

# TRIANGEL

oktober 2011 87



*Power with beauty,  
Speed with grace*

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



Here's · a · tonic · to · the · jaded · motorist

# Have you tried a 1932



NO other car under £1,000 can give such magnificent performance as the all-British, non-mass produced ALVIS. Amongst its 1932 Models are the fastest and smartest cars on the road to-day—and by virtue of their design and rating, by far the most economical. It is a refreshing experience to try out a new ALVIS. May we arrange for a demonstration? 12/50 models from £395. 12/60 from £450. Silver Eagle from £585. Literature from:

ALVIS CAR & ENGINEERING Co. Ltd., COVENTRY.  
LONDON SHOWROOMS: 18, BERKELEY STREET, W.1.

## SILVER EAGLE OR 12/50



## Colofon

Website: [www.alvisocn.com](http://www.alvisocn.com)

### Voorzitter:

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

### Secretaris:

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

### Registersecretaris

H. van der Meijden  
Schubertlaan 5  
3723 LM Bilthoven  
tel.: 030-2283593  
[register@alvisocn.com](mailto:register@alvisocn.com)

### 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  
Amerongewetering 46  
3962 RD Wijk bij duurstede

### Ontwerp en lay-out:

Paul van der Velde

### Druk: RDS, Odijk

### Inleveren kopij en foto's voor de volgende Triangel no. 88

Uiterlijk 20 november 2011

#### Bij de voorplaat:

*De 4.3 van Jos Gerritsen voor de pub  
in Schotland.  
Zie artikel "Scotland, the Highland Fling"*

#### Bij de middenplaat:

*Even rustpauze met uitzicht in Schotland.  
Vier Alvisissen deden mee aan deze tocht.*

# Inhoud

## Chairman's Column

### Evenementenkalender

### Van de redactie

#### Crossing Borders 4

Verslag van voorbereidingen,  
door Anton Brouwers

#### The Indian Run in the Indian Sun

Sandra van der Weiden

#### Relaas van een Alvis TE 21 motorrestaurant

Coen van der Weiden

#### Scotland, the Highland Fling

Herman Schipper

#### Alvis: Toch een bijzonder merk!

De historie van het merk samengevat  
door Herman Schipper

#### De "Afterburner"

Verslag door Hans van Tongeren

#### Restaurantie Speed 25 Tourer C&E

Herman Schipper

#### Good Old England IV

Herman Schipper



## Chairman's Column



Oude auto's en ouder wordende leden. Deze keer een overpeinzing naar aanleiding van mijn, en jullie, grijze haren. Eigenlijk geen goed lopend verhaal met een logische structuur, maar heel veel vragen waarop ik geen adequaat antwoord heb. Misschien jullie wel!. Wanneer ik de ledenlijst raadpleeg, dan moet ik concluderen dat bijna de helft van onze leden behoort tot de leeftijdscategorie 60+, meer dan een kwart 50+ is, en het resterende deel (iets) jonger is dan 50 jaar, of door mij niet is te classificeren. Het is een bekend verschijnsel in onze samenleving, de vergrijzing slaat toe. Toegespitst op de AOCN zou je de vraag kunnen stellen, is de vergrijzing voor ons, als club een probleem?

Nee, nog niet, grijs wil niet zeggen inactief. Zo lang er nog actieve en betrokken leden zijn die zich inspanssen om de club 'levend' te houden, hoeven we ons geen zorgen te maken. Op dit moment wordt nog aan alle voorwaarden voldaan om de club 'levend' te houden.

Wat bedoel ik met levend houden?

'Het voor ieder lid een vereniging te laten zijn waarin hij of zij iets van zijn gading kan vinden, actief of passief. Dat actieve of passieve wordt geboden in de vorm van; het organiseren van ritten, weekenden, een High Tea, een beurs, de Triangel, het delen van kennis met betrekking tot het merk en de daarbij horende techniek en ga zo maar door.

Hoe ziet het er over 10 jaar uit? Ik kan geen koffiedik lezen, maar wanneer ik realistisch ben dan kom ik tot de volgende conclusie. Onze huidige 60+ leden naderen dan de

leeftijd van 80 jaar of hebben die reeds overschreden. Hoe actief zijn wij dan nog? Een betere vraag is misschien: zijn wij er dan nog? Volgend jaar bestaat de AOCN 30 jaar, hoeveel leden van het eerste uur zien we nu nog terug op de ledenlijst, en bij evenementen? Hoe oud waren ze toen ze lid werden, en op welke leeftijd kochten ze hun, eerste, Alvis? Moeten wij aan ledenwerving gaan doen? Heeft dat zin? Alvis automobielen liggen niet voor het oprapen, zijn eigenlijk niet bij een breed publiek bekend, en horen wat prijs betreft, zeker de pre war modellen, toch ook niet thuis in de categorie MG B of Triumph Spitfire, wat overigens hele fijne en mooie klassiekers zijn. Waar haal je nieuwe, wat jongere, leden met een Alvis vandaan.

Naar mijn idee hoeft het ook niet perse om erg jonge (in leeftijd) aanwas te gaan. We zouden eigenlijk moeten kunnen vissen in de 40+ en 50- vijver, en met een beetje geluk haal je daar dan weer voor een jaar of 10 continuïteit op (om visserstermen te gebruiken, niet te verwarren met visserslatijn!). Volgens de statuten van de AOCN kan men ook (buitengewoon) lid worden of zijn wanneer men niet in het bezit is van een Alvis. Roept bij mij direct de volgende vraag op: 'Wat is de drijfveer om lid te worden, en te blijven, zonder Alvis?' Een leuke club met oude auto's en nog oudere mannen en vrouwen? Conclusie: 'Meer vragen dan antwoorden'. Misschien heeft een van jullie eens zin en tijd om op deze overpeinzing te reageren. Met vriendelijke groeten,  
jullie voorzitter

Anton Brouwers



Omslag van een Alvis brochure van een TE 21, januari 1964



## Evenementenkalender

*Het jaar 2011 duurt niet zo lang meer, wij vermelden hier nog één niet te missen club-evenement voor dit jaar, en voor volgend jaar alvast wat evenementen (Alvis en niet-Alvis) die zeer de moeite waard zijn.*

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

Overnachting is ook mogelijk  
Zie de prachtige uitnodiging die via email  
is toegestuurd of bel 0313-416492.

**Jubileum 30 jaar Alvis Owner  
Club Nederland** - 17-20 mei 2012

**Crossing Borders 5** - 19-23 juli  
Hohenloher land - Baden-Württemberg  
Duitsland

**InterClassics en TopMobiel** -  
13-15 januari 2012 - Maastricht - MECC

**British Cars and Lifestyle**  
17-18 maart 2012 - Rosmalen - Autotron

**Techno Classica** - 20-25 maart 2012 - Essen

**Mille Miglia** - 17-20 mei 2012 - Italië

**Concours d'Élégance** -  
23-24 juni 2012 - Apeldoorn - Paleis Het Loo

**British Autojumble** - 24 juni 2012 - Waalwijk



## Van de redactie



Zo, het rittenseizoen zit er weer op!  
In dit nummer kunt U de verslagen lezen  
van de Indian Run en de Afterburner.  
Prachtig weer, de laatste rit, hoewel ik  
er niet bij was. Ik reed met ons clublid  
Dirk Lindenbergh een rit in de Eifel met  
de Bentley Speed 6, en ook daar was het  
weer fantastisch.

We hadden afgesproken, dat, als het  
regende we met mijn Speed zouden gaan,  
maar het werd dus de Bentley. Toch wel  
heel anders, hoor! De motorkap is even  
hoog als het dak van een Jaguar Mk 2, en  
zelf zit je op vrachtwagenhoogte.

Op de bochtige Eifelwegen was het een  
hele handvol, dan mis je de soepele rijstijl  
van de Alvis. Na de rit reden we terug via  
Zeeuws-Vlaanderen om Dirk zijn Alvis  
TD op te halen, dus ik reed de Bentley  
terug. En dan weet je opeens ook weer,  
wat er zo geweldig is aan een pre-war  
Alvis: het schakelen! En dan met name  
het terugschakelen. Het lukte me  
niet zonder gekraak, en als je dan  
een file hebt tot Antwerpen,  
dacht ik wel met verlangen aan  
mijn Speed. Maar verder rijdt zo'n  
Bentley toch wel geweldig, vermogen  
net zoveel als je wilt, soepel vanaf zo'n  
1200 rpm, goede remmen, en dan ook

nog dat gevoel wat je krijgt als je met zo'n  
groot monster rijdt, indrukwekkend!  
Dit nummer hebben we gepland voor de  
eerste week november, en dat gaat bijna  
lukken. Het laatste nummer gaat rond  
de Kerst van de pers, en dan hebben we,  
ondanks de vertraging van het tweede  
nummer, de vier uitgaven dit jaar weer  
rond. Na de Kerst krijg ik een drukke  
tijd, ik heb een garage bij mijn huis laten  
bouwen, en dan wordt eind april mijn  
werkplaats in Kampen verkocht. Ik heb dus  
vier maanden tijd om alles te verhuizen.  
De wheelingmachine, de Eckold, de  
freesbank en de lintzaag gaan niet mee, en  
ik moet nog ongeveer 5 ton onderdelen  
kwijt zien te raken, waaronder een chassis  
van een TC 21, motoren van een Silver  
Crest, Speed 20 SD, Firefly, Morris 8,  
achterassen, krukassen, remtrommels,  
veel plaatwerk, deuren en heel veel klein  
spul. Wat er overblijft gaat naar Hattem,  
inclusief nog drie Alvisen, een  
Morris en een DKW. Ik hoop dat  
de eerste Triangel 2012 op  
tijd komt!



