

TRIANGEL

Power with beauty,

Speed with grace



mei 2013 **93**

TRIANGEL IS EEN PERIODIEKE UITGAVE VAN DE ALVIS OWNER CLUB NEDERLAND





THREE LITRE SERIES III

The Alvis Series III Sports Saloon, with its Graber-styled body and Mulliner Park Ward coachwork, is the last word in 4-5 seater luxury. Capable of over 110 miles per hour, it has superb road holding, and corners with speed and safety. The five-speed, all-synchromesh gearbox is a standard fitting with automatic transmission available as an extra.

SERIES III SALOON • £2,773 - 13·9 inc. P.T.
SERIES III DROPHEAD COUPE £3,015 - 7·1 inc. P.T.



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:
Via www.wetransfer.com sturen naar:
paulvdvelde@artiv.nl

Ontwerp en lay-out:

Paul van der Velde

Druk: RDS, Odijk

Inleveren kopij en foto's voor de volgende Triangel no. 94

Uiterlijk 7 juli 2013

*Bij de voorplaat:
de 12/70 TJ Cross & Ellis tourer van
Lex van Ginkel op onze prijswinnende
clubstand tijdens de British Cars &
Lifestyle show te Rosmalen.
Foto Paul van der Velde*

*Bij de middenplaat:
Ab en Yvonne van Egmond op snelheid
tijdens de Hare Drive.
Foto Tom Gatsonides.*

Inhoud

Chairman's Column

Van de redactie

Evenementenkalender

Ledenvergadering AOCN 2013

Met de Alvis in de Ardennen

Herman Schipper

British Cars & Lifestyle 2013

*Verslag van Anton Brouwers en
Hans van Tongeren*

Klassiekerbeurs Essen

een verslag van Herman Schipper

Mag ik mij even voorstellen?

Jean Stijns

The Hare Drive

Verslag van Sandra van der Weiden

Klassiek Elektriek

HS

Wings & Wheels

Uitnodiging

De schatkamer van Le Baron

HS

Klassiek + snuffje modern

Herman Schipper



Chairman's Column

Is de winter voorbij?

Ik heb gewacht met het schrijven van mijn Column tot na de Hare Drive. Nu maandag 15 april kan ik volmondig beamen; ja, de winter is voorbij. De AOCN is dit jaar goed gestart, een goed bezochte ALV, deelname aan de beurs British Cars and Lifestyle met als resultaat een welverdiende 1e prijs voor mooiste clubstand en een voortreffelijk georganiseerde Hare Drive. Ons kleine clubje doet het goed! De ALV werd bezocht door een kwart van de leden en, bewonderenswaardig, sommige moeten daarvoor 800 km rijden (Frankfurt – Haarzuilens v.v.). Een actieve vergadering is ook voor het bestuur een weldaad, het getuigt van betrokkenheid bij het wel en wee van onze club en zorgt tevens voor dynamiek en nieuwe initiatieven. We hebben een zeer deskundig en actief beursteam en dat werd dit jaar weer bevestigd door het veroveren van de 1e prijs tijdens British Cars. De concurrentie was groot, veel clubs zetten hun beste beentje voor en je moet echt wel iets bijzonder bieden om je te onderscheiden. Dit jaar is dat weer gelukt. Het betreden van de stand gaf het gevoel alsof je op een Engels landgoed was. Vermeldenswaardig is

dat Frederike, met haar charmes, de doedelzakspelers bij elke ronde die ze maakten weer op onze stand wist te krijgen, waardoor de belangstelling voor de AOCN hoek steeds erg groot was. De beloning voor al het werk, een prachtige beker en eeuwige roem. Over 2 jaar proberen we opnieuw voor een prijs in aanmerking te komen! Voor de Hare Drive hadden zich in januari al 12 leden aangemeld. Uiteindelijk hebben zich op zaterdag 15 leden in Elburg verzameld om gezamenlijk het weekend door te brengen. Het weer had mooier kunnen zijn maar vormde zeker geen belemmering voor een prettige rit en een gezellig samenzijn. Simon en Marijke hebben op een voortreffelijke wijze het rittenseizoen geopend. Wanneer ik de voorgaande tekst opnieuw lees moet ik bekennen dat ik trots ben om voorzitter te mogen zijn van zo een prachtige actieve club. Wie weet, treffen we elkaar weer tijdens de Fire Flight, de volgende rit in mei. Tot ziens.

Jullie voorzitter,
Anton Brouwers



Van de redactie

De eerste Triangel van 2013! We hebben gewacht met het uitbrengen van deze Triangel tot de eerste rit in Drente weer achter de rug is. Verderop in dit nummer de foto's en het verslag. Heeft iedereen de winter goed doorstaan? De Alvis eens goed doorgesmeerd, de leren bekleding eens wat Hidefood gegeven, de kap geborsteld, de banden op de juiste spanning, en de lak in de was, daar knappen ze enorm van op! Dan kunnen we er weer tegen aan, dit jaar.

Veel nieuwe leden zien we weinig, veel oudere leden trouwens ook. Ligt dat aan het soort ritten, die de club organiseert, of zijn Alvis-rijders te veel individualist? Onder de nieuwe leden zijn vrij veel Specials, worden die wellicht voor het ruigere werk gebruikt, rally's naar verre landen of snelheids-evenementen? Het zou zo maar kunnen, maar de club heeft een eerste aanzet gegeven om die leden ook eens te zien, nl. op de 17 augustus te houden Wings and Wheels op Gilze-Rijen, waar we een clubstand hebben, en die hopelijk gevuld gaat worden met snelle Alvissen.

Mijn voortdurende hartekreten aan u om eens wat te schrijven over een meegeleden evenement of een fraaie vakantierit met de Alvis hebben tot nu toe voornamelijk Tom Gatsonides bereikt, maar ik weet dat er meerderen onder u zijn die eveneens dergelijke tochten met de Alvis maken. Wat ik ook graag zou zien zijn de verhalen over hoe sommige leden ergens een Alvis laten opbouwen, Special of origineel, stuur eens wat foto's over de voortgang van de restauratie, desnoods met een krabbeltje erbij.

Uw redacteur is wat betreft het aantal Alvissen aan het minderen, mijn laatste project, de Speed 25 Tourer, wordt verkocht. De superbetrouwbare groene Sp 25 drophead blijft, en als de DKW ongeveer klaar is, begin ik aan de TA 21 drophead, die inmiddels lichtblauw gespoten staat te wachten op afbouw. En daarna? Dat schrijf ik dan wel aan de nieuwe redacteur.

Herman



Nieuwe leden

Onlangs hebben de volgende nieuwe leden zich bij onze AOCN aangemeld:

Johan Sprengers uit Poppel, België.
Restoureert een Alvis TA 14
Jean Stijns uit Beek.
bouwt een Speed 25 Special,
zie verderop in dit nummer
Willem Vermeulen, Bilthoven.
met een Speed 25

Evenementenkalender

Op onze jaarvergadering in februari zijn de evenementen voor dit jaar nader besproken en ingevuld. Hieronder de gegevens zoals ze op dit moment bekend zijn. Zet deze alvast in uw agenda zodat er niets mis kan gaan met uw planning en wij op een grote opkomst kunnen rekenen.



Fire Flight weekend 25/26 mei

Georganiseerd door Hans van Hulst, het wordt een rit over de mooie Veluwe.



Indian Run Zondag 29 september

(optie zaterdag 28 september aankomst) Hans Noordhoek wil dit weer organiseren met assistentie van Roel Bijl.



Eagle Rally Zondag 14 juli

Organisatie Hans van Tongeren



High Tea Zondag 24 november

Locatie nog niet bekend

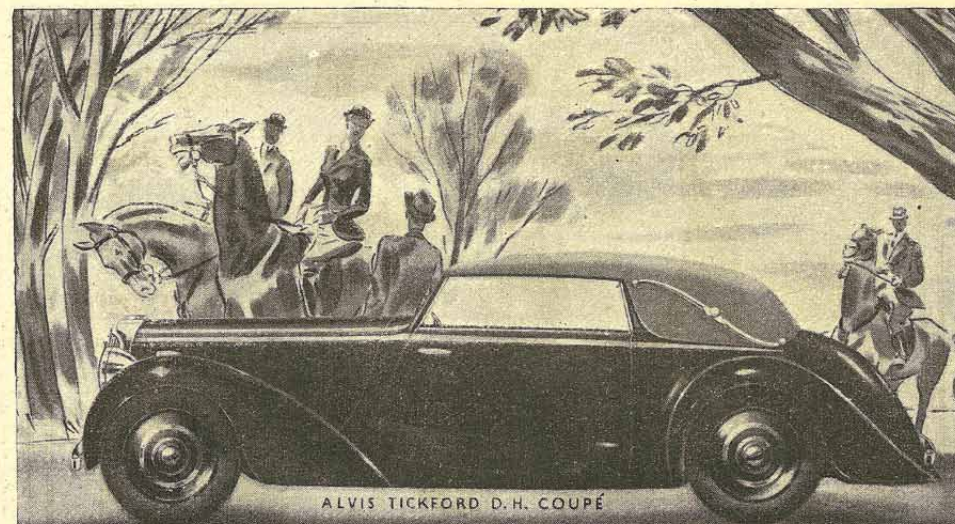


Crossing Borders 6 1 – 5 augustus

MARCH 12, 1948

THE AUTOCAR

17



ALVIS TICKFORD D.H. COUPÉ

COACHWORK DE LUXE
by **TICKFORD**

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

Ledenvergadering AOCN 2013

Het hoort er ook bij, een keer per jaar moet er vergaderd worden. 19 Leden met 10 partners waren op een zonnige dag deze winter gekomen naar 't Wapen van Haarzuylens om het bestuur eens goed aan de tand te voelen.

Het viel mee, alle taken waren naar behoren verricht, het geld was nog niet op, er waren per saldo twee nieuwe leden (5 opzeg, 7 nieuw), de contributie blijft hetzelfde, en het bestuur ook! Het gaat zo goed, dat er zelfs geen kandidaten waren voor de pechprijs! Ook de redactie heeft samen met de onvolprezen Paul van der Velde weer 4 leesbare Triangels uit gebracht, toch een bindend element in onze club.

Naast de clubritten werd besloten deel te nemen aan British Cars and Lifestyle,

Aandacht voor het bestuur

worden de leden uitgenodigd voor de door Manfred Fleischmann en Anton Brouwers georganiseerde Crossing



Tijd voor een broodje en een praatje

Boarders van 1 tot 5 juli, en hopen we de snellere leden te zien op de (door de club gedeeltelijk) gesponsorde Wings and Wheels op 17 augustus in Gilze Rijen.

En wat er verder nog ter tafel kwam, dat waren voornamelijk broodjes kroket en koffie.

Een gezellige vergadering, zonder enige dissonant, met ons lid Manfred die helemaal van achter Frankfurt even naar de vergadering kwam!

En veel waardering voor het bestuur, speciaal voor Anton die de giga-taak op zich genomen heeft, onze website maar eens te vernieuwen. Hulde.

HS

Hiermaast: de secretaris leest voor uit eigen werk.

Hieronder: het nieuwe clublogo was op groot formaat aanwezig.

Rechts onze nieuwe leden Rob en Yvonne van Tuijl.



Als je 400 km komt rijden ben je goed voorbereid! Volgens de kascommissie hieronder klopt alles tot op de eurocent.





Met de Alvis in de Ardennen

Met het verschijnen van deze Triangel is de eerste Alvis Clubrit naar Drente voor de meeste leden de eerste keer na de winterstop dat de Alvis weer kon worden uitgelaten. Maar voor Elly en mij was het de tweede rit van dit jaar!

Op 16 en 17 maart reden we al weer voor de vijfde keer de Ardennes Hivernales, georganiseerd door een aantal vrienden uit Maastricht.



Het is twee dagen rijden met twee super-lunches en een prachtig diner, soms nog sneeuw in de Ardennen, meestal goed weer, en in elk geval een prima gezelschap.

Aangezien we de week er voor op wintersport waren in Oostenrijk, en het wat kort dag zou zijn om vrijdag terug te rijden naar Hattem, en dan met de Speed naar Maastricht, om de volgende morgen vroeg te starten, heb ik de Alvis maar een week eerder naar Maastricht gebracht. Gelukkig was Wim zo vriendelijk om gezellig even op en neer te rijden met de trailer, waar het groene gevaar bij een vriend gestald werd. Zaterdagmorgen na een gezellig ontbijt aan de Maas werd er om een uur of negen gestart, een keurig routeboek met bol-pijl situaties, en redelijk goed weer, droog, geen sneeuw, hoewel het donderdag en vrijdag nog fors sneeuwde! Maar er lag geen sneeuw meer, alleen nog zout...

Het eerste stuk België was niet erg uitdagend, maar de Belgen



een bloedmooie AC 2 liter uit 1937, twee Lancia Lambda's uit de twintiger jaren, drie Talbots of London, en achter ons een prachtig originele 3 liter Bentley, een open Hotchkiss, en dan nog wat naoorlogse Lancia's, een Traction, een Rover en als hekkesluter een Maserati 3500 GT. De organisator reed in een Amilcar, waarvan het 1100 cc motortje

hebben ook de verkeersdrempels ontdekt! Tsjonge, wat een hoop van die rotdingen, de een nog hoger dan de andere. Als je ook maar iets te fors er over heen ging, kreeg je toch klappen, niet normaal! Maar eenmaal in de Ardennen was het leed geleden, en was het rijden echt een plezier. Mooie slingerende wegen, niet al te steile hellingen, en voor ons

net gereviseerd was, hoewel ik de indruk had dat er nog wel iets meer gebeurd was dan alleen een revisie... wat liep dat ding!

Amay, Rochefort, Froidelieu, en dan verder naar her zuiden, waar de lunch wachtte. Op een oud kasteel werden we geweldig onthaald, temeer daar de baron die dag jarig was. Zelfgeschoten wild,



omspoeld door goede wijn, het was weer een feest. Voordat we verder gingen toch nog wel even zijn werkplaats bezocht, waarover ik verderop in deze Triangel wat foto's laat zien.

Om een uur of vier weer verder, prima weer, bijna zon, en een Alvis die naar het schijnt steeds harder gaat lopen. Hellingen merk je amper, behalve naar beneden dan, als er geremd moet worden. En die vreselijke rammel ergens voorin bij het schutbord, ik verdacht de gasstang, maar kon het niet vinden. De dag eindigde in Bouillon, je weet wel, van Godfried, waar de auto's in een soort ondergronds hol bij het hotel droog en veilig geparkeerd konden worden.

Prima oud hotel, krakende vloeren, ouderwets bed, maar een heerlijk diner.

De volgende morgen weer noordwaarts, en na anderhalf uur koffie. Tot dan ging alles perfect, geen enkele storing, maar drie kilometer na de koffie

stond een van de Lambda's aan de kant op een parkeerplaats. Ik stopte er naast, hoorde de motor nog lopen, maar met een akelig sissend geluid er bij: koppakking! De eigenaar had een pakking bij zich, en dacht dat ter plaatse met mijn hulp te kunnen fixen!

De snijdend koude wind maakte het niet aangenamer, en ik heb hem proberen duidelijk te maken dat zoiets minstens 6 a 7 uur duurt, als je tenminste iets hebt om zo'n 10 liter koelvloeistof op te vangen, en een werkplaatskraan om de

zware kop er af te tillen! Dat werd dus de ANWB, en dat ging nog redelijk snel, al na een half uur stond de Lancia op de transporter, met de inzittenden. Wij waren door het oponthoud wat laat voor de lunch in de buurt van Spa, maar na alle culinaire inspanningen van de vorige dag was dat niet zo erg. Na de lunch samen met de Maserati weer richting Maastricht, waarbij het gas wild open ging. Aan de finish kwam mr. Maserati naar ons toe, wilde onder de motorkap kijken, en zei toen uit de grond van zijn hart: Wat een fantastische auto, zo'n Alvis!



Oh ja, thuis gekomen vond ik de oorzaak van de rammel: bij het kleppenstellen was de stang tussen schutbord en radiator even verwijderd, en daarna met alleen twee losse bouten weer gemonteerd, zonder moeren. Daarna vergeten, en dat hoor je!!

HS

British Cars & Lifestyle 2013



Dit jaar was de AOCN weer in Rosmalen present tijdens British Cars and lifestyle.

(Het komt niet vaak voor, maar ik kreeg twee verslagen van deze beurs, daarom onderstaand een combinatieverslag, *deel 1 van voorzitter Anton, **deel 2 van Hans van Tongeren. Red.)

*Aangezien we maar een kleine club zijn en niet kunnen beschikken over een groot beursbudget en veel belangrijker, waar de realisatie door een klein groepje enthousiastelingen moet worden gedaan, is besloten om slechts om de 2 jaar deel

te nemen aan British Cars. Het beursteam bestaande uit: André Hillebrand, Hans van der Meijden, Hans en Frederike van Tongeren en Martin en Paul van der Velde





Thuis werden alle platen op maat gesneden. Ter plekke werd het heel wat passen en meten om de grote achterwand op zijn plaats te krijgen. De pastpoppen werden aangekleed en de auto's gebracht en gepoetst.

(alfabetisch weergegeven) is begonnen met het bepalen van een thema en, heel belangrijk, het bewerken van onze penningmeester die voor de nodige pecunia moest zorgen. Ik was natuurlijk benieuwd naar het gekozen thema en de vorderingen van de voorbereidingen, maar helaas



Deze dames mochten het hele weekend bij ons op de stand!



ook de voorzitter werd in het ongewisse gelaten. Ik zou het wel zien....!

**Met het bestaande team zijn we in het najaar gaan brainstormen voor een thema voor de clubstand. Wel was bekend dat er 4 auto's op de stand zouden staan, die elk een eigen tijdvak van de Alvis historie zouden weergeven. De gebroeders van der Velde kwamen met het voorstel om iets met thema 'landhuis' te doen, ze hadden nog rode lopers van een vorige show en met een door Paul super vergrote foto, door Frederike gemaakt deze zomer van

Graber van Lutz, de Speed 25 van Teun van der Velde, de 12/70 TJ van Lex van Ginkel en de TC 21/100 van Jan Maarten ten Bos. Bijpassende posters en foto's werden uitgezocht door Paul en Martin, ingescand, op de computer bewerkt en op groot formaat afgedrukt. De prachtige foto van Fredrike van de gevel van het hotel werd op zeildoek van ruim 3 x 4 meter afgedrukt.

André maakte een paar fantas-tische 'oude' zuilen om bij de entree te plaatsen, en wij deden de aankleding van het geheel met bloemen, met etalage poppen in charleston kledij, en zelfs een originele rozenboog! De hele vrijdag werd de stand opgebouwd en met het sluiten om 9 uur s'avonds, stond er iets geweldigs.



hotel Stoke Roche Ford in Engeland, was er al een begin.

Andere Hans (van der Meijden) versierde van een buurman prachtig verlichte presentatiepanelen om foto's op te plakken en tekeningen te tonen. André Hillebrand en Hans gingen auto's verzamelen en hadden al snel enige super exemplaren: de TD 21





Zaterdagochtend om 10.00 uur werden de poorten van British Cars and lifestyle geopend en ook de Alvis-stand was klaar en bemand. Aan bezoekers op onze stand hadden we geen gebrek. Aanloop genoeg van leden en Alvis-bezitters, ook uit Duitsland en België. Frederike wist ook keer op keer de doedelzakspelers op



Ook even de tijd nemen om van het beurs-spektakel te genieten. Rechts: het grote moment! Hans en Fredrike nemen de 1e prijs in ontvangst van organisator Martin de Vries.

onze stand te krijgen wat zorgde voor een extra toeloop aan bezoekers. We hadden koffie, snoep en lekkere hapjes, die bij de bezoekers gretig aftrek vonden, de bar was de gehele dag open en de wijn vloede rijkelijk! Er was beide dagen zeer veel belangstelling voor de Alvisstand en de auto's. Zaterdag was er na afloop een gezellig samenzijn van standhouders en directie en de prijsuitreiking voor de mooiste Clubstand. Na het uitreiken van de 3e en de



2e prijs, was de 1e prijs voor ons !!! Een prachtige beker viel ons ten deel. Moe keerden wij huiswaarts om de volgende dag weer op tijd aanwezig te zijn.



kreeg nu zijn waarde. We zijn meteen gaan inladen en waren daardoor al met een paar uur klaar om de lift in te gaan naar beneden en dan naar huis. Hulde aan het beursteam, jullie hebben de Alvis Owner Club Nederland ook deze keer weer laten schitteren op een beurs met alleen maar high lights. Ik hoop dat jullie volgende keer weer genoeg inspiratie en energie hebben om er weer iets bijzonders van te maken.



Hans en Frederike / Anton Brouwers

Ook veel belangstelling op zondag

Voorzitter Anton Brouwers met het organiserend team met staand v.l.n.r. Anton, André Hillebrand, Hans van der Meijden, Frederike en Hans van Tongeren. Zittend Martin en Paul van der Velde.



Zondags, totaal ander publiek, meer de gezinnetjes met hond en wandelagentjes, ook nu wederom bij ons op de stand heel druk en veel belangstelling, ook de Doedelzak-band gaf bij ons op de stand een concert (zie foto's). Om 17.00 uur kwam het einde in zicht en zijn we alles weer gaan afbreken. Het geweldige idee van Martin om de beide aanhangwagens achter de grote foto's te verstoppen,



Afbreken en inpakken. Ook het uitkleden van de poppen ging Hans zeer goed af...





Klassiekerbeurs Essen

Groot, groter, grootst! Het lijkt wel, of Essen ieder jaar groter, drukker en duurder wordt!

Vooraf drukker! Een ramp om er te komen, het laatste stuk autobahn voor Essen was een lange file, zo'n 10 tot 12 km. Na drie kwartier sukkelen eindelijk bij de beurs, maar alle parkeerterreinen vol, dus je werd weer de autobahn opgestuurd, nu de andere kant op. Na 6 km weer eraf, op een grote parking, waar je dan met de pendelbus naar de beurs gebracht werd. Als je tenminste in die bus kwam! Een rij van een paar honderd man, en ieder kwartier een bus. Een vriendelijke meneer in een auto toeterde en zwaaide naar mij, het bleek onze voorzitter te zijn, die de terugtocht aanvaardde zonder op de beurs te zijn geweest. De rij was hem te lang, maar daarna moest hij toch nog een kwartiertje in de rij voor een uitrij-muntje van 8 Euro. Prima geregeld daar!

Afijn, ik wilde perse naar de beurs, want mijn Speed 25 Tourer stond daar te koop, en dat wil je toch even zien, nietwaar. Hoewel ik om half elf in Essen was, kwam ik om even over twaalf binnen, en daar was het gigantisch druk. Zelfs voor een kop koffie

Een Hanomag, een van mijn favorieten, maar dan niet zo overgerestaureerd, toch?



was je een kwartier bezig, dus sauerkraut mit bratwurst heb ik maar aan mij voorbij laten gaan. Jammer, het kan zo lekker zijn. De eerste hal is geheel van Mercedes, de laatste hal is geheel van BMW, en in het midden heeft Volkswagen/Audi/Skoda/Seat/Lamborghini/Bentley ook bijna een hal vol. Die drie hallen heb ik maar overgeslagen, dat scheelt weer wat tijd en geslenter. Wat was er dan verder? Heel veel na-oorlogse auto's, veel Ferrari,



Alvis Speed 25 Cross & Ellis Tourer, shabby, verkeerde kleur, 2 ton!

Mijn Speed, ook te koop in Essen, voor een lagere prijs.....



Mercedes, Porsche, toch ook Jaguar, en veel italiaanse schonen. Hoge prijzen, maar wel zeer goed, althans uiterlijk, gerestaureerd, vaak zelfs te mooi, ofwel overgerestaureerd. Maar wat ik eigenlijk zelf het mooist vind zijn de min of meer ongerestaureerde auto's, niet een oud vod, maar eentje met gebruikssporen, compleet maar mooi oud. En rijdend. Die waren er niet zo veel, als je tenminste het binnenterrein, dus buiten, niet meerekende.

Daar stonden de zestiger- en zeventiger jaren auto's, maar het leek meer op de Utrechtse automarkt, dus daar moet je niet zijn.



Binnen opvallend veel replica-Bentleys, een enkele Argentijnse Bugatti, kortom, als het origineel duur is, maakt er altijd wel iemand een replicaatje. De Bentleys staan op vijftiger jaren chassis, met 8 cylinder motoren, soms geheel verchromd, terwijl vroeger uitsluitend 6-cylinders gemaakt

Wie had dat gedacht: een Goliath! Beeldschoon, met een zeer interessante motor.

Een Alvis Speed, maar welke?

werden. Je moet er van houden, maar het moet gezegd worden: ze rijden fantastisch goed!

Hoe zat het met de prijzen? Jaguars XK waren er veel, meestal rond de ton, Mercedes SL 70 to 90.000,-, BMW 327 cabrio en 328 tourer niet meer te betalen, zo vanaf 150.000,- tot over de drie ton. En dan natuurlijk de Horchs en de Mercedes

SSK's, daar stonden geen prijzen bij, maar reken maar op drie ton plus, tot over het miljoen.

En de Alvisen? Een Speed 20 Special voor 110.000,- maar ook een Firebird/4.3 voor 280.000,- Een SilverEagle en een Speed 20 waarvan ik de prijs niet weet, en Speed 25 Tourers van rond de 2 ton. Het mooist vond ik een Austin Seven met Swallow body, een van de eerste ontwerpen van William Lyons, dus



eigenlijk een heel vroege Jaguar. Een heel klein autootje, maar met een hele grote prijs, hoewel het hele ding toch hard aan een 100.000km beurtje toe was. Dat werd dus niks, maar misschien maar beter zo. Volgend jaar kom ik vast niet weer in de verleiding, want ik ga niet meer. Twee uur in de rij staan is niets voor mij.

HS



De Austin Swallow van William Lyons, in feite de eerste Jaguar. Persoonlijk vind ik auto's in deze staat het mooist...

Mag ik mij even voorstellen?

Jean Stijns uit Beek, 62 jaar en sinds vorig jaar de trotse bezitter van een Alvis Speed 20 Special in opbouw.



Al vanaf mijn kinderjaren heb ik een fascinatie voor oude en bijzondere auto's. Gelijk na het behalen van mijn rijbewijs in 1968 kocht ik mijn eerste oldtimer: een Volkswagen Brilkever. Deze werd een paar jaar later opgevolgd door een MG TD. Met deze MG heb ik, samen met mijn vrouw Ine, in de zeventiger jaren vakantie-reizen naar Duitsland, Frankrijk en Zwitserland gemaakt en aan (internationale) evenementen deelgenomen.

In de jaren 80 viel ik voor de sportiviteit van een Triumph, eerst een Herald daarna een TR4a IRS. In 1990 durfde ik de uitdaging aan om zelf een oldtimer te restaureren. Dat werd een Austin Healey 100-6 die ik als wrak met emmers vol onderdelen kocht. De restauratie verliep voorspoedig en nog steeds geniet ik van deze auto; tijdens ritten maar ook als ik hem in de garage zie staan. Behalve voor Engelse auto's heb ik inmiddels ook een zwak voor het merk Porsche: Deutsche



Gründlichkeit als alternatief voor "er-valt-altijd-wat-te-sleutelen".

De laatste jaren groeide mijn interesse voor vooroorlogse auto's, stoer en zonder opsmuk. Maar ik wist nog niet welk merk of type het moest worden. Totdat ik in 2012 op Interclassics Maastricht een Alvis zag staan.

Dat moest het worden. Omdat ik niet over een nacht ijs wilde gaan, zocht ik contact met Anton Brouwer en hij had antwoord op de vragen die ik over Alvis had.

Anton introduceerde me bij Wim van Ginhoven en sinds begin 2012 wordt er nu aan de opbouw van mijn nieuwe "liefde" gewerkt. Ik hoop na voltooiing van dit project mijn opwachting te maken bij de evenementen die AOCN organiseert en mijn passie voor oldtimers en Alvis in het bijzonder met anderen te delen.

Auto's zijn trouwens niet mijn enige liefhebberij. Ik hou ook van een sportieve uitdaging: voor hardlopen en wielrennen maak ik graag tijd vrij en ik probeer met enige regelmaat aan een (berg)marathon mee te doen.

Vriendelijke groet, Jean Stijns

The Hare Drive, 13 en 14 april

Georganiseerd door Marijke en Simon van Oostveen Verslag Sandra van der Weiden.

Na een lange, koude en soms donkere winter was daar het eerste lichtpuntje van 2013: de Hare Drive.

Altijd weer het begin van een jaar vol leuke evenementen met de Alvis Club.

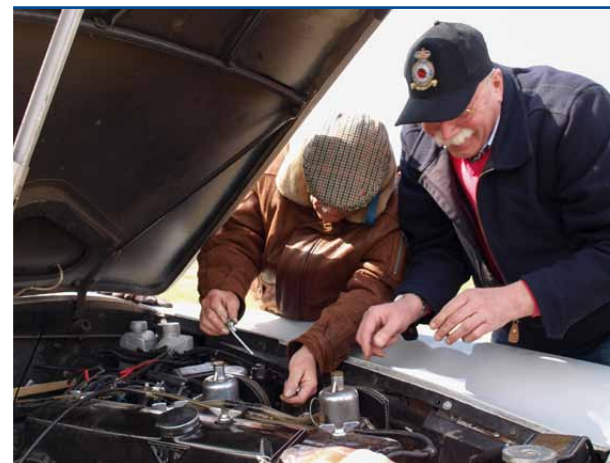
We kunnen er niet omheen: de weersvoorspellingen waren voor het eerst positief te noemen! Dat belooft wat. Na eerst de olie ververst te hebben van onze Green Lady bij Ab gingen Coen en ik zaterdagochtend richting Elburg waar we ontvangen werden door Wim en Anneke van Ginhoven bij hun bedrijf Calley Cars. De mannen waren al snel verdwenen tussen alle auto's en in gesprek met Wim terwijl de dames, hoe kan het ook anders na zo'n lange winter, met heerlijke koffie



slinger van Alvissen door het landschap. Helaas pech op de weg voor de familie Pascoe, de poelie was eraf gelopen waardoor er geen stroom en waterkoeling

en cake van Anneke gingen bijpraten. Nog even Elburg in voor een wandeling en we schoven aan in Café Restaurant de Herberg voor een heerlijke lunch.

De stemming zat er meteen goed in. Na de lunch richting Schoonloo via een mooie route uitgezet door Marijke en Simon. Kap open of kap nog even dicht? Open of course! Altijd weer leuk zo'n



1^e pechgeval kort na vertrek: de TD van Anton lekt benzine, brandblussers paraat! De dames kunnen ondertussen bijpraten.

2^e pechgeval: De poelie van de koelfan loopt los en de radiator dreigt de vernieling in te gaan. Dave moet zijn TA21 helaas achterlaten.

meer was. Ja, ja, heren, Coen heeft het mij uitgelegd, maar ik heb het wel zelf opgeschreven! Gelukkig konden Dave, Jacqueline en Rachel in hun Saab het weekend verder mee rijden met de club. Voor een koffiestop legden we aan bij het Scholtenshuis in de buurt van Spier/Wijster. Daar werden we verrast door de voorbijrijdende Peugeotclub met een paar fraaie 404's, een model waar zowel in



Coen's als in mijn ouderlijk huis vele jaren met plezier mee gereden is. Na een mooie, afwisselende rit kwamen we bij Hotel de Loohoeve aan, ruime





Enkele van de blijde Hare Drivers Foto's Tom Gatsonides



parkeerplaats en zelfs een klein zonnetje...

Al gauw namen we als club de lounge in beslag en gingen aan de borrel. Het bier en de wijn smaakte ons allemaal goed na een dag rijden.

We werden beloond met een keizerlijk diner! Vier gangen top kwaliteit.

De sfeer was goed, echt op zijn Alvis. Redelijk op tijd het mandje in en de volgende ochtend fris en fruitig weer aan het ontbijt. En dat ontbijt was ook weer zalig. Een goede bodem voor een nieuwe dag met een mooie rit voor de boeg. Beetje jammer dat de weersverwachting in ieder geval in Schoonloo niet uitkwam. Bewolkt en miezerig, but who cares?, in ieder geval geen 10 graden onder nul.

Om kwart voor tien zondagochtend stonden we allemaal weer paraat voor

de rit. Tom en Rosalie waren ons vooruit gegaan om foto's van de auto's te maken tijdens het rijden. Ik denk dat er vele mooie foto's zijn gemaakt tijdens dit weekend.

De eerste stop was in Veenhuizen voor koffie in Café Restaurant Theater 'Het Verenigingsgebouw'. Coen en ik, we snorden

heerlijk over de weg in onze Drophead maar op een gegeven moment kreeg ik



een déjà-vu gevoel: we hebben hier al gereden! Ja hoor, we waren verdwaald en op de TomTom stonden wel 5 Veenhuizen's.

Daar stonden we met een aantal auto's en na wat getelefoneer over

en weer besloten Jan-Maarten en Teun het maar te gaan vragen bij een vriendelijke bewoner. Uiteindelijk de wel verdiende koffie in het Verenigingsgebouw. Het laatste deel van de Hare Drive diende zich aan. Alweer een mooi stukje Drenthe naar Muggenbeet voor de



afsluitende lunch in Cafe Bistro Geertien. We kwamen in de Weerribben, voor Coen en mij bijzonder omdat wij in Diemen in de Weerribben wonen! We zaten nog niet of er kwamen een paar andere klassieke autoclubs voorbij rijden die onze clubauto's op het parkeerterrein bewonderden. Bistro Geertien ligt aan

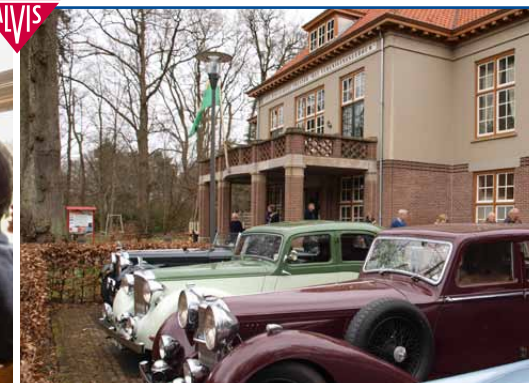
het water en ook daar stond

*Wegafzetting!
Hoe nou verder?
Rosalie Gatsonides
weet de weg.*



weer een rijke lunch op ons te wachten.

Je eet toch altijd te veel met dit soort dagen maar het smaakt dan ook zo goed en het is gezellig tafelen met elkaar. Op het allerlaatste moment hebben Yvonne (van Ab) en ik nog een pudding-broodje genomen, proestend van de lach en Martin was toen héél snel met zijn



camera dus ik vrees met grote vrezes...

Het zonnetje heeft zich niet veel laten zien dit weekend maar het was duidelijk dat het zonnetje wel in de club scheen.

Veel dank aan Marijke en Simon!

Sandra van der Weiden

(Foto's van Tom Gatsonides en Paul van der Velde)



Klassiek elektriek?

*Rijdt u al elektrisch?
Met uw moderne auto, bedoel ik.
Nee? Te nieuw, nog niet uit-ontwikkeld?*

Welnee, reeds in 1888 bouwde Magnus Volk in GB een elektrische auto, en al in 1895 bouwden Salom en Morris in Philadelphia de eerste kleine serie elektromobielen, de Elctrobat. Op elk achterwiel een elektromotor, dus een differentieel was niet nodig, met een kruissnelheid van 32 kmh, en een bereik van 40 km! En dat al in de negentiende eeuw!!!

Rond de eeuwisseling waren er al meerdere fabrikanten, o.a. Pope met het merk Columbia, en Detroit Electric met een 4 pk motor. De actieradius bleef echter beperkt tot 40 km. Vooral de dames waren dol op de elektromobielen met hun eenvoudige bediening en schone motor. Toen echter de benzine-auto's met hun veel grotere actieradius rond 1915 elektrische startmotoren kregen verloren de e-mobielen terrein, en verdwenen nagenoeg geheel van de markt.



Pas eind 20ste eeuw kwam elektrische aandrijving weer in zwang, met als bekendste vertegenwoordiger de Toyota Prius. Verbrandingsmotoren vervuilen te veel, de olie raakt op, de aarde warmt op, kortom, we gaan elektrisch rijden. Maar electriciteit opwekken gebeurt nog steeds met olie, gas of kolen, want het kleine beetje wind- en zonne-energie is bij lange na niet toereikend om iedereen elektrisch te laten rijden.

En kernenergie is al helemaal uit den boze, dus benzine en diesel blijft nog wel even de belangrijkste energieleverancier. Toch zet de ontwikkeling van elektro-mobielen door, geholpen door subsidies, maar vooral door moderne elektronica en high-tech accu's. Bovendien overwegen een aantal grote steden, in Nederland, Duitsland, maar vooral in het Verre Oosten, hoe ze de vervuiling, vooral in de vorm van smog, kunnen verminderen door brandstof-auto's te weren uit

de stad. Het begint met oude diesels en SUV's, maar is het ondenkbaar dat straks alle moderne auto's en klassiekers uit de steden geweerd worden? Dat alleen nog waterstof- en elektroauto's de steden in mogen?
Ondernemende lieden spelen daar al op in, door ombouwsets te leveren om de



aan gort! Een E-motor heeft namelijk een enorm koppel vanaf 0 toeren, dus schakelen hoeft niet, maar je moet het wel een beetje kalm aan doen. Lijkt me geweldig, om met zo'n charmant vooroorlogs cabrioletje boodschappen te doen in het centrum van de stad! Geluidloos! Reukloos! En verder dan 80 km wil je helemaal niet in zo'n ding. Maar nog wel even nadenken. De ombouwset voor de 2CV kost ca. € 18.000,-, dat verdient je niet terug door niet te tanken.

Maar de accutechniek staat niet stil, er is een nieuwe ontwikkeling waarbij ultradunne op nano-techniek gebaseerde grafeenplaten gecombineerd worden met lithiumoxide, en daarmee een bijna dubbele capaciteit geven plus een zeer hoge afgiftesnelheid. En dus ook een zeer korte laadtijd! GM heeft onmiddellijk de patenten gekocht om zijn elektrische Volt een voorsprong te geven, maar het zal niet lang duren voor dat deze accu's algemeen beschikbaar komen. Nu nog voldoende electriciteit opwekken, dan rijden we wellicht straks in onze Alvis in serene stilte, lachen als we langs een benzinestation rijden, maar er is ook een nadeel: je hoort wel elk rammeltje in je auto!
HS

goeie ouwe 2CV uit te rusten met een elektromotor, met de zegen van de RDW. Zo'n 2CV accelereert dan ongeveer vijf keer zo snel, en heeft een topsnelheid van 135 kmh., maar met een actieradius van ongeveer 80 km, dan moet hij weer een aantal uren aan de laadpaal. Nou heb ik nog een 2-tact DKW'tje F8 uit 1940, een stalen cabrioletje met een topsnelheid van 75 kmh, en achter de auto een lichtblauwe stinkende rookpluim, tweetactolie door de benzine in een mengverhouding van 1 op 25. En als ik daar nu eens een 15 kW e-motor in hang, gekoppeld aan de (in zijn 4 geblokkeerde) versnellingsbak. In plaats van de tank wat accu's voorin en een paar achter, en een heel goede regelaar, want anders trek je absoluut de aandrijfassen van de voorwielaandrijving

Wings and Wheels 17 augustus

U bent allen uitgenodigd met de Alvis op 17 augustus naar Gilze Rijen te komen voor het geweldige evenement "Wings and Wheels".

De Alvisclub heeft in overleg met de organisatie een "clubstand", waar we minimaal 10 pre-wars en evenveel naoorlogse Alvis' verwachten.

Wat is er allemaal te doen?

Allereerst zijn er een aantal geweldige prewars te zien, zowel op de stands als tijdens de demo-race op het circuit.

En de locatie is niet voor niets op een vliegveld, er staan historische vliegtuigen, en u kunt genieten van een aantal "fly-overs" gedurende de dag, en ik kan u vertellen, dat dat leuk is!

De hele dag kunt u terecht voor hapjes en drankjes, bijna alles inclusief! En verder kunt u iedereen weer eens begroeten, het is een geweldige "meet and greet"



Normaal is de inschrijving € 100,- per auto met twee inzittenden, inclusief volledige catering.

De Alvis club neemt een groot deel van de inschrijving voor zijn rekening, dus daarom hoeft u het niet te laten! Meld u aan bij Herman Schipper of bij uw voorzitter, liefst voor 1 juli.

Zo'n geweldig feest mag u niet missen!



Een van de deelnemers

Ook in juni is er rally met vliegtuigen en classic cars, hier de Knox bij een Antonov



De schatkamer van Le Baron



De Talbot Letourne en een 12 cyl. vliegtuigmotor

In het verslag van de Ardennenrit schreef ik al, dat we een lunch op een oud kasteel genoten, maar daar zat nog een aardige verrassing bij!

Naast het kasteel staat een vrij grote orangerie, waarin het nodige klassiek vervoer staat, en een aantal prachtige oude machines. Ik was er al eens eerder geweest, maar toch was het weer een genot om zo veel mooie zaken in alle staten van ontbinding en opbouw te zien. Lagen er twee jaar geleden nog her en der onderdelen van een Bugatti Royale motor, nu stond er een gereviseerd blok klaar om te gaan proefdraaien, tenminste zodra de ontsteking er op zit. Twee enorme vliegtuigmotoren uit

Bugatti Royale motor, bijna klaar voor proefloop





Grandprix motor anno vijftiger jaren

De Talbot Cabriolet staat nog net zo als twee jaar geleden, alleen ligt er nu een gerevisieerd motorblok op de bank te wachten op samenbouw. Een Bedelin V-motor gaat straks weer in een koets, terwijl de herten aan de muur alles goed in de gaten houden. Behalve dan de Bugatti 35, want die staat binnen in het kasteel, gewoon in de gang!

het jaar prik wachten op revisie, een Peugeot BeBe ligt verspreid over de hele werkplaats. Absolute eyecatcher is een Talbot Grand Prix racewagen uit de vijftiger jaren, in de belgische racekleur geel. Prachtige techniek!

Heel bijzonder.
HS

De herten houden de Talbot racewagen scherp in de gaten



Klassiek plus snufje modern ...

Rijden in een Alvis, dat is niet voor iedereen weggelegd! Maar wij hebben er allemaal een, dus kunnen wij exclusief genieten van de klasse en de nostalgische gevoelens die het rijden oproept.

Gevoelens, die ons doen denken aan vroeger tijden, toen we nog geen zorgen hadden, en toen we nog dachten dat onze pensioenen veilig waren. Wie in zijn jeugd de Knac-jaarboekjes las, zag een Alvis TD 21 met een top van 165 kmh! Dat was echt snel in die tijd. Maar ja, dat kostte dan ook wel wat: fl. 35.900,- in 1964. Terwijl een Austin Westminster A110, eveneens met een 6-cylinder van 3 liter, met dezelfde topsnelheid, iets meer dan de helft kostte: fl. 14.175,- En voor de prijs van de Alvis kocht je twee Mercedes 220 SE, toch ook geen misselijke auto. Was de Alvis dan zo veel beter dan die Mercedes? Welnee, de Mercedes was technisch veel moderner, had een

zelfdragende carrosserie, terwijl de Alvis nog coach-build op een zwaar chassis stond. Nee, het had alles te maken met stijl!! Een Mercedes was de auto voor de snelle geslaagde zakenman, een tikje "flashy", nog net niet ordinair, terwijl de Alvis... nou ja, die was gewoon chique! Maar wil je met je Alvis meedoen in het moderne verkeer, kom je toch wat minpuntjes tegen, die je wel voor lief neemt, maar toch eigenlijk ook wel kwijt zou willen zijn. Ik zou best een wat betere koeling willen hebben, liever wat zuiniger willen rijden, wat minder olie-lekjes op de nieuwe oprit willen zien. En als je een TA 14 of een Speed rijdt, zou ik eigenlijk wel graag hydraulisch willen remmen, wat meer stroom uit de dynamo en wat minder gevoelig voor sporen in de weg. O.k , hoor ik U zeggen, dan moet je niet klassiek rijden, maar gewoon iets moderns. Welnu, ik heb een moderne Audi, luchtvering, fourwheel drive, bloedsnel en ook nog zuinig. Maar daar is niets aan, het is een saaie auto!

Het is een vervoermiddel!

Ik mis daarin het plezier van de Alvis!

Maar wat is er op tegen een paar zwakke puntjes van de Alvis te verbeteren, zonder het klassieke karakter geweld aan te



Bijgeplaatste electr. koelfan en wisselstroomdynamo op de Speed van uw redacteur.

De originele dynamo zit gewoon nog op zijn plaats, en de wisselstroomdynamo is met 2 bouten bevestigd op de veerplaat, en kan eenvoudig worden verwijderd.

*Modernere HD 6 i.p.v.
de originele H4, alleen de
kenner ziet het....*



doen. Wordt het een andere auto, als je een aluminium koeler plaatst? Of als je het electrisch gedeelte van de "Prince of Darkness" vervangt door een moderne wisselstroomgenerator, zodat je alle lampen aan kunt doen, plus de blower van je kachel, en eventueel je elektrische fan, zonder bang te zijn dat je met een lege accu komt te staan? Nee, aan het rijden veranderd niets, het blijft een klassieke auto, alleen met veel meer plezier!

Ik weet het, ombouw naar hydraulisch is voor velen een brug te ver, evenals ombouw van de eeuwig lekkende H4 carburateurs naar iets modernere HD6. Maar als je zoals ik de TA 14 daardoor al eens in brand hebt gehad, dan is die ombouw geen probleem meer. En als je bij een noodstop behoorlijk scheef



HS

*Aluminium remtrommel
en radiaalband, ziet u het
verschil?*

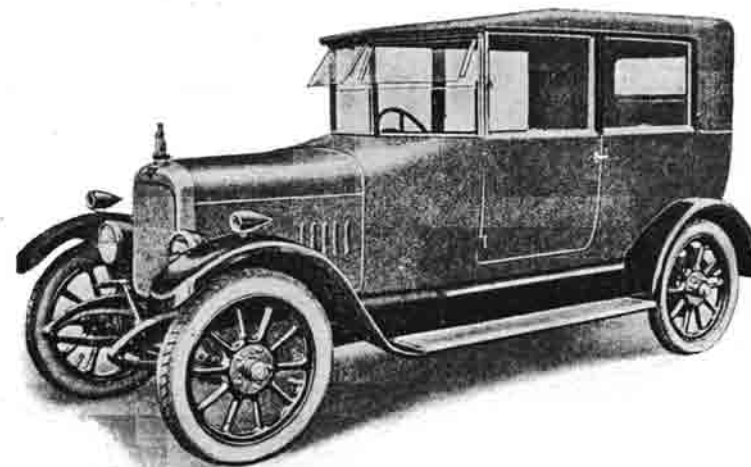
wegtrekt, denk je er ook anders over. Maar goed, dat moet iedereen zelf weten, net als de radiaalbanden op mijn Speed, ik kan je zeggen, het is een genot!

Wat ik maar wil aantonen is, dat het plezier van klassiek rijden niet bepaald wordt door lege accu's, scheeftrekkende remmen of lekkende carburateurs, maar dat het plezier juist enorm toeneemt als je deze zaken kunt vermijden. En de Alvis blijft gewoon de Alvis, comfortabel, betrouwbaar (der), en altijd nog een beetje rammelend en krakend, want "coachbuild", dat blijft hij gewoon.



12/40 P.K.

12/50 P.K.



in prijzen van £ 375.— tot £ 770.—

AF FABRIEK

IMPORT voor NEDERLAND,
DUITSCHLAND en BELGIË :

Automobiel Import en Handelsonderneming

RIJNSTRAAT 86

ARNHEM.

Agenten gevraagd.

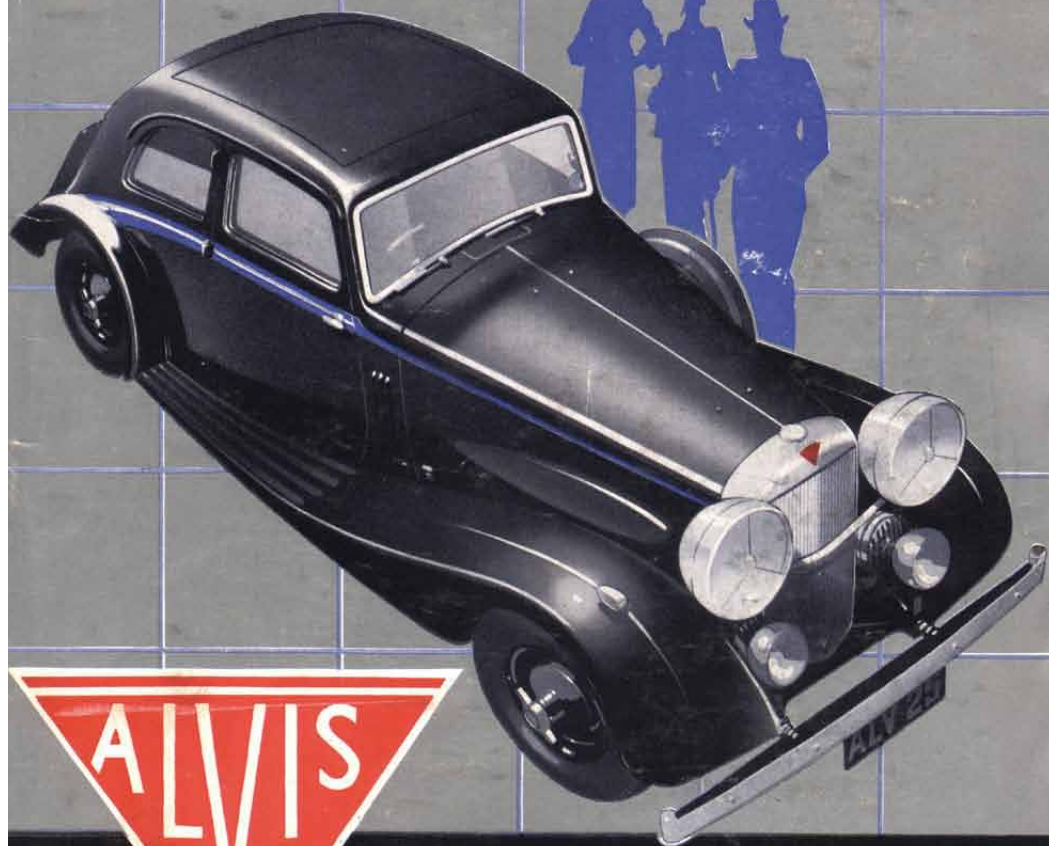
THREE NEW ALVIS MODELS OF OUTSTANDING DESIGN

The Motor

4th

Registered at the C.P.O.
as a Newspaper.
Entered as second-class matter at the
Post Office at New York, N.Y.

With Eight Pages in Photogravure



*Portrays the Fashion
of the Future*

ALVIS LTD. COVENTRY