

TRIANGEL

april 2012 89



*Power with beauty,
Speed with grace*

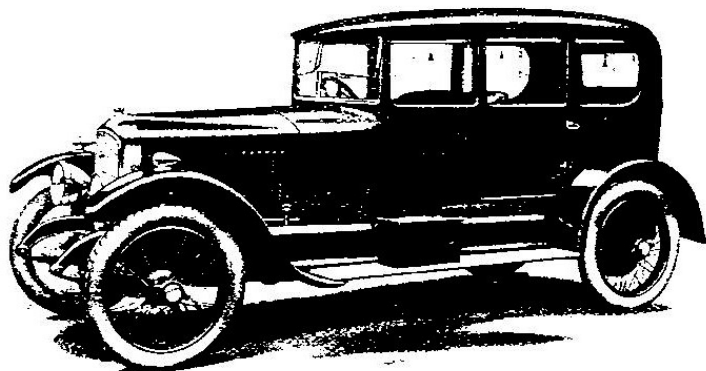


Phone—3021 (Private Branch Exchange)
Grams—" Crosslis, Coventry "

Cross & Ellis Ltd

Clay Lane, COVENTRY

MOTOR COACHBUILDERS
PANEL BEATERS



OUR MOTTO

“ SERVICE ”

SALOONS
SPORTS BODIES

LANDAULETTES
RACING PANELS



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. 90

Uiterlijk 17 juni 2012

Bij de voorplaat:

*De Markt in Heusden, startpunt voor de
eerste rit dit jaar, de Hare Drive.
Zie het verslag.*

Bij de middenplaat:

*Speed 25 dhc van Herman Schipper
en Speed 25 Special van Martin Aldering*

Beide foto's van Tom Gatsonides

Inhoud

Chairman's Column

Evenementenkalender

Van de redactie

Hare Drive, 15 april 2012

Martin Aaldering

Introductie

Martin en Jose Aaldering

Interclassics & TopMobiel 2012

Paul van der Velde

Geen sneeuw in de Ardennen

Herman Schipper

Hoe origineel is jouw Alvis?

Herman Schipper

Techno Classica in Essen

Hans van der Meijden

Mijn Alvis en ik

Jan Kulk

Techno Tips

Hans Noordhoek

Good Old England V

Herman Schipper

Running Squaw?

Paul van der Velde

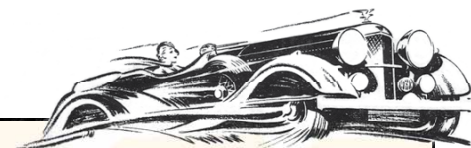
Volbloeds uit Argentinië

Herman Schipper

Fehactiviteiten



Chairman's Column



2012 – 30 jaar Alvis Owner Club Nederland

Op 4 maart hebben wij onze ALV geconsumeerd. De aanwezige 23 leden en hun partners (totaal 35 Alvisten) hebben het wel en wee van het afgelopen jaar aangehoord en de voornemens en verwachtingen voor 2012 gepresenteerd gekregen.

2012, een jubileumjaar, 30 jaar Alvis Owner Club Nederland. Wanneer ik het verslag van Coen van der Weiden, als overseas representative, goed interpreteer is het in Engeland (the UK) nog steeds niet doorgedrongen dat wij, al 30 jaar, een zelfstandige Club zijn, en geen sectie zoals bijvoorbeeld in Duitsland het geval is.

Een detail waarop onze secretaris, André Hillebrand mij attendeerde: de locatie van deze vergadering was ook als tussenstop opgenomen in de eerste Tour of Holland in 1982! Zou André daarom 't Wapen van Haarzuilen' gekozen hebben als vergaderlocatie, nostalgie? Onder de aanwezigen waren veel leden van het 'eerste uur', die zich misschien de eerste AOCN tour nog wel konden herinneren. We zullen dit jaar nog regelmatig terugkijken in de geschiedenis van de AOCN, en het is dan een genot dat je kunt putten uit de informatie die verstrekt wordt door de nog steeds actieve leden uit de eerste jaren.

De voorbereidingen voor het jubileum vorderen gestaag, en met meer dan 30 deelnemende Alvis-automobielen die onze verjaardag opluisteren moeten we er toch een geweldig feest van kunnen maken.

Genoeg over het jubileum, er staan ook nog andere evenementen op het programma, nationaal en internationaal. Ook dit jaar is voor bijna alle evenementen weer een organisator gevonden.

Het AOCN-rittenseizoen startte dit jaar op 15 april in Heusden.

Wanneer je deelneemt aan een evenement zou het leuk zijn wanneer de niet-deelnemers ook zouden kunnen genieten van je belevenissen. Een artikel in de Triangel zal door iedere Triangel-lezer worden gewaardeerd.

Laten we ook dit jaar weer volop genieten van onze auto's, door indien mogelijk deel te nemen aan de evenementen die je clubgenoten organiseren. Dus schud je Alvis(je) maar wakker, pleeg het nodige onderhoud, haal de stofdoek over de motorkap en laat de paarden maar weer eens draven. De zon schijnt, dus rijden!

Jullie voorzitter,
Anton Brouwers

Evenementenkalender

Let vooral op onze Jubileumviering!
Voor de Eagle Rally zoeken wij nog nadere invulling

Niet-Alvis, maar wel de moeite waard:

Mille Miglia
17-20 mei - Italië

Historisch Weekend Den Helder
23 en 24 juni

De AOCN heeft een uitnodiging ontvangen van de organisatie van dit evenement.

Dit jaar in het teken van Engelse klassiekers, waar natuurlijk Alvis bij aanwezig hoort te zijn. Een tweedaags evenement met ook een nautisch deel, dus ook buiten de vertrouwde auto's is er veel te zien en te beleven.

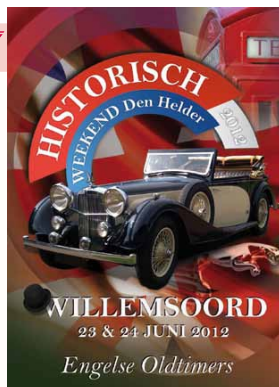
Rob en Meta Benink hebben de mogelijkheid voor overnachting voor Alvis leden aangeboden, zij hebben een zomerhuis op hun erf met 3 tweepersoonskamers.

Te zien op de website: www.red-cedar.nl. Ontbijt wordt door Rob & Meta verzorgd. Inschrijven kan eenvoudig met het digitaal aanmeldingsformulier via www.historischweekend.nl

en meldt u zich bij Rob & Meta voor de overnachting, dit kan eventueel ook via uw secretaris André Hillebrand.

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

British Autojumble - 24 juni 2012
Waalwijk



ALVIS JUBILEUM - 30 jaar AOCN

17 - 18 - 19 - 20 mei 2012

Organisatie: André - Jan Maarten
Hans van Tongeren - Hans van der Meijden - Anton

ALVIS Tour of Scandinavia 2012

8 t/m 19 juni 2012.

ALVIS Eagle Rally - 8 juli 2012

Organisatie: ???

reserve Wim van Ginhoven (picknick)

ALVIS Crossing Borders 5 19 - 23 juli 2012

Organisatie: Manfred Fleischmann - Waldenburg

ALVIS International Alvis Day

7 - 9 september 2012

Organisatie: AOC - Cardiff Wales UK

ALVIS Indian Run 8 - 9 september 2012

(Weekend)

Organisatie: Roel Bijl en Hans Noordhoek

ALVIS Afterburner 14 oktober 2012

Jacqueline en Rachel Pascoe

ALVIS High Tea 18 november

Fred Veerman - Hengelo - Gelderland

Van de redactie



Voor mij was de afgelopen periode geweldig druk, en daarbij had ik last van een hinderlijke spierziekte, dus eigenlijk ben ik zelf verbaasd, dat de nieuwe Triangel voor ons ligt!

Mijn werkplaats in Kampen had ik verkocht per eind mei, maar de koper stond er op, eind februari over de hal te beschikken. Wie er wel eens geweest is, weet dat er ca. 30 pallets met Alvis-onderdelen lagen, 2 Speeds, een TA 21 drophead, Morris 8, DKW F8 en een Matchless G18, oh ja, en een Matchless G3LS in onderdelen, lasapparaten, draaibank, boormachine, freesbank, boutenstellingen voor BSF, voor metrisch, en voor alle voorkomende draadsoorten, een Eckold krimp- en strekmachine met een Engelse wheelingmachine, een brug naar de verdiepingvloer, straalcabine met enorme compressor, werkbanken en een koffiezetapparaat.

Dat moest er dus allemaal uit, en ondertussen had ik thuis een garage laten bouwen, waar natuurlijk alles lang niet in kon! De meeste machines zijn verkocht, de onderdelen ook, en thuis begint het er weer op te lijken, ik kan al weer wat



klussen doen aan de auto's.

De eerste rit van dit jaar is ook al weer achter de rug, een prachtige tocht door het Land van Maas en Waal, door Hans en Gerry van Eeuwijk perfect georganiseerd! Het verslag er van is geschreven door ons nieuwe lid Martin Aaldering, die voor de eerste keer mee reed. En dan gelijk schrijven! Prima, ik reken op de oudere leden, dat ze dat niet op zich laten zitten, en er om zullen strijden, wie het volgende verslag mag schrijven.

Ik zelf begin een beetje uitgeschreven te raken over Good Old England, veel meer heb ik eigenlijk niet beleefd daar, dus als een van U nou eens iets gekks heeft meegemaakt? Schrijf het op, en stuur het, zonodig vertelt u het, en schrijf ik het wel op.

Verder weinig nieuws van de redactie, Paul heeft het nog altijd erg druk, ik heb het ook nog druk, maar we persen gewoon door, de volgende Triangel komt omstreeks begin juli.

Herman.

Hare Drive - 15 april 2012

verslag: Martin en Jose Aaldering
foto's: Tom Gatsonides



Zondagmorgen 4.30 uur klaarwakker. De Alvis staat op de aanhanger en we moeten vroeg weg want te laat komen lijkt ons geen optie. De eerste rit van het jubileumjaar, ons eerste bezoek aan de Alvis Owner Club, dan kom je niet te laat.



Maar half vijf is ook geen tijd en zelfs de honden kijken mij meewarig aan. Om 8 uur dan toch maar richting Beesd. Met aanhanger mag je 80 behalve op

zondagmorgen dan kan 100 nog net door de beugel. Als we nu de auto met aanhanger bij Baron van Verschuer stallen dan kunnen we op weg naar huis



lekker warm worden. Plekje zoeken, auto afladen en vaststellen dat het deze winter regelmatig minder koud was dan vandaag.



de nieuwkomers die als laatste deelnemers arriveren. Een Bossche bol en koffie tegen de kou en we kunnen vertrekken.



Wat ons gelijk opvalt is het grote verschil in auto's, kleine, grote en hele grote uitvoeringen van het zelfde merk. Allemaal gewassen en gesteven alsof het Pasen is. Onze Special heeft dat allemaal niet, zij? wordt niet te vaak gewassen en poetsen is verboden, het moet er allemaal een beetje ruig uitzien want de auto is gebouwd voor het vuile werk. Snel maar veilig was de opdracht van Bert Dolk en dat is gelukt. Wij kochten

Nog 41 kilometer naar de Vismarkt in Heusden die inmiddels leuk gevuld is met auto's van het merk ALVIS. Wij zijn nog net binnen de tijd maar toch

het monster van Bert en na bijna 2 jaar en inmiddels meer dan 15.000 kilometer weten we dat zijn opdracht correct is uitgevoerd.





Op weg in het land van Heusden en Altena zoals wij dat op school geleerd hebben. Ik weet echt niet meer waarom dat

zo genoemd werd maar mijn vermoeden is dat het reizen tussen Heusden en Altena vroeger een bezigheid was voor een hele dag terwijl wij er in no time doorheen karren. Gratis veerpont, waar vindt je dat nog? De reden wordt door Hans omschreven.

We rijden langs verschillende kastelen en burchten en lezen een deel van de historie. Ridder, kasteelheren, oorlogen en Spanjaarden, ze komen allemaal voorbij. Hoe zou het leven voor de gewone burger geweest zijn?

Pauze op Loevestein, voor ons een half uurtje voor Hugo de Groot 2 lange jaren. Een kopje soep om warm te worden en

verder gaat de stoet langs de Waal en erover. Het gebied is wonderschoon maar geloof mij in de zomer is

het druk maar in een open auto toch veel leuker door het directe contact met fietsers en wandelaars.

Richting lunch staan we plotseling voor een wegafzetting. Kaarten en TomTom zoeken maar een medewerker van Rijkswaterstaat wist zelfs de weg uit zijn hoofd.

De lunch was weer voortreffelijk op dit adres, ik kwam hier regelmatig in het verleden altijd snel en goed en vriendelijke bediening, wat wil een mens nog meer?

Sigaartje, sigaretje voor de verslaafden onder ons en op naar Buren het Oranjestadje.

Zou hier de beroemde Elfstedenschaatser Alex van Buren vandaan komen? Als het antwoord ja is, ligt het meer voor de hand dat de jongeman Alex Van Egmond genoemd zou worden volgens de informatie. We rijden langs de Linge en lezen dat dit de langste rivier van heel Nederland is, een leuke quizvraag, dat weten niet veel mensen.

Op naar de Baron waar we een prominente parkeerplek krijgen, midden voor het etablissement zodat we zelf onze fraaie investeringen op afstand kunnen bewonderen.

De drankjes komen ook hier razendsnel. Gerry en Hans ontvangen een fles met inhoud en een certificaat van goed gedrag, nee geweldig gedrag. Het uitzetten van een route is en blijft

lastig ondanks de schoonheid van ons eigen land.

Voor ons als nieuwelingen in Alvisland een mooie maar wel koude dag en prettige kennismaking met de leden van jubilerende ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND.

Martin & Jose Aaldering
Epe



Introductie

Gebruikelijk is dat als je ergens voor het eerst komt een korte introductie gepast is. Bij het binnenvallen van De Verdwaalde Kogel in Heusden op zondag 15 april hebben we daarvoor geen gelegenheid gehad dus doen we het maar even voor eenieder schriftelijk.

Martin & Jose Aaldering
Afkomstig uit de Achterhoek, denk hierbij aan Zeddam en Ulft. Al 40 jaar in de echt verbonden en ouders van 2 dochters van resp. 35 en 31 jaar.
Reeds 2 kleinkinderen..... met zicht op meer?

Vanaf 1974 hebben we in Harderwijk gewoond en dit mooie stadje in 1995 verruild voor het schone EPE. Martin is begonnen als verkoper bij een Duitse onderneming om vervolgens aandeelhouder en eigenaar te worden van de onderneming. Verschillende ondernemingen gekocht in Duitsland, deze samengevoegd tot een werkbaar geheel en het hele circus in 2011 verkocht aan een Zweedse Multi. Inmiddels weer 2 kleine bedrijven gekocht in een geheel andere branche en hiermee gepast druk. Denk aan max. 2 dagen per week.
Jose is gediplomeerd verpleegkundige maar heeft de branche verlaten toen er een overschot was(ja dat was ooit) ervaring in Retail en zeer ervaren als moeder en grootmoeder (alle diploma's). Samen rijden we grote- en kleine rally's in binnen en buitenland.
Onze eerste klassieker was een Jaguar 4,3



liter in de jaren 70. Links 100 liter rechts 100 liter benzine. Vervolgens een XK 120 en een Alvis TF 21 cabrio.
Met de XK zijn we in praktisch elk land van Europa geweest en behalve een kapotte bobine op de A 50 is de motor nooit ongewenst tot stilstand gekomen. De Alvis is weer naar Engeland verkocht tot groot genoegen van de huidige eigenaar.

Na de XK is het helemaal mis gegaan met ons. We kunnen gerust vaststellen dat uw lid Herman Schipper hier zwaar de hand in heeft gehad. Het latente virus is omgeslagen in een chronische ziekte met de naam ALVISSERITIS. Hiervoor is nog geen medicijn ondanks verwoede pogingen.
Inmiddels wordt aan een tweede Alvis gewerkt die naar verwachting eind dit jaar tot volle wasdom komt. Ook andere merken hebben onze belangstelling maar onze ervaring is toch dat je na mate je ergens meer verstand van krijgt je automatisch verder terug gaat in de tijd.
Kortom: ondanks alle mooie en zeker zinvolle knopjes en palletjes van de moderne auto, 4 wielen en een stuur aangevuld met een goed stel remmen en een krachtige motor ons zeer veel plezier brengt.

Epe 15 April 2012

InterClassics & TopMobiel 2012

*Van 13 tot 15 januari werd weer deze fantastische show in Maastricht gehouden. Dit jaar waren er twee hoofthema's: "MILLE MIGLIA" en "PORSCHE".
Een leuke gelegenheid om een weekend van huis te sluipen om in deze altijd gezellige stad door te brengen.*

Dus op vrijdag bijtijds weg om nog de middag en avond de bourgondische sfeer te kunnen snuiven.
Hartje winter, 3 januari, maar wat kan het schelen, gewoon lekker op een terras zitten met zo'n heerlijke belgische blonde voor je (biertje dus!). Met terras-verwarming aardig vol te houden.
Het was al een aantal jaren geleden dat we deze show bezocht hadden en we hadden er zin in. Dus niet te veel van die blondes, want we wilden bijtijds op.
Zaterdagochtend rond het openingsuur zat het ons direct mee. Eerst schrokken wij van de enorme rijen die voor de



4 kassa's stonden, tot wij benaderd werden door een standhouder die ons voor een fractie van de entreeprijs een dag passepartout aanbood. Mooizo! We konden alle rijen voorbijlopen en waren vlot binnen!
Een leuk begin.
Later spraken we de man op zijn stand



met nostalgische hoeden en petten, en bleek hij op een kilometer afstand van ons langs dezelfde weg te wonen!
Eenmaal binnen stuitten wij direct op een Alvis die pontificaal voor de entree stond. De enige Alvis op de show!). Een zeer mooie



Al die mooie modelletjes, daar wordt je toch helemaal vrolijk van!

MG-M'tjes. Èrreg klein!
Maar rijden dat ze deden!



Firefly Special, te koop bij Altena. Geen onbekende auto, deze was vroeger van voormalig clublid Tax. Dan schoven we verder tussen het schitterende metaalwerk, en de neiging was groot om een chaotisch parcours te volgen, als je wat verderop iets nóg mooiers ziet staan. Zoals die zilvergrijze Aston Martin DB6 bijvoorbeeld! Maar verstandig was het om achterin te beginnen, de hal met onderdelen en brochures, altijd goed voor een paar uurtjes snuffelwerk. Hier liep een duidelijk goed op zijn taken voorbereid publiek. Rugtas of boodschappenkarretje

met wieltjes mee, stevige wandel-schoenen, boodschappenlijstje in de hand, en dan maar spieden tussen al die duizenden spullen. In de andere hallen was het meer



relaxed en er was genoeg ruimte om al het moois goed te bekijken. Het Mille Miglia gedeelte gaf de bezoeker een prachtige indruk van dit spektakel. Machtige sportkanonnen stonden hier opgesteld, sommigen compleet

Hierboven: Fiat Otto Vu. Niet moeders mooiste, wel heel beroemd en apart.

A sight for sore eyes ... Aston Martin DB6



Hierboven enkele van de Mille Miglia kanonnen, dans son jus ..., Alfa Romeo 8C, Mercedes SSK, nogmaals Alfa.

Onder: Bugatti in zèér originele staat.
Om zo bij weg te dromen ...



met modder. Verweerd, gebruikt, de historie en het avontuur droop er van af. Heerlijk om te zien. Het Porsche gedeelte hebben we niet gezien, de dag bleek te kort, maar dit stond toch als laatste op ons lijstje. Het gaf niks, want Engels en Italiaans, waar wij liever naar kijken, had ons al heel veel moois geboden. Misschien volgend jaar weer.

Paul en Martin

Geen sneeuw in de Ardennen

Het eerste weekend maart was het weer genieten: een rit met vrienden door de Ardennen en de Eiffel! Maar helaas, geen sneeuw meer te zien. Maar wel prachtige wegen, slingerend tussen de wijngaarden van de Eiffel, en dat met vijftien meest vooroorlogse klassiekers.

Vrijdag vertrokken we naar Maastricht, gewoon over de weg met de Speed 25, een goede lunch onderweg, en lekker weer, niet al te druk, dus het ging lekker vlot. Twee uur drie kwartier over 280 km, niet slecht voor een 75-jarige Alvis, die duidelijk aan zijn tweede jeugd bezig is. We sliepen weer bij vrienden in Lanaken, en de volgende morgen om acht uur naar de start in Maastricht, na eerst een briefing en een ontbijt. Daarna binnendoor langs Spa, steeds zuidelijker, en dan de grens over naar Duitsland. De oudste deelnemer was een Lancia Lambda uit 1925, dan een Hotchkiss uit '29, Bugatti T43 uit '30, vier Engelse Talbots, een Bentley Parkward uit '36, dan de twee Alvissen van Bart en Jolijn en de onze, daarna werd het al wat moderner met twee XK's, drie Lancia's een Rover en een Fiat 124 Abarth Rally. Die Abarth kwam ons elke keer voorbij met hoge snelheid, dan zagen we hem in de verte rechtdoor gaan, waar wij linksaf gingen, en een kwartier later kwam hij weer voorbij met donder en geweld. En dan te bedenken dat wij toch ook niet langzaam reden! Maar ja, een goede



kaartlezer doet veel in zo'n geval.

Als we de beide Alvissen buiten beschouwing laten, waren er toch verder ook heel bijzondere auto's. Wat te denken van een echte Brooklands-winnaar, de Talbot PL2, een originele fabrieksracer uit 1930. Of de Bugatti T 43, ex-Benoit Prick, schitterend "dans son jus », zoals de Fransen dat zo mooi zeggen. Heel zeldzaam was de Lancia Aurelia convertible uit 1958, prachtig gerestaureerd, en niet zo vaak te zien in het wild. Na het middaguur stopten we bij een fraaie gelegenheid, waar een prachtige lunch voor ons klaarstond, alle auto's gearriveerd, geen enkel pechgeval. Om en uur of drie weer verder, mooie vlakke wegen, lange slingerende bochten, alleen de zon ontbrak, maar echt koud was het niet. Het hotel lag in Duitsland, maar zo dicht bij de grens, dat het diner kon wedijveren met de beste Belgische restaurants. Vooraf bij de borrel was Manuel uit Fawly Towers overgekomen om ons te bedienen, hij was het niet echt, maar even onhandig en halfspaans, dus de stemming was goed te noemen. Zondag weer via een puntje Luxemburg terug naar Maastricht, via een heerlijk zonnig terras ergens in de Ardennen, weer een uitgebreide lunch, kortom, het was weer top. Mooie auto's, goede vrienden, perfecte maaltijden, schitterende route, wat wil je nog meer? Herman



Hoe origineel is jouw Alvis?

Ja, dat is een gewetensvraag he? Want wat is origineel, wat is gerestaureerd, wat is vervangen? En hoe belangrijk is het?

In de klassiekerwereld wordt altijd over originaliteit gesproken, maar eigenlijk is nergens vastgelegd, wat dat precies in houdt. De een zal zeggen, dat zijn auto helemaal origineel is, na een complete restauratie, en dat de auto "matching numbers" heeft. Een ander zal pas vinden, dat een auto origineel is, als er niets aan gerestaureerd is, alleen een beetje opgeknapt hier en daar. En dan liefst nog in de originele lak! En met de oude bekleding, compleet met scheurtjes en barsten in het oude leer.

Ja, het is dus duidelijk een geval van interpretatie! Waarom is het zo belangrijk voor veel klassieker-eigenaren? Je zou dan eerst moeten weten, waarom iemand een klassieker wil. Is het, omdat hij zulke goede herinneringen heeft aan de auto van zijn vader, of een oom, waarmee hij als kind zulke mooie trips heeft gemaakt, en hoopt hij het blij gevoel uit de kinderjaren weer terug te vinden in zijn klassieke auto? In dat geval doet het er toch niet echt toe, of het motornummer wel bij dat chassisnummer hoort. En of de auto nog origineel blauw is, terwijl hij vroeger mee mocht rijden in

een groene. Wat wel telt, is de beleving, het motorgeluid dat nog ergens in onze hersenen ligt opgeslagen, of de geur van leer en een beetje verbrande olie, die plotseling weer in onze herinnering opduikt.

Of wil iemand een klassieker, die hij vroeger altijd zag staan op weg naar school, en waarvan hij droomde, ooit nog eens zo'n auto te bezitten. Ja, dan moet de auto in liefst dezelfde kleur en conditie nu bij hem in de garage staan, maar zeker niet in de ongerestaureerde, enigszins shabby toestand, waarin veel klassiekers verkeren. En dan er van uitgaand, dat je smaak niet gewijzigd is!

Als voorbeeld kan ik vertellen, dat ik vroeger in Drente eens een Amerikaanse Ford Fairlane 1955 zag staan, roomwit met lichtgeel, met zo'n gebogen chroomstrip over de hele zijkant, en dat ik later absoluut zo'n auto wilde!

Maar nu niet meer, absoluut niet, hoewel het een prachtige auto is, maar ik val nu op iets anders, meer Brits, bijvoorbeeld een Alvis.

Hoewel ik bij mijn weten vroeger nog nooit een Alvis had gezien, zeker niet in Drente!

De hiervoor genoemde gevallen hebben



Ford Fairlane, jongensdromen.

4.3 special, helemaal gebouwd voor (klassieke) rally's

duidelijk te maken met nostalgie, een onbestemd verlangen naar het verleden, toen alles nog mooier en beter was dan nu.

Dat moet het haast wel zijn, want een ding is zeker: de auto's van toen zijn beslist niet beter dan moderne auto's.

Wat zijn dan nog meer beweegredenen om een klassieker te hebben?

Je kunt wellicht genieten van de prachtige vormen van een klassieker, van zijn overdadige chroom-versieringen, van de enorme koplampen, kortom, van de schoonheid. In dat geval zul je meestal kiezen voor een prachtig gerestaureerde auto, met een schitterend (nieuw) interieur, en je zult een goed rijdende auto willen, dus de techniek moet ook kloppen. Dat er dan enkele onderhuidse verbeteringen zijn aangebracht, waardoor de betrouwbaarheid is toegenomen, vindt je niet erg. En dat de nummers van motor en chassis niet overeen komen, zal je dan ook een zorg zijn. Toegegeven, als ze wel



kloppen, is dat mooi meegenomen, maar het is niet van doorslaggevend belang. Er is ook nog een categorie klassieker-eigenaren die er alleen maar een willen hebben, om "er bij te horen"! Gelukkig niet in onze club, toch?

Maar het meeste onbegrip voor elkaars standpunten zie je bij de originaliteits-liefhebbers en de eigenaren van zogenaamde specials. Een special is een voor de rally's aangepaste klassieker, waarvan het chassis dikwijls wordt ingekort, de motor wordt opgevoerd, de kabelremmen vervangen door hydraulische remmen, kortom, een auto die vrij ver afdijt van zijn oorspronkelijke donor. Bijkomend is dan, dat voor de bouw van een special meestal een originele saloon wordt geslacht, in de ogen van de "originelen" een gruwel! Vergelijk op religieus vlak het onbegrip tussen de conservatieven en de "rekkelijken". Hele godsdienstoorlogen waren het gevolg! Met een beetje goede wil kan er ook begrip zijn tussen de verschillende groepen. Wil je (regulairiteits)-rally's rijden, en wil je het risico

Twee originele saloons, een Speed 25 en een Bentley 8 ltr, prachtig toch?



De Gato Mercury van Tom, dans son jus zijn ze eigenlijk het mooist!

veilingen ook steeds meer, dat originele ongerestaureerde auto's, soms met onbegrijpelijk weinig kilometers

beperken, dan is het heel begrijpelijk dat je je auto aanpast aan de eisen van enerzijds het moderne verkeer, en anderzijds aan de eisen van de rally. Natuurlijk is het jammer, dat er een originele saloon wordt opgeofferd, maar bedenk ook, dat er nu volop gebruik gemaakt wordt van de auto, met het plezier wat daarbij hoort. De populariteit van de klassiekers is mede te danken aan deze categorie. Wat is dan de insteek van de originelen? Daar bij komt het gevoel voor historie sterk om de hoek. Dan wil je een auto zoals die vroeger werd geleverd, niet met een ander kleurtje, niet op moderne banden, niet met een moderne ontsteking, maar helemaal zoals hij was. Liefst ook nog met zijn originele motor, de zogenaamde "matching numbers"-auto. Dan moet alles kloppen, ook de metertjes en de knopjes! Als ik eerlijk ben, moet ik toegeven, dat het wel wat heeft! Geen samengesteld ding, maar echt, zoals hij was. En natuurlijk ook nog in de originele lak, compleet met krasjes en plekjes. Daarbij doe je geschiedenis van de auto geen geweld aan, hij is op en top origineel. En als je dan ook nog weet, wie de eerste (en volgende) eigenaar was, waar de auto is afgeleverd, dan heb je de ideale klassieker. Je ziet de laatste tijd op

De toekomst, een nieuw gebouwde 4.3 Tourer.

op de klok, sterk in prijs zijn gestegen, soms zelfs hoger geprijsd dan een totaal gerestaureerd exemplaar van het zelfde merk en bouwjaar. Dat heeft ook te maken met het feit, dat tegenwoordig replica's, re-creaties genaamd, steeds vaker opduiken, haast niet van echt zijn te onderscheiden, maar he-le-maal brandnieuw zijn. Dat heeft weinig met historie te maken, en al helemaal niets met originaliteit. Toch moeten we er rekening mee houden, dat ook in de Alvisclub op enig moment een volle replica opduikt, met name een 4.3 Short Chassis tourer, met een "oud"nummer op een geheel nieuw chassis, geproduceerd door ons aller Red Triangle, voorzien van een "originele" bouwverklaring van de Alvisfabriek, aangezien de rechten van Alvis onlangs zijn overgegaan op Red Triangle. En als dat origineel is, dan weet ik het niet meer!

Herman





Techno Classica in Essen

Door Hans van der Meijden



Op donderdag 22 maart ben ik weer eens naar Essen gegaan om te genieten van al het moois wat daar is te zien.

Vorige keren ben ik nooit aan alle hallen toegekomen en zeker het buitenterrein had ik nog nooit gezien. Nu had ik me voorgenomen om echt alles te gaan zien. Dit betekent dat je van 10 uur t/m 17 uur zonder pauze door moet werken. Maar het was de moeite waard.

Het is werkelijk ongelooflijk hoeveel gigantische Rolls Royces en Bentleys er staan. Enorme aantallen Porsches, Mercedes, Horch, enz. Ik heb nog nooit zoveel Mercedes K. typen en 300 SL's bij elkaar gezien. Ik vraag me af of ze allemaal wel origineel zijn. Er was nl. ook een stand van de Firma Kocher Beck die volledig nieuwe Mercedes techniek maakt. Schitterend uitgevoerd, maar ja hoe ver moet je gaan ...?

Voor mij sprong een byzondere Lancia Astura er echt uit, deze auto was gewoon "kunst". Alleen al het dashboard vond ik prachtig. Alvis was nauwelijks aanwezig. Er stond er een bij Retrolegends, een Special en nog een bij Racing Green Engineering Ltd. Dit was een samen-



Linksboven: Nieuwe "oude" techniek voor Mercedes

Boven: Alvis special bij Retrolegends

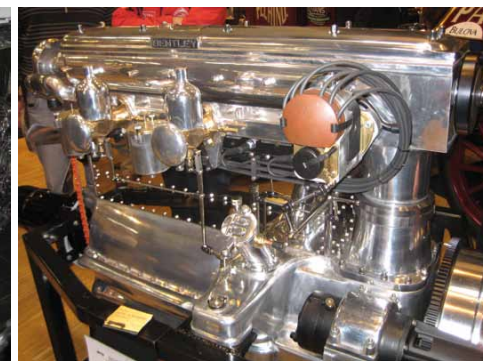
Linksonder: Witte Alvis special bij Racing Green Ltd.

raapsel van een chassis met starre vooras, een 6 cyl. motor van een 3 litre met speciaal gemaakt inlaatspruitstuk en een door dit bedrijf gebouwde body.

Verder stond er de Mercury (Kwik) van Tom Gatsonides op de Vredestein stand. Er waren trouwens



Mercury (Kwik)



Hier linksboven: "Kunst aus Altmatal"
En hier boven: Bentley techniek

opvallend veel Nederlandse standhouders en bezoekers.

Al met al een vermoeiende dag maar zeer de moeite waard. Zie de foto impressie.



Lancia Astura
Dashboard Lancia Astura. Dit is toch kunst.



Mijn Alvis en ik...

Mijn naam is Jan Kulk, geboren en getogen in Nieuw-Vennep, Haarlemmermeer, en getrouwd met Anneke. Samen hebben we vier kinderen.

Sinds enige tijd ben ik de trotse eigenaar van een zeer originele en goed rijdende Alvis Speed 25 Open Tourer .



Mijn leven lang ben ik al geïnteresseerd in techniek; dat begon eigenlijk al met een Puch brommer. Na mijn, niet geheel afgemaakte, HTS Elektronica opleiding, kwam ik bij mijn vader in de zaak; een benzinstation. Toentertijd een 'witte pomp' en waar de prijs van de benzine, 45 cent per liter, nog op een uithangbord geschilderd stond.

Ik startte een L.P.G inbouwstation nadat wij op ons tankstation ook L.P.G gingen verkopen. Vijftien jaar en vele duizenden

auto's later beëindigde ik deze activiteit wegens een steeds meer teruglopende markt. Ik runde toen ook ons inmiddels tweede tankstation. Toen mijn vader zijn aandelen in 1986 aan mijn broer en mij verkocht kwam ons bedrijf in een stroomversnelling . Een jaar later hadden we ook een tankstation in Heemstede en weer een paar jaar later ook een in Amsterdam. In 1995 kon ik ook de aandelen van mijn broer overnemen en had een ontzettend druk bestaan.



Enige jaren later gestopt in Heemstede en Amsterdam en in 2000 mijn kroonjuweel in Nieuw-Vennep met Albert Heijn winkel en groot auto wasstation verkocht. Toen kwam er een beetje rust in de tent. Nu heb ik nog één tankstation over. Op de plaats waar ik als veertien jarig jongetje 's zaterdag mijn vader hielp, aan de Venneperweg in Nieuw-Vennep .

De interesse voor auto's is met zo'n loopbaan bepaald niet vreemd. Ik 1993 kocht ik mijn eerste hobby auto.

Een Porche 928 S2. Door velen nooit als echte Porche gezien, maar voor mij nog steeds een geweldige auto met een prachtige lijn en als leuke bijkomstigheid 330 pk Anneke en ik hebben er vele stedentrips mee gemaakt. Ik heb hem nog steeds, maar moet tot mijn schande bekennen dat ik er haast nooit meer mee rijd. Eigenlijk alleen van APK naar APK. En toch doe ik hem niet weg. In het jaar 2000 kocht ik mijn eerste echte oldtimer. Een zwarte Jaguar XK 150 roadster, met als bijzonderheid dat hij in 1960 nieuw op Nederlands kenteken is gezet. Een prachtige en heerlijke auto, waarmee ik inmiddels vele toer ritten mee heb gereden. Een daarvan vond plaats op Sicilië , waar ik ook een behoorlijk aantal Alvis rijders ontmoette. Een leuke club mensen waarvan o.a. Jos Gerritsen en Tom Gatsonides deel uit maakte . Een jaar later, tijdens een toer rit in het prachtige Malawi, ontmoetten we elkaar weer, alsook Ab van Egmond.

Inmiddels had een vriend van mij zich een vooroorlogse Bentley aangeschaft. Een pracht kar.

Zoiets was toch ook wel mijn grote droom. Via contacten van Ab van Egmond ben ik drie keer in Engeland



Plezier in de Jaguar XK 150 roadster

geweest op zoek naar een Sunbeam 3 liter sports tourer uit 1926. Eén keer is Ab nog als expert met mij mee geweest om een auto te keuren. Het was een ongelofelijk mooie auto maar uiteindelijk kwamen we met de prijs niet uit.....

Door de vele contacten met Ab van Egmond kwam de Alvis steeds meer in beeld. De Speed 25 van Dhr. Leeksma, ooit in 1976 naar Nederland gehaald door de familie van der Weiden, stond te koop. Ik raakte steeds meer geïnteresseerd in de auto en had eigenlijk ook al besloten hem te kopen. Op weg naar huis, om hem ook nog even aan Anneke te laten zien, heb ik mij bedacht. De auto reed niet prettig, er zat ontzettend veel speling in het stuur. Normaal rechtuit rijden was haast niet mogelijk. De auto zocht alle kanten van de weg..... Jammer . Een jaar later stond bij toeval eenzelfde type te koop in Lunteren bij een, volgens mij, oud lid van de club. Deze auto reed en stuurde wel heel goed, maar was ook eens zo duur als die van eerder genoemde Leeksma. Deze auto viel dus ook af. Maar een paar maanden later stond ik plotseling bij VSOC in Sassenheim weer oog in oog met de Speed 25 van Dhr

Leeksa, die inmiddels al een nieuwe eigenaar had gehad. Het heeft zo moeten zijn. Toen was de auto snel gekocht; een paar nieuwe pokhouten stuurkogels, of hoe ze ook mogen heten, en vier nieuw gespaakte velgen verder, was ik de trotse bezitter van deze zeer originele en nu goed rijdende Speed 25 open tourer.

Na lid te zijn geworden van zowel de Engelse als de Nederlandse Alvis club, ontmoette ik Coen van der Weiden die mij vele wetenswaardigheden kon vertellen over de historie van de auto, wat natuurlijk van veel toegevoegde waarde is.

In 2008 reed ik met de Alvis mijn eerste grote tourrit naar Zuid Frankrijk. (Daar ontmoette ik ook Herman Schipper voor het eerst). De heenreis verliep perfect maar wat er verder tijdens de rally allemaal mis ging, zal ik U besparen.



De autotrein in Avignon kon ik nog net halen..... Echt ernstig werd het toen ik van den Bosch naar Nieuw-Vennep moest rijden. Ik kwam nauwelijks de brug bij Vianen op. Eenmaal thuis heb ik de auto direct naar Ab van Egmond gebracht. Enkele maanden later was zo'n beetje alles in de motor vervangen. Hij loopt nu geweldig mooi en ik hoop half mei voor het eerst mee te doen met een clubevenement en wel de Jubileum Tour 2012. Het lijkt mij ontzettend leuk om daar de vele enthousiaste Alvis rijders te ontmoeten.

In juni dit jaar ga ik wederom met Anneke naar Schotland met de Alvis. Genieten van dat prachtige land, met een schitterende natuur en heel mooie golfbanen.....

Wat kan het leven een feest zijn!



De onderstaande tips komen uit de Datasheets die vroeger door Alvis werden gemaakt. Hierin werden door de fabriek gegevens of modificaties aangegeven die als verbetering werden beschouwd. De meesten hiervan heb ik met succes op mijn eigen TA 21 toegepast. Mijn eigen ervaringen, opgedaan tijdens en na een motorrevisie, heb ik bijgevoegd.

1. Cilinderkopmoeren

Menigeen heeft problemen om deze moeren goed vast te draaien, aangezien een normale dopsleutel er niet oppast i.v.m. de tuimelaar-as. In de originele staat gaat een ringsleutel er ook niet op. De volgende wijzigingen maken monteren makkelijker:

- Slijp de verdikking weg, die is aangegoten aan de steunen van de tuimelaar-as. Dan kan er een BSF-ringsleutel op.
- Koop bij Red Triangle nieuwe moeren (zoals ik heb gedaan). Deze hebben een kleinere sleutelmaat (9/16 UNF) en er is dus voldoende ruimte voor een ringsleutel.
- Als je geen speciaal hulpstuk (zie verder op) hebt, dan is het mogelijk om met een steek/ringsleutel van 9/16 inch en een normale momentsleutel te werken. Zet de ringsleutel op de moer en plaats het vierkant van 1/2 inch van de momentsleutel in de steekzijde. Na een eenvoudige rekensom is vast te stellen wat nu de totale sleutellengte is (momentsleutel + steek/ringsleutel). Reken nu om bij welk aangegeven moment het gewenste moment op de moer gezet wordt. Geloof me, het werkt!

- Maak een liever hulpstuk zoals getoond op de foto. Nu kan je met een normale momentsleutel om de tuimelaar-as heen werken. Ik heb deze winter een voorbeeld geleend van



Hans van der Meijden en er vervolgens een zelf gemaakt van een afgezaagde dop, een ringsleutel en een oude bout. Werkt prima en bij natrekken hoeven ook niet alle stoterstangen gedemonteerd te worden. De afstand h.o.h van de zeskant en de staaf is 55 mm en de hoogte is 100 mm.

- Draai vooral niet de moeren aan de uitlaatzijde (die waar je goed bij kunt), te vroeg goed vast. De kop kantelt dan en lekken van olie aan de stoterstangenzijde is het gevolg (ook eigen ervaring). Volg dus de door Alvis aangegeven volgorde van aan trekken en doe dit in 3 stappen, niet meteen op het volle koppell aanhalen.

2. Oliegebruik

Volgens Alvis was een oliegebruik van 1 liter op 600 km acceptabel. Om het oliegebruik zo nodig te beperken moet telkens één van de twee klepspietjes

per inlaatklep voorzien zijn van een neopreenlaagje om te voorkomen dat teveel olie langs de klepsteel naar beneden loopt. Het afschuiven van de klepgeleiders aan de bovenzijde door deze onder 45 graden af te draaien tot er nog 1 mm vlakke kant overblijft wordt ook geadviseerd. Latere motoren zijn al zo gebouwd.

9. Oliepeil

Er is een groot risico dat de niveaumeting met de oliepeilstok zeer onnauwkeurig is. Dit komt omdat er tijdens het (voor al koud) draaien veel olie in het blok blijft hangen. Soms zoveel dat het carter bijna leeg is. Wacht dus lang met meten. Alvis adviseert het hoogniveau-peil te gebruiken als laagniveau en een nieuw hoogniveau aan te brengen 3/8 inch boven het oude hoogniveau. Dit is ongeveer 3/4 liter. Dit advies geldt voor alle modellen tot 1967.

Bovenstaande modificaties heb ik uitgevoerd en m.b.t. de hoeveelheid olie die in de motor blijft kan ik nog het volgende zeggen. Na de start en tijdens een proefrit met de toen net gereviseerde motormoest ik voorzichtig naar huis rijden omdat in snel genomen bochten de oliedruk weg viel, wegens oliegebrek. Onvoorstelbaar, maar toch! Deze winter heb ik de gevolgen hiervan mogen zien. Na weer een demontage bleken twee big-end lagers al op het koper te lopen. Reviseren was echt weer nodig.

3. Oliedruk

Een oliedruk bij 40 mph en een warme olie van 25 lbs per square inch of meer is geheel normaal en als deze gehaald wordt is een oliedruk van nul op de meter in de auto bij stationair draaien volgens Alvis geen probleem. Bij een koude start

is een druk van 60 lbs per square inch gebruikelijk. Bij gebruik van multigrade 25W70 van Penrite, de HPR 40, worden deze waarden ook gerealiseerd met een niet nieuwe motor.

4. Klepspeling

De klepspeling voor alle 3-liters tot en met de TE 21 is 0.015" voor de uitlaatklep en 0.012" voor de inlaatklep. Beide afgesteld bij warme motor. De klepspeling van 0.020" koud zoals aangegeven in het "Motor Trader". Service Data Sheet mag alleen gebruikt worden voor het checken van de kleptiming. Deze informatie staat er jammer genoeg niet bij. Beide waarden wijken af van wat er in mijn originele instructieboekje staat.

5. Waterpomp

Om de as van de waterpomp kan een rubberen ring gemonteerd worden. Deze zorgt er voor dat water dat langs de seal lekt, afgeworpen wordt en niet in het lager kan komen.

6. Bougies

De standaard bougie is de Champion L10. Als de compressieverhouding is verhoogd, wat door vlakken van de kop bij de meeste Alvissen nu wel gebeurd zal zijn. Dan wordt L10 S en later de L86C aanbevolen. Beide zijn niet makkelijk meer verkrijgbaar. Goed alternatief is de NGK B6HS. Voor de TD, TE en TF is dan de Champion N9Y, gelijk aan NGK BP6ES, aanbevolen i.p.v. de standaard N4 of N5.

Kijk op internet op de site van www.sparkplugs.co.uk/pages/technical/champion860-n288.htm op een crossreferenceliste van Champion en NGK.



7. Sporing

De sporing van de voorwielen mag alleen afgesteld worden door de centrale spoorstang (de lange). De beide korte spoorstangen moeten vast afgesteld blijven op de maat 13" tussen de centers. De mijne stonden verkeerd, een check lijkt zinvol.

8. Clutchjudder

Door een aantal oorzaken, t.w. zachte motor-rubbers, koppeling vet of verkeerd afgesteld, is het mogelijk dat weggrijden zonder "clutchjudder" (schokken doordat de motor gaat schudden) niet mogelijk is. Hiervoor is bij Red Triangle een speciale steun te koop die het koppelingshuis, aan de onderzijde in dwarsrichting, verbindt met het chassis. Na eerst geprobeerd te hebben alle oorzaken weg te nemen heb ik tenslotte zelf deze steun gemonteerd. Hij functioneert best aardig.

9. Olietemperatuur

Het standaardcarter is glad en zit achter een dikke dwarsbalk in het chassis (voortrein). Door deze opstelling komt weinig koellucht bij dit carter en de

olietemperatuur loopt mede hierdoor hoog op. Door een windgeleider te maken, voor aan deze dwarsbalk, die er voor zorgt dat er lucht tussen de voortrein en het carter geleid wordt (dus omhoog), wordt de koeling van de olie sterk verbeterd en blijft dientengevolge de oliedruk hoger. Bij warm weer is het mij al wel gebeurd dat de oliedruk de snelheidsbeperkende factor was.

Na montage en natuurlijk meer olie (zie punt 3) is dit mij niet meer gebeurd.

10. Alternatieve onderdelen

Zie de aparte lijst met huidige alternatieven voor diverse Alvis vervangingsonderdelen.

Modern Equivalents for Common Parts

SPARK PLUGS	CHAMPION L86C
CONTACT BREAKER POINTS	DSB 122
CONDENSER	DSB 121
ROTOR ARM	DRB 106
DISTRIBUTOR CAP	LUCAS 418861
RADIAL TYRE SIZE	185 X 15
FAN BELT	NORMAL: KDB 101 HIGH SPEED: KDB 105
STARTER BRUSHES	PART SB1 - LUCAS 255659
DYNAMO BRUSHES	PART DB1 - 238061 & 238035

Good Old England VI



Herman Schipper

Het was natuurlijk niet altijd alleen maar Alvis, als ik naar Engeland ging. Op een keer ging ik met Cees, mijn rally-maat van die jaren mee naar Noord-Wales, om een Railton / Hudson te bekijken.

Cees had uitgevonden, dat een Railton uit de dertiger jaren sneller accelereerde dan een Alvis, en wel doordat een Railton eigenlijk een soort hybride was, bestaande uit een Amerikaans Hudson chassis met daarin een 8-cilinderlijnmotor van een liter of vier, en een Engelse koets er op. Het was wel een zij-klepper met spatsmering, maar toch kennelijk zo door-ontwikkeld, dat het ding gewoon snel was.

Cees had een afspraak gemaakt met de voorzitter van de Railton-club, we konden daar ook overnachten, want een hotel was er niet in de wijde omgeving.

Met de XK 150 coupe gingen we op weg, en na een zeer lange, zeer snelle rit, kwamen in een dorp wat die naam nog maar net verdiende. Het laatste huis was ons logeeraadres, en daar troffen we een oude leraar, die in de woonkamer aan zijn Railton Special sleutelde.

Midden in de kamer was een complete smeerkuil, waarboven de racer stond, en zijn vrouw zat met een breiwerkje er naast. Later toonde de man ons nog wat filmpjes van zijn races in Frankrijk, en ik moet zeggen, dat ging er flink over! Geheel in tegenstelling tot de manier van praten van de man, want dat was op zijn zachtst gezegd, zeer bedachtzaam. Als je iets tegen hem zei, duurde het even voor er reactie kwam, dan keek hij je lang aan en zei: Quite, yes quite! En dan na nog een minuut of vijf reageerde hij, langzaam en duidelijk sprekend.

Je kunt je toch niet voorstellen, dat zo'n



man racet! Afijn, de volgende morgen zou hij ons even voor-rijden naar de Railton, stapte in een Peugeotje 205, en ging er als de brandweer van door! Cees moest alles uit de kast halen om hem bij te houden!

Na een kwartier stopten we bij een vervallen boerderij, en daar stond een Hudson Tourer met Bertelli-body. De grille was één op één overgenomen van een Hudson, dus het ding zag er wat vreemd uit, maar was in ieder geval zeer apart. Bovendien waren er papieren bij, dat de auto in 1938 in de Welsh rally was gestart. De boerderij was langzaam aan het instorten, de hele boerenfamilie woonde in een naast geplaatste caravan, en het was duidelijk dat de auto niet uit welvaart werd verkocht.

De man vroeg een zeer redelijke prijs, maar Cees deed een nog veel lager bod, plus de voorwaarde, dat de auto eerst MOT kreeg.

De boer werd begrijpelijkerwijs boos, en wilde geen zaken meer doen met Cees.

Wij weg, om in de buurt bij een pub wat te eten. Gezien Cees zijn plannen om een Railton / Hudson special te bouwen, zei ik, dat hij uit gierigheid een prima basis voor zijn special net had laten lopen, en dat we nog even terug moesten, omdat ik dan de auto ging kopen! Dat was Cees toch te gek, dus we gingen terug waarbij Cees na verontschuldiging- en toch de auto kocht.

Hij rijdt er inmiddels al jaren in, en het ding is inderdaad apesnel, en hij rijdt er ook echt hard mee. Onze terugtocht was ook redelijk gedenkwaardig, want aangezien we niet verder hoefden te zoeken, konden we misschien een boot eerder pakken. In iets meer dan twee uur van ergens onder Birmingham naar Harwich is toch een redelijke prestatie, vooral als je op een vierbaans weg op de vijfde baan rijdt. Maar we hebben het gehaald, en een week later heeft Cees de Hudson opgehaald, gewoon over de weg, met MOT!

Running Sqauw ?

door Paul van de Velde

Dat niet alleen Indians kunnen rennen, maar Sqauws ook, zagen we tijdens ons bezoek aan TopMobiel in Maastricht.

In de hal met onderdelen stond daar tussen het kleinere glimwerk een radiateurmascotte die deed denken aan de Running Indian mascotte zoals die op de vooroorlogse Alvis 4.3 voorkwam. Het was er alleen eentje van de andere kunne. Bij navraag blijkt het te gaan om de "Indian Goddess", een mascotte van Pontiac uit 1935. Hiervoor was er de "Indian Maiden", ontworpen door Bonnie Lemm in 1934. Deze was iets sexier en met 2 veren getooid. Pontiac heeft een heel assortiment aan indianen en indianenhoofden gevoerd, Als kleine jongen was ik nogal onder de



indruk van het indianenhoofd voorop de motorkap van de Pontiac Chieftain 1952 die onze Pa toen bezat. Maar behalve Running Indian Goddess en Maidens had Pontiac ook een Running Indian! Waarschijnlijk 1936. Zie foto. Deze lijkt sprekend op de Alvis 4.3 Running Indian, is alleen meer gedetailleerd en mét speer! Het moet wel haast zo zijn dat deze model stond voor de Alvis mascotte, omdat het niet waarschijnlijk lijkt dat Alvis



voor de enkele 4.3's die er vervaardigd werden, een eigen mascotte ontwikkelde. Bij Pontiac waren overigens ook Eagles in omloop! Zie hiernaast.



Links de Pontiac Indian, rechts die van Alvis

Volbloeds uit Argentinië?

Herman Schipper

Een tijdje geleden nodigde een vriend mij uit, om een bezoek te brengen aan de firma Pur Sang in Parana, in het noorden van Argentinië. Dat is aan een petrolhead als ik natuurlijk een overbodige vraag, want ik had al langer de wens daar eens te kijken!

Pur Sang is namelijk de producent van allerhande replica's van Bugatti's, Alfa Romeo's 8C, 6C, Mercedes SSK, maar ook van Maserati's en wat er maar voor mooi spul rond rijdt. Ik was benieuwd hoe ze daar zeer natuurgetrouwe replica's bouwden, die voor een leek absoluut niet van echt zijn te onderscheiden, en voor de kenner alleen met enige moeite. Na een comfortabele businessclass trip naar Buenos Aires daar natuurlijk eerst twee dagen rondgekeken, tangoes gehad, en toen per vliegtuig naar het noorden. Het bedrijf is gevestigd in Parana, een middelgrote stad, met enorme uitgestrekte buitenwijken, en daar in een oude villa werden we ontvangen. Overall in de tuin lagen chassis, er stond een Talbot Lago, en binnen stond een

De Indian was ook een replica....



een na-oorlogse Talbot, zou het straks een vooroorlogse teardrop zijn?

Indian motorfiets, het bleek een replica te zijn. Na koffie en een laat ontbijt gingen we de fabriek in, en dan raak je toch onder de indruk: overal waar je keek waren vrij jonge mensen bezig auto's op te bouwen.

Ik zag een paar Bugatti's, een 35, een 55 en een Brescia, een aantal Alfa's 8C, een racer en een "gewone", en alles zag er authentiek uit.

Daarna naar een andere hal waar de

Alfa 8C racer: hebben we die niet op het MECC in Maastricht zien staan?



De mal, waarop de 55 wordt gebouwd.

Mercedes koelblok, samengesteld uit zo'n 1000 pijpjes.



motoren werden gebouwd, twee man waren een Alfa motor aan het bouwen, met een uit twee delen samengestelde krukas. Aan een andere werkbank werd een Bugatti 8 cylinder gebouwd, en op de proefstand stond een Mercedes SSK motor, klaar om getest te worden. In totaal werken er nu 80 man, een paar jaar geleden waren het er 120. Achter de oude villa stonden een paar garages en schuurtjes: in de garage een originele Alfa, een Voisin, maar ook een Messerschmidt en wat oude motoren. In het schuurtje waren drie man bezig een honingraat koeler te bouwen voor een Mercedes en een Bugatti Brescia. Toen naar de plaatwerkerij, waar naast een paar Bugatti's ook een BMW 507 werd gebouwd. Alles straalde vakmanschap uit, en de auto's zien er fantastisch uit, maar het zijn en blijven replica's, of wel "re-creaties" zoals ze daar genoemd worden.

Een kilometer verder was nog een vieze oude schuur, waar binnen de gieterij gevestigd was. Toen wij er waren werd net een gietvorm voorbereid voor



een Alfamotor, en ook daar absolute deskundigheid, hoewel het een grote troep was. Maar wie heeft wel eens een gieterij gezien die netjes was? We werden rondgeleid door de grote baas, die terecht trots was op zijn bedrijf, en op al mijn vragen antwoord gaf. Niets geheimzinnig, alles laten zien, en uitleggen. Hij was duidelijk blij met mijn gerichte vragen, en vertelde, dat zij van bijna alle voor-oorlogse auto's de originele tekeningen hebben. Hoe ze daaraan gekomen zijn is een verhaal apart. Voor de oorlog werd er al veel geracet door de rijke bovenlaag van Argentinië, en als er wat stuk ging, duurde het meestal zeer lang voor dat er onderdelen vanuit Europa werden ontvangen. Toen in de oorlogsjaren Argentinië zeer rijk werd door levering van vlees en graan naar Europa, en de onderdelen-voorziening stopte, vroegen ze de originele tekeningen op om de betreffende delen lokaal te maken. Al die oude tekeningen zijn inmiddels gescand, overgezet op moderne computers, en in een aantal gevallen worden modernere materialen toegepast, o.a. voor drijfstanen, krukassen en lagers. Ook het aluminium voor de



de BMW 507, waarvan er maar 257 zijn gebouwd, of zijn het er nu 258?

neussectie voor de Bugatti, met de vlam gelast



Mercedes motor klaar voor de test



blokken is van een modernere samenstelling.

Ja, wat moet je daar nu van denken? Zolang je hun replica's maar niet voor echt laat doorgaan, kun je er vrede mee hebben. Maar overal waar veel geld omgaat, zul je zien, dat er oplichters actief worden. Wat te denken van de Bugatti Brescia, die vorig jaar uit een van de Italiaanse meren werd geborgen, compleet verroest na 70 jaar onder water te hebben gelegen, maar waarvan de nummers nog herkenbaar waren. En toen die bekend werden, is er een Japanner in huilen uitgebarsten, want zijn "originele" Brescia had hetzelfde nummer! En het is wel

zeer waarschijnlijk dat die Brescia uit Argentinië kwam. Blijft wel de vraag, of de fabriek daar van af heeft geweten. Want als je bovendien weet dat in de buurt van Bordeaux een Fransman zich gespecialiseerd heeft, nieuwe of gerestaureerde Bugatti's weer oud en origineel te laten lijken, ja, wie zijn dan de boeven? En als je nou eens helemaal gek bent van een Alfa 8C, maar je hebt er niet de twee miljoen plus voor (over), en je kunt een replica kopen voor twee ton, ben je dan een boef? Nee, natuurlijk niet, als je hem tenminste niet presenteert als echt! Het is bekend, dat er verzamelaars zijn, die een originele Bugatti met race-historie in de garage hebben, maar die met een replica racen. Daarmee wordt het

Afgekeurde ruwe gietstukken.

Daaronder: opbouw van de gietmal voor de 8C-motor.

onbetaalbare origineel gespaard! Mag je dan een replica hebben, als je het origineel ook bezit? In de kunstwereld is het een bekend fenomeen, dat de echte stukken in de kluis blijven, terwijl de replica's getoond worden. Maar laten we wel wezen: een replica mag nooit voor echt doorgaan! Wie dat bewust doet, licht de boel op! Maar laten we ons ook realiseren, dat de grenzen smal zijn. Enige jaren geleden gold binnen de Bugatti-wereld nog, dat wanneer je drie hoofdcomponenten had in originele staat, en je liet de rest er bij maken, dan had je een originele Bugatti. Dus vooras, achteras en versnellingsbak, dat was er een. Chassis, motor en bulkhead, dat was nummer twee! En met een beetje fantasie kon je van de rest wel nummer drie maken, en dat is dan uitgebreid kassa! Analoog aan het gegeven, dat je de boodschapper niet moet veroordelen,



denk ik dat je ook de maker van de replica niet moet veroordelen, maar degene die hem als echt op de markt brengt.

Met Pur Sang zal het wel goed gaan, temeer daar ze nu ook replica-vliegtuigen bouwen. In een aparte fabriek op een militair vliegveld wordt de Avro dubbeldekker uit 1919, met stermotor, nagebouwd van dunne plankjes, zeildoek met spanlak, alles nieuw, en het vliegt fantastisch. En terug naar Buenos Aires vlogen we met het prive-vliegtuig van de baas, dus voorlopig gaat het ze goed!

de AVRO 1919, compleet met nieuwe 9-cylinder stermotor, en het vliegt!



BELASTING VRIJSTELLING VOOR KLASSIEKERS GAAT NAAR 30 JAAR

De vrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor klassieke voertuigen van 25 jaar en ouder wordt niet bevroren, maar is per 1-1-2012 vervangen door een regeling waarbij in de komende jaren steeds per twee jaar één bouwjaar wordt vrijgesteld. Over 10 jaar zijn alle voertuigen bij 30 jaar en ouder vrijgesteld. De 'rollende' vrijstellingsgrens, waar de FEHAC zich altijd sterk voor heeft gemaakt, is daarmee gehandhaafd.

Wijziging door het amendement Van Vliet

De Tweede Kamer heeft recent besloten de vrijstelling van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) te wijzigen. Daarmee is de voorgenomen bevroering van de belastingvrijstelling voor klassiekers van tafel. Al vanaf het moment dat in 2008 het voorstel van toenmalig ChristenUnie Kamerlid Cramer werd aangenomen om geen nieuwe vrijstellingen te verlenen vanaf 1-1-2012 heeft de FEHAC ervoor gelobbyd om het naderende einde van de vrijstelling weer ongedaan te maken. Dit vooral omdat het einde van de vrijstelling gekoppeld werd aan de komst van de kilometerheffing. De kilometerheffing is inmiddels gesneuveld, maar de MRB-bevroering voor klassiekers was daarbij even

'vergeten'. Sindsdien heeft de FEHAC zijn inspanningen nog verder opgevoerd, inclusief een aanhoudend pleidooi bij de volksvertegenwoordigers -die ons immers allemaal vertegenwoordigen- om het mobiele erfgoed een betere toekomst te geven.

Naar 30 jaar en LPG en diesel beperkt vrijgesteld

De nieuwe regeling is wel anders dan de regeling die gold tot eind vorig jaar. In een overgangperiode van 10 jaar zal geleidelijk de vrijstellingsgrens naar 30 jaar gaan. Een voertuig uit 1987 wordt pas belastingvrij als het 26 jaar is. Een voertuig uit 1988 bij 27 jaar, een 1989-er bij 28 jaar enzovoort. Een voertuig uit 1991 wordt dan pas bij 30 jaar belastingvrij. Bepalend daarbij is niet het bouwjaar/productiedatum, maar de datum eerste toelating op de weg. Een voertuig uit 1990 dat eerst twee jaar in de showroom heeft gestaan en daarna pas een kenteken kreeg, geldt als een '92-er. Daarnaast geldt de vrijstelling alleen voor het basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten. De toeslagen voor diesel en LPG moeten, voor zover relevant voor het betreffende voertuig, wel worden betaald.

Toekomstvast regeling

Deze nieuwe vrijstellingsregeling is een zeer belangrijke stap om de duizenden

liefhebbers van klassiekers in staat te stellen het mobiele erfgoed daadwerkelijk een toekomst te geven.

Het handhaaft de rollende vrijstellingsgrens, waarbij het zeker is dat op enig moment een voertuig vrijgesteld wordt al schuift dit nu de komende tien jaar op naar 30 jaar. Binnen het klassieke voertuigpark is nu rond 30% tussen de 25 en 30 jaar oud. In de toekomst zullen minder voertuigen onder de vrijstellingsregeling gaan vallen.

REGISTRATIE KLASSIEKERS VAN BELANG VOOR ACCEPTATIE ALS MOBIEL ERFGOED

Op de FEHAC website vindt u informatie over wat de werkgroep Cultureel Erfgoed doet om klassieke voertuigen breed geaccepteerd te krijgen als belangrijk onderdeel van de Nederlandse Mobiliteitsgeschiedenis. In die zin zijn alle eigenaren van klassieke auto's en tweewielers de 'hoeders' van een deel van ons gezamenlijk Mobiel Cultureel Erfgoed. Op de algemene ledenvergadering van de FEHAC op 30 november 2011 heeft de werkgroep aangegeven dat het voor deze brede acceptatie essentieel is dat ons mobiele erfgoed wordt geïnventariseerd en geregistreerd. Hiervoor wordt het register gebruikt, dat al door de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) is opgezet: http://www.mobiel-erfgoed.nl/Blz_nrme.htm
Ter voorbereiding van deze grote registratieslag heeft de FEHAC aan het NCAD gevraagd een lijst op te stellen met daarop alle merken en typen voertuigen die aangemerkt kunnen worden als Nationaal Mobiel Erfgoed.

Een eerste versie van deze lijst vindt u op de FEHAC-website. De stap die nu eerst gezet moet worden is het completeren en concretiseren van deze lijst. De medewerking van alle eigenaren van klassieke voertuigen in ons land is daarbij van groot belang. Ook de bij de FEHAC aangesloten clubs wordt hun medewerking gevraagd.

E10 BENZINE BESCHADIGT BRANDSTOFSYSTEEM KLASSIEKERS

Zonder voorzorgsmaatregelen kan de nieuwe E10 benzine niet gebruikt worden in klassieke voertuigen. Hieronder een aantal tips waarmee onaangename verrassingen voorkomen worden bij gebruik van deze nieuwe benzinesoort in klassieke voertuigen.

Invoering van de E10 benzine

Benzine E10 bevat 10 volumeprocent ethanol en vervangt in de toekomst de loodvrije 95 benzine met maximaal 5% ethanol (normblad EN 228). De introductiedatum van E10 verschilt per land. In Nederland zijn we nog niet zo ver. Het beste advies is het overschakelen op het tanken van benzine E10 zo lang mogelijk uitstellen. Voor langdurige opslag van het voertuig en bij gebruik van het voertuig is nu het advies om ethanolvrije benzine zoals Shell V-power, Q8 Super Plus 98 en Texaco Super Plus 98 of BP Ultimate te tanken. Deze brandstoffen zullen vermoedelijk tot eind 2013 beschikbaar blijven. Mogelijke problemen, die kunnen optreden met de brandstof E10, liggen op het gebied van:

- opslag in de benzinetank en het reserve brandstof reservoir



- toegepaste materialen in het systeem
- interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10
- interne vervuiling van het systeem op de lange duur

Opslag in voertuigtank en reserve brandstof reservoir

Ethanol (een alcoholsoort) is hygroscopisch d.w.z. het trekt water aan. Door het 'ademen' van de tank bij wisselende temperaturen wordt vochtige lucht aangezogen. Uiteindelijk vormt zich een corrosief water/ethanol mengsel op de bodem van de tank.

Advies 1: Bij langdurig niet-gebruik, het klassieke voertuig wegzetten met een volle tank. Klein reserve brandstof reservoir gebruiken.

Advies 2: Plaats het voertuig in een ruimte met zo constant mogelijke temperatuur.

Advies 3: Bij voorkeur tanken bij een druk bezocht tankstation.

Benzine met ethanol is gevoelig voor veroudering. De eigenschappen blijven wel minimaal zes maanden behouden.

Toegepaste materialen in het brandstofsysteem

Het brandstofsysteem is opgebouwd uit veel materialen. Niet alle materialen zijn E10 bestendig. Rubber wordt o.a. toegepast voor slangen, afdichtingen, diafragma in de brandstofpomp en het membraan in de acceleratie-

Niet alleen oude voertuigen, maar ook oude pompen kunnen slecht tegen de nieuwe E10 brandstof

pomp van de carburateur:

Niet bestendig zijn: natuurrubber NR, butylrubber IIR. Wel bestendig zijn: Nitrile rubber NBR, Viton en de oplossing is waar mogelijk NBR en Viton toepassen.

Voor aluminium delen is een coating wenselijk. Zink is gevoelig voor corrosie. Denk aan onder gemonteerde vlotterkamer. Het kurk van vlotters van oude carburateurs is niet E10 bestendig. De vlotter van benzinemeter blijkt ook niet altijd E10 bestendig.

Interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10

Bij veelvuldig gebruik van E10 zal onder invloed van de ethanol bestaande aanslag in tank en leidingen losraken en zich ophopen in het brandstofilter en/of carburateur. De locatie van het brandstoffilter is per type voertuig verschillend: in de tank, onder de vloer of in de motorruimte.

Advies 1: Filter regelmatig controleren op vervuiling en vaker reinigen of vervangen .

Advies 2: Doorzichtig leidingfilter toepassen.

Advies 3: Zo nodig het bezinksel op de bodem van de tank verwijderen.

Interne vervuiling op de lange duur

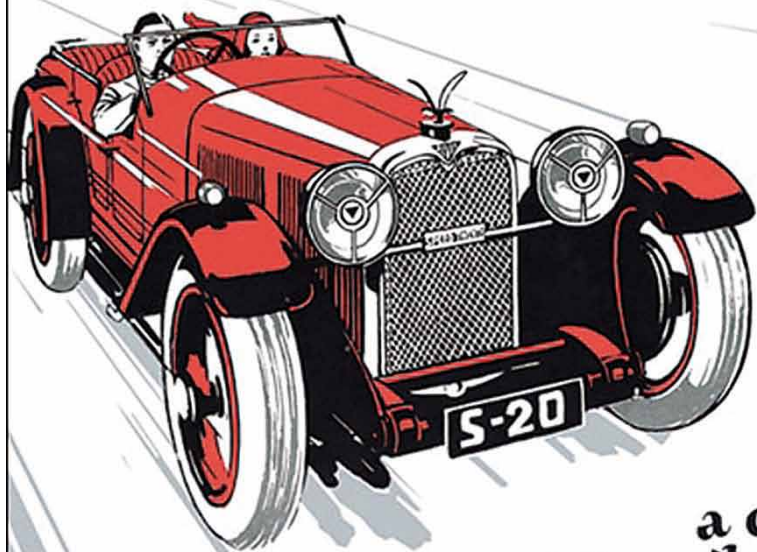
Door oxidatie van alcohol in de tank ontstaat een bruine kleverige substantie, die tot verstopping van het hele brandstofsysteem kan leiden. Met dit probleem is nog weinig ervaring en er is ook nog niets concreets aan oplossingen in de literatuur gevonden.

ALVIS

SPEED TWENTY

AN ENTIRELY NEW SPORTS CAR

**A GENUINE
100 M.P.H CHASSIS**



£695

**a car -
made by enthusiasts
sold by enthusiasts
- to enthusiasts**