Herman

**Regelmatig verversen wij de inloggegevens van het beveiligde gedeelte van  
onze clubwebsite [www.alvisocn.com](http://www.alvisocn.com)**

**Momenteel kunt u op de volgende wijze inloggen:**

Gebruikersnaam: Alvis  
Wachtwoord: Triangel87

# Crossing Borders 4 – Saarland

## voorbereidingen voor een grensoverschrijdende rit

Verslag door Anton Brouwers

**Manfred Fleischmann organiseert elk jaar, sinds 1998, een meerdaagse rit ergens in Duitsland. De laatste jaren meestal grensoverschrijdend, vandaar de naam Crossing Borders.**

Wij, Ellie en ik, hebben dit jaar voor de 4e keer deelgenomen aan Crossing Borders. Onze eerste Crossing Borders was in 2008 in Wesel, met o.a. Melle en Maria Visser, Jan Maarten en Caroline ten Bos, Bert en Marioleine Kramer en Christo en Titia van Zweden. In 2009 was Zuid Duitsland onze bestemming. Met Jan Maarten en Caroline ten Bos en Ben en Loes Wevers zijn wij toen naar Munzingen bij Freiburg gereden.

In 2010 werden we op het eiland Rügen in Noord Oost Duitsland verwacht. Ook nu was er weer een stevige Nederlands/Belgische delegatie aanwezig, Lutz en Christine, Melle en Maria, Roel en Nel, Harry en Sissi, Serge en wij natuurlijk. Tijdens CB-2, te Munzingen, hebben wij (Ben, Jan Maarten en Anton) Manfred Fleischmann en Reinhart Dortschy enthousiast kunnen maken voor de AOCN en beide heren zijn daarna ook lid geworden van onze club. Tijdens de voorbereidingen voor CB-3 op Rügen, heb ik wat hand- en spandiensten verricht voor Manfred, zoals het maken van badges, een deelnemersregister en wat

andere zaken. Ik heb hem toen ook mijn hulp aangeboden bij het organiseren van de volgende CB.

In december 2010 had Manfred de bestemming voor CB-4 bepaald, het Saarland, en wij spraken af om op 6 januari daar op verkenning te gaan. Als uitgangspunt werd een hotel in Uberhern gekozen. Toen wij op donderdag 6 januari naar het Saarland vertrokken was het weer bar en boos. Het had hier, in Helmond, al enige dagen behoorlijk gesneeuwd, maar dat was niets vergeleken met wat wij in de Ardennen en in de Eifel aantreffen. Na aankomst in Uberhern werden we door de hotelmanager meegetroond over het grondstuk van het hotel. Een landgoed met veel oude gebouwen en erg veel paarden. Op het binnenterrein, waar op dat moment grote sneeuwbergen lagen, zou in de zomer ruimte zijn om onze auto's te parkeren. Tegen de avond arriveerden ook Manfred en Christa en gezamenlijk hebben we in een van de restaurants gedineerd.



Op vrijdag hebben we de omgeving verkend, en enige plaatsen bezocht die in aanmerking zouden kunnen komen voor een bezoek tijdens CB-4.

Na nog een overleg met de hotelmanager, waren wij er nog steeds niet van overtuigd of dit wel de juiste lokatie voor een Crossing Borders zou zijn. Wij hebben toen besloten om alles eerst eens te laten bezinken. De terugreis was op zaterdag gepland, en met een winterzonnetje zijn we huiswaarts gereden. Weer door de Ardennen, waar rivieren waren veranderd in kolkende watermassa's en wegen werden versperd door grote brokken steen die van de hellingen los geraakt waren. Op zondagavond belde Manfred met de mededeling dat hij misschien een andere, betere lokatie in het Saarland, had gevonden en reeds telefonisch contact met de eigenaar had gehad. Het betrof hotel Scheidberg in Wallerfangen. Dus, weer een afspraak gemaakt om daar eens te gaan kijken, eten en slapen. Onze eerste overnachting zou op vrijdag 4 maart in het Altes Pfarrhaus Baumarais in Saarlouis zijn en zaterdag zouden we in hotel Scheidberg overnachten. Het Altes Pfarrhaus was een klein hotel, en niet in staat om het hele contingent Alvis-rijders onderdak te bieden. De keuken was echter voortreffelijk en Manfred vond het een goed idee om hier, tijdens een van de avonden van CB-4, te dineren. We moesten in dit weekend, 3 routes uitzetten voor CB-4, te weten, vrijdag, zaterdag en zondag. Gelukkig had Manfred al wat voorwerk verricht en konden we in rap tempo de route voor



vrijdag en een deel van de zaterdagroute verkennen en beschrijven. Zaterdag, laat in de middag, na aankomst bij hotel Scheidberg bleek dat wij met ons vieren de enige gasten waren. Zelfs in het donker had men vanuit het restaurant en vanaf het aangrenzende terras een prachtig uitzicht over het lager gelegen Saarlouis, met al zijn lichten en lichtjes. Het eten was prima, de kamers uitstekend en de eigenaar verleende alle medewerking. Dus, het besluit om Wallerfangen als uitvalsbasis te kiezen voor CB-4 werd door Manfred ter plekke genomen. Op zondag hebben we nog een deel van de route gereden en na een laatste stop en lunch, in Saarlouis, konden we weer richting Helmond. Manfred zou verder alle afspraken maken, zoals het vastleggen van lunches, het bezoek aan bezienswaardigheden etc. Het leek mij wel aardig om Crossing Borders te voorzien van een eigen website en na overleg met Manfred is [www.crossing-borders.be](http://www.crossing-borders.be) opgezet. Waarom .be zullen jullie vragen, heel eenvoudig .nl, .de, .eu, .com etc was niet meer beschikbaar, alleen .be was nog vrij. Op de uitnodiging om deel te nemen aan Crossing Borders 4 hebben 21 bestuurders gereageerd. In mijn volgende verhaal zal ik verslag doen van Crossing Borders 4 – of 'die tour', wie man in Deutschland sagt.

Anton Brouwers

# The Indian Run in the Indian Sun.

door Sandra van der Weiden.

**Wanneer ik dit verslag maak zit ik in onze tuin met mijn laptop in het zonnetje op zondag 2 oktober 2011. De Indian Sun wijkt niet meer van onze zijde! Wat was het een heerlijke dag die zondag 18 september. The Indian Run georganiseerd door Yvonne van Egmond en Ida van Ginkel, werkelijk een bijzondere dag...**

We, Coen en ik, haalde onze Green Lady in Zwanenburg op. Het was nog een beetje druilerig weer maar het zou beter worden. Meerdere Alvisten vertrokken ook uit Zwanenburg en we gingen richting Houten.

Je gelooft het niet maar bij Breukelen brak de lucht open en reden the Masters of the Kings Highway in de zon!

In Houten aangekomen verzamelden we ons bij Van der Valk met natuurlijk gebak en koffie. Het is altijd fijn om elkaar weer te ontmoeten en deze keer speciaal Melle en Maria. Fijn dat jullie de moeite hebben genomen om uit Friesland af te zakken en een deel van de dag mee te rijden in de

Karman Ghia. We ontvingen van Yvonne en Ida een zeer vrouw-vriendelijke route beschrijving, nl geen afleidende zaken maar gewoon duidelijk zonder km. en miles. Heel fijn dames, voor herhaling vatbaar. De stemming zat er direct weer



goed in, we voelden allemaal dat deze rit anders zou worden dan anders...

Yvonne legt uit. En ja hoor, er zitten vragen tussen die we onderweg moeten beantwoorden. We vertrekken en Coen en ik gaan open rijden en met ons vele anderen. Het is een uitgelezen rit. Het klinkt erg afgezaagd inmiddels, maar wat is Nederland toch mooi. Onze Alvis jubelt en wij ook. De wegen, het uitzicht en zeker ook het zicht op alle andere Alvissen.

En daar komt de volgende leuke vraag: "Waar gaat de pont heen?"

Ik moeilijk turen vanuit de auto naar een verkeersbordje, in de auto voor ons zie ik John en Cécile Gilbert ook turen maar we hebben het juiste antwoord, denken we. Nee dus, lets keep it simple: het antwoord

is dat de pont gewoon naar de overkant gaat...

Rond de klok van 13.00 uur arriveren we in het zonnetje bij restaurant La Montagne in Rhenen voor de lunch. Voor de zekerheid wil Coen de kap erop doen want je weet maar nooit. Ik ben nogal van "ach zo'n vaart zal het niet lopen" maar tijdens de lunch, jawel hoor, een scherm van regen daalt neder en dat is verder de enige bui geweest van die dag. Gelukkig stond iedereen droog. Voor de lunch lag er nog een opdracht op tafel en daar stonden Ellie, Cecile, Riet, Caroline, Maria, Frederike, Marijke, Jacqueline, Ans en ondergetekende braaf te luisteren naar Yvonne en Ida en vooral naar datgene wat we niet mochten doen en dat was: aanraken. Erg frustrerend: "wat is dit, waar dient dit voor, hoeveel zitten erin?" Ik word dan altijd een beetje hebbiger, geen idee wat we konden winnen maar toch. Na de opdracht een heerlijke lunch en dito gesprekken.

*Donkere wolken pakken zich samen.*



*Langs de haven en de oude molen van Wijk bij Duurstede.*

*Hieronder: de Karman Ghia van Melle en Maria.*





Om 14.00 uur starten we de middag rit, Coen en ik rijden dicht, even zien of het droog blijft. En weer rijden we door een prachtig stukje Nederland. Alle dames blijven jubelen want de route blijft zo vriendelijk voor onze sexe. Zou het dan toch waar zijn dat mannen van Mars en vrouwen van Venus komen? Inmiddels word ik een beetje giechelig van de opdrachten. Ook nu: "Wat zijn pronkers?", ik voel me een beetje een snijboon wanneer ik er achteraf achter kom dat het snijbonen zijn...

Even een stop in Tiel, parkeren op de Waalkade



en voor de liefhebber een bezoek aan het Flipje museum. Onze gids is zeer enthousiast en gezien zijn kleine gestalte roept hij hartelijk dat Flipje op een Michelin mannetje lijkt en zichzelf ook.... Een beetje zelfspot kan nooit kwaad. We maken een wandelingetje door een uitgestorven Tiel, pakken nog even een terrasje in het zonnetje en ineens denk ik: "Waar is Coen gebleven?" Er kan maar



één plek zijn waar Coen is en dat is, jawel, bij onze TE 21. Heerlijk is dat, hij is bij mij of bij de Alvis...

Om 16.00 uur vertrek uit Tiel naar Meteren, we gaan het laatste deel in van de rit en hoera, we gaan weer open rijden! We rijden door mooie dorpjes in zondagse rust en stiekem ruik je de

herfst al. Al rijdend in de Indian Sun krijgt de Indian Run een spectaculaire wending: niets vermoedend rijden we daar rustig en ineens staat er een Indiaan midden op de weg: het is (verklede) Ida die ons een parkeerplaats op dirigeert. We parkeren de auto's en geven ons

met veel plezier over aan mede-Indiaan Yvonne die voor ons allemaal een lekker wijntje staat in te schenken met daarbij een hartig borrelhapje. Precies waar we zin in hebben en aan toe zijn. Een heuse Wigwam maakt het geheel compleet en daar hoort natuurlijk een leuke groepsfoto bij. Maar voor niets gaat de Indian Sun op: er moet weer gewerkt worden! De inzet is een mooie (auto) sporttas, te winnen met pijl-en-boogschieten en ik word weer hebberig. Het lijkt zó makkelijk om met je pijl-en-boog de aan het touwtje hangende ballon te raken, maar niets is minder waar. Ondanks de vakkundige instructies van Paul en Martin doorspiest niemand een ballon. Hoewel wij vrouwen ook op dit





van der Velde omdat ze de hele dag open hebben gereden in weer en wind. Sommige Alvisten vangen de terugreis aan en de anderen blijven voor nog het gezamenlijke diner. We gaan aan tafel en praten met elkaar nog verder na.

The Final Indian Run Diner 2011, we hebben het heerlijk gehad! Onze Green Lady brengt ons terug naar Zwanenburg, waar we nog even wat verder napraten en een drankje drinken. Dank Yvonne, dank Ida, voor het bij elkaar brengen van al(vis) deze Indian Summer ingrediënten!



The finish! Nog maar een klein stukje te gaan naar restaurant "Den Tol" in Meteren. We kruipen bij elkaar en gaan aan de borrel. In spanning wachten we de uitslag van de opdrachten af: de jury beraadt zich achter gesloten deuren... Mijn hebberigheid wordt meteen afgestraft: niets gewonnen. Nou ja, niets gewonnen, ik heb genoten van deze dag! Rachel Pascoe ontving een prijs omdat ze in de vorige Triangel, nr. 86, zo'n leuk stukje heeft geschreven, Teun en Ans

## Relaas van een Alvis TE 21 motorrestauratie.

Door Coen van der Weiden.

*Na in de zomer van 2010 probleemloos 2500 km met de Alvis in Frankrijk gereden te hebben, schrokken San & ik ons een hoedje tijdens de terugrit van het Concours d'Elegance te Apeldoorn.*

Uit het vooronder klonk een stevige rammel in de motor die ik meteen herkende als een uitgelopen krukas- of drijfstanglager.

Ik zocht snel een toerental op waarbij de "klop" het minste was en zo reden wij rustig terug naar Diemen.

Toen ik de volgende zaterdag op de brug bij Ab van Egmond in Zwanenburg de carterpan eronderuit geschroefd had, glinsterden mij op de bodem de aluminium schilfertjes tegemoet.

Ik wist genoeg: ik was aan de beurt voor een volledige motorrevisie, want als het blok er toch uit moet, dan pakken we meteen alles aan.

Tijdens demontage bleek het lager van drijfstang nr. 1 eruit te liggen en dat het big end zover heen was, dat er na slijping geen overmaat lagers meer waren die daarop pasten.



Het eerste advies was oplassen en opnieuw slijpen, maar dat blijft altijd een zwak punt. Daar voelde ik dus niets voor. Dan maar op zoek naar een goede krukas. Wim van Ginhoven had er nog een liggen, maar bij nader onderzoek bleek deze krukas toch teveel beschadigingen te hebben, omdat het vliegwiel er los op gezeten had. Na wat e-mails en telefoontjes dan toch in Engeland bij Chris Prince een goede krukas gevonden (met nog de originele maten) in een sloop Alvis TD 21 die slechts 20.000 miles gelopen had. Een paar dagen later werd het pakket bij Ab afgeleverd. Bij Red Triangle een berg onderdelen







besteld. Nieuwe kleppen, klepgeleiders, lagers, oliepomptandwielen, pakkingset, slangen etc. "Kreun" zei de creditcard... Zuigers en cilinders waren gelukkig nog prima, wat iets zegt over mijn moeder Agnes en mijn manier van rijden over de afgelopen 15 jaar. Dat viel mee.

Voor de motorrevisie werd gekozen voor het bedrijf Van Rijn in Cruquius bij Haarlem. Dit bedrijf heeft een topreputatie als het om kwaliteit gaat. Bijv. de Spyker Audi A8 fabrieks racemotoren gaan daar nog een keer uit elkaar om echt alles precies op maat te maken voordat ze de 24 uur van Le Mans gaan racen. Er wordt gemeten

op 1/100e gram en in 1/1000e millimeter bij een temperatuur van 20 graden. Toen de verwarming een keer uitviel en de temp onder de 17 graden kwam, werd het personeel naar huis gestuurd: er kom immers niet meer nauwkeurig gemeten worden...Kijk, dat is je ware.



Hij neemt al acht jaar geen nieuwe klanten meer aan, maar op voorspraak van Ab en bij het zien van een zevenmaal gelagerde krukas voor een zescilinder Alvis werd er toch aan begonnen.



Toen kwam er een telefoontje van Van Rijn dat een van de drijf-stangen erg afwijkend in gewicht was, nl. 70 gram lichter dan de andere vijf. 70 gram is veel, zeker bij 3000 toeren, en dit verklaarde toen voor mij ook de onbalans die ik altijd in de motor gevoeld heb bij 110 km/u.

Ik vermoed dat in de haastige 1995 revisie, om mee te kunnen doen aan de Alvis Zwitserland toer door mijn ouders Agnes & Henk, wel een oorzaak ligt bij het toenmalige Brabantse motoren revisiebedrijf...

Anyway, ik moest op zoek naar een

drijfstang van passend gewicht. Ook gevonden bij Chris Prince, maar hij wilde alleen de set van zes in een keer verkopen en niet een enkele. Geen tijd en geen keus hebbend en ook nog enig begrip voor zijn argument, kocht ik ongezien de set van zes van nagenoeg gelijk gewicht. Wim moest de week erna toch langs Chris en was zo vriendelijk om ze te demonteren en mee te nemen. Deze oorspronkelijke TD 21 drijfstangen bleken bij ontvangst veel fraaier van smeedwerk en ook Van Rijn vond deze set veel beter te gebruiken dan de oude vijf plus één goede vervanger.



Verder heb ik Van Rijn gevraagd om daar waar hij mogelijke verbeteringen zag, deze ook aan te brengen. Dat heeft hij met name gedaan met speciaal gedraaide aluminium plaatjes bij de olie keerringen aan de voor- en achterkant van het blok waardoor die minder snel kunnen gaan lekken.

Omdat koeling van Alvis 3 liters na veel jaren een probleem wordt, heb ik het blok en alle koelkanalen ultrasonisch laten reinigen. Van Rijn bood sinds kort die mogelijkheid met nieuwe apparatuur waar een heel blok in kan. Daar kwam een beste berg ketelsteen uit. Het is met



name in de hockeystickachtige bochten in de koelkanalen dat de zaak vervuild en versteend en er ook niet meer met chemicaliën uit te krijgen is. Dus nooit meer water als koelvloeistof! Nick Simpson had gelijk in zijn "Definitive article on cooling of Alvis Three Liters." Zie AOC Bulletin 516, March/ April 2009, page 34-39. Toen ze nieuw waren liepen ze niet heet. Pas na een jaar of tien begon het gedonder. Weten we nog hoe we in de 60-er jaren onze motoren beschermden tegen de vorst? Juist, water met glycerine. En in de zomer ging er gewoon "water from the tap" in. Tevens de radiator laten voorzien van een nieuw koelblok van een aluminium legering die 25% meer warmte afgeeft dan de oude. Heetlopen is nu verleden tijd. Ook maar meteen verharde klepzetels in de kop laten monteren, dan kunnen we gewoon loodvrij tanken zonder extra toevoegingen.

Van Rijn heeft alles precies in balans gebracht: zuigers en drijfstangen van exact gelijk gewicht, eerst krukas gebalanceerd, daarna met vlieg wiel, koppeling en poelie wiel nog eens in balans.

Ab van Egmond heeft het blok weer opgebouwd waarbij ik me in de avond-

uren heb beziggehouden met schoonmaak werk van benzinepomp, vliegwielhuis, carburateurs, luchtfilterhuis etc.

Op zaterdag 2 april 2011 om 12:00 uur was het grote moment: wat er bij Van Rijn in losse onderdelen uitzag als een waardeloze verzameling oud ijzer, kwam in elkaar gezet als een wonder weer tot leven.

Na eerst zonder ontsteking oliedruk opgebouwd te hebben, sloeg de motor in drie slagen aan. Fluisterzacht en trillingsvrij.

Het proefronddje verliep prima en ik denk te mogen zeggen dat ik op dit moment een van de beste Alvis TE 21 motoren in de club heb met een volledig droog blok. Zelfs toen ze nieuw waren, hadden ze niet de apparatuur om een motor zo nauwkeurig in balans te krijgen.

Op de laatste foto stelt Ab de carburateurs nog even op acceptabele CO2 waardes...

In totaal ben ik er van oktober 2010 t/m maart 2011 mee bezig geweest in veel van mijn vrije tijd.

De lente was in aantocht en alles kwam tot bloei: Zon op het hoofd, hood down, voor ons "the open road" en het zoemende geluid van een perfecte Alvis



zes cilinder. Het was weer genieten het afgelopen seizoen.

Nu hoor ik een aantal techneuten onder de leden zich al afvragen of dit soort van precisie niet wat overdreven is voor een Alvis? Ik denk te mogen stellen dat als Alvis nog bestaan had met hun reputatie van kwaliteit, zij deze nauwkeurigheid zeker toegepast zouden hebben. Om te beginnen is een trillingsvrije straight-six een genot en door dat trillingsvrij zijn zal de motor ook minder snel slijten.

Hierbij nog een paar lessons learned: De krukassen van de TD-TE-TF 21 zijn identiek.

Ook de drijfstangen en zuigers zijn ook hetzelfde. Het is niet waar dat die met de nieuwe modellen lichter werden, wat nog wel eens beweerd wordt.

Een Alvis motorrevisie kost veel tijd vanwege het bij elkaar zoeken van nieuwe en vervangende onderdelen.

Nick Simpson complimenteerde me met deze grondige aanpak en zei me "dat er bij de huidige generatie Alvis Owners nog maar weinigen zijn die weten hoe een nieuwe Alvis loopt en hoort te rijden. Ze blijven maar pleisters op pleisters plakken, met name op het gebied van de koeling.

En wat dat allemaal kost?" Als je dan toch "aan de beurt bent" doe het dan meteen goed. Ja, dat kost zeker meer, maar dat is snel vergeten. Wat je ervoor terugkrijgt is jarenlang zorgeloos rijden in een Alvis zoals ze oorspronkelijk gemaakt zijn en vaak nog beter.

Tot slot mijn motto bij deze operatie: "The one that is saying it can't be done should not interrupt the one that is doing it." – Source unknown

## Scotland, the Highland Fling

*De tweede week september was het weer zover, met de Speed naar Schotland. Ervaren Schotlandgangers vragen dan meteen, waar je allemaal heengaat, want je moet beslist ook absoluut naar..., en dan volgt er een opsomming van vreemde namen, van oorden die je echt niet mag missen, en ben je wel daar geweest? Dat is echt het allermooiste deel van de Highlands!*



Ik laat het maar een beetje langs me heen gaan, we zien wel waar we komen, want daar is het ongetwijfeld ook prachtig. Bovendien, ik rijd, en Elly leest de route, dus als ik niet 's avonds uitgebreid kijk op de kaart, waar we overal langs zijn gekomen, heb ik geen idee waar we allemaal geweest zijn.

Er blijven wat namen hangen, Peebles, Kinbuck, Comrie, Crianlarich, Invergarry, Dalwhinnie, oh ja, was daar niet een whiskeydistillery?

De boot van Ijmuiden naar Newcastle is eigenlijk heel comfortabel, als je met 8 echtparen in 8 prewar Grand Tourers



op stap gaat. We dachten wel bekijks te krijgen voordat we de boot opgingen. Viel tegen, er waren net zo'n 50 Healey's en aanverwante sporters voor ons de boot opgereden, een Hollandse rit van de Healeyclub in Schotland, drie dagen uit en thuis! Maar goed, op de boot was het prima, veel bekenden tegengekomen dus, en onze reisorganisator, Bart, had alle reserveringen gedaan, voor de hutten, voor het diner, en dan begint zo'n week direct goed!

Hoewel we het weerbericht goed hadden beluisterd, en wisten dat er hier en daar wat regen zou vallen, waren we toch weer benieuwd of bij aankomst in

Newcastle voor ons de zon zou schijnen. Nee dus, lichte regen was ons deel, en bij het wachten tot alle acht van de boot waren, vond een Lagonda toch, dat het te lang duurde, en staakte. Een beetje lage accuspanning,





gecombineerd met een beetje onderdruk in de tank dan wil zo'n pompje wel eens niet op gang komen, en blijft alle benzine gewoon achterin. Ik herinner me nog een van mijn eerste grote rally's, de Classic Marathon, waar Gijs van Lennep met een Healey reed, en iedere keer op de regularity's, waar een beetje gas moest worden gegeven, na enkele minuten stilviel, de auto uitkwam, vertwijfeld achterin keek, niets, weer instapte en dan startte het ding gewoon weer, en scheurde hij weer weg, totdat.. tien minuten later hetzelfde verhaal. Ontluchting van de tank!

Op die manier verloor hij zoveel tijd, dat hij later op de Stelvio te veel haast maakte, en de auto bijna over de rand kieperde.

Afijn, even de tankdop open, en bij ons liep de Lagonda weer, en als je routeboek goed klopt, dan ben je zo Newcastle uit, richting Hadrian's Wall. Prachtig gelegen op een rug, zodat je zowel noord als zuid schitterende vergezichten had, hier en daar nog zichtbare delen van de oorspronkelijke muur, waarmee Keizer Hadrianus de schotse barbaren probeerde te weren in de tweede eeuw na Chr.

Lunchen deden wij in de mooiste pubs, met veel bloemetjes, en binnen veel bier, fish and chips, maar ook prima gerechten. De engelse keuken is een beetje vreemd, vinden wij, maar als je weet wat je moet bestellen, kun je zo hier en daar best goed eten. Ozo!

De grens met Schotland viel me tegen, de vorige keer stond daar zo'n man in kilt met een doedelzak ons te verwelkomen, maar die was kennelijk wegbezuinigd, dus voor we het wisten waren we in Schotland. 'Wat is het hier moooi', riep Elly steeds, en dat was ook wel zo, maar ik vond wel, dat er erg veel schapen waren, en daar houd ik niet zo van, ook niet bij het diner. Bovendien lopen ze meeste tijd niet achter een hek, dus oppassen dat je er niet overheen rijdt.

Tijdens een stop op een verafgelegen plaats misten we opeens een Lagonda. Bellen met de I-phone mocht niet baten, er was geen bereik! Na lang wachten hoorden we brrr-pats-pats – brr-boem-



brr, en toen kwam toch nog de Lagonda aanrijden. Lek klepje! dacht ik direkt, maar misschien ook een vals vonkje! Afijn, Ron heeft maar een engels Opeltje gehuurd, aldaar Vauxhall geheten, en later de Lagonda naar de boot laten brengen, zodat de afhaaldienst uit

Antwerpen hem in IJmuiden kon opladen. Ondertussen logeerden wij in de mooiste hotels, een aanrader is Cringlettee House bij Peebles, waar wij ons hebben gemeten in het nobele croquet-spel, helaas verstoord door een



aantal schotse roodharige hooligans. De zaterdag was minder nat dan de vorige dag, een goede gelegenheid voor wat cultuur: op naar Sterling Castle. Een indrukwekkend fort, waar sinds de 13e eeuw de schotse koningen hun macht uitoefenden. Gebouwd op een vulkanische rots, meerdere malen belegerd, maar niet vaak ingenomen. Vreemde dingen konden er gebeuren: ene schotse koning Jacobus de Vijfde trouwt met de franse Marie de Guise, Jacobus sterft, Marie wordt koningin van Schotland, haar zoon Jacobus de Zesde trouwt met Anna van Denemarken, de engelse koningin Elisabeth sterft kinderloos, en vervolgens wordt Jacobus de Zesde dan plotseling Jacobus de Eerste van Engeland. Dat is allemaal gebeurd



op Sterling Castle, en daar zijn wij dus geweest!

Na zoveel cultuur maar weer snel de binnenlanden in, waar Bart er in geslaagd was de mooiste weggetjes van Schotland te vinden. En we reden ook lekker door, niet echt hard, maar toch een maatje meer dan bij de meeste AOCN-ritten. En dat op schotse wegen, puur genieten.



Toen we zes jaar geleden met de Alvisclub door Schotland reden, kwamen in een hotel, waar de whiskey geweldig smaakte, en het buitengewoon gezellig was. En waar kwamen we nu terecht? Jawel,

hetzelfde Corriegour Lodge Hotel aan Loch Lochy (meer meertje?) En het was weer even gezellig, het eten uitstekend, maar een ding was niet zo geweldig: de regen kwam niet vertikaal naar beneden, maar bijna horizontaal! Het bleek dat een Amerikaanse cycloon de oceaan was overgestoken, en nu in Schotland uitraasde. Hier en daar een tak op de weg, veel, erg veel regen, maar meer hebben we er niet van gemerkt. De volgende dagen regende het ook, maar inmiddels waren we daar aan

gewend. Het hoort ook eigenlijk een beetje bij Schotland, alleen komt de aparte schoonheid van het landschap bij regen niet zo duidelijk over. Stel je voor, na een regenbui komt de zon door, de mist trekt op, en dan zie je onder die zware wolken dat prachtige landschap schitterend uitgelicht. Daarna is de kans groot, dat het weer gaat regenen, maar dat heb je dan toch maar binnen! Natuurlijk moest er ook nog een pech-geval bij: de Lancia Lambda van Leo dronk zijn water op en stoomde dat vervolgens met enorme wolken weer uit. Koppakking! Maar Leo is ook al eens met die 26er naar Peking geweest, en via Parijs weer terug, dus een koppakkinkje in Schotland is binnen een halve dag gepiept!! Als je hem tenminste bij je hebt, maar dat was het geval. De overgebleven Lagonda kreeg om de andere dag een nieuw batterijtje, maar bleef wel goed lopen. Tom Gatso was met een Bentley uit de twintiger jaren, een hele handvol auto op de kleine Schotse weggetjes, maar de rest van het gezelschap was verstandiger: vier Alvis Speeds, en geen



misse klap, geen enkel probleem, wat zijn het toch fantastische auto's! De enigen die echt droog bleven waren natuurlijk Elly en ik, bij dat weer is een drophead ideaal! Jos en Elly Gerritsen,

Bart en Jolijn Rietbergen, Ivo en Lillian Nijs en Tom en Roos Gatsonides en eerder genoemde Leo en Ans reden in halfopen tourers, de meesten zonder zijruiten, dus daar moet je je goed op kleden. Echt zwaar hadden Cor en Trix Meulen het in de Speed 25 Special, zonder kap, met alleen twee brooklandsruitjes. Maar geen klacht hebben we gehoord, en dat is een compliment waard. Ron en Reinalde Crijns in de Vauxhall waren de week van grote waarde, sleepten de Lancia, hielpen bij de koppakking, afijn, het was leuker geweest als de Lagonda was blijven rijden, maar zo was het toch ook wel ideaal. Voor ons dan. Wat we verder nog gedaan hebben, behalve rijden, drinken en eten?

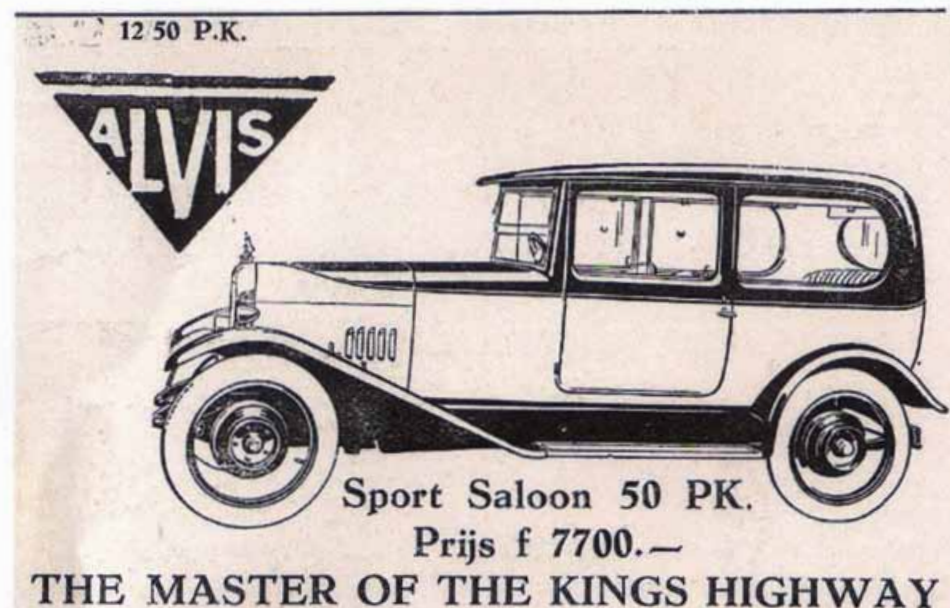


Een roofvogelshow met een enorme uhu uit Kazachstan, en een Amerikaanse havik. Prachtige dieren, we hebben ze allemaal een keer op de handschoen gehad, en iedere keer lieten ze zich weer lokken met een stukje vlees. Hoefijzer werpen, naar oud Schots gebruik. Whiskey drinken, eveneens een oud Schots gebruik. Veel koffie in allerhande prachtige lokaaltjes, afijn, we hebben genoten.

Op de terugweg naar Newcastle voerde Bart ons nog binnen in de mysterieën van de Da Vincicode, een bezoek aan Rosslyn Chapel, waar we de oude (kleine) kathedraal bezichtigden. Het vijftiende-eeuwse gebouw wordt minutieus gerestaureerd, sinds het boek van Dan Brown de kapel wereldberoemd maakte, en er dagelijks honderden bezoekers komen. De laatste dag werd

het opeens droog, de zon scheen, en 's avonds logeerden we in Beamish Hall, de deelnemers aan de Alvis-clubtour wel bekend, alleen mochten we deze keer niet met de auto's het museumdorp in om foto's te maken. Jammer. De mannen bezochten nog de vlakbij gelegen Aston Martin Workshop, waar Astons en Lagonda's in iedere staat van restauratie te zien waren. Daarna een afscheidslunch, een groepsfoto, om vier uur naar de boot, en varen maar. De volgende morgen in IJmuiden was het prachtig weer, en we zijn open naar Hattem gereden. De prachtige route die Bart had opgetekend, en waar alles perfect klopte, bewaren we. Zodra er een hogedrukgebied komt te liggen bij de Hebriden nemen we de boot naar Schotland, en rijden de hele route nog eens, nu in de zon. Fantastisch!

Herman



# ALVIS : Toch een bijzonder merk!

*Iedereen die in een bepaald merk auto rijdt, heeft daar bepaalde redenen voor. Het merk spreekt aan door zijn kwaliteit, zijn image, of de betreffende auto door zijn prestaties, comfort, zuinigheid, betrouwbaarheid of sportiviteit. Bijna iedereen heeft bewust gekozen!*

En waarom hebben wij Alvis-rijders dan gekozen voor dit merk? Het kan zijn, dat het sportieve image aanspreekt, of de exclusiviteit, misschien de technische kwaliteiten, of last but not least, de prachtige carrosserieën. En het kan geen kwaad als je dan een beetje historie van onze bijzondere auto's kent.

Eind 1919 werd T.G. John benaderd door een zekere de Freville, die een 4 cylinder 1,5 liter zijklep motor had ontwikkeld, met als bijzonderheid aluminium zuigers en druksmering.

Er is wel eens gesuggereerd, dat de naam Alvis te maken heeft met de vermoedelijke naam waaronder de ALuminium Pistons (zuigers) werden geleverd, Alpis. T.G. John ging een samenwerking aan, en zo ontstond de



eerste Alvis, de 10/30, waarbij de 10 stond voor het aantal fiscale pk's, en de 30 voor de "echte" pk's. Tot 1925 werden deze brave zijkleppers gebouwd, inmiddels 40 pk leverend, in totaal 2700 stuks! Naast John stond capt. Smith Clarke, een zeer begaafd technicus, die in 1922 de ontwikkeling startte van een 1,5 liter kopklepmotor, die vanaf 1923 leverbaar werd als 12/50, en tot 1932 leverbaar zou zijn.

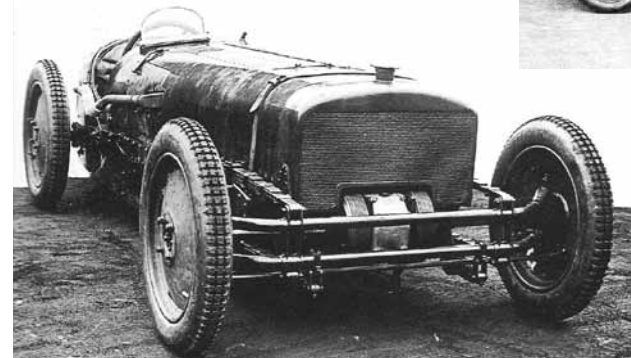
Dit was de auto, waarmee Alvis bekend werd, het was een zeer betrouwbare, snelle auto! Standaard liep de wagen 78 mijl, zo'n 125 km/u, wat voor die tijd zeer, zeer goed was. De 12/50 werd en wordt dan ook terecht beschouwd als "the finest light car of the vintage period"!



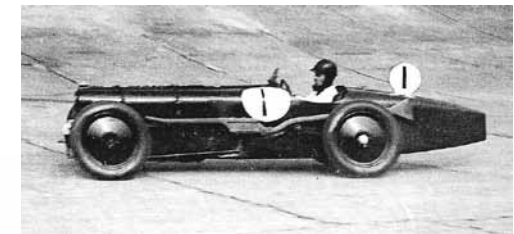
Het was de auto waarmee de "gewone" Engelsman autosport beoefende in trials, heuvelklims en rally's, de auto die op Brooklands, licht opgevoerd, maar verder standaard, 100 mph reed! Het was een succes, met alleen al in 1925 meer dan 900 stuks verkocht. Maar dat succes had een keerzijde: Alvis kon niet genoeg auto's maken, kon de financiering van de grotere produktie niet aan, en kreeg surseance! Gelukkig kon de fabriek

doordraaien, en na herfinanciering ging het weer beter.

John en Smith Clarke wilden doorgaan met geavanceerde auto's en besloten in 1925 een auto te ontwikkelen met voorwielaandrijving. Hier en daar werd wel geëxperimenteerd met voorwielaandrijving, in de USA door Miller voor zijn racewagens, en in Europa door Tracta, die een soort homokineet ontwikkelde, maar nergens was een standaard-auto met voorwielaandrijving leverbaar. De eerste Alvis FWD was voorzien van een achterstevoren ingebouwde 12/50, met compressor, en was in eerste instantie bedoeld om te racen. In 1926 werd een ambitieus plan opgevat om een 8-cylinder in lijn te bouwen, met twee bovenliggende nokkenassen, met compressor.



Het was een pure racemotor, die ca. 110 pk leverde, hetgeen zeer veel was voor een 1,5 liter. De motor werd in een extreem laag chassis geplaatst, en met de voorwielaandrijving was het het een prestatie van de eerste orde. De pers schreef zich de vingers blauw over deze Grand Prix auto, maar een jaar later werd de internationale formule voor Grand Prix auto's gewijzigd, en daardoor heeft de auto op wedstrijdgebied niet veel meer van zich laten horen, hoewel de eerste twee jaren succesvol waren. Vanaf 1928 leverde Alvis als eerste



auto's met voorwielaandrijving aan het publiek, met de 12/50 motor met compressor in de meeste gevallen, sommige met de 8-cylinder. Hoewel de pers enthousiast bleef over de FWD, gebeurden er enkele ongelukken, die volgens de verzekeringsmaatschappijen te

wijten waren aan de voorwielaandrijving, en daarom keerden de verzekeringen niet meer uit! In feite was Alvis te vroeg met de FWD, en stopte er mee in 1930.

In Duitsland startte in dat jaar DKW met zijn voorwielaandrijvers, en bleef daarmee tot op heden succesvol (Audi!).

Aardig detail is nog, dat Alvis nog in 1929 een 8-cilinder ontwikkelde voor de FWD, de TA-8-23,8, die voor testwerk in een bestelwagen werd gebouwd: het ding was sneller dan bijna alle op dat moment bekende sportwagens!

Door de grote economische crash van 1929 werden een aantal projecten teruggedraaid, de 8-cylinders verdwenen allemaal, en Alvis concentreerde zich op de nieuw ontwikkelde 6-cilinder voor de Silver Eagle. Daarnaast bestond



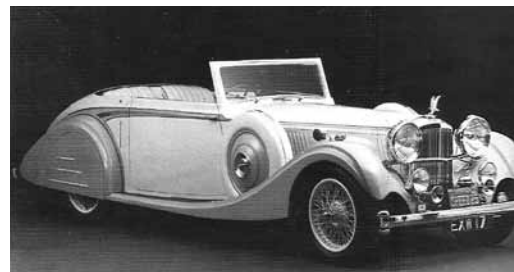
behoefte aan een modernere 4 cilinder om de oude 12/50 te vervangen, en dat werd vanaf 1931 de Firefly van 1,5 liter, in 1934 opgevolgd door de Firebird van 1800 cc, die ondanks de grotere motor minder snel was! Het waren niet meer de sportieve auto's zoals de 12/50, maar daar zou met de Speeds verandering in komen. De Silver Eagle-motor werd opgeboord tot 2,5 liter, en in een nieuw laag chassis gehangen: de Speed 20 SA. Snel, licht en laag: de droom van alle carrosseriebouwers, die dan ook hun mooiste ontwerpen op een Alvis-chassis



zetten en deze tentoonstelden op Earls Court. De pers was lovend over de prestaties, het comfort en de wegligging, en dat gevoegd bij de mooiste body's van VandenPlas, Charlesworth en anderen leverde enorm veel publiciteit op, gevolgd door veel opdrachten.

Daarna kwam de meest geniale truc van Alvis: de in eigen beheer ontwikkelde volledig gesynchroniseerde versnellingsbak werd leverbaar in de Speed 20 SB, welke ook nog eens onafhankelijke (voor-) wielophanging had. Geen andere auto had standaard een synchro-bak, en dan ook nog eens eentje, die werkelijk perfect schakelde! De SB en latere Speeds konden door iedereen zonder enig technisch gevoel gereden worden zonder akelig krakende bakken!

In eerste instantie was Smith Clarke tegen de synchro-bak vanwege de hoge meerprijs van 80 pond, terwijl een gemiddelde 10 hp auto totaal 160 pond kostte! Gelukkig is de bak toch toegepast, en ik denk, dat het succes van de Speeds voor een groot deel hieraan te danken is. In 1934 werd de 2,5 liter vergroot tot 2,9 liter, en in 1936 werd in principe een nieuwe motor van 3,5 liter gebouwd, met 7 hoofdlaters, en een vermogen van meer dan 100 pk: de Speed 25, en zijn opgeboorde broer, de 4.3. Schitterende



motoren, krachtig, betrouwbaar en een prachtige rustige loop.

De mooiste ontwerpen waren beschikbaar op Alvis-chassis, en met de synchro-bak was het een van de aantrekkelijkste auto's in die tijd. Qua prijs lager dan de Invicta, Lagonda, Bentley en Rolls Royce, qua prestaties en wegligging superieur. Overigens rijden er ook nu nog heel wat Lagonda's rond met een Alvis synchro-bak!

Dat er naast de Speeds in de dertiger jaren ook nog Silver Crests en Crested Eagles zijn gebouwd, is niet vergeten, maar het waren meer luxe auto's zonder sportieve aspiraties en qua uiterlijk niet zo bijzonder als de Speeds, en zijn minder specifiek voor Alvis, vandaar dat ik in dit overzicht daar minder aandacht aan heb gegeven.

De dertiger jaren was voor Alvis een succesvolle tijd, temeer daar naast auto's ook militaire zaken werden gebouwd, tanks, terreinvoertuigen, en vliegtuigmotoren. In november 1940 werd de fabriek gebombardeerd door de Luftwaffe, en stopte de autoproduktie. Maar in tal van andere fabrieken ging Alvis op toptoeeren door met oorlogsproduktie. Miljoenen onderdelen voor RR-vliegtuigmotoren werden geleverd, en vele duizenden RR-Kestrel en RR-Merlin motoren van de Lancasters, de Wellingtons en de Spitfires werden door

Alvis gereviseerd. Alvis kan trots zijn op de geweldige prestaties in oorlogstijd, die zeker hebben bijgedragen aan de overwinning. De late dertiger jaren eisten ook, dat er goedkoper geproduceerd moest worden, en daarvoor ontwikkelde Alvis de 12/70, een 4 cilinder van ruim 1800 cc, waarin meer gebruik werd gemaakt van standaard componenten. De motor bleek geschikt voor meer vermogen, en kennelijk werd er vrij veel mee geracet.

Na de oorlog was er even geen ruimte voor grote luxe auto's, en Alvis startte weer op met een ietwat gewijzigde 4-cilinder uit de 12/70, de TA 14. Superbetrouwbare motoren, waarmee je altijd thuiskwam! De auto was aan de zware kant, de prestaties waren niet flitsend, maar het was toch een fijn rijdende auto. Ook een twoseater was leverbaar, de TB 14, met dubbele carburateur en iets meer vermogen. De vormgeving was bijzonder, maar moest het afleggen tegen de in 1948 op de



markt gekomen Jaguar XK 120. In 1950 kwam de nieuw ontwikkelde 6-cilinder, een 3 liter met moderne trekjes, en werd geleverd in een statige koets, de TA 21. Soepel, krachtig en dorstig, dat zijn zo de meest in het oog springende kenmerken. Wederom was een twoseater leverbaar, de TB 21,



deze keer met de conventionele Alvis grille, maar ook van dit model zijn er zeer weinig geleverd. Van beide typen TB hebben wij er een in de club, en dat is op zich al bijzonder. De TA 21 werd opgewaardeerd tot TC 21, daarna nog wat sneller gemaakt, de TC21/100, ofwel een echte 100 mijls auto!

En dat met ingebouwde tegenwind! Er waren inmiddels modernere auto's op de markt, en Alvis begon terrein te verliezen. De coachbuild auto's werden gewoon te duur, de concurrentie bouwde geperste stalen carrosserieën, iets later zelfdragende body's, dus zonder chassis, en de vormgeving van de Alvis was te ouderwets!

In Zwitserland, waar veel luxe auto's

verkochte werden, had carrosseriebouwer Hermann Graber een aantal moderne, prachtige body's op Alvis-chassis' gezet. Alvis kocht het ontwerp, en liet het vanaf 1958 bouwen door Park Ward, de eerste serie, de TD 21, met enkele koplampen, daarna de TE en TF met dubbele koplampen, volgens de toen heersende mode.

Heerlijke snelle reiswagens, ook leverbaar als cabriolet, met alle goede Alvis-eigenschappen.

De droom van de gepensioneerde hoge ambtenaar, werd wel eens gezegd, aangezien het niet gepast was, dat zo iemand in een Rolls of Bentley reed!



Maar wat hadden die ambtenaren een geluk: een Alvis rijdt veel beter!

In 1966 werd de auto-productie van Alvis overgenomen door Rover, die op die manier een concurrent uitschakelde.

In 1967 werd Alvis gesloten, en was een van de mooiste Engelse merken historie!

Gelukkig hebben wij nog een Alvis weten te vinden, en rijden wij in de fijnst rijdende klassieke auto's, die daarnaast technisch buitengewoon goed zijn, betrouwbaar, snel, ...en dorstig. Maar wie een Alvis rijdt, moet zich daar maar niet aan storen!

Herman

## De "Afterburner" Zondag 16 oktober 2011

Hans van Tongeren

*Met de kap open reden wij om 8.30 weg vanuit Eerbeek binnendoor naar Zeist, met een opkomend ochtend zonnetje. Lekker fris en een reeds stralend blauwe lucht.*



Wat hadden ze een prachtige dag uitgekozen voor de "After Burner" en wat was het achteraf een bijzonder gezellige dag met iedereen. Net na 10 uur arriveerden wij op het



parkeerterrein van "Hotel Oud Londen", een vanouds zeer bekend Hotel, waar we zouden starten. Na de nodige (dure) koffie en taartjes, het betalen van de Fee aan Jan Maarten en diverse uit het niets opgedoken kleinkinderen van diverse Oma's, werd op tijd gestart met het eerste gedeelte van de rit, die ons voerde door midden Nederland, het Gooi en omstreken.

De belangstelling was groot met zo'n 14 auto's (zie foto's) en zelfs internationaal. Wim's stagist, zoon van een Duits Alvis lid, was er. De route was door Wim en zijn schoonzoon uitgezet over allerlei smalle weggetjes en lanen, door bossen en langs weilanden. Wat zijn er nog veel van die geweldige mooie villa's uit





vroegertijd en wat is dit een interessante omgeving. Loosdrecht met de plassen en havens, de Lage Vuursche met de bossen eromheen, Maartensdijk met de meisjes met de hoedjes net uit de kerk (1 met cowboyhoed), Boomhoek met zijn kastelen en musea,

toen naar 's Gravenland langs een in een gracht gelegen theehuis/kasteel (Red.: Huis De Trompenburgh. Admiraal Cornelis Tromp liet het in 1675-1684 opnieuw opbouwen). Daar lagen ook super grote jachten en zeilschepen

aangemeerd, onderweg de meest vreemde bouwsels gezien, ook zeer moderne, wat mij verbaasde, dat dat daar zomaar mag tussen al die statige oude huizen.

Dan naar Laren langs de huizen van de televisie B.N.ers en door Baarn, waar we aankwamen bij restaurant "Eemlust", het lunchadres. Prima tent, leuk

Lutz en Jan Maarten in discussie over hun garderobe.



Voorglijdend door het landschap. Met de snelheid van je eigen schaduw ...



Hoexo geen belangstelling van de jeugd? Links: de kleinzoon van Wim en Anneke was in extase en kon er geen genoeg van krijgen. Rechts: kleindochter van Hans en Ingeborg achter het stuur,

gelegen aan het water en zeer verzorgde gerechten, lekker overdekt buiten gegeten....

Na de lunch het tweede deel van de rit door de Utrechtse vallei en naar Soestdijk langs het oude paleis richting Bilthoven en langs de vliegbasis, nu detentie centrum? Toen over de heide richting

Amersfoort over gekke kleine smalle weggetjes... prachtig, en je kunt daar nog heerlijk rustig rijden naar Woudenberg en zoeken naar de ooievaars op de Horsterweg!?! (Anneke-dote?) doorrijden naar de Pyramide van Austerlitz en daarna parkeren bij "Hotel Oud Londen". Het was een zeer verrassende, prachtig



uitgezette route, wij reden 1 maal fout, keken zelf niet uit, verder duidelijk en goed opgezet. Alle lof voor de organisatie en Anneke, die alles uitgetypt heeft (wel nog maar eens na meten die kilometers van 600 meter of misschien was het wel s' nachts net veranderd ..... mogelijk).

Na de borrel gingen enigen huiswaarts en

de vaste groep bleef "dineren". Ik heb daar Zwezerik gegeten van de oude kaart, zoals dat daar al 50 jaar wordt geserveerd, heerlijk !.... 't werd weer gezellig laat en al donker toen we naar huis gingen na een zeer geslaagde dag, bedankt allemaal en tot de High Tea bij ons in Eerbeek.

Hans van Tongeren

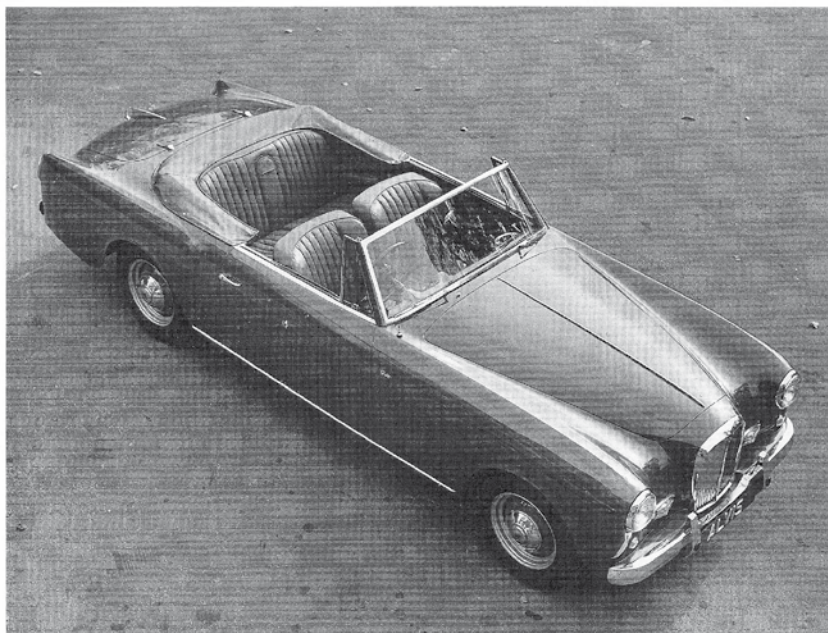
**KNIPSEL**

uit "AUTOMOBIEL"  
van december 1992

## ALVIS: KIEZEN NIET MOEILIJK

De in 1956 op de markt verschenen Alvis TC 21 (108G) heeft eigenlijk geen concurrenten, dat geldt ook voor de uiterlijk in grote lijnen identieke TD, TE en TF 21. Natuurlijk zijn in dezelfde prijsklasse ook andere sportieve vierzitters te koop. De Alvis is echter zo door en door Brits, dat maar weinigen voor een Frans, Duits, Italiaans of Amerikaans alternatief zullen kiezen. De elders in dit nummer gepresenteerde TD 21 is gebouwd in 1959. Het zou voor de hand liggen om in de tabel ook uit te gaan van het aanbod van dat jaar. De keuzemogelijkheden waren echter dermate beperkt dat is gekozen voor de situatie in 1962 en 1963, tevens de periode waarin de TD 21 werd opgevolgd door de nog snellere (178 km/u) TE 21, oftewel 3 Litre Series III.

*De Alvis Drophead Convertible wordt vervaardigd bij de Zwitserse carrossier Graber, die ook coupés op het programma heeft staan. Het is nu het meest kostbare model uit de reeks.*



## Restauratie Speed 25 Tourer C&E

*In een van de vorige nummers (nr. 73) heb ik een artikel geschreven over de body's van Cross & Ellis, en in het laatste deel iets over de restauratie van mijn Tourer.*

Even in het kort: het gaat over mijn Speed 25 Tourer, die ik in de negentiger jaren kocht op de veiling van de Lips-verzameling. De technische restauratie was in 1999 al gedaan, maar aan de body was ik nog niet toegekomen.

In de afgelopen twee jaar heb ik een aantal forse klussen aan de auto gedaan, onder andere heb ik bijna al het houtwerk vernieuwd, waarvoor dus de aluminium huid er nagenoeg helemaal af moest. Alle houten spanten heb ik nieuw gemaakt uit gewaterd essen, daarna met epoxy gelijmd, en alles weer zoveel mogelijk op maat gemonteerd.

Toen was de beurt aan Marc van Emst, die nieuwe randen aan het gecorrodeerde aluminium heeft gelast, en daarna alles weer exact op het houten frame heeft geplaatst. Prachtig gedaan!

Ook de spatborden hadden niet meer het



figuur van de jonge dame, die de Alvis eens was, de rondingen waren minder prominent dan vroeger. Marc heeft een kunststof stempel gemaakt, en op de Eckold de zijkant van de spatborden weer prachtig in model gebracht.

Daarna de ronding van de treeplanken op dezelfde manier bewerkt, de overgang van spatbord naar treeplank weer in lijn gebracht, zodat alles weer prachtig strookt. Wat knapt een auto daarvan op!

Inmiddels is de auto gespoten in dieprood, met zwarte spatborden, nagenoeg de zelfde kleur als mijn vorige Speed 20 SA. Dus nu ben ik bezig met de afbouw, en dat is nog een hele klus. De bekleding was nog in goede staat, en dan vind ik dat mooier dan geheel nieuwe bekleding.





Door Kees Knip wordt al het binnenwerk van de stoelen en de achterbank vernieuwd, zodat we straks weer goed zitten. De achterkant van de voorstoelen was voorzien van vies-groen tapijt, dat wordt vervangen door lichtbruin, met donkerbruin tapijt op de vloer. De kap wordt geheel vernieuwd, ik probeer op dit moment het kapframe weer goed in model te krijgen, daarna wordt het gepoeder-coat, maar de grootste klus is nog niet geklaard: de voorruit moet er nog op, maar stond destijds zichtbaar scheef, en dat wil ik toch proberen te vermijden. Het probleem is, dat de bestaande gaten in de A-stijl aan een kant een klein beetje verkeerd zitten, maar als je ze op de goede



plaats zet, zitten ze half in het oude gat, en dat wil dus niet! Dus eerst het hout opvullen, dan de nieuwe gaten boren en hopen dat het nu past! Wel, dat is gelukt, de ruit staat keurig in lijn met de achterzijde, maar de spleet onder het frame is nu verschillend groot aan beide zijkanten. En goede rubbers voor deze ruit zijn niet te vinden, dus moet ik iets maken, wat tevens het verschil links en rechts opheft! Suggesties? Als dat klaar is gaan de spatborden er weer op, de lampen, wielen, reservewiel, kortom er valt nog heel wat te schroeven, en te passen. Alles er op, goed kijken, niet tevreden, alles er weer af, opnieuw, en vooral geen krassen maken op de nieuwe lak. Tot op heden is dat nog niet gebeurd, maar in feite zou het een wonder zijn als het goed gaat tot het eind. In november maakt Kees de nieuwe kap, de kofferruimte ziet er weer netjes uit, en ik wacht nog op de nieuw gespaakte wielen. Ergens in januari of februari moet de klus geklaard zijn, en dan staat er weer een prachtige Cross & Ellis tourer klaar.

Herman

## Good Old England IV Herman Schipper

*Een van de merkwaardigste bezoeken aan Engeland was jaren geleden, toen ik een grijze Speed 20 SA, noem het maar een Tourer, ter verkoop had staan bij een zekere Malcolm E., bekend handelaar/rallyrijder in Oxfordshire.*

De auto was oorspronkelijk een VandenPlas drophead geweest, maar iemand met weinig smaak had de bovenkant er af gezaagd, er een tourer-ruit opgezet, de zijruiten er uit gehaald, en de motor vervolgens in Duitsland "gereviseerd", waarbij de meeste BSF-bouten vervangen waren door M8 en M10! De auto was dus niet heel erg origineel, maar toen ik de motor nogmaals onderhanden had genomen, liep hij fantastisch. De prijs was heel redelijk, nog geen twintigduizend pond, maar na een jaar was de auto nog niet verkocht. Doch opeens kreeg ik bericht,



het was gelukt, het geld was binnen en ik kon komen kasseren! Ik had ook nog wat andere zaken te doen, en samen met Wim vertrokken we naar Engeland. Bij Malcolm was het ouderwets gezellig, we begonnen om een uur of twee in de pub, na de lunch werd er vrolijk geborrel, en tegen de avond kwam Malcolm met het voorstel in een pub bij Oxford te gaan eten, een pub waar allerlei bekende auto-figuren ook altijd kwamen, en waar het eten voortreffelijk was. Als ik hem uitnodigde zou Malcolm rijden! En dan als extra attractie zouden we met de Alvis 12/50 gaan, een open tourer op fietswielen, waar Malcolm al jaren allerhande rally's mee rijdt. Wim achterin, ik ernaast voorin, Malcolm in bijzonder goede stemming aan het stuur. Zo'n 12/50 in ervaren handen loopt trouwens prima, vooral heuvel-af gaat hij als de brandweer. De heenweg ging nog wel prima, het was verrekte koud, dat wel, het was tenslotte november, en na drie kwartier onbehoorlijk scheuren kwamen we bij genoemde pub. Op de parkeerplaats stond allerhande zeer duur spul, en binnen zaten ze! Er ging een vrolijk gejuich op toen we binnenkwamen, maar ik denk dat het meer Malcolm betrof dan Wim en mij. We schoven gezellig aan, Malcolm vertelde enthousiast dat hij net mijn Speed had verkocht, dus de drank was voor mijn rekening. Het eten trouwens ook.

Het werd een feestelijke avond, twee flessen cognac waren tot groot plezier genuttigd, hoe ze smaakten weet ik niet,

want ik drink niet. Omstreeks een uur of een besloten we maar eens terug te gaan, en buiten was het nog een stuk kouder geworden.

Wim kroop achterin onder de tonneau, Malcolm had alleen zijn colbert aan met een dasje, en ik was er ook niet op gekleed. De terugweg was een van mijn meest memorabele momenten. Er zat weinig licht op het ding, de lichtbundel viel zo'n 5 meter voor de auto vermoeid op straat. "Geeft niets, ik ken de weg uit mijn hoofd" riep Malcolm.

Zo hard hij kon reden we door de nachtelijke Cotswolds, heuvelop ging het wat moeizamer, naar beneden met uitbundige snelheid. En beneden lagen dan enkele dorpen in diepe rust, zodat Malcolm ons met de vinger aan de lippen tot stilte maande, maar vervolgens de ontsteking helemaal op Retard draaide, zodat wij met enorme knallen uit de uitlaat naar beneden vlogen.

Plotseling kreeg Malcolm een idee: een vriend van hem woonde in de buurt, en die had een ERA racer. Een echte, in feite had hij er twee! Laten we daar langs

gaan, en een ritje in de ERA maken.

Dat kan alleen 's nachts, vertrouwde hij mij toe, want overdag heeft de politie je zo te pakken! Vanwege het ongelooflijke lawaai wat zo'n ding maakt, moet je weten. Ik heb het hem maar uit zijn hoofd gepraat, een andere keer dan maar, riep hij blij.

Een paar brugleuningën wist hij deskundig te ontwijken, en toen we vlak bij huis waren draaide hij zonder te kijken een voorrangsweg op.

Ik hoorde fors bandengepiep achter ons, en direct scheurde ons een boos toeterende auto voorbij. "Did you see that car?" vroeg ik. "No," riep Malcolm, "but I was there first!"

Afijn, we hebben zonder kleerscheuren het hotel gehaald, de opbrengst van de Speed was fors geslonken, maar het was zeker een gedenkwaardige avond.

En stiekem heb ik nog wel eens spijt, dat we 's nachts niet als een stel kwajongens met die ERA door de Cotswolds zijn gescheurd!

Herman

## Ingezonden

*In onze zomervakantie hebben wij een nachtje overnacht in het originele Von Trapp huis, (Sound of Music). Zie foto!*

Jacqueline Pascoe



Supremacy  
through  
Quality



# ALVIS

ALVIS LTD. ENGLAND



The FOURTEEN Four-Light Saloon, ex-works £855. Purchase Tax £238-5-0.

## INDIVIDUALITY

Through each year of development, ALVIS Cars have established the best and most advanced standards of automobile production.

ALVIS LIMITED . HOLYHEAD ROAD . COVENTRY

---