
Individuality  
Returns...

ALVIS



THE CAR OF DISTINCTION



## 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. 87**  
Uiterlijk 18 september 2011

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

**Druk:** RDS, Odijk

Bij de voorplaat: Mei 2011 tijdens het Fire Flight Weekend, TB 21 van Paul van der Velde met de Kasselburg op de achtergrond

Bij de middenplaat: Nog meer moois voor de Kasselburg: v.l.n.r. Speed 20 van André Hillebrand, TC 21/100 Graber van Reinhart Dortschy, TB 21, TD 21 van Anton Brouwers

— Triangel is een uitgave van de Alvis Owner Club Nederland —



# Inhoud

**Chairman's Column**

**Evenementenkalender**

**Van de redactie**

**Fire Flight Weekend in de Eifel**  
Nel Bijl

**Met de Alvis in die Heimat**  
Ingeborg van der Meijden

**Alvis International - Brooklands**  
Herman Schipper

**Technotip**  
Hans van der Meijden

**Good Old England III**  
Herman Schipper

**Mijn Alvis en ik**  
Reinhard Dortschy

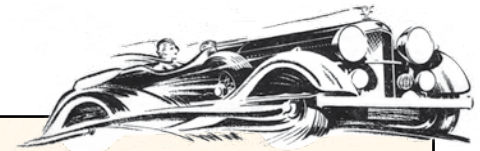
**De Pre War Flaminia 2011**  
Tom Gatsonides

**Verslag Eagle Rally**  
Jacqueline Pascoe  
en Rachel

**"Voorstellen" en "Mijn Alvis"**  
Hans van Hulst



## Chairman's Column



Alvis-Vakantie-Dromen

Juni 2011, ik zit op mijn balkon (netje) en heb uitzicht op een doorgaande weg waar, op dit moment, veel vrijetijdsverkeer aan mij voorbij trekt. Hoezo vrijetijdsverkeer? Wel, het zijn auto's met caravan, af en toe een caravan met een auto (verhouding auto – caravan), motorhomes, vol beladen motorfietsen, fietsen met grote tassen en af en toe een wandelaar met een rugzak die groter en zwaarder lijkt dan de persoon die hem draagt.

Ja, en dat alles mag ik in ogenschouw nemen vanuit mijn luie stoel op mijn balkon, onder het genot van een koel glas pils! Vakantie, in mijn vroege jeugd (jaren 50) beperkte de vakantieperiode zich meestal tot de maand augustus en van een massale uittocht, naar verre oorden, was geen sprake.

Ik kan mij nog herinneren dat een ver familielid uit Scotland, uit de buurt van Aberdeen, elk jaar de reis naar Helmond maakte (waagde) in een, naar ik mij nu pas realiseer, toen reeds bejaarde Morris (10?) met aan de trekhaak een, eveneens bejaarde pre-war, caravan van het merk Eccles. De naam van de caravan is blijven hangen vanwege de schuifdeurtjes met glas in lood! De man was headmaster op een school en beschikte daardoor over voldoende vrije tijd om een dergelijke reis te ondernemen.

Heden ten dage zou men zeggen: "hij was een liefhebber van klassiekers", terwijl het voor de goede man alle daags vervoer

was. In tijd gezien was het hele span ook niet veel ouder dan 15 tot 20 jaar!

Wat heeft dit met Alvis te maken en waarom dit verhaal? Met Alvis heeft het waarschijnlijk weinig of niets te maken. Het gemeenschappelijke zou kunnen zijn: auto, Engels en klassiek. En wat het verhaal betreft, Ik heb Hans Noordhoek eens horen vertellen over een reis naar Frankrijk met zijn TA21 DHC met, jawel, aan de trekhaak een caravan. In de zon zitten met een pilsje en denken over wat je gaat schrijven maakt slaperig! Maar laten we verder gaan .....

Wat nu, daar komt een mooie grijs metallic Speed 20 SB uit 1936 voorbij met caravan uit de dezelfde periode en in zijn/haar kielzog een TA 14 Utility met een vouwwagen. Even later passeren er nog een paar clubleden, een beige groene TA 14 Saloon met een imperiaal op het dak en een caravan uit begin jaren 50 op sleeptouw. En daar komt echt een oudje, een 12/50 TJ met aanhangwagentje waarop een oude motorfiets wat koffers, en ....een reserve versnellingsbak (niet boos worden Lex, is een grapje).

Aan de optocht lijkt geen einde te komen, een 4.3 cabriolet met daar achter een gigantisch grote caravan met een balkon, dan een 4,3 Saloon met een autoambulance met daarop een Speed 25 Racer. Even later komen er nog een paar Alvissen met Alvisten langs denderen, onder andere een

(damask red?) TA14 Saloon, een grijs/zwarte TC 21/100 DHC, een Ascotgrey metallic TB 14 en..... Maar waar blijft de rest van de club? He, wacht ik hoor een claxon, wie zal de volgende zijn? Ik schrik wakker, en zie waardoor mijn droom verstoord wordt, een ordinaire Ford Mondeo met een Hobby caravan. Ik sluit mijn ogen nog even, maar jammer genoeg komen de beelden van weleer niet terug! Spijtig, maar gelukkig ben ik begenadigd met een levendige fantasie, dus er komt heus wel weer een moment waarop ik mijn zo ruw verstoorde (dag)droom kan voortzetten.

Ik hoop dat ik jullie niet heb verveeld met mijn hersenspinsels en, wie weet,

heb ik volgende keer weer een wat serieuzer onderwerp. Dus, laat je niet afschrikken door deze niet zo serieuze tekst en neem volgende keer gewoon weer even de tijd om mijn Column te lezen.

Ik wens iedereen een hele fijne vakantieperiode toe en hoop jullie binnenkort weer bij een of ander evenement te mogen begroeten.

Met vriendelijke groeten,

jullie voorzitter

Anton Brouwers



## Van de redactie

Dit is het tweede nummer dit jaar, iets later dan de bedoeling was, maar u houdt er nog twee tegoed dit jaar. Het is elke keer weer een heel gepuzzel om al uw ingezonden stukken te plaatsen, maar daar is Paul een meester in, dus schrijf rustig door.

U heeft waarschijnlijk via krant en tv wel meegekregen, dat er in Deventer tijdens een sprint een dodelijk ongeluk is gebeurd, waarbij ook presentator Bert van den Dool zwaar gewond raakte.

Ook uw verslaggever en enkele leden van de Alvisclub deden mee aan dit op zich veelbelovende evenement. Wij hadden allemaal al gereden op de IJsselallee, waar een stuk van 240 meter was afgezet, en waar de bedoeling was, dat je aan het eind "a cheval" stopte.

Helaas was de afstand van 240 meter te lang, en werden er te hoge snelheden behaald. Vooral toen de na-oorlogse auto's aan de beurt kwamen, met soms enkele honderden pk's aan boord, werd het te gevaarlijk, met als triest gevolg een scheefftrekkende auto, die beide officials schepte.

Natuurlijk zijn er inschattingfouten gemaakt, en het had niet mogen gebeuren. Maar wat we in ieder geval hieruit kunnen leren, is dat het rijden met klassieke auto's ook bepaalde risico's met zich meebrengt. Laten we zorgen, dat onze Alvissen qua veiligheid zeer goed in orde zijn als we een kleine of grote rit gaan maken. Remmen, die het nog wel doen, zijn niet goed genoeg! Remmen

moeten perfect zijn! En heb je speling in stuur of wielophanging, doe er iets aan.

Wat gaat u verder allemaal nog doen deze zomer? Zit er nog een mooie trip naar het buitenland in de planning, maak daarbij dan vooral enkele foto's van de Alvis op een mooie locatie en stuur ze op! Zelf ga ik in september weer met 8 pre-wars op stap, dit keer naar Schotland, maar van 8 pre-wars zijn er 6 Alvissen! Dat worden mooie plaatjes!

Hoewel de laatste weken het weer niet geweldig is geweest, hopen we natuurlijk toch nog op stralend weer, en dan wil ik u toch een ideetje aan de hand doen.


Jaren geleden stuurde ik op vrijdag aan een aantal klassieker-eigenaren een briefkaartje met daarop een uitnodiging voor een picnic op de komende zondag, vanaf 11 of 12 uur op een bepaalde plaats in de omgeving. En neem vooral iedereen mee met een leuke (oude) auto, en zorg voor je eigen picnic-spullen.


Op zondag zaten we dan vol verwachting te kijken wie er allemaal kwamen, en dat was ontzettend leuk. We hadden soms wel twintig auto's met altijd gezellige mensen, en het was eigenlijk altijd een succes. Probeer het eens, met onze moderne communicatie is het veel eenvoudiger een aantal mensen op korte termijn te bereiken. Wel een paar foto's maken en opsturen, ook als er andere klassiekers op staan, zo eenkennig is uw redacteur nou ook weer niet.

Herman




## Evenementenkalender 2011

 **Indian Run** - 18 september  
Organisatie: Ivonne van Egmond en Ida van Ginkel.  
Verdere informatie volgt.

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

 **High Tea** - 20 november te Eerbeek  
Organisatie: Hans en Frederike van Tongeren

 **JUBILEUMVIERING - 30 jaar AOCN**  
17 - 18 - 19 - 20 mei 1912  
Reserveer deze dagen alvast, het gaat iets moois worden!



# FIRE FLIGHT WEEKEND in de Eifel

## Gerolstein 13-15 mei 2011

Een kleine impressie van een geslaagd weekend, van Nel Bijl

*Wat een geluk, alles werkte mee, prachtig droog weer (op een klein buitje na tijdens de terugweg) en 28 Nederlandse en 2 Duitse (gezellige) Alvisleden.*

Rond 11.30 uur arriveerden de deelnemers in Vijlen waar we welkom werden geheten door één van de organisatoren, t.w. Simon van Oostveen. In het restaurant Vijlerhof werd ons een zeer overvloedige Limburgse lunch aangeboden.

Rond half 2 begonnen de Alvissen te pruttelen van ongeduld om te vertrekken. De tocht voerde ons vanaf Zuid Limburg naar de mooie Eifel. Iedereen genoot van



de mooie rit. In Bad Münstereifel was onze eerste stop, hetgeen een goede keuze was. Een prachtig oud stadje waar veel te bekijken viel en heerlijke terrasjes die ons voor een lekker drankje uitnodigden. De middagrit werd vervolgd via mooie wegen met schitterende uitzichten naar ons einddoel Gerolstein. Hier hebben we twee dagen doorgebracht in het gastvrije Seehotel am Stausee.

's Avonds werd daar een heerlijk diner geserveerd en iedereen kon weer eens met elkaar bijpraten, vooral over oude auto's.

Zaterdagmorgen had iedereen er weer zin in en om 09.30 uur was het parkeerterrein dan ook al weer verlaten. De ochtendrit voerde ons o.a. langs twee oude vulkaan kraters, die nu meertjes zijn geworden.



Daaraan ontleent dit gebied zijn naam Vulkaan Eifel.

In Kelberg was de koffiestop. Hier werd een vervelende ontdekking gedaan door Lex van Ginkel. Er bleek een gat in de versnellingsbak te zitten, waardoor de auto totaal uitgeschakeld was.

Dikke pech. De auto werd op een trailer naar huis teruggevoerd en Lex en Ida werden toen de bijrijders in een van de andere Alvisen. Verder hadden slechts de gebroeders een paar keer pech onderweg, wat met vereende krachten goed te verhelpen was.



De lunch was wederom prima in restaurant de Kasselburg bij het Adler en Wolfspark. Hier werd een spectaculaire roofvogelshow opgevoerd. Het was hier

een kunst om op tijd te bukken wanneer de vogels aangescheerd kwamen. Na de voorstelling volgde de laatste mooie middagrit en iedereen was weer fris aanwezig voor het diner om

*Linksboven: in de Vulkaan Eifel bevinden zich bijzonder mooie meertjes, gevormd door volgelopen vulkaankraters.*

*Rechts: de Kasselburg was een prachtige lokatie voor de lunch, met ook nog een water- en lichtshow.*

*Links: Ab en Ivonne zoeken een parkeerplek bij het hotel.*







*In spanning wacht het gezelschap op wat de roofvogelshow gaat brengen!*

*Hou ze goed in de gaten want je moet op tijd bukken!*

*Onder: zo moeten de vogels ons en de Alvissen zien*



eerst de welbekende speech van Anton Brouwers te beluisteren. Eerst werden de gebroeders nog bedankt voor de inzet voor de beurs British Cars en Lifestyle en zij kregen de reeds beroemde oorkonde van Anton uitgereikt. Daarna waren de organisatoren van de Fire Flight aan de beurt en Simon en Lex werden hartelijk bedankt voor de goede organisatie van het weekend en kregen ook hun certificaat. Roel Bijl verraste Lex met een pechprijs, namelijk een spaarvarken voor de reparatie van zijn auto. Iedereen doneerde wat eurocenten, dus het begin was er. Na het diner was het nog gezellig toeven in de bar.

Zondagmorgen was het alweer aan thuis denken. De kappen van de auto's



moesten nu dicht want we zouden het niet droog houden. In Vijlen was de afscheidslunch en aan de gezichten te zien had iedereen een super leuk weekend gehad.

Dank aan Simon en Marijke en Lex en Ida.

## Met de Alvis in die Heimat

Ingeborg van der Meijden



*In april 1960 kwam ik met mijn ouders in een Vauxhall vanuit de Eifel naar Nederland. In die tijd waren Duitsland en Nederland nog gescheiden door een echte grens. Terwijl wij bij de grensovergang stonden te wachten werden we van achteren aangereden door een Porsche. In mijn beleving beloofde deze start niet veel goeds. Gelukkig had ik het mis en is het allemaal goed gekomen tussen Nederland en mij.*



Op vrijdag 13 mei gingen we met de Alvis op pad naar de Eifel voor een 3daags evenement. De Alvis was nog nooit over de grens geweest en het was dan ook heel spannend hoe dat zou gaan. Hij doet het altijd goed en Hans scheurt er lekker mee overal naar toe, maar dit voelde toch anders.

In de Vijlerhof te Vijlen werden we al door een groep enthousiastelingen ontvangen. Lekker op het terras in het zonnetje wachten we op de rest van de groep. Lang waren we met 14 mannen en hun wederhelft. Er ontbraken echter nog 2 man en wel Martin en Paul. Wij begonnen alvast aan onze uitgebreide lunch en daar kwamen de gebroeders er ook aan. Ze hadden problemen gehad





*Na de lunch het voeren van de wolven. Die zagen het wel zitten met die volgegeten Alvis gasten.*



met hun TB21 en er de hele nacht aan gewerkt.

Met 15 auto's startten we voor de middagrit, die ons over kleine weggetjes zonder stoplichten en drempels naar het hotel in Gerolstein zou brengen. Het was genieten van de mooie natuur met het jonge groen en heel veel brem.

Bij het Seehotel zaten onze Duitse vrienden Manfred und Reinhart op ons te wachten en was de groep compleet. Op het terras in het zonnetje genoten we van wijn en bier. Daarna wachte ons een heerlijk 4gangen diner.

### Zaterdag.

Helaas ging de route niet door mijn geboorteplaats Manderscheid. We kwamen er wel langs op 5km afstand. Hans en ik besloten om gauw na het

ontbijt te vertrekken en een bezoek te brengen aan mijn familie en later weer bij de groep aan te sluiten.

Rijden we in Nederland altijd bij elke rit achterelkaar, hier volgde ieder koppel toch zo een beetje zijn eigen weg om elkaar dan toch weer tegen te komen. Soms was dat omdat de route niet helemaal klopte omdat er ineens een omleiding bleek te zijn. Zo kon



De middag werd afgesloten met een bedankje van Anton voor de voortreffelijke organisatie. Een glaasje bubbels maakte het extra feestelijk. Na het diner nog een afzakkertje en ook deze dag was weer voorbij.

Zondag waren de weergoden ons minder goed gezind. De laatste rit voerde ons via een stukje België weer naar Vijlen. Nog een laatste broodje en of een lekker stuk vlaai en het zat erop. Jammer. Hans en ik hebben genoten van de streek. We komen er natuurlijk wel vaker maar dan om te wandelen. Dit was een hele

het gebeuren dat je alvissen tegemoet kwamen, je met ander chauffeurs ging overleggen wat te doen, en natuurlijk sommige rijders gebruikten ten einde raad de Tom Tom. Helaas wist ik ook de weg niet, want het was een streek waar ik nooit eerder was geweest.

We gebruikten de lunch in de Kasselburg en konden aansluitend een vliegshow van roofvogels bijwonen.

Later dan gepland begonnen we aan de middagrit. Was het s'morgens nog bewolkt, nu reden we in het zonnetje van het ene kleine boerendorp naar het andere. Net als vroeger waren de vrouwen op zaterdagmiddag aan het vegen en zag ieder stoepje er spic en span uit. Blij dat ik dat in Bilthoven niet hoeft te doen.

*Af en toe wat prutsen voor de gebroeders.*



nieuwe ervaring en het deed me goed om iedereen zo enthousiast over mijn geboortestreek te horen praten. Maar ik was toch blij dat we met de Alvis weer veilig in mijn 2e Heimat zijn gekomen.

Ingeborg



# Alvis International - Brooklands

**Het is al weer een aantal jaren geleden dat wij, voor de trip naar Schotland, het grote Alvis festijn in Beamish bezochten. Dus het werd weer tijd om eens te kijken hoe de Engelse club er bij staat.**

Donderdag bij stralend weer vertrokken we naar Brussel, om bij onze dochter te overnachten, en vrijdagmorgen door naar Calais, waar we om een uur of één met de trein door de Kanaaltunnel in Engeland arriveerden. Stukje snelweg, dan binnendoor naar Cobham, waar iedereen in het Hilton logeerde.

Er stonden bij het hotel al zo'n 60 Alvisen van divers pluimage, en ook de andere Nederlanders waren al gearriveerd. Coen, Lutz, Jan Maarten, Christo en Lex met hun dames, en ook ons Belgische lid Serge, die met Nick Simpson reed. Nog een Nederlander, de heer Debets, was er met een leuke TA 14



Special. Verder een Deen met een Sp 25 Drophead, enkele Duitsers, waaronder een fraaie Sp 25 saloon, een paar Australiers met een TA 21 Graber, en ik hoorde ook hier en daar wat Frans spreken. Als je het Schotse contingent ook als buitenlanders beschouwt, was dat het internationale deel.

Vrijdagavond allemaal in de dubbeldeks bus naar Brooklands voor een bar-B-que, hoewel dat wat tegenviel. De bar was beperkt, de que was fors, en het vlees was niet geroosterd, maar met hoge vlammen aangebrand. De que stond ook nog zwaar in de rook, en er waren te weinig zitplaatsen, dus maar met je bordje moeilijk balancerend proberen te eten. Maar och, het was wel gezellig, maar volgende keer sla ik de barbecue toch maar over.



Zaterdagmorgen vertrokken we voor de Tour, zo'n 70 miles, met de belofte dat we een heel bijzondere prive-verzameling gingen bezoeken. Het weer was uitmuntend, de Speed liep fantastisch, de route klopte goed, en het is wel een aparte ervaring zo door het prachtige Engelse landschap te toeren, met voor je een paar Alvisen, lekker links rijden, en een pet op tegen de felle zon. Ergens sloegen we een heel smal weggetje in, langs allerhande prachtige huizen,

De TA 14 special van de heer Debets



Een weiland vol Alvisen, eraast een prive-museum

Ik had de auto twee jaar geleden verkocht aan een Nederbelg, die hem een halfjaar later in Essen verkocht aan een Engels-man, maar ik had geen idee waar en wie. Ik

daarna een oprit op tussen de bomen, en daar was het prive-museum, dat we mochten bezoeken...

In het aanpalende weiland werden de Alvisen geparkeerd, en naar binnen, waar we met koffie werden ontvangen. Twee hallen vol met prachtige auto's, en er tegenover een derde halletje met glazen front, waarin een schitterende Jaguar SS 100, een SS 1 drophead, en een door Lyons gebouwde Austin Seven Swallow! Beeldschoon, alledrie!

In de eerste hal stonden de post-war auto's, in de tweede hal de pre-wars, en daar wachtte ons een heel aparte verrassing: daar stond pontificaal mijn rood-zwarte Speed 20 SA drophead!

kan tevreden zijn, de auto staat tussen zeer gerenommeerde merken, en past er prima tussen. De eigenaar, Robert Lewis, vertelde mij, dat het de enige auto in zijn verzameling was, waaraan hij niets had hoeven doen. Toch leuk, zo'n compliment achteraf!

Tegen de middag vertrokken we richting lunch, waarbij ik Christo en Titia in



een enorme Silver Eagle saloon zag stappen, tesamen met de gigantische eigenaar en zijn vrouw. Een beetje medelijden met de auto had ik wel, met vier man, waarvan er een zeker voor twee telt, in de

Een enorme auto, met enorme koffer, en enorme bestuurder, gelukkig met twee slanke passagiers







*In het museum mijn verrassing: daar staat mijn Speed 20 SA!*

uit te komen. Prachtig uitzicht, links London, recht vooruit de zee, maar het loketje met fris was uitverkocht, dus daarna weer door naar het hotel.

Gezellig geborrel in de bar, en daarna het gala-diner. Ik was keurig in smoking, dat hoort toch bij een gala, maar ik was wel de enige! Mijn vrees, dat iedereen mij

voor de ober zou houden werd gelukkig niet bewaarheid, want alle obers waren van Pakistaanse afkomst, dus daar had ik geluk. Dat je voor een perfect diner niet naar Engeland moet wisten we al, hoewel het niet echt slecht was. Coen en Sandra hadden een tafel vrijgehouden voor de Hollanders, maar behalve Elly en ik kregen we alleen twee Australiers als tafelgenoot, dus mijn Engels is bijgespijkerd. Na de maaltijd hield een oud-rechter een soort conference, heel geestig, maar ook heel lang. En toen was er koffie.

Zondagmorgen vertrok iedereen naar het op 6 mile afstand gelegen Brooklands, waar zo'n tweehonderd Alvissen zouden komen. Ik denk,

*Gezellige lunch aan de waterkant*

*Een kwartiertje lopen, maar dan had je ook wel een uitzicht...*

*Onder: Diner Time*



*Linksboven: de Alvisclub verouderd, langzaam maar zeker...*

*De Testhill met links Lutz klaar voor de bestorming*

*Onder: Lutz op de banking*



dat het wat minder waren, maar het was een apart gezicht, zoveel verschillende modellen.

Wat mij opviel was, dat er geen een originele Cross and Ellis Speed 25 Tourer was. En daar had ik nou net op gehoopt, want ik ben bezig met de restauratie van dit type, en dan heb je toch altijd wat vragen. Bijvoorbeeld welke rubbers er in de voorruit zitten, want ik kan ze niet krijgen. Een paar standjes met Alvis modellen, maar ik heb geen onderdelen gezien. Verder was er op de testhill een soort heuvelklim, en zoals verwacht, op een na kwamen alle Alvissen probleemloos boven!

Ik had er niet voor ingeschreven, en dat was achteraf toch jammer, want als je eenmaal boven was moest je via de banking van de oude Brooklands baan weer terug. Ik reed met Lutz mee, en we hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om wat foto's van zijn 4.3 op de banking te maken. Die had ik ook graag gehad van mijn drophead, maar ja! Voor de rest hang je wat rond, bekijkt de Alvissen, praat hier en daar wat, en dat was het dan.

Het hele Brooklands terrein is door Mercedes opgekocht, die daar zijn Engelse hoofdkantoor heeft gebouwd in een aantal moderne gebouwen. Er tussenin ligt een compleet circuit met slipbaan, waar je na afspaan een Mercedes naar keuze kunt testen. In een van de gebouwen zijn alle Mercedes en Smarts te bekijken, en er tussen staan een aantal prachtig gerestaureerde Mercedesen. Opvallend is de perfectie van de gebouwen, het tentoongestelde en het circuit, alles in schrille tegenstelling tot het op instorten staande Brooklands-gebouwen. De Engelsen moeten zich











Christine vindt de Alvis wat groot, en heeft wat bescheideners uitgezocht.

Ernaast: de fraaie 4.3 van de president Mike Baker, met daarnaast een Duncan

12/50 op Brooklands

Onder: een Alvis Healey zie je ook niet elke dag



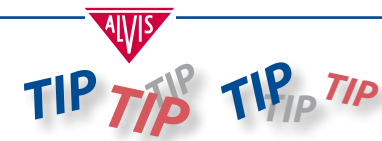
een beetje schamen: they won the war, but lost the battle! Vooral als je bedenkt, dat in de vijftiger en zestiger jaren de Engelse autoindustrie leidend in Europa was. Inmiddels monteren ze Opels onder de naam Vauxhall, bouwen Honda's en Nissans, BMW is eigenaar van Rolls Royce, Volkswagen van Bentley, Jaguar en Range Rover van de Indiërs, Rover/MG van de Chinezen, Bristol is failliet, dus laten we maar blij zijn dat Alvis in

1967 is gesloten, want anders reden we nu misschien in een aangepaste Lada met de trotse naam Alvis. Om een uur of vier begonnen de eerste Alvissen het terrein te verlaten en liep IAD op zijn einde. Daarna nog een zeer lange prijsuitreiking, en terug naar het hotel. De volgende (maandag-)morgen samen met Lutz en Christine via de M25 en de M20 zonder problemen naar de Chunnel, waar we Lutz kwijtraakten, hij moest nog een ticket kopen, en wij konden meteen doorrijden naar een vroegere trein. Dus vanaf Calais alleen verder, en zo na ruim 4 uur rijden in lichte en zware buien waren we terug in Hattem. De Speed liep de hele weg fantastisch, de ruitenwissers bleven de hele weg werken, dus het was een geslaagd weekend.

Herman



## Technotip



Een dag voor de Eagle rally stonden Ingeborg en ik voorgesorteerd op een druk kruispunt om links af te slaan toen de Alvis er plotseling de brui aan gaf. Niet leuk in de stromende regen die 1600 kg de zijstraat in duwen terwijl overal om je heen auto's beginnen te rijden. Het stoplicht was voor ons natuurlijk allang weer rood.

Nadat we op een iets prettiger plek stonden maar eens kijken wat het zou kunnen zijn. Beetje rommelen aan de zekeringen, alle stekkers controleren, niets bijzonders te zien. Starten en ja hoor hij doet 't weer. 100 meter verder weer afslaan, grrrrrr. Nogmaals de zelfde procedure en ja hoor hij rijdt weer en zelfs veilig naar huis.

Mocht van Ingeborg niet via de spoorwegovergang, toch maar gedaan want omrijden vond ik ook geen optie. Maar zo kon ik niet meedoen met de Eagle rally. Dus rest van de middag besteed aan verder onderzoek. Tot de conclusie gekomen dat het probleem in het contactslot moest zitten. Als de motor uitviel werkte de door mij gemonteerde elektrische benzinepomp niet meer en ook alle andere zaken die via het niet originele extra zekeringen

kastje geschakeld waren. Om de rit toch te kunnen rijden toen maar een stukje draad met dubbelstekkers gemaakt zodat ik buiten het

contactslot om de stroomvoorziening kon herstellen. Gelukkig heeft de auto tijdens de rit geen problemen meer gegeven. Maar een dag later weer wel en nu zodanig dat er niet meer mee te rijden was.

Er moest dus nu wel een nieuw contactslot komen. Van Anton Brouwers had ik gehoord dat Red Triangel er meer dan 80 Pond voor vroeg, maar dat hij er een besteld had bij Holden ([www.holden.co.uk](http://www.holden.co.uk)) prijs GBP 25,08 incl. vrachtkosten. Heb ik dus ook gedaan en inmiddels gemonteerd, wel opletten de nummering aan de achterkant is niet gelijk aan de nummering op de oude schakelaar. Leg ze naast elkaar en zet met een viltstift de juiste nummers bij de contacten. As je voor demontage ook de draden met een stukje plakband een nummer geeft loop je geen enkel risico op een foute verbinding. Alles werkt nu perfect. Dit contactslot was verder exact gelijk aan het origineel en wordt ook gebruikt in MGB, Triumph TR 6, e.d. 't is maar dat je het weet. Daar ik toch nieuwsgierig was waarom het contactslot niet meer werkte heb ik hem uit elkaar gehaald en zag dat het binnenwerk totaal vervuild was, zie foto's.



Hans van der Meijden



# Good Old England III



Herman Schipper

**Bij al mijn Alvis-trips naar Engeland in de negentiger jaren, dikwijls samen met Wim, heb ik toch een groot aantal buitengewone figuren meegemaakt. Soms waren het “restaurateurs” of wat daar voor door moest gaan, soms verzamelaars die de meest onwaarschijnlijke verzamelingen hadden, soms mensen met twee linkerhanden, die alles gewoon lieten doen, omdat ze zich dat konden permitteren, ook al zag je dat er bijna nooit aan af!**

De laatste Autovisie (nr 13) bracht met een prachtig artikel weer een heel bijzondere ontmoeting in herinnering, en wel met de late George Milligen. Wim had hem ooit geholpen tijdens een rally, waar George met een Delage D8 drophead meereed. De man moet toen al in de tachtig zijn geweest, want toen we hem een keer opzochten bleek hij al in de negentig!

We hadden gebeld of we welkom waren, en ja, dat kon wel, maar pas over een half uur. Om de tijd door te brengen reden we naar een dorpje aan de Oostkust, zo'n 5 mile van George's huis.

Na enige tijd reden we terug, vonden het adres, en stonden voor een hek bij een soort kasteel-boerderij. Na enig wachten ging de poort open, en konden we door. Bij het huis stond George ons op te wachten, en ik moet zeggen: dat was een aparte verschijning! Hij droeg een onberispelijk tweed jasje met das, maar daaronder droeg hij een kort broekje in lichtgeel. Een paar roze sokken staken in prachtige italiaanse schoenen, met

daarboven blote witte beentjes.

We werden niet binnen gevraagd, maar door de ramen zag ik prachtige kunstvoorwerpen, en naast het huis stonden een aantal indrukwekkende schuren.

En daar was het! Ik schat rond de honderd auto's uit alle jaargangen, de meesten prachtig gerestaureerd, maar ook bv. een XK Jaguar in ellendige staat. En ook een Silver Ghost open tourer, met gepolijste motorkap, en iets verder nog een Silver Ghost! Drie stoomauto's, waarvan er één warm en rij-bereid was, en in de volgende hal nog veel meer, ook de Delage.

In de eerste hal stond een Lancia Lambda, en George wilde weten of ik wist welke serie dat was. Ik gokte op de zevende serie, en dat bleek te kloppen. Vervolgens wilde hij weten, of ik de carrossier ook herkende, ik dacht dat het een Corsica was, en daarna was George tevreden. Hij toonde ons een Renault uit , ik geloof 1904, die altijd in de familie was geweest. Het was een reusachtig gevaarte, eigenlijk een paardenkoets, waar ipv. de bok nu een motor en een open chauffeursplaats zat.

Binnen was het een ongelooflijk luxueus uitgevoerd interieur, met trekbanden om de ruiten omhoog te trekken, zoals in de oude stoomtreinen het geval was. Alleen waren het hier geen leren trekbanden, maar met tientallen kleine pareltjes bezette banden, een soort rollenlager dus. Binnen prachtige tafeltjes, ingelegd met ivoor en bijzondere houtsoorten, de zijwanden waren bekleed met een soort gobelins, alles superluxe, en George vertelde, dat hij een keer per jaar met het



*De Mercedes SSK, foto uit Autovisie.*

gevaarte ging rijden. Hij ging dan naar de kustplaatsjes waar wij tevoren waren geweest, en daarna weer naar huis.

Ik vroeg hem of de politie geen bezwaar maakte tegen het feit, dat de auto alleen een paar zeer primitieve blokremmen op de achterwielen had. “Daar heb ik niets mee te maken” zei George, “ik rijd op mijn eigen terrein!”

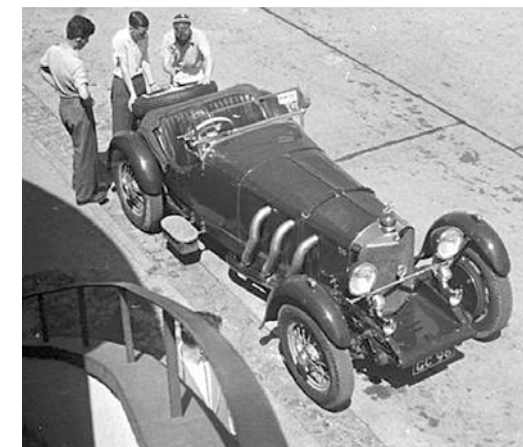
Het bleek, dat alle grond vanaf zijn huis tot de kust, inclusief de dorpjes, zijn bezit was!

Verder stond er nog een Rolls uit de dertiger jaren, die destijds door zijn moeder nieuw gekocht was, en waarmee hij ieder jaar uitgenodigd werd door de RR-club als langste eerste eigenaar van een Rolls. De in Autovisie zo prachtig beschreven Mercedes SSK had hij na de oorlog gekocht, voor een niet al te fors bedrag, en de auto is nooit gerestaureerd! Na zijn dood enkele jaren geleden is de auto gekocht door Evert Louwman, en staat nu in het bijzondere museum

van die naam. Waar de rest van de verzameling is gebleven, kunnen we raden, alles is verkocht, en de Engelse fiscus kan tevreden zijn, want naaste familie had George niet meer.

Het was een bijzonder genoeg een zo apart mens te hebben ontmoet.

Herman



*Redactie: in 2004 verkocht Bonhams Auctions 38 auto's van de George Milligen Collectie. De Mercedes werd als volgt beschreven: Star of the Collection - and one of the stars of Bonhams Goodwood Revival Sale - will be George Milligen's much-loved 1929 7.1-litre supercharged Mercedes-Benz 38/250 SSK - bought by him in 1940 and therefore having been preserved within his very private Collection, away from public gaze, for no fewer than the past 64 years!*



# Mijn Alvis en ik...

Naam en gegevens:  
Reinhart Dortschy (1958)  
Getrouwd met Andrea,  
3 kinderen, paarden en katten  
Woonplaats: Oerlinghausen,  
BRD



## 1. Waarom een Alvis?

Tijdens mijn studie heb ik enige tijd in Engeland gewoond, en ben daar aangestoken door het "Britisch Car Virus". Als jonge man droomde ik natuurlijk van een tweezits sportwagen, een droom die jaren later in de vorm van een Triumph TR 4A IRS werkelijkheid werd. In die tijd had een vriend meerdere Alvis', waaronder een 12/70 Drophead. De Triumph werd verkocht ten gunste van een keuken in ons nieuwe huis, en ik droomde weer van een klassieker, deze keer een voor-oorlogse! De 12/70 beviel me goed, maar het geld zat in het huis van de jonge familie.



## 2. Hoe ben je aan je eerste Alvis gekomen?

Op een van mijn verjaardagen vroeg mijn Alvis-vriend of ik nog altijd een pre-war auto wenste. Toen ik dat bevestigde vroeg hij, of ik de 12/70 wilde hebben! Bij een paar glazen goede rode wijn werden wij het eens, waarop een paar vrienden mijn vrouw vertelden dat "je man zo net een auto gekocht heeft". John Murphy, de engelse chef van een garage in mijn woonplaats Bielefeld repareerde een aantal kleine defekten aan de 12/70, nadat ik wel eerst een kroonwiel en pignon had laten maken! Onderdelen voor de 12/70 zijn er bijzonder weinig. Een nieuw professioneel gemaakt maar duur interieur maakte de nu zeer goed lopende auto compleet. Dat de nooit gerestaureerde body, zoals bijna alle open tourers, een beetje slap was, stoorde mij weinig. Ik wilde rijden!  
In 2007 kocht ik de TC 21/100 Graber Prototype (zie "Three Liters in Detail" van Dave Culshaw, blz.68) via een advertentie in het AOC Bulletin, en verkocht na 9 jaar de 12/70.

## 3. In welke toestand was de Alvis?

De Graber was gerestaureerd, behalve het interieur, wat geheel origineel was. Pas later bleek dat sommige delen niet zo goed gerestaureerd waren als gedacht.

## 4. Wat is gerestaureerd, en door wie?

Ruim twee jaar geleden kreeg de Graber een uitgelopen lager. De motor en de bak werden vervolgens compleet gereviseerd. Van het interieur werden de niet meer te redden delen, zoals de brokkelige



deurbekleding vernieuwd. De tank werd lekvrij gemaakt, de remmen aangepakt, en nog veel meer. Het meeste werk werd door bedrijven in mijn woonplaats gedaan.

## 5. Waarvoor gebruik je de auto?

De TC Graber is een perfecte auto voor lange tochten, je kunt er zeer goed mee op vakantie. Maar ik ga ook regelmatig naar bijeenkomsten en evenementen in de buurt of verder weg.

## 6. Zijn er anecdotes over je Alvis?

Toen ik de Graber net had, lekte de flens van de bezinevlotter. "So, during the first

refuelling still in Great Britain I did not realise that I washed my shoe's for half a minute, very much to the amusement of the local spectators, who watched the scene, but did not say anything".

## 7. Heb je dingen verbeterd aan je Alvis?

Behalve een Kenlow-fan en een Filter King, die behalve de benzine te filteren ook de druk voor de SU's regelt, zijn er geen veranderingen aan de auto.

## 8. Hoeveel kilometer rijdt je per jaar met de Alvis?

Afhankelijk van de evenementen en reizen met de familie zo'n 2000-3000 km per jaar.

## 9. Heb je nog andere klassieke auto's of motoren?

Ik heb nog twee Alvis', een TD 21 saloon en een Speed 20 Charlesworth saloon.

## 10. Aan wie geef je deze vragenlijst door?

Aan Manfred Fleischmann





# De Pre War Flaminia 2011

## Tourtocht door Italië van 20 tot 27 mei

*Amsterdammer Bart Kleyn, organiseert al enkele jaren een rally voor klassiekers door zijn geliefd Italië. Elk jaar een andere route, maar wel steeds een groep van ca 40 of 50 auto's die willen genieten van alles wat Toscane en omgeving te bieden heeft.*

Hij begon dit als een soort hobby om autoliefhebbers te laten kennismaken met het zeer auto enthousiaste Italië! Gaande weg werd het professioneler, maar gelukkig niet duurder, en de spontaniteit bleef! Geweldig dat zo iets bestaat!

In 2011 heeft deze Bart het initiatief getoond door ook een versie voor enkel voor- oorlogse auto's te maken.

Dit kunnen we gedurfd noemen, maar aangezien hij een goede naam en reputatie heeft opgebouwd bij zijn vorige evenementen, en ook in Engeland over een grote klanten kring beschikt, waren er uiteindelijk een 25 tal equipes die inschreven. Helft Engelse of andere buitenlanders, kortom een mooie mixed van zeer gezellige en interessante mensen, met prachtige auto's en bijzondere verhalen erom heen.

Er waren zelfs een drietal equipes met auto's van voor de eerste wereld oorlog en deze hebben ook deelgenomen aan de historische Peking - Parijs rally. Wel "mannelijksputters" dus onder deze groep touwrijders, maar ook deze liefhebbers kwamen niet voor de "prijzen", maar alleen genieten van hun materiaal – Italië en het gezelschap. Kortom plezier maken en kijken wat er nog allemaal mogelijk is.



Een 150 tal voertuigen, waarvan zeker een 100 tal van voor 1945. Met echt heel bijzondere exemplaren zoals; de eerste productie Mercedes van 1894,

eerste voertuig Bugatti (een bijzonder motorfiets ) Alfa Romeo's 6C en 8C de Alfa van Mussolini (gepantserd) Kortom ongelofelijk dat zo iets in een grote "boeren" schuur (wel geklimatiseerd!) op het platte land staat.

De start was bij Verona, en de organisator had geadviseerd om de autotrein Dusseldorf – Verona te nemen. Hierdoor was het grootste deel van de groep al onmiddellijk bekend met elkaar na zo'n 14 uur treinen.

Maar een fantastische oplossing; zodoende stonden we op zaterdag morgen op een charmant pittoresk plein in de stad Mantova, vlak bij Verona. Dit is de geboorte plaats van Nuvolari, de bekende Italiaanse coureur die furore maakte in de jaren 1930 tot de oorlog. Hij reed meestal in Italiaanse auto's en won "alle" klassiekers als Mille Miglia – Targa Florio – Le Mans en vele Formule 1 Grand Prix's.

Hier gingen we onder ideale omstandigheden van start, tw zeer zonnig -autominnend publiek – prachtig plein – heerlijke hapjes en echt Italiaans "schepijs".

Dit was onmiddellijk trendsettend voor de gehele tocht!! Deze eerste rally dag bezochten we nog een privé museum, van de heer Righini. Ongelooflijk dat zo iets bestaat.

Zondag 22 mei ging het rally avontuur echt van quitte; we reden de bergen in en daar begon het eigenlijke rijders/auto werk. Fantastische wegen veel mooie vergezichten en weer een lunch plek oh zo mooi in een historisch kasteel. Geweldig en onderweg hebben we een hangbrug moeten nemen waar de auto's ca 5 tot 8 cm!!! ja heus, speling aan weerszijden hadden. De bredere auto's onder ons moesten een omweg maken. Deze hangbrug was al jaren niet goed onderhouden en de kabels zagen er beroerd slecht uit, maar gelukkig heeft

hij het bij onze overtocht niet begeven. Wij hadden het probleem dat er een joggende jonge dame ons tegemoet kwam toen we op de brug reden. Wel omtrent haar ca 60 kg extra gewicht maakte ik me niet ongerust,





maar waar moest zij blijven als wij elkaar “zouden passeren”? Staan op de brug zelf ging gewoon niet, gelukkig was ze bereid om aan een kabel te gaan hangen, zodat wij stapvoets haar konden passeren!

Met ons spatbord “toucheerden” we haar schoeisel en benen! Een ervaring, wij vriendelijke zwaaiend en een sportieve tante glimlachend maar verkrampd en beide handen stevig een kabel omklemmend!

Het kaart lees werk was “aandacht” vragend, Niet dat je de weg niet zou vinden, maar wilde je exact juist rijden moest je van pijl naar pijl rijden., en controlerende vragen beantwoorden. Maar helaas zijn de Italiaanse kaarten van een dusdanige belabberde kwaliteit en de reële weg situaties geven ze nauwelijks weer! Kortom Rosalie heeft weer meer waardering voor meneer Michelin en rijdt toch wel heel graag op wegen met een duidelijk nummer. Hierin blijft Frankrijk toch uniek.

Onder de deelnemers bevonden zich vier Alvis equipe's. Twee leden, Martin en Jose Aaldering in de ex Bert Dolk speed 25 special . Zij zijn net lid geworden en enkelen onder ons kennen ze al van andere sportieve evenementen.

Wij met onze 4,3 special. Dan Thomas en Philine Heikens die in onze 4,3 tourer reden. Het vierde stel is Wil en Ellen van der Ven. Zij zijn “nieuw” in dit metier, en willen lid worden. Rijden in de ex Jos Gerritsen- Ben Wever Speed 20 SD, Charlesworth die van geel in mooi donker rood is omgetoverd. Alvis

was duidelijk goed vertegenwoordigd. Het blijft ook een geweldig ervaring om met zulke goed rijdende auto's in zo'n mooie omgeving te toeren. Na een week onder ideale omstandigheden door Toscane en Umbrie getrokken te zijn eindigden we bij Rome. Vaak hadden we in de grotere plaatsen waar we te gast waren van de lokale overheden/autoclubs behalve veel bekijks, ook politie escorte bij het verlaten van de stad. Dit leidde tot groot enthousiasme van zowel deelnemers als de toeschouwers. Vanuit de finishplaats Rome gingen de meeste auto's per trailer retour en namen de deelnemers het vliegtuig terug naar hun home. Na het zeer grote succes van deze tocht is het haast zeker dat er volgend jaar een vervolg komt. Een absolute aanrader.

Tom & Rosalie



## Eagle rally 10 juli 2011

*Eindelijk was het weer zover, vandaag was het weer verzamelen voor een Alvis rit in het prachtige Brabantse land.*

*Nu heb ik wederom het voorrecht om een verslag van deze mooie rit te mogen maken, echter, nu bijgestaan door onze dochter Rachel (van 7 jaar) die op haar geheel eigen wijze ook dolgraag haar opinie met u als lezer(es) wil delen: lees vooral met aandacht ook haar verhaal!!!*



Brabant, bij Brasserie 't Blaakven in Weert te arriveren voor de lunch. Daar we van meet af aan al het meest mooie weer van de wereld hadden, reden diegenen die de mogelijkheid hadden open top.

Na een heerlijke lunch zijn we doorgereden naar het Nationaal Beiaard- en Natuurmuseum in Asten, goed 30,8 km verderop. En dat een museum vooral niet saai hoeft te zijn bleek hier wel.

Er was voldoende te zien en te beleven, echt een aanrader.

Het laatste deel van de route van 8,4 km,



De rit werd, ook dit maal, zoals eerder, georganiseerd door Anton en Ellie Brouwers. Degenen die meerdere malen een rit hebben gereden die door hun is georganiseerd, weten hoe goed alles tot in de puntjes geregeld is. Verzamelen was om 10.00 uur bij de Brandevoortse Hoeve in Helmond. Ook de broer van Coen was daarbij aanwezig met zijn Masarati. Na de begroeting, koffie en huishoudelijke mededelingen was het keurig op tijd, om 11.00 uur, tijd om te vertrekken om zo, na 43,3 km door een stukje prachtig







voerde ons naar hotel restaurant Wilibrordhaeghe om nog gezellig na te borrelen en heerlijk te eten voor diegenen die zich daarvoor hadden opgegeven. Voor de vaste deelnemers van de Alvis rallies is het Brabantse land natuurlijk



goed bekend. Echter, zoals Andre Hillebrand op gepaste wijze wist te melden: er zit duidelijk verschil tussen het rijden van punt a naar b over dezelfde weg als van punt b naar a en beleef je de omgeving weer op geheel andere wijze. Nu staan Brabanders, laten we

eerlijk zijn, bekend om hun gevoel voor het Bourgondische en gezellige leven. Echter, dat ook in dat gezellige Brabant hard wordt gewerkt, werd ons in eerdere ritten op gepaste wijze duidelijk, doordat we altijd langs industrieel gebied geloosd werden. Nu echter, hebben we dat helaas, zonder reden, niet mee mogen maken. Wellicht dus weer een volgende keer. Voor deze rit, waar iedereen eigenlijk in een mooie sliert achter elkaar aan bleef rijden hadden er zich, inclusief de organisatoren, 10 deelnemers gemeld met hun Alvis, een Bentley en een MG. Natuurlijk was dit een mooi aantal, echter, het zou natuurlijk nog mooier zijn wanneer er meerdere mensen de moeite en tijd nemen om hun prachtige



auto uit de stalling te halen en zich tijdig aan te melden voor de volgende rit. Ons Nederland heeft zoveel prachtige gebieden zoals we dat vandaag gezien hebben. En wat is er dan leuker om daar samen met andere oldtimer c.q. Alvisliefhebbers van te genieten. Ook voor de organisatoren is natuurlijk de grote opkomst ook het grootste



compliment. Mijn advies is dan ook: houd de Alvis site in de gaten wanneer de volgende rit zich aandient en meldt u tijdig aan, er valt zoveel te zien en bij te praten. Al met al: Anton en Ellie het was wederom de moeite waard om mee te doen aan deze prachtige rit, hartelijk dank hiervoor.

Jacqueline Pascoe

Hoi beste Alvis rijders,

Dit was een leuke zondag, die ik met vele kon delen.

We hebben lekker gegeten.

Ik vond de lunch het lekkerst.

We hebben gegeten, gereden, we hebben een reuzen klok gezien in het museum.

Ik heb daar ook een haaientang gekocht, die heb ik gekregen van Frederike.

En het mooiste was dat Anton en Ellie Brouwers dit mogelijk hebben gemaakt.

Dit was het verslag van Rachel Pascoe





# “Voorstellen” en “mijn Alvis”?

door Hans van Hulst

*Twee aparte onderwerpen en/of afleveringen of één ?*

*Anton, toen hij me vroeg een bijdrage aan “Triangel” te leveren, liet hij het aan mij over.*

*Omdat ik eerder lid werd van AOCN dan de eigenaar van een Alvis, houd ik de volgorde in de titel aan en is het één aflevering geworden om daarmee een eerder niet nagekomen toezegging voor kopijaanlevering goed te maken.*

Ik ben geboren en getogen in Nijmegen en heb daar ook deels mijn middelbare school doorlopen. Na verhuizing naar Eindhoven (en later Nuenen) mijn school daar afgemaakt en gaan studeren aan de TU Eindhoven (Bouwkunde). Wij wonen nu al zo'n 30 jaar in het midden van het land, alhoewel de twee dochters inmiddels zijn 'uitgevlogen': de oudste woont en werkt na haar studie aan de Universiteit Utrecht al een dikke twee jaar in Zuid-Afrika en de jongste woont op kamers in Utrecht en is halverwege haar studie geneeskunde. Mijn echtgenote Jola heeft sinds een 10-tal jaren een adviesbureau op het gebied van kwaliteitskunde: certificering, accreditatie en opleidingen/trainingen. Na bijna 25 jaar bij een tweetal ingenieurs- en adviesbureaus te hebben gewerkt, bestier ik met een compagnon de laatste zes jaar een adviesbureau dat zich richt op (bouw)proces- en projectmanagement.

Hoe ben ik op het idee gekomen om een Alvis te kopen ?

Een Engelse oldtimer stond altijd al op mijn lijstje van 'things to experience' in dit leven. In mijn studententijd sleutelde ik wel wat aan een derde-hands VW kever 1200 uit 1960. Nu zou je het een old timer noemen, maar destijds werd er niet naar op of om gekeken, of het moest zo zijn dat de uitlaat weer eens kapot was.

Maar goed, mijn interesse in een Engelse auto varieerde van een Morris Minor (met vooral veel hout), tot een MG A, Triumph TR 3, en de Triumph TR 4. Problemen waren er telkens weer met het in- en uitstappen en het kwijt kunnen van mijn (lange) benen onder het dashboard, als ik er eenmaal inzat. Dus het switchen van een sportwagen naar een saloon lag voor de hand, waarbij Jola's voorwaarde was dat het er een moest worden met een open dak. Een dhc stond, om budgettaire redenen, niet bovenaan het lijstje.

Op mijn zoektocht liep ik op een gegeven moment tegen een Alvis TA14 aan. Een voor mijn gevoel hoge vraagprijs, deed me besluiten advies bij de voorzitter van AOCN in te winnen. Ondanks de vermelding op de site dat het "Het bestuur van de AOCN geheel uit vrijwilligers bestaat en bij telefonisch contact daarom graag bij voorkeur tussen 19.00 en 21.00 uur bellen", gaf de voorzitter mij midden op de dag uitgebreid advies. En toen ik hem de prijs noemde, vroeg hij of 'ie van goud is'? Ook kreeg ik het advies eens naar een TA 21 te kijken, mede in verband met het motorvermogen. Een heel plezierig

(en lang) gesprek dat mijn belangstelling voor een Alvis alleen maar vergrootte.

Een lang verhaal kort makend: ook weer op advies van Anton vorig jaar in Engeland, via Chris Prince, gaan kijken naar en rijden in verschillende TA 14's en 21's bij Steve Wilson van Fisher Restauration.

De keuze is uiteindelijk op een donkerblauwe/zilvergrijze TA 21 saloon: de PUA 949 met Mulliner-koetswerk. Met een vriend, die in het bezit is van een Dodge Ram 1500, 5.7 l (390 pk !) heb ik de wagen in Engeland opgehaald. Dat was een belevenis op zich. Met de nachtboot van Stena Lines vrijdagavond over, de zaterdagochtend in Harwich en Colchester doorgebracht, waarna de overdracht van de papieren (en het geld) plaatsvond tijdens een typisch Engelse diner in 'the Alma' in Harwich. Zaterdagavond met de nachtboot weer terug en zondagochtend vanuit Hoek van



Holland naar huis. Een grappig (alhoewel...) voorval deed zich nog voor bij een tankbeurt: een jong stel, dat net had getankt, zag de "combinatie" Dodge en tailer met daarop de Alvis (foto) en ..... viel voor de Dodge en uitte dat luid en duidelijk (tot mijn teleurstelling).

Ofschoon de wagen prima rijdt, zeker na een uitgebreide servicebeurt bij Wim van Ginhoven, die zo vriendelijk was mij die dag te laten meelopen en 'colleges' gaf over de auto, dient er het nodige aan te worden gedaan. Het integreren van vier afzichtelijke grote clignoteurs die op de bumperafdekplaten zijn gemonteerd in de stads- en achterlichten is bijna gereed, en met het vervangen van de leder bekleding is een begin gemaakt. Gelukkig word ik met raad en daad door met name Anton bijgestaan. Deze openheid, elkaar helpen, ook al was



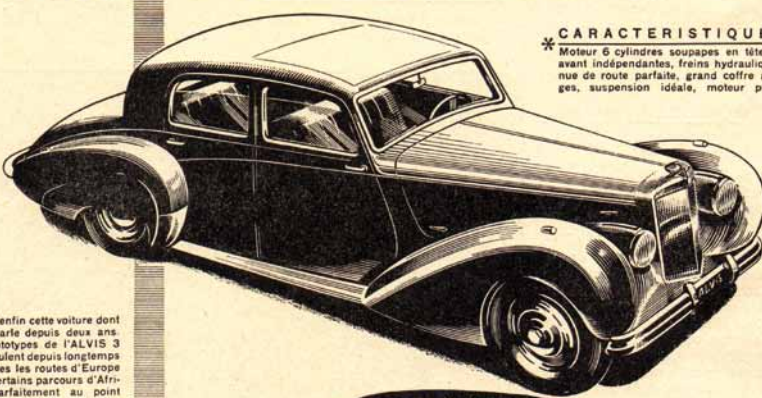


er wat gemopper op de (eerste door mij bijgewoonde) algemene ledenvergadering, is iets wat mij in de club aanspreekt en wat ik ongetwijfeld bij de leden die ik nog niet ken ook zal ervaren. Hopelijk tijdens een van ritten die de komende tijd op stapel staan, maar dan moet mijn Alvis er wel wat representabeler uitzien, dan nu het geval is.

Tot slot, en het heeft niets met voorstellen en mijn Alvis te maken: is er een film of detectiveserie waarin een Alvis voorkomt? Inspecteur Lynley rijdt in een 1969 Bristol 410, inspecteur Morse in een 1960 Jaguar M II, 2.4. , James Herriot in een Austin 7 etc. en Rolls Royce en Bentley in alle soorten en maten zie je regelmatig in Engelse kostuumdrama's. Maar waar blijft de Alvis?

*Naschrift redactie:  
een aantal weken geleden was op de televisie een detective uit de serie "Midsummernights Murders" waarin een Alvis 4.3 Short Chassis Tourer een prominente rol speelde, de auto werd zelfs als moordwapen gebruikt! De schurk trok de handrem los, terwijl iemand voor de auto op zijn knieën aan het sleutelen was, waarop de startslinger de borst doorboorde van de arme man. Gelukkig wist Barnaby de zaak op te lossen, waarbij bleek dat in de Alvis drugs gemokkeld werden na een continental rally te hebben gereden. Een idee misschien?*

**ENFIN** la nouvelle **ALVIS** 6 CYL.



**\* CARACTERISTIQUES :**  
Moteur 6 cylindres soupapes en tête, roues avant indépendantes, freins hydrauliques, tenue de route parfaite, grand coffre à bagages, suspension idéale, moteur puissant.

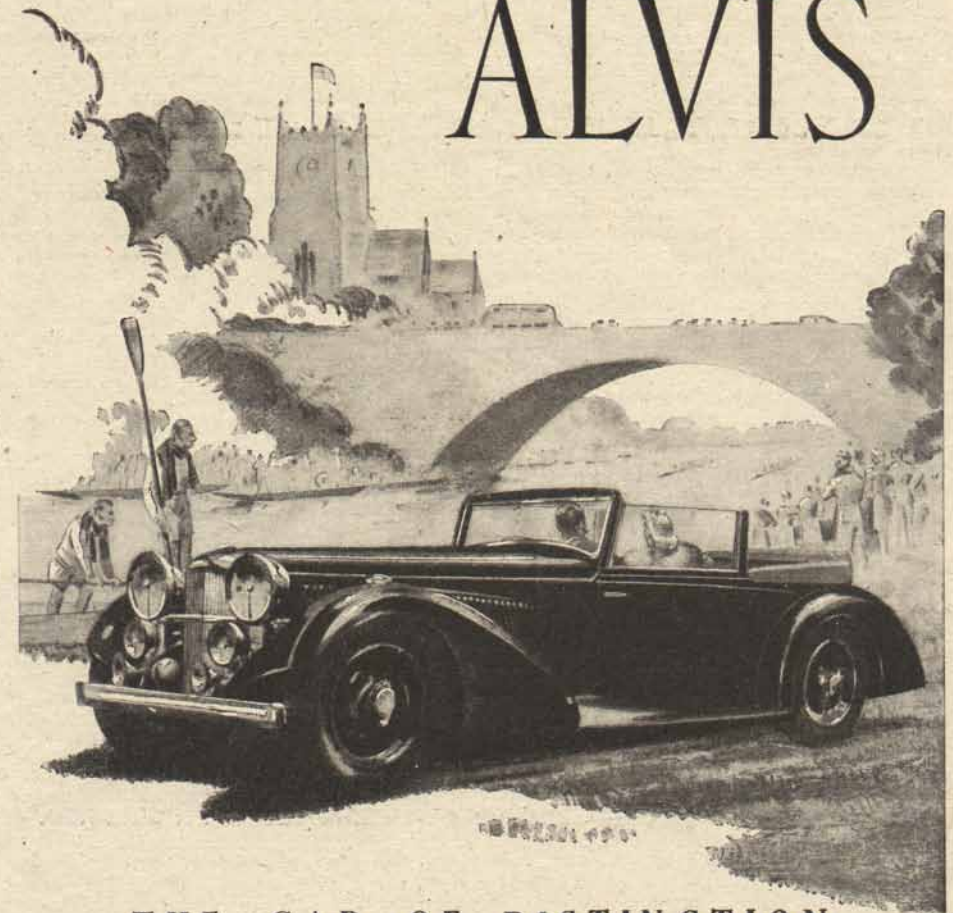
**V**OICI enfin cette voiture dont on parle depuis deux ans. Les prototypes de l'ALVIS 3 litres roulent depuis longtemps sur toutes les routes d'Europe et sur certains parcours d'Afrique. Parfaitement au point maintenant, elle va être livrée à la clientèle qui trouvera, dans la 6 cylindres ALVIS, une voiture moderne quant à sa conception, classique quant à ses lignes. L'ALVIS 6 cylindres reste, comme ses aînées, la voiture d'une élite.

AGENCE GÉNÉRALE  
pour la Belgique et le Luxembourg :  
**SINCAU**  
Salon d'Exposition et Service des Ventes :  
Rue Ravenstein, 46 - Bruxelles - Téléphone 12.95.27  
Bureaux : rue A. Lambiotte, 32-34 - Scherbeeck (av. Rogier) T. 15.43.45

PUBLICITRONTOL

*When Individuality Returns...*

ALVIS

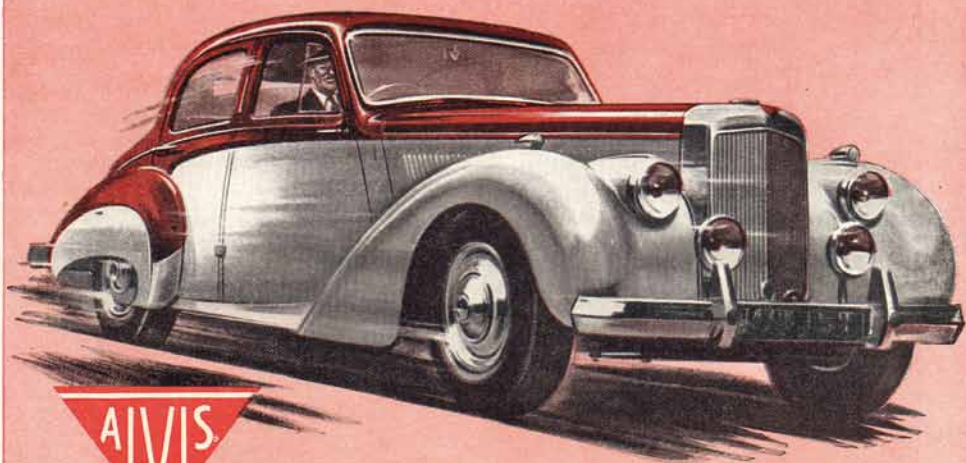


THE CAR OF DISTINCTION



# One of the great names in motoring..

An Alvis is one of the very few cars still built in the great sporting tradition. With its promise of power and its performance, its smooth response of speed under perfect control, here indeed is the sheer joy of driving. Once an Alvis, always an Alvis for the man who needs a car which accepts the challenge of his driving ability, mile after mile, year after year.



**STAND No. 131 EARLS COURT**

**ALVIS LIMITED · COVENTRY**