

TRIANGEL

december 2011 88



*Power with beauty,
Speed with grace*

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



A fast car that is really fast,

a fast car that can be driven fast with ease and in comfort, and a fast car that is able to continue to be fast for a prolonged period of time.



The Autocar

September 22nd, 1933

CHARLESWORTH SPORTS SALOON - £825

The New 1934 SPEED

See it with the ALVIS "Firefly Twelve" and "Crested Eagle" Models at OLYMPIA, Stand 110, Main Hall



ALVIS CAR AND ENGINEERING CO. LTD., COVENTRY

The Index to Advertisers will be found on page 95.

D49



Colofon

Website: www.alvisocn.com

Voorzitter:

A.C. Brouwers
Oostende 28
5702 NP Helmond
tel.: 0492-552902
voorzitter@alvisocn.com

Secretaris:

A. Hillebrand
Brouwersgracht 33
1015 GB Amsterdam
tel.: 020-6241692
secretaris@alvisocn.com

Penningmeester:

J.M. ten Bos
Prinses Marielaan 18
2242 CL Wassenaar
tel.: 070-3557928
AOCN bankrekeningnr.:
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

Registersecretaris

H. van der Meijden
Schubertlaan 5
3723 LM Bilthoven
tel.: 030-2283593
register@alvisocn.com

Redactie:

Herman Schipper
Eijerdijk 76
8051 MV Hattem
tel.: 0384- 238528
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
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. 89

Uiterlijk 18 maart 2012

Bij de voorplaat:
De Speed 20 van André Hillebrand.

Bij de middenplaat:
*Bij het Oude kerkje van Middelbeers
tijdens de Hare Drive in april.*

Beide foto's met dank aan
KNAC Magazine.

Inhoud

Chairman's Column

Evenementenkalender

Van de redactie

Van de Penningmeester

Overseas update

Coen van der Weiden

Crossing Borders 4

Een verslag van Lutz Burchard

High Tea in Eerbeek

Door Sandra van der Weiden

Kap TF 21 Dhc

Technotip door Hans van der Meijden

Mijn Alvis en ik

Manfred Fleischmann

Good Old England V

Herman Schipper

Speed up your Speed

Herman Schipper

Wat is er aan de hand in Alvisland?

Herman Schipper

Uit de oude doos

Coen van der Weiden

Wat is er nou zo leuk aan zo'n oud ding?

Herman Schipper



Chairman's Column



Ik weet niet hoe het jullie vergaat, maar ik prijs mij gelukkig dat ik in het bezit ben van een klassiek voertuig. Het komt wel eens voor dat mijn bejaard voertuig in staking is of gaat, maar dat accepteer ik.

Hij of zij behoort ook niet meer tot de jongste, en zoals jullie wellicht weten komt ouderdom met gebreken. Meestal zijn die gebreken met niet al te veel inzet weer te verhelpen. Een pakking, zekering, V-snaar of een beetje olie maken van mij weer een tevreden rijder.

Hoe anders vergaat het mij wanneer zich een storing voordoet aan mijn hedendaagse auto. Heel bewust heb ik hier gekozen voor de term storing, lees verder en je zult begrijpen wat ik bedoel.

Ik wil mezelf niet betitelen als een volslagen leek op autotechnisch gebied, maar wanneer ik de motorkap van mijn 'gebruiksauto' open voel ik me soms toch een atechnisch figuur.

Wat zie ik dan? Niets! Waar kijk ik dan naar? Naar een mooie zwarte kunststof deksel met een logo in zilverkleurig letters, waaruit ik opmaak dat er een 'V6-3,5 ltr' is gemonteerd. Vergeefs zoek ik naar de bobine, stroomverdeler, benzinepomp of carburateur! Ja, ergens daar in het vooronder zullen een paar van deze, naar mijn perceptie, essentiële onderdelen heus wel onder die mooie plaat verstopt zijn. Ik voel me dan werkelijk een stakker die in het duister tast.

De automonteur, de vetklep, van 30 jaar geleden is verdwenen. De werkplaats van weleer is veranderd in een klinische, bijna steriele ruimte. Elektronica heerst over mechanica. Automonteurs kom

je nog maar zelden tegen, megatronica monteurs verzorgen nu onze auto's. Meet- en regeltechniek bepalen het wel en wee van onze hedendaagse voertuigen. Bijna alle functies in onze auto worden aangestuurd, gecontroleerd en gecorrigeerd door een CPU (computer). Dus, wanneer mijn hedendaags voertuig onhebbelijkheden, lees 'storingen', vertoont, dan ben ik die stakker die naar die mooie zwarte afdekplaat staart, met een contactpuntviltje in mijn rechterhand en een schroevendraaier om de carburateur af te stellen in de andere hand. Resultaat, de motorkap gaat dicht, gereedschap wordt opgeruimd en de dealer wordt gebeld.

Maar ik prijs mij gelukkig dat ik in het bezit ben van een klassiek voertuig. Mijn Alvis wordt gestart en fluitend rij ik, met mijn contactpuntviltje en schroevendraaier in de gereedschapskist, de garage uit.

Ik zal die oude auto's koesteren, vertroetelen, beschermen en in ere houden. Niet alleen omdat ik mij weer technéut voel wanneer de motorkap geopend is, en ik naar al die mooie componenten kijk, maar ook om het geleverde bewijs dat oude techniek heel betrouwbaar en eenvoudig kan zijn.

Mede namens André en Jan Maarten wens ik jullie fijne feestdagen en een gezond en voorspoedig Nieuw(lustrum) jaar, en bedanken wij iedereen voor de steun en inzet in het afgelopen jaar.

Jullie voorzitter,
Anton Brouwers

Evenementenkalender

De evenementen voor 2012 zullen tijdens de jaarvergadering nader worden vastgelegd. Wat al bekend is voor volgend jaar noemen we hier (Alvis en niet-Alvis). Let hierbij vooral ook op onze Jubileumviering!

Niet-Alvis, maar wel de moeite waard:

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

Algemene Ledenvergadering -
4 maart 2012 - Haarzuilens
Zie hieronder.

ALVIS Tour of Scandinavia 2012
8 t/m 19 juni 2012.
Zie "Overseas Update"

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

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

Beste Alvis leden,

Het bestuur heeft voor de Algemene Leden Vergadering in 2012 weer een fraaie locatie vastgelegd.

De locatie is:

Restaurant 't Wapen van Haarzuylens
Brink 2
3455 SE Haarzuilens
Tel:030-6771998
Website: www.wapenvanhaarzuylens.nl

Deze locatie is centraal in het land gelegen, in het mooie dorpje Haarzuilens.

De datum om alvast in uw agenda te noteren is **zondag 4 maart 2012**.

De agenda en aanvangstijd worden zo spoedig mogelijk aan u bekend gemaakt. Het bestuur rekent weer op een grote en enthousiaste opkomst.

Van de redactie



Druk, druk, druk, u kent het wel! Ik ook! Het jaar 2011 bijna voorbij, de Tourer nog net niet klaar, mijn nieuwe garage wel klaar, maar de verhuizing staat nog voor de deur.

Gelukkig waren er dit jaar wat meer "ingekomen stukken" voor ons clubblad, zelfs meer dan de helft was afkomstig van schrijvende leden! Ga zo door! Jammer, dat kennelijk zo weinig mensen met hun Alvis op vakantie gaan, want hierover heb ik geen enkel verslag gekregen, behalve van Tom Gatsonides over zijn trip naar Italië. Er gaan vast wel meer mensen met hun Alvis op stap, dus maak ons deelgenoot!

De Triangel is dit jaar een beetje onregelmatig verschenen, waarvoor mijn excuus. Maar ja, als U wat meer schrijft... Evengoed was het weer een genoegen om de Triangel te maken, samen met de onvolprezen Paul, en het was eveneens een genoegen om een aantal leuke reacties te krijgen over de inhoud.

Ik heb nog eens nagedacht over wat er nu in een clubblad thuis hoort. Wat is de doelstelling van een clubblad? In de eerste plaats is het bedoeld om de leden op de hoogte te houden van wat er in de club wordt georganiseerd. Maar daar hebben we tegenwoordig internet voor, de uitnodigingen staan niet eens meer in de Triangel. Dan de verslagen van de activiteiten, dat hoort er zeker in thuis. Maar leest iemand, die de rit niet heeft meegereden, dan wel het verslag?

Of gaat het de leden, die eigenlijk nooit of zelden een activiteit bezoeken, er om, op de hoogte te blijven van andere zaken

betreffende Alvis? Technische informatie, foto's, ervaringen van anderen over het rijden, remmen, gebruik van de Alvis? Feit is, dat zeker een kwart van de leden niet of nauwelijks deelneemt, maar gelukkig wel lid blijft. En daarvoor is het clubblad ook bestemd, die moeten ook op de hoogte blijven van wat er speelt in het Alvis-wereldje!

Mijn conclusie is, dat er naast alle verslagen ook algemene Alvis-weetjes en technische zaken in moeten. En vooral artikelen, waarbij de lezer enthousiast gemaakt wordt om wat meer met zijn Alvis te doen. Misschien zien we ze komend jaar!

Wat gaat het worden in 2012? Gaan we samen lekker failliet, of valt het allemaal nog wel mee? Onze Alvisen worden vast niet goedkoper het komende jaar, dus daarover geen zorgen. De benzineprijzen dan? Och, die zullen wel niet omlaag gaan, dus dan toch maar eens een setje Colortune aangeschaft, en de carburateurs eens goed zuinig afstellen. Maar ook weer niet te zuinig, daar wordt de motor te heet van! Gelukkig is de belasting-vrijdom gehandhaafd, maar wat de toekomst voor ons in petto heeft vraag ik me af. De groene golf zal vroeg of laat ook ons autogebruik beperken, dus maak er nu nog maar goed gebruik van. En dat kan, wat komend jaar hebben we weer een jubileum, van 17 tot 20 mei. Ook als je niet alle drie dagen kunt, zijn er mogelijkheden, dus kom! Rest mij U allen een prettige Kerst en een voorspoedig 2012 te wensen!

Herman

Van de penningmeester

Beste Alvis-vrienden en vriendinnen,

Betreft de contributie

Ik wil jullie allemaal hartelijk bedanken voor de snelle wijze waarop de contributie voor dit jaar door jullie is betaald. Geweldig – volgend jaar graag weer! En dat kan: in dit nummer is de factuur voor het lidmaatschap 2012 bijgesloten, met het verzoek het bedrag zo spoedig mogelijk na 1 januari 2012 over te maken.



Betreft het Jubileum

De kamers in hotel Avegoor zijn geboekt, daar zit de club dus aan vast. Alle deelnemers krijgen daarom in de maand januari 2012 via de post een rekening met het verzoek alvast € 200,- per team aan te betalen. Het restant bedrag moet in de maand maart worden betaald (weer rekening via de post). We rekenen op jullie medewerking omdat de clubkas beperkt van omvang is.

Ik wens jullie allemaal een gelukkig kerstfeest en een mooi Alvis-jaar.

Jan Maarten ten Bos
penningmeester



"ALISTAIR! YOU REMEMBER THAT LETTER YOU WROTE TO FATHER CHRISTMAS?"

Overseas update

Door Coen van der Weiden

Binnen de Engelse AOC is er een nieuwe Ledenlijst in de maak. Tevens werden wij als Overseas Reps door Peter Knapp (Membership Renewals) op de hoogte gebracht over de stand van zaken. In vergelijking met vorig jaar is er een terugval in ledenaantal van ruim 1700 naar ongeveer 1350 leden. Van de Dutch Section hebben 12 leden hun lidmaatschap opgezegd en zijn we van 36 naar 24 leden gegaan.

Aan ons werden suggesties gevraagd hoe dit tijt te keren? Ook de AOC ontkomt niet aan het vergrijzing vraagstuk en zal wegen dienen te vinden om zich te verjongen. Daarnaast heb ik het AOC bestuur nog eens een paar Nederlandse pijnpunten duidelijk gemaakt zoals het feit dat je er niet aan herinnerd wordt om je lidmaatschap te vernieuwen voor 1 april. Wie dat vergeet is na een paar maanden eigenlijk al geen lid meer en de verzending van het Bulletin wordt gestopt.

Mijn suggestie aan de AOC is om een herinneringsfactuur te sturen aan het begin van het jaar. Terugkerende klacht is ook dat er vanuit de AOC een minimum aan aandacht en belangstelling is voor buitenlandse leden die IAD bezoeken. Daarbij zijn de overseas liason officers helaas vaak onzichtbaar tijdens IAD's.

Men heeft beterschap beloofd. De huidige Overseas Representative Officer is Andrew Storrar (broer van de huidige voorzitter Chris Storrar) en hij wil

intensiever contact houden. Ook ziet de AOC graag onze AOCN evenementen vermeld in de Pink Calendar en komt er meer aandacht voor wat er aan deze kant van de Noordzee gebeurt. Dat zullen we dan wel zelf moeten aanleveren in de vorm van Engelse teksten en foto's.

Mike Baker, de huidige President van de AOC, heeft aangegeven naar ons jubileum te willen komen.

International Alvis Day 2012

Deze wordt volgend jaar gehouden in Wales van 7 t/m 9 september 2012 met Cardiff als centraal punt. Meer informatie is te vinden op de AOCN website onder Kalender 2012 en op de AOC website. Naarmate de organisatie vordert, wordt de informatie verder bijgewerkt.

Scandinavian Tour 2012

Vanaf vrijdag 8 juni 2012 t/m woensdag 20 juni 2012 organiseren mijn Deense en Zweedse counterparts, respectievelijk Peter Bering en Lennart Jansson, de Scandinavian Tour 2012. Deze start in Esbjerg (Denemarken), loopt via Zweden en eindigt in de buurt van het Noorse Bergen. Het belooft een schitterende tour langs Noorse fjorden te worden. Het reisschema en verdere informatie is eveneens te vinden op de AOCN website onder Kalender 2012. Bij interesse graag snel reageren!



Crossing Borders 4

Wallerfangen/Germany 28 - 31ST July 2011

Verslag door Lutz Burchard

Again an extensive pre-organization took place for the preparation of this year German/Dutch Alvis Tour – organized by Manfred Fleischmann and his wife from the German side, under digital assistance of Anton Brouwers from the Dutch side and to make this meeting truly international 12 equipes from Germany, 7 equipes from Holland and 1 equipie from GB, being Gavin & Stania Wiggins-Davies who attend these German meetings regularly, met in the Saarland , the border between Luxembourg/France and Germany.

Unfortunately we missed 2 regular participants : Ronnie & Jenny Ramsay and Melle & Maria Visser – we wish them all well and hope to see them back again next year.
Thursday 28th was the unofficial meeting in the Hotel Scheidberg near Saarlouis, everybody arrived without problems, except the Chairman of the Dutch section – Anton Brouwers – who suffered 2 exploding tires on his trailer but knowing the bad quality of his trailer he luckily carried 2 additional spares with him. The day was warm and full of sunshine, so everybody sat down on the terrasse to enjoy some drinks before having an



common dinner together.
Friday was the 1st official touring day, announced as “ Three Country Tour “ between Germany / France and Luxembourg and we set off to visit Chateau Malbrouck near Waldwisse in France – an famous castle which had been restored with great assistance from Brussel (of course the French know how to arrange this...) but where a lot of cement has been used to rebuild it. Further we went for a hearty lunch in a nice restaurant – still in France - : Auberge de la Klaus which sounded a little bid German.
We than crossed into Luxembourg and passed the famous city of Schengen which is still ignored by the English but which agreement give us Continentals some freedom (until the Easterns could convince the deputies in Brussel that by joining this pact they would earn more salary). After a short trip we entered Germany and a cultural program followed in visiting the exvacated Roman Villa Borg, a completely rebuild farm estate with nice bathing equipments, showing that even the Romans started their bath with a visit to the toilet before they entered warm/cold basins and enjoyed

their massage. This cleaning process has been demonstrated to us Kelts by an English man – Gavin – whos ancestors had a similar equipment in Lincolnshire. Main attraction of the day was the trip to the nearby “Saarschleife “ where, by - pour chance – a local craftsman offered his home brewed schnaps (eau de vie) and consequently the beautiful landscape was forgotten and a free proof of schnaps was more appreciated. Happily we drove back to the hotel, took a small rest and joined several taxies to a restaurant in Saarlouis where we had our dinner with local specialities and our band-master and pianist Hans van Tongeren took care of smashing life-music.

Saturday was a truly German day and we run through the Saarland and Rheinland-Pfalz, the 2 provinces near to the French border with beautiful countrysides and





the river Saar and river Mosel with their surrounding wine-fields. First we went abt 20 miles to the city of Loosheim – a centre for steamlocomotives which just had a festival with demonstrations and free runs in a train from the old hangar . The road book commanded us to drive to the next stop , a castle near Serrig, and a great chaos happened under way as the google-book brought most of participants to a horse-riding farm in the middle of nowhere. Well, previous Crossing Borders driver had learned already their lessons and carried some “spiritual “ provisions in their trunks and thus a spontanous celebration took place on the spot where all ill-guided participants celebrated the official burning of the road-book with Champagne and wines.

Further we went to Serrig to see the petite Saarloop and had a lunch in the castle of Saarstein, a premium wine grower with a trial of several sorts of Saar-Rieslings and the author took his chance. After an extensive proof-session some participants went back to the hotel to have a nap, others continued to visit the



waterfall of Saarburg and onwards back to the hotel – every lady urged her driver to be back ontime as time was needed to prepare for the big Gala Dinner in the hotel.

Well, this was a real Gala with wonderful dressed ALVIS-ladies and serious dressed men, a few speeches where made to thank the organizers for their work and inturn all participants got a bottle of local pear-eau-de-vie when suddenly our bandleader and pianist Hans van Tongeren stood up and announced that he was given the text of the ALVIS song composed by “ Herman the German “ some 20 years ago and which was given to the Visser family by his widow some times ago. Few people remember “ Herman the German “ who raced his Speed 25 special with a left- wooden leg and who had been member of the famous James Last Band – but the problem was: Hans van Tongeren can play a nice piano but cannot read any note from the music-sheet !

Anyhow, his own version was tried and enthusiastically sung by all ALVIS men- and ladies. The day ended late with a good turnover of wines and beer !

Sunday was our last day and the highlight was the run to nearby Voelklingen to visit the “Voelklinger Huette “ a UNO



worldheritage, being a steelmill which worked from the middle of the 18th century until the roughly 1990 when it was closed to uncompetiveness. An extensive visit of

all main installations was arranged and lasted until lunch, which was taken in the nearby cafeteria – and

here the official Crossing Borders Tour ended and most of participants said goodbye and left for home. A few hardliners continued to a nearby castle and retired back to the hotel.

Well done Manfred and Christa – you have a full blessing for the next CROSSING BORDERS 5 – and we hope, our AOC- friends will support you more in the future in publishing the tour more often in the Pink Bulletin and the new appointed overseas-coordinator will focus on our direction a little.





High Tea In Eerbeek...

door Sandra van der Weiden.

En weer zit ik in het zonnetje achter mijn laptop wanneer ik dit verslag maak, net zoals toen met The Indian Run. High Tea in Eerbeek is een hele belevenis, dat kan ik jullie vertellen...

Het begon al met de mooi verzorgde uitnodiging van Frederike en Hans: It's Tea Time.....!
Op zondag 20 november in Eerbeek.

Het was guur en heel "foggy" weer, echt een mistige herfstdag om gezellig binnen in de warmte te genieten van elkaar en van al het heerlijke eten en drinken dat iedereen meegenomen had. Het was zó mistig dat het echt uitkijken was met auto rijden en we soms op de TomTom moesten navigeren. Dit doet me denken aan de tijd dat ik bij de KLM werkte (ik maak even een zijsprongetje). Als het dan zo mistig was zeiden wij tegen

mopperende ongeduldige passagiers dat zelfs de vogeltjes niet vlogen...
Nou, zo mistig was het ook zondag de 20ste november. Maar bij aankomst straalde het licht door alle ramen van "d' IJsselhorst." Heel sfeervol en gezellig binnenkomen.

Binnen was het al behoorlijk druk, wat een grote opkomst en dito meegebrachte heerlijke dranken en spijzen! Wat een



Walhalla! Frederike en Hans hebben niets aan het toeval overgelaten, werkelijk aan alles was gedacht en elke beschikbare ruimte was gastvrij ingericht. Zelfs de mee gekomen kinderen konden naar hartelust spelen. En als je dan bedenkt dat Frederike niet lang daarvoor een nare val had gemaakt waardoor zij enkele weken moeilijk ter been was, is het helemaal prijzenswaardig dat zij en Hans zo hebben gewerkt en doorgezet!

*Lutz bereid hier de fameuze pompoensoep. Zelf kon hij met Christine niet aanwezig zijn, maar de soep wel!
Let op de Alvis-schort!*



Anton bedankte namens de club de gastvrouw en -heer en gaf een vooruitblik op het volgende jaar.
Coen had als overseas representative nog wat mededelingen waarna de thee en koffie rijkelijk overvloedde in een heerlijke witte en rode wijn. Recepten!
Kunnen we volgend jaar wat recepten



opnemen in de Triangel?
Deze vraag werd gesteld,
of gaan we dan buiten ons
technische boekje?

Alle Alvisten vermaakten
zich uitstekend en op
een gegeven moment
dook Hans achter het
toetsenbord van zijn
imposante elektronische
piano en net zo als vorig
jaar deed Wim zijn best op



de grote bas. Sambaballen en
een heuse Triangel kwamen
tevoorschijn en het was pure
pret. Het was een geweldige
afsluiting van het Alvis jaar 2011
en we kijken uit naar 2012 wat
een bijzonder jubelend jaar zal
worden: Jubilee!, 30 jaar AOCN,
waarvan ik hoop dat we op net



*Gastheer en
onvermoeibare
meester-muzikant
Hans bracht de
stemming er goed
in!*



zo'n sportieve, gezellige en vriendelijke
manier zullen doorgaan zoals tijdens
deze High Tea! In het verslag van vorig
jaar over de High Tea staat: "Wat moet
dat volgend jaar, want zo uitgebreid lukt
natuurlijk niet elke keer."
"Lieve Frederike en Hans: het is jullie
weer gelukt, heel veel dank!"



Kap Alvis TF 21 DHC

Na de laatste rit van dit jaar (afterburner) die we met prachtig weer en open kap hebben gereden, wilden Ingeborg en ik naar huis rijden met de kap dicht.

Bij het vastzetten van de linker sluiting hoorde ik een harde tik. Hierna hing de kap aan de linkerkant los.

Gelukkig was het voor ons maar ca. 10 km. naar huis.

De dag erna maar eens gekeken wat er aan de hand was.

Al gauw bleek dat de verbinding tussen de houten voorbalk en het deel wat boven de zijruit zit was afgebroken. (zie foto 1).

Aan dit zijstuk zit een metalen lip die met 4 schroeven aan de houten voorbalk geschroefd zit. Deze lip was grotendeels weggeroest. Hieraan lassen met de bekleding er vlak bij leek me niet zo'n goed idee.

Om het probleem toch op te lossen heb ik een onderdeel gemaakt wat met de schroeven van de verchromde kapsluiting aan het zijstuk bevestigd kan worden. Hieraan een omgezette kant gemaakt die de "lip" vormt die met 4 schroeven aan de voorbalk wordt vastgezet. (foto 2).

Om dit te kunnen doen moet de rubber afdichting van de kap aan de voorkant er uit gehaald worden, daaronder zitten nl. de schroeven waarmee het aluminium profiel aan de houten balk vastzit. Dit moet allemaal los om de bekleding zover los te maken dat de "lip" eronder kan worden vastgezet.

Het weer terugzetten van de rubber afdichting is nog een heel gepruts, maar



met wat vloeibare zeep lukt het wel. Voor de zekerheid ook maar dezelfde beugel in spiegelbeeld gemaakt voor de rechterkant. Voor de montage natuurlijk eerst alle roest weggehaald en alles een kwastje verf gegeven, zie je later niets meer van want het zit onder de bekleding.

Zo zie je maar weer aan een oude auto is altijd wel iets te doen.

Hans van der Meijden



Mijn Alvis en ik...

Naam en gegevens :
Manfred Fleischmann (1951)
Getrouwd met Christa
2 dochters (Fiona en Fenella)
Woonplaats : Altenstadt Duitsland



1. Waarom een Alvis?

Als kind reeds was ik erg in auto's geïnteresseerd. In de jaren 60 had je het kaartspel "autokwartet" en de krachtigste en snelste sportauto's daarin hebben veel indruk op me gemaakt. Toen al droomde ik van een Facel Vega HK 500.

Een Alvis kwam nog niet voor op mijn verlanglijst. Tijdens onze huwelijksreis in 1977 naar Schotland, vertelde onze hotelier in geuren en kleuren over de Alvis die hij vroeger had gereden, en ik moest tot mijn schande vaststellen dat dit merk mij volledig onbekend was.

Het volgende uitstapje aldaar was dan ook naar een plaatselijke boekenhandel om meteen meerdere delen van de Olyslager Library aan te schaffen.

Daarin vond ik Alvis met mijn toentertijd favoriete model 'the Grey Lady'.

Volgens onze hotelier had Alvis in het Verenigd Koninkrijk een uitstekende naam, omdat de auto's bekend stonden om hun goede kwaliteit in zaken afwerking en techniek, zonder dat ze daarom nodeloos ingewikkeld waren, bovendien waren ze handgebouwd en vrij zeldzaam.

2. Hoe ben je aan je eerste Alvis gekomen?

Mijn Schotse hotelier en vriend liet mij, in 1981 weten dat er in Schotland een Grey Lady DHC te koop stond, vraagprijs 400 pond. Ik had hier wel interesse in, maar had geen idee hoe ik de auto naar Duitsland zou moeten vervoeren, bovendien wist ik niet in wat voor staat het voertuig verkeerde. Toevallig zag ik rond dezelfde tijd een advertentie waarin een Alvis TD 21 DHC werd aangeboden en toevallig ook nog in mijn directe omgeving.

Ik ben de auto gaan bekijken, de motor liep, de invoerheffing was betaald en ik kon de Alvis binnen een dag op een trailer naar huis halen. Ik heb de auto

Een soortgelijke TD was de eerste Alvis.



toen gekocht, naar mijn woonplaats vervoerd en ben gestart met de restauratie. Mijn instelling was en is om zo veel mogelijk zelf te doen aan al mijn auto's, en alleen wanneer nodig werkzaamheden uit te besteden aan gespecialiseerde bedrijven. Ik wil graag de opbouw, de techniek en de verwerking leren kennen en begrijpen, inclusief de aanwezige tekortkomingen in de constructie. Snel na aankoop van mijn eerste Alvis werd ik lid van de AOC om via dit kanaal informatie en assistentie te kunnen krijgen. Ook bezocht ik verschillende Internationals (IAD).

2a. Mijn 14.75 - Martin & King Six Light Saloon

Na het begin van de restauratie van de TD 21 DHC wijzigde mijn prioriteiten. Eerst werd mijn dochter Fiona geboren, daarna dochter Fenella en daarna werd het tijd voor een eigen huis. Bovendien was dit een erg drukke periode op mijn werk.



De TD 21 lag, gedemonteerd, te wachten op betere tijden. Omdat ik geen tijd had om de TD 21 te restaureren, maar graag een Alvis wilde rijden, kocht ik na een bezoek van een International in 1993 een TA 14 Duncan,



Alvis TA 14 Duncan (niet van Manfred)

die rijklaar was. Met deze auto heb ik verschillende ritten gemaakt. Daarna begon de jacht naar aparte en moeilijk te vinden Alvis modellen. Aan de verzameling van de twee Alvis werden toegevoegd: een TD 21 Saloon, Crested Eagle Mayfair Sedan de Ville, TB 14 Special, Speed 20 SB Charlesworth Fixed Head Coupe, 12/70 Mulliner Saloon en een Firefly Cross & Ellis Open Tourer. In de tussentijd heb ik mijn eerste Alvis, de TD 21 DHC in gedeeltelijk gerestaureerde staat verkocht. Reinhart Dortschy kocht mijn TD 21 saloon.



Ander projekt: Crested Eagle Mayfair Sedan de Ville



De originele uitlaat was nog gemonteerd en eveneens de hydraulische Houdaille rotatie schokbrekers en pneumatisch bediende koplampreflectoren. De hydraulische schokbrekers en de pneumatische bediening van de reflectoren waren extra's in 1928. Na een paar kleine technische aanpassingen met betrekking tot de in Duitsland geldende voorschriften is de auto in 2006 goedgekeurd.

4. Wat is gerestaureerd, en door wie?

De vorige Australische eigenaar, Geoff Hirst, heeft de auto gerestaureerd. De kunstleren bekleding van de carrosserie, de leren bekleding van de stoelen en de stoffen bekleding van de hemel zijn vernieuwd. Het frame van de stoelen is origineel. De motor is gereviseerd. Zuigers en zuigerveren, hoofd- en drijfstanlaggers, kleppen en klepgeleiders zijn vervangen.

5. Waarvoor gebruik je de auto?

Ik bezoek regelmatig bijeenkomsten en evenementen in de buurt.

De Firefly ruilde ik in voor de 14.75. Als verzamelaar is de 14.75 voor mij belangrijker dan de Firefly, het is de overgang van vintage naar postvintage. Wat het chassis betreft is het een 12/50 met daarin de moeder van alle Alvis-6-cilindermotoren. Aanvankelijk was mijn vrouw allesbehalve enthousiast over de inruilactie, maar dat is inmiddels 'gelukkig' veranderd.

3. In welke toestand was de Alvis? (14.75 - Martin & King six light saloon)

De 14.75 was gerestaureerd en rijklaar, de auto moest alleen nog door de Duitse keuring. Tot 2003 stond de auto in Australië en heeft daar de langste tijd van zijn bestaan stil gestaan.

6. Zijn er leuke anekdotes over je Alvis?

De eerste eigenaar kon in 1931 zijn rekening bij de tandarts Seymour C. Wells niet betalen en gaf hem daarom de 14.75 als onderpand. De tandarts echter had geen rijbewijs en daarom werd er toch nauwelijks met de auto gereden. Seymour C. Wells is in 1967 gestorven, hij liet de auto na aan zijn dochter, die echter geen interesse had voor het voertuig wat in de schuur stond. In 1985 vond Geoff Hirst de auto, die op dat moment slechts 45000 mijlen op de teller had staan.

7. Heb je dingen verbeterd aan je Alvis?

Ik heb alarmlichten ingebouwd en een nieuwe honeycomb radiator naar originele specificaties gemonteerd. De waterpompas werd gedeeld om de afdichting van de pompas, die nogal veel onderhoud nodig heeft, te kunnen verrichten zonder de hele motor te moeten demonteren. De motor is van de 2e serie waarin de pompas direct met het tandwiel van de distributie verbonden is. In de 3e serie werd gebruik gemaakt van een apart lager voor de waterpompas, waardoor dit een soort steekas is geworden.

8. Hoeveel kilometer rijd je per jaar met de Alvis?

Afhankelijk van de evenementen en de wispelturigheid van de Old Lady ongeveer 1000 - 1500 km per jaar.



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

Ik heb nog een Speed 20 SB, Charlesworth Fixed head coupe, en Crested Eagle Mayfair Sedan de Ville 25.62, een 12/70 Mulliner saloon, een TA 14 Duncan, een TB-14 rolling chassis, een TC21/100-Special (project), een Jensen Interceptor II, een Facel Vega HK 500, een Facel Vega 6, een Bonito FT (kitcar), een Lloyd 400 en een Saab 900 DHC.



Good Old England V



Herman Schipper

Engelsen zijn bezeten van techniek, en hebben een bepaald technisch gevoel, dat veel andere nationaliteiten niet hebben, of in ieder geval, anders tot uitdrukking brengen.



Neem als voorbeeld nou eens de koplampen van een Speed 20 en vroege Speed 25. Enorme grote spiegels in een enorm verchromd huis, met daarin een bolletje van glas van 20 of 25 Watt.

Het lampje zat in een verschuifbaar fittinkje, zodat je de lamp precies in het brandpunt van de reflector kon stellen. Achterop de fitting zat een wieltje, waarmee het lampje voor- en achteruit kon verplaatsen, zodat je een mooie ronde lichtstraal kreeg.

Als je dus de indruk had, dat het licht van je P 100's wat minder was geworden, klapte je de lamp naar boven open en draaide aan het wieltje totdat de bundel weer goed was. Het probleem was alleen, dat je de bundel tijdens het afstellen niet kon zien, want de lamp scheen daarbij recht naar boven! Heel ingenieus allemaal, maar het werkt alleen niet.

Dit geldt natuurlijk niet voor onze geliefde Alvis, maar uitsluitend voor die onderdelen, die door andere bedrijven werden toegeleverd, zoals Lucas, Clayton-Dewandre, Hartford en Luvax, en anderen. Alvis eigen constructies zijn zeer goed doordacht en betrouwbaar, het enige wat je er van kunt zeggen, is dat vroeger de sterkte

van bepaalde constructies niet werd berekend, maar veelal op het gevoel werd bepaald. Vandaar dat een aantal onderdelen, zoals bumpersteunen, ophangpunten e.d. van ongelooflijk zwaar ijzer werden gemaakt, en als het dan nog kapot ging, dan maakte je het gewoon nog wat

zwaarder.

Tegenwoordig is in Engeland een hele industrie ontstaan, die al die oude zaken weer kunnen repareren.

Dat je daarbij soms toch wel aparte dingen meemaakt heb ik bij al mijn bezoeken aan Engeland ervaren.

Alweer met Wim onderweg had ik een aantal armschokbrekers bij me, die ter reparatie naar de firma S...International Ltd. in Birmingham ter reparatie moesten worden aangeboden.

Na lang zoeken kwamen we in een onduidelijke achterbuurt terecht, waar op nummer 93 de firma zou moeten zitten. We duwden een scheve deur in een schutting open, en daarachter stonden een paar onduidelijke bouwsels.

Toen we vlak bij de schuurtjes waren, zagen we dat we op de goede plaats waren, want in de modder lagen wel een stuk of dertig oude schokbrekers.

We sopten er maar overheen, en gingen naar binnen. In de hokken waren een paar vriendelijke jonge mannen bezig, en op onze vraag of we hier bij de firma S... International waren, kregen we in fraai

Pakistaans-Engels de bevestiging. Het dak lekte behoorlijk, maar daar-
tegen waren een aantal plastic folies
opgehangen, die het doorkomende water
deskundig naar een paar oude olievaten
leidden. Aan een soort waslijn hingen een
stuk of twintig schokbrekers, niet meer
vettig, maar nog wel roestig, die met een
zwarte spuitbus "gereviseerd" werden.
Op de grond stond een grote doos met
een opschrift van Aston Martin, met
daarbij een geopende brief.
Uit nieuwsgierigheid pakte ik de brief,
want als Aston Martin zaken doet met
zo'n firma, moet het toch wel in orde
zijn. Helaas, de brief leerde wat anders:
Aston Martin was boos, en stuurde alle
gereviseerde schokbrekers retour wegens
onvoldoende werking, en meldde tevens,

dat geen betaling zou plaatsvinden!
We hebben de boel maar gelaten zoals
het was, en zijn vertrokken. Dan maar
geen revisie!

Natuurlijk is dit niet maatgevend, er
zijn een aantal zeer goede revisie- en
restauratiebedrijven in Engeland, maar
controleer altijd wel eerst hoe goed ze
werkelijk zijn. Maar we hebben ook
meegemaakt, hoe een firma, die nieuwe
veren maakte, in een oud boek keek, en
vervolgens precies vertelde welke veren
er onder mijn Speed 25 zaten, want die
hadden ze zelf in 1938 geleverd!
En natuurlijk konden ze die nog leveren,
en de prijs viel ook nog eens mee.

Herman

Speed up your Speed

Herman Schipper

*Je koopt een Alvis, het lijkt allemaal
even mooi, de prijs, ach, daar kom je
ook wel weer overheen, en je verheugt
je al op al die prachtige ritten die je
gaat maken. De verkoper heeft jaren
storingvrij gereden, nooit roest gezien,
en als je hem een keer goed poetst ziet
hij er weer fantastisch uit!
En dan, de eerste rit. Speling in het
stuur hebben ze allemaal, en remmen
is met een klassieker altijd wat minder.
En die deur sluit niet helemaal
lekker, daar moet even naar gekeken
worden... Afijn, we kennen het
allemaal, denk ik.*

Ik heb de afgelopen jaren een nogal fors
aantal Speeds gehad, en zo'n vooroorlogse
auto vraagt toch wel om een speciale
behandeling. Niet alles is te krijgen, soms
heb je een aanvechting om de ouderwetse
techniek een beetje aan te passen, maar
dan doe je de originaliteit wel een beetje
geweld aan.

Maar ja, je wilt wel een betrouwbare auto,
en het moderne verkeer stelt toch wel
hoge eisen. Wat je er aan doet is ieders
eigen keus, daar bemoei ik me niet mee.
Ik beschrijf hier alleen maar, hoe ik te
werk ga, maar het kan ook anders!

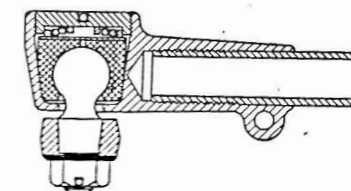
Eerst maak ik de motor aan het lopen,
en ervan uitgaand dat er een kenteken
op zit, of dat je een garagekenteken
kunt lenen, maak ik een proefrit, om
te kijken hoe hij stuurt en remt, of alle
versnellingen het doen, of de ruitwissers
werken, wat er allemaal rammelt, en
dat schrijf ik op! Want later ben je het
absoluut vergeten.

Een Alvis kan zeer goed sturen, maar dan

moet wel alles goed in orde zijn.
Bij mijn Speed's was het altijd licht
slingeren op de snelweg, sporen voel je
heel goed, en erg rechtuit rijden deden ze
ook niet.

Dus eerst alle stuurkogels er uit: acht
stuks! Bij de Speeds zijn de kogels van
staal, maar ze zijn gevat in houten(!)
inserts, van pokhout (lignum vitae), een
houtsoort met smerende eigenschappen,
wat vroeger ook in de glijstukken van
stoommachines werd gebruikt.

Red Triangle heeft nieuwe inserts, maar
meestal geen nieuwe kogels. Al zien de
oude kogels er nog goed uit, meestal
zijn ze sterker gesleten dan het hout!
Ik vervang ze dus altijd, evenals het
hout. Alleen moet je goed opletten, de
nieuwe houtjes zijn vaak net iets te lang
en stuiten dan op de onderkant van de
houder, en dus sluiten ze de kogel niet
goed op. Haal wat van de onderkant af
met de powervijl, en kijk of onder nog
speling is na montage.



Tie rod ball end.

De assen van de hulpstuurarmen zijn
daarna aan de beurt. Als ze ingerot zijn,
laat ze dan glad slijpen en vervang de
bronzen bussen. Hoogtespeling is ook uit
den boze, dus met wat shims is dat wel op
te lossen.

De bussen van de fuseepennen zijn dan
aan de beurt, ook hier mag geen speling

MARCH 12, 1948 THE AUTOCAR 17

ALVIS TICKFORD D.H. COUPÉ

COACHWORK DE LUXE
by **TICKFORD**

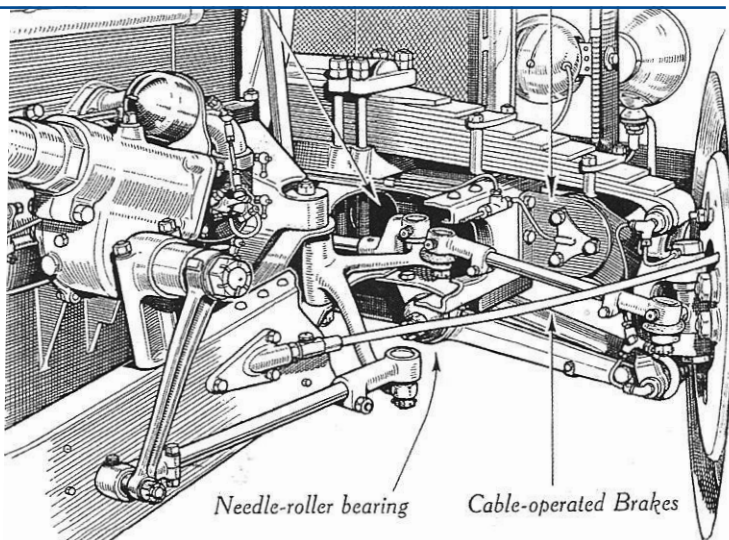
LONDON SHOWROOMS:
TICKFORD LTD. 6-9 UPPER SAINT MARTIN'S LANE
LONDON W.C.2
WORKS: NEWPORT PAGNELL · BUCKS.

merkbaar zijn. Het is overigens nogal een klus, om de fusee's er uit te persen! Maar de RDW let er speciaal op, dus zeker goed controleren.

Zijn we er nu? Nee zeker niet!

De onderste draagarmen zitten in naaldlagers, met axiaal ook naaldjes, en ook nog een messing plaat. Ik heb bij twee Speeds de naaldlagers vervangen door bronzen bussen, tot nu toe met goed resultaat. Belangrijk is, dat de onderste draagarmen vrij draaien, met de door Alvis gekozen constructie is dat nogal een gedoe.

En dan komt de bovenste draagarm, de dwarse bladveer! Als die niet goed in het midden ligt klopt de wielstand niet. En aangezien de veer alleen aan de bovenzijde gefixeerd is, wil die nog wel eens verschuiven. Een paar millimeter is al genoeg, dan staat het ene wiel schuiner dan de andere. Ik heb bij mijn Speeds in het onderste hoofdveerblad daarom een gat van 11 mm geslepen, in het onderste alublok een gat van 11 mm, en daarin een stukje van een (geharde) boor 11mm. De veer kan nu niet meer verschuiven en het camber van de wielen is korrekt. Overigens, als de veer is doorgezakt stuurt de auto ook niet fijn, en moet de veer opgespannen worden, zodat hij links en rechts 1,5 tot 2 cm boven het chassis zit. Maak de veer niet te bol, dan slaat hij tegen het chassis en

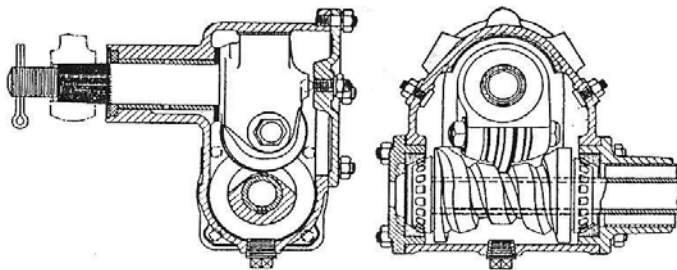


staat de auto te hoog.

Nu nog de spring afstellen, 2-3 mm uitspoor. Ook het stuurhuis mag geen speling hebben, en dat is een heel lastige klus. In de loop van 75 jaar is meestal het deel van de worm bij rechttuit rijden het meest versleten. Als je aan het stellen gaat kun je het best de worm een halve slag draaien, zodat het minst gesleten deel op de rechttuit-stand staat, en het gesleten deel op de bocht-stand.

In de bocht heb je daar weinig last van, aangezien de kracht dan in een richting gaat, maar het rechttuit rijden wordt stukken beter.

We zijn er bijna, alleen de achtervering nog. Zorg dat de veren zonder speling op de bronzen bussen draaien, dat de



Marles steering.

veerpennen geen speling in de bussen hebben, en dat er vooral geen zijdelingse speling is. Controleer of de achterste stang in het chassis, waar omheen de schommel draait, goed recht is! Als de auto ooit een aanrijding heeft gehad, is die stang krom, en moet vernieuwd worden.

Moet de Speed geheel origineel blijven, dan zijn we nu klaar. Wil je een betere lokalisering van de achteras, kun je een zgn. Panhardstang aanbrengen. Dat is een stang die aan de ene kant vastzit aan de veerplaat, en aan de andere kant aan het chassis. Als je zonder zo'n stang hard de hoek omgaat, schuift de achteras naar links of naar rechts, en kan tegen het spatbord komen. Bovendien geeft het een zweverig gevoel in de bocht. De Panhardstang houdt de achteras precies op zijn plaats, en ook dat merk je bij het sturen.

Als laatste opmerking nog, dat goede schokbrekers ook een heel verschil maken, hoewel bij bladveren je dat minder merkt dan met schroefveren. Bladveren hebben namelijk door hun wrijving al een zekere demping, schroefveren niet.

Zo, stuur en wegligging zijn nu in orde, wat komt er nu? Wat denk je van de remmen?

Een Speed heeft kabelremmen, sommige hebben een soort vakuumbekrachtiging, maar het is toch anders dan hydraulische remmen. Kabels rekken, en moeten dus regelmatig bijgesteld worden. Kabels geven wrijving, dus blijft er nog al eens een rem slepen. En de trommels zijn in die 75 jaar vast al een paar keer uitgedraaid, dus die zijn ook al wat dunner, en soms slingeren ze enigszins. Hoe gaan we daarmee om? Allereerst

moet er zo zacht mogelijke voering op de remschoenen. De moderne remvoeringen zijn in feite voor vrachtwagens ontwikkeld, voor personenwagens zijn ze er niet meer, die hebben allemaal schijfremmen. En die vrachtwagens eisen zeer harde voeringen, voor zeer hoge (hydr.) drukken. Zoveel kracht kun je met kabelremmen haast niet zetten. Dus vraag om de zachtste voering, en als het bedrijf gespecialiseerd is, laat de schoenen "straaldraaien". Vervolgens moeten de kabels superlicht door de buitenkabel gaan, goed smeren, geen kinken, geen knelpunten op de buitenkabel, vederlicht !! Daarna de wielen hoog, en alles afstellen volgens het instructieboek. Als dat niet goed lukt, kan het zijn, dat de onderlinge afstelling van alle remdraaipunten niet goed is. Het gaat te ver, dat hier ook te beschrijven, maar het kan de oorzaak zijn dat het net niet 100% is, terwijl verder alles in orde is.

En, rijdt de Speed nu perfect? Bijna, want we hebben nog niet naar de wielen gekeken. Als er losse spaken zijn, of de klingeltest, met een schroevendraaier langs alle spaken, geeft nogal wat doffe tonen, dan is het tijd om de spakenspecialist op te zoeken. Een slingerende of onronde velg, of banden met hoogteslag, zetten de hele auto in cadans, en dat rijdt echt niet fijn. Zorg voor perfecte wielen, je kunt het niet zelf doen, dus het is duur, maar het is zeker de moeite waard. En als je dan alles gedaan hebt, dan is een Speed een genot om te rijden. Ik ken weinig vooroorlogse auto's, die zich kunnen meten met een goede Alvis Speed!

Volgende keer wat meer over de aandrijving, want sturen en remmen doet hij nu als de beste!

Wat is er aan de hand in Alvisland?

Het zijn barre tijden, met al die kredietcrisis, bankencrisis en Europese machtsverschuivingen. Wat voor invloed heeft dat op de prijzen van Alvis, zowel de voor- als na-oorlogse?

Het pond is relatief laag, de dollar is laag, en de koopkracht van de Euro lijkt af te nemen.

Ik ben de laatste tijd een aantal keren op bezoek geweest bij handelaren, de meeste in Nederland, en twee in Duitsland. De algemene klacht is, dat de meest bekende klassiekers uit de vijftiger en zestiger jaren slecht verkopen, en dat de hoge prijzen van Healey's, Jaguars XK's e.d niet meer gehaald worden. Behalve dan van absolute topstukken van die merken, daarvan zijn de prijzen eerder nog wat gestegen. Maar MG-B's, Jaguar MK2's, Mercedes 220 e.d. zijn echt goedkoper geworden vergeleken met een aantal jaren terug. Ook Volvo's en Alfa's lijden eronder, maar luchtgekoelde Porsches van begin tachtiger jaren zijn zeer duur geworden.

Wat valt daar uit af te leiden? Eigenlijk weinig, behalve dan, dat sommige auto's opeens een hype worden, en dan gaan de prijzen omhoog. Maar de "gewone" klassiekers, wel, daar zijn er eigenlijk te veel van! En dan ook nog vaak van twijfelachtige kwaliteit. Dat komt de prijs niet ten goede! Maar wie de veilingberichten een beetje volgt, ziet in Amerika een enorme opleving van bijzondere auto's, waarvoor belachelijke prijzen betaald worden. Wat te denken van \$ 9.680.000,- voor een Mercedes 540 K Roadster 1937, of \$ 5.280.000,- voor een Ferrari SWB? Of van \$ 30.000,-

voor een Autobianchi (=Fiat 500) 1960, en \$ 25.000,- voor een Messerschmitt driewieler, je weet wel, zo'n bromfiets met een plastic kap?

Zien ze het als belegging? Of is het gewoon zo, dat geld weinig waarde meer heeft, en dat de rente toch bijna niets meer opbrengt? En dus beleg je het maar in een auto, in de hoop dat de gekte doorzet?

En dan de hamvraag: wat gebeurt er met de prijzen van Alvis? Het lijkt er op dat de prijzen stijgen, zeker voor de wat zeldzamere types. Dropheads TD/TE/TF zijn duur, vanaf zestig/zeventig duizend euro voor goede exemplaren, waarvan er overigens niet erg veel zijn!

De saloons lijken niet te zijn gestegen, maar het is moeilijk te bepalen via een advertentie hoe goed ze zijn. Tussen twintig en veertig duizend euro, maar wees dan wel bedacht op roestvrije exemplaren! Een drieliter met slechte schermen en rot rond de voor- en achterraut wordt erg duur om te restaureren. TA 14's zijn redelijk prijshoudend, de dropheads lijken wat te stijgen.

Hoewel het aangeboden aantal te klein is om van een tendens te spreken. Wat wel opvalt, zijn de prijzen, die voor (open) 12/50 betaald worden. Twintig-, dertigduizend pond begint normaal te worden, en een aantal engelse kennissen met Speeds en 4.3's hebben er tegenwoordig een 12/50 bij! Terug in de tijd dus!

En dan de Speeds zelf. Duur, duur! En opeens wil iedereen in Nederland en Duitsland een Special, en dan liefst een Speed 25 of een 4.3. Saloons worden

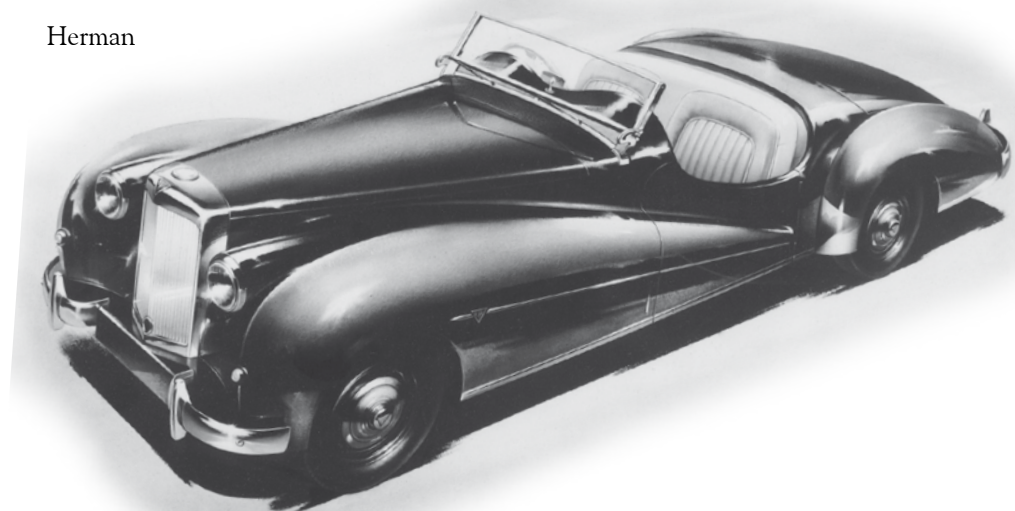
gesloopt, chassis ingekort, dikke motor erin, licht aluminium bakje er op, en vanaf € 150.000,- doe je mee. En ze zijn niet aan te slepen! Een originele drophead of tourer Speed 25 ligt in dezelfde prijsklasse, mits zeer goed gerestaureerd.

Het is toch vreemd, dat een Special duurder is dan een origineel exemplaar, maar dat is wat we nu zien.

In de historische rally's wil opeens een aantal welgestelden een Speed 25 Special, gezien de goede resultaten van de paar, die er nu rijden. Die vraag zorgt er ook voor, dat er TA 14 Specials op de markt komen, die gretig aftrek vinden, hoewel naoorlogs en lang niet zo potent. Maar toch ook prijzen van € 50.000,- tot € 80.000,-, en dat lijkt mij toch wat aan de hoge kant.

Algemeen kun je stellen, dat de vooroorlogse Alvis', en bijzonder de Speeds, behoorlijk in de lift zitten, gedragen door de vraag naar Specials. Laten we hopen dat er voldoende echte liefhebbers zijn, die voorkeur geven aan de originelen, want daarvan verdwijnen er te veel.

Herman



TIP TIP TIP TIP

Inkopen?

Kerst/winterinkopen?

Wilt u iets bijzonders en van hoge kwaliteit als cadeau of voor uzelf? Sommigen van u zullen het Duitse verzendwarenhuis Manufactum wel kennen, want hier vindt u het.

Bijzondere en originele artikelen, traditionele en nostalgische zaken, alles van hoogwaardige materialen en met vakmanschap gemaakt. Meestal met een stevig prijskaartje, maar dan heb je ook wat.

www.manufactum.de

Coen van der Weiden

Close encounters
of the same kind...:
Rendez-vous in
Eindhoven.
Alvis Speed 25
& Delahaye 115



Ziehier een paar gescande kleurenfoto's van een spontane ontmoeting in het centrum van Eindhoven in 1984! Nog ruim voor het digitale tijdperk, waarbij we zuinig waren en alleen echt dat vastlegden wat we de moeite waard vonden, als we tenminste een camera bij ons hadden! Toen mochten we nog voor de Bijenkorf langs rijden en was er Lodewijks Woninginrichting waar nu die "vette bekken keten" van McD gevestigd is. (Uitdrukking van mijn broer Bart...)



Vele, vele jaren en ervaringen later zou Harry Vossen lid worden van de Alvis Owner Club Nederland, zij het (nu nog) zonder Alvis...

Wat is nou zo leuk aan zo'n oud ding?

Herman Schipper

Als ik zo nu en dan met mijn Speed onderweg ben, krijg je allerhande reacties, variërend van "wat een prachtige auto" tot "wat moet je met zo'n oude bak?"

Daartussen liggen een aantal vragen, die je soms wel, soms niet, beantwoordt. "Hoeveel gebruikt ie?" is een veelgestelde vraag, "hoe hard loopt ie" "krijg je ook vaak. "Welk jaar?" is eenvoudig te beantwoorden, maar wat moet je zeggen als ze vragen, wat er nou leuk is aan een oude auto?

Het rijdt zo lekker, is natuurlijk maar ten dele waar, elke Peugeot rijdt comfortabeler! Het is goedkoop, gaat ook niet op, moderne auto's zijn veel zuiniger en voor de prijs van een mooie Alvis koop je twee Skoda Roomsters. Belastingvrij is wel een voordeeltje, maar goedkoop rijden is er niet bij!

Wellicht denken een aantal van ons, dat vroeger alles beter was. Misschien ten dele waar, maar de auto's waren zeker niet beter. En de wegen ook niet.

Dus dat kan ook het antwoord niet zijn. Blijft over, dat we gewoon een beetje willen opvallen! We zijn snobs! We rijden klassiek, dus we zijn ook een beetje klassiek. Dat moet het wel zijn, want verder zijn er ogenschijnlijk alleen maar nadelen.

Het is duidelijk, dat er toch ook nog iets anders moet zijn waarom we het allemaal zo leuk vinden. Vergeet niet, dat nostalgie bij zeer velen meetelt, en wat is nou leuker om in dezelfde auto te rijden, waar je vroeger als kind met zoveel bewondering naar hebt staan kijken? Ik heb zelf nog een DKW cabrio uit 1940, dezelfde die mijn vader had, en waar mijn moeder altijd met weemoed over sprak. Het ding rijdt voor geen meter, na

een minuut of tien is de topsnelheid van 80 km/u bereikt, het ding stinkt door de tweetactolie een uur in de wind, en betrouwbaar is hij ook niet.

Maar leuk!! Ik kan het ook niet anders verklaren, het is gewoon leuk! Ook is natuurlijk het restaureren van een oude auto een aspect wat meetelt, maar er zijn genoeg mensen die niet zelf sleutelen, en toch dol zijn op hun klassieker.



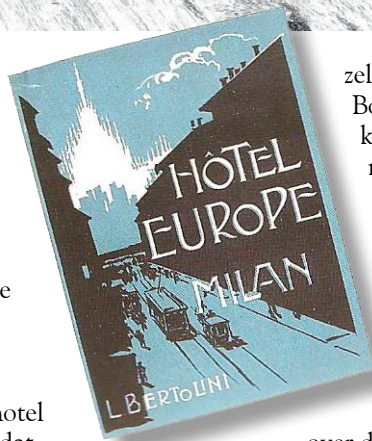


Maar er is meer. Waar ontmoet je zoveel gelijkgestemde lieden, waar kun je zo lekker doorkletsen over je oude liefde? En wat is het niet leuk om met je Alvis een mooie trip door Engeland te maken.

Daar kan een moderne Mercedes niet tegen op.

Kom je met je Alvis bij je hotel aan, dan heb ik de indruk, dat je net even prettiger behandeld wordt dan met modern blik.

Bij restaurants krijg je net even een betere tafel, en als je ergens in een dorpje even stopt, heb je al gauw een praatje. In Italië is het niet veel anders, als je tenminste met een Italiaanse auto rijdt, en een beetje Italiaans spreekt natuurlijk. In Frankrijk val je minder op, die rijden



zelf nog behoorlijk klassiek. Bovendien is rijden met een klassieke auto een vorm van reizen, die we inmiddels verleerd zijn.

Met een moderne auto rijdt je in een ruk naar Zwitserland, om doodmoe in je hotel neer te ploffen. Met de Alvis ga je om een uur of tien op weg, zo min mogelijk

over de snelweg, om halfeen stop je bij een goed restaurantje voor een prettige lunch, even na tweeën ga je weer door om omstreeks halfzes een hotelletje te zoeken, waarna natuurlijk weer een goed diner volgt. Dat is reizen, zonder stress, het duurt alleen een dag langer.

Maar wel veel leuker, probeer het maar!



Charles Follett
invites you to take the wheel
of the Speed 20 ALVIS.



With Van den Plas sports 4-seater
£725



ALVIS

Supreme from Every Point of View

By their triumphant achievements on the racing tracks of the world, by their masterly design and beautiful construction, Alvis cars have attained for Britain and themselves a truly enviable renown.

Let Henlys submit an Alvis for your inspection and test, without the slightest obligation.

HENLYS LTD., DISTRIBUTORS FOR ALVIS CARS,
1, 3 & 5, PETER STREET, MANCHESTER,
Devonshire House, Piccadilly, London, W.1.

"Firefly Twelve"
from £490.
"Crested Eagle"
16 h.p. or 20 h.p.
from £750.
"Speed 20"
from £695.

SEE THEM AT HENLYS

Manufacturers: Alvis Car & Engineering Co., Ltd., Coventry.