

TRIANGEL

Power with beauty,

Speed with grace



oktober 2012 **91**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND



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

Have you tried a 1932



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

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

SILVER EAGLE OR 12/50



Colofon

Website: www.alvisocn.com

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. 92

Uiterlijk 24 maart 2013

Bij de voorplaat:

Speed 20 saloon van André Hillebrand

Bij de middenplaat:

*Herman Schipper's Speed 25 Tourer
uit het Lips-museum is na vele jaren klaar,
rijdt geweldig, alleen de ruitwissers
moeten er nog op.*

Inhoud

Chairman's Column

Evenementenkalender

Van de redactie

Nieuwe leden

Historisch weekend Den Helder

Verslag door André Hillebrand en
Roel en Nel Bijl

Eagle Rally

Verslag door Matthy en Karen Quist

Krukas keerring vervangen

Hans van der Meijden

Crossing Borders Waldenburg

Verslag van Lutz Burchard

Prescott Hill Climb

door Simon van Oostveen

Indian Run Breda

Verslag van Anton en Ellie Brouwers

Vieze oude mannen

door Herman Schipper



Chairman's Column



Tijd!

Ik weet niet hoe het jullie vergaat, maar ik kom tijd tekort. Tijd tekort? Een uur heeft 60 minuten en een dag 24 uur, daar is niets aan te wijzigen. Wat ik eigenlijk wil zeggen is: 'hoe kan ik deelnemen aan al die evenementen die worden aangeboden'?

Ja, ik weet het, je moet kiezen! De eerste 3 à 4 maanden van het jaar is dat niet zo moeilijk. Wanneer ik naar de agenda van de AOCN kijk is er in februari de ALV en in april de Hare Drive.

Daarna wordt het al lastiger, zeker omdat er ook nog andere uitnodigingen binnenrollen dan die van de AOCN. Maar dan dient het volgende probleem zich aan. Om een of andere duistere reden zijn mijn familieleden, vrienden en kennissen allemaal geboren (of getrouwd) in de periode mei t/m oktober, en de meeste van hen vinden het nodig dit heugelijke feit in het weekend te herdenken en daar moet je dan acte de présence geven. Welk weekend? Het weekend waarin ik graag deel zou willen nemen aan een of ander evenement!

Met een beetje schipperen en wat goede wil is het nog steeds gelukt om aan bijna alle evenementen van de AOCN deel te nemen, andere evenementen hebben het zonder mij moeten doen. Gelukkig heb ik ook nog verschillende andere ritten in mijn agenda kunnen opnemen zoals: **Crossing Borders** van Manfred Fleischmann, **BresGlas** van

Erik Glasius, **Helmond Oldtimercity** en het **Turnier des Westens in Keulen**.

Ik weet het, je kunt niet alles hebben in dit leven en zoals eerder aangehaald, je moet kiezen. Bij grote evenementen moet je reeds lang van te voren kenbaar maken (en betalen) wanneer je deel wilt nemen. Bij minder grote evenementen zoals de clubritten ligt dat anders, de financiële bijdrage is hier vaak gering of nihil en dit maakt het voor velen minder verplichtend om de gedane toezegging tot deelname na te komen. Ook hier zal het gebrek aan tijd wel meespelen! De organisatoren moeten maar afwachten hoeveel aanmeldingen ze krijgen en hoeveel er daadwerkelijk op komen dagen, waarbij het weer op de betreffende dag de opkomst ook nog positief of negatief kan beïnvloeden.

Gelukkig is het voorgaande niet van toepassing op de evenementen van de AOCN. Wanneer ik mijn oor te luisteren legt moet ik constateren dat ik niet de enige ben met het probleem 'tijd'.

Daarom voor eenieder die dit leest, begin nu vast met plannen voor volgend jaar en ... reserveer in elk geval een paar zondagen om een evenement van de AOCN te bezoeken.

Jullie voorzitter,

Anton Brouwers




Evenementenkalender

Alle datums voor onze evenementen voor het komende jaar zijn al vastgesteld. Zet deze alvast in uw agenda zodat er niets mis kan gaan met de planning en wij op een grote opkomst kunnen rekenen. Wilt u een van de evenementen organiseren, meldt dit dan zo spoedig mogelijk bij Anton Brouwers.

Nog dit jaar:


 High Tea 18 november Fred Veerman - Hengelo - Gelderland	 Crossing Borders 6 1 – 5 augustus
 Indian Run 13 oktober	 High Tea 24 nov 2013


In 2013:

 **ALV** 17 februari
Op dezelfde locatie als vorig jaar, in café restaurant Haarzuijlens

 **British Cars & Lifestyle** 16/17 maart

 **Hare Drive** 14 april

 **Fire Flight** 25/26 mei

 **Eagle Rally** 14 juli

Niet-Alvis, maar wel de moeite waard:

Interclassics-Topmobiel MECC
Op 11, 12 en 13 januari 2013 vindt het grootste oldtimer evenement van de Benelux weer plaats in Maastricht. Het thema voor 2013 is '100jaar Aston Martin'. Meer informatie op: www.ic-tm.nl

ONZE JUBILEUMUITGAVE – nog een bedankje!

Het bestuur wil alle enthousiaste fotografen en stukjes-schrijvers nog eens bedanken voor hun bijdragen die onze Jubileumuitgave tot zo'n bijzonder leuk bewaarnummer hebben gemaakt.

Maar de vlag gaat uit voor Paul van der Velde die zichzelf heeft overtroffen met de lay-out.

Het heeft hem erg veel tijd gekost maar wat is het resultaat geweldig geworden!

Paul, bedankt voor deze schitterende uitgave (en ook dat mijn autootje op de voorplaat mocht).

Jan Maarten, ook namens Anton en Andre'.

Van de redactie

Uw redacteur heeft een rustige zomer gehad, aangezien het prachtige jubileumnummer geheel verzorgd was door het bestuur en Paul van der Velde.

Maar voor u ligt nu nummer 91 van ons fraaie clubblad. We krijgen dikwijls bewonderende opmerkingen over de Triangel, zo in de trant van: Hoe krijg je zo'n clubblad voor elkaar, met zo'n 70 leden? Welnu, dan verwijst ik direct naar Paul, die toch veruit het meeste werk doet. En natuurlijk naar al die leden, die hun verslagen van de ritten sturen.

Toch zou ik wel graag wat meer artikelen willen zien van leden, die uitgebreid aan het restaureren zijn, of die mooie oude-auto verhalen hebben.

In de afgelopen nummers heb ik een voorzette gegeven met bv. Good Old England, maar ja, mijn leven is niet zo spannend, dat ik steeds maar door kan schrijven over dat soort belevenissen. Ik zal mijn best doen, maar ik reken toch ook op jullie!

Maar ook andere bladen zijn lezenswaardig, zoals het oktober-nummer van Klassiek en Techniek, met op de voorpagina de Alvis Special van Martin Aaldering, en binnenin een verhaal er over. Dat de auto uit mijn verzameling komt, en opgebouwd is door Wim van Ginhoven, staat er niet bij, maar dan weet u dat.

De laatste tijd gonst het van de geruchten over problemen en in beslag genomen auto's door de RDW.

Het gaat voornamelijk om totaal nieuw gebouwde replica's, o.a. uit Argentinië. De route tot "legalisering" loopt via Groot Brittanie, waar de nieuweling op GB-kenteken wordt gezet, dikwijls op

een nummer van een verdwenen (lees gesloopte) auto. Deze auto is plotseling als barn-find weer opgedoken, en krijgt daar dan relatief eenvoudig een kenteken. Vervolgens wordt de auto naar Nederland geëxporteerd, en krijgt (kreeg) hier dan op basis van het GB-kenteken een NL-kenteken.

De RDW doet nu wat uitgebreider onderzoek naar de herkomst, en weigert een kenteken op een "nieuwe".

Dit geldt niet voor Specials, mits het originele kenteken uit GB aanwezig is.

Een nieuwe body op een oud chassis is toelaatbaar, dus daar zijn weinig problemen te verwachten.

Wellicht vanwege al deze replica's is er de laatste tijd opeens veel meer interesse voor ongerestaureerde, enigszins "shabby" auto's. Denk dus goed na voor u uw saloon of drophead geheel laat restaureren, als de auto origineel is krijgt u wellicht een betere prijs bij verkoop. Voor mij gaat dit niet op, ik ben ergens midden negentiger jaren begonnen met de restauratie van mijn Speed 25 Tourer, en hij is nu al klaar. De auto was weliswaar geheel origineel, behalve dat het Lips-museum als vorige eigenaar een paar reparaties zo slecht had uitgevoerd, dat ik geen andere keus had, geheel opnieuw te beginnen. Hij is prachtig geworden, rijdt en remt voortreffelijk, en ziet er geweldig uit. Dus ik kan aan de volgende beginnen, een TA 21 drophead uit 1953, met origineel linnen kenteken, linksgestuurd! Tezijnertijd zal ik wel eens schrijven hoe alles is verlopen, dat houdt u tegood. Herman.

Nieuwe leden

Peter Absillis

Trotse bezitter van een Alvis Firefly van 1934.

Zie foto hiernaast.



Rob van Tuijl

Met Alvis TC 21/100 saloon 1954

Hij stuurde onderstaand verhaal toe.

Alvis, nooit van gehoord totdat.

Dit gebeurde in november 2011.

Omdat ik Garra Rufa visjes koop in Almere zag ik in die loods een auto staan onder een pyjama en mijn nieuwsgierigheid was gewekt.

Wat staat daar voor een auto onder die pyjama? Een Alvis werd er gezegd, nooit van gehoord, laat eens zien.

De pyjama werd verwijderd en zonder dat ik de auto goed had bekeken had deze me al te pakken. Wat een model, wat een elegantie. Maar ja, wat moet ik ermee. Het is als of de duivel ermee speelt maar onze dochter kwam met het nieuws dat ze ging trouwen. In april 2012 moesten er weer visjes worden gekocht, dus op naar Almere en daar stond nog steeds onder zijn pyjama de Alvis.

Ik vroeg aan Peter, niet wetende dat zijn vader de eigenaar was, of hij op de bruiloft van onze dochter wilde rijden. Peter zei, de auto is niet van mij maar ik bel wel even. Arie, de eigenaar, kwam en begon hele verhalen af te steken over zoals hij het noemde zijn kind maar bruiloften deed hij niet meer om gezondheidsredenen.

Is de auto te koop vroeg ik. Hierop liepen



de tranen bij Arie over zijn wangen.

Na veel gepraat mocht ik de auto kopen, wat ik dan ook heb gedaan.

Aan bovenstaand verhaal zit wel een minpunt, de auto kon door technische omstandigheden op de trouwdag van onze dochter niet rijden maar inmiddels rijdt de auto weer.

Wie ben ik?

Mijn naam is Rob van Tuijl en getrouwd, al 37 jaar, met Yvonne. Mijn vrouw is werkzaam in de catering en ikzelf ben salarisadministrateur. Wij hebben 2 kinderen, een zoon 34 een dochter 32 en een kleindochter van bijna 2.

Historisch weekend 2012 Den Helder



Dit jaar stond het historisch weekend in Den Helder in het teken van Brits mobiel erfgoed, en dit was de reden voor de organisatie om het merk Alvis hierbij uit te nodigen.

Ons clublid Rob Benink werd als inwoner van Den Helder door de organisatie benaderd om de Alvis Owner Club Nederland uit te nodigen voor deelname aan dit evenement.

Rob heeft dit voortvarend aangepakt, en om de deelname voor clubleden nog

aantrekkelijker te maken door samen met Meta hun gastenverblijf geheel gratis aan te bieden voor deelnemende clubleden.

Een ongunstige omstandigheid was dat dit evenement samenviel met het Concours op paleis Het loo, en het Britse weekend in Waalwijk, beide ook zeer aantrekkelijke evenementen, vooral Het Loo trekt traditie getrouw veel Alvis clubleden, mede door de deelname van de DVSCC.

Ikzelf was al een aantal jaren van plan om een keer aan het historisch weekend in Den Helder deel te nemen aangezien het een evenement betreft waar naast auto's ook stationaire motoren, bedrijfs- en landbouwvoertuigen en ook schepen aan deelnemen. In eerste instantie hebben wij dan ook overwogen om met onze



De fraaie Noord Hollandse boerderij met de Speed 25 van Rob en Meta



historische sleepboot naar Den Helder te varen, en daarna de Alvis per trein op te halen, op deze manier hadden wij een wel wat omslachtige manier voor overnachting geregeld.
Het aanbod van Rob en



De imposante haan en daaronder het fraaie blokhuis. Onderaan de pagina onze "ereplaats" opstelling bij de hoofdentree.

deze poster prijkte groots de mooie Alvis Speed 25 van Rob en Meta, een mooiere entree kan je als AOCN secretaris niet wensen.

Onder begeleiding van in ons geval een Vlaamse mevrouw Tom-Tom, bereikten wij het adres van Rob en Meta, een fraai gerestaureerde Noord Hollandse boerderij met bijgebouwen. Een grote koperen haan stond te pronken bij een vijver op het grasveld, een symbool van een andere club waar Rob lid van is, en waarvan de borstbeelden van de leden in brons je bij de entree verwelkomen. Meta begeleidde Riet naar het in de bosjes verscholen gastenverblijf, en bij terugkomst trof ik een opgetogen Riet aan die totaal verrast was door het fraaie onderkomen voor de logés. Verborgen tussen duinen en

Meta Benink maakte dit plan echter overbodig, en wij hebben direct laten weten gebruik te maken van hun aanbod.

Roel en Nel Bijl volgde ons door zich ook bij het evenement aan te melden, en door de voornoemde redenen is het bij deze deelnemers gebleven.

Op vrijdagmiddag zijn wij vanuit Zwanenburg vertrokken richting Den Helder, het laatste stuk via binnenwegen, langs akkers en duinen, hoe dichter wij bij Den Helder kwamen, hoe vaker wij de billboards tegenkwamen met de aankondiging van het Historisch Weekend, en op



What is under the hood?



struiken staat daar een grote blokhut (je kan eigenlijk beter zeggen blokhuis) opgetrokken in Western Red Cedar hout (vandaar de naam van de website, Red Cedar). Bij binnenkomst wordt je verrast door het smaakvol ingerichte huis, een stemmig zwart – wit interieur, tot in alle details en alle ruimten doorgezet, en ruimte voor acht personen. Een uurtje later arriveerden Roel en Nel Bijl, ook zij waren zeer onder de indruk van ons gastenverblijf, de verdeling van de kamers was geen probleem aangezien er ruime keus was. Bij aankomst werden wij voor een avondborrel door Rob en

Meta uitgenodigd, wat uitliep op een gezellige borrel met uitloop in een heerlijk etentje. Het door ons geplande etentje in het nabij gelegen restaurant werd hierdoor volledig overbodig.



Even een vlekje wegwerken.



De volgende ochtend moest er verzameld worden in het restaurant welke de directe buurman van Rob en Meta is, een ongeveer 500 meter verderop gelegen duinrestaurant. Bij aankomst waren er al een groot aantal deelnemers gearriveerd, en wij werden gastvrij onthaald in het restaurant met een kopje



koffie. Nadat iedereen aanwezig was startte de tocht van alle oldtimers door de buitenwijken en binnenstad naar Willemsoord, het voormalige Marineterrein wat nu een gebied is met gezellige restaurants, cafés en musea, een ideaal terrein voor een historisch weekend. De Alvissen kregen een ereplaats direct na de brug van de hoofdentree, en stonden zo volop in het zicht voor de bezoekers en deelnemers.

Bij de inschrijving kregen alle deelnemers een aantal bonnen waarmee op het terrein lunchpakket-ten, drankjes, friet en zelfs een Britse maaltijd mee gehaald konden worden.

Het weer was fris met veel wind, maar de hele dag zon, en hierdoor konden we genieten van de diverse haven en zeemanskoren, bandjes etc. en natuurlijk van de presentatie van het mobiele erfgoed, en de hal met kraampjes vol met allerlei boeken en

curiosa. Rob heeft ook contacten met de organisatie van de op het terrein in restauratie zijnde stoom-zeilschip

Bonaire, een uniek project van de restauratie van één van de weinig overgebleven schepen van dit type uit die periode.

Door de contacten van Rob hebben wij een persoonlijke rondleiding op dit restauratie project gekregen. Één van de bijzonderheden is de opklapbare schroef,



Op pagina links het stoom zeilschip met interieur, schroefas en roer.

Rob en Meta bij de start

deze bood minder weerstand tijdens het zeilen. Verder hebben we ook de restauratie van de houten botter HD2 kunnen aanschouwen, voor mij als hout hobbyist, maar ook voor de anderen zeer interessant.

De dag werd afgesloten met de Britse maaltijd in één van de hallen, een prestatie om voor een paar honderd deelnemers dit goed te laten verlopen, mijn complimenten voor de organisatie. Na de maaltijd terug naar het huis van Rob en Meta om even op te frissen en daarna met modern vervoer terug naar Willemsoord voor het avondfeest met de deelnemers, ook hiervoor waren bonnen beschikbaar gesteld.

Het was een prachtig feest met live muziek en aangezien wij door Rob bij de organisatie konden aansluiten volop bonnen om de avond met drankjes door te komen. Riet vond het wat druk en warm binnen, dus ging zij buiten op het terras wat afkoelen, op dit terras had zij volop contact met andere deelnemers, waaronder een bijzondere, hij beweerde Fakir te zijn, bij het vertellen van dit verhaal door Riet, suggereerde ik nog dat hij waarschijnlijk had gezegd dat hij "vaak hier" was, maar nee hij was een heuse Fakir en was zelfs een keer bij Willem Duis op TV geweest. Deze Fakir stond op het terrein met zijn Commer campingbus, wij zijn de volgende dag bij hem op bezoek geweest, maar er stond geen spijkerbed, misschien toch niet geschikt voor een goede nachtrust.

De avond werd besloten met een gezellig drankje bij Rob en Meta, Rob en Roel



bleken een gemeenschappelijk verleden in Rotterdam te hebben. Wat veel stof tot praten opleverde. Van de zondag zal Roel Bijl verslag doen, dus aan hem nu het woord.

André Hillebrand
Secretaris AOCN.

De 2e dag.

Buiten de geslaagde 1ste dag was het weer ons welgezend met een fijn zonnetje en een redelijke temperatuur. Jammer genoeg was dat de 2e dag absoluut niet het geval, het was een zeer winderige en regenachtige dag. We moesten bijtijds opstaan en dat na al die drankbonnetjes was het even wennen.

Na een heerlijke douche in ons riante onderkomen reden we weer richting binnenstad naar Willemsoord, vanwaar de Rally met een bonte verzameling oldtimers, brandweerauto's, legerauto's, Amerikaanse politie-auto's en gogomobieltjes van start ging. Je kunt zo gek niet opnoemen maar alles met 4 wielen was aanwezig.

Voordat we echter van start gingen werden we eerst nog getrakteerd op een heerlijk ontbijt wederom in een grote hangaar. Wederom zeer goed georganiseerd ondanks

de vele gasten waren er nauwelijks wachttijden. We hebben ons het ontbijt dan ook prima laten smaken voordat wij aan de goed georganiseerde toer begonnen. Niks geen routeboek maar doodeenvoudig werd de hele route vrijgehouden door veel politie en niet te vergeten heel veel vrijwilligers.

Hun job was niet te benijden gezien het slechte weer, zeer veel wind en regen. Ondanks dat was er toch nog veel publiek op de been om de bonte stoet voorbij zien te trekken. Voor Nel en mijn persoontje was de rit buitengewoon interessant daar het voor ons de eerste keer was dat wij in Den Helder en omstreken waren.

Na een toer van enkele uren kwamen we weer terug op de uitvalbasis Willemsoord, waar we de Alvissen weer netjes parkeerden om bewondert te worden. Door het slechtere weer was de belangstelling niet zo groot als de dag ervoor.

Rob's auto was al erg bekend daar zijn auto op de afbeelding stond van affiches van de toer. Niet alleen zijn auto is erg bekend maar hijzelf ook. Af en toe had ik de indruk dat ik met de burgemeester van Den Helder op stap was. Natuurlijk ontbrak het ook niet aan een overdekte markt waar leuke dingen te koop waren, zelfs van de Alvis. Meta heeft het een en ander gekocht daar Rob binnenkort jarig was en hij nooit iets wist voor zijn verjaardag. Ik kreeg wel de opdracht hem even af te leiden zodat zij rustig haar keuze kon maken.



Het zootje van Rob en Meta wilde wel even weten hoe dat zit in de Speed 20 van André.



In de loop van de middag werd het steeds rustiger, ook door het weer en besloten ook wij om huiswaarts te keren, wel te verstaan Huize Red Cedar.

Na wat uitgerusten en ons opgefrist te hebben zijn we daarna naar een gezellig restaurant in de binnenstad geweest waar we heerlijk hebben gegeten. Riet en André vertrokken daarna naar Amsterdam.

Wij bleven nog een nachtje en vertrokken de volgende dag naar Texel, waar we ook nog nooit geweest waren. Al met al kunnen we terugzien op een heel gezellig weekend met gezellige mensen en een evenement wat moeilijk te vergelijken is met andere evenementen. Men kon aan alles merken dat de organisatie trots was dat wij met drie Alvissen aanwezig waren. Mochten we volgende jaar weer uitgenodigd worden zijn we zeker van de partij. Rob en Meta nogmaals bedankt voor de gastvrijheid, het was erg gezellig en het verblijf in de 5 sterren blokhuut is zeer zeker voor herhaling vatbaar.

Roel & Nel

Eagle Rally, zondag 8 juli 2012

Wij komen zondagochtend rond 10.30 uur bij elkaar bij hotel Molenhoek in Molenhoek. Het regent flink, maar dat mag de pret niet drukken. Twaalf auto's met hun eigenaren hebben zich voor deze zondagrit opgegeven.



"Die kap gaat niét naar beneden!"

Helaas moet een auto-eigenaar wegens privéomstandigheden afhaken. Maar niemand laat zich weerhouden door het voorspelde "hier en daar een bui"- weer. Wel heeft een stel de prachtige Alvis ingeruild voor een stevige Saab (Hans en Frederike van Tongeren), waarbij met een elektrisch knopje het dak heel snel naar beneden kan als dat nodig is. Een ander stel (Teun en Ans van der Velde) heeft met elkaar afgesproken

dat "die kap niet naar beneden gaat", zodat zij wel even moesten schuilen voor die wolkbreuk. Rond 11.30 u is iedereen gearriveerd, voorzien van koffie en gewapend met een zeer uitgebreide routebeschrijving, gereed voor vertrek. Anton Brouwers geeft nog een korte toelichting op de rit die hij en Ellie hebben uitgezet, en wij kunnen starten. Coen van der Weiden en Jan Maarten ten Bos moeten het vandaag zonder

mapreader doen, maar zien dat niet als een probleem. Het gaat uiteindelijk toch om die mooie Alvis-rit!

Vanuit Molenhoek, het uiterste noorden van de provincie Limburg, rijden wij richting Mook, Plasmolen en via Milsbeek naar Groesbeek. Anton rijdt voorop en wij volgen. Maar Jaap Elzas heeft zijn kleinzoon mee en deze kleinzoon vertelt ons dat hij toch echt Wesley heet en graag ook zo wil worden



aangesproken en hij voor opa de navigatie verzorgt. Zij gaan dus niet met de colonne mee.

Op de Zevenheuvelenweg genieten wij van een prachtig uitzicht op de omgeving. Binnenkort wandelen hier weer duizenden liefhebbers die graag die vierdaagse trofee willen bemachtigen. Wij realiseren ons hoe bevoorrecht wij zijn; zittend in die heerlijke Alvis met binnenvering in de stoelen, rustig en comfortabel rijdend door het heuvellandschap zonder verder inspanningen en vooral zonder blaren. Wat kan het leven toch mooi zijn. Daaraan doet geen regendruppel afbreuk. Wij rijden door Berg en Dal en door Beek en komen dan in Duitsland.

Het is zondag en het is heel rustig op de weg. Duitsland ontwaakt. Wij zien een glimlach op de gezichten van de Duitsers die zich op straat bevinden, als zij tien prachtige bolides met als hekklensluiser een Saab, voorbij zien glijden. Wij rijden via Wyler. Kranenburg, Niel, Mehr door naar Donsbruggen. Wij genieten van de



omgeving. Daarna gaan wij naar door naar Kleve en Grunewald/Nergena en rijden dan Nederland weer in.

De planning is strak maar wij houden een keurig gemiddelde snelheid aan van ca. 70 km per uur. Er komt een dun zonnetje door en wij rijden rustig via Ven-Zelderheide en Ottersum naar onze eindbestemming: 't Veerhuis in Oeffelt met uitzicht op de Maas.



Wij wachten daar nog even op Jaap Elzas en Wesley en gaan vervolgens heerlijk lunchen. De gesprekken variëren van auto's tot "het leven wordt nog mooier als je met pensioen bent". Wij strekken nog even de benen en gaan dan weer op pad. Het is inmiddels droog en het zonnetje schijnt. Vele kappen gaan naar beneden en de zonnebrillen komen uit de tas. Paul van der Velde maakt de nodige plaatjes en broer Martin wacht rustig af. Rond 14.30 vertrekken wij





richting Haps. Andre Hillebrand en Riet van Dijk hebben geregeld dat wij daar een privé collectie (gerestaureerde) klassieke tractoren kunnen bezichtigen.

Voor de “vrouwelijke” partners die mogelijk minder interesse hebben in klassieke tractoren, is er een ladiesprogram: zij bezoeken de “Verborgten Tuin” in Haps. De dames worden, gewapend met de nodige parapluï van Hans en Ingeborg van der Meijden, afgezet bij de Verborgten Tuin (die gelukkig wordt gevonden) en het gezelschap begeeft zich vervolgens naar de Tractorenverzameling.

De neef van Riet, Toon van Dijk, laat

Donkere lichten, natte wegen, maar toch konden de kappen open!

Hieronder: Jaap Elzas ontvangt de AOCN jubileumspeld van secretaris André Hillebrand.



Foto links: Toon van Dijk (zonder pet) legt uit over zijn tractorencollectie.



Moe maar voldoen begeeft iedereen zich weer richting 't Veerhuis. Dave Pascoe en Bart Bonestroo keren huiswaarts en zien wij de volgende keer weer.

Onder het genot van een drankje worden Matthy en Karen Quist in het zonnetje gezet. Ook zij ontvangen de Alvis Owner Club Nederland-jubileumspeld, omdat zij helaas niet in de gelegenheid waren bij het Lustrum aanwezig te zijn. Daarnaast krijgt Matthy nog een Alvis-speld omdat

ons de imposante verzameling tractoren zien van o.a. Ford, Lanz, International, Hanomag en Deutz. De collectie verkeert in prachtige staat. Als klap op de vuurpijl wordt nog een echte 1-cylinders diesel, voorverwarmd met een brandende katoenen lont, voor ons gestart.

Het is een indrukwekkend geheel.

Hier ontvangt Jaap Elzas een echte Alvis Owner Club Nederland-jubileumspeld.

Vervolgens worden de dames weer opgehaald bij de Verborgten Tuin. Zij hebben genoten van de grote bloemenweelde van vele soorten rozen, floxen, lelies, hosta's, etc., de curiosa, de kunstwerken en van de prachtige idyllische plekje in de tuin.





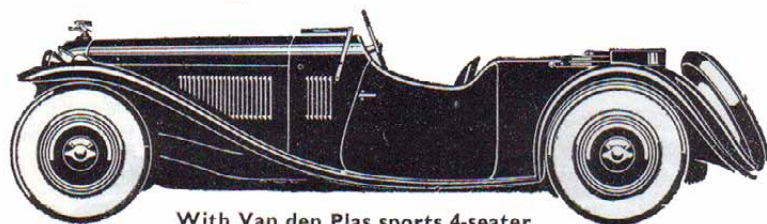
hij al 16 jaar (!) lid is van deze fantastische club. Vervolgens dankt Jan Maarten ten Bos namens eenieder de organisatoren Anton en Ellie Brouwers voor deze prachtige dag en hij overhandigt Anton een mooi autobook en Ellie een doos overheerlijke bonbons.

En hier in Haps, gelegen in de provincie Noord-Brabant, eindigt de Eagle Rally. Wij hebben genoten. Het leven is goed in het Brabantseland, zeker als je een Alvis rijdt!

Matthy en Karen Quist



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



With Van den Plas sports 4-seater
£725

Krukas keerring vervangen TF 21

Al vrij snel na de revisie van de motor 10 jaar geleden begon er via het gat in het koppelingshuis olie te lekken.

Deze olie moest via de keerring van het achterste hoofdlager in het koppelingshuis komen. Mijn conclusie was dat ik waarschijnlijk de keerring bij de montage niet goed had ingevet en dat deze dus daardoor beschadigd was zodra de motor weer ging draaien.

Nu is dit niet makkelijk te verhelpen want om er bij te komen moet de

Van Anton Brouwers en Ab van Egmond had ik gehoord dat zij dit al eens gedaan hadden. Het moest dus kunnen zonder de motor er uit te halen.

Ik zal proberen in de juiste volgorde te beschrijven hoe dit ging.

De auto op de brug en de motor ondersteund met een dwarsbalk en vulblokken. Nadat de versnellingspook en de tunnelbak er uit zijn, alle bouten van het koppelingshuis los gemaakt, de "slave" cilinder van de koppeling gedemonteerd, de cardanas er uit, eerst wel merktekens

aanbrengen op de flensen anders heb je grote kans op onbalans achteraf.

De achterste motorsteun bij de versnellingsbak los gemaakt.

Een gereedschapswagen onder de versnellingsbak geplaatst met wat vulblokken om de bak rechtstandig naar achteren te kunnen bewegen zover dat de prise as helemaal uit de koppeling



versnellingsbak, de koppeling, het vliegwiel en de motorplaat gedemonteerd worden. Vandaar dat ik er 10 jaar over gedaan heb om het probleem aan te pakken. Gedurende deze jaren had ik een lekbak gemonteerd die ik van tijd tot tijd kon leegmaken. De aanleiding voor de actie was dat ik eindelijk eens alle vloermatten en de bekleding van de tunnel e.d. wilde vernieuwen.

Deze was erg vies en versleten (foto 1). De tunnelbak moest er toch uit en dan kun je makkelijk bij de versnellingsbak.



kan schuiven. (foto 2) Dit klinkt eenvoudig maar blijkt een rotklus. Het motorblok moet met een schaarkrik iets naar links worden gedrukt anders kan de versnellingsbak niet langs het plaatwerk van de bodem. Bovendien zit er vloeibare pakking tussen het motorblok en het koppelingshuis, ergo zonder hulp van een sterke man lukt het niet. Nadat alles tot en met het vliegwiel eraf was, was duidelijk te zien waar de lekkage vandaan kwam (zie foto 3). Niet langs de keerring, maar langs de aluminium flens waar de keerring in zit. Deze flens zit met boutjes en moertjes op de motorplaat gemonteerd, dus die moet er ook af om deze flens met vloeibare pakking nu goed te monteren. Deze motorplaat zit met vloeibare pakking tegen het motorblok gemonteerd, lastig los te krijgen, werkend boven je macht. Ook de startmotor moet los gemaakt worden. Om het weer goed in elkaar te zetten moet alles goed schoon en vetvrij zijn en met de juiste pakking gemonteerd worden waarbij natuurlijk toch een nieuwe keerring gebruikt is.



De montage van vliegwiel en koppeling ging vlot, wel momentsleutel gebruikt, aandraaimomenten staan in het boek 50 Th. Anniversary collection. Om de versnellingsbak weer terug te zetten moet de koppelingsplaat goed worden "uitgelijnd" zodat de prise as van de bak er goed doorheen gestoken kan worden en netjes in het top lager van de krukas valt. Hiervoor heb ik een simpel verloopstuk gemaakt. Het standaard gereedschap wat ik van een garage mocht lenen bleek niet bruikbaar. Het gemakkelijkst is een oude prise as, maar waar haal je die zo gauw vandaan. Wonder boven wonder ging het terugzetten weer met wat hulp van de sterke man heel vlot. De hulp kon bij het monteren met de slinger de krukas voorzichtig ronddraaien totdat de "splines" van de prise as en de koppelingsplaat in lijn liggen. Na montage van de slave cylinder van de koppeling bleek ook nog dat de hoofdcylinder van de koppeling lek was. Hiermee ben ik naar Vulka remservice in Veenendaal gegaan waar men de

juiste rubber cups had om de cylinder te repareren. Prima service hier. Tenslotte omdat de cardanas toch gedemonteerd was ook de keerring van de pignon as in het differentieel vervangen. Hierin zat nog een oud type met viltring. Red Triangle verzekerde mij dat het nieuwe type keerring zonder meer moest passen. (Foto 4) Dit bleek te kloppen maar het demonteren van de flens waar de cardanas aan gemonteerd wordt ging heel moeilijk. De moer op de

pignon as zat zo vast dat er ongeveer een meter lange pijp nodig was om hem los te krijgen. Ook is hiervoor een dop van 29 mm nodig die zit in geen dopendoos, maar ik kon er



heb afgeholpen, voorlopig ziet het er naar uit dat dit gelukt is.

In de tussentijd heeft de bekleder (Ronald Meyer in Zeist) de vloerbedekking voor de TF heel mooi gemaakt (Wilton Carpet) met echt lederen biezen en isolerend ondertapijt en ook die is weer gemonteerd. Ziet er heel goed uit. (foto 5)

Hans van der Meijden

gelukkig een lenen bij een garage in de buurt. Voor het demonteren van de oude keerring is een kleine trekker nodig met naar buiten staande haakjes, ook die kon ik ergens lenen. De nieuwe keerring heb ik ook maar met vloeibare pakking gemonteerd. Die gaat er "zwaar" in, ik had toevallig een passende dikke stalen ring om als stempel te gebruiken, anders is er een grote kans om de keerring te beschadigen.

Ik hoop nu maar dat ik de auto van zijn incontinentie



Crossing Borders Waldenburg

19 tot 22 juli

Een paar enthousiaste clubgenoten hebben een rit georganiseerd naar het Duitse Waldenhofen, ongeveer 500 mijl hier vandaan.

De deelnemers ontmoetten elkaar bij de bekende 4.3 rijder Serge van Havre bij Antwerpen, waar een stevige brunch werd geserveerd door Serge, voordat de twee 4.3's van Serge en Lutz en Christine, de TC 21 van Jan Marten met zijn broer Freek en de Willowbrook van Roel en Nel Bijl



Echternach in Luxemburg. De volgende dag gingen de vier equipes richting Duitsland, langs de Moesel, via de heuvelachtige Eiffel en Hunsruck, richting Worms, waar de Rijn werd overgestoken. Toen langs de Neckar, Heidelberg en verder zuid naar Heilbronn. Tot dan twee fantastische dagen, mooie kleine weggetjes en een mooie route, geen snelwegen, en we waren bijna bij onze bestemming toen de Offord van Lutz hevig begon te slingeren: lekke band rechts achter! Wel, geen probleem sinds de ingebouwde cricks net waren gerepareerd, dus Lutz



vertrokken richting Luxemburg voor de eertse overnachting. Het eerste deel door België over de snelweg naar Namen is niet erg interessant, maar daar ging het verder over kleine boeiende weggetjes naar

Waldenburg



begon te pompen en pompen, de voorkant ging omhoog, maar de achterkant deed niets! Dus assistentie gebeld (...onze monteur is druk, maar met een uur zijn we er...) dus slaagden Lutz en Serge er na anderhalf uur in het wiel te wisselen met hulp van een voorbijganger die een losse crick bij zich had. Na 2,5 uur arriveerde de hulpdienst...sorry.... Zo kwamen we laat aan in het hotel in Waldenburg, waar met smart op de ongelukkige ploegen werd gewacht.

Dit jaar bestond de Crossing-border groep uit 1 Britse, 1 Belgische, 8 Nederlandse en 3 Duitse teams. Een goede mix van vriendelijke mensen met prachtige auto's varieërend van Manfred Fleischman's 14.75, via Werner Hartjen's 12/50, Firefly, Speed 20 en 25's, 4.3 ltr's tot de TA/TC's en TD/TF's. Het programma was zorgvuldig voorbereid en werkelijk zeer interessant. Het gebied is beroemd om zijn



wijn en prachtige landschap, wat ligt in de driehoek Heilbronn /Waldenburg/Schwäbisch Hall. Dit gebied is vrij onbekend bij buitenlanders, maar als je



Hierboven Kloster Schöntall, links Schwäbisch Hall.



vanuit het beroemde Heidelberg rijdt naar München, kom je er door. Manfred en zijn "google partner" Anton kozen een aantal interessante plaatsen voor de volgende drie dagen. Eerst via de Hohenlower mountains naar de beroemde abbey Schöntall en Langenberg, waar we het duitse

automuseum en het kasteel bezochten. Het is een prive-museum, gesponsord door de Hohenloher-familie, de vroegere zeer bekende vorst van dat gebied. Ook een Alvis Sp 25 was in hun bezit, maar deze werd verkocht naar de UK. Nu staan er meest moderne “bolides”, made in Germany, en het lijkt er op, dat oldtimers verleden tijd zijn. De rit die dag was ongeveer 85 mijl, met een lunch-stop en een koffie-stop. De tweede dag begon met de viering van Christine's verjaardag, waarbij iedereen naast het ontbijt een romige cake te eten kreeg, waardoor het vertrek een beetje werd verlaat. De route stuurde iedereen door de Jagstvallei -enigszins uitdagend



vertrok iedereen weer naar het hotel, zodat de dames zich konden kleden voor het gala-diner. Volgens het routeboek was het een trip van 75 mijl, hoewel sommigen de verkeerde richting namen en wat langer onderweg waren. Bij het gala-diner werd de organisatie luid geprezen voor hun inzet.

De derde dag was voor sommigen het hoogtepunt, gezien de vele “culturele” plaatsen, die Manfred had gekozen voor de finale. Een trip van 44 mijl bracht ons in Schwäbisch Hall, waar we



vanwege de vele hairpins- naar Kirchberg, een beroemde historische stad, die we kort bezochten met in de buurt een lunch. Ons belangrijkste doel was een klein prive museum bij Satteldorf, met een verzameling motorfietsen en auto's uit de zestiger jaren, toen de Duitsers weer welvarend werden en later deze voertuigen verwaarloosden. Na een heerlijke vijf-uur thee en koffie



een gids-tour door de stad hadden. Onze auto's stonden geparkeerd voor het stadsmuseum, waar ze bewonderd werden door het publiek. De museumbezoekers werden in de stemming gebracht door de Alvis-parade, waarbij de belangstelling voor de bar in de TB 14 van de familie Hauptmann beslist de top was.

Schwäbisch Hall is vooral bekend door de beroemde verzameling van de “Koning der schroeven” Mr. Würth, die bestaat uit een modern museum, en een collectie uit de middeleeuwen, met als hoogtepunt de beroemde Madonna van Hans Holbein, die onlangs door mr. Würth op een veiling werd aangekocht.

Ruim tijd om alles goed te bekijken, maar aangezien het zondag was, en een aantal deelnemers moest vertrekken,



was er een laatste lunch boven in een oude brouwerij, waarbij het prachtige weer een goed einde vormde voor dit evenement.

Daarna vertrok iedereen weer naar het hotel in Waldenburg of naar huis, en de organisatie stelde ons voor volgend jaar een lang weekend in het

voorzicht in midden-Duitsland, in de buurt van Hannover, en we hopen dat meer Engelse en Nederlandse vrienden meerijsden. Ons groepje van vier auto's reed via de Nurburgring terug naar Antwerpen, waar we de volgende dag op tijd arriveerden voor een late lunch, deze keer zonder problemen.

Lutz en Christine Burchard.



Prescott Hill climb 2012

Op een winteravond ontstond het idee om met een aantal mensen van de van Egmond club een weekje naar Engeland te gaan met als hoogtepunt de jaarlijkse Prescott hill climb in de Cotswolds even boven Cheltenham.

Deze hill climb wordt georganiseerd door de Britse Vintage Sports-car club en er mogen alleen auto's van voor 1940 aan mee doen. De heuvel is van de Engelse Bugatti trust en er is ook een klein museum over Bugatti op het terrein. Veel geschiedenis dus. Enige jaren geleden waren wij daar al aanwezig en wij waren erg onder de indruk van de sfeer en al het moois wat wij daar zagen.



Op 1 augustus vertrokken wij met drie auto's naar Hoek van Holland. Marijke en ik in onze Triumph TR 2, Bert en Monique Mooiekind in een Triumph Gloria van 1934 en Jan Cohen en Moos Brands in een Aston Martin DB 2/4. De reis verliep voorspoedig en de volgende morgen rond 7 uur konden wij vanaf de boot in Harwich links gaan rijden. Dat went iedere keer weer snel. Tegen de avond kwamen wij bij het hotel te Banbury waar wij de hele week zouden verblijven. Wel hadden wij onderweg een aantal ernstige buien. Vooral in de dalen van de Britse country was er soms zoveel water dat het aan alle kanten de auto in kwam. Het water kwam zowel van onder als van boven over ons heen. Vooral als er een vrachtwagen langs reed. Onze auto reed op een bepaald moment op twee cilinders. Hij bleef wel doorrijden en terloops kwamen de twee ontbrekende jongens er weer bij. De volgende dag had Moos een bezoek aan de Aston Martin trust geregeld. Hier gingen de heren naar toe terwijl



Even schuilen

maken. Heel interessant. Moos lieten wij achter in de bibliotheek. Hij kwam hier achter een deel van de geschiedenis van zijn auto. Zoiets zou Alvis eigenlijk ook moeten hebben. Een plek waar alle geschiedenis bijeen gebracht is. Alleen vroeg ik mij later af of dit wel verstandig is om in een oude houten schuur te doen, ook al is die nog zo mooi.

de dames lekker gingen winkelen in Banbury. Ergens op het platte land onder Oxford in een prachtige gerestaureerde houten schuur wordt de geschiedenis van dit eerbiedwaardige merk bijgehouden. Een aantal prachtige auto's waren er te zien en veel artikelen die met de geschiedenis van het merk hebben te



Een heel bijzondere Alvisbody

De volgende dag brachten wij een bezoek aan de wereld van Shakespeare in Stratford upon Avon. Wij bezochten het geboortehuis en de plek waar hij oud werd, voor toen dan, want in onze ogen werd hij niet oud. Zondagmorgen brak de dag





Aktie in hillclimb met daaronder finish.

Hiernaast een Riley met een gestolen silver eagle.



aan, waarvoor wij gekomen waren. Het weer kon alle kanten op, zoals het in Engeland hoort, maar dat bleek in de loop van de dag mee te vallen.

Hoe dichters wij bij de heuvel kwamen, hoe meer oude auto's wij op de weg tegen kwamen. Vooroorlogse auto's mogen op het hoofdveld parkeren. Alleen dit al is een lusthof voor iedere liefhebber. Hier staat heel Englands voorraad aan vooroorlogs moois. Jan Cohen kon hier zijn hart ophalen. Jan is Bugatti lid van het eerste uur van de Nederlandse Bugatti club. Hij kocht in 1957 zijn eerste Bugatti in Parijs voor 6000 guldens. Daarna moest hij eerst terug naar Nederland om zijn rijbewijs te halen. Hij is nu 80 jaar oud, maar rijdt met zijn eerste Bugatti nog steeds rond in de Elzas, waar hij de meeste tijd woont. Er waren op Prescott Hill veel Bugatties maar ook zeer veel Alvissen met heel uiteenlopende boddies. De heuvelklim is ingedeeld in 16 klassen en op zaterdag mag iedereen twee keer

oefenen om op zondag in twee runs voor het echie te gaan. In een klasse zag ik vier Hispano Suiza's meerijsen. Verder heel veel Engels spul als Singer, Lea Francis, Frazer Nash, Riley, MG en Austin. Uiteraard ontbreekt ook de bekende Morgan driewieler niet op een heuvelklim. En zeker ons merk is ook goed vertegenwoordigd in de races. En dan verder de sfeer op het terrein. Tussen half een en half twee wordt de wedstrijd stil gelegd en komen de picknickmanden te voorschijn. Overal zie je mensen achter hun auto uitgebreid allerlei lekkere dingen tevoorschijn halen. De een achter een heel eenvoudige



Lekker eten bij mooie auto's. Daarnaast een snelle en wendbare Aerodriewieler en onder weer een bijzondere Alvisbody.



Austin en de ander achter een dure Rolls of Invecta. Ook waren er stands met onderdelen en andere automobilia. Alles van hoge kwaliteit.



Uiteindelijk gingen wij tegen de avond weer voldaan terug naar Banbury. Ook de dames hadden een leuke dag gehad, al kwamen zij meer voor de mensen die er rondliepen. Minstens zo interessant als de auto's. De dag erna zijn wij nog door de omgeving getoerd en hebben alle hoogtepunten van de Cotswolds aan elkaar geregen. Een prachtige sfeervolle omgeving. Je waant je hier in Midsummer Murders. Dinsdag weer terug naar Harwich, alwaar wij onderweg nog een leuke ervaring hadden in de buurt van Braintree. Toen wij in een dorp uitstapten bij een parkeerplaats, stond er ineens een zwarte Speed 25 achter ons. De eigenaar wiens naam ik inmiddels ben vergeten, had ons een paar dorpen verder zien rijden en

kwam eens polshoogte nemen. Toen ik vertelde ook een Alvis te bezitten en lid van de Nederlandse club te zijn vroeg hij of ik de "Nederlander" Serge van Havre ook kende. Ook Coen van der Woiden en tragisch de onlangs overleden vader van Coen kende hij. Toen ik vertelde dat dit laatste al weer 13 jaar geleden was voelde hij zich erg oud worden, wat niet mijn bedoeling was. Leuk zo'n spontane toevallige ontmoeting. De volgende morgen kwamen wij weer veilig aan in Hoek van Holland. Een leuke aanrader om er een weekje op uit te gaan.

Simon van Oostveen.

Indian Run – Breda

(8)-9 september 2012

Roel Bijl en Hans Noordhoek hebben dit jaar de Indian Run georganiseerd. Roel wilde graag van dit evenement een weekend maken, echter gezien de geringe opkomst is dat er niet van gekomen. De oproep voor de Indian Run resulteerde zeggen en schrijven in 4 aanmeldingen!

Voor ons, Anton en Ellie, was het een vol weekend (welk weekend niet, lees Chairmans Column!). Op zaterdag 8 september waren wij uitgenodigd door ons ex AOCN-lid Erik Glasius om deel te nemen aan de 2e BresGlas Rit.

Erik en Stanny organiseren deze rit samen met Harald Bresser en gestart wordt er in de tuin van Erik in Amstelveen. Een zeer gemêleerd gezelschap wat auto's betreft. Om een paar merken te noemen: Lagonda, BMW, MG, Porsche, Ford, Datsun, Austin, Simca, Alfa, Fiat, VW. Sterk vertegenwoordigd was ook het merk Alvis, wij met onze TD21, Coen en Sandra van der Weiden met hun TE21



BBQ bij Roel en Nel in de tuin

en de nieuwe eigenaar van de TD21 Peking-auto van Ben Wevers. Zoals reeds vermeld was het startpunt Amstelveen



en de finish was het Louwman Museum in Den Haag. Wij hadden het voornemen om vanuit Den Haag door te stomen naar Breda en daar een hotel te nemen. Hans en Frederike van Tongeren en Jan Maarten ten Bos hadden het zelfde voornemen. Roel heeft voor ons een hotel geregeld op loop afstand van zijn huis en kwam toen met het



voorstel om op zaterdagavond een BBQ te organiseren. Alle (zaterdag)deelnemers (3) vonden dit een prima idee.

Na ons bezoek aan het Louwman Museum zijn we naar Jan Maarten in Wassenaar gereden en gezamenlijk zijn we naar Breda vertrokken. Hans van Tongeren was al aanwezig, en had de beste parkeerplaats bij Roel al ingenomen, de garage van de auto van Nel!

Het was prachtig weer en we hebben tot laat in de avond bij Roel en Nel in de tuin gezeten. Nel en Yvonne hebben ons uitstekend verzorgd met spijs en drank en ons later op de avond keurig naar het hotel gebracht. Zondagochtend hebben we de auto's bij Roel en Nel opgehaald en zijn we gezamenlijk, Roel voorop, naar Boswachter Liesbosch gereden. Hans en Yvonne waren al aanwezig.

Ook aanwezig was Jurgen van de Klooster, die samen met Roel en Hans de route had uitgezet en gecontroleerd. Hij heeft op zijn motorfiets weggetjes gezocht en gecontroleerd of de uitgezette route ook correct was. Begin september heeft zich een nieuw lid aangemeld, Martin Hunter uit Breda, met een Speed 25 in restauratie. We hebben hem uitgenodigd om naar Boswachter Liesbosch te komen om met de daar aanwezige leden van de AOCN kennis te maken, en dat heeft hij ook gedaan.

(Met koffie en vlaai was het nu wachten op Martin en Paul van der Velde. Tegen 11.00 uur kreeg ik telefoon van Paul met de melding dat Martin en hij op het opgegeven adres



Nieuwe Dreef 4 waren, maar dat wij daar niet waren! Zijn navigatie had hem naar de verkeerde plaats gestuurd, dit adres komt 2x voor binnen de gemeente Breda! Zij waren nog 15 km verwijderd van onze Boswachter Liesbosch!

Roel en Hans hebben toen besloten om de rit te starten en Hans zou achterblijven om de gebroeders op te vangen. Roel zou voorop rijden en wij zouden hem volgen, voor menigeen een doodzonde maar ik vond het zeer ontspannend.

Het was prachtig weer, + 28 graden, heerlijke rustige wegen en om er toch een competitie-element aan toe te voegen hadden de organisatoren een vragenlijst aan de routebeschrijving toegevoegd.





Lunch werd diner!



En, met de juiste antwoorden was een prijs te winnen! De route was duidelijk (dankzij Roel die voorop reed) en op een wegfsluiting na probleemloos.

Na een bezoek aan onze zuiderburen (het was een internationale rit) werd in Strijbeek gestopt voor de lunch. Een voortreffelijk restaurant met een terras waar we, zittend in de schaduw, van de lunch maar een diner hebben gemaakt.

Het was warm, en niemand maakte veel



aanstalten om het tweede deel van de route te gaan rijden! Uiteindelijk hebben we onze vermoede lijven (waarvan, eten, drinken en zitten?) weer kunnen bewegen om onze auto's op te zoeken en te starten voor het laatste deel van de route met als eindpunt Boswachter Liesbosch (Breda!). Het terras bij Liesbosch was voor ons gereserveerd, dat moet ook wel wanneer je met een zo grote groep van 12 personen komt!

Na aankomst hebben de officials de vragenlijsten op juistheid gecontroleerd en de prijs toegekend aan ... Jurgen. Het bestuur heeft de organisatoren bedankt en



voorzien van het bekende certificaat en een fles wijn.

Roel, Nel, Hans en Yvonne (en Jurgen) hebben er voor gezorgd dat wij een prachtige rit hebben gereden en dat het een bijzonder fijne en gezellige dag was. Ik moet zeggen dat een kleine groep deelnemers ook zijn charme heeft. Ik hoop alleen dat

Dames en Heren organisatoren, namens alle deelnemers bedankt voor jullie inzet, gezelligheid en gastvrijheid.

Zaterdagavond gaf dat extra tintje aan een gezellig samenzijn wat je eigenlijk alleen kunt realiseren met een klein gezelschap en dat alles natuurlijk met de bekende Brabantse gastvrijheid. Roel en Hans misschien kan ik jullie



toekomstige organisatoren zich niet laten ontmoedigen door de bedroevend lage opkomst bij deze Indian Run.



strikken (hier schrijft de evenementencommissaris) om volgend jaar weer zo'n prachtige dag (weekend) te organiseren.

Bedankt!

Anton en Ellie

Vieze oude mannen!

Er zijn de laatste tijd regelmatig in de pers berichten verschenen, dat "oldtimers" eigenlijk geweerd moeten worden uit stedelijke gebieden, gezien de CO2- en fijnstof-uitstoot van oude motoren.

En aangezien volgens de Fehac het merendeel van de klassieker-berijders boven de 50 is, krijgen wij wellicht straks het predikaat "vieze oude mannen"! Wat is er aan de hand? Volgens een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving worden door oldtimers ca. 1,5% van alle wegekilometers afgelegd, maar daarbij wordt 10% van de totale (verkeers-)uitstoot CO2 veroorzaakt, en 5% van de totale fijnstof-uitstoot (door diesels). De vraag is of dit klopt, of dat er met enigszins gemanipuleerde cijfers is gewerkt.

Van de ca. 7,85 miljoen auto's zijn er 304.000 ouder dan 25 jaar, ofwel 3,8%. Van alle diesels is 13% ouder dan 25 jaar. Bovendien is het aantal oldtimers in 2010 toegenomen met 21.000, en in 2011 met 33.000! Dat ziet er dus wel naar uit, dat het aandeel van de zgn. youngtimers stijgend is. En de oorzaak daarvan ligt waarschijnlijk meer in de belasting-vrijdom dan in een sterk toegenomen liefde voor oude voertuigen.!

De Fehac heeft weliswaar becijferd, dat slechts 0,5% van alle km's komen van oldtimers, en dat dus die uitstoot-cijfers in werkelijkheid lager zijn, maar de maatschappelijke onrust hierover wordt door ons liefhebbers over het algemeen als onprettig ervaren. Onze Alvis' staan niet bekend als superzuinig, dus een

hogere uitstoot klopt wel. Alleen rijden we zo weinig kilometers, dat het maar van zeer geringe invloed is. Maar door alle 70er en 80er auto's, die belastingvrij gebruikt worden, dikwijls als vervanger van een moderne auto, en waar relatief veel kilometers mee gereden worden, valt de balans voor de klassiekers als totaal de verkeerde kant op!

De Fehac is daar mede verantwoordelijk voor, zij representeren in principe alle leden van klassieker-clubs. Interessant zou zijn, te weten hoeveel Volvo's, Mercedes, BMW's, Fords, Amerikanen en andere betrouwbare 25-plussers (straks 30-plussers) er eigenlijk "oneigenlijk" gebruikt worden. Want dat is zeker zo: de belasting-vrijstelling is bedoeld om het mobiele erfgoed in stand te houden, en niet bedoeld om goedkoop te rijden. De volgende maatregelen door de overheid kunnen dan voor de echte liefhebber zeer nadelig uitvallen! Ik ben van mening, dat de Fehac te veel naar de grote clubs met veel "oneigenlijke"gebruikers luistert, en zijn werkelijke doelstelling, namelijk het bevorderen van behoud van het mobiele erfgoed, niet goed nastreeft. Ik zie ook wel, dat een grote Fehac meer invloed kan uitoefenen, maar om alles maar als mobiel erfgoed te beschouwen gaat mij te ver. Ik had liever gezien, dat de grens van 1987 niet was opgerekt, in plaats van, zoals nu, glijdend naar 30 jaar gaat. Laten we hopen, dat de maatregelen die ongetwijfeld gaan komen, ons niet onmogelijk maken te genieten van onze oudjes, en dat we vrij zijn ook de steden zo nu en dan een bezoekje te brengen. Herman



COACHWORK DE LUXE BY
TICKFORD
ON ALVIS FOURTEEN

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



2/3 pers.
Semi-Coupé
12/50 PK.
Kopklep.

PRIJS
f 6200.—

ALVIS, the Master of Kings Highway.
Onovertreffbaar in kwaliteit en snelheid.
Economisch en door de hoogst mogelijke
garantie-termijn gedekt.
Vraagt inzage van ons ten dienst
staande referenties.

ALVIS

15 YEARS OF POST-WAR PROGRESS



FROM 1920 to 1935 ALVIS engineers have steadfastly pursued the policy of making nothing but the best.

Experience gained in a wide programme of racing has been assiduously applied to expedite the evolution of the perfect high performance car. Acknowledged to be predominant in automobile design, ALVIS have produced —

THE FIRST AND ONLY BRITISH CAR TO WIN THE J.C.C. 200 MILES RACE

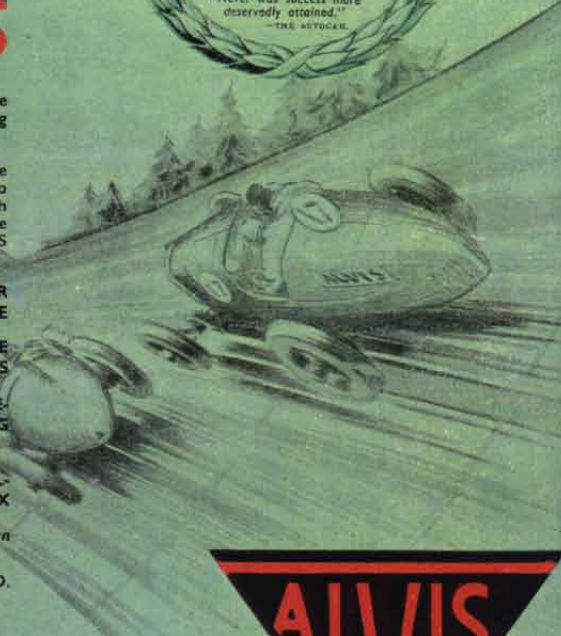
THE FIRST BRITISH CAR WITH FLEXIBLE ENGINE AND GEARBOX MOUNTINGS

THE FIRST BRITISH CAR WITH INDEPENDENT FRONT WHEEL SPRINGING AND STEERING

THE FIRST BRITISH CAR WITH AN ALL-SYNCHRO-MESH 4-SPEED GEARBOX

To-day ALVIS cars continue to lead in modern automobile design.

ALVIS CAR & ENGINEERING CO. LTD.
COVENTRY



THERE IS NO SUBSTITUTE FOR AN ALVIS